

1883

ARCHIV

FÜR

EISENBAHNWESEN.

HERAUSGEGEBEN

IM

KÖNIGLICH PREUSSISCHEN MINISTERIUM DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN.

SECHSTER JAHRGANG.

1883.



BERLIN.

CARL HEYMANNS VERLAG.

INHALTSVERZEICHNISS.

A. Abhandlungen.

	Seite
<u>Die englische Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre, von Gustav Cohn.</u>	
<u>I. Rückblick</u>	<u>1</u>
<u>II. Quellen</u>	<u>6</u>
<u>III. Publikationen</u>	<u>8</u>
<u>IV. Staatstelegraphenverwaltung</u>	<u>11</u>
<u>V. Passagiersteuer</u>	<u>20</u>
<u>VI. Unfälle</u>	<u>26</u>
<u>VII. Tarifbeschwerden</u>	<u>91</u>
<u>1. Maxima</u>	<u>93</u>
<u>2. Klassifikation</u>	<u>97</u>
<u>3. Differentialtarife</u>	<u>99</u>
<u>4. Erhöhte Sätze</u>	<u>100</u>
<u>5. Kanäle</u>	<u>100</u>
<u>6. Rechtsschutz</u>	<u>102</u>
<u>VIII. Die Reformvorschläge des Parlamentsausschusses von 1881/82 für das Tarif-</u> <u>wesen und dessen Rechtsschutz.</u>	
<u>1. Maxima</u>	<u>103</u>
<u>2. Differentialtarife</u>	<u>105</u>
<u>3. Vielfältigkeit der Maxima</u>	<u>110</u>
<u>4. Kanäle und Irland</u>	<u>111</u>
<u>5. Rechtsschutz</u>	<u>112</u>
<u>IX. Tarifprinzip.</u>	
<u>1. Missverständnisse</u>	<u>113</u>
<u>2. Historische Zeugnisse</u>	<u>115</u>
<u>3. Theoretische Versuche</u>	<u>118</u>
<u>4. Leistungskraft und Tragfähigkeit</u>	<u>123</u>
<u>5. Die öffentliche Instanz</u>	<u>128</u>
<u>6. Die Leistungskraft im privatwirthschaftlichen Preise</u>	<u>130</u>
<u>7. Die Konkurrenz</u>	<u>132</u>

X.	Die englischen Kontroversen über das Tarifprinzip	209
	1. Das Kostenprinzip in der Judikatur	210
	2. Das Kostenprinzip bei den Interessenten	215
	3. Der Gegensatz amtlicher Autoritäten	216
	4. Der Gegensatz der Eisenbahnpraxis	218
	5. Die Widersprüche der Judikatur	222
XI.	Die Fracht- und Fahrklassen:	
	1. die Güterklassen	222
	2. die Personenklassen	224
XII.	Die Differenzialtarife:	
	1. der fortbestehende Rechtszustand	229
	2. die neuesten Thatsachen	230
	3. die Bedenken	232
	4. Liverpool, Hull etc.	235
	5. Quintessenz	236
	6. Parallele aus Deutschland	238
XIII.	Die Kontrolle des Parlaments und der Reichsgerichte:	
	1. die Kontrollinstanzen	239
	2. das Parlament	240
	3. die Revisions-Vollmachten	241
	4. das Verfahren vor den Ausschüssen	245
	5. die Gerichtshöfe	248
XIV.	Die Kontrolle des Handelsamts	249
XV.	Die Railway-Commissioners nach dem Gesetze von 1873:	
	1. Einleitendes	345
	2. die gesetzlichen Befugnisse	346
	3. die Schranken derselben	350
XVI.	Die Wirksamkeit der Railway-Commissioners:	
	1. der gute Wille	435
	2. die Anfänge	436
	3. die Hindernisse der Rechtspflege; Uebermacht	438
	4. " " " " Kosten	442
	5. die verschiedenen Befugnisse und ihr Erfolg	447
XVII.	Die Reform der Railway-Commissioners:	
	1. Einleitung	451
	2. Juristen und Laien als Richter	453
	3. Appellation	457
	4. Sonstige Erweiterung	460
	5. Oeffentliche Kläger	461
	6. Administrativvollmachten	464
XVIII.	Schlussbetrachtungen:	
	1. Allgemeines	466
	2. Monopol	468
	3. Staatskontrolle	470
	4. Staatsbahnidee	473
	5. Kurse und Dividenden	475
	6. Gesetz 1882	477
	7. Parlamentarische Motive 1883	481
	8. Bill 1883	484

<u>Die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Wilhelm-Luxemburg-Bahn</u>	<u>44</u>
<u>Die Eisenbahnen in Brasilien</u>	<u>48</u>
<u>Zur Geschichte der oberitalienischen Eisenbahn, von Reg.-Rath Dr. Pieck</u>	<u>135</u>
<u>Die Sekundärbahnfrage in Italien von H. Claus</u>	<u>150</u>
<u>Uebersichtliche Zusammenstellung der gesetzlichen und polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung, Prüfung und Revision der im Eisenbahnbetriebe zur Ver- wendung kommenden Dampfkessel</u>	<u>156</u>
<u>Ein englisches Gutachten über amerikanische Eisenbahntarife</u>	<u>254</u>
<u>Die württembergischen Eisenbahnen für das Rechnungsjahr 1881/82</u>	<u>259</u>
<u>Die finnländischen Staatseisenbahnen im Jahre 1881</u>	<u>266</u>
<u>Der Waarenverkehr auf den Eisenbahnen und Wasserstrassen Russlands im Jahre 1878</u>	<u>327</u>
<u>Die Eisenbahnen in Britisch-Ostindien</u>	<u>354</u>
<u>Die bayerischen Staatsbahnen im Jahre 1881</u>	<u>359</u>
<u>Die Eisenbahnen im Grossherzogthum Baden im Jahre 1881</u>	<u>363</u>
<u>Die Ergebnisse des Betriebes der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn in 1872—1881/82 von Reg.-Rath Lindner</u>	<u>487</u>
<u>Die Simplonbahn</u>	<u>529</u>
<u>Das Eisenbahnwesen in den Niederlanden, von H. Claus</u>	<u>571</u>
<u>Die Eisenbahnen in der deutschen Dichtung, von Fr. Wilh. Rohr</u>	<u>591</u>
<u>Ueber Eisenbahnsignalwesen, von Kecker</u>	<u>602</u>

B. Notizen.

<u>Afrika. Ueber die Eisenbahnen in der englischen Kap-Kolonie</u>	<u>376</u>
<u>Amerika. Eine offizielle Statistik der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika</u>	<u>534</u>
<u>— Die Eisenbahnen in Canada</u>	<u>614</u>
<u>Australien. Die Eisenbahnen in der Kolonie Victoria im Jahre 1881</u>	<u>64</u>
<u>— Die Länge der Eisenbahnen auf Tasmanien</u>	<u>164</u>
<u>— Die Eisenbahnen in den Kolonien Neu-Südwaies und Queensland im Jahre 1881</u>	<u>376</u>
<u>Belgien. Die belgischen Eisenbahnen im Jahre 1881</u>	<u>368</u>
<u>Bengalen. Ueber die Entwicklung der Staatsbahnen in Bengalen</u>	<u>164</u>
<u>Brasilien. Die brasilianischen Eisenbahnen</u>	<u>271</u>
<u>— Die Eisenbahnen in Brasilien</u>	<u>615</u>
<u>Deutschland. Statistisches von den deutschen Eisenbahnen 55. 165. 274. 380. 538. 619</u>	
<u>— Eine Erkrankungsstatistik der deutschen Eisenbahnbeamten</u>	<u>537</u>
<u>Frankreich. Betriebseinnahmen der französischen Hauptbahnen . . 58. 168. 382. 622</u>	
<u>— Eisenbahnen auf der Insel Corsica</u>	<u>614</u>
<u>— Betriebsmittel der französischen Hauptbahnen</u>	<u>624</u>
<u>— Die Zahl der Eisenbahnunfälle bei den französischen Hauptbahnen im Jahre 1881</u>	<u>624</u>
<u>Griechenland. Die Eisenbahnen in Thessalien</u>	<u>368</u>

Grossbritannien und Irland. Die Ventilation der unterirdischen Stadteisenbahn in London	270
— Eisenbahnunfälle in Grossbritannien und Irland	385
Italien. Zur Eisenbahnpolitik in Italien	53
— Die Bahnhofszufuhrwege in Italien	54
— Die italienischen Eisenbahnen im Jahre 1881	60
— Roheinnahmen der italienischen Eisenbahnen in den Jahren 1882 u. 1881	280
Japan. Eisenbahnen in Japan	273
Niederlande. Die niederländischen Eisenbahnen	57
Oesterreich - Ungarn. Der Vertrag mit der österreichischen Staatseisenbahngesellschaft	53
— Die Eisenbahntarif-Enquête in Oesterreich	161
— Staatseisenbahnbauten in Oesterreich	366
— Ueber die staatlichen Zinsgaranzienzuschüsse an die österreichischen Eisenbahnen	366
Orientalische Bahnen. Ueber die orientalischen Eisenbahnen	170
— Die Herstellung von Eisenbahnverbindungen zwischen Wien einerseits und Konstantinopel und Salonichi andererseits	367
Portugal. Portugiesische Eisenbahnen	372
Preussen. Steinkohlen- und Kokes-Versand	276
Russland. Die in Russland neu ernannte Regierungskommission zur Prüfung des Etats der Eisenbahnen	163
— Betriebsergebnisse der russischen Eisenbahnen	167. 384. 621
Schweiz. Die Eisenbahnen der Schweiz im Jahre 1881	277
Skandinavien. Die Eisenbahn von Tammerfors nach Wasa	54
— Die Eisenbahnen Schwedens im Jahre 1881	373
— Der Bau einer Eisenbahn von Lulea nach Ofoten	533
— Die norwegischen Eisenbahnen in 1880/81	533

C. Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Allgemeines Eisenbahnrecht. Kommunalbesteuerung der Eisenbahnen. Auslegung des §. 10. Abs. 3 des Gesetzes vom 28. März 1883. Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 13. September 1883	625
Bau- und Ansiedelungssachen. Verhältniss zwischen Ansiedelungsgenehmigung und Baukonsens. Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 5. Mai 1881	77
— Begriff der „Erbauung“ bezw. eines „Neubau's“ im Sinne des Baufluchtengesetzes vom 2. Juli 1875. Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 14. Juni 1881	77
— Pflicht zur Herstellung von Anlagen, welche im gesundheits- und sittenpolizeilichen Interesse erforderlich sind. Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 2. Juli 1879	78
— Versagung des Baukonsenses in Fällen, in denen derselbe überhaupt nicht erforderlich ist. Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 19. September 1881	78

Eisenbahnfrachtrecht. Haftung des Frachtführers (Eisenbahngesellschaft) für Kostenbarkeiten; Haftung einer Eisenbahnverwaltung bei bösslicher Handlungsweise ihrer Leute; Verjährung der Klage. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 30. September 1882	66
Enteignungsrecht. Prüfung der Legitimation der Entschädigungsberechtigten. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 20. April 1882	186
— Feststellung des Gegenstandes der Enteignung. 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. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 21. September 1882	187
— Begriffsbestimmung des „Monats“ im Sinne des §. 30 des Gesetzes vom 11. Juni 1874. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 23. September 1882	188
— 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? Erkenntniss des Reichsgerichts vom 20. September 1882	282
— 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. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 17. November 1882	287
— 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 Herrschaft dieses Gesetzes gebauten Eisenbahnen anwendbaren Rechtsgrundsatz. Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte in Betreff der Vertheilung der Unterhaltungslast. Erkenntniss des Obergerwaltungsgerichts vom 18. November 1882	292
— Gegen die auf Grund des §. 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November bezw. der §§. 14, 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. Erkenntniss des Obergerwaltungsgerichts vom 3. März 1883	411
— Auslegung des §. 9 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 10. April 1883	555
— Grundsätze für die Ermittlung und Bemessung der Entschädigung im Enteignungsverfahren. (Gesetz vom 11. Juni 1874.) Erkenntniss des Reichsgerichts vom 19. September 1883	629
Haftpflicht. Klagen aus dem Haftpflichtgesetze müssen gegen die königlichen Eisenbahn-Betriebsämter gerichtet werden. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 17. Oktober 1882	71

Haftpflicht. Fallen die beim Betriebe von Trajektanstalten vorkommenden Unfälle unter § 1 des Haftpflichtgesetzes? Erkenntniss des Reichsgerichts vom 16. Mai 1882	184
— 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. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 10. Februar 1882	185
— Industrielle Eisenbahnan Anschlüsse sind als Eisenbahnen im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes anzusehen. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 16. Mai 1882	186
— Bei Bemessung der Rente zu berücksichtigende Gegenstände des Erwerbs. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 23. September 1882	186
— Verjährung der Ansprüche aus dem Haftpflichtgesetze. Auslegung des § 8 des letzteren. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 13. Mai 1882	281
— Auslegung des § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871.. Inwieweit gehört das Auswechseln der Schienen zum Betrieb einer Eisenbahn? Erkenntniss des Reichsgerichts vom 24. April 1883	540
Kreis- und Kommunalabgaben. Berechnung des steuerbaren Reineinkommens einer Eisenbahngesellschaft behufs Heranziehung derselben zu den Kreissteuern:	
a) Rücklagen zum Erneuerungsfonds. Superdividende. Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 6. September 1881	73
b) Rücklagen zum Reservefonds. Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 22. September 1881	74
— Steuerprivilegium der bei einer vom Staate verwalteten Privateisenbahn angestellten Beamten. Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 20. Mai 1882	74
— Kommunalbesteuerung der Eisenbahnen. Auslegung des § 10, Absatz 3 des Gesetzes vom 28. März 1882. Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 13. September 1883	625
Strafrecht. Fälschung des Fahrbillets einer Staatseisenbahn. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 21. Mai 1883	543
Strassenrecht. Umfang der Wegebau last. Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 29. Januar 1881	74
— Wegebau last in Westpreussen. Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 2. Februar 1881	75
— Streitverfahren in Wegebau sachen. Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 13. Mai 1882	75
— Streitverfahren in Wegebau sachen. Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 24. Mai 1882	76
— Streitverfahren in Wegebau sachen. Verhältniss zwischen Wegepolizei- und Landespolizeibehörde. Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 17. Mai 1882	75
— Auslegung des Art. IV. der Kreisordnungsnovelle vom 19. März 1881. — Streitverfahren. Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 19. April 1882	76
— 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? Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 18. November 1882	171

Strassenrecht. Vertheilung der Unterhaltungslast bei den aus Rücksichten des Eisenbahnbaues veränderten oder verlegten öffentlichen Wegen. Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 28. Februar 1883	388
— Verwaltungs-Streitverfahren in Wegebau-sachen gemäss Art. IV. des Gesetzes vom 19. März 1881. Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 21. März 1883	394
— 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? Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 31. März 1883	402
— 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? Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 14. März 1883	546
Verwaltungsgerichtsgesetz. Den Eisenbahnen steht die Rechtswohlthat der doppelten Fristen zur Anbringung der Rechtsmittel im Verwaltungsstreitverfahren nicht zu. Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 24. Januar 1883	298

Gesetzgebung.

Baden. Landesherrliche Verordnung vom 4. Oktober 1883, betr. die Organisation des Bezirks- und Lokaldienstes der Eisenbahnbetriebsverwaltung	633
Belgien. Königl. Verordnung vom 21. August 1882, betr. Reglement über die militärischen Transporte von Pulver, Dynamit und anderen Sprengstoffen, sowie von Munition und Feuerwerkskörpern	194
Bulgarien. Gesetzentwurf, betr. die Eisenbahn Sistov—Sofia—Kustendil	306
Frankreich. Gesetzentwurf, betr. die Reorganisation der mit Wahrnehmung der Staatsaufsicht über den Eisenbahnbetrieb beauftragten Behörden	79
— Gesetzentwurf, betr. die Reform des bestehenden französischen Eisenbahnsystems und die Feststellung der Bedingungen, unter welchen Eisenbahnen zu bauen und zu betreiben sind	195
— Gesetz vom 28. März 1883, betr. die Ermächtigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zum einstweiligen Betrieb verschiedener vom Staate gebauter und nicht an Gesellschaften konzessionirter Eisenbahnen	195, 303
— Gesetz vom 4. August 1883, betr. wie vor	558
Grossbritannien. Gesetzentwurf, betr. den Ankauf der Eisenbahnen in Irland	305
Hessen (Grossherzogthum). Gesetzentwurf, betr. die Eisenbahnen von lokalem Interesse und die Strassenbahnen	189
Italien. Königl. Dekret vom 20. September 1882, betr. den Bau einer Eisenbahn von Monza nach Bezano di Brianza	78
— Königl. Dekret vom 22. Oktober 1882, betr. den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Bologna über Budrio nach Porto Maggiore mit Abzweigung von Trebbo nach Medicina und Massalombarda	79
— Königl. Dekret vom 12. Juli 1882, betr. den Bau und Betrieb einer Lokalbahn von Fossano über Mondovi nach Ceva (Provinz Cuneo)	79
— Gesetz vom 24. Dezember 1882, betr. die Verlängerung des provisorischen Staatsbetriebes auf den ober-italienischen und den römischen Eisenbahnen bis zum 31. Dezember 1883	193

Italien. Gesetzentwurf, betr. die Sekundärbahnen und die Tramways	195
— Handelsgesetzbuch (Codice di commercio del regno d'Italia)	305
— Königl. Dekret vom 7. Januar 1883, betr. den Bau einer Eisenbahn von Palermo über Misilmeri nach Corleone	304
— Königl. Dekret vom 18. Februar 1883, betr. den Bau der Eisenbahn Parma-Guastalla-Sazzara	304
— Gesetzentwurf, betr. die Entschädigung der bei der Ausführung einer Arbeit verunglückten Arbeiter	304
— Königl. Dekret vom 4. März 1883, betr. den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Fano nach Santa Barbara	418
— Königl. Dekret vom 1. April 1883, betr. den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn (System Agudio) von Sassi nach Superga durch die Stadtgemeinde Turin	418
— Königl. Dekret vom 29. April 1883, betr. den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Arezzo nach Stia	559
— Königl. Dekret vom 10. Mai 1883, betr. den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Udine über Palmanova nach Portogruaro	559
— Königl. Dekret vom 17. Mai 1883, betr. den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Suzzara nach Ferrara	559
— Königl. Dekret vom 24. Mai 1883, betr. den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Dogliani nach Monchiero	559
— Vorschriften für den Betrieb der Dampftramways in der Provinz Mailand	633
Oesterreich-Ungarn. Gesetzentwurf vom 26. Dezember 1882, betr. die Erhöhung des mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1882 bewilligten ausserordentlichen Kredites für den Bau der Arlbergbahn	78, 194
— Gesetz vom 26. Dezember 1882, wegen Verlängerung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1880, betr. die Zugeständnisse und Begünstigungen für Lokalbahnen	194
— Gesetz vom 4. Juni 1883, betr. die Errichtung einer Trajektanstalt in Bregenz	302, 558
— Gesetz vom 1. Juni 1883, betr. die Herstellung einer Abzweigung der Istrianer Staatsbahn von Herpelje nach Triest	558
— Gesetz vom 5. Juni 1883, betr. den Ausbau der Dalmatiner Staatsbahn von Siveric bis Knin	558
— Gesetz vom 7. Juni 1883, betr. die Zugeständnisse und Bedingungen für die Lokalbahn von Hannsdorf an der Reichsgrenze gegen Ziegenhals	558
— Gesetz vom 7. Juni 1883, betr. den Ausbau der Eisenbahn Stry-Beskid	558
Oldenburg (Grossherzogthum). Gesetz vom 19. März 1883, betr. die Organisation der Eisenbahnverwaltung	299
Preussen. Gesetzentwurf, betr. die Beschaffung von Mitteln für die Erweiterung, Vervollständigung und bessern Ausrüstung des Staats-Eisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates bei dem Bau einer Eisenbahn von Zajonskowo nach Löbau	188
— Gesetzentwurf, betr. die Umgestaltung der Bahnanlagen innerhalb des Festungsgebiets der Stadt Cöln	299
— Nachtrag zum Staatshaushaltsetat für 1. April 1883/84	299
Schweiz. Gesetzentwurf, betr. die Aufsicht über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften	417

D. Bücherschau.**Besprechungen.**

Brosius J. und Koch R. Die Schule für den äusseren Eisenbahnbetrieb . . .	420
Horstmann W. und Koch R. Mittheilungen über Lokalbahnen, insbesondere Schmal- spurbahnen	317
Kalender für Eisenbahn-Techniker von Heusinger von Waldegg und für Strassen-, Wasserbau- und Kultur-Ingenieure von Rheinhard	637
Kaven, A. v. Die Rutschungen und Beschädigungen der Böschungen der Erdbauten bei Eisenbahnen und Strassen und die zur Sicherung und Reparatur angewen- deten Mittel	634
Kecker, G. Vergleichende Studien über Eisenbahn-Signalwesen	309
Kühn, E. Die historische Entwicklung des deutschen und deutsch-österreichischen Eisenbahnnetzes vom Jahre 1838 bis 1881	307
Kupka, P. F. Die Verkehrsmittel in den Vereinigten Staaten von Nordamerika . .	425
Lindner, Kaiserl. Reg.-Rath. Die Pensionsinstitute für die Beamten und deren Wittwen und Waisen bei den sechs grossen Eisenbahn-Gesellschaften und bei der Staats- eisenbahnverwaltung in Frankreich	634
Oesterreich-Ungarn, neue Eisenbahnkarte. Wien, Prochaska	198
Pohl und Widimsky. Eisenbahnkarte des östlichen Europa mit besonderer Berück- sichtigung des russischen Reiches	318
Russisches Repertorium der Eisenbahnjournal-Literatur	635
Schmoller, G. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich	420
Seydel, F. Das Gesetz vom 21. Juli 1852, betr. die Dienstvergehen der nicht rich- terlichen Beamten, die Versetzung derselben auf eine andere Stelle oder in den Ruhestand, und seine Ergänzungen	419
Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, herausgegeben vom Reichs-Eisenbahn-Amt.	307
Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen	561
Steiner, F. Vorträge über Eisenbahnbau	196
Susemihl, A. J. Das Eisenbahn-Bauwesen für Bahnmeister und Bauaufseher . .	316
Winkler, E. Eisenbahn-Routen-Karte von Mittel-Europa	560
Woas, F. Repertorium der Journal-Literatur der Eisenbahntechnik	80
Uebersicht der neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten	81, 198, 318, 427, 561, 638
Zeitschriften	82, 201, 319, 427, 563, 639

Die englische Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre.

Auf Grund der amtlichen Publikationen erörtert

von

Gustav Cohn.

I.

Rückblick.

Die folgenden Betrachtungen sind durch die geehrte Redaktion des Archivs für Eisenbahnwesen veranlasst und knüpfen an die von mir früher veröffentlichten „Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik“ *) an.

Das seit dem Erscheinen dieser Schrift publizierte neue Material, zumal die parlamentarischen Untersuchungen der Jahre 1881—82 über die Tarifsätze und die Wirksamkeit des 1873 eingeführten Eisenbahntribunals, bilden die sachliche Unterlage.

Angemessener wäre es wohl gewesen, wenn die weiteren Erlebnisse in der englischen Eisenbahnpolitik dazu gedient hätten, die ältere Schrift nicht bloß mit einer Art von Nachwort zu versehen, wie es hier geschieht, — sondern sie ganz und gar umzuarbeiten und den neuen Stoff hineinzufügen. Namentlich deshalb, weil Niemand mehr als der Verfasser von den vielen Gebrechen derselben durchdrungen sein kann und dessen im Laufe der Jahre immer deutlicher inne geworden ist, da er sich jetzt gleichsam einem fremden Werke gegenübergestellt sieht.

Jedoch gerade in dieser Erkenntnis liegen die Schwierigkeiten einer Neubearbeitung. Wollte ich dieselbe heute unternehmen, so würde vermuthlich sehr wenig unverändert bleiben, es würde formell ganz und gar etwas Anderes daraus werden. Und zu solch einer neuen Arbeit fehlt vor allem die Musse: bei der Mannigfaltigkeit sonstiger Aufgaben und Pflichten, bei der unvermeidlichen Theilnahme und Mitarbeit an anderen Gebieten des sozialen Lebens ist es nicht mehr möglich, das erforderliche Maass

*) 2 Bände, Leipzig 1874—75. Erster Theil: Die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung in England. Zweiter Theil: Zur Beurtheilung der englischen Eisenbahnpolitik.

von Mühe und Zeit dem Gegenstande abermals zuzuwenden. Ich muss daher auch ferner der Nachsicht vertrauen, welche früher jenem lückenhaften Versuche zu Theil geworden, und darf mich vielleicht mit der Ueberzeugung begnügen: das Wesentliche dessen, was ich auf Grund des amtlichen Materials von einem halben Jahrhundert bewiesen zu haben glaube, würde auch nach der gründlichsten Revision bestehen bleiben.

Dieses Wesentliche muss hier wohl zuerst kurz wiedergegeben werden. Der charakteristische Zug des englischen Staatswesens beruht auf dem Bemühen, die Erhaltung der alten germanischen Gemeindefreiheit mit den Ansprüchen eines grossen Gemeinwesens zu verknüpfen. Bis in das neunzehnte Jahrhundert hinein beschränkt sich die Zentralgewalt auf ein Minimum eigener Veranstaltungen und begnügt sich im übrigen damit, die nothwendigen gesetzlichen Vorschriften für das Zusammenleben zu erlassen, damit sie in den lokalen Kreisen durch die Selbstverwaltung gehandhabt werden. So ehrwürdig und bewundernswerth in seiner Art dieses *Selfgovernment* ist, vermag es doch den Ansprüchen des Staates nur insofern und so lange zu genügen, als es erstens seine politische Schuldigkeit erfüllt in der treuen Durchführung der staatlichen Befehle, als es zweitens technisch im Stande ist, mit der Entwicklung des sozialen Lebens Schritt zu halten.

Wenn nach den schwersten Versäumnissen das Parlament endlich ein Gesetz erlässt, damit die Kinder gegen die Ausnutzung durch die Fabrikarbeit geschützt werden, und nun die Organe der lokalen Selbstverwaltung dieses Gesetz hinfällig werden lassen, weil sie durch die gesetzlich verbotene Kinderarbeit ihre Armenlast vermindern wollen oder weil sie dem Einflusse der beteiligten Fabrikherren nachgeben: so liefern sie den Beweis, dass sie politisch, dass sie moralisch unfähig für das ihnen anvertraute öffentliche Amt geworden sind. Die Folge ist, dass die zentrale Gesetzgebung sich zentrale Aemter schafft, bei welchen sie sich auf die ordnungsmässige Durchführung ihres Willens verlassen kann.

Wenn die Technik des Wegewesens und in Wechselwirkung damit das Verkehrsleben sich nicht mehr in den engen Dimensionen bewegt, in welchen die lokale Selbstverwaltung ihre Grenze findet, wenn die Fortschritte im Baue künstlicher Land- und Wasserstrassen für die zusammenfassendere Einheit des nationalen Lebens die entsprechenden Verkehrsmittel schaffen: so treten die Fähigkeiten dieser kleineren Verwaltungskreise vor den Leistungen und den Bedürfnissen der zentralisirenden Technik zurück und es entsteht die Anforderung an zentralisirende Anstalten von entsprechenden Dimensionen. Diese Anforderung aber wird nur dürftig und langsam erfüllt, weil die Traditionen des *Selfgovernment* die zentralen Staatsorgane in ihrer Entwicklung hemmen. Während die Staaten des

Festlandes mit offener Hand den neuen Bedürfnissen entgegenkommen, kann in England der Staat nichts anderes thun als den Versuch mit erweiterten Nachbarverbänden für Strassenbau machen, welche halb politischen, halb spekulativen Charakters den Uebergang bilden zu eigentlichen Unternehmungsgesellschaften, die in dem Maasse in den Vordergrund treten, als die Technik fortschreitet.

Die Unzulänglichkeit der politischen Organisation erzeugt das Zurücktreten der politischen Verbände und das Hervortreten der privatwirtschaftlich-spekulativen Unternehmungen an ihrer Stelle. Je grösser die technische Aufgabe des Staatswesens wird, um so weiter entfernt sich deren Lösung von dem ursprünglichen öffentlichen Charakter.

Oder haben diejenigen Recht, welche in dieser Entwicklung vielmehr den normalen Prozess des neuzeitigen Lebens sehen: dass mehr und mehr alle Angelegenheiten des Daseins der Fürsorge eines spekulativen Privatinteresses anheimgegeben werden?

Die Erfahrung, welche von ihnen so oft angerufen wird, ist ihnen durchaus nicht günstig; und wenn sie ihnen auf anderen Gebieten günstig wäre, sie ist es ganz und gar nicht auf dem Gebiete des modernen Wegewesens.

Zunächst hat die englische Gesetzgebung, in einer niemals unterbrochenen Kontinuität, immer an dem Grundsatz festgehalten, dass die Wege und Strassen eines Landes, im Gegensatz zu anderen Bedürfnissen der Bevölkerung, öffentlichen Charakter haben, d. h. mit einer Verpflichtung zum Dienste für Jedermann behaftet sind. Dieser öffentliche Charakter folgt aus der Natur jeder Strasse, welche den Verkehr eines Gemeinwesens vermittelt, um dessentwillen, weil sie eine einheitliche Veranstaltung ist, deren volle Ausnutzung erst dem Ganzen möglich ist und deren Ergänzung durch daneben laufende zweite, dritte Strassen eine unsinnige Vergeudung wäre.

Die englische Gesetzgebung ist daher, in dem deutlichen Bewusstsein, dass sie ein öffentliches Interesse in die Hände von privaten Interessenten legt, jedesmal, wo die Erlaubniss zum Wegebau an eine Unternehmungsgesellschaft ertheilt wird, mit einem umständlichen Apparate von Klauseln eingetreten, die dazu bestimmt sind, jenes öffentliche Interesse zu wahren.

Schon angesichts dieser Thatsache liegt es nahe, zu fragen: warum denn in solch verkümmertem Gestalt dieses öffentliche Interesse gewahrt wird, wenn nicht ein Nothstand des Staatsorganismus dazu veranlasste? warum im kleinen öffentlichen Verbände die Strasse eine öffentliche Anstalt ist, dagegen im grossen Verbände nicht? welcher anderer Grund hierzu veranlassen kann, als die Mangelhaftigkeit des grossen Verbandes?

Aber derartige Zweifel werden vollends lebhaft und steigern sich zu der Ueberzeugung, dass die Bemühungen auf diesem Wege ihr Ziel nicht erreichen, — sobald man den wirklichen Gang der Dinge in's Auge fasst.

Hier tritt uns mit epochemachender Gewalt die spezifische Technik des modernen Wegewesens in den Eisenbahnen entgegen.

Die Eisenbahnen haben die folgenreiche Eigenthümlichkeit, dass die erhöhte Leistung auf der engen Verbindung von Fahrzeug und Strasse beruht. Dieses bedeutet im ökonomisch-politischen Sinne, dass jene Sicherstellung des öffentlichen Interesses sich gegen eine um so konzentrierte Unternehmung zu richten hat. Während nämlich in dem vorausgehenden Stadium der Wegetechnik, bei den Kanälen, nur gegen die Besitzer der Strasse die Vorsichtsmaassregeln sich wenden und für jeden Frachtführer auf derselben ein billiges Interesse sichern: schliesst die Eisenbahn den freien Verkehr auf der Schiene aus und verlegt den ausschliesslichen Betrieb in die Hand ihres Besitzers. Es ist das eine technische Nothwendigkeit, wenn schon die Gesetzgebung sich in den Anfängen darüber täuscht.

Mit der Grösse dieser ökonomischen Konzentration wächst die Schwierigkeit der kontrollirenden Gesetzgebung.

Und hier greift nun ein eigenthümliches Moment ein. In der Verlegenheit, welche die Parlamentsdebatten schon in den dreissiger Jahren bekunden, wird die Vorstellung, dass in der freien Konkurrenz der privaten Interessen die Wahrung des öffentlichen Interesses liege, zur herrschenden Doktrin entwickelt, und je mehr die herkömmlichen Kontrollen versagen, desto stärker ist die Hoffnung auf die neue Panacee.

Doch diese Hoffnung wird vereitelt. Zwar werden im Vertrauen auf den Nutzen der Konkurrenz und im Widerspruche mit den Anforderungen eines einheitlichen Planes eine Menge von Eisenbahnunternehmungen zugelassen, deren absolute oder wenigstens zeitweilige Unvernunft Summen der Vergeudung ergibt, die ihres Berechners noch harren: aber man kann nicht hindern, dass die technische Nothwendigkeit sich Bahn bricht durch alle anfängliche oder vermeintliche Konkurrenz, dass die Einheit, welche man a priori nicht gesetzt hat, sich a posteriori dennoch herstellt. Kompromisse, Koalitionen, Aufkauf, Fusionen und dergl. sind nur die wechselnden Formen dieser einen Nothwendigkeit.

Das Bewusstsein davon verbreitet sich bereits in der Mitte der vierziger Jahre. Es hindert nicht, dass die Sache ihren ferneren Verlauf nimmt, nur theoretisch unterbrochen durch periodische Gewissensbisse des Parlaments oder einer Minorität im Parlament. Erneute parlamentarische Untersuchungen in kürzeren oder längeren Zwischenräumen und dann jedesmal die verlegene Frage: was kann man thun?

So namentlich in der Untersuchung der Lords und der Commons über die Verschmelzungen im Jahre 1872, deren Ergebniss das Gesetz vom Jahre 1873 war, welches ein neues Eisenbahn-Tribunal schuf.

Der springende Punkt war, ist und wird sein: das, was der Staat von sich aus herbeizuführen hätte, stellt sich, weil es das technisch zweckgemässe ist, auf Umwegen und wider seinen Willen von selber her und ruft ihn zur Abwehr auf. Es ist ein Widerspruch, welcher die folgerichtige Strafe ist für das, was der Staat versäumt hat. Die Verschmelzungen, welche aus der Unordnung heraus nur das nachholen, was der Staat als einheitliche Ordnung hätte schaffen sollen, beängstigen ihn. In die Lücke der Staatsverwaltung haben sich grosse soziale Mächte gestellt, welche bis zu einem gewissen Grade ohne Zweifel die Ansprüche erfüllen und vorzüglich erfüllen, die das Publikum an ihre Leistungen macht, welche indessen mit so unverhältnissmässiger Gewalt den Bedürfnissen des Einzelnen und des Ganzen gegenüberstehen, dass man sich mehr und mehr überzeugt, es werden hier dem Interesse eines grossen Monopols wichtige entgegenstehende Interessen schutzlos preisgegeben. Am meisten zeigt sich dieses an solchen Punkten, wo der Einfluss der Eisenbahn-Verwaltung am handgreiflichsten in die öffentlichen Aufgaben des Ganzen hinübergreift, wo das Schicksal ganzer Landestheile und Industriezweige von dem Befinden dieser Verwaltung abhängt: wie bei der Normirung der Differentialtarife.

Die tröstliche Meinung, alle berechtigten Interessen der Einzelnen und des Ganzen seien schon dadurch gewahrt, dass die Gesellschaft der Eisenbahn-Unternehmer kein andersartiges Interesse habe als das Publikum, wird durch eine Fülle von Erfahrungen widerlegt. Der Trost hält um so weniger Stich, weil nach der gebrechlichen Natur dieser spekulativen Gesellschaften ihr eigenes Interesse wiederum sich nicht mit dem jeweiligen Interesse ihrer Verwalter deckt, die vielmehr mit mehr oder weniger Einsicht, mit mehr oder weniger gutem Willen, aus persönlicher Neigung oder Abneigung, aus Ehrgeiz, politischem Parteiinteresse und dergl. mehr sich erheblich von dem Interesse der Gesellschaft entfernen mögen.

Vollends das Vertrauen zu der Kontrollgewalt der Staatsregierung, deren Aufgabe es ja wäre, die Linien des Verhaltens zu ziehen, welche diese privaten Unternehmungen gleich allen anderen in Einklang mit den öffentlichen Bedürfnissen setzen — jenes Vertrauen wird bitter getäuscht: erstens, weil der verwickelten Aufgabe überhaupt kein Staat gewachsen zu sein scheint; zweitens, weil kein Staat weniger als der englische dazu geeignet ist, da die parlamentarische Gesetzgebung und Regierung jenen sozialen Mächten nicht anders zu widerstehen vermag als das weiche Wachs dem harten Eisen. Nicht der Staat unterwirft sich nach seinem ewigen Beruf die sozialen Mächte, sondern diese unterwerfen sich den Staat.

Mit diesem Gesichtspunkte, welchen der technische Optimismus des Zeitalters meistens nicht kennt, kehrt die Angelegenheit dahin zurück, von wo sie entsprungen. Die Pathologie des Staatsrechts deutet auf dieselbe Lücke heute wie vor hundert Jahren. Es ist eine Frage des Verfassungs- und Verwaltungsrechts, auf welchen Wegen die Abhilfe kommen soll: eine Frage der Zukunft.

II.

Die Quellen.

Wenn aber irgend etwas von dem, was der englische Staat für die Eisenbahnen gethan hat, rückhaltloses Lob verdient, so sind es die Materialien, welche er auch für dieses Gebiet des öffentlichen Wesens hervorgernfen und ans Tageslicht gebracht hat. Der Dank, welchen die Erkenntniss des Gegenstandes diesen Publikationen schuldet und neuerdings für das hier zu Betrachtende abzustatten hat, mag in einigen Worten über die Beschaffenheit der Quellen seinen Ausdruck finden.

Man braucht nicht lange dem Kampfe der verschiedenen Interessen in der heutigen Volkswirtschaft zuzusehen, um dessen inne zu werden, dass jede auf die Sache gehende Erkenntniss, welche sich auf den Standpunkt des Ganzen stellt, in diesem Widerstreite des Einseitigen und Engherzigen die Wahrheit nur durch ein Verfahren finden kann, das alle betheiligten Interessen einander gegenüberstellt. Aus der Verlegenheit, welche die widersprechenden Privatansichten erzeugen, rettet uns allein eine Veranstaltung, die jede derselben als Partei an ihren Platz stellt. Schon vor einem Menschenalter hat ein begeisterter Verehrer des alten englischen Staats, Toulmin Smith,*) darauf hingewiesen, wie die alten Grundsätze des englischen Gerichtsverfahrens, als das Ergebniss der korrekten Logik, lediglich auf die parlamentarischen Untersuchungen angewendet worden seien und angewendet werden müssen, um jenes Resultat herbeizuführen. Eine obrigkeitliche Gewalt, welche alle betheiligten Interessen vor ihr Forum ruft; ein öffentliches Gericht, welches die Bürgschaften des gerechten Verfahrens bietet; ein Krenzverhör, welches mit geschickter Hand den Widerspruch dem Widerspruche vor das Angesicht stellt und so die Wahrheit findet. Es kommt nur darauf an, Neigung und Gewöhnung dafür zu besitzen, um solch ein Verfahren zur stehenden Einrichtung zu machen: etwas Besseres lässt sich nicht an die Stelle setzen. Und man kann es nicht entbehren, wenn man die Wahrheit wissen will.**)

*) Government by Commissions p. 114. (London 1849.)

**) Wie bei gleichen Traditionen in den Vereinigten Staaten dieses Verfahren angewendet wird, vgl. im Archiv f. Eisenb. 1881, 242.

Theils werden derartige Untersuchungen auf Anlass des Parlaments vorgenommen, theils aus eigener Initiative der Staatsregierung. Im ersteren Falle setzt regelmässig das Unterhaus oder das Oberhaus einen Ausschuss aus seiner Mitte nieder und delegirt ihm seine Befugnisse, „Personen, Papiere und Urkunden (bei Strafe) vorzufordern.“ Gelegentlich verbinden sich zu diesem Zwecke beide Häuser, wie es bei dem Eisenbahn-Ausschusse von 1872 geschah. Weitaus im Vordergrund stehen die Ausschüsse des Unterhauses vor denen der Lords, gemäss der vorwaltenden Bedeutung des ersteren. Immer aber lehnt sich diese Funktion des Parlaments an dessen sonstige judiziell-administrative Wirksamkeit an, in welcher mittelst ständiger Ausschüsse eine Reihe von Verwaltungsgeschäften (wie namentlich Eisenbahnkonzessionen) erledigt werden.

Die grosse Mehrzahl der Untersuchungen geht auf diesem parlamentarischen Wege vor sich. Auch für die Eisenbahnfrage ist bis zur Stunde das meiste Material durch Parlamentsausschüsse produziert worden: gerade die neueste, sehr umfangreiche Arbeit von 1881—1882 verdankt dem Unterhause ihre Entstehung, und zwar hat sie, was bei diesen Ausschüssen nur selten und ausnahmsweise vorkommt, zwei Jahre gedauert.

Indessen nicht nur, dass für unsern Gegenstand auch auf dem Wege von sog. königlichen Untersuchungs-Kommissionen, d. h. den von der Regierung ad hoc eingesetzten Behörden gearbeitet worden ist (so durch die grossen Kommissionen von 1865—1867 zur Untersuchung der Beschwerden über die Tarife, von 1874—1877 über die Unfälle) — es giebt ganze Gebiete, auf welchen im Laufe der Jahre die Arbeit der Parlamentsausschüsse mehr und mehr in den Hintergrund getreten ist. Offenbar nicht deshalb, weil die Prärogative des Parlaments in dieser Zeit beschränkt worden wäre (was ja thatsächlich nicht der Fall ist), sondern einfach aus der Zweckmässigkeit der Sache heraus. So ist in dem grossen und wichtigen Gebiete der Fabrikgesetzgebung weitaus das Meiste durch königliche Kommissionen geschehen (1833, 1841 ff., 1862 ff., 1875 ff.) aus dem naheliegenden Grunde, dass dieser intensiven Thätigkeit, welche sich über das ganze Land erstreckte, die Dinge an Ort und Stelle untersuchte, dabei eine Reihe von Jahren dauerte, ein in Westminster tagender Parlamentsausschuss nicht gewachsen war. Ja selbst die Parlamentsausschüsse lehnen sich, dem engen Zusammenhange von Parlament und Regierung in England entsprechend, für die technischen Lücken die jedem Parlamentsausschusse eigen sind, an die ständigen Kräfte der Regierung an: wie denn der Ausschuss von 1872 unter dem Vorsitz des Handelsministers tagte, wie der Bericht dieses Ausschusses (nach einer mir gewordenen Mittheilung des Unterstaatssekretärs) im Handelsministerium abgefasst worden ist. Zu öfteren Malen ist es das Parlament gewesen, welches königliche Untersuchungs-Kommissionen provoziert hat.

Die einseitigen Freunde der alten Traditionen bekämpfen die königlichen Kommissionen und verweisen die ganze Arbeit an die Parlamentsausschüsse. Ein leidenschaftlicher Gegner dieser Art ist der oben genannte Toulmin Smith. Es geht hierbei aber, wie so oft: die modernen Bedürfnisse sind unwiderstehlich über die Grenzen der alten Verfassungsformen hinausgewachsen. Die streitige staatsrechtliche Frage, ob überhaupt und wenn ja, mit welchen Befugnissen eine englische Staatsregierung im Namen der Krone solche Kommissionen niedersetzen darf, hat für das Ausland geringes Interesse.*) Wichtiger ist die Beobachtung, dass nicht nur das gelegentlich geäußerte Misstrauen gegen die königlichen Kommissionen und deren Zusammensetzung durch die Erfahrung nicht bestätigt worden ist, sondern dass gerade im Interesse einer möglichst vielseitigen, sachkundigen und unabhängigen Untersuchung die Niederlegung einer königlichen Kommission dem Parlamentsausschusse vorgezogen worden ist (bezeichnenderweise u. a. von der Arbeiterpartei, welche in analoger Art seit lange gegen die Justiz der Friedensrichter und für besoldete Kreisrichter auftritt).

Allerdings muss gehofft werden, dass jene bewährten Bürgschaften für die Qualität der Untersuchung, welche in den alten Grundsätzen der parlamentarischen Untersuchung liegen, voll und ganz auch bei den königlichen Kommissionen Platz greifen. Dieses ist leider bisher nicht in ausreichendem Maasse der Fall gewesen. Theils die Oeffentlichkeit, theils der freie Luftzug eines jedem Interesse geöffneten Kreuzverhörs haben dabei gefehlt oder waren doch nicht ebenso gesichert wie im Parlament. Doch das lässt sich bessern: es ist kein unheilbarer Fehler.

Die Stärke einer Regierung hat aber zu allen Zeiten sich darin bekundet, dass sie die Wahrheit vertragen konnte. Und jede gute Regierung bedarf dieser Wahrheit.**)

III.

Die Publikationen.

Wir werfen jetzt einen Blick auf die Materialien selber. Dabei können wir chronologisch verfahren: denn unsere Erörterungen werden am passendsten die kleineren Angelegenheiten zuerst behandeln und dann zu der Hauptfrage übergehen. Jene aber liegen zeitlich voran und die neuesten

*) Vgl. darüber Gneist, *Englisches Verwaltungsrecht*, 1867, §. 54.

**) Vgl. des Verfassers Aufsatz „über parlamentarische Untersuchungen“ in den *Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik*, 1875, und neuerdings in dessen „*Volks-wirtschaftlichen Aufsätzen*“, Stuttgart 1882.

Blaubücher von 1881 und 1882 streifen an die unmittelbare Gegenwart.*)

Im Jahre 1876 haben zwei Unterhaus-Ausschüsse gesessen. Der eine behandelte die alte Frage der Passagier-Steuer, der andere die Art und Weise der Telegraphenverwaltung. Wie nahe der letztere Gegenstand die Eisenbahnfrage berührt, weiss man, nicht nur wenn man sich den prinzipiellen Zusammenhang vergegenwärtigt, sondern auch wenn man sich der Debatten erinnert, die damals ihren Wiederhall sogar im deutschen Reichstage fanden.

Am 31. März 1876 setzte das Unterhaus ein *Select Committee* von siebzehn Mitgliedern nieder (wovon fünf die „*quorum*“ d. h. die mindeste Zahl, welche zugegen sein muss), „um zu untersuchen die Organisation und das finanzielle System des Telegraphendepartements“. Dieser Ausschuss hielt Sitzungen und hörte Zeugen während der Monate April bis Juli und erstattete seinen Bericht am 13. Juli 1876, neben dem Material von 5494 Fragen und Antworten und einer Reihe statistischer Tabellen. Der Titel des Blaubuchs lautet: *Report from the Select Committee on Post office (Telegraph Department); together with the proceedings of the Committee, Minutes of Evidence, and Appendix. Ordered by the House of Commons to be printed 13 July 1876. (XXXVI, 268 pp., fol.)*

Am 7. März 1876 setzte das Unterhaus einen Ausschuss nieder, „zu untersuchen und berichten über die Wirksamkeit des gegenwärtigen Gesetzes, betreffend die Eisenbahnpassagier-Steuer, mit besonderer Rücksicht auf die wohlfeilen Züge.“ Es bestand aus siebzehn Mitgliedern und drei *quorum*. Seine Arbeit war am 23. Juni 1876 beendet, wo er seinen auf 3776 Fragen und Antworten, sowie auf eine Reihe anderer Materialien gestützten Bericht erstattete: *Report from the Select Committee on Railway Passenger Duty, together with the proceedings of the Committee, Minutes of Evidence and Appendix, ordered by the House of Commons to be printed 23 June 1876 (XXIV, 301 pp. fol.)*.

Schon im Jahre 1874 wurde eine königliche Untersuchungskommission niedergesetzt, welche die Eisenbahnunfälle zum Gegenstande hatte. Wie öfters folgte der kurzen Wirksamkeit eines Parlamentsausschusses vom Jahre 1873 (und zwar dies Mal der Lords) eine mehrere Jahre thätige königliche Kommission. Ihr Ergebniss ist ein umfangreiches Material und ein langer Bericht.

*) Die verschiedenen amtlichen Jahresberichte, welche man aus meinen „Untersuchungen“, auch aus dem Archiv für Eisenbahnwesen kennt, bleiben hier unerwähnt. Die auf Grund des Gesetzes von 1873 erstatteten Jahresberichte des Eisenbahntribunals finden im Zusammenhang mit den Untersuchungsmaterialien von 1881—82 ihre Berücksichtigung.

Am 8. Juni 1874 ernannt und zwar auf Antrag des Oberhauses, um die Ursachen und die gesetzlichen Verhütungsmittel der Unfälle zu untersuchen, hat diese Behörde, aus neun Mitgliedern zusammengesetzt (darunter einigen ornamentalen), während dreier Jahre in allen Theilen des Landes etwa 300 Zeugen verhört, zumal viele kleine Eisenbahnbedienstete, und zwar in 43 443 Fragen und Antworten. Es ist weitaus das grösste Blaubuch, welches nach manchen kleineren Arbeiten über diese Angelegenheit durch eingehende Erörterung produziert worden ist. Der Bericht ist am 2. Februar 1877 erstattet. Die Titel lauten: *Royal Commission on Railway accidents, Minutes of Evidence taken before the Commissioners, presented to both Houses of Parliament by Command of Her Majesty*, London, 1877. (VIII, 1154 Seiten fol.). *Report of the Commissioners*, London, 1877 (172 Seiten fol.).

Endlich unser Hauptgegenstand. Am 15. und 22. Februar 1881 setzte das Unterhaus einen Ausschuss von 23 Mitgliedern nieder (*quorum* sieben), um zu untersuchen die Frachtsätze der Eisenbahn- und Kanalgesellschaften, sowie die Passagiertarife, auch die Wirksamkeit des Eisenbahn-Tribunals (*Railway Commission*) von 1873, und über etwaige Verbesserung der Gesetze Bericht zu erstatten. Dieser Ausschuss hörte während der Monate Mai bis August 1881 Zeugen, gelangte aber in dieser Frist nicht zum Schlusse und behielt sich in seinem Bericht vom 4. August 1881 die Fortsetzung seiner Arbeiten (nachdem er durch 16 766 Fragen Material gesammelt), nämlich weiteres Zeugenverhör und Erstattung des Hauptberichts vor, indem er (gleich jedem Parlamentsausschuss nur für die Session ernannt) auf seine Wiedereinsetzung in der Session vom Jahre 1882 antrug.*) Die Ergebnisse der Untersuchung von 1881 wurden sofort veröffentlicht. Es sind die folgenden: *Report from the Select Committee on Railways, together with the Proceedings of the Committee, Minutes of Evidence and Appendix. Part I.* 1881. (XXVI, 858 S. fol.). *Part II Appendix XVII*, 350 S. fol.).

Darauf ist nun im Jahre 1882 Fortsetzung und Schluss gefolgt. Die Vollmachten des Ausschusses sind erneuert worden, indem am 10. Februar 1882 das Unterhaus einen Untersuchungsausschuss niedersetzte, bestehend aus fast den gleichen 27 Mitgliedern und beauftragt mit denselben Objekten der Untersuchung. Dieser hörte vom 27. Februar bis 8. Mai Zeugen und legte am 27. Juli 1882 dem Unterhause seinen Bericht vor. Neben 4125 Fragen und Antworten, ist im Appendix abermals eine Masse Aktenmaterial und statistischer Zusammenstellungen dem Berichte beigefügt. Die

*, Etwas Aehnliches geschah im Jahre 1876 seitens des Untersuchungsausschusses über die Haftpflicht der Unternehmer (*employers' liability*).

den Formen des Englischen Parlamentsrechts entsprechende scheinbare Selbständigkeit des Ausschusses von 1882 gegenüber den Vorarbeiten des Jahres 1881 hat, wie es scheint, die Folge gehabt, dass der Titel des neuen Blaubuches von 1882 sich demjenigen von 1881 nicht deutlich anschliesst; er heisst: *Report . . . on Railways (Rates and Fares) . . .* Oder mit vollständigem Titel: *Report from the Sel. Committee on Railways (Rates and Fares) together with the Proceedings of the Committee, Minutes of Evidence and Appendix.* (LXXXVIII, 456 S. fol.).

IV.

Die Staatstelegraphen-Verwaltung.

In der grossen Zahl von öffentlichen Stimmen zu Gunsten eines Staatsbahnsystems für England, welche ich vor einem Jahrzehnt anführen konnte,*) befand sich die *Edinburgh Review*, bekanntlich das alte Organ der einen der beiden herrschenden Parteien, der Whigs oder der Liberalen. Dieselbe äusserte im Jahre 1869 in einem Aufsätze über „Staatstelegraphen“: wir würden lebhaft bedauern, wenn ein Misslingen in diesem Falle zu Ungunsten weiterer Erwerbungen öffentlicher Werke durch den Staat ausschlagen sollte, und nichts ist mehr dazu geeignet, als der enorme Preis, welchen man für die Telegraphen gezahlt hat.

Man durfte schon damals entgegnen, dass ein grösseres Experiment zu Gunsten des Staatsbetriebs bereits längst in der Postverwaltung Englands wie der anderen Länder vorliege, und wenn es sich später wirklich herausstellen sollte, dass die aus den Händen von Aktiengesellschaften erworbenen Staatstelegraphen finanzielle Misserfolge mit sich führen, dieses die Vermuthung nahe legen würde, es seien eigenthümliche Misstände betheilig, die mit dem Staatsbetrieb an sich gar nichts zu schaffen haben. Als einen solchen eigenthümlichen Umstand durfte man im Voraus den hohen Kaufpreis der Telegraphen bezeichnen, welcher ein Fehler für sich war, allerdings ein Fehler, der mit dem bekannten zarten Verhältniss des Parlaments zum *Moneyed interest* nahe zusammenhing.

Indessen dies war nicht der einzige Fehler: aus der gleichen Quelle entsprangen mehrere verwandte Gebrechen.

Im Jahre 1875 verbreitete sich in der That die Kunde von den finanziellen Misständen der Staatstelegraphenverwaltung. Und wie zu erwarten war, fehlten die Leute nicht, welche für ihre Doktrin daraus Beweismaterial zu machen suchten. Unter anderm schrieb der (im Jahre 1882 verstorbene) englische Volkswirth und Logiker Stanley Jevons in der

*) I, 351.

„*Fortnightly Review*“ (Dezember 1875): die Rechnungsausweise des Telegraphendepartements zeigen, wie vorher zu befürchten war, dass die Regierungsbehörden mit einem gewöhnlichen Privatunternehmen, das der Konkurrenz unterworfen ist, in Sparsamkeit nicht wetteifern können. Schon die volkswirtschaftliche Logik dieses Satzes war gebrechlich: denn es handelte sich im vorliegenden Falle nicht um den Gegensatz von Staatsunternehmungen einerseits und Privatunternehmungen, die der Konkurrenz ausgesetzt sind, andererseits; sondern um Staatsmonopole und Aktienmonopole. Und unbegreiflich war es, wie damals — inmitten des grossen Schiffbruchs der Aktiengesellschaften — im deutschen Reichstage ein bedrörter Vertreter des Freihandels dieses gar gegen deutsche Staatsverwaltungen wenden konnte.

Doch als schlagender Gegenbeweis auf dem also berichtigten Standpunkte lag bereits im Jahre 1875 dasjenige vor, was ein Aktenstück der englischen Regierung zu diesem Behufe veröffentlicht hatte. Von dem Schatzamt war ein Ausschuss ernannt worden, um diese Frage zu prüfen und sein Bericht *) ergab Folgendes. Die gesteigerten Kosten und die verminderten Reinerträgnisse haben ihren Grund in der zu grossen Wohlfeilheit des staatlichen Telegraphentarifs. Die Masse der Telegramme hat sich in den wenigen Jahren seit der Uebnahme der Telegraphen aus Privathänden von 6 Millionen auf 20 Millionen gesteigert, vornehmlich unter dem Einflusse der bedeutenden Herabsetzung der Beförderungsgebühren. Laut Gesetz von 1868 ist nämlich der Tarif ein Shilling durch das ganze Reich für die ersten zwanzig Worte nebst freier Adresse des Empfängers und des Absenders; viel niedriger aber ist der Satz für die Zeitungen, und zwar ein Shilling für jede hundert Worte, welche in der Nacht befördert werden, und ebensoviel für jede fünfundsiebenzig Worte bei Tage, mit nur zwei Pence Zuschlag für die Beförderung der gleichen Depesche an verschiedene Adressen. Die Folge davon ist, dass die Telegraphendrähte selbst in gewöhnlichen Zeiten mit Zeitungsdepeschen stark besetzt sind, dass sie vollends in aussergewöhnlichen Zeiten geradezu überfluthet sind durch diesen Verkehr, der sich nicht bezahlt macht, die Drähte zum Schaden des besser bezahlten Verkehrs in Beschlag nimmt, ein grösseres Personal beansprucht u. s. w.

Der Bericht erklärt daher: dieser „ungesunde“ Tarif ist die Hauptursache der unverhältnissmässigen Betriebskosten gewesen. Um für die prompte Uebersendung der ungeheuren Masse von Telegrammen Fürsorge zu treffen, ist eine beträchtliche Ausdehnung des Betriebsmaterials noth-

*) Report of a Committee appointed by the Treasury to investigate the increased cost of the Telegraphic service since the acquisition of the Telegraphs by the State; with Correspondence thereon. London, 1875.

wendig gewesen, dazu eine starke Ausgabe für Unterhaltung und Erneuerung, sowie für ein grosses und beständig zunehmendes Personal. Es wird zugleich eine Reform des Tarifs von 1868 vorgeschlagen, durch eine mässige und billige Erhöhung der Sätze, wie etwa Aufhebung der Unentgeltlichkeit der Adressen oder wie die Einführung des Worttarifs.

Danach liegt also die Schuld des finanziellen Misserfolges an dem Parlament, welches das Tarifgesetz von 1868 gemacht hat. Die Staatsbehörde hat nur das Gesetz ausgeführt und hat nach ihrer Schuldigkeit den in Folge jenes Tarifs sich massenhaft zudrängenden neuen Verkehr angemessen zu bewältigen gesucht. Der Fehler liegt bei dem Parlament, welches im Interesse der Beförderung der bewussten „Intelligenz“, d. h. ernsthaft gesprochen einer zum Theil sehr frivolen Neugier und jedenfalls überwiegend zu Gunsten der besitzenden Minderzahl, die Finanzen des Staats, also der Gesamtheit, in ungerechte Mitleidenschaft gezogen hat, indem es den zahlungsfähigsten Klassen der Gesellschaft staatliche Leistungen unter dem Kostenpreise anbot: die politisirenden und gelderwerbenden Klassen haben zu Lasten der von der Telegraphie nur ausnahmsweise bedienten Mehrzahl sich wohlfeile Dienste leisten lassen.

Dieses ergab sich aus dem Berichte des von dem Schatzamt niedergesetzten Ausschusses.

Das Parlament aber setzte seinerseits einen Untersuchungs-Ausschuss im Jahre 1876 nieder und dessen Resultat ist das oben genannte Blaubuch.

Das ursprünglich durch Gesetz von 1869 für die Staatstelegraphen bewilligte Kapital betrug 7 Mill. Pfd. Sterl.; da diese Summe aber sich als unzureichend erwies, so wurden durch Gesetze von 1871, 1873, 1876 weitere $2\frac{3}{4}$ Mill. Pfd. Sterl. bewilligt.

Im ersten Jahre der Wirksamkeit des neuen Tarifs (1870—71) betragen die Einnahmen aus dem Betrieb £ 690 934 und die Ausgaben £ 394 477, dagegen im Jahre 1875—76 die Einnahmen £ 1 250 379 und die Ausgaben £ 1 031 960, das heisst: der Ueberschuss für 1870—71 ergab für das damalige Kapital von 7 Mill. Pfd. Sterl. rund £ 300 000 oder $4\frac{1}{4}$ pCt. Rente, dagegen der Ueberschuss für 1875—76 für ein Kapital von reichlich 10 Mill. (nach der Rechnung des Unterhaus-Berichts) rund £ 220 000, also nicht viel mehr als 2 pCt. Rente.

Die jährlich wachsende Zunahme des Telegraphenverkehrs und der rohen Einnahmen war von einer stärkeren Zunahme der Betriebskosten (neben der Zunahme des Anlagekapitals) begleitet; erst im Jahre 1875/76 gestaltete sich dieses Verhältniss etwas günstiger, nachdem im Jahre 1874/75 der reine Ueberschuss nur £ 52 000 betragen hatte, also eine Rente von $\frac{1}{2}$ pCt. auf das Anlagekapital.

Liegt in dieser relativ günstigen Wendung des letzten Jahres die Thatsache ausgedrückt, dass unter dem herrschenden Tarif nicht jede Erweiterung des Verkehrs verlustbringend sein muss, vielmehr aus anderen Gründen eine Besserung möglich ist (1874/75 betrug die Einnahme £ 1 123 794 und die Ausgabe £ 1 071 347): so ist es doch angesichts der erstaunlich niedrigen Beförderungspreise (zumal für die Presse) gewiss eine starke Zumuthung, allein durch Verminderung der Betriebskosten das Gleichgewicht herzustellen, und der Ausschuss hat keinen Beweis einer solchen Möglichkeit geliefert.

Die alten Telegraphen-Gesellschaften, welche bis 1868 die Telegraphen betrieben, hatten durchschnittlich einen Satz von zwei Shilling, dabei gestatteten sie weniger Worte für die Adresse und liessen sich obenein Bestellgeld bezahlen für jede Depesche, deren Empfänger weiter als eine halbe englische Meile vom Telegraphenamte entfernt wohnte. Die Parallele der Pennyreform bei der englischen Briefpost beweist sehr wenig zu Gunsten dieser radicalen Tarifreform. Denn erstens hat es (wie der Ausschuss selber ausführt, um auch seinerseits diesem Vergleiche eine zweifelhafte Berechtigung zuzuerkennen) einer Reihe von 33 Jahren bedurft, damit die englische Post die alte Rein-Einnahme von 1839 wieder eroberte; zweitens wird, selbst wenn man dieses hervorhebt, meist nicht bemerkt, dass in diesen 33 Jahren eine Masse neuer Momente (grosser Zuwachs der Bevölkerung, der Eisenbahnen, des Handels und der Industrie) mitgewirkt haben, welche ebenso auch bei einem doppelten oder dreifachen Portosätze mitgewirkt hätten und bis zu einem hohen Grade selbst durch die alten Portosätze nicht verkümmert worden wären; drittens ist eine Erleichterung in der Benutzung der Briefpost, so sehr auch diese ganz überwiegend den besitzenden Klassen zu Gute kommt, denn doch eine der Mehrzahl näher tretende Maassregel als die Verbilligung des Telegraphentarifes. Die Durchschnittsziffer von dreissig jährlichen Briefen auf den Kopf der Bevölkerung ist freilich, wie so viele Durchschnitte der Statistik, ein verzerrtes Bild der Thatsache, dass an dem Genuss der Briefbeförderung sich die verschiedenen Schichten der Bevölkerung in sehr verschiedenem Umfange theiligen (zumal in einem Lande, in welchem ein erheblicher Theil des Volkes gar nicht schreiben kann): aber wenn uns gesagt wird, dass trotz des grossen Aufschwungs im Telegraphenverkehr doch blos drei Telegramme auf zwei Personen jährlich kommen, während wir wissen, welchen grossen Antheil die Presse und die oberen Klassen daran haben, so drängt sich hierbei ein besonders starkes Bedenken über die Gerechtigkeit des Verhältnisses auf.

Nach den bisherigen Erfahrungen ist ja auch das nur theilweise zu hoffen, worin man bei der Briefpost den finanziellen Trost suchte, wenn

schon selbst bei dieser in weit übertriebener Weise, dass die grosse Zunahme des Verkehrs allmähig den Ausfall einholt: denn natürlich giebt es gewisse Grenzen der Wohlfeilheit, unterhalb deren die Steigerung des Verkehrs unfähig ist, den Reinertrag zu erhöhen. Bei der Post so gut wie bei dem Telegraphen. Hätte man statt des Pennysatzes einen halben oder einen viertel Penny zur Einheitstaxe gemacht, so würde man vermuthlich sich aufs handgreiflichste davon überzeugt haben. Diesen Viertelpenny scheint man bei dem Telegraphentarif beinahe getroffen zu haben.

Das ist es, was der Parlamentsausschuss von 1876 sich nicht klar machen will. Wie ich das in dem Gange der Eisenbahngesetzgebung an so manchen Punkten gezeigt habe, steht das Unterhaus im Banne der freihändlerischen Schlagworte: auch dieses gehört dazu, dass niedrigstmögliche Post- und Telegraphensätze den höchsten Reinertrag abwerfen müssen. Wenn diese an sich unbegreifliche und erfahrungsmässig widerlegte Macht der Wohlfeilheit des Preises eine Wahrheit sein soll, so dürfte man wohl fragen: warum der Staat die Probe darauf nicht zur Abwechslung einmal an solchen Leistungen machen soll, welche überwiegend den ärmeren Klassen zu Gute kommen? Ob auch dazu ein englisches Parlament seine Zustimmung geben möchte?

Da ist es nun recht bezeichnend, dass der Ausschussbericht denjenigen Punkt, welcher das Problem der Sache ist, als das Axiom hinstellt. Gegenüber dem Berichte des Schatzamts, welcher ganz richtig auf diesen Punkt deutet, erklärt der Ausschuss: als die Telegraphen vom Staate übernommen wurden, hat die Parlamentsakte in ihrem Eingang das Motiv deutlich hervorgehoben, es solle ein wohlfeileres, prompteres und ausgedehnteres System für das Publikum hergestellt werden; diesen Zweck dürfe man nicht aus dem Auge verlieren angesichts der Aenderungsvorschläge, wie namentlich desjenigen, welchen das Schatzamt-Komitée gemacht. Dieses wollte einen Worttarif von einem Penny für jedes Wort, und da bisher unter dem System, welches so zu sagen eine Prämie auf die Weitschweifigkeit der Depeschen setzte, jedes Telegramm einschliesslich der beiden Adressen 29 Worte im Durchschnitt enthalten hat, so folgert der Unterhausbericht, künftig werde jedes Telegramm 2 sh. 5 d. kosten, wenn die alte Wortzahl erhalten bleiben sollte. Natürlich soll nach dem Sinne des Vorschlags, und mit Recht, dieses gerade nicht der Fall sein! Und wenn der Bericht nun auch anerkennt, manche Compensation für das Publikum liege in den wohlfeileren kurzen Depeschen (unter 12 Worten): so wird doch der Vorschlag des Schatzamts abgewiesen, „weil er den ursprünglichen Zwecken des Gesetzes zuwider ist.“

Der weitestgehende Missbrauch der Wohlfeilheit ist derjenige zu Gunsten der Presse. Dank der Geschicklichkeit, mit welcher dieselbe das

Entgegenkommen des Tarifs von 1868 auszunutzen verstanden hat, ist es im Jahre 1875 vorgekommen, dass 1640 Depeschen für den Preis von 35 Shilling befördert wurden, d. h. ein viertel Penny (2 deutsche Reichspfennige) für jede Depesche.*) Gegen solche Ungeheuerlichkeiten glaubt denn allerdings der Ausschuss sich entscheiden zu sollen und Modifikationen empfehlen zu müssen, die indessen wesentlich auf dem Boden des Tarifs von 1868 bleiben.

Der Hauptgedanke des Berichts wird danach in den Worten zusammengefasst:

„Die wahre Methode, die Telegraphenverwaltung einträglich zu machen, ist nicht in der Verkürzung der gegenwärtig dem Publikum dargebotenen Erleichterungen zu suchen oder in der Erhöhung der Beförderungsgebühren, sondern in der Vermehrung der Erleichterungen und in der zu passender Zeit vorgenommenen Herabsetzung der Gebühren. Das staatliche Telegraphensystem unterscheidet sich von einem lediglich geschäftlichen Unternehmen darin, dass es von Anfang an zur Bequemlichkeit des Publikums vom Staate übernommen wurde und aller Zuwachs des Verkehrs, der ohne Verlust möglich ist, den nationalen Werth des Ganzen steigert.“

Inzwischen hat der Verlust für die englischen Finanzen blos in den 6 Jahren von 1870 bis 31. März 1876 die Summe von 663 152 £ erreicht.

Von dem Detail dieser Angelegenheit ganz zu schweigen, — es wäre selbst in der hier geübten Kürze davon zu reden nicht am Platze, wenn dieselbe nicht wie ein kleines Experiment ihr Licht auf die grösseren Verhältnisse würfe, auf die Eisenbahnfrage Englands und der anderen Länder, auf den ganzen prinzipiellen Zusammenhang, von dem hier noch ein paar Worte gesagt sein mögen.

Das mangelhaft entwickelte Staatsbewusstsein veranlasst die verschiedenen Klassen der Gesellschaft, an solche Anstalten, welche sich in den Händen des Staats befinden, Anforderungen zu machen, bei denen sie vergessen, sich über das Verhältniss der Gebenden und der Empfangenden klar zu werden. Es liegt darin eine grosse Gefahr für alle Staatsunternehmungen, eine Hauptgefahr des Staatseisenbahnwesens. Unklare Vorstellungen von der Analogie anderer öffentlicher Anstalten verleiten zu Auffassungen, welche sich weit von der Gerechtigkeit entfernen, weil sie zu Gunsten derjenigen Theile der Staatsgesellschaft öffentliche Opfer verlangen, die am wenigsten derselben bedürfen.

*) Aussage von Mr. Patey, Beamten der Telegraphendirektion. Evid. qu. 4 889. Nähere Erläuterung dieses Missbrauchs durch den Besitzer des Zentraldepeschenbüreaus, Mr. Saunders, qu. 4 046 ff., welcher mit grosser Offenheit von dem Schaden spricht, den die Staatskasse dadurch erleidet; er sagt: eine Anzahl Depeschen wird unentgeltlich befördert; er giebt zu, dass der Sinn des Tarifes ein anderer sei u. s. w.

Darin hat ja das englische Parlament Recht, wenn es sich darauf beruft, die Telegraphen seien aus den Händen der Aktiengesellschaften in die Hände des Staats übernommen worden wesentlich für den öffentlichen Nutzen und ihr Zweck sei verschiedenartig von den rein geschäftlichen (*commercial!*) Unternehmungen. Gewiss. Denn niemals darf der Staat auf der heutigen Stufe seiner Entwicklung irgend eine Thätigkeit ergreifen, bei welcher ihn bloß die „geschäftliche“ Absicht leitet: er würde damit seine eigenthümliche Aufgabe als die eines öffentlichen Ganzen verleugnen, die offenbar nicht darin bestehen kann, dass dieses Ganze das Gleiche thut, was seine einzelnen Bestandtheile für sich allein auch zu thun vermögen. Vielmehr muss ein aus dem Ganzen genommener Zweck vorhanden sein, welcher die staatliche Thätigkeit rechtfertigt. Auch die herkömmlichen, aus früheren Entwicklungsstufen ererbten Zweige seiner Wirksamkeit dürfen nur insoweit fortbestehen, als sie sich angesichts dieses heutigen Maassstabes rechtfertigen lassen. Die blosse Thatsache, dass ein Staat land- oder forstwirtschaftliche Domänen von Alters her besitzt, würde allein heute noch gar nichts beweisen für die Beibehaltung derselben; die Gesichtspunkte des alten Staatswesens waren andere als die modernen. Sondern die Fragen, ob für die Zustände der Landwirtschaft, für die Sozialpolitik des Landbaues, für die Festhaltung der steigenden Grundrente u. dgl., ob für die zweckmässige Bewirthschaftung, für die vernünftige Konservirung, für die Rücksichten auf das Klima, die Erhaltung der Land- und Forstdomänen nothwendig sei, ob der Staat hier also Interessen für die Gesammtheit zu wahren hat, welche er preisgibt, wenn er die Domänen veräussert — diese Fragen und ihre Beantwortung sind entscheidend.

Selbst da, wo der finanzielle Zweck der ausschlaggebende sein soll, geschieht es abermals nicht ohne eigenthümliche öffentliche Beweggründe. Das Salzmonopol, das Tabackmonopol ist eine aus bestimmten technischen Gründen als zweckmässig erkannte Form der Besteuerung; und sobald man sich etwa überzeugt, dass die Grundsätze der Besteuerung, welche sehr verschieden sind von den „geschäftlichen“ Grundsätzen, das eine oder andere Monopol als unberechtigt erscheinen lassen, so fällt dasselbe trotz seiner lukrativen Seite dahin, wie es bei dem Salzmonopol in unserem Zeitalter mehrfach geschehen ist.

Das eben ist der Unterschied des Staats, als der zusammengefassten Gesammtheit eines Volks, von dem Einzelnen. Weil der Staat seinem Wesen nach das Ganze vertritt, so kann er niemals den — von dem Einzelnen so gern vergessenen — Gesichtspunkt aus dem Auge verlieren: wie das, was er thut, mit den Ansprüchen der Gesammtheit übereinstimmt. Der Einzelne freut sich seines lukrativen Unternehmens und beruft sich

darauf, dass alle andern Einzelnen das Gleiche anstreben. Der Staat aber muss fragen: wie rechtfertigt sich diese oder jene Einnahme, die ich mache, an dem Maassstabe gerechter Vertheilung von Opfern und Genüssen? in welchem Zusammenhange mit der Tragkraft, mit den Opfern, mit den Genüssen steht diese Einnahme, welche ich aus den Händen der verschiedenen Bestandtheile, Schichten, Klassen meines Volks beziehe?

Und das bleibt auch dann richtig, wenn sich, gleichsam nebenbei, finanzielle Einnahmen ergeben, da wo man gar nicht aus finanziellen Gründen diese oder jene Staatsanstalt unternommen hat. So bei der Briefpost. Der Reingewinn derselben, welcher in den meisten zivilisirten Ländern den heutigen Staatshaushaltungen einen ansehnlichen Betrag zuführt, trotz der in erster Reihe stehenden nicht finanziellen Absicht, — dieser Reingewinn fällt um nichts weniger unter den Gesichtspunkt des Ganzen, der öffentlichen Gerechtigkeit und Zweckmässigkeit in der Vertheilung der Lasten. Man fragt: ist dieser Ueberschuss, welcher als von der Gesamtheit erhoben, thatsächlich einer Besteuerung des Briefverkehrs gleichkommt, nach seinem Umfange und nach seiner Belastung der verschiedenen Klassen der Bevölkerung, eine angemessene, eine gerechte Last? Eine Frage, welche von vernünftigen Leuten mit lebhafter Zustimmung beantwortet zu werden pflegt, von andern öfters verneint wird.

Mit dieser Auffassung ist schon der Standpunkt gegeben, welcher derselbe bleibt gegenüber Ausgaben und Einnahmen, gegenüber Verminderung oder Vermehrung der Einnahmen. Denn wenn man die Proportionalität zwischen den Lasten der verschiedenen Schichten des Volkes im Auge behält, so bleibt der Maassstab in jedem Falle bestehen: ob man nun fragt, wer wird belastet, oder, wer wird erleichtert.

Die öffentlichen Verkehrsanstalten, wenigstens Post, Telegraphen und vollends Eisenbahnen, unterscheiden sich nun von den grossen und elementaren Staatsthätigkeiten dadurch, dass bei ihnen der privatwirthschaftliche Grundsatz von Leistung und Gegenleistung sich verwirklichen lässt, welcher bei den andern gar nicht oder nur sehr theilweise Platz greifen kann. Im Interesse der Gerechtigkeit ist das sehr erwünscht, weil die Benutzung jener öffentlichen Verkehrsanstalten weitaus überwiegend gewissen Klassen und zwar den wohlhabenderen Klassen zu Gute kommt. Man soll daher den privatwirthschaftlichen Grundsatz festhalten, so lange, bis es sich um öffentliche Aufgaben handelt, die sich ihm von selbst entziehen: derjenige Telegraph, diejenige Eisenbahn, welche der allgemeinen Staatsverwaltung, welche den militärischen Zwecken dienen (oder soweit dieses bei irgend einem Telegraphen, einer Bahn der Fall ist) können finanziell nicht anders behandelt werden als sonst eine Ausgabe für die Gesamtheit, die sich nicht in die Einzelvortheile und Einzelkosten repartiren lässt.

Für die grosse Masse der Verkehrsanstalten und ihrer Leistungen trifft das letztere offenbar nicht zu. Sie dienen dem gewerblichen und geselligen Leben der Privaten, befördern deren Geschäfte und Genüsse; es liegt in der Natur der Sache und in der Struktur der heutigen Gesellschaft, dass die Vortheile dieser Leistungen sich zuerst und überwiegend dem oberen Theile der sozialen Pyramide zuwenden. Es kann keine Gerechtigkeit und keine Zweckmässigkeit sein, die unteren Schichten d. h. die Leistungsunfähigsten einen Theil dessen tragen zu lassen, was die oberen Schichten, d. h. die Stärkeren zu leisten schuldig sind, wenn anders jeder Leistungsfähige für die Kosten dessen einstehen soll, was ihm an Vortheilen zu Theil wird.

Die Gründe der hierbei öfters bemerkbaren Verschiebung des staatlich korrekten Schwerpunktes mögen etwa die folgenden sein:

Zunächst die Analogie mit den anderen Staatsanstalten: wie Rechtspflege und Militärwesen. Wir haben diese Vermengung bereits beleuchtet und bemerken noch, dass ja auch bei Rechtspflege und Polizei der Grundsatz von Leistung und Gegenleistung, soweit er hier überhaupt sich verwirklichen lässt, seine Stelle findet; dass, soweit ein besonderer Vortheil für einzelne Private durch die Rechtspflege entsteht, soweit besondere Kosten durch bestimmte Einzelne veranlasst werden, diese in den Gebühren entgolten werden.

Dann die Meinung, dass die öffentlichen Opfer „mittelbar“ der Gesamtheit zu Gute kommen. Eine sehr gefährliche Ansicht. Denn „mittelbar“ kommt es in hohem Grade der Gesamtheit zu Gute, wenn auf Staatskosten alle Leute von unzureichenden Einkünften mit guter Fleischnahrung versehen werden.

Von grossem Einflusse ist sicherlich der Umstand, dass eben die, an der hier bekämpften Ungerechtigkeit am meisten Interessirten zugleich die besten Mittel besitzen, ihre Interessen als die Gesamtinteressen geltend zu machen.

Nun wird aber die Sache dadurch nur verwickelter, dass mit vollem Recht an jede öffentliche Verwaltung der Anspruch herantritt, sie solle nicht krämerhafte und engherzige Gesichtspunkte haben, sie solle verstehen, am richtigen Punkte die öffentlichen Mittel einzusetzen, um für das öffentliche Ganze dasjenige zu leisten, was eine Privatunternehmung nicht leisten kann oder nicht leisten will. Selbst diese Privatunternehmungen erheben sich bisweilen zu solchen grösseren Anschauungen, zumal dann, wenn die Verwaltung in den Händen von Beamten ruht, die dem engen Eigennutz der Eigenthümer öfter gar zu fern stehen. Und die Quasi-Politik, welche diese als Beherrscher ihrer Verkehrsanstalten treiben, kann, wie wir wissen, ein wesentlicher Grund sein, dass der Staat an seine politischen Pflichten erinnert wird.

Indessen diese Schwierigkeiten haben wenig zu schaffen mit jenen extremen Erscheinungen, da in handgreiflicher Weise die öffentlichen Mittel für einseitige Interessen ausgebeutet werden;*) und man wird sie überwinden, sobald man den erhöhten Standpunkt des Staatsganzen festzuhalten weiss, der von keinem Einzelinteresse gefangen gehalten wird.

Sie haben auch wenig zu schaffen mit einer systematischen Auffassung, welche ein sogenanntes System der „Gemeinwirthschaften“ aufstellt in der ausdrücklichen Absicht, den hier hervorgehobenen Gegensatz in dem Begriff der „Gemeinwirthschaft“ untergehen zu lassen. Die Konsequenz dieser Ansicht ist die, dass der Grundsatz von Leistung und Gegenleistung auch auf solchen Gebieten fortgeworfen wird, auf welchen er der beste Halt für die Gerechtigkeit ist. Und diese Konsequenz oder irgend ein Stück auf ihrem Wege ist desto weniger am Platze, je unvollkommener bisher allenthalben das andere Prinzip, nämlich dasjenige der Steuer, im wirklichen Leben Gestalt gewonnen hat. Denn jede Hervorkehrung des Steuerprinzips bedeutet eine Erhöhung der thatsächlich erhobenen Steuern: deren Druck aber wird natürlich um so grösser sein, je unvollkommener das Steuersystem ist, je verbreiteter die Ueberzeugung von seinen Gebrechen.

So viel vom Prinzipiellen. Inzwischen haben sich, ohne Aenderung des Tarifs, aus oben angedeuteten Ursachen — ähnlich wie bei der Briefpost vor jenen Jahren — die Reinerträge der englischen Staatstelegraphenverwaltung verbessert, derart, dass für 1880 das darin angelegte Kapital sich zu vier Prozent verzinste.***) Trotz grossartiger Erweiterung des Netzes, trotz theuren Ankaufspreises, trotz minimer Tarifsätze ist dieses Resultat nach einem Jahrzehnt herbeigeführt worden. Was im Jahre 1875 irrigerweise behauptet wurde, es ist dadurch glänzend widerlegt. Aber die wirklich begangenen Fehler, die man damals nicht gerügt hat, soll man sich künftig zur Lehre dienen lassen. Der finanzielle Verlust ist heute noch nicht gedeckt.

V.

Die Passagier-Steuer.

Auch die Frage der englischen *Passenger-Duty*, an sich keine erhebliche Angelegenheit, ist durch den Zusammenhang mit der ganzen Politik

*) Vor dem Parlamentsausschusse von 1872 erklärte ein Vertreter der Liverpoolscher Kaufmannschaft, in welcher die Staatsbahnidée seit lange heimisch ist, man wolle die Staatsbahnen, damit sie „a very large reduction for goods and passengers“ gewähren: (*Clark q. 1289—90*). Eine Aeusserung statt zahlreicher anderer aus gleichen Kreisen.

**) Archiv für Eisenbahnwesen 1881 S. 102.

und Gesetzgebung des englischen Parlaments in ein lehrreiches Licht gerückt, wie ich das in meiner Schrift zu zeigen versucht habe, indem ich schon dort dem Gegenstande um dieses Interesses willen einen verhältnissmässig grossen Platz einräumte.*)

Ursprünglich bestand eine Gewerbesteuer auf Miethwagen, welche für die Eisenbahnen durch Akte von 1832 in einen festen Satz vom Personenfahrgelde ($\frac{1}{8}$ Penny für die engl. Meile) verwandelt wurde; als bei der Entwicklung von 2—3 Fahrklassen dieser einheitliche Satz ungerecht erschien, wurde daraus ein proportionaler Satz (5 pCt. vom Personenfahrgeld) durch Akte von 1842. Bei der gesetzlichen Einführung der von ihrem parlamentarischen Ursprunge sogenannten „*parliamentary trains*“ im Jahre 1844 (der gesetzliche Name ist „*cheap trains*“) wurde dem sich lebhaft wehrenden Eisenbahn-Interesse im Unterhause die Konzession gemacht, diese Züge wegen ihrer vorgeblichen „Wohlfeilheit“ (1 Penny p. mile) von der Steuer zu befreien.

Man weiss, dass seit einem Jahrzehnt, nach dem ermuthigenden Experiment der Midland-Bahn, der Eisenbahnverkehr dritter Klasse in England eine grossartige und zugleich gewinnbringende Entwicklung erfahren hat, dass er aber auch in der Zwischenzeit, von der Mitte der vierziger Jahre ab, bereits sich weit lukrativer erwiesen hat als der verblendete und engherzige Eigennutz der Eisenbahn-Gesellschaften anfangs zugeben wollte. Die sogenannten „wohlfeilen Züge“ waren längst gewinnbringende Züge geworden. Dieses hinderte natürlich nicht, dass die Steuer-Exemption für diesen ganzen neuen lukrativen Verkehr dritter Klasse verlangt wurde. Das formelle Hinderniss, welches in der Vorschrift des Gesetzes von 1844 lag, es sollten diese Züge im Interesse des Verkehrs der kleinen Leute auf jeder Station anhalten, wurde durch eine Dispensation des Handelsamts beseitigt, das seine vielen Sünden in der Eisenbahnpolitik durch diesen formell gesetzlichen, materiell durchaus gesetzwidrigen Schritt um ein ausserordentliches Stück vermehrte.

Folge davon, dass schon im Jahre 1872 die Hälfte der Steuer dem Staate entging (Einnahme aus dem Passagierverkehr $16\frac{3}{4}$ Mill. Pfd. Sterl., aber nur £ 460 000 Steuer bezahlt, weil aus der dritten Klasse die Hälfte der Einnahmen floss).

Wenn nun irgendwo der advokatische Kunstgriff sich darbot, dass man das eigene Unrecht deckt, indem man den Gegner ins Unrecht setzt, so war derselbe der Politik der englischen Eisenbahn-Verwaltungen entsprechend. Statt über die dem Staate vorenthaltene Hälfte der Steuer zu streiten, bestritt man ihm die ganze Steuer. Auf den rationellen Vor-

*) II. 305—318.

schlag der Regierung im Jahre 1870, der Steuer eine passendere Form zu geben (1 pCt. von der Gesamteinnahme aus Güter- und Personenverkehr) ging man daher gar nicht ein. Prinzipiell nahm man gemeinnützige Allüren an, als ob man den Verkehr vor dieser ungerechten Belastung beschützen wolle: thatsächlich bewies aber schon der Eifer gerade des Eisenbahninteresses und dieses allein (nicht der Passagiere) gegen die Steuer, dass die Last die Eisenbahn-Gesellschaften trifft. Dieses auch ganz richtig im Sinne der Steuer von ihrem Ursprunge her.

Als das Ministerium Disraeli zu Anfang des Jahres 1874 die Geschäfte übernahm, meldete sich unter Andern eine Deputation für Abschaffung der Passagiersteuer. Am 7. März 1876 brachte darauf im Unterhause Mr. Spinks die Sache zur Sprache, indem er eine Resolution in diesem Sinne beantragte. Der Erfolg war die Niedersetzung eines Untersuchungsausschusses, mit welcher sich der Schatzkanzler einverstanden erklärte. Aus der Debatte ist hervorzuheben, dass der Nationalökonom Prof. Fawcett (im gegenwärtigen Ministerium Gladstone's General-Postmeister) energisch gegen Beseitigung der Steuer auftrat: er wollte die Untersuchung auf die Frage ausgedehnt wissen, welche Vortheile für das Publikum von den Eisenbahn-Gesellschaften als Entgelt für eine Beseitigung der Steuer zu verlangen wären, — was aber vom Schatzkanzler und der Majorität (113 gegen 41) abgelehnt wurde.

Inzwischen war jener rabulistischen Ausbeutung der Akte von 1844 für die Exemption der dritten Klasse endlich — nach dreissigjährigem Missbrauch — durch höchste Entscheidung des Oberhauses ein Halt geboten. Der Fall der North-London-Railway, den ich in seiner Behandlung vor dem *Court of Exchequer* schon in meinen „Untersuchungen“ erörtert habe, gelangte 1874 vor das Oberhaus als Appellinstanz, und dieses entschied: das Handelsamt habe keine Befugniss, von der Vorschrift des Anhaltens an allen Stationen zu dispensiren; damit war der neue Verkehr dritter Klasse in den zahlreichen Schnellzügen aus dem Bereich der Steuer-Exemption herausgenommen. Der Steuerertrag, der 1873/74 £ 513 547 gewesen, hat sich im Jahre 1874/75 auf £ 627 146 gehoben (was nach obigen Zahlen offenbar noch lange nicht der volle schuldige Betrag sein konnte): und wenn ich vorgreifen darf, er hat im letzten Jahre, worüber Angaben vorliegen, im Fiskaljahre vom 1. April 1881 bis 31. März 1882 die Höhe von £ 798 333 erreicht, nachdem in den dazwischen liegenden Jahren 1876—81 der Ertrag durchschnittlich etwa £ 740 000 gewesen.*) Der Vorschlag der Regierung von 1870, welche 1 pCt. der Gesamtein-

*) Vgl. *Statistical Abstract for the United Kingdom 1867 to 1881*. London 1882, S. 12.

nahme (um Güter- und Personenverkehr gleich zu stellen) für die alte Steuer einführen wollte, hätte, wenn von den Eisenbahngesellschaften angenommen und durch das Parlament gelangt, einen geringeren Ertrag gegeben. Die Gesamteinnahme war 1881: £ 63 873 000 und in den voraufgehenden fünf Jahren durchschnittlich 60 Millionen £.*) Der Uebermuth dieser neuen sozialen Mächte hatte sich, wie leider nicht oft und immer seltener, an dem Widerstande einer alten politischen Macht, an der Jurisdiktion des Oberhauses, für dieses Mal gebrochen.

Werfen wir aber jetzt einen Blick auf den Ausschuss des Unterhauses. Auch er erkennt in seinem Berichte an, es sei zu bedauern, dass für so lange Jahre keine Schritte seitens der Behörden gethan wurden, eine gerichtliche Entscheidung über einen so wichtigen Punkt herbeizuführen, weil dadurch entweder der Staat um eine bedeutende Einnahme gebracht oder das Parlament einer früheren Gelegenheit beraubt worden sei, den Gegenstand gesetzgeberisch zu behandeln. Erst im Jahre 1866 begann das Steuer-Departement dem Handelsamt Opposition zu machen. Das Ergebniss derselben, die Entscheidung des Oberhauses von 1874, ist nun aber durchaus nicht nach dem Herzen des Ausschusses.

Mehrere unter den grossen Eisenbahngesellschaften, sagt der Bericht, haben sofort nach der Entscheidung das Mittel der Selbsthülfe ergriffen: die Fahrsätze um den Betrag der Steuer zu erhöhen. Die andern werden damit nachfolgen, wenn ihre Hoffnung nicht erfüllt werden sollte, dass ein Gesetz die Passagiersteuer ganz aufhebt. Wir schalten gleich hier die Gegenbemerkung ein: welche bedrohliche Macht muss das Monopol dieser Gesellschaften wohl sein, wenn es dem Staat mit der offenen und erfolgreichen Drohung entgegentreten darf, es werde die den Gesellschaften von allem Anfang, seit einem halben Jahrhundert, auferlegte Steuer nicht aus den eigenen Einkünften entrichten, sondern auf die Passagiere abwälzen. Der Bericht fährt in gerührter Stimmung fort: die gerichtliche Interpretation einer Bestimmung, welche den ärmeren Klassen eine Erleichterung schaffen sollte, drückt gerade diese am härtesten, weil ihnen entweder blos langsame Züge, die allenthalben anhalten, zur Verfügung stehen oder schnelle Züge mit entsprechend erhöhten Fahrsätzen. Zum Beweise dafür beruft sich der Bericht auf das Zeugenmaterial, welches die Erhöhung der Fahrsätze der *Brighton and South Coast Railway* betrifft. Diese Aussagen braucht man indessen nur durchzulesen**), um sich zu überzeugen, dass der angeführte Fall nichts der Art, vielmehr das Gegentheil beweist. Die Fahrsätze dritter Klasse sind hier, im vorgeblichen Zusammenhange mit

*) *ibid.* S. 138.

**) *Evidence qu.* 3178—3218.

der Steuer, um 20—100 pCt. erhöht worden, während die Steuer 5 pCt. beträgt. Zu einer solchen Erhöhung bedürfte es aber ernsthafterweise nicht des unzutreffenden Vorwandes, sondern blos der nöthigen Gewalt; und der Fall beweist nichts anderes, als dass hier eine öffentliche Tarif-Kontrolle fehlt, welche solche Experimente, die auf dem Rücken der kleinen Leute sich abspielen, energisch verbietet. Der Bericht selber giebt an anderer Stelle zu, dass mehrere Gesellschaften die Fahrsätze nicht erhöht haben, weil ihre Konzession und die darin enthaltenen Tarifmaxima es nicht erlaubten.

Nun aber die Hauptfrage: soll eine Steuer dieser Art überhaupt bestehen?

Ich habe schon auf den Widerspruch aufmerksam gemacht, dass die Eisenbahnverwaltungen sie als eine Steuer auf die Reisenden, also mit sehr gemeinnützigen Worten zu bekämpfen pflegen, während diese Auffassung nicht blos dem Steuergesetze entgegen ist, sondern auch aus tatsächlichen Momenten (in der Kurssteigerung der Eisenbahnaktien bei der Aussicht auf Beseitigung der Steuer) hinfällig wird.*) Man würde nicht so lebhaft dagegen ankämpfen auf Seiten dieses Interesses, wenn man wirklich blos für die Passagiere und deren Steuerbefreiung einträte, wenn man nicht entschlossen wäre, das Fortfallen der Steuer als Zusatz zum Jahresgewinn der Eisenbahnunternehmungen bezw. als Kursgewinn in die Tasche zu stecken.

Daher ist der seit lange gehörte Einwand, die Steuer sei darum zu beseitigen, weil sie die „Bewegung“ besteuere (dieses wendete schon 1832 Hume ein) — selbst wenn er prinzipiell ein richtiger Einwand wäre, — für diese Steuer nicht zutreffend. Nicht blos ist es nach den vernünftigen Steuergrundsätzen unrichtig, irgend ein Symptom der Steuerkraft von vornherein abzulehnen um dessentwillen, weil dieses Symptom an Vorgänge des Lebens anknüpft, die man nicht verkümmern will, wie Fahren, Essen, Trinken; es kommt nur darauf an, die Symptome richtig als Merkmale der Steuerkraft zu erfassen. Es ist aber im vorliegenden Gesetze von einer Steuer auf das Eisenbahnreisen gar nicht die Rede: vielmehr hat man von jener Zeit her, da das Reisen in Miethskutschen auf den Landstrassen vor sich ging und die Miethskutscher eine Gewerbesteuer zu entrichten hatten in Form der Stempelsteuer, die bezeichnender Weise £ 26 jährlich für jede Kutsche betrug, während Privatkutschen für eigenen Gebrauch blos £ 9. 12 sh. bezahlten,**) — man hat von jener alten Zeit

*) Von einem der sachkundigsten Zeugen, von dem Unterstaatssekretär im Handelsamt wird dieses ausführlich dargelegt *qu.* 2345—2354. Ich habe diesen Punkt schon in meiner früheren Schrift betont.

**) Sinclair, *Hist. of the Public Revenue*, vol. II, 29.

her die Steuer festgehalten, sie durch Gesetze von 1832 und 1840 bloss auf die Eisenbahnen übertragen und dazu diejenige Form gewählt, welche am passendsten schien.

Dabei lag es in der Natur der Sache, dass bei der Steuer, ebenso wie im Verkehrsleben, die Eisenbahnen in den Vordergrund traten, ja dass die alte Steuer auf die Miethskutschen wegen deren durch die Eisenbahnen herbeigeführter Geringfügigkeit und Steuerunfähigkeit entsprechend ermässigt wurde (nach verschiedenen Aenderungen der Jahre 1855, 1866, 1870, endlich im Jahre 1874 £ 2. 2 sb. für jeden Wagen jährlich; in London ausserdem der gleiche Betrag für die Polizeikontrolle). Es müsste immer noch erst der Nachweis geliefert werden, dass diese £ 2. 2 sh. (oder £ 4. 4 sh.), welche die Besitzer von Omnibussen u. dgl. für jedes Fahrzeug zu entrichten haben, wirklich eine leichtere Last ist, als die bestehende Eisenbahnsteuer.

Eine andere Frage ist es dann allerdings, welche an dieser Stelle aber nicht untersucht werden kann, ob der historische Charakter der Steuer als einer Gewerbesteuer festgehalten werden sollte, ob an Stelle derselben richtiger eine andere Art der Steuer einzuführen wäre, ob eine Gewerbesteuer für diese Unternehmungen am Platze und mit dem sonstigen Gewerbesteuersystem Englands übereinstimmend, ob der Betrag ein verhältnissmässiger, ob diese Form die richtige ist.

Hiernach vermag ich den Berichterstatlern des Parlaments nicht beizustimmen, wenn diese meinen: die Steuer solle sobald wie möglich ganz abgeschafft werden, da die Gründe nicht mehr bestehen, worauf die Steuer ursprünglich basirt wurde; es sei offenbar unbillig, eine Steuer ausschliesslich auf eine Art der Transportmittel zu legen, nachdem alle entsprechenden Steuern auf die konkurrirenden Transportmittel beseitigt oder sehr ermässigt worden sind.

Um die letzten Worte dieses Satzes überhaupt zu verstehen, muss man wissen, dass damit auf die Transportmittel des Londoner Lokalverkehrs gedeutet wird. Hier ist vielleicht wirklich ein Anlass, über eine Unbilligkeit zu klagen; nur dass die Abhilfe nicht in der Aufhebung der Eisenbahnsteuer zu liegen braucht. Die Londoner Lokaleisenbahnen zahlen nämlich eine unverhältnissmässig höhere Steuer als die mit ihnen konkurrirenden Omnibusgesellschaften, was um so mehr drückend erscheint, weil vor nicht vielen Jahren, noch 1865, ehe die weiteren Ermässigungen zu Gunsten der Pferdewagen Platz griffen, das Verhältniss ganz anders war. Aber hier liegt die etwaige Abhilfe theils in entsprechender Heranziehung der Omnibusgesellschaften (die General-Omnibus-Company zahlte 1875 blos 0,81 pCt. ihrer Roheinnahme), theils in rationellerer Gestaltung der Eisenbahnsteuer (wie sie die Regierung im

Jahre 1870 anstrebte), weil die Lokalbahnen von London weitaus überwiegend Personenverkehr haben.*)

Für die Zwischenzeit bis zur gänzlichen Beseitigung der Steuer empfiehlt der Bericht, alle diejenigen Einnahmen aus dem Passagierverkehr von der Steuer zu befreien, welche auf Fahrsätzen von einem Penny und weniger pro englische Meile beruhen.

Die vorhin angeführten Ziffern der fortschreitenden Einnahmen aus der Passagiersteuer zeigen, dass dieser Vorschlag bisher nicht durchgedrungen ist.

Es mag noch bemerkt werden, dass auch von diesem Ausschusse, wie fast von jedem früheren, der sich mit den Eisenbahnen beschäftigte, der Unterstaats-Sekretär des Handelsamts, Mr. Farrer, verhört wurde und seine Ueberzeugung aussprach: die Eisenbahnen geniessen ein Monopol von unerschütterlicher Macht und es ist daher an der Steuer keine Ungerechtigkeit oder Ueberlastung anzuerkennen.

Noch eine andere Staatsbehörde meldete sich vor dem Ausschusse: es war das Kriegsdepartement. Wir kennen seine gerechten Beschwerden über die Eisenbahn-Gesellschaften**), welche am Kriegsdepartement bei den Preisen für die Truppenbeförderung Retorsion üben für die Passagiersteuer. Für das „Unrecht“ der Steuerbehörde strafen sie die Kriegsbehörde. Wir wissen auch, dass der Untersuchungs-Ausschuss von 1872 dieses Verhältniss der Retorsion nicht zu billigen vermochte und gesetzliche Abhülfe empfahl. Es geschah aber Nichts. Jetzt bemerkt der Bericht auf die Erneuerung der alten Klagen der Staatsbehörde: alle Fragen bezüglich Truppenbeförderung kann man füglich dem Uebereinkommen des Kriegsdepartements und der Eisenbahn-Gesellschaften überlassen. Jeder, der die Sachlage kennt, weiss — wie ich bemerke — dass man dieses eben nicht kann, ohne einen moralisch und politisch skandalösen Zustand fort dauern zu lassen. Jedoch, das ist das Verhängniss der ganzen Entwicklung: 1872 wenigstens noch die Einsicht, dass etwas gethan werden sollte; 1876 bereits auch diese nicht mehr.

VI.

Die Unfälle.

Auf kleinere Untersuchungen über Haftpflicht und Verhütungsmittel, neben den jährlichen Berichten der Inspektoren, ist zum ersten Mal eine umfangreiche Untersuchung durch eine kgl. Kommission gefolgt. Auf Grund-

*) Der Unterstaatssekretär Farrer bestreitet die behauptete Konkurrenz der Omnibusse qu. 2355 ff.

**) II, 173—178.

lage des bis Ende 1873 vorliegenden Materials habe ich in meiner Schrift*) die Unfallstatistik, die Sicherheitsvorrichtungen, die Staatspolizei und die Ersatzpflicht erörtert; auch damals bereits der uns jetzt beschäftigenden Kommission gedacht, die im Hause der Lords am 28. April 1874 gleich nach Eintritt des Ministeriums Disraeli angeregt und von der Regierung zugesagt wurde.**) Ich knüpfte daran die Bemerkung: „wenn die königl. Kommission niedergesetzt ist, so hat nach parlamentarischer Sitte das Ministerium Ruhe über diese Frage, vielleicht gerade so lange, als es sie braucht.“ Für den herrschenden gesetzlichen Zustand war bezeichnend die Korrespondenz des Handelsamts mit den Eisenbahn-Verwaltungen aus Anlass einzelner erschreckender Unfälle zu Ende des Jahres 1873, ganz besonders der Ton der Antworten, welche die Eisenbahn-Verwaltungen dem Handelsamte zukommen liessen. Um so bezeichnender, weil die Unfälle nach der Natur der Sache derjenige Punkt sind, an welchen jeweilen die Entrüstung der öffentlichen Meinung gegen die Eisenbahn-Gesellschaften ihren handgreiflichsten Antrieb findet und energischen Maassregeln der Staatsbehörde wie der Gesetzgebung am ehesten beistehen würde, wenn im Uebrigen dazu die Dinge angethan wären.

Wer meine früheren Darlegungen gelesen hat, wird gleich in den ersten Worten des neuen Berichts, welche auf einen kurzen historischen Rückblick folgen, die wohlbekannten Züge wiederfinden und die wohlbekanntesten Schlagworte der herrschenden Wirtschafts- und Eisenbahndoktrin.

Da heisst es:

„Gross wie die Vollmachten sind, welche jetzt das Handelsamt und die Eisenbahn-Kommission (von 1873) besitzen, sind sie doch so angepasst und so begrenzt, dass die Eisenbahn-Gesellschaften die ungetheilte Verantwortlichkeit für den Betrieb ihrer Linien behalten. Der erste und wichtigste Punkt war daher für unsere Untersuchung die Frage, ob diese Politik zu ändern sei Nach gründlicher Erwägung vermögen wir keinerlei Gesetzgebung anzuempfehlen, welche eine Einmischung in den Eisenbahnbetrieb gestattet, die auf irgend eine Weise die Verantwortlichkeit der Eisenbahngesellschaften für die Beschädigungen und Todesfälle auf ihren Bahnen vermindern könnte.***) Einer Staatsbehörde Pflicht und Vollmacht zu einer allgemeinen Kontrolle über die Verwaltung der Eisenbahnen anvertrauen, würde nach unserer Ansicht weder klug noch wünschenswerth sein. Dieselbe würde der Gefahr ausgesetzt sein, dass sie entweder den Schein auf sich lüde, für Vollkommenheit der Anlagen und Einrichtungen zu bürgen, oder dass sie sich in die Verwaltung der Bahnen

*) II, 178—270.

**) II, 223.

***) Vgl. II, 228.

bis zu einem Grade einmischte, der ihr bald die öffentliche Sympathie entfremden und damit ihren moralischen Einfluss zerstören müsste. Selbst die gegenwärtig vom Handelsamt ausgeübten Befugnisse gegenüber neu zu eröffnenden Bahnen sind nicht ganz frei von diesem Vorwurfe . . . Ist aber eine Linie einmal im Betriebe, so macht der Staat die Gesellschaft verantwortlich, den Betrieb auf eine der Sicherheit entsprechende Art zu gestalten.“

Ausdrücklich schliesst sich diese Kommission den Ansichten des Kommissionsberichtes von 1867 an, verwahrt sich gegen Zumuthungen an die Gesetzgebung (welche, bemerken wir, kein vernünftiger Mensch machen kann, so lange man die Eisenbahnen den Aktiengesellschaften überlässt), dass man nämlich „unbegrenzte Vollmachten“ an eine Staatsbehörde ertheilte, um die „Details des Betriebes“ zu bestimmen (wogegen es wohl sehr vernünftiger Weise naheliegt, u. a. die Wiederholung der Besichtigung des Bahnzustandes während des Betriebes den Staats-Inspektoren einzuräumen, um die einfache Konsequenz aus der gleichen Befugniß vor Eröffnung einer neuen Bahn zu ziehen, da letztere sonst nur eine Halbheit ist).

Dennoch wird anerkannt, dass die Eisenbahnverwaltungen „trotz der Kenntniß ihrer Verantwortlichkeit“ (als ob in dieser ein zuverlässiges Hinderniss dessen liegt, was sich nicht verantworten lässt) ausnahmsweise Unterlassungssünden begangen haben und dass ihnen daher gewisse anerkannte Verbesserungen in den Betriebseinrichtungen gesetzlich auferlegt werden sollten.

Wie wenig der bisherige Zustand der öffentlichen Kontrolle an eine wirksame Maassregel heranreicht, beweist die Aussage des Unterstaatssekretairs Farrer.*) Er wird im Verhör gefragt: Nehmen wir an, der Inspektor fordert vor Eröffnung einer Bahn für die Sicherheit des Betriebes irgend eine bestimmte Einrichtung, die er zur ausdrücklichen Bedingung macht; die Bahngesellschaft erfüllt dieselbe, doch nichts kann sie abhalten, den Tag nach Eröffnung der Bahn jene Einrichtung wieder zu beseitigen? Und Farrer antwortet: Im Gesetze steht nichts, was sie davon abhalten könnte, aber ihr eigenes Interesse hindert sie daran. Angenscheinlich, bemerken wir, ist das sich selbst überlassene eigene Interesse dann eine unzuverlässige Bürgschaft, wenn es sich gestern noch gegen die Anordnung der Behörde gesträubt hat.**)

Hierbei ist es charakteristisch, dass Farrer's Zeugniß sich gegen Erweiterung der Befugnisse seiner Behörde wendet, weil er in langjähriger

*) Evid. q. 29, 913.

**) Beweise aus der Erfahrung Evid. q. 1315 ff.

Erfahrung auf seinem Posten keine Freude an den gesetzlichen Befugnissen des Handelsamts gegenüber den Eisenbahngesellschaften zu empfinden gelernt hat, wohl aber gleich dem Kapitän Tyler, dem Haupt-Inspektor für die Eisenbahnen, seit lange sich für ein englisches Staatsbahnsystem ausgesprochen und sich so gewöhnt hat, die Sache aus dem Gesichtspunkte eines beliebten Entweder--oder aufzufassen. Da aber ein englisches Staatsbahnsystem noch in ferner Zukunft liegen dürfte, so mag denn doch die öffentliche Meinung sich bei diesem Entweder—oder nicht beruhigen wollen und inzwischen ernstere Kontrolmaassregeln fordern.

Die Mehrzahl der Eisenbahn-Inspektoren des Handelsamts ist in der That für die Erweiterung der Befugnisse. So will Oberst Yolland*) die Inspektion auf die alten Linien ausgedehnt wissen, er wünscht eine angemessen zusammengesetzte Behörde, welche einheitliche Vorschriften über die Betriebsweise macht, für die Durchführung des Blocksignalsystems, für die Ueberwindung starker Steigungen, für die Gemeinsamkeit der Sicherheitsvorrichtungen u. dgl.

Ein anderer Inspektor, Oberstlieutenant Hutchinson**), will Erweiterung der öffentlichen Kontrolbefugnisse, nur nicht für das Handelsamt. Eine Autorität mit hinreichender technischer Sachkunde sollte grössere Vollmachten haben; aber das Handelsamt, so wie es jetzt zusammengesetzt ist, habe wohl schon genug Vollmachten!

Ein dritter, Oberst Rich,***) äussert den sehr begreiflichen Wunsch, dass die Inspektoren Handhaben erhalten, ihre „Empfehlungen“ für verbesserte Sicherheitseinrichtungen, die allgemein als nothwendig anerkannt sind, zu erzwingen: es haben trotz solcher „Empfehlungen“ keine Verbesserungen stattgefunden, nachdem Unfälle vorgekommen waren, und erst als wiederholte und grössere Unfälle eingetreten waren, haben die Verwaltungen sich an die Empfehlungen erinnert.

Jedoch von dieser prinzipiellen Frage, deren Bedeutung sich immer wieder hervordrängt, wenden wir uns zu den einzelnen Punkten.

Indem ich die Statistik der Unfälle mit gebührender Scheu behandle, (worüber ich mich früher des Näheren geäussert habe, was theilweise auch die neue Kommission gerechtfertigt findet) verzichte ich auf Anführung von Zahlen. Als Hauptgrund der Unfälle wird von dem Bericht derjenige angeführt, welcher sich in dem bekannten Inventar der Diskussion vorfindet: „Die Fehlbarkeit derjenigen, auf welchen die Sicherheit der Züge vornehmlich ruht, muss als das Hauptelement in der Gefahr des Eisen-

*) *Evid.* q. 168 ff.

**) q. 1312 ff.

***) q. 1905.

bahnreisens betrachtet werden.“ Keine noch so grosse Sorgfalt bei Auswahl der Eisenbahnbediensteten und der Zuteilung ihrer Pflichten könne vor gelegentlichen Fällen von Nachlässigkeit oder Versehen schützen u. s. w. Da ist es denn, inmitten solcher Gemeinplätze von doppeltem Gewicht, wenn die königliche Kommission angesichts einer überwältigenden Masse von Zeugnissen einräumt: „es liegt Beweismaterial im Ueberflusse für die Thatsache vor, dass bei ausnahmsweisen Veranlassungen solche Bedienstete, von welchen die Sicherheit der Züge vornehmlich abhängt, entweder auf ausdrücklichen Befehl oder doch mit Zustimmung der Vorgesetzten während einer übermässig langen Zeitdauer auf ihrem Posten geblieben sind; und wir finden auch, dass in gewissen Fällen die regelmässig von diesen Leuten verlangten Dienstverpflichtungen zu lange Stunden dauern; letzteres zumal bei dem Güterverkehr.“

Man müsste nun aber die Logik dieser Aktenstücke aus der bisherigen Geschichte nicht kennen, wenn man sich wundern sollte, dass auf diesen Satz unmittelbar die Bernihigung folgt: „Indessen liegt es auf der Hand, dass die Eisenbahnverwaltungsräthe und ihre Direktoren die besten Richter über die Fähigkeiten ihrer Angestellten sind; und wenn wirklich ausnahmsweise Uebelstände und Missbräuche, die jetzt vorhanden sind, sich zu solchem Umfange steigern sollten, dass durch gesetzliche Maassregeln etwas für die Eisenbahnarbeiter gethan werden müsste nach den Grundsätzen der Fabrikgesetzgebung, so müsste dieses mit vielen Kautelen und der grössten Latitudo geschehen, nicht blos weil die Ausdehnung solcher Gesetzgebung auf ein Gebiet der Arbeit erwachsener Leute eine bedeutsame Neuerung wäre, sondern auch wegen der besonderen Anforderungen des Eisenbahndienstes. Dazu kommt die Verschiedenheit der Arbeitsleistungen in demselben: einzelne greifen schon in wenigen Stunden die Kraft eines starken und tüchtigen Mannes gehörig an, andere können eine weit längere Zeitdauer mit Leichtigkeit gethan werden. Wir denken daher, die Praxis der Eisenbahnverwaltungen giebt die beste Richtschnur für das richtige Maass der Arbeit je in den einzelnen Fällen. Und wenn man etwa bei Prozessen gegen Eisenbahngesellschaften in Folge von Unfällen für den Nachweis der Fahrlässigkeit gegen dieselben das Moment übermässiger Arbeitszeit der Leute (an jener Richtschnur gemessen) als *prima facie* Beweis zuliesse, so würden die Motive zur Einhaltung gewisser Grenzen auf Seiten der Eisenbahnverwaltungen verstärkt werden.“

Seit Jahrzehnten sind Petitionen an das Parlament gelangt, worin hunderte von Zugführern u. s. w. über die unsinnig lange Arbeitszeit klagten, u. a. darüber, dass Leute 26—28 Stunden hintereinander an der Maschine stehen mussten.*) Sie wurden abgewiesen mit den sogenannten Prinzipien

*) Engl. Eisenbahnpolitik I. 287 ff., II. 198 ff.

der *Political economy* und mit ähnlichen Redensarten. Auch der letzte grosse Bericht der Fabrikgesetzkommission von 1876 stellt die Behauptung auf:*) „die Erfahrung hat bewiesen, dass Männer im Stande sind, für sich selbst zu sorgen, und sie haben in weitem Umfange jene Macht gebraucht zur Abkürzung ihrer Arbeitsstunden.“

Wenn irgend ein Gebiet der Arbeit, so ist es das uns beschäftigende, welches den Beweis liefert, dass jene Erfahrung keineswegs die Gesamtheit der Erscheinungen deckt. Der Umstand aber, dass in einzelnen Gebieten die Arbeiter im Stande sind sich zu schützen, beweist durchaus nicht, dass sie es auf allen Gebieten sind; dass daher der Schutz der Gesetze überflüssig ist.

An die königliche Kommission über die Unfälle ist u. a. eine neue Petition**) von Lokomotivführern, Heizern, Weichenstellern, Schaffnern u. s. w. gelangt, worin dieselben sich beklagen (man erwäge dabei, wie viele dieser Leute durch die Abhängigkeit ihrer Stellung davon zurückgehalten werden), dass bei den statistischen Angaben über die Unfälle der Bediensteten die Eisenbahnverwaltungen die weitaus grössere Zahl der eignen Schuld der verunglückten Leute zuschieben (im Verhältniss von 9:1 bei den Todesfällen, und wie 4:1 bei den schweren Verletzungen),***) während vielmehr eine Reihe von Gründen vorläge, die auf der Schuld der Verwaltungen beruhen: der erste Grund ist die übermässige Länge der Arbeitszeit, ferner die unzureichende Zahl und Qualität der Leute, die Mangelhaftigkeit der Sicherheitsvorrichtungen und der Betriebseinrichtungen.

Dass die Petition begründet war, beweist allein der angeführte Passus des Kommissionsberichts, welcher unter dem Druck einer leider überreichen Masse von Zeugnissen†) entstanden ist und nach der ganzen Anschauung der Kommission wahrlich dieser Seite nichts einräumt, was der Wahrheit widerspricht. Auch sind die Antworten der Eisenbahnverwaltungen nichtssagend genug.††) Von jeher und auch jetzt wieder wird eingewendet, die Leute wollten selber die überlange Arbeitszeit, weil sie dafür bezahlt würden.†††) Wenn nun aber hiermit wohl auf das berechtigte prinzipielle Bedenken gegen eine unvorsichtige Beschränkung der Arbeitsdauer durch

*) *Report of the Commissioners to inquire into . . . Factory and workshops Acts*, 1876, § 55.

**) Appendix G. Report p. 122. Die Petition ist eingereicht von der *Amalgamated Society of Railway Servants*. Report §. 96.

***) Auf die Fragwürdigkeit dieser Angaben habe ich bereits in meiner Schrift hingewiesen. II, 189.

†) Gravirende Fälle führt Galt in seinem Separatbericht aus den Zeugenaussagen an: Report p. 67.

††) Appendix p. 168 ff.

†††) Vgl. auch die Aussagen u. a. qu. 17 681.

Staatsgesetz gedeutet wird, so ist doch zu Gunsten einer unsinnigen und lebensgefährlichen Arbeitsdauer damit nichts gesagt; und namentlich ist die periodisch wiederkehrende Thatsache, dass Hunderte und Tausende der Leute sich über diese Missbräuche bei Parlament und Regierung beschwerten,*) ein deutliches Merkmal dafür, dass sie in grosser Zahl diese Ueberzeit nicht wünschen und obenein dass sie nicht fähig sind, dieselbe aus eignen Kräften abzustellen. Und wenn es wahr wäre, dass ein Theil der Leute aus Leichtsinne ihr Leben und das Leben anderer gefährdete, um höheren Lohn zu erhalten, so wäre das gerade ein Beweis für die Nothwendigkeit, dass der Staat sie selbst und andere gegen ihre Unvernunft schützt. Warum verbietet denn die Polizei erwachsenen Männern das Betreten eines Eisenbahngleises, als deshalb, weil sie es für nöthig hält, die Leute gegen ihre eigene Unvernunft zu schützen? Wie viel mehr muss dasselbe der Fall sein, wo zugleich das Leben anderer gefährdet wird. Auch der häufig gehörte Einwand von der Verschiedenheit der Arbeitsleistungen als Hinderniss gleicher gesetzlicher Normen der Arbeitszeit, steht gewissen äussersten Grenzen nicht im Wege, die wenigstens den ärgsten Missbräuchen wehren.

In diesem Sinne hat auf Anregung der Bundesversammlung der schweizerische Bundesrath am 18. Juli 1881 bei den Aktien-Eisenbahnverwaltungen der Schweiz angeregt, es sollte die längste Präsenzzeit des Arbeiters 16 Stunden für den Tag sein, das Maximum der wirklichen Arbeitszeit 11 Stunden (wie im Fabrikgesetz von 1877), das Minimum der Ruhe 8 Stunden ununterbrochen.

Was die weiteren Punkte der Betriebssicherheit betrifft, so ist das viel erörterte Blocksignalssystem bekanntlich nach langem, zähem Widerstande jetzt zu fast ungetheilter Anerkennung bei den Eisenbahnmännern in England gelangt. Die Zwischenzeit des Widerstandes aus Beschränktheit oder falscher Sparsamkeit hat allerdings schweren Schaden mit sich gebracht und gezeigt, wie theuer der Mangel einer starken öffentlichen Kontrolle bezahlt werden muss. Die Kommission will nun freilich keinen direkten gesetzlichen Zwang, welchen die Bill der Lords 1873 er-

*) Wie es damit gelegentlich bestellt ist, beweist ein Fall aus dem Ende des Jahres 1875. Auf der Waterford - Limerick - Bahn passirt ein Unfall und die Schuld wird seitens der Bahnverwaltung dem Lokomotivführer zugeschrieben, der angeblich „betrunken“ gewesen und daher seine Entlassung erhält. Der kgl. Inspektor, Oberst Rich, untersucht den Fall und berichtet am 19. November 1875 an das Handelsamt: er habe keine Spur davon bestätigt gefunden, vielmehr sei der Mann gänzlich erschöpft gewesen, weil er fast 21 Stunden hintereinander an der Maschine gestanden, und habe im schlaftrunkenen Zustande das Signal nicht beachtet. Angeführt im Separatbericht von W. Galt: Report p. 44.

folglos in's Auge fasste, sondern nur für ausserordentliche Fälle die Vollmacht des Handelsamts, eine entsprechende Verfügung zu treffen.

Man kennt aber aus der Geschichte der englischen Eisenbahnpolitik die Wirksamkeit der Befugnisse des Handelsamts, man kann sich vorstellen, wie diese gehandhabt werden von Beamten, die aus guten Gründen gegen Erweiterung ihrer Kompetenz sich sträuben, und von Handelsministern, die grundsätzlich einer staatlichen Kontrolle abgeneigt sind.

Als ein anderer Grund der Unfälle wird der Umstand angeführt, dass für den riesigen Aufschwung des Verkehrs (1869—1875 Zunahme der Bruttoeinnahmen in England und Wales um 37 pCt., während die Meilenzahl der Schienenwege bloß um 9—10 pCt. zunahm) zumal an gewissen Hauptpunkten des Handels und der Industrie die Stationseinrichtungen zu eng geworden sind. Am langsamsten sind die nothwendigen Verbesserungen dem wachsenden Bedürfnisse unter solchen Umständen gefolgt, wo die Stationen von mehreren Bahngesellschaften gemeinsam benutzt werden. Eine erneute Erinnerung an die alte Wahrheit, dass die von der Zweckmässigkeit eines Eisenbahnsystems verlangte Einheitlichkeit in einem auf der Konkurrenz beruhenden, aus der Konkurrenz hervorgegangenen Systeme so lange Hindernisse der Zweckmässigkeit findet, bis die Konkurrenz durch die verschiedenen Entwicklungsphasen hindurch sich endgültig in die vollendete Centralisation verwandelt hat.

„Das Eindringen der neuen Gesellschaft in die Stationseinrichtungen einer andern Gesellschaft ist bewirkt worden unter Vorbedingungen, welche ein Parlamentsausschuss festgesetzt hat, nachdem ein Streit zwischen den beiden stattgefunden . . . Da eine Anzahl solcher Arrangements vom Parlament sanktionirt worden ist, so wird mit der weiteren Zunahme des Verkehrs auch die Zahl der Unfälle sich häufen. Das Uebel ist eine Schöpfung des Parlaments, und die Abhülfe muss gleichfalls durch seine Hülfe gesucht werden.“

Wenn man fragt, wie? so ist in letzter Instanz die Antwort in dem alten Widerspruch der ganzen Angelegenheit zu finden, in dem Widerspruch, der sich immer auf's neue in solchen Aktenstücken königlicher Untersuchungs-Kommissionen spiegelt. Heute soll das Parlament die Fusionen der Bahngesellschaften verhindern, weil man sich vor der zentralisirten Macht fürchtet; morgen soll dasselbe Parlament den Rest von Konkurrenz, weil er der Ordnung und Lebenssicherheit Gefahr bringt, beseitigen und dabei das Kunststück fertig bringen, dass die ganzen Vortheile der geträumten Konkurrenz und die ganzen Vortheile ihres Gegentheils, der Centralisation, auf einem Punkte friedlich vereinigt sind.

Hier, wie bei dem Blocksystem, will man nun dem Handelsamte die Befugniß ertheilen, dass es die Erweiterung der Stationen verlangen darf

da, wo die alten Einrichtungen die Sicherheit des Betriebes bedrohen; denn die Fortdauer eines derartigen Zustandes sei eine direkte Verletzung der durch die Eisenbahngesellschaften übernommenen Verpflichtungen gegenüber dem sie konzessionirenden Parlament. Ueber dem Handelsamt soll eine Berufungsinstanz stehen, etwa das im Jahre 1873 begründete ständige Eisenbahntribunal (Railway-Commission).

Die ältere Befugniss des Handelsamts durch Akte von 1868, eine zweckmässige Kommunikation in den Zügen zwischen Reisenden und Zugführern anzuordnen, ist, wie so manches andere, eingeschlummert, weil nach Ausweis der neuesten Untersuchung der ganze Fortschritt der Sache darin bestanden habe, die vorhandenen technischen Erfindungen zu diskreditiren, und nun das Handelsamt sich nicht in der Lage sieht, irgend ein System zu approbiren.*)

Neuerdings wird vorgeschlagen, den gesetzlichen Zwang zu ausreichenden Bremsvorrichtungen (bei grösster Fahrgeschwindigkeit Stillstand binnen 500 Yards) einzuführen**) und dem Handelsamte entsprechende Befugnisse zu geben.

Was dann ferner den Zustand der Bahn und des Betriebsmaterials anlangt, so scheint man für ausnahmsweise arge Fälle doch dem Grundsatz ein wenig untreu werden zu wollen, dass die Staatsbehörden sich mit dem Augenblicke der Eröffnung um die Bahn nicht mehr zu kümmern haben. Ausnahmsweise Fälle sind in der That vorgekommen, sagt die Kommission, wo die Gesellschaften sich äusserst nachlässig in der gehörigen Instandhaltung ihrer Linien gezeigt haben: so beweist das Vorkommniss bei einem Stücke der *Great Western*, „dass eine Bahn fortdauernd in einem durchaus gefahrbringenden Zustande sich befinden kann, ohne die Aufmerksamkeit des dafür verantwortlichen Verwaltungsrathes oder der Staatseisenbahninspektoren auf sich zu ziehen, bis eine grosse Katastrophe erfolgt.“ So etwas sei ein Bruch des Vertrags der Bahngesellschaft mit dem Publikum. Indessen die Versuchung zu übelangebrachter Sparsamkeit sei so gross, für das Publikum sei es so schwer und für die Bahnverwaltung so leicht, den Zustand der Bahn zu kennen, dass strenge Maassregeln nöthig sind, um die letztere zur Erfüllung ihrer Pflicht anzu-

*) Die klägliche Praxis der ersten Jahre vgl. in meiner Schrift II, 231—234.

**) Einer der königl. Inspektoren, Colonel Hutchinson, u. a. sagt vor der Kommission aus: „im letzten Jahr (1873) untersuchte ich 81 Unfälle und darunter waren 35, bei welchen bessere Bremsvorrichtungen bedeutend dazu beigetragen haben würden, die Folgen der Zusammenstösse zu mildern, wenn sie selbige nicht ganz abgewendet hätten.“ Evid. qu. 1 296. Einer der grössten Unfälle, derjenige bei Shipton im Jahre 1874, wobei 34 Passagiere getödtet wurden, wird von Capt. Tyler in dessen Bericht für 1874 dem gleichen Grunde zugeschrieben.

halten. Es soll daher, wenn eine Klage an das Handelsamt gelangt, dieses den Bahnzustand untersuchen lassen dürfen, und wenn es sich überzeugt, dass der Zustand ein gefährlicher ist, die Schnelligkeit der Züge beschränken dürfen. Natürlich auch diese gefährliche Gewalt nicht ohne Appellation. Wie wenig im Ernst zu befürchten ist, dass solche Gewalt gemissbraucht werden möchte, beweist die Art und Weise, wie die Inspektionsbefugniss vor Eröffnung einer neuen Bahn gehandhabt wird: es hat sich die Uebung eingeschlichen, dass in Fällen, wo das Handelsamt, beziehungsweise seine Inspektoren Bedenken haben, die Bahnverwaltung ein Zertifikat ausstellt, wodurch sie verspricht, die verlangten Ergänzung nachträglich herzustellen und offiziell sofort das Recht erhält, die Bahn zu eröffnen. Die Kronjuristen haben entschieden, dass ein derartiges Zertifikat gar keine rechtliche Kraft hat, wie es denn auch auf keinem Gesetze beruht, sondern allein auf den wohlwollenden Beziehungen zwischen der Staatsbehörde und den Eisenbahngesellschaften.

Es entspricht dem konservativen Charakter des uns beschäftigenden Kommissionsberichts, dass er in der Haftpflicht der Eisenbahnen für Unfälle einen hauptsächlichlichen Schutz des Publikums gegen die Nachlässigkeit der Eisenbahnverwaltungen sieht; und zwar will er, verschieden von der königl. Kommission von 1865—67 und dem Parlamentsausschuss von 1870 die bisherige unbegrenzte Haftpflicht beibehalten.^{*)}

Früher schon ist von mir an der angeführten Stelle gezeigt worden, dass die behauptete Interessenharmonie zwischen dem Schadenersatz, den die Eisenbahngesellschaften zu leisten haben, und den Sicherheitsmaassregeln, welche von ihrem Betriebe gefordert werden, nicht vorhanden ist. Auch abgesehen von dem Umstande, dass selbst bei gleicher Grösse des Schadenersatzes einerseits und aller denkbaren Kosten hinreichender Vorsichtsmaassregeln andererseits keine Sicherheit gegen einen leichtsinnigen Geiz der Verwaltungen besteht, ist thatsächlich die Ziffer des Schadenersatzes viel kleiner als die andere Summe. Im Jahre 1875 betrug bei 61 $\frac{1}{4}$ Mill. Einnahmen der Schadenersatz 381 000 £, oder auf die gesammten Betriebskosten von 33 $\frac{1}{4}$ Mill. £ bezogen, nicht viel mehr als 1 pCt. derselben.

Hiermit ist das Wesentliche des Kommissionsberichts von 1877 über die Unfälle wiedergegeben. Zum Schlusse beruft er sich auf das Zeugnis eines zu diesem Behufe nach dem Kontinent entsendeten Ingenieurs,^{**)} welcher in einem längeren Aktenstücke der Kommission die Beruhigung

*) Vgl. II, 241—270.

***) Appendix p. 137—162.

gewährt, dass in Belgien, Frankreich, Deutschland und der Schweiz die Eisenbahneinrichtungen hinsichtlich des Baues wie Betriebes hinter England zurück sind. Er hat — das ist das Ergebniss seiner Beobachtungen — nichts finden können, was ihn veranlasste, eine Aenderung im englischen Eisenbahnsystem vorzuschlagen; in jeder Beziehung sei letzteres dem Auslande überlegen. Man besitze auch keine Vorkehrungen gegen Unfälle, welche in England fehlen, und die grössere Sicherheit auf einigen festländischen Bahnen erkläre sich durch die geringere Fahrgeschwindigkeit und geringere Dichtigkeit des Verkehrs.

Kundigere Männer als ich müssen diese rein technische Frage erledigen.

Drei Mitglieder der Kommission haben je ein Separatvotum abgegeben: einmal der alte Eisenbahntechniker*) Thomas E. Harrison, dann der alte Eisenbahnreformer William Galt, welcher nach dreissigjähriger Agitation durch Pamphlete und Meetings es endlich dahin gebracht hatte, in eine königl. Untersuchungskommission aufgenommen zu werden. Die beiden Männer stellen die beiden äussersten Flügel der Kommission dar. Der dritte ist der Earl de la Warr, der Anreger dieser Untersuchungskommission.

Harrison findet mehreres in den Ansichten und Vorschlägen des Berichts zu weitgehend. So verwirft er den Vorschlag, dass bei Prozessen über die Folgen eines Unfalls die exzessive Arbeitszeit eines Bediensteten als ein prima facie Beweis der Fahrlässigkeit gegen die Eisenbahnverwaltung geltend gemacht werden solle: vielmehr dürften erst die besonderen Umstände jedes einzelnen Falles darüber entscheiden. Der Empfehlung, das Blocksystem obligatorisch zu machen, setzt er seine prinzipiellen Bedenken entgegen, welche er bereits als Zeuge vor dem Oberhausausschusse im Jahre 1873**) äusserte, dass nämlich mit verbesserten technischen Einrichtungen die Wachsamkeit der Bediensteten, besonders der Lokomotivführer, abnehme,***) indem er sich auf mehrere andere alte Praktiker berief. Sicherlich ist dieses einer jener „praktischen“ Einwände, welche jeder Verbesserung entgegengestellt werden können und den alten, längst bewerkstelligten, so gut wie den neuen Verbesserungen: den wachsamsten Scharfblick haben bekanntlich die Wilden, die sich auf keinerlei Vorsichtsmaassregel der Kultur verlassen dürfen.

Ferner will Harrison keine besondere Aenderung an der Haftpflicht der Eisenbahngesellschaften gegenüber ihren Arbeitern; er will sie — wenn

*) Vor dem Ausschusse von 1873 theilte er mit, dass er seit 40 Jahren Ingenieur der North Eastern sei.

**) II, 217.

***) Vgl. Evidence Lords' Committee 1873 q. 1310.

sie überhaupt Platz greifen soll — nur in gleicher Weise für alle Arten von Unternehmungen. Eine spezielle Aenderung will aber auch die Mehrheit der Kommission nur in beschränktem Umfange, nämlich da, wo ein Versehen vorgesetzter Beamten einem Unfälle von Eisenbahnbediensteten zu Grunde liegt, während der bisherige Rechtszustand auch diese Vorgesetzten als Mitarbeiter auffasst (§. 101 des Berichts). Ich kann auf diese Dinge hier nicht eingehen: über dasjenige hinaus, was ich in meiner Schrift beigebracht, würde mich diese Frage zu weit in spezifisch privatrechtliche Betrachtungen führen, die hier nicht am Orte sind; nur das endliche Ergebniss soll unten erwähnt werden.

Aber es muss doch die Aeusserung des alten Eisenbahnmannes bemerkt werden, welcher namentlich deshalb kein besonderes Recht für die Eisenbahnarbeiter will, weil „nur ein kleiner Bruchtheil derselben bei solchen Arbeiten beschäftigt sei, welche sie den eigenthümlichen Gefahren des Eisenbahnbetriebes aussetzen.“ Wenn wir dem gegenüber bemerken, dass im Jahre 1874 nach den eigenen Angaben der Bahnverwaltungen die Zahl der bei Unfällen im Vereinigten Königreich getödteten Eisenbahnbediensteten 791 und die Zahl der erheblich Verletzten 2 815 betrug*), dass diese letztere Zahl (der erheblich Verletzten) auf 3 618 im Jahre 1875 gestiegen, während die Getödteten 765 waren: so muss freilich die Gefahr des „kleinen Bruchtheils“ eine ungeheuer grosse sein, nämlich so gross, dass jeder dazu Gehörige gewiss ist, in einigen Jahren getödtet oder schwer verletzt zu werden. Nach dem Census von 1871 gab es an Arbeitern im Dienste der Eisenbahnen in England und Wales**) eine Anzahl von 130 000; davon waren 45 070 „*railway labourers, platelayers, navvies*“, d. h. Arbeiter, welche bei der Herstellung des Bahnkörpers beschäftigt sind; ferner 22 083 Stationsbeamte, die an der Gefahr des Betriebes ebenfalls nur sehr mittelbar Antheil haben: es bleiben danach kaum 63 000 übrig, wovon 13 715 Lokomotivführer und Heizer, der Rest (49 102) *Railway attendants* und *servants*. Zu dieser Ziffer, welche Schottland und Irland nicht mit einschliesst, bemerke man, dass England und Wales allein $19\frac{1}{2}$ Mill. £ Betriebsausgaben (1871) hatte, dagegen Schottland und Irland zusammen bloss $3\frac{3}{4}$ Mill. £ und in den Jahren 1874—75 durchschnittlich 28 Mill. £ gegen 5 Mill. £***) — woher die Ziffer jener 63 000 auf etwa 75 000 für das Vereinigte Königreich 1871 und auf etwa 110 000 für 1874—75 zu erhöhen sein mag (wenn man sie im Verhältnisse der Betriebskosten zunehmen lässt, was kaum der Fall ist). Dann

*) Appendix p. 92, p. 162.

**) General Report des Census of England and Wales for 1871. Vol. IV. London 1873. p. 111, 113, 114.

***) Statist. Abstract for 1867—1881, p. 137—138.

wäre — ohne Zuschlag für die von den Eisenbahnverwaltungen ungemeldet gebliebenen Verunglückungen — die Wahrscheinlichkeit für diese Kategorie der Arbeiter, dass jedes Jahr 1 auf 25 erheblich verletzt wird, 1 auf 140 getödtet wird. Da die durchschnittsmässige Lebenserwartung für einen 20jährigen Menschen auf etwa 40 Jahre anzunehmen ist,*) so bedeuten jene Zahlen, dass auf 3—4 Mann je 1 im Laufe seines Berufslebens getödtet wird, dass auf 2 Mann 3 ernste Verletzungen während derselben Frist kommen.

Man muss ein englischer „Praktiker“ sein, um angesichts solcher Thatsachen die eigenthümliche Gefährlichkeit dieser Beschäftigung zu leugnen, um von einem „kleinen Bruchtheil“ der gefährdeten Leute zu reden.**)

Wir wenden uns mit ein paar Worten zu dem Separatvotum von William Galt. Ueber ihn selber verweise ich auf früher Gesagtes.***)

Durch zahlreiche Anführungen der älteren Blaubücherliteratur über die Eisenbahnfrage, welche er seit lange verfolgt und als Zeuge schon 1844 bereichert, aber niemals in entsprechend kritischer Weise †) verwerthet hat, ist sein Bericht umfangreicher geworden, als der eigentliche Hauptbericht. Er widerlegt ausführlich die bereits erwähnte Ansicht von der Interessenharmonie, welche die Eisenbahnverwaltungen veranlassen soll, zur Verhütung des eignen grossen Schadens alle möglichen Vorsichtsmaassregeln für die Sicherheit zu treffen. Er verweist zu diesem Zweck auf den so mannigfach instruktiven Werthmesser der Börsenkurse. Unzweifelhaft darf man einem hoch entwickelten Börsenverkehr wie demjenigen der Londoner Börse zutrauen, dass er die Vorfälle im Guten und Schlimmen durchschnittsmässig zutreffend für den Werth der täglich zirkulirenden Antheilscheine ausbeutet. Nun ist es eine Thatsache, dass angesichts mehrerer ausserordentlich grosser Unfälle auf der Great Western, der Great Eastern u. s. w. die Aktien momentan um ein bis zwei Prozent

*) Wappäus, Allg. Bevölkerungs-Statist. II, 116: gemäss der hier mitgetheilten englischen Tabelle.

**) Vgl. auch die Worte Capt. Tyler's in seinem Jahresbericht über die Unfälle von 1875, angeführt im Separatbericht von Galt p. 57. Tyler, ein sehr nüchterner Mann, spricht in den lebhaftesten Ausdrücken von dieser Masse der Unfälle bei den Bediensteten.

***) I, 99—101, 349; II, 525—538.

†) Auch der vorliegende Bericht trägt die Merkmale seiner sonstigen Arbeiten; nicht einmal die Zitate, die er in Anführungszeichen aus dem Zeugenmaterial wiedergibt, sind zuverlässig; der Bericht selbst ist ohne logische Ordnung. Letzteren Vorwurf darf man freilich nicht ihm allein machen: er trifft die Mehrzahl dieser Aktenstücke, und es ist für sich ein Stück Arbeit, in der Logik derselben sich zurechtzufinden.

fieren, um nach einer Woche wieder auf dem alten Stande zu sein. Dieses stimmt überein mit den früher und jetzt von mir angeführten relativ geringen Summen des Schadensersatzes, mit deren Verhältniss zu den Gesamtausgaben dieser Unternehmungen. Richtig bemerkt Galt, dass die Haftpflicht der Eisenbahngesellschaften für die unverschuldeten Unfälle ihrer Bediensteten, wie sie diesen gegenüber gerecht, so auch dem Publikum gegenüber die angebliche Interessenharmonie wenigstens um ein Stück verstärken, wenn schon durchaus nicht vervollständigen könnte.

Galt führt aus den Unfällen der letzten Jahre eine längere Reihe an, um an der Hand des amtlichen Materials zu zeigen, dass nach den verschiedensten Richtungen, Beschaffenheit des Bahnkörpers, des Personals, der Betriebsmittel, die Bahnverwaltungen in bedeutendem Umfange ihre Pflichten für die Sicherheit versäumen.

Er tritt sehr entschieden für Ausdehnung der obrigkeitlichen Kontrolle ein; über den Augenblick hinaus, wo die Bahn eröffnet ist, soll eine Inspektionsbefugnis der Staatsbehörde geschaffen werden. Mit Recht wendet er sich hier gegen die alten Schlagworte der Eisenbahndirektoren und ihrer Gesinnungsgenossen, welche vor der Kommission im Zeugenverhör und innerhalb der Kommission selber sich natürlich auch dieses Mal wiederholt haben; es ist offenbar eine Redensart und nichts weiter, wenn gegen die einfache Konsequenz der längst bestehenden Befugnis, die nothwendig ist, damit diese nicht illusorisch werde, sich der Einwand erhebt: dann nehme faktisch der Staat die Verwaltung der Eisenbahnen in die Hand. Ganz richtig sagt Galt: die Gesetzgebung mischt sich in die Verwaltung von Fabriken, Werkstätten, Bergwerken, Schiffen und vielen anderen industriellen Unternehmungen bis zu solchem Grade, als sie es für das öffentliche Wohl angemessen erachtet. Nur kürzlich sei ein strenges Gesetz zur Kontrolle der Kauffahrteischiffe erlassen worden, wodurch die Regierung die Befugnis erhalte, die als unsicher gemeldeten Schiffe zu untersuchen.*)

*) In der That liegt hier ein bedeutender Erfolg der im Jahre 1873 von Plimsoll aufgenommenen und durch das ganze Land, namentlich vermittelt der Gewerkvereine, verbreiteten Agitation vor (deren Zeuge ich selber bei verschiedenen grossen Meetings war). Nach vielen Mühsalen und Anfeindungen erzielte Plimsoll zunächst die Niedersetzung einer königlichen Untersuchungskommission über „*unseaworthy ships*“ und als deren Erfolg die *Merchant Shipping Act* vom 15. August 1876 (39 and 40 Vict. ch. 80: *an act to amend the Merchant Shipping Acts*). Dieselbe bestimmt namentlich folgendes: Wer ein Schiff in solch seeuntüchtigem Zustande zur See sendet oder zu senden versucht, dass Jemandes Leben dadurch wahrscheinlicher Weise gefährdet wird, soll eines „Missverhaltens“ schuldig sein (§ 4). In jedem Dienstkontrakt zwischen Schiffsrheder und Mannschaft soll ersterer — trotz jedes andern Abkommens — selbstredend die Pflicht auf sich nehmen, dass er alle vernünftigen Mittel braucht, um das Schiff für die Reise seetüchtig zu halten (§ 5). Wenn ein britisches Schiff in einem Hafen des Vereinigten Königreichs seeuntüchtig erscheint,

Der Gang der Gesetzgebung in England habe sich seit vielen Jahren nach der Seite solcher schützender Maassregeln bewegt und man habe sich von deren Heilsamkeit längst überzeugt. Der Unterschied der grossen Eisenbahngesellschaften gegenüber anderen Unternehmungen sollte aber, so fügen wir hinzu, nach dem Wesen der Sache kein Hinderniss ähnlicher Reformen sein, wenn auch leider thatsächlich diese konzentrirte Macht eigenthümliche Mittel besitzt, die staatlichen Kontrolbefugnisse zu verkümmern und damit erneut die alte Grundfrage vor die Seele zu führen.

Man fordert zum Behuf der Kontrolle eine andere Behörde als das Handelsamt. In der Kommission hat Earl de la Warr beantragt, ein neues Tribunal (nach Analogie der Railway-Commission von 1873) zu schaffen, blieb aber damit in der Minorität. Galt unterstützte diesen Vorschlag.

Endlich Earl de la Warr. In seinem Separatbericht giebt er zunächst dem letzterwähnten Verlangen Ausdruck. Aus den Berichten des Handelsamts und den Zengnissen vor der Kommission gehe hervor, dass wichtige Empfehlungen des Handelsamts an die Eisenbahnverwaltungen, betreffend die öffentliche Sicherheit, in vielen Fällen unbeachtet geblieben sind. Daher soll ein Appellohof geschaffen werden, welcher (anders als das Handelsamt) beim Publikum und bei den Eisenbahngesellschaften Achtung geniesse, um die verschiedenen Ansichten des Handelsamts und der Eisenbahnverwaltungen über Sicherheitsmaassregeln zu schlichten.

Ferner kommt Earl de la Warr auf einen älteren Vorschlag zurück: es sollten bei sehr starkem Güterverkehr einer Bahn, wegen dessen Gefahr bei Ueberfüllung der Schienen, besondere Schienenstränge für diesen Verkehr gelegt werden. Desgleichen sollen die Stationen erweitert werden. Das Block- und Interlocking-System mit gewissen Ausnahmen, sowie die Bremsvorrichtungen (nach dem Vorschlage des Majoritätsberichts) sollen obligatorisch gemacht werden. Ueber den Zustand des Bahnkörpers sollen die Bahnverwaltungen (!) periodische Berichte an das Handelsamt erstatten, und letzteres soll danach Verfügungen treffen, wie es dieselben für die Sicherheit nöthig erachtet. Daneben dann noch eine Anzahl ähnlicher Wünsche.

darf es behufs Untersuchung zurückgehalten werden, und zwar vom Handelsamt durch dessen Inspektoren, welches dem Rheder Anzeige macht und die Untersuchung veranlasst, darauf je nach Befinden das Schiff absolut zurückhält oder gewisse Verbesserungen vorschreibt. Der Rheder darf an einen „*Court of Survey*“ appelliren (§ 6). Letztere werden für je einen Hafen oder Bezirk aus drei Mitgliedern — einem Richter und zwei technischen Besitzern — gebildet (§ 7). Das ganze Gesetz umfasst 45 Paragraphen und ist am 1. Januar 1877 in Kraft getreten.

Wir schliessen damit, was wir über die königliche Kommission von 1874—1877 und deren Arbeiten zu sagen haben, und fragen: was ist in deren Folge geschehen?

Ein Gesetzentwurf zunächst, welcher unmittelbar auf die Ergebnisse dieser Untersuchung folgte, im Jahre 1877 „zum Schutze der Reisenden“ blieb ohne Resultat. Erst im Jahre 1878 kam ein Gesetz zu Stande, aber was für ein Gesetz! Die Ansicht, welche ich in meiner früheren Darstellung begründet zu haben glaube, dass nämlich die staatliche Machtfülle im Laufe der Jahre immer mehr verkümmert worden gegenüber den Eisenbahngesellschaften, dass die Gesetze und ihre Handhabung immer dürftiger und ohnmächtiger werden — diese Ansicht wird durch das vorliegende Ergebniss, wie mir scheint, neuerdings unterstützt. Das konservative Ministerium bringt am 17. Juni 1878 ein Gesetz zu Stande (*An Act to provide for returns respecting Continuous Brakes in use on Passenger Trains on Railways*, 41 *Vict. ch.* 20), welches nach all dem Material und all den Vorschlägen der Kommission von 1874—77 lediglich vorschreibt — in einem einzigen Paragraphen —: „Jede Eisenbahngesellschaft soll zweimal in jedem Jahre dem Handelsamt Bericht erstatten über die durchlaufenden Bremsen an ihren Personenzügen.“ Formular dazu enthält das Gesetz, und das Handelsamt soll obenein davon dispensiren dürfen.*)

Das ist alles.

Dennoch ist etwas Weiteres zu Stande gekommen, aber in anderem Zusammenhange, und unter Mitwirkung anderer politischer Faktoren. Es ist die Reform der Haftpflicht zu Gunsten der Arbeiter.

Wir beobachten im englischen Staatsleben der neuen Zeit, inmitten all des Unerfreulichen, welches sich typisch in der Geschichte der Eisenbahnpolitik darstellt, eine aufstrebende politische Macht, welche durchaus ein Kind des Jahrhunderts und im Widerspruche mit den Traditionen der Aristokratie, die Vertretung des Volkes in die eigene Hand des Volkes legt und von unten herauf mit unwiderstehlicher Energie und staatsmännischer Besonnenheit ein Stück der Reform nach dem andern durchsetzt. Es ist die englische Arbeiterbewegung des letzten Menschenalters — eine Bewegung, welche aller festländischen Sozialdemokratie ein Muster sein sollte und es hoffentlich auch einmal sein wird. Was die königliche Untersuchungskommission mit Herzögen und Grafen und Eisenbahnherren nicht zu Wege gebracht, das hat sie, gleich manchem anderen, nachdrücklich ergriffen; die Leiden ihrer arbeitenden Brüder, welche trotz ihrer

*) Auszug aus dem Schriftwechsel des Handelsamts mit den Eisenbahngesellschaften über die *Continuous Brakes* auf Grund des Gesetzes vom 17. Juni 1878, im Archiv für Eisenbahnwesen 1881 S. 164 ff., auch 1882 S. 28 ff.

Petitionen mit 20 000 Unterschriften wieder und wieder beim Parlamente erfolglos blieben, haben einen schlichten Mann aus ihrer Mitte, den einstigen Kohlengrubenarbeiter und im Jahre 1874 in's Unterhaus gewählten Alexander Macdonald († 1881) zu ihrem Anwalt gemacht: er hat den schmachvollen Zustand der Haftpflicht durch fortwährend wiederholte Anträge im Parlament auf die Tagesordnung gebracht und kurz vor seinem Tode siegreich umgestaltet. In diesem Zusammenhange ist ganz besonders die Sache der Eisenbahnbediensteten gefördert worden.

Wir müssen uns kurz fassen. Nach verschiedenen Anträgen und Untersuchungsausschüssen über die *Liability of Employers* wird die Angelegenheit im Jahre 1879 vom Parlament lebhafter behandelt.*) Macdonald will, wie zuvor, Beseitigung des anstössigen Befreiungsgrundes, dass ein „*fellow servant*“ die Schuld des Unfalles trägt. Brassey, der bekannte Eisenbahnbauunternehmer und Arbeiterfreund, legt eine Bill vor, wonach dies wenigstens für Eisenbahnen geschehen soll. Dann kommt die Regierung mit einem Entwurf, welcher den Grundsatz, den die Unfallkommission 1877 für die Eisenbahnen vorschlug, verallgemeinert: es soll der Unternehmnr haften, wenn der „*fellow servant*“ eine autoritative Stellung hat; aber der Entwurf wird im Unterhause lässig betrieben und bleibt erfolglos. Im Jahre 1880 nimmt sich darauf das neueingetretene Ministerium Gladstone der Sache an; es legt eine Bill vor, welche dem endlich im August 1880 zu Stande kommenden Gesetze zu Grunde liegt (43 and 44 Vict. c. 42). Bei dem grossen Widerstande konnte dasselbe nur einen vermittelnden Charakter haben. Der alte Grundsatz von der Befreiung des Unternehmers durch die Schuld des „*fellow servant*“ bleibt aufrecht: aber es werden fünf Ausnahmefälle geschaffen. Die Arbeiterpartei ist damit vor der Hand zufrieden: die Anhänger des Alten bekämpfen auch diese Abschlagszahlung; ja das Oberhaus will die Akte blos auf zwei Jahre gültig machen, während das Unterhaus sieben Jahre verlangt, und bei letzterem bleibt es.

Die fünf Fälle, in welchen der Unternehmer jetzt haftet, sind die folgenden:

1. wenn der Schaden die Folge von Mängeln im Zustande der Wege, Werke, Maschinerie u. s. w. ist,
2. wenn der Schaden durch die Nachlässigkeit der Vorgesetzten herbeigeführt ist,

*) Bericht darüber nach dem *Solicitor's Journal* XXIII. ff. von Mittermaier in der *Zeitschr. f. d. g. Handelsrecht*, 1881, S. 62 ff. Weiter in derselben *Zeitschr.*, 1882, S. 172—179. Wortlaut des Gesetzes von 1880 in *Deutscher Uebersetzung* in den *Schriften des Vereins für Sozialpolitik* 1880. XIX: die Haftpflichtfrage. S. 133 ff.

3. wenn er durch die Nachlässigkeit einer solchen Person herbeigeführt ist, deren Anordnungen sich der Arbeiter zu fügen hatte,
4. wenn er die Folge einer Handlung oder Unterlassung eines Bediensteten ist, der nach den Vorschriften des Unternehmers verfahren,
5. wenn er die Folge der Nachlässigkeit eines Bediensteten, welcher betraut ist mit Signal, Weichen, Lokomotive oder Zug auf einer Eisenbahn (*has charge or control of any signal, points, locomotive engine or train upon a railway*).

In allen diesen fünf Fällen soll die Haftpflicht des Unternehmers gegenüber dem Arbeiter so gelten, wie wenn der Arbeiter nicht Arbeiter bei ihm gewesen wäre.

Man sieht, der Grundsatz bleibt bestehen, er wird aber durch wichtige Ausnahmen modifizirt, zumal in weitgehender Weise für die Eisenbahnbediensteten, bei welchen nicht bloß das Versehen des Vorgesetzten sondern auch recht eigentlich das Versehen des „*fellow servant*“ die Haftpflicht des Unternehmers gegenüber dem Arbeiter künftighin nicht mehr aufhebt.

Es ist ein Erfolg, aber ein Erfolg welchen die englischen Arbeiter vornehmlich sich selber zu verdanken haben.

Die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Wilhelm-Luxemburg-Bahn

im Rechnungsjahre vom 1. April 1881 bis 31. März 1882.

(Nach dem Verwaltungsbericht der Kaiserlichen General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.)

1. Längen.

Am Schlusse des Etatsjahres 1880/81 betrug die Betriebslänge des gesammten Bahnnetzes einschl. der gepachteten Grenzstrecke bei Basel (3,95 km) und nach Abzug der an die Kgl. preussische Staatseisenbahn-Verwaltung verpachteten 0,92 km langen Strecke Saarge-münd-Grenze 1308,47 km

Im Etatsjahre 1880/81 traten hinzu:

am 1. April 1881

die Strecke Wadgassen-Völklingen mit 5,20 "

am 1. November 1881

die neubauten Strecken Buchweiler-Schweighausen (20,59 km) und Château-Salins-Saaralben (49,45 km) zusammen mit 70,04 "

und die durch Kauf in das Eigenthum des Deutschen Reichs übergegangenen Linien von Château-Salins und Vic nach der Grenze bei Chambrey mit zusammen 11,75 "

Betriebslänge am Schlusse des Berichtsjahres 1395,46 km,
wovon zweigeleisig 540,65 km.

Ausserdem wurde von der Reichseisenbahn-Verwaltung die der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft gehörige 7,02 km lange Bahnstrecke Esch-Deutsch-Oth-Redingen gegen Erstattung der Selbstkosten betrieben.

Im Sekundärbetriebe befanden sich 8 Strecken mit einer Gesamtlänge von 120,28 km.

Die mittlere Jahres-Betriebslänge betrug 1342,31 km für den Personenverkehr und 1347,51 km für den Güterverkehr. Hiervon gehörten 1167,77 km bzw. 1172,97 km den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und 174,54 km der Wilhelm-Luxemburg-Bahn an.

2. Anlagekapital.

Bis zum Schlusse des Etatsjahres sind auf die im Betriebe befindlichen Eisenbahnen in Elsass-Lothringen vom Reiche verwendet worden 444 423 176,60 *M.* Zu Zwecken der vergleichenden Statistik ist von

dieser Summe ein Betrag von 91 433 428,19 *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 ermässigtter Kapitalbetrag von 352 989 748,41 *M.*

3. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Am 31. März 1882 waren vorhanden:

462 Lokomotiven, darunter 69 Tenderlokomotiven,

788 Personenwagen mit 30 126 Sitzplätzen,

12 043 Gepäck- und Güterwagen.

Von Lokomotiven (eigenen und fremden) wurden in 1881/82 auf den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Bahn zurückgelegt:

in Schnell-, Personen-, Güter- und Arbeitszügen	zusammen Zugkilometer	9 467 680
ferner im Vorspanndienste		266 619
	Zusammen Nutzkilometer	9 734 299
In Leerfahrten wurden gefahren		407 508
Im Rangirdienste		2 361 601

Somit zusammen Lokomotivkilometer 12 503 408

Mit der vorhandenen Zugkraft wurden geleistet 400 882 465 Wagenachskilometer gegen 370 865 491 im Jahre 1880/81.

4. Finanzielle Ergebnisse.

Einnahme bzw. Ausgabe	im Ganzen <i>M.</i>	auf das Kilometer Betriebs- länge <i>M.</i>	auf das Nutz- kilometer <i>M.</i>	auf das Wagen- achskilo- meter <i>M.</i>	in Prozenten der Gesamt- Einnahme
Aus dem Personen- und Gepäck- verkehr	10 224 135	7 588	} 4,06	0,10 {	23,5
Aus dem Güterverkehr	29 298 259	21 743			67,3
Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistun- gen zu Gunsten Dritter	758 169	—	—	—	1,7
Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln	1 971 020	—	—	—	4,5
Erträge aus Veräusserungen	821 935	—	—	—	1,9
Wittwen- u. Waisengeldbeiträge	110 230	—	—	—	0,3
Verschiedene sonstige Einnahmen	355 506	—	—	—	0,8
Summa der Einnahmen	43 539 254	32 311	4,47	0,11	100,0
Die Ausgabe betrug	27 423 945	20 352	2,82	0,07	63,0
Mithin ist Ueberschuss ver- blieben	16 115 309	11 959	1,65	0,04	37,0

Das auf die Reichseisenbahnen verwendete Kapital hat sich verzinst

a) das volle (die Kosten des Erwerbs) mit 3,63 pCt.;

b) das reduzierte (die Kosten der Anlage) mit 4,57 pCt.

Werden bei Ermittlung des Anlagekapitals diejenigen Beträge, welche in früheren Jahren für Bauten im militärischen Interesse mit rund 41 250 000 *M* aufgewendet worden sind, und ausserdem die im Berichtsjahre für gleiche Zwecke verausgabten 139 870 *M* nicht in Ansatz gebracht, so ergibt sich eine Verzinsung von 5,12 pCt.

Von dem Ueberschuss entfallen auf die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen 15 391 538 *M* und auf die Wilhelm-Luxemburg-Bahn 723 771 *M*.

Das günstigste Erträgniss lieferte die Strecke Strassburg-Basel, welche auf das Kilometer 35 279 *M* Ueberschuss einbrachte und ihr Anlagekapital mit 6,0 bezw. 7,8 pCt. verzinst.

5. Verkehr.

a) Personen- und Gepäckverkehr.

	Zahl der beförderten Personen	Zurückgelegte Personen- kilometer	Jede Person ist durch- schnittlich gefahren km
I. Wagenklasse	254 843	13 941 395	54,71
II. „	1 901 638	57 966 033	30,48
III. „	8 287 812	186 646 016	22,52
Militär	275 066	14 045 675	51,06
Zusammen	10 719 359	272 599 119	25,43

Die durchschnittliche Einnahme für das Personenkilometer betrug 3,52 *M*, für das Achskilometer der Personenwagen 16,43 *M*.

An Passagiergepäck wurden expedirt 25 319 280 kg.

b. Güterverkehr.

Es wurden befördert:	Tonnen		Tonnenkilometer		Jede Tonne ist durch- schnittlich befördert km
	überhaupt	in pCt.	überhaupt	in pCt.	
Eil- und Expressgut	39 069	0,47	3 147 364	0,43	80,56
Stückgut	341 876	4,08	26 482 019	3,60	77,46
Wagenladungsgüter	7 286 096	87,03	669 351 147	91,14	91,87
Bau- und Betriebs- dienstgut	701 273	8,38	35 256 489	4,80	50,27
Militärgut	3 263	0,04	195 528	0,03	59,92
Zusammen	8 371 577	100	734 432 547	100	87,73

Ausserdem:

- 126 655 Lokomotivkilometer Baugut in Arbeitszügen,
- 38 297 Achsen Vieh,
- 1 852 Fahrzeuge und
- 272 Leichen.

Das durchschnittliche Frachtaufkommen betrug für die Tonne 3,61 *M.*, für das Tonnenkilometer 3,96 Pf., für das Achskilometer der Güterwagen: beladene und leere zusammen 9,78 Pf., beladene allein 15,38 Pfg.

6. Unfälle.

Im Ganzen wurden:

	verletzt	getötet
unverschuldet		
Reisende	11	—
Bahnbeamte und Arbeiter	7	—
sonstige Personen	4	—
in Folge eigener Unvorsichtigkeit		
Reisende	—	—
Bahnbeamte und Arbeiter	52	13
sonstige Personen	5	16
Ausserdem: Selbstmörder	1	5
Zusammen	80	34

7. Betriebsergebnisse seit dem Jahre 1874.

Jahr	Durchschnittliche Betriebslänge km	Anlagekapital		Einnahme		Ausgabe			Ueberschuss			
		Volles in 1000 <i>M.</i>	Reduzirtes in 1000 <i>M.</i>	überhaupt in 1000 <i>M.</i>	auf das Kilometer <i>M.</i>	überhaupt in 1000 <i>M.</i>	auf das Kilometer <i>M.</i>	in Prozent der Einnahme	überhaupt in 1000 <i>M.</i>	auf das Kilometer <i>M.</i>	in Prozenten des vollen | reduzierten Anlagekapitals	
1874	1035,9	327 187	238 461	33 869	32 695	29 164	28 153	86,1	4 705	4 542	1,44	1,97
1875	1031,0*)	341 212	252 406	35 125	34 067	26 562	25 762	75,6	8 563	8 305	2,51	3,39
1876	1057,0	348 673	259 852	35 908	33 973	26 042	24 638	72,5	9 866	9 334	2,83	3,80
1877/78	1162,9	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	37 489	28 992	25 233	19 514	67,3	12 256	9 478	2,97	3,80
1880/81	1308,5	423 498	333 488	40 103	30 649	25 841	19 749	64,4	14 262	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

*) Die Verminderung der Betriebslänge gegen das Vorjahr erklärt sich durch den Wegfall zweier auf französischem Gebiete gelegenen Grenzstrecken, welche früher vom Reiche betrieben wurden, 1875 aber in den Betrieb der französischen Ostbahn zurückgelangten.

Die Eisenbahnen in Brasilien.

Das einen Flächeninhalt von 8 337 218 qkm umfassende Kaiserreich Brasilien hatte nach dem von dem Minister für Ackerbau, Handel und öffentliche Arbeiten der Landesvertretung (assembléa geral) in der Sitzungsperiode 1882 vorgelegten Verwaltungsberichte*) Ende 1881 ein Eisenbahnnetz von 3 912 km Länge im Betriebe und 2 931 km im Bau, zusammen in Bau und Betrieb also 6 843 km. Die Spurweite dieser Bahnen ist sehr verschieden, sie wechselt zwischen 1,68 und 0,76 m. Am meisten kommt die Spurweite von 1,0 m vor, nämlich bei 4 780 km, 1 419 km haben 1,6, 274 km 1,1 m, 116 km 1,20 m Spurweite, während bei den übrigen 254 km Bahnen noch 5 verschiedene Spurweiten sich finden.

Was das Verhältniss der vorhandenen Eisenbahnen zum Staate betrifft, so werden in dem Verwaltungsberichte 1 040 km im Betrieb befindlicher und 1 077 km im Bau begriffener Bahnen als Staatsbahnen (ferrovias pertencentes ao Estado) bezeichnet. Ueber das für diese Bahnen im Ganzen verwendete Anlagekapital, ihre Gesamt-Einnahmen und -Ausgaben sind Angaben in dem Berichte nicht gemacht, es finden sich hierüber vielmehr Angaben nur bezüglich einzelner Bahnen, von welchen weiter unten auszugsweise Mittheilung gemacht ist. Bei einer zweiten Kategorie von Bahnen, in einer Ausdehnung von zusammen 668 km, ist eine Zinsgarantie für das Anlagekapital in Gemässheit der Gesetze vom 12. September 1855, 26. August 1857 und 10. September 1873 gewährt. Es sind dabei meist 7 pCt. Zinsen garantirt und zwar 5 pCt. vom Staate und 2 pCt. von den betreffenden Provinzen. Das garantirte Kapital dieser Kategorie beträgt im Ganzen ungefähr 136 Millionen \mathcal{M} **), für das Kilometer Bahnlänge also ungefähr 200 000 \mathcal{M} .

Auf Grund derselben Gesetze ist noch durch Dekret vom 17. Dezember 1881 eine Bahn von Cacequi nach Uruguayana, deren Länge nicht angegeben ist, konzessionirt und für das vorläufig auf 20 Millionen \mathcal{M} festgesetzte Kapital eine 6prozentige Zinsgarantie gewährt worden.

Der Verwaltungsbericht führt ferner eine dritte Kategorie von Bahnen mit einer Gesamtlänge von 1 885 km auf, bei welchen das Anlagekapital

*) Relatório apresentado á Assembléa Geral pelo Ministro e Secretario de Estado interino dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas José Antonio Saraiva. Rio de Janeiro 1882.

***) Der Werth des brasilianischen Milreis ist bei den Umrechnungen zu 2 \mathcal{M} angenommen. Vgl. A. W. Sellin, das Kaiserreich Brasilien. Berlin 1882.

garantirt oder verbürgt ist (garantido ou afiançado) in Gemässheit des Gesetzes vom 24. September 1873.

Das garantirte Anlagekapital der Bahnen dieser Kategorie beziffert sich im Ganzen auf 179 Millionen *M*, für das Kilometer Bahnlänge also auf etwa 95 000 *M*.

In wie weit die übrigen unter den drei voraufgeführten Kategorien nicht einbegriffenen Bahnen etwa von den Provinzen etc. durch Zinsgarantien oder Subventionen unterstützt worden sind, ist aus dem Verwaltungsberichte nicht ersichtlich.

Unter den im Betrieb befindlichen Staatseisenbahnen ist besonders wichtig die mit der Spurweite von 1,6 m gebaute Eisenbahn Dom Pedro II., deren Hauptlinie die Stadt Rio de Janeiro mit Sitio in der Provinz Minas Geraes verbindet, während die Seitenzweige nach Sta. Cruz, Macacos, São Paulo, Porto Novo und anderen Orten führen.

Nach dem von dem Direktor dieser Bahn dem Minister für Ackerbau, Handel und öffentliche Arbeiten erstatteten Betriebsbericht*) für das Jahr 1880 betrug die Länge der Ende 1880 im Betrieb befindlichen Strecke 641 km.

Neu eröffnet war am 27. Juni 1880 eine Strecke von 15 km. Die mittlere Betriebslänge pro 1880 betrug 634 km. Die Anlagekosten bezifferten sich am 31. Dezember 1880 auf 171 558 000 *M* oder für das Kilometer Bahnlänge auf etwa 267 000 *M*. Die Einnahme der Bahn betrug in 1880: 22 619 946 *M* gegen 22 327 050 *M* in 1879. Die Ausgabe betrug in 1880: 10 744 824 *M* gegen 9 532 402 *M* in 1879. Die Entwicklung der Bahn, wie der Einnahmen und Ausgaben ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

Jahr	Mittlere Betriebslänge km	Betriebs-		Ueberschuss <i>M</i>
		Einnahme ¹⁾ <i>M</i>	Ausgabe ²⁾ <i>M</i>	
1858	50,8	591 690	344 184	247 506
1860	61,7	1 841 530	1 222 804	618 726
1865	125	3 523 333	2 192 208	1 331 125
1870	222	8 898 021	3 750 220	5 147 801
1875	445	16 159 402	7 787 233	8 372 169
1880	634	22 501 041	10 512 731	11 988 310

*) Estrada de Ferro D. Pedro II. (Parte em trafego). Relatório do anno de 1880 apresentado ao Illm. e Exm. Sr. Conselheiro Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da agricultura, Commercio e Obras publicas pelo engenheiro Herculano Velloso Ferreira Penna, Director da mesma Estrada. Rio de Janeiro 1882.

¹⁾ Es sind nur die reinen Betriebseinnahmen angegeben, mit Ausschluss der „sonstigen“ Einnahmen.

²⁾ Ausgeschlossen sind die Kosten der Zentralverwaltung.

Die Bahn Dom Pedro II hat theilweise sehr schwierige Bau- und Betriebsverhältnisse, da sie von der Küste des Atlantischen Ozeans aus die steile Serra do Mar überschreitet. Es befinden sich auf der Gebirgsstrecke 16 Tunnels, deren längster 2337 m lang ist. Um bei dem schwierigen Betriebe in Bezug auf die Beschaffung und Instandhaltung des Betriebsmaterials nicht vom Auslande abzuhängen, ist für die Bahn ein grosses Werkstätten-Etablissement mit einer Grundfläche von 19 000 qm hergestellt und mit den besten Maschinen ausgerüstet worden.*)

Eine andere im Betriebe befindliche Staatsbahn ist die mit 1,0 m Spurweite gebaute Baturité-Bahn in der Provinz Ceara. Diese Bahn hatte Ende 1880 eine Länge von 99,98 km, während die mittlere Betriebslänge für das Jahr 1880 94,8 km betrug. Die Einnahme dieser Bahn betrug in 1880 512 627 *M*
 die Ausgabe betrug 327 350 *M*
 der Ueberschuss „ 185 277 *M*

Die 124,8 km lange mit Spurweite von 1,6 m gebaute Recife-São Francisco-Bahn ist eine Privatbahn, für deren Aktienkapital der Staat 5 und die Provinz Pernambuco 2 pCt. Zinsen garantirt hat. Es betrug bei dieser Bahn 1880 die Einnahme 2 234 976 *M*,
 die Ausgabe 1 102 937 „
 der Ueberschuss 1 132 039 „.

Die vom Staate für diese Bahn in Folge der Zinsgarantie geleisteten Zuschüsse belaufen sich nach einer in dem Verwaltungsbericht gegebenen Zusammenstellung für die Zeit von 1871 bis 1880 einschl. auf 11 143 905 *M*. Eine Verlängerung dieser Linie zunächst in einer Ausdehnung von 151 km hat der Staat in Angriff genommen. Diese im Bau begriffene Verlängerung wird mit 1,0 m Spurweite hergestellt.

Von der zusammen 455 km langen Bahia—São Francisco-Bahn in der Provinz Bahia sind die ersten mit 1,6 m Spurweite gebauten 124 Kilometer von einer Gesellschaft hergestellt, welche für ihr auf 1 800 000 Lstr. (36 Mill. Mark) normirtes Anlagekapital 5 pCt. Zinsen vom Staate und 2 pCt. von der Provinz garantirt sind. Der Verwaltungsbericht theilt mit, dass nach den „von der Gesellschaft vorgelegten und von der Liquidations-Kommission geprüften Rechnungen“ für diese Bahnstrecke im Jahre 1880 die Einnahmen 930 173 *M*
 und die Ausgaben 899 273 „
 daher der Ueberschuss nur 30 900 „
 betragen.

*) Vgl. Das Kaiserreich Brasilien auf der Weltausstellung von 1876 in Philadelphia. Rio de Janeiro 1876. S. 336.

Der Gesamtbetrag der für diese Bahnstrecke in Folge der Zinsgarantie seit dem Jahre 1860 gezahlten Zuschüsse beläuft sich auf 47 040 588 *M*, wobei bemerkt wird, dass der Staat auch die ursprünglich von der Provinz garantirten 2 pCt. Zinsen gezahlt hat. Die mit 1,0 m Spurweite gebaute Verlängerung dieser Bahn, von welcher 111 km sich bereits im Betriebe befinden, während 220 km noch im Bau begriffen sind, ist im Verwaltungsberichte unter den dem Staate gehörigen Bahnen aufgeführt. Da in dem Berichte in Bezug auf die gedachte erste Bahnstrecke von einer „Liquidations-Kommission“ (*commissão liquidadora*) die Rede ist, und da ferner an anderer Stelle des Berichtes speziell diese Bahn als ein Beispiel der mit dem bisherigen Systeme der Ueberlassung des Baues und Betriebes der Eisenbahnen an Private*) gemachten schlechten Erfahrungen bezeichnet wird, scheint die Regierung die Absicht zu haben, auch diesen ersten Theil der sehr wichtigen Bahia-Saõ Francisco-Bahn zu übernehmen, umso mehr als die Fortsetzung derselben bereits in ihren Händen ist.

Der Gedanke, dass es nach den in Brasilien bisher gemachten Erfahrungen im Interesse der Landeswohlfahrt nöthig sei, die Einwirkung des Staates auf den Eisenbahnbau zu verstärken und der Privatspekulation weniger als seither freie Hand zu lassen, findet sich überhaupt in dem Berichte ausdrücklich ausgesprochen und es wird auch der Wille der Regierung bekundet, dieser Erkenntniss entsprechend künftig zu handeln.

Die Regierung beabsichtigt, ein staatliches Zivilgeniekorps zu organisiren, um von demselben einen umfassenden Plan für die zur Entwicklung des Landes und zur Erschliessung seiner reichen Naturschätze so nöthigen Eisenbahnbauten aufstellen und sodann unter dessen Aufsicht die Bauten selbst nach und nach zur Ausführung bringen zu lassen. In Bezug auf die Aufstellung des Eisenbahn-Bauplans wird es als maassgebender Grundgedanke bezeichnet, dass die zu bauenden Eisenbahnen sich an die reichlich vorhandenen Schifffahrtsstrassen des Landes anschliessen, dieselben ergänzen und verbinden sollen. Es sollen von der Regierung zunächst nur die grossen Hauptlinien festgestellt werden. An diese Hauptlinien würden sich die Linien von mehr lokaler Bedeutung, für welche Konzessionen seitens der Provinzen oder von Privaten nachgesucht werden, anzuschliessen haben. Die bereits bestehenden Bahnen sollen soviel als thunlich bei Ausbau des Netzes benutzt werden. Als die wesentlichsten Grundlinien des geplanten Eisenbahnnetzes werden in einem dem Verwaltungsberichte beigefügten Spezialbericht die folgenden bezeichnet:

*) Vgl. auch Archiv 1881 S. 170 über das Eisenbahnkonzessionswesen im Kaiserthum Brasilien. Die Angabe, dass in Brasilien ausschliesslich Privatbahnen vorhanden seien, ist nach Vorstehendem nicht richtig.

Eine grosse Ost-Westlinie geht von der am atlantischen Ozean gelegenen Hafenstadt San Salvador da Bahia aus und durchschneidet in westlicher Richtung vorgehend Brasilien etwa in der Mitte seiner von Nord nach Süd gerichteten Längenausdehnung. Diese Bahn würde in der Nähe von Bahia an die hier bereits vorhandenen Bahnen anknüpfen, die Thäler der schiffbaren Flüsse Tocantins und Araguay überschreiten und zunächst bis Goyaz, der Hauptstadt der gleichnamigen Provinz, zu führen sein. Eine zweite Linie, die nördliche Zentralbahn, wird von der in der Provinz Bahia am St. Francisco gelegenen Stadt Barra in nördlicher Richtung nach dem unteren Laufe des Tocantins und der Stadt Pará führen. Da die Stadt Barra durch den schiffbaren San Francisco - Fluss und die an denselben anschliessende Eisenbahn Dom Pedro II. mit den südlichen Provinzen und speziell mit der Hauptstadt des Reiches bereits in Verbindung steht, so wird nach Fertigstellung dieser nördlichen Zentralbahn eine direkte Verbindung zwischen den Süd- und den Nordprovinzen hergestellt sein. Eine dritte Hauptlinie, welche als südliche Zentralbahn bezeichnet wird, soll von einem der schiffbaren Nebenflüsse des Parana, dem Tibagy oder Ivahy, ausgehend nach dem Thale des Flusses Iguassu führen und nach Ueberschreitung dieses Thales und des Uruguayflusses in dem Thale des Forquilha (Nebenfluss des Uruguay) hinaufgehend sich an das in der Provinz San Pedro do Rio Grande do Sul bereits bestehende Eisenbahnnetz anschliessen. Von dieser südlichen Zentralbahn soll eine Linie in nördlicher Richtung abzweigt werden, welche etwa über Ponta Grossa und Sorocaba nach dem oberen Laufe des Parana führen würde. An diese letztere Zweiglinie am oberen Parana anschliessend, soll sodann eine vierte Hauptlinie, die Nord-Westbahn, nach der Schiffsfahrtsstrasse des Paraguay führen und zunächst bei Miranda endigen.

Die speziellere Feststellung dieses allgemeinen Bauplans soll erfolgen, sobald durch die alsbald zu veranlassenden Vorarbeiten die erforderlichen Grundlagen beschafft sein werden, und mit dem Ausbau des Netzes soll dann nach und nach je nach der Dringlichkeit der einzelnen Strecken vorgegangen werden. Die Regierung spricht die Hoffnung aus, dass es möglich sein werde, demnächst jährlich durchschnittlich 1000 km neuer Bahnen fertigzustellen.

H. C.

Notizen.

Der Vertrag mit der österreichischen Staatseisenbahngesellschaft, über welchen wir im vorigen Jahrgang*) berichteten, ist inzwischen von dem ungarischen Reichstag genehmigt, und wird zweifellos auch die Genehmigung des Oberhauses und die Zustimmung der Krone erhalten. Die Vorlage der Regierung wurde von fast allen Seiten des Hauses als ein erfolgreicher Schritt vorwärts auf der Bahn einer nationalen Verkehrspolitik begrüßt. — Auch der mit diesem Vertrage im Zusammenhang stehende Gesetzentwurf, betreffend den Bau der Linie Budapesth-Szöny im Anschluss an die der Staatsbahn abgekaufte Strecke Brush-Szöny ist vom Reichstage in seiner Sitzung vom 25. November genehmigt worden. Die Linie soll von Ofen über Bia, Bicske und Totis nach Szöny gehen und die Verbindung mit Wien um 33 km gegenüber der bisherigen Linie über Pressburg und Waitzen abkürzen.

Gleichzeitig ist eine Vereinbarung zwischen der Staatseisenbahngesellschaft und der österreichischen Regierung zu Stande gekommen. Die Gesellschaft verpflichtet sich, den lokalen Interessen Wien's in umfangreicher Weise Rechnung zu tragen, sie ertheilt der Regierung das Recht, auch die österreichischen Strecken dann für den Staat anzukaufen, wenn die ungarische Regierung von dem ihr für den 1. Januar 1895 zugesicherten Ankaufsrechts betreffs des ungarischen Theiles Gebrauch machen sollte, und übernimmt den Bau eines Theiles der böhmisch-mährischen Transversalbahn. Der Bahn werden dafür Konzessionen zum Bau einer Anzahl werthvoller Lokalbahnen zugesichert und die Möglichkeit geboten, ihre Prioritätsanleihe zu unifiziren.

Zur Eisenbahnpolitik in Italien. Die Deputirtenkammer hat einen ihr am 1. Dezember 1882 von dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegten Gesetzentwurf genehmigt, in welchem nun auch die Verlängerung des provisorischen Staatsbetriebes auf den oberitalienischen und den römischen Bahnen (zu welchem die Regierung durch die bezüglichlichen Gesetze nur bis zum 31. Dezember 1882 ermächtigt war) bis zum 31. Dezember 1883 beantragt wird.***) In der Begründung dieses Gesetzentwurfs und bei den Verhandlungen über denselben wird die Hoffnung ausgesprochen, dass anfangs

*) Vgl. Archiv 1882 S. 496 ff.

**) Vgl. Archiv 1882 S. 498, 499.

des Jahres 1883 der Deputirtenkammer ein Gesetzentwurf betreffend die endgültige Regelung des italienischen Eisenbahnwesens vorgelegt werden könne. Der Minister der öffentlichen Arbeiten machte auch darauf aufmerksam, dass es nicht gelungen sei, eine alle Theile gleichmässig befriedigende Lösung zu finden, und dass die Vorzüge des Privatbetriebs der Eisenbahnen mehrfach überschätzt würden.

Die Bahnhofszufahrwege müssen in Italien, wie in Bezug auf die in Ausführung begriffenen Eisenbahn-Neubauten in der offiziellen Eisenbahn-Statistik für das Jahr 1881 erwähnt wird, in Gemässheit eines Gesetzes vom 30. August 1868, betreffend die obligatorischen Kommunalstrassen, vor den beteiligten Gemeinden (*comuni interessati*) gebaut und unterhalten werden. Es haben sich daher die Eisenbahnbehörden bei Projektirung der Bahnhöfe auf die Feststellung der Lage der Empfangsgebäude und der Vorplätze zu beschränken, während es den Interessenten überlassen bleibt, in welcher ihnen passend erscheinenden Weise sie sich mit den Bahnhöfen in Verbindung setzen wollen. Um den Betreffenden überall die baldthunlichste Herstellung der Zufahrwege zu ermöglichen, haben die Präfekten ihnen die Bahnhofprojekte mitzutheilen, sobald solche von der Eisenbahnbehörde festgestellt sind.

Die Eisenbahn von Tammerfors nach Wasa, welche vor kurzem dem öffentlichen Verkehr übergeben ist, bildet einen Theil der sogenannten österbottischen Bahn, als deren Endpunkt Uleåborg in Aussicht genommen ist und zu deren Fortsetzung die Mittel von dem letzten finnischen Landtag bewilligt worden sind.

Die neue Bahn setzt das südliche Oesterbotten, einen der am dichtesten bevölkerten Theile Finnlands, der auch zugleich von einer verhältnissmässig wohlhabenden Bevölkerung bewohnt ist, mit den Hauptstädten des Landes Helsingfors, Åbo und Wiborg, sowie mit St. Petersburg in direkte Schienenverbindung.

Der Endpunkt der Bahn, Wasa (Nikolaistadt) ist eine in entschiedenem Aufblühen begriffene Stadt von gegenwärtig ungefähr 6000 Einwohnern, welche den in neuerer Zeit zunehmenden Verkehr zwischen der Westküste Finnlands und dem nördlichen Schweden vermittelt und auch regelmässige Dampferverbindungen dahin besitzt. Vor allem ist der Oesterbottische Roggen unter dem Namen Wasaroggen als Saatgut in Schweden sehr gesucht. Von Wasa aus findet hauptsächlich die Ausfuhr nach Schweden von Pferden, Horn- und anderem Vieh statt. Ferner wird von dieser Stadt aus ein lebhafter Handel mit den verschiedenartigsten Lebensmitteln betrieben, welche zum überwiegenden Theil zur Proviantirung der zahlreichen an der schwedischen Ostküste verkehrenden Schiffe bestimmt sind.

Statistisches von den deutschen Eisenbahnen. Aus den amtlichen Veröffentlichungen des Reichs-Eisenbahn-Amtes für die Monate September, Oktober und November 1882 entnehmen wir Folgendes über die Betriebsergebnisse, Zugverspätungen und Betriebsunfälle auf den deutschen (ausschliesslich der bayerischen) Eisenbahnen:

a. Betriebsergebnisse.

	Länge Kilometer	Einnahme im Monat in <i>M</i>		Einnahme in <i>M</i> vom 1. Januar bis Ende des Monats
		im Ganzen	für das km	
I. Oktober 1882.				
A. Hauptbahnen.				
1. Staatsbahnen etc.	21 074, ⁹⁹	60 475 795	2 870	549 064 132
gegen 1881	+ 202, ⁵²	+ 1 446 367	+ 35	+ 18 818 795
2. Privatbahnen in Staats- verwaltung	3 061, ⁷⁶	7 948 045	2 597	71 095 795
gegen 1881	+ 22, ¹⁸	— 147 024	— 66	+ 1 613 763
3. Privatbahnen in eigener Verwaltung	5 009, ²⁶	9 644 892	1 925	86 353 918
gegen 1881	+ 131, ⁸²	— 233 534	— 104	+ 2 729 744
Sa. A.	29 146, ⁰¹	78 068 732	2 679	706 513 845
gegen 1881	+ 356, ⁵²	+ 1 065 809	— 1	+ 23 162 302
B. Bahnen untergeord- neter Bedeutung	550,⁵³	424 012	770	3 390 624
gegen 1881	+ 223, ¹⁹	+ 111 394	— 185	+ 824 857
II. November 1882.				
A. Hauptbahnen.				
1. Staatsbahnen etc.	21 173, ⁶²	55 633 476	2 627	605 808 717
gegen 1881	+ 196, ¹⁴	+ 570 263	+ 2	+ 20 500 167
2. Privatbahnen in Staats- verwaltung	3 054, ⁴⁶	7 641 527	2 502	78 880 218
gegen 1881	+ 14, ⁸⁸	— 363 873	— 132	+ 1 392 786
3. Privatbahnen in eigener Verwaltung	5 009, ²⁶	8 931 168	1 783	95 318 528
gegen 1881	+ 81, ⁷²	— 110 720	— 58	+ 2 652 464
Sa. A.	29 237, ³⁴	72 206 171	2 470	780 007 463
gegen 1881	+ 292, ⁷⁴	+ 95 670	— 23	+ 24 545 417
B. Bahnen untergeord- neter Bedeutung	648,⁷³	420 262	648	3 893 858
gegen 1881	+ 321, ³⁹	+ 108 007	— 306	+ 1 015 835

b. Zugverspätungen.

	Betriebslänge Kilometer	Beförderte Züge			
		fahrplanmässige Personen- u. gemischte	Güter- Züge	ausserfahrplanmässige Personen- u. gemischte Züge	
September 1882 .	29 613,30	172 164	85 959	3 479	36 776
Oktober 1882 .	29 634,99	166 318	92 049	1 670	36 095

	Verspätungen der fahrplanmässigen Personenzüge im	
	September 1882	Oktober 1882
Im Ganzen	2 951	2 571 Züge
Davon durch Abwarten verspäteter Anschlüsse	1 481	1 227 „
Also durch eigenes Verschulden.	1 470	1 344 Züge
	oder 0,85 pCt.	0,81 pCt.

c. Betriebsunfälle.

Zahl der Unfälle		Zahl der getödteten und verletzten Personen	
Fahrende Züge	Beim Rangiren		
a. September 1882.			getödtet verletz
Entgleisungen 2	. . . . . 27	Reisende	53 228
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	15 79
stösse . . . —	. . . . . 21	Post-, Steuer- etc. Beamte	— —
Sa. 2	Sa. 48	Fremde	20 13
Sonstige . . 144		Selbstmörder	11 4
		Sa. 99	324
			423
b. Oktober 1882.			
Entgleisungen 11	. . . . . 27	Reisende	— 7
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	27 92
stösse . . . —	. . . . . 33	Post-, Steuer- etc. Beamte	— —
Sa. 11	Sa. 60	Fremde	22 12
Sonstige . . 144		Selbstmörder	10 2
		Sa. 59	113
			172

Die Niederländischen Eisenbahnen. Nach dem von dem Eisenbahnaufsichtsrathe dem Handelsminister erstatteten Berichte *) vom 12. April 1882.

Uebersicht der von den einzelnen Eisenbahngesellschaften betriebenen Strecken und der Ausrüstung derselben mit Betriebsmitteln.

No.	Eisenbahngesellschaft	Länge der am 31. Dezember 1881 im Betrieb gewesenem Strecke km	An Betriebsmaterial war auf das Kilometer Bahnlänge vorhanden am 31. Dezember							
			Lokomotiven		Sitzplätze in Personenwagen		Gepäckwagen		Tragvermögen der Güterwagen in Tonnen	
			1880	1881	1880	1881	1880	1881	1880	1881
1	Gesellschaft für den Betrieb der Staatseisenbahnen	1117	0,2108	0,2122	20,6894	20,7744	0,1931	0,1943	32,2668	34,6106
2	Holländische Eisenbahngesellschaft	353	0,2691	0,3031	48,0822	48,8441	0,2493	0,2833	25,6133	26,9278
3	Niederländische Rhein-Eisenbahngesellschaft	245	0,3837	0,4041	51,4816	51,7388	0,3347	0,3347	68,9510	69,5959
4	Lüttich - Mastrichter Eisenbahngesellschaft	30	0,2000	0,2000	28,6000	28,6000	0,2667	0,2667	70,0667	70,0667
5	Niederländische Zentralbahn-Gesellschaft . .	102	0,1961	0,1961	29,4412	29,4412	0,1961	0,1961	9,4909	11,4509
6	Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft	101	0,0990	0,1089	19,6832	19,6832	0,0896	0,0896	14,9508	14,9508
7	Niederländische Südostbahngesellschaft . .	66	—	0,0909	—	23,7878	—	—	—	10,2272
8	Haarlem-Zandvoort-Eisenbahngesellschaft	8	—	0,3750	—	86,75	—	—	—	—
Zusammen .		2022	—	—	—	—	—	—	—	—

Unfälle. Es kamen auf den Niederländischen Bahnen im Jahre 1881 vor: 49 Entgleisungen, 25 Zusammenstöße und 9 sonstige Unfälle. Es wurden

	getödtet	verletzt
Reisende, unverschuldet	2	11
in Folge eigener Schuld	2	—
Bahnbedienstete, unverschuldet	2	14
in Folge eigener Schuld	18	32
Sonstige Personen	14	1

*) Verslag over het jaar 1881 door den Raad van Toezigt op de Spoorwegdiensten aan den Heer Minister van Waterstaat Handel en Nijverheid. Uitgebracht ter voldoening aan het voorschrift van art. 31 van het Koninklijk besluit van 9. July 1876. s'Gravenhage 1882.

Ueber die Betriebs-Einnahmen der französischen Hauptbahnen in
vom 26. Oktober 1882 die

Bezeichnung der Bahnen.	Betriebslänge			
	am 30. Juni des Jahres		im Durchschnitt während des ersten Semesters	
	1881	1882	1881	1882
	Kilometer			
Ancien réseau.				
Nord	1 342	1 353	1 342	1 353
Est	755	743	755	743
Ouest	900	900	900	900
Paris à Orléans	2 017	2 017	2 017	2 017
Paris-Lyon-Méditerranée	4 482	4 634	4 482	4 551
Midi	796	796	796	796
Ceinture de Paris (rive droite)	20	20	20	20
Grande ceinture de Paris	34	69	34	69
Sa.	10 334	10 514	10 334	10 431
Nouveau réseau.				
Nord	674	674	668	674
Est	2 036	2 055	2 014	2 055
Ouest	2 208	2 224	2 146	2 224
Paris à Orléans	2 342	2 342	2 342	2 342
Paris-Lyon-Méditerranée	1 543	1 576	1 543	1 576
Midi	1 518	1 518	1 518	1 518
Sa.	10 321	10 389	10 231	10 389
Réseau spécial.				
Paris-Lyon-Médit. (Rhône-M. Cenis)	144	144	132	132
Lignes appartenant à l'État	2 677	3 604	2 575	3 565
Compagnies diverses	814	918	803	855
Gesamtsumme	24 266	25 530	24 051	25 333

dem ersten Semester 1881 und 1882 entnehmen wir dem Journal officiel No. 293 nachstehende Uebersicht:

Einnahme im ersten Semester		Differenz von 1882 gegen 1881	Für das Kilometer			
1881	1882		Einnahme		Differenz von 1882 gegen 1881	
			1881	1882	im Ganzen	in Prozent
Francs						
60 985 465	63 451 227	+ 2 465 762	45 444	46 897	+ 1 453	+ 3,20
25 385 896	26 030 866	+ 644 970	33 624	35 035	+ 1 411	+ 4,20
39 067 693	39 935 947	+ 868 254	43 409	44 373	+ 964	+ 2,22
57 071 471	58 676 455	+ 1 604 984	28 295	29 091	+ 796	+ 2,81
151 308 438	151 543 268	+ 234 830	33 759	33 299	- 460	- 1,36
31 391 676	32 650 082	+ 1 258 356	39 437	41 018	+ 1 581	+ 4,01
3 318 831	3 243 817	- 75 014	165 942	162 191	- 3 751	- 2,26
376 812	692 374	+ 315 562	11 083	10 034	- 1 049	- 9,46
368 906 282	376 223 986	+ 7 317 704	35 698	36 068	+ 370	+ 1,04
7 911 366	8 530 918	+ 619 552	11 843	12 657	+ 814	+ 6,87
32 733 821	34 315 730	+ 1 581 909	16 253	16 699	+ 446	+ 2,74
19 579 465	21 490 288	+ 1 910 823	9 124	9 663	+ 539	+ 5,91
24 263 385	25 004 965	+ 741 580	10 360	10 676	+ 316	+ 3,08
10 890 881	11 213 405	+ 322 524	7 058	7 115	+ 57	+ 0,81
12 905 170	13 689 441	+ 784 271	8 501	9 018	+ 517	+ 6,08
108 284 088	114 244 747	+ 5 960 659	10 584	10 997	+ 413	+ 3,90
2 984 281	3 294 031	+ 309 750	22 608	24 955	+ 2 347	+ 10,38
10 612 392	13 951 895	+ 3 339 503	4 121	3 914	- 207	- 5,02
6 415 083	7 300 013	+ 884 930	7 989	8 538	+ 549	+ 6,87
497 202 126	515 014 672	+ 17 812 546	20 673	20 330	- 343	- 1,66

Die italienischen Eisenbahnen im Jahre 1881. (Nach der offiziellen von dem italienischen Minister der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Statistik.)¹⁾

1. Längen.

Am 31. Dezember 1880 waren im Betrieb	8715 km. ²⁾
Im Jahre 1881 wurden eröffnet	178 „
Es waren also im Betrieb am 31. Dezember 1881	<u>8893 km.</u>
Die mittlere Betriebslänge betrug für 1881	8837 „
Von der Gesamtlänge sind:	
1. Staatseisenbahnen, welche vom Staate betrieben werden	2617 km,
2. Staatseisenbahnen, welche von Privatgesellschaften betrieben werden	1332 „
3. Privateisenbahnen, welche vom Staate betrieben werden	951 „
4. Privateisenbahnen, welche von Privatgesellschaften betrieben werden	<u>3993 „</u>
	8893 km.

Die Bevölkerungszahl Italiens beträgt nach dem Zensus von 1881 28 951 349 und seine territoriale Ausdehnung 2963 Quadratmyriameter; es kommen daher auf je 10 000 Einwohner 3,072 und auf jedes Quadratmyriameter Fläche 3,001 km Eisenbahn.

2. Betriebsmittel und Leistungen derselben.

Am 31. Dezember 1881 waren im Bestand:

	im Ganzen	auf das Kilometer Bahnlänge
Lokomotiven	1 529	0,172
Personenwagen	4 701	0,529
Güter-, Vieh- etc. Wagen	26 592	2,990
Zahl der Sitzplätze in den Personenwagen	168 496	19,40
Tragfähigkeit der Güterwagen Tons	228 628	26,330

Es haben in 1881 durchlaufen:

	zusammen	durchschnittlich jedes Betriebsmittel
	km	km
die Lokomotiven	52 194 063	34 136
„ Personenwagen	170 141 792	36 192
„ Güter- etc. Wagen	416 906 179	15 678

¹⁾ Vgl. dieselbe Statistik für die Jahre 1879 und 1880 im Archiv 1881 S. 181—183 und 1882 S. 40—43.

²⁾ In der Statistik für 1880 ist diese Länge zu 8713 km angegeben, die Abänderung beruht auf Berichtigung der Längenmessungen.

3. Anlagekapital.

Das für den Bau und die Ausrüstung der Eisenbahnen bis zum 31. Dezember 1881 verwendete Anlagekapital betrug:

	im Ganzen	für das Kilometer Bahnlänge
	Lire	Lire
für die Bahnlinien	2 442 737 430	278 375
„ „ Betriebsmittel	235 547 378	26 843
zusammen	2 678 284 808	305 218

(Das Anlagekapital ist für 8775 km Bahnlänge berechnet.)

4. Betriebsergebnisse.

A. Betriebseinnahme.

	Im Jahre		M e h r
	1881	1880	
	Lire	Lire	Lire
Aus dem			
Personenverkehr	79 864 875	74 552 462	5 312 413
Eilgutverkehr	21 383 503	20 776 746	606 757
Frachtgutverkehr	85 231 103	81 148 072	4 083 031
Sonstige Einnahmen	5 182 131	3 629 539	1 552 592
zusammen	191 661 612	180 106 819	11 554 793

Für das Kilometer Bahnlänge betrug die Einnahme in 1881: 21 689 Lire und für das Zugkilometer 5,05 Lire gegen 21 159 und 5,07 Lire in 1880.

B. Betriebsausgabe.

	Im Jahre		M e h r
	1881	1880	
	Lire	Lire	Lire
Allgemeine Verwaltungs- u. Betriebskosten	11 486 764	8 363 219	3 123 545
Unterhaltung und Bewachung der Bahn	40 620 556	35 867 459	4 753 097
Verkehrs- und kommerzieller Dienst	39 102 116	37 089 799	2 012 317
Zugförderungs- und Werk- stättendienst	43 522 719	40 942 386	2 580 333
zusammen	134 732 155	122 262 863	12 469 292

Für das Kilometer Bahnlänge betrug die Ausgabe in 1881: 15 246 L. und für das Zugkilometer 3,55 L. gegen 14 363 und 3,44 L. in 1880.

Die bedeutende Vermehrung der Ausgaben in 1881 gegen 1880 hat ihren Grund in folgenden Umständen: Die in der angegebenen Gesamtausgabe mitenthaltene außerordentlichen Ausgaben waren in 1881 um 2 797 311 L. höher als in 1880; ferner erscheinen die in den früheren Rechnungsjahren in diese Statistik nicht mit aufgenommenen allgemeinen Verwaltungskosten der oberitalienischen Eisenbahnen im Jahre 1881 zuerst in der Rechnung, diese Kosten haben 1880 sich auf 2 103 135 L. belaufen. Sodann sind Gehaltserhöhungen bei Beamten eingetreten und wesentliche Aufwendungen für die gute Instandhaltung der Bahnen und des Betriebsmaterials gemacht worden.

C. Reineinnahme.

Die Reineinnahme betrug in 1881 56 929 457 L. gegen 57 843 956 in 1880.

5. Englisch-ostindischer Postverkehr.

In 1881 erfolgten auf den italienischen Bahnen im englisch-ostindischen Postverkehr die nachstehenden Transportleistungen:

	Zahl der Fahrten	Reisende	Gepäckstücke	Poststücke			Zusammen
				Englisch	Französisch	Holländisch	
Von Bologna nach Brindisi	52	1155	2196	26 589	1710	602	28 901
gegen 1880	51	995	1889	21 820	1487	457	23 764
Von Brindisi nach Bologna	53	1027	1647	8 875	736	186	9 797
gegen 1880	52	1075	1641	8 460	606	174	9 240

6. Eisenbahnpersonal.

Am 31. Dezember 1881 waren im Dienst:

	Beamte	Arbeiter (giornalieri)	Zusammen
bei der Zentralverwaltung	1 968	389	2 357
„ „ Bahn-Unterhaltung und Bewachung .	10 610	14 787	25 397
im Verkehrs- und kommerziellen Dienst . .	15 990	7 026	23 016
im Zugförderungs- und Werkstättendienst . .	4 838	10 408	15 246
zusammen .	33 406	32 610	66 016

Auf das Bahnkilometer kommen hiernach durchschnittlich an Beamten und Arbeitern zusammen 7,423.

Am stärksten besetzt sind die oberitalienischen Eisenbahnen mit 9,912, am schwächsten die 108 km langen Linien Vicenza-Treviso und Padua-Bassano mit 2,435 auf das Kilometer. Gezahlt wurden an die Beamten und Arbeiter an regelmässigem Gehalt, Diäten, Fahrgeldern und sonstigen Entschädigungen, Löhnen u. s. w. zusammen 70 746 355 Lire, oder durchschnittlich für das Bahnkilometer 7955 Lire. Den höchsten Durchschnittsatz haben dabei die oberitalienischen Bahnen gezahlt mit 11 341 Lire, den niedrigsten die 23 km lange Linie Settimo-Rivarolo mit 1813 Lire.

7. Unfälle.

	1881	1880
Es kamen im Ganzen vor: Entgleisungen	529	490
Zusammenstösse	406	347
Es wurden bei dem Eisenbahnbetrieb Personen getödtet	178	179
verletzt	739	688

Getödtet wurden in Folge von Eisenbahnunfällen im Jahre 1881: 1 Reisender, 25 Eisenbahnbedienstete und 5 sonstige Personen, ferner in Folge eigener Unvorsichtigkeit: 3 Reisende, 50 Bahnbedienstete und 38 sonstige Personen. Durch Selbstmord kamen beim Eisenbahnbetriebe um: 3 Bahnbedienstete und 53 sonstige Personen, darunter kein Reisender. Verletzt wurden in Folge von Eisenbahnunfällen: 39 Reisende, 515 Bahnbedienstete, 13 sonstige Personen, in Folge eigener Unvorsichtigkeit: 28 Reisende, 102 Bahnbedienstete, 37 sonstige Personen; ferner in Folge versuchten Selbstmordes: 2 Reisende, 1 Bahnbediensteter, und 2 sonstige Personen.

8. Dampftramways.

Am 30. Juli 1881 waren im Betrieb	960 km.
In dem Jahre vom 1. Juli 1881 bis 30. Juni 1882 wurden neu eröffnet	323 „
Es waren also am 30. Juni 1882 im Betrieb	<u>1283 km.</u>
Im Bau waren „ „ „ „	<u>114 „</u>
	zusammen . 1397 km.

9. Eisenbahn-Neubauten.

Am 1. Januar 1882 war der Stand der in Ausführung des Gesetzes vom 29. Juli 1879, betreffend die Eisenbahn-Ergänzungsbauten, zu bauenden Linien der folgende:

	Nach dem Gesetze sind zu bauen		Die definitiven Vorarbeiten waren am 1. Januar 1882 in Arbeit		im Bau waren am 1. Januar 1882	
	Länge km	zum veran- schlagten Betrage von Lire	Länge km	zum veran- schlagten Betrage von Lire	Länge km	zum veran- schlagten Betrage von Lire
1. Linien der 1. Kategorie	1153	430 000 000	990	374 000 000	210	72 257 022
2. " " 2. "	1267	281 740 667	1124	236 030 000	238	26 106 316
3. " " 3. "	2070	324 746 400	992	130 967 400	395	37 963 941
4. " " 4. "	1530	168 043 000	94	19 700 000	13	789 000
Zusammen	6020	1 204 530 067	3200	760 697 400	856	137 116 279

Australien. Die Eisenbahnen in der Kolonie Victoria im Jahre 1881. Aus dem offiziellen Berichte des Commissioner of Railways der Kolonie Victoria geben wir die nachstehenden Angaben über den Stand des Eisenbahnwesens dieser Kolonie in dem am 31. Dezember 1881 abgelaufenen Rechnungsjahre im Anschlusse an die auf das Jahr 1880 bezügliche im Archiv 1882 S. 403 enthaltenen Mittheilungen.

Länge der in Betrieb gesetzten Linien am 31. Dezember 1881	1247	engl. Meilen
" der im Jahresdurchschnitt im Betrieb gewesenen Linien	1215	" "
" der im Bau begriffenen Linien	159	" "
" der weiter geplanten Linien, für welche das Geld von den gesetzgebenden Kör- perschaften bereits bewilligt ist	291	" "
Herstellungskosten der im Betrieb befind- lichen Linien	18 603 830	Lstr.
Gesamte Betriebs-Einnahme	1 665 209	"
" " Ausgaben	913 572	"
Ueberschuss	751 637	"

Wenn dieser Ueberschuss auch nicht ausreicht, um die Zinsen der von der Kolonie für Eisenbahnzwecke gemachten Anleihen zu decken, (welche sich auf 17 672 460 Lstr. beziffern und jährlich 918 218 Lstr. Zinsen erfordern), so giebt der Bericht doch mit Rücksicht auf die stete Verkehrszunahme der Hoffnung Ausdruck, dass die Zeit nicht mehr fern sein werde, in welcher die Eisenbahnen noch einen Ueberschuss über die zur Verzinsung des Anlagekapitals nöthigen Summen geben werden. Es werde dies um so eher zu erwarten sein, als im Jahre 1881 ein ausserordentlicher Betrag von 82 400 Lstr. an Bankzinsen zu vergüten gewesen wäre, welche später gespart werden können. Das Defizit ermässige sich schon hierdurch von Lstr. 166 581 auf Lstr. 84 181.

Zurückgelegte Zugmeilen . . .	4 633 267
Beförderte Reisende	18 973 611
(Zunahme gegen 1880:)	2 973 611)
Beförderte Güter	1 468 785 Tons
(Zunahme gegen 1880:)	165 570 „)

Leistungen des Betriebsmaterials in 1881, verglichen mit 1880 und 1879:

Jahr	Länge der in Betrieb gesetzten Linien Meilen	Lokomotiven			Personenwagen				Güterwagen			
		Bestand		Zugmeilen einer Lokomotive	Bestand		Zugmeilen eines Wagens	Reisende eines Wagens	Bestand		Zugmeilen eines Wagens	beförderte Tons eines Wagens
		im Ganzen	auf die Meile Bahnlänge		im Ganzen	auf die Meile Bahnlänge			im Ganzen	auf die Meile Bahnlänge		
1879	1125	184	0,164	21 753	429	0,361	9330	33 996	3204	2,848	1249	361
1880	1198	197	0,165	22 237	451	0,376	9714	35 476	3331	2,780	1315	391
1881	1247	210	0,168	22 063	468	0,376	9879	40 541	3539	2,897	1309	415

Am 31. Dezember 1881 waren in Arbeit gegeben: 26 Lokomotiven, 202 Personenwagen, 659 Güterwagen, 25 Brems-Gepäckwagen und 2 Postwagen.

Der Lokomotiv-Superintendent (Maschinen-Inspektor) bezeichnet in seinem, dem Berichte des Commissioner of Railways als Anlage beigefügten Berichte das vorhandene Betriebsmaterial als unzureichend für den vorhandenen Verkehr und macht speziell auf die übermässige Inanspruchnahme der Lokomotiven aufmerksam, durch welche es unmöglich gemacht werde, die Maschinen rechtzeitig behufs Reparatur ausser Dienst zu stellen. Die Regierung der Kolonie Victoria soll daher inzwischen den schleunigen Ankauf von 25 Lokomotiven von ausländischen Werkstätten angeordnet haben.

Unfälle.

Reisende wurden ohne eigene Schuld
 „ „ in Folge eigener
 Schuld oder Unvorsichtigkeit . .
 Eisenbahnbedienstete wurden
 ohne eigene Schuld . .
 „ wurden in Folge eigenen
 Verschuldens oder Mangel an Vorsicht
 Auf Niveau - Uebergängen wurden
 Personen
 Beim unbefugten Ueberschreiten der
 Geleise wurden
 Sonstige Personen wurden

im Jahre 1881		zusammen von Eröffnung der ersten Linie (1859) bis Ende 1881	
getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
4	46	4	167
4	4	5	14
—	1	14	42
14	10	86	112
3	—	14	7
8	2	72	23
1	1	12	13
Zusammen . . .	34	207	378

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Eisenbahnfrachtrecht.

Urtheil des Reichsgerichts (I. Zivil-Senat) vom 30. September 1882 in Sachen der B. A.'schen Eisenbahngesellschaft zu B., Beklagten und Implorantin, wieder die Aktiengesellschaft B. Transportversicherungs-Gesellschaft zu B.

Haftung des Frachtführers (Eisenbahngesellschaft) für Kostbarkeiten; Haftung einer Eisenbahnverwaltung bei bösslicher Handlungsweise ihrer Leute; Verjährung der Klage.

G r ü n d e.

Zum ersten Angriff. Der Reisende der Firma J. H. u. Comp., der Zedentin der Klägerin, hatte den Koffer der Beklagten zum Transport übergeben. Er, beziehungsweise seine Prinzipalin, war daher berechtigt, aus dem Frachtvertrag auf Schadensersatz zu klagen, und zwar, wenn, wie geschehen, lediglich die Ansprüche auf Ersatz des gemeinen Werthes des Gutes geltend gemacht wurden, ohne irgend welche andere Begründung, als Bezugnahme auf diesen gemeinen Werth. Es kann daher unerörtert bleiben, ob, wenn die Klägerin geltend gemacht hätte, es sei den Firmen B. u. Comp. und A. H. aus dem Verlust des auch ihnen zum Theil gehörenden Inhaltes des Koffers noch weiterer Schade erwachsen, es erforderlich gewesen wäre, darzuthun, dass die Firmen J. H. u. Comp. jenen Firmen zum Ersatz dieses Schadens verpflichtet gewesen sei, oder dass dieselben ihr die Schadensansprüche zedirt hätten.

Auch der zweite Angriff ist unbegründet. Für Kostbarkeiten haftet der Frachtführer nur dann, wenn ihm diese Beschaffenheit oder der Werth des Gutes angegeben ist. Die Beschaffenheit als Kostbarkeit wird dadurch angegeben, dass die Gattung, zu welcher das Gut gehört, auf dem Frachtbrief verzeichnet ist, vorausgesetzt, dass jede dieser Gattung angehörende Sache unter den Begriff Kostbarkeit fällt. Dies ist für die Gattung „Bijouterie“ thatsächlich festgestellt. Festgestellt ist auch, dass die betreffende Bezeichnung die im Handelsverkehr übliche ist. Wenn es nun auch dahingestellt bleiben kann, ob diese Feststellung genügen würde, jeden beliebigen Frachtführer haftbar zu machen, so muss dies doch an-

genommen werden gegenüber einer Anstalt, welche, wie die Eisenbahn, wesentlich bestimmt ist, mit ihrem Transportbetrieb dem kaufmännischen Verkehr zu dienen. Eine solche Anstalt hat es sich selbst zuzuschreiben, wenn sie dadurch Schaden leidet, dass sie es unterlassen, dafür zu sorgen, dass die von ihr mit der Uebernahme der Güter betrauten Personen den im Handelsverkehr herrschenden Sprachgebrauch nicht kennen. Der Reisende der Zedentin der Klägerin hat also der Vorschrift des Art. 395 Abs. 2 des H.-G.-B. genügt, indem er den Inhalt des zur Beförderung aufgegebenen Koffers als Bijouterien bezeichnete. Dass er den Werth des Gutes deklarire, war nicht erforderlich, denn der Artikel sagt deutlich, die Beschaffenheit oder der Werth des Gutes sei anzugeben. Es widerspricht auch keineswegs den Grundsätzen der bona fides, wenn der Absender die Werthsdeklaration unterlässt, er ist nicht verpflichtet, den Frachtzuschlag zu zahlen, und unterwirft sich für den Fall, dass das Gut verloren geht, ohne dass bössliche Handlungsweise nachzuweisen ist, der Eventualität, Ersatz nur gemäss dem Normalsatz zu erhalten.

Zum dritten und vierten Angriff. Nach dem allgemeinen Sprachgebrauch sind „Leute“ eines Gewerbetreibenden diejenigen Personen, welche innerhalb des Gewerbebetriebes desselben zur Vornahme gewisser Arbeiten angenommen, angestellt sind. Leute der Eisenbahnverwaltung sind also diejenigen Personen, welche innerhalb des auf Transport von Personen und Gütern gerichteten Gewerbebetriebs der Eisenbahn angestellt sind. Der Gewerbebetrieb ist hier im weitesten Umfang zu nehmen und namentlich nicht auf die unmittelbar auf den Transport gerichteten Handlungen zu beschränken. Zu den Leuten der Eisenbahnverwaltung, von welchen das Handelsgesetzbuch insbesondere auch in Art. 427 Abs. 2 spricht, gehören also nicht nur die Güterschaffner, Gepäckmeister, Lokomotivführer u. s. w., sondern auch die Wagenputzer, Lampenwärter, Portiers, Bahnwärter u. s. w. Ob dieselben mit dem konkreten Transport beauftragt oder bei demselben unmittelbar beschäftigt sind, ist gleichgültig. Bei vielen der den einzelnen Bediensteten zugewiesenen Geschäftskreisen ist eine Beziehung auf einen bestimmten einzelnen Transport sogar begrifflich ausgeschlossen. Wenn ein Wagenputzer, Lampenwärter, Personenzugschaffner während seiner Beschäftigung auf dem Bahnhof oder im Güterschuppen ein Kollo beschädigt oder bei Seite bringt, so ist diese Handlung unzweifelhaft unter den Begriff der bösslichen Handlungsweise der Leute der Eisenbahn im Sinne des Art. 427 Abs. 2 des H.-G.-B. zu subsumiren. Die entgegengesetzte Auffassung würde mit dem Wortlaut der Bestimmung, in welcher eine Unterscheidung sich nicht findet, und mit deren ratio in Widerspruch stehen. Dem Art. 427 Abs. 2 liegt nämlich der Gedanke zu Grunde, dass, wie es gegen die guten Sitten verstösst,

die Haftung für die durch eigene bössliche Handlungsweise herbeigeführte Schädigung vertragsmässig auszuschliessen, das Gleiche auch für die Schädigung durch Handlungen solcher Personen gelten müsse, deren der Unternehmer sich als seiner regelmässigen und nothwendigen Organe zur Ausführung seiner Unternehmungen bedienen muss, deren Thätigkeit er aber auch direkt und indirekt leitet und überwacht, die also gleichsam eine Erweiterung seiner Persönlichkeit bilden, nicht ihm als besondere nur kontraktlich verpflichtete Personen gegenüber stehen.

Gerade diese Auffassung aber führt wieder dazu, dass als bössliche Handlungsweise der Leute der Eisenbahnverwaltung nach Art. 427 Abs. 2 des H.-G.-B. nicht jede von einer Person, die im Gewerbebetrieb der Eisenbahn angestellt ist, ausgehende bössliche Handlungsweise verstanden werden kann, gleichgültig, unter welchen Umständen dieselbe vorgenommen wird, sondern dass eine gewisse Beziehung zur Anstellung vorhanden sein muss. Eine gewisse Beziehung, d. h. es ist nicht etwa das Erforderniss aufzustellen, dass die bössliche Handlung bei Gelegenheit einer Thätigkeit, mit welcher der Angestellte besonders beauftragt, oder zu welcher er allgemein durch seine Anstellung berufen ist, vorgenommen sei. Es ist nicht anzunehmen, dass, wenn der Angestellte ausserhalb der Dienstzeit oder an einem Orte, an welchen er durch seinen Dienst nicht gerufen, welchen zu betreten ihm vielleicht sogar untersagt ist, frevelhaft handelt, die Handlung darum schon nicht unter die gesetzliche Bestimmung falle. Es genügt vielmehr, damit die Handlung unter das Gesetz falle, dass durch die Anstellung im Gewerbebetrieb der Bahn und die in Folge davon eingetretenen Umstände der betreffenden Person thatsächlich Veranlassung zur Vornahme der Handlung gegeben haben oder dass die Handlung dadurch erleichtert, begünstigt worden ist. Nur wenn eine solche Beziehung gar nicht vorliegt, fällt die Handlung nicht unter die gesetzliche Bestimmung.

Man wird hiernach zu der Annahme, dass eine Beziehung zwischen der Anstellung und der frevelhaften Handlung vorhanden sei, wohl sonst immer gelangen, wenn keine dawider sprechenden Umstände vorliegen. Darum lässt sich aber doch noch keine eigentliche Präsumtion nach dieser Richtung aufstellen. Es ist Sache des erkennenden Richters, nach Prüfung aller Umstände sich darüber schlüssig zu machen, ob eine Beziehung der angegebenen Art anzunehmen sei. Die Erklärung darüber fällt in das Gebiet der thatsächlichen Feststellungen.

Im vorliegenden Fall hat der Appellationsrichter, wie sich insbesondere aus der Bezugnahme auf die Ausführungen der Klägerin in der Appellationschrift ergibt, die erforderliche Untersuchung vorgenommen und auf Grund derselben festgestellt, dass die den Verlust des Koffers bewir-

kende Thätigkeit als böslische Handlungsweise der Leute der Eisenbahn erscheine. Nach Art. 427 Abs. 2 ist daher die Beschränkung der Haftung der Eisenbahn auf den Normalsatz wirkungslos, es tritt vielmehr die gesetzliche Haftung ein.

Die gesetzliche Haftung ist aber nach Art. 396 Abs. 5 des H.-G.-B. auch nicht auf den gemeinen Handelswerth beschränkt, der volle Schade ist zu ersetzen. Zwar handelt es sich im vorliegenden Fall nicht um eine böslische Handlungsweise des Frachtführers selbst, sondern um eine solche seiner Leute, und Art. 396 Abs. 5 des H.-G.-B. erwähnt der Leute nicht. Allein das Gesetz ist nicht so zu verstehen, dass die Berechnung des Schadens, wie sie im Art. 396 Abs. 1—4 aufgestellt ist, eintrete, wenn aus dem Frachtvertrag, nicht aber, wenn aus einem Delikt geklagt werde. Auch in Abs. 5 handelt es sich nur um die Kontraktklage und wird nur ausgesprochen, dass die Beschränkung der Haftung auf den gemeinen Werth nicht eintrete, wenn der Verlust durch böslische Handlungsweise herbeigeführt sei. Da aber der Frachtführer nicht befugt ist, die Verhaftung aus dem Frachtvertrag dadurch abzulehnen, dass er geltend macht, die schädigende Handlung sei nicht von ihm selbst, sondern von einem seiner Leute ausgegangen, so kann er, wenn die schädigende Handlung unter der Voraussetzung, dass sie von ihm persönlich ausgegangen wäre, als böslische Handlungsweise erscheinen würde, diese Qualifikation der Handlung nicht deshalb bestreiten, weil sie von einem seiner Leute ausgegangen ist. Ebenso wenig kann er geltend machen, die betreffende Handlung sei deswegen nicht eine böslische, weil, wenn man lediglich die Person des Angestellten ins Auge fasst, es nach Lage der Sache an einer Voraussetzung jener Qualifikation fehlen würde.

Für die entwickelte Auffassung der gesetzlichen Bestimmung ist auch noch geltend zu machen, dass, wenn die Bestimmung auf die von der Person des Frachtführers ausgegangene böslische Handlungsweise beschränkt wäre, dieselbe für die grösseren Frachtunternehmungen, besonders für die der Eisenbahnen, fast bedeutungslos sein würde. Auch kann nicht aus der ausdrücklichen Erwähnung der Leute in Art. 427 Ab. 2 ein *argumentum a contrario* entnommen werden. Im Gegentheil kann Artikel 427 Abs. 2, welcher für die vertragsmässige Beschränkung der Haftung dasselbe bestimmt, was Art. 396 Abs. 5 für die gesetzliche ausspricht, gefolgert werden, dass der Ausschluss der Beschränkung unter den gleichen Voraussetzungen eintreten solle. Diese Gleichartigkeit ist auch bei der Berathung des Handelsgesetzbuchs ausdrücklich hervorgehoben worden. (Prot. der Nürn. Konferenz S. 5024.)

Ganz in demselben Sinne wie Art. 396 Abs. 5 ist aber auch die Bestimmung über den Ausschluss der einjährigen Verjährung der Kontrakts-

klage wegen Verlustes des Gutes bei Veruntreuung des Frachtführers (Art. 408 Abs. 3, Art. 386 Abs. 4 des Handels-G.-B.) auszulegen. Es ist gleichgültig, ob die Handlung, durch welche das Gut verloren wird, vom Frachtführer selbst oder von einem seiner Leute ausgeht, und im letztern Fall, ob diese Handlung in der Person des Handelnden als Veruntreuung erscheint. Die Handlung kommt nur als Handlung des Frachtführers in Betracht, und wenn sie sich in seiner Person als Veruntreuung darstellt, so greift die einjährige Verjährung nicht Platz.

Nur das Gesetz, nicht das Betriebsreglement ist maassgebend; denn wenn das Betriebsreglement in § 64 Abs. 5 eine einjährige Verjährung aller Ansprüche wegen gänzlichen Verlustes des Gutes ohne irgend welche Unterscheidung aufstellt, so ist diese Bestimmung, soweit sie dem Art. 386 Abs. 4 in Verbindung mit Art. 408 Abs. 2 des H.-G.-B. zuwiderläuft, nach Art. 423 des H.-G.-B. wirkungslos.

Sowohl der dritte wie der vierte Angriff sind mithin verfehlt.

Dasselbe gilt vom fünften Angriff.

Der Appellationsrichter stellt auf Grund der Aussagen von Sachverständigen fest, dass die bei den einzelnen Waaren in den von der Klägerin vorgelegten Verzeichnissen angesetzten Preise den gemeinen Handelswerth dieser Gegenstände zur Zeit ihres Abhandenkommens darstellen und erwähnt noch insbesondere die Aussage des einen Sachverständigen, dass die notirten Preise diejenigen seien, um welche die Waaren, über welche der Zeuge aussagt, an die Goldarbeiter und Detaillieurs in Deutschland abgegeben worden seien. In dieser thatsächlichen Feststellung ist kein Verkennen des Begriffs des gemeinen Handelswerths zu finden. Zu Zweifeln, ob die Sachverständigen bei ihren Aussagen von richtigen Ansichten über den Begriff des gemeinen Handelswerths ausgegangen seien, ob sie nicht etwa denselben bzw. den wahren Verkaufswerth mit dem ohne Abzug des üblichen Rabatts fakturirten Verkaufspreis irrthümlicher Weise identifizirt und daher den erstern um den üblichen Rabatt zu hoch angegeben haben, würde der Appellationsrichter möglicher Weise dann gekommen sein, wenn er das, was in dieser Beziehung in den Akten, namentlich in der Klage von der Klägerin selbst geltend gemacht worden ist, berücksichtigt hätte. Allein dagegen, dass eine solche Berücksichtigung unterblieben, ist ein prozessualer Angriff nicht erhoben.

Da sich hiernach die erhobenen Angriffe alle als unbegründet ergeben, so war die Nichtigkeitsbeschwerde unter Verurtheilung der Implorantin in die Kosten dieser Instanz zurückzuweisen.

Haftpflichtgesetz. Prozessordnung.

Urtheil des Reichsgerichts (II. Zivil-Senat) vom 17. Oktober 1882 in Sachen des H. W. in Br. wider die Königliche Eisenbahn-Direktion zu K.

Klagen aus dem Haftpflichtgesetze müssen gegen die Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter gerichtet werden.

Thatbestand.

Durch den zwischen der Königlichen Staatsregierung und der Rheinischen Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrag vom 13./18. Dezember 1879, welcher durch Gesetz vom 14. Februar 1880 genehmigt worden ist, hat die genannte Gesellschaft den Betrieb und die Verwaltung ihres ganzen Unternehmens an den Staat auf ewige Zeiten übertragen. §. 2 des Vertrages bestimmt:

„Die Uebergabe wird am 1. des zweiten auf die Perfektion des Vertrags folgenden Monats bewirkt. Es soll jedoch bereits vom 1. Januar 1880 ab die Verwaltung und der Betrieb der Rheinischen Eisenbahn für Rechnung des Staats erfolgen.“

Am 4. Mai 1881 hat der Kläger gegen die Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische) zu Cöln Klage auf Bezahlung einer Jahresrente von 1200 *M* bei dem dortigen Landgericht erhoben. Er verlangt diese Rente als Entschädigung dafür, dass er am 27. März 1880 auf dem Bahnhof zu Hochfeld im Dienste und Betrieb der Rheinischen Eisenbahn Verletzungen erlitten hat, durch welche er arbeitsunfähig geworden sein soll.

Die Strecke, auf welcher der Unfall geschehen ist, bildet einen Theil des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens und gehört in Folge Allerhöchsten Erlasses vom 23. Februar 1881 (Gesetzsammlung 1881 Seite 34) seit dem 1. April 1881 zu dem Verwaltungsbezirk des der Königlichen Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinisch) zu Cöln unterstellten Eisenbahn-Betriebsamts zu Essen.

Die Beklagte hat die Einrede der Unzuständigkeit vorgeschützt und ausgeführt, die Klage sei bei dem Landgericht zu Essen, wo das Betriebsamt für Hochfeld seinen Sitz habe, zu erheben.

Durch Urtheil vom 5. Oktober 1881 hat das Landgericht die Einrede der Unzuständigkeit verworfen und der Beklagten die Kosten dieses Punkts zur Last gelegt. Die von der Beklagten hiergegen eingelegte Berufung hat das Oberlandesgericht zu Cöln durch Urtheil vom 8. Februar 1882 verworfen und der Beklagten die Kosten der zweiten Instanz zur Last gelegt.

Gegen dieses Urtheil, auf dessen Gründe verwiesen wird, hat die Beklagte rechtzeitig Revision eingelegt.

Entscheidungsgründe.

Die angefochtene Entscheidung beruht, sofern sie das Landgericht Cöln auf Grund des §. 19 der Prozessordnung für zuständig erachtet, auf der unrichtigen Auffassung, es sei die Klage gegen die Rheinische Eisenbahngesellschaft gerichtet. Die Klage ist darauf gestützt, dass Kläger beim Betrieb des Rheinischen Eisenbahnunternehmens am 27. März 1880 verletzt worden ist. Betrieb und Verwaltung dieses Unternehmens erfolgte damals, wie aus §. 2 des Vertrages vom 13./18. Dezember 1879 erhellt, für Rechnung des Staats, nach §. 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes würde daher für den durch den Unfall entstandenen Schaden der Staat in eigenem Namen haften und gegen diesen, nicht gegen jene Gesellschaft, ist die Klage, welche Ersatz dieses Schadens verlangt, gerichtet. Für die Entscheidung über die der Klage entgegengehaltene Einrede kann daher darauf nichts ankommen, ob die Rheinische Eisenbahngesellschaft ihren Sitz und in Gemässheit des §. 19 cit. ihren allgemeinen Gerichtsstand in Cöln hat. Es fragt sich vielmehr, welche Behörde berufen ist, den Staat im vorliegenden Prozess zu vertreten. Zivilprozessordnung §. 20. Maassgebend hierfür sind die Bestimmungen des Allerhöchsten Erlasses vom 24. November 1879, durch welchen die Organisation der Verwaltung der Staatsbahnen und der vom Staat verwalteten Privatbahnen von dem hierzu berufenen Inhaber der Staatsgewalt geregelt worden ist und welcher ebendeshalb, soweit er die Frage, um welche es sich handelt, entscheidet, eine Rechtsnorm im Sinne des §. 12 des Einführungsgesetzes zur Prozessordnung enthält. Durch diesen Erlass ist die Erledigung der laufenden Geschäfte der Bau- und Betriebsverwaltung, soweit diese Geschäfte nicht den Eisenbahn-Direktionen bzw. dem Ressortminister vorbehalten sind, den Eisenbahn-Betriebsämtern übertragen worden; diesen letzteren steht insbesondere in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Vertretung des Staats im Prozess zu. Das Reichsgericht hat denn auch bereits ausgesprochen, dass in Haftpflichtprozessen ohne Rücksicht auf den Betrag der geforderten Rente zu Vertretung des Staats im Prozess die Eisenbahn-Betriebsämter befugt seien, dass nämlich durch §. 14 Ziff. 3 c des Erlasses den Direktionen die Entscheidung über Ansprüche aus dem Haftpflichtgesetz, wenn die vergleichsweise zu gewährende Entschädigung eine jährliche Rente von 300 *M* übersteige, nicht aber die Führung von Prozessen über Ansprüche in diesem Betrag vorbehalten sei. (Entscheidungen des Reichsgerichts Band V Seite 427—428.) Nun sind allerdings die Betriebsämter den Direktionen, deren Weisungen sie Folge zu leisten haben, unterstellt, gleichwie die Direktionen ihrerseits dem Ministerium unterstellt sind. Der Geschäftskreis dieser letzteren Behörde ist jedoch genau abgegrenzt, soweit nicht ihnen Verwaltungshandlungen zu-

gewiesen sind, haben, wie bereits bemerkt, die Betriebsämter die laufenden Geschäfte zu erledigen und diese vertreten „innerhalb ihres Geschäftsbezirks in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Verwaltung, welcher sie angehören, selbstständig.“ (§. 16) Es kann daher nicht angenommen werden, dass neben den Betriebsämtern auch die denselben vorgesetzten Behörden zur Vertretung des Staats im Prozess berufen seien; dies kann insbesondere aus der erwähnten Bestimmung des §. 14 Ziffer 3c nicht geschlossen werden, da es rechtlich wohl möglich ist, dass der gesetzliche Vertreter im Prozess zu Abschluss von Vergleichen nicht ermächtigt, dass hierzu die Genehmigung eines Dritten erforderlich ist, ohne dass deshalb der erstere aufhört, für die Prozessführung ausschliesslicher Vertreter zu sein.

Zu Vertretung der beklagten Partei in gegenwärtigem Prozess ist hiernach ausschliesslich das Betriebsamt, zu dessen Geschäftsbezirk die betreffende Strecke gehört, berufen. Gegen diese Behörde ist daher die Klage zu richten und durch deren Sitz wird der allgemeine Gerichtsstand der beklagten Partei nach §. 20 der Prozessordnung bestimmt.

Zu Begründung der Zuständigkeit des Landgerichts Cöln ist schliesslich mit Unrecht der §. 22 der Prozessordnung angerufen worden.

Nach diesem können bei dem Gericht des Orts, wo eine Niederlassung sich befindet, Klagen, welche auf den Geschäftsbetrieb dieser Niederlassung Bezug haben, erhoben werden. Nimmt man nun auch an, es bestehe, weil die dem Betriebsamt zunächst vorgesetzte Behörde in Cöln ihren Sitz hat, daselbst eine Niederlassung im Sinne des §. 22 cit., so ist doch nicht diese Niederlassung, es ist vielmehr immerhin das Betriebsamt die Stelle, auf deren Geschäftsbetrieb die vorliegende Klage Bezug hat.

Dem Ausgeführten zufolge musste das angefochtene Urtheil aufgehoben und in der Sache selbst, wie geschehen, erkannt werden.

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts.*)

Zusammengestellt von F. Seydel, Regierungsassessor.

I. Kreis- und Kommunalabgaben.

Berechnung des steuerbaren Reineinkommens einer Eisenbahngesellschaft behufs Heranziehung derselben zu den Kreissteuern.

a. Rücklagen zum Erneuerungsfonds; Superdividende.

Endurtheil vom 6. September 1881. Archiv für Eisenbahnwesen von 1882. S. 47.

§. 14. Kreisordnung vom 13. Dezember 1872 bezw. 19. März 1881.

Die von einer Eisenbahngesellschaft auf Anordnung der Aufsichtsbehörde bezw. im Einverständniss mit derselben gemachten Rücklagen

*) Fortsetzung der Zusammenstellungen im Archiv für Eisenbahnwesen 1879 S. 119 ff., 1880 S. 125 ff., 1881 S. 126 ff.

zum Erneuerungsfonds sind bei Berechnung des kreissteuerpflichtigen Reineinkommens der Gesellschaft zu ihrem vollen Betrage von den Bruttoeinnahmen in Abzug zu bringen. Es kann nicht beansprucht werden, dass nur ein der wirklichen jährlichen Abnutzung an Gebäuden, Maschinen etc. entsprechender und daher jedesmal besonders zu ermittelnder Theil derselben in Abzug gebracht werde.

In derselben Weise ist auch die dem Staate statutenmässig zustehende Superdividende bei Berechnung des steuerbaren Reineinkommens von den Bruttoeinnahmen in Abzug zu bringen.

b. Rücklagen zum Reservefonds.

Endurtheil vom 22. September 1881. Archiv für Eisenbahnwesen von 1882. S. 61.

Entsch. Bd. 8. S. 68.

§. 14. Kreisordnung vom 13. Dezember 1872, bezw. 19. März 1881.

Die von einer Eisenbahngesellschaft gemachten Rücklagen in den Reservefonds dürfen bei Ermittlung des kreissteuerpflichtigen Reineinkommens von den Bruttoeinnahmen nicht in Abzug gebracht werden. Soweit indessen in den drei letzten Jahren, nach deren Reinertrag die steuerpflichtige Summe berechnet werden soll, bestimmungsmässige ausserordentliche Ausgaben aus dem Reservefonds geleistet worden sind, ist der Betrag dieser wirklich geleisteten Ausgaben abzugsfähig.

Steuerprivilegium der bei einer vom Staate verwalteten Privateisenbahn angestellten Beamten.

Endurtheil vom 20. Mai 1882. Archiv für Eisenbahnwesen von 1882. S. 413.

Gesetz vom 11. Juli 1822. (G.-S. S. 184).

Das durch das Gesetz, betreffend die Heranziehung der Staatsdiener zu den Gemeindelasten, vom 11. Juli 1822 begründete Steuerprivilegium der unmittelbaren Staatsbeamten steht auch den bei einer vom Staate verwalteten Privateisenbahn angestellten Beamten zu, und zwar auch dann, wenn dieselben ihr Dienstekommen nicht aus der Staatskasse, sondern aus den Mitteln der betreffenden Privatgesellschaft erhalten.

II. Strassen- und Wegebau.

Umfang der Wegebaulast.

Endurtheil vom 29. Januar 1881. Entsch. Bd. 7. S. 256.

Mangels besonderer positiver Normen, welche den Umfang der den Wegebaupflichtigen obliegenden Leistungen bestimmen, kann polizeilicherseits Alles, was sich im Interesse des öffentlichen Verkehrs als nothwendig herausstellt, von dem Wegebaupflichtigen verlangt werden, und ist für diese Frage auch zwischen kunstmässigem und gewöhnlichem Wegebau nicht zu unterscheiden. Dagegen können die zur Unterhaltung der Kom-

munikationswege Verpflichteten nicht gezwungen werden, Landstrassen in Kunststrassen, d. h. nach den für die letzteren eigens bestehenden, rechtlichen und technischen, reglementarischen Bestimmungen, umzuwandeln und sich auf diese Weise zum Zwecke des öffentlichen Verkehrs an dem Ausbau von Chausseenetzen zu betheiligen.

Wegebaulast in Westpreussen.

Endurtheil vom 2. Februar 1881. Entscheid. Bd. 7 S. 264.

Westpreussisches Wegebaureglement vom 4. Mai 1796.

Im Geltungsbereiche des Westpreussischen Wegereglements vom 4. Mai 1796 kann von dem Wegebaupflichtigen auch die im öffentlichen Interesse erforderliche Verbreiterung bestehender Wege, in den Grenzen des thatsächlichen Bedürfnisses, gefordert werden.

Streitverfahren in Wegebausachen.

Endurtheil vom 13. Mai 1882. Entscheid. Bd. 8 S. 201.

Art. IV. §. 2 Gesetz vom 19. März 1881 (G.-S. S. 155).

I. Die Klage im Verwaltungsstreitverfahren gemäss Absatz 3 des §. 2 Art. IV. der Kreisordnungs-Novelle vom 19. März 1881 ist als verspätet zurückzuweisen, wenn dieselbe nicht innerhalb der vorgeschriebenen zweiwöchentlichen Frist bei dem zuständigen Gerichte angebracht worden ist. Die Vorschrift im Absatz 2 a. a. O. wegen Berücksichtigung auch der bei einer unzuständigen Behörde eingegangene Beschwerde ist nur für das Rechtsmittel des Einspruchs gegen die erste Verfügung der Wegepolizeibehörde gegeben, nicht auch für das der Klage.

II. Eine Nachfrist gemäss Absatz 5 a. a. O. kann nur zur Vervollständigung der fristzeitig eingegangenen Klage, nicht aber zur Anbringung der Klage überhaupt gewährt werden.

III. Die Vorschrift im Schlusssatz des Absatz 5 a. a. O., nach welcher durch den Ablauf der Klagefrist und der etwa zur Vervollständigung der Klage gewährten Nachfrist die Klage im Verwaltungsstreitverfahren auf Erstattung des Geleisteten gegen einen aus Gründen des öffentlichen Rechts verpflichteten Dritten nicht ausgeschlossen ist, findet auch dann Anwendung, wenn die Versäumniß der Frist zur Anfechtung des Beschlusses der Polizeibehörde durch Endurtheil festgestellt und die zu spät erhobene Klage abgewiesen worden war.

Streitverfahren in Wegebausachen. Verhältniss zwischen Wegepolizei- u. Landespolizeibehörde.

Endurtheil vom 17. Mai 1882. Entscheid. Bd. 8 S. 191. Archiv für Eisenbahnwesen von 1882 S. 428.

Art. IV. Gesetz vom 19. März 1881 (G.-S. S. 155).

I. Nach dem Schlusssatze im §. 2 Art. IV. der Kreisordnungsnovelle vom 19. März 1881 steht demjenigen, dessen Antrag, die Einziehung

oder Verlegung eines von ihm nach öffentlichem Rechte ganz oder theilweise zu unterhaltenden Weges zu genehmigen, von der Polizeibehörde abgelehnt wird, gegen die versagende polizeiliche Verfügung, ganz ebenso wie gegen die Anordnung der Unterhaltung gemäss Absatz 1 des §. 2 a. a. O., der Einspruch bei der Polizeibehörde, und, falls diese in ihrem Beschlusse über den Einspruch dabei verharret, die Klage im Streitverfahren zu.

II. Hat die Landespolizeibehörde, z. B. bei einer Eisenbahnanlage, die Verlegung eines öffentlichen Weges angeordnet oder genehmigt, so hat vor wie nach Emanation des Art. IV. a. a. O., welcher an den Zuständigkeiten der Polizeibehörden nichts geändert hat, auch nur diese Instanz darüber zu befinden, ob die Bedingungen der Wegeverlegung erfüllt sind, und ob daher ihr Beschluss zu vollstrecken ist oder nicht. Zu dieser Vollstreckung findet das im Art. IV. vorgeschriebene Verfahren überhaupt nicht statt.

III. Popularklagen in Wegebausachen giebt es nicht; es hat also kein Glied des Publikums als solches das Recht, im Streitverfahren auf die Herstellung oder Unterhaltung öffentlicher Wege zu klagen.

Streitverfahren in Wegebausachen.

Endurtheil vom 24. Mai 1882. Entscheidung. Bd. 8 S. 204. Archiv für Eisenbahnwesen von 1882 S. 436.

Art. IV. Gesetz vom 19. März 1881 (G.-S. S. 155)

§. 35 Verwaltungsgerichtsgesetz vom 3. Juli 1875 (G.-S. S. 375).

I. In streitigen Wegebausachen liegt dem Richter von Amtswegen die Berücksichtigung einer etwaigen, das Klagerecht vernichtenden Versäumniß der vorgeschriebenen Präklusivfrist ob.

II. In streitigen Wegebausachen muss die Klage nach Absatz 5 des §. 2 Art. IV. der Kreisordnungsnovelle vom 19. März 1881 innerhalb der vorgeschriebenen Präklusivfrist bei dem zuständigen Verwaltungsgerichte angebracht werden (§. 35 des Verwaltungsgerichtsgesetzes). Es genügt nicht, wenn dieselbe bei einer anderen, sonst im Instanzenzuge des Verfahrens mitwirkenden Behörde angebracht wird.

Auslegung des Art. IV. der Kreisordnungsnovelle vom 19. März 1881. — Streitverfahren.

Endurtheil vom 19. April 1882. Entscheidung. Bd. 8 S. 188.

Art. IV. Gesetz vom 19. März 1881 (G.-S. S. 155).

I. Der Art. IV. des Gesetzes vom 19. März 1881 bezieht sich nicht nur auf die Fahrwege, sondern auch auf die neben denselben herlaufenden Bürgersteige, weil diese letzteren einen Theil der öffentlichen Strasse bilden.

II. Nach Art. IV. §. 2 Abs. 3 a. a. O. findet die Klage im Verwaltungsstreitverfahren nur gegen den Beschluss der Wegepolizeibehörde über den erhobenen Einspruch statt. Wenn die Klage angestellt wird, bevor ein solcher Beschluss ergangen ist, so ist dieselbe als Einspruch anzusehen und von dem Verwaltungsgerichte an die zständige Wegepolizeibehörde zur Beschlussfassung abzugeben.

III. Bau- und Ansiedelungssachen.

Verhältniss zwischen Ansiedelungsgenehmigung und Baukonsens.

Endurtheil vom 5. Mai 1881. Entscheid. Bd. 7 S. 314.

§§. 13 ff. Gesetz vom 25. August 1876 (G.-S. S. 405).

Die Ertheilung der Ansiedelungsgenehmigung nach Maassgabe des Gesetzes vom 25. August 1876 giebt dem Unternehmer noch nicht unbedingt das Recht, auf dem betreffenden Grundstücke ein Wohnhaus zu erbauen, oder in einem vorhandenen Gebäude eine Wohnung einzurichten. Hierzu bedarf es vielmehr noch der Einholung des Baukonsenses, da dieser durch die Ansiedelungsgenehmigung nicht entbehrlich gemacht wird. Auch hat die Polizeibehörde bei Prüfung des Baugesuches sich nicht etwa auf die Frage zu beschränken, wie zu bauen ist, sondern auch zu untersuchen, ob überhaupt gebaut werden darf. Sie kann ungeachtet der ertheilten Ansiedelungsgenehmigung ihrerseits die Bauerlaubniss versagen.

Begriff der „Bebauung“ bezw. eines „Neubau's“ im Sinne des Baufluchtengesetzes vom 2. Juli 1875.

Endurtheil vom 14. Juni 1881. Entscheid. Bd. 7 S. 321.

§§. 1, 8, 11, 15 Gesetz vom 2. Juli 1875 (G.-S. S. 561).

Unter den Begriff der „Bebauung“ bezw. eines „Neubau's“ im Sinne der §§. 1, 11., des Gesetzes vom 2. Juli 1875 fällt nicht nur der Bau von Gebäuden, sondern vielmehr die Herstellung von baulichen Anlagen jeder Art, insbesondere auch die Anlegung von Mauern oder Zäunen.

Bei der Ertheilung der Genehmigung zu einem derartigen „Neubau“ auf einem bisher unbebauten Grundstücke kann die Polizeibehörde dem Unternehmer die Verpflichtung auferlegen, den Bau wieder zu entfernen, bezw. bis auf die Fluchtlinie zurückzuverlegen, wenn die Strasse selbst nach Maassgabe der festgestellten Fluchtlinien regulirt wird. Eine derartige Bedingung ist nicht als eine solche anzusehen, welche in unzulässiger Weise den Vortheil der betreffenden Stadtgemeinde bezweckt.

Pflicht zur Herstellung von Anlagen, welche im gesundheits- und sittenpolizeilichen Interesse erforderlich sind.

Endurtheil vom 2. Juli 1879. Entscheid. Bd. 7 S. 389.

§§. 59 60, Kreisordnung vom 13. Dezember 1872, bezw. 19. März 1881.

Gewerbetreibende, welche auf den thatsächlich in ihrem Besitze befindlichen und ihrem Geschäftsbetriebe dienenden Grundstücken Menschen beschäftigen und versammeln, sind auf polizeiliche Anordnung zur Herstellung derjenigen Anstalten verpflichtet, welche durch den Betrieb des Gewerbes im gesundheits- und sittenpolizeilichen Interesse erforderlich werden.

Versagung des Baukonsenses in Fällen, in denen derselbe überhaupt nicht erforderlich ist.

Endurtheil vom 19. September 1881. Entscheid. Bd. 8 S. 311.

§. 155 Zuständigkeitsgesetz vom 26. Juli 1876 (G.-S. S. 297).

Die durch §. 155 des Zuständigkeitsgesetzes vom 26. Juli 1876 gegebene Klage im Verwaltungsstreitverfahren findet in denjenigen Fällen, in denen der Baukonsens für eine Anlage nachgesucht, aber versagt ist, für welche es eines solchen überhaupt nicht bedarf, nicht statt, weil durch eine polizeiliche Verfügung, welche sich darauf beschränkt, einen gesetzlich nicht vorgeschriebenen Baukonsens zu versagen, subjektive Rechte nicht verletzt werden, und es daher an der wesentlichsten Voraussetzung für die Klage im Verwaltungsstreitverfahren fehlt.

Gesetzgebung.

Oesterreich-Ungarn. Gesetzentwurf, betr. die Erhöhung des mit dem Finanzsetze für das Jahr 1882 bewilligten ausserordentlichen Kredites für den Bau der Arlbergbahn.

Dem Abgeordnetenbause von der österreichischen Regierung zur Berathung vorgelegt (No. 591 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen).

Der nach dem Finanzgesetz für das Jahr 1882 mit 5 500 000 Gulden bewilligte Kredit für den Bau der Arlbergbahn hat sich als nicht ausreichend erwiesen und soll auf 7 500 000 Gulden erhöht werden.

Italien. Königliches Dekret vom 20. September 1882, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Monza nach Besana di Brianza.

(Veröffentlicht in der Gazz. Uff. vom 8. November 1882.)

Die Konzession für Bau und Betrieb der Bahn von Monza nach Besana di Brianza wird der Gemeinde Besana übertragen. In Gemässheit des Gesetzes vom 29. Juli 1879 liefert der Staat einen Zuschuss von $\frac{6}{10}$ der im Ganzen auf 1 886 365 Lire (92 900 Lire für das Kilometer) veranschlagten Baukosten. Die Zahlung des Staatszuschusses erfolgt vom Jahre 1892 ab in 5 Jahresraten.

Königliches Dekret vom 22. Oktober 1882, betreffend Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Bologna über Budrio nach Porto Maggiore mit Abzweigung von Trebbo nach Medicina und Massalombarda.

(Veröffentlicht in der Gazz. Uff. vom 2. Dezember 1882.)

Bau und Betrieb der genannten Bahnen wird der Provinz Bologna konzessionirt. Der Staat übernimmt in Gemässheit des Gesetzes vom 29. Juli 1879 $\frac{6}{10}$ der Herstellungskosten, welche im Ganzen auf 7 372 788 Lire (84 520 Lire für das Kilometer der Hauptbahn und 75 957 Lire für das Kilometer der Zweigbahn) berechnet sind, leistet also einen Beitrag von 4 445 943 Lire, welcher in 7 Jahresraten von 1892 ab zahlbar ist.

Königliches Dekret vom 12. Juli 1882, betreffend den Bau und Betrieb einer Lokalbahn von Fossano über Mondovi nach Ceva (Provinz Cuneo).

(Veröffentlicht im Giornale del Genio civile 1882 No. 9—10.)

Die Konzession für den Bau und Betrieb der genannten Bahn wird einem aus den Gemeinden Fossano, Mondovi und Ceva gebildeten Konsortium ertheilt. Die Bahn muss binnen 3 Jahren, vom Datum der Konzession ab gerechnet, vollendet sein. Zu den im Ganzen auf 1 268 122 Lire (52 220 Lire für das Kilometer) berechneten Herstellungskosten leistet der Staat in Gemässheit des Gesetzes vom 29. Juli 1879 einen Zuschuss von 760 873 Lire, welcher in 4 Jahresraten vom Jahre 1892 ab zahlbar ist. Für die Anlage der Bahn wird auf Strecken von zusammen ungefähr 17 km Länge die Nationalstrasse benutzt, wofür das Konsortium einen besonderen Kanon von jährlich 400 Lire zu entrichten hat.

Frankreich. Gesetzentwurf, betreffend die Reorganisation der mit Wahrnehmung der Staatsaufsicht über den Eisenbahnbetrieb beauftragten Behörden.

(Dem Abgeordnetenbause von dem Abgeordneten Baron de Jauzé am 20. November 1882 vorgelegt. Drucksache No. 1394. Docum. parlam. (Chambre) Décembre S. 2 546 ff.)

Nach der Absicht des Gesetzentwurfs soll die Aufsicht über den Eisenbahnbetrieb in letzter Instanz dem Handelsminister (anstatt des Ministers der öffentlichen Arbeiten) übertragen werden. Die zur Zeit diese Geschäfte wahrnehmenden Beamten des Corps des ponts et chaussées et des mines sind binnen 3 Monaten zu entlassen, und eine neue Kategorie von besonders ausgebildeten Eisenbahnaufsichtsbeamten tritt an ihre Stelle. Diese neuen Beamten sollen vor allen Dingen gänzlich unabhängig sein von den grossen Privatbahnen.

Bücherschau.

Besprechungen.

Franz Woas, Regierungsbaumeister. Repertorium der Journal-Literatur der Eisenbahntechnik. Berlin. Verlag von Julius Springer 1882. Preis 5 Mark.

Die verhältnissmässig reiche Literatur über Eisenbahntechnik in zahlreichen Journalen, Monographien und Lehrbüchern hat von jeher die Herstellung von Repertorien erwünscht gemacht, welche den Eisenbahn-Fachmännern ermöglicht, in Betreff der Entwicklung der Eisenbahntechnik „auf dem Laufenden“ zu bleiben, und denselben im einzelnen Falle das Auffinden geeigneten Belehrungsmaterials erleichtert. Unter derartigen Uebersichten über die betreffende Literatur sind in neuerer Zeit für Deutschland besonders die Journal- und Bücherschau in der Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hannover und die von dem Verein für Eisenbahnkunde in Berlin herausgegebenen „Mittheilungen aus der Tagesliteratur des Eisenbahnwesens“ zu erwähnen. Zu diesen gesellt sich nunmehr das Repertorium von Woas, welches in dem erschienenen ersten Band die einschlägige Literatur aus den Journalen der Jahre 1880 und 1881 umfasst. Dasselbe ordnet den Stoff nach 5 Hauptgruppen: 1. die Eisenbahnsysteme, 2. der Eisenbahnbau, 3. die Eisenbahn-Betriebsausrüstung, 4. die Bahnerhaltung, 5. der Eisenbahnbetrieb, und in diesen Hauptgruppen nach entsprechenden Unterabtheilungen. Die verschiedenen Aufsätze werden im Allgemeinen nur mit ihrem Titel angeführt und ersparen daher demjenigen, der sich im einzelnen Falle über die vorhandene Literatur orientiren will, meistens nicht das Aufsuchen und Durchlesen der Aufsätze selbst. Um dem in der Vorrede ausgesprochenen Programm, dass das Repertorium „Alles, was an Journal-Literatur im Laufe des Jahres in deutscher, französischer und englischer Sprache erscheint“, sammeln und zusammenstellen soll, ganz zu entsprechen, würde die Ausdehnung auf eine weitere Anzahl von Zeitschriften, namentlich französische und englische, erforderlich sein, da mehrere nicht unwichtige derselben bisher unberücksichtigt geblieben sind.

Der Verfasser bemerkt in der Vorrede, dass ihm bei seiner Arbeit die von dem Verein für Eisenbahnkunde herausgegebenen „Mittheilungen“ von besonderem Werth gewesen seien und dass letztere das vorliegende Repertorium entbehrlich gemacht haben würden, wenn in denselben nicht das „ziemlich systemlos aufgespeicherte Material als ein ungehobener Schatz läge.“ Die Ansicht, dass die „Mittheilungen“ systemlos geordnet seien, erscheint unbegründet, da die Eintheilung des technischen Materials derselben unter 8 Hauptgruppen (1. Bahnprojekte, 2. Eisenbahnbau mit acht Unterabtheilungen, 3. Betriebsmittel, 4. Werkstattseinrichtungen, 5. Betrieb und Verkehr, 6. Bau-, Betriebs- und Werkstatts-Materialien, 7. Telegraphie und Signalwesen, 8. Sekundärbahnen und aussergewöhnliche Bahnsysteme) nicht minder angemessen ist und ebenfalls ein schnelles Auffinden der einschlägigen Literatur ermöglicht. Die Frage, ob eines der beiden Repertorien das andere entbehrlich macht, wird dahin zu beantworten sein, dass dieselben verschiedene Zwecke verfolgen und dass daher beide recht wohl neben einander bestehen können. Die „Mittheilungen“, welche sich nicht nur auf die Journal-Literatur, sondern auch auf die neu erschienenen Bücher beziehen, sind durch ihr in etwa zweimonatlichen Zwischenräumen erfolgreiches Erscheinen, sowie durch die kurze Inhaltsangabe der einzelnen Aufsätze etc., theilweise unter Beifügung einer Kritik, wodurch dem Suchenden ein genaues Durchlesen der Aufsätze etc. selbst im Allgemeinen erspart wird, noch mehr geeignet, die Eisenbahn-Fachmänner in Betreff der Literatur „auf dem Laufenden“ zu erhalten, als das Repertorium von Woas, welches erst nach Abschluss eines grösseren Zeitraum (im vorliegenden Falle nach 2 Jahren, in Zukunft nach einem Jahre) erfolgen Publikationen zusammenfasst. Während so die „Mittheilungen“ mehr für das Tagesbedürfniss berechnet sind, legt das Woas'sche Repertorium den Schwerpunkt auf den Ueberblick über einen grösseren Zeitabschnitt und kann im Allgemeinen als eine dankenswerthe Bereicherung der Eisenbahn-Literatur bezeichnet und empfohlen werden.

— g —

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.** 31^e année. (Exercice 1879). Paris.
Bohlmann, O. Die Praxis in Expropriationssachen. Berlin 1882. M 5,00.
Bolaffio, L. Le principali riforme del nuovo Codice di commercio. Verona 1882. Lire 2,00.
Brömel. Bericht über die Verhandlungen des XX. Kongresses der Volkswirthe im September 1882. Berlin 1882.

- Cohn, G.** Volkswirtschaftliche Aufsätze. Stuttgart 1882.
- Des Rotours.** Discours prononcés aux séances de la Chambre des députés des 6 et 12 juin 1882 dans la discussion du projet de loi tendant à assurer l'exploitation provisoire de diverses lignes de chemins de fer construites ou rachetées par l'État et non concédées. Paris 1882.
- Frantz & Dannenberg.** Hüttenmännisches Wörterbuch, Verzeichniss und Erklärung der beim Hüttenbetrieb vorkommenden technischen Ausdrücke. Lieferung 1 und 2. Leipzig 1882.
- Guttman, S.** Leitfaden der Nationalökonomie. Berlin 1882. *M* 1,00.
- Handelsgesetzgebung,** die des Deutschen Reiches. Leipzig 1883. 6. Aufl. *M* 2,60.
- Jacquin.** Étude sur les chemins de fer des Pays-Bas. II. Edition. Paris 1882.
- Marteau, A.** Le chemin de fer du St. Gothard et son influence au point de vue des intérêts français. Paris 1882.
- Metter, H.** Leitfaden zur Vorbereitung für das Examen zum Subalternbeamten im Staatseisenbahndienst. Stralsund 1882. 2. Aufl. *M* 2,00.
- Ministero dei lavori pubblici.** Progetti di leggi, decreti reali a ministeriali, circolari e disposizioni importanti, relativi al ministero dei lavori pubblici (7 marzo 1878 — 2 ottobre 1882). Roma 1882.
- Molta.** Versuch einer Gotthardbahn-Litteratur von 1844 bis 1882. Basel 1882.
- Poor, H. V.** Manual of the railroads of the United States for 1882. New-York 1882. \$ 5,00.
- Schober, H.** Die Volkswirtschaftslehre. Leipzig 1882. 3 Aufl. *M* 3,00.
- Stern, R.** Grundriss für Vorlesungen über Nationalökonomie. Wien 1883. *M* 2,50.
- Uhland.** Die Woolfschen und Compound-Dampfmaschinen. Leipzig 1882.
- Winkler.** Vorträge über Eisenbahnbau. III. Aufl. Heft 2. (Die Weichen und Kreuzungen.) Prag 1883.
- Züller.** Der Panamakanal. Stuttgart 1882.

Zeitschriften.

Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

XI. Band. Heft 9. 1. November 1882.

Inhalt: Internationale Elektrizitäts-Ausstellung in München. Ueber Personenwagen schnellfahrender Züge. Verschlussvorrichtungen für Weichen. Sicherheitspuffer für Personenwagen. Ochwadtscher Druck- und Vakuummesser. Scharnberger's Wagen-Achskisten-Unterteil. Kupferplattirte Eisen- und Stahlbleche. Feueranzeigeanparate. Die königlich preussischen Versuchs-Anstalten zu Berlin. Mineral- und Metallproduktion Grossbritanniens. Ueber Drahtseilbahnen. Die Montanindustrie im Laurium. Ausstellung in Nürnberg. Roheisenproduktion in Deutschland. Technische Hochschule in Darmstadt.

Heft 10. 15. November 1882.

Inhalt: Internationale Elektrizitäts-Ausstellung in München. Ausstellung in Nürnberg. Verein für Eisenbahnkunde. (Erinnerung an das 40jährige Bestehen des Vereins. Projekt zur Verbindung des Atlantischen mit dem Stillen Ozean.) Dampfswagen, System Rowan.

Heft 11. 1. Dezember 1882.

Inhalt: Schutzmittel des Eisens. Dampf-Omnibus. Separationsverfahren. Drehung und Hebung des Kreuzbergsdenkmals in Berlin. Withworth'sches oder metrisches

Gewindesystem. Trocknen und Trocknungs-Einrichtungen. Elektrische Beleuchtungsversuche. Münchener Ausstellung. Qualitätsprüfung für Eisen und Stahl. Neubeschaffung von Betriebsmitteln bei den preussischen Staatsbahnen. Dr. Künzel's Phosphorbronze. Preussische Staatsbahnen. Eisenbahnunfälle. Weserbrücke. Französische Eisenbahnen. Roheisenproduktion in Deutschland. Lieferungsstempel; Stapellauf. Zement aus Hochofenschlacke. Länge und Tiefe englischer Kohlenwerke. Schiffsbau in England 1881.

Heft 12. 15. Dezember 1882.

Inhalt: Elektrische Uhren und Berliner Stadtbahn. Vortheile der Hipp'schen Zeitindikatoren. Selbstthätige Bremse für Eisenbahnwagen. Elektrische Grubenbahn in Potschappel. Mechanischer Eisenbahnwaggonschieber, System W. Schmidt. Kosten der elektrischen Uhren von Hipp. Anwendung der Elektrizität bei Uhren. Schlauchmundstück. Direktionen und Betriebsämter der preussischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1883 ab. Institution of Naval Architects XXIII. Jahresversammlung. (Panzerschiffe und moderne Geschütze. Revision des Schiffsvermessungsgesetzes. Ladelinien für Handelsdampfer und Segelschiffe. Materialien des Schiffbaues. Stabilitätskurven. Verhältnisskurven für Metazentra. Dreifache Expansionsmaschinen.) Spiraleinlagen in Siederohre. Elektrotechnik. (Theorie der Akkumulatoren. Störungen durch Erdströme.) Deutschlands Eisenexport. Deutschlands Bergwerks-, Salinen- und Hüttenproduktion 1881. Eisenbahnausstellung in Wien. Eisensteinerze auf der Insel Elba. Kohlenexport nach Italien. Transport eines Backsteingebäudes.

Annales des ponts et chaussées. Paris.

Oktober 1882.

Inhalt: Étude sur la stabilité des ponts métalliques en arc. Rapport fait au nom de la commission chargée d'examiner le frein à air comprimé de M. Wenger. Application aux marchés passés par les grandes compagnies de chemins de fer, l'administration des chemins de fer exploités par l'État et le Ministre des travaux publics, pour les fournitures de rails et petit matériel de la voie courante.

Bayerische Verkehrsblätter. München.

No. 9 u. 10. Oktober 1882. Historische Rückblicke auf die Entwicklung der elektrischen Telegraphie in Bayern. Grössere Eisenbahnunfälle und Betriebsstörungen. Zur Frage der Einführung einer betriebstechnischen Kontrolle bei den deutschen Eisenbahnen. Mittheilungen über fremde Bahnen.

No. 11. November 1882. Historischer Rückblick auf die Entwicklung der elektrischen Telegraphie in Bayern. Betriebsausgaben der bayerischen Staatseisenbahnen im Vergleiche mit denjenigen der pfälzischen Eisenbahnen. Die Frage der Einführung einer betriebstechnischen Kontrolle bei den deutschen Eisenbahnen.

Bulletin du ministère des travaux publics. Paris.

Oktober 1882.

Inhalt: Répertoire des lois et décrets pour le 2^e trimestre de 1882. Réorganisation de la direction générale des chemins de fer. Commission instituée pour résoudre les questions relatives aux chemins de fer. Recettes de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général pendant le premier semestre des années 1882 et 1881. Allemagne (Emploi du produit net des chemins de fer de l'État prussien. Les tarifs de chemins de fer et le système naturel). Angleterre (Situation financière et résultats d'exploitation des chemins de fer en 1881. Accidents sur les chemins de fer de 1847 à 1880).

Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie. Wien.

Die **No. 123** bis **144** (vom 24. Oktober bis 18. Dezember 1882) enthalten ausser den offiziellen Bekanntmachungen und den Mittheilungen über In- und Ausland nachstehende Aufsätze etc.:

(No. 124:) Unfälle auf den österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1881. (No. 125:) Eisenbahnverkehr im Monat September 1882 und Vergleich der Einnahmen in den ersten neun Monaten 1882 mit jenen der gleichen Periode 1881. (No. 127 u. 128:) Protokoll über die Verhandlungen des der k. k. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien beigegebenen Staatseisenbahnrates. (No. 136:) Der neue Gütertarif für die westlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen. (No. 137:) Eisenbahnverkehr im Monat Oktober 1882 und Vergleich der Einnahmen in den ersten zehn Monaten 1882 mit jenen der gleichen Periode 1881. (No. 138:) Die Wiener Eisenbahnschule. (No. 141:) Rheumatismus und Krankenkasse. (No. 142:) Zur Geschichte der früheren preussischen Eisenbahngesetzgebung.

Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung. Wien.

- No. 43.** 22. Oktober 1882. Der Eisenbahnverkehr in den ersten 8 Monaten 1882. Ueber die Grundzüge und Systeme des Eisenbahnrechts. (No. 43, 44, 45, 46, 47.) Zur Frage des Maschinenbetriebes auf Tramways.
- No. 44.** 29. Oktober 1882. Die Uniformirung der österreichischen Eisenbahnbeamten. Das Eisenbahnwesen auf der Triester Ausstellung.
- No. 45.** 5. November 1882. Die Eisenbahnverbindungen Triests. Der Staatseisenbahnrat. (No. 45 u. 46). Kritische Betrachtungen über Eisenbahn-Streckensignale.
- No. 46.** 12. November 1882. Der Staatsbahnvertrag. Aus dem Staatseisenbahnrathe.
- No. 47.** 19. November 1882. Eine Statistik der Güterbewegung. Das Patentrecht.
- No. 48.** 26. November 1882, Die Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte. Das Patentrecht.
- No. 49.** 3. Dezember 1882. Eine elektrische Eisenbahn in Wien. Das Statut und der Lehrplan der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte.
- No. 50.** 10. Dezember 1882. Der Kanaltunnel. Die Eröffnung der Eisenbahn-Fortbildungsschule. Trambahn in Nantes.
- No. 51.** 17. Dezember 1882. Eine wunde Stelle bei den mit Sprengringen befestigten Tyres. Resumé über die elektrische Ausstellung in München und die daselbst ausgestellte neue elektrische Blockirung. Die Eröffnung der zweiten Schmalspurbahn Sachsens.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Band XIX. Heft 6.

Inhalt: Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen (Preisvertheilung). Hötélung der Libau-Romny-Eisenbahn. Der eiserne Oberbau auf den braunschweigischen Bahnen. Herstellung zweckmässiger, billiger und dauerhafter Fussböden in Eisenbahn-Reparatur-Werkstätten. Sicherheitsvorrichtung bei Weichen, System Moritz Pollitzer. Patentirter Funkenfänger für Lokomotiven (System Petzold). Exzenterwinkelmesser für Lokomotiven mit Gegenkurbeln von Hantschke. Ueber Federmanometer. Untersuchung über die Kosten der Unterhaltung des Oberbaues auf den deutschen Bahnen nach der Vereinsstatistik pro 1878/80 mit Hülfe

der Methode der kleinsten Quadrate. Bremsenkuppelung für Eisenbahnwagen. Patentirte Waschoilette mit aufklappbarem Becken und selbstthätigem Zu- und Abfluss für Büreaus, Eisenbahnwagen, Kloseträume. Bericht über die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Ergänzungsheft.

Inhalt: Befestigung von Schienen auf eisernen Querschwellen. Die neuen Schlafwagen der Comp. internationale des wagonslits in Paris, gebaut in der Waggonfabrik Jos. Rathgeber in München. Oberbau mit Kunststein-Pyramiden für Wertgeleise, konstruirt vom Hafenaufsichtsrath Kaiser in Wilhelmshaven. Dampfomnibus, System Krauss. Achsbüchse für die Normalwagenachse, modificirtes System Dietz. Apparat zum Abschneiden der Druckköpfe an Dampfcylindern. Bohrknarre mit selbstthätigem Vorschub, Patent der Kalker Werkzeugmaschinen-Fabrik Breuer, Schumacher & Comp. Schmierapparat für bewegliche Maschinenteile. Elektrischer Kontaktapparat zur Kontrolle der Fahrgeschwindigkeit auf Eisenbahnen, System Schellens. Jul. Eduard Heppe's Universalbilletschalter mit selbstthätiger Klassenabtheilung und Verbesserung des Retourbilletsystems mit zugfreier Schalterkommunikation, Billettkommode und raumsparendem Schrank für Fahrkarten. Henzel's Patenthebelwaage für Eisenbahnfahrzeuge ohne Geleisunterbrechung. Ueber Dilatation eiserner Eisenbahnbrücken. Umbau von Lokomotiven der Griazi-Zarizynr Eisenbahn. Laternenstütze für Personenwagen mit Endperrons und Interkommunikation. Die Wülfel-Döhrener Strassenbahn und der zweitheilige eiserne Langschwellenoberbau für Strassenbahnen. Ueber zentrale Signal- und Weichenanlagen mit namentlicher Berücksichtigung der hierbei zur Verwendung gekommenen Transmissionen zwischen Stellapparat und Weichenzungen und zwar: 1. das Gasrohrgestänge; 2. die Drahtzugtransmission; 3. das Kugelgestänge, Patent Zimmermann.

Railroad-Gazette. New-York.

No. 42. 20. Oktober 1882.

Inhalt: Papers on painting. Atlantic grain receipts. The elevated Railroad damages decision. Twelve-wheeled locomotive for the Central Pacific Railroad. Report of the Georgia Railroad Commission.

No. 43. 27. Oktober 1882.

Inhalt: American rail consumption. Advance in West-bound rates. Report of the Georgia Railroad Commission. The Vermont Railroad case. Steam jet pump or fire extinguisher for locomotives. The future of Mexican railroad and mining enterprises. New passenger and freight station in Cincinnati.

No. 44. 3. November 1882.

Inhalt: The sale of the New-York, Chicago and St. Louis. A standard freight car truck. El Paso to Chihuahua. Passenger train service in London. Railway building and its methods.

No. 45. 10. November 1882.

Inhalt: The education of engineers. Tests of passenger locomotives on the Boston & Albany. Ready mixed or prepared ground colors in railway paint shops. Webb's improved axle-box or radial truck. Dynagraph diagrams.

No. 46. 17. November 1882.

Inhalt: Effect of free canals on railroad traffic. The New-York penal code on railroads. The speed of fast trains in Europe and America. Brown's tramway locomotive. The Massachusetts Railroad Commission on discriminating rates. Railroads and commerce in Yucatan.

No. 47. 24. November 1882.

Inhalt: The Canada Southern lease. Automatic freight car couplers. The St. Paul Railroad war. English experts on the New-York, Pennsylvania und Ohio. Engine and mechanism for operating turn-tables. Report on automatic draw-bars.

No. 48. 1. Dezember 1882.

Inhalt: Some facts in the early history of the Pennsylvania Railroad. The St. Paul Railroad war and its effect on stocks. The New-York, Lake Erie & Western. Effects of war rates on traffic. Railroad wars and the prices of commodities. The aggressive policy of the Milwaukee & St. Paul. Holt's pipe connections between locomotive and tender.

No. 49. 8. Dezember 1882.

Inhalt: The car-coupling problem. Dividing territory. High-pressure steam in locomotives. Union of the Michigan Central and the Canada Southern. The late Wm. S. Hudson. The Kinzua viaduct. National exposition of Railway appliances. The weight and number of pieces of a locomotive and tender in detail.

Revue générale des chemins de fer. Paris.**No. 4.** Oktober 1882.

Inhalt: Note sur les locomotives construites pour les chemins de fer français de 1878 à 1881. Note sur l'état actuel de la pose de la voie en Angleterre. Étude sur les chemins de fer des Pays-Bas. Statistique (Longueur des chemins de fer de l'Europe au 31 Décembre 1881 et accroissement de longueur en 1881. Des chemins de fer de l'Inde anglaise pour l'année 1881). Chronique.

No. 5. November 1882.

Inhalt: Les nouveaux ateliers de la compagnie du chemin de fer du Nord, à Hellemmes-Lille, pour la réparation des locomotives et du matériel roulant. Notes sur la construction des locomotives. Conférence internationale d'experts pour l'unité technique des chemins de fer. Statistique: (Résumé de la statistique de l'Union des chemins de fer allemands pour l'exercice 1880). Chronique.

Sekundärbahn-Zeitung. Siegen.

No. 44. 1. November 1882. Die Drahtseil-Eisenbahn und Drahtseil-Tramway von Assmannshausen auf den Niederwald. Feuerlose Lokomotiven. Das System der Sekundärzüge.

No. 45. 8. November 1882. Zur Frage der Dampfstrassenbahnen. Die elektrische Grubenbahn in Zaukeroda.

No. 46. 15. November 1882. Wer baut in Preussen noch Sekundärbahnen? Dampf-Omnibus, System Krauss. Neue Projekte.

No. 47. 22. November 1882. Die Bergbahn Rohrschach-Heiden. Zur Geschichte des Dampfagens. Der Belpaire'sche Dampfagen.

No. 48. 29. November 1882. Strassenbahn von Station Wülfel nach der Wollwäscherei in Döhren bei Hannover. Weichenstellvorrichtung von der Lokomotive aus. Trambahnsystem Měkarski.

No. 49. 6. Dezember 1882. (No. 49, 50, 51 u. 52:) Vergleichung der Anlagekosten verschiedenspuriger Sekundärbahnen. Die Bestimmung des Aufwandes an Zugkraft bei Eisenbahnzügen. Münster-Rheda-Lippstadt oder Münster-Rheda-Paderborn?

No. 50. 13. Dezember 1882. Zur Spurweitenfrage.

No. 51. 20. Dezember 1882. Die Frage des Maschinenbetriebs auf Tramways.

No. 52. 27. Dezember 1882. Strassenbahnen.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin.

Die Nummern 85 bis 100 (vom 3. November 1882 bis 27. Dezember 1882) enthalten ausser den regelmässigen Nachrichten aus dem Deutschen Reich, Oesterreich-Ungarn etc., Präjudizien, offiziellen Anzeigen und dgl. nachstehende Abhandlungen:

(No. 85:) Die Beschlüsse der internationalen Konferenz zu Bern. Die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg. (No. 85 u. 86:) Die englische Parlamentsenquôte, betreffend Eisenbahn Fahrgelder und Frachten. (No. 85:) Die Situation der französischen Eisenbahnen am 31. Dezember 1881. (No. 86:) Ueber die Verwendung von Güterzugslokomotiven zu Personenzügen. Der Güter- und Personentarif der österreichischen westlichen Staatsbahnen im Staats-Eisenbahnrathe. Königlich Sächsische Staatseisenbahnen (Geschäftsbericht für 1881). Eisenbahnbauten Rumäniens. (No. 87:) Die Einrichtung von Marken-Sparkassen in den Werkstätten, auf Arbeitsplätzen, Bahnhöfen etc. unserer Eisenbahnen. Trambahnbetrieb mit komprimierter Luft. Gotthardbahn und Gotthardtunnel. (No. 88:) Zur internationalen Konferenz, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen. Gleichnamige Stationen. Eisenbahn-Strecken-Signale. Neue Durchgangsbahnen in Nordamerika. Zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes in der Schweiz. Gotthardbahn. Die Euphratthalbahn. (No. 89:) Ueber die Verwendung von Güterzugslokomotiven zu Personenzügen. Direkte Bahn Calais-Marseille. (No. 90 u. 91:) Die Vorlesungen über Eisenbahnwesen an der Berliner Universität. (No. 90:) Bemerkungen über die dienstliche Stellung der Telegraphentechniker bei den Königl. Preussischen Staatsbahnen. (No. 90 u. 92:) Gesetzesvorlagen und Motivenbericht über den Vertrag der österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft mit der ungarischen Regierung. Donau-Elbe-Kanal. (No. 91:) Ueber Bremsen und Bremspersonal bei Eisenbahnzügen. Gefahren der oberirdischen Leitungen in Städten. Bahneröffnungen in Ungarn. (No. 91, 92:) Die Eröffnungsfeier der Pinolinie. (No. 92:) Die Eisenbahnfrage in Frankreich. Eisenbahnen im Harz. Telegraphen in den Niederlanden. Niederländisch-indische Staatsbahnen. Die amerikanische Gesellschaft der Wagenbaumeister. (No. 93:) Uebersicht der vom 1. April bezw. 1. Oktober 1883 ab in Aussicht genommenen Eisenbahn-Direktions- und Betriebsamtsbezirke der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung. Französische Urtheile über die Gotthardbahn. Zur Eisenbahnfrage in Frankreich. Gefahren starker elektrischer Ströme. (No. 94:) Der Werthstempel bei Lieferungsverträgen für die Staatsbehörden. Betriebsvertrag der Niederländischen Süd-Ostbahn. (No. 95:) Die Betriebsicherheit der Eisenbahnen mit Rücksicht auf die bestimmenden Faktoren derselben. (No. 96:) Die Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte in Wien. Die Eisenbahnen im Dienste der Post. Dänische Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. (No. 97:) Stimmen aus Belgien und Frankreich über den Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Blitzzug der internationalen Schlafwagengesellschaft. Lokomotivkessel-Explosionen. Oberhessische Eisenbahnen. Dänische Staatsbahnen auf Seeland. Haftpflicht der Eisenbahnen in Russland und der Schweiz. (No. 98, 99 u. 100:) Beschlüsse der am 25. November abgehaltenen General-Konferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen (No. 98:) Zur Einrichtung der Groschenmarken-Sparkassen in den Maschinen- etc. Werkstätten, auf Bahnhöfen etc. Die elektrische Beleuchtung auf dem Bahnhofe zu Strassburg. (No. 99:) Ein elektrischer Sturm-Ein- und Ausfuhr von aus Deutschland kommenden Thieren und thierischen Produkten nach bezw. durch die Niederlande. (No. 100:) Sekundärbahnen und Sekundärbahnprojekte in Schleswig-Holstein. Russische Grenzbahnen im Osten. Verlängerung des italienischen Staatseisenbahnbetriebes.

Folgende, das Eisenbahnwesen u. s. w. betreffende Aufsätze befinden sich in nachstehenden Zeitschriften:

Allgemeine Bauzeitung. Wien.

Heft 1. 1883. Das Aufnahmsgebäude der k. k. priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Budapest.

Archiv für Post und Telegraphie. Berlin.

No. 22. November 1882. Verkehrswege und Verkehrsmittel in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika. Der Stand der Arbeiten an der Arlbergbahn. Die Marienburg-Thorner Eisenbahn.

Centralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

No. 45. 11. November 1882. Ergebnisse der elektrischen Beleuchtung des Bahnhofes in Strassburg i./E.

No. 47, 48, 49, 50, 51, 52. 25. November, 3., 9., 16., 23. u. 30. Dezember 1882. Der Bau der Arlbergbahn und des Arlbergtunnels. (No. 47:) Eisenbahnbau in Brasilien.

No. 50. 16. Dezember 1882. Amerikanische Hochbahnen.

No. 52. 30. Dezember 1882. Temperaturbeobachtungen im Gotthardtunnel.

Der Civil-Ingenieur. Leipzig.

Heft 6. Ueber die Beurtheilung der Dampfmaschinen.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

No. 86. 28. Oktober 1882. Ueber Einheitsweichen.

No. 88. 4. November 1882. Eiserne Querschwellen, System Dunas.

No. 90 u. 92. 11. u. 18. November 1882. Das Projekt der Brücke über den Firth of Forth bei Queensferry. Nochmals die Einheitsweiche.

No. 95. 29. November 1882. Beitrag zur Frage der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes.

No. 96. 2. Dezember 1882. Die Berner internationale Konferenz zur Herbeiführung technischer Einheit im Eisenbahnwesen.

L'Économiste. Paris.

No. 43. 28. Oktober 1882. Le mouvement économique aux États Unis: les chemins de fer. Les chemins de fer de l'Inde en 1881.

No. 44. 4. November 1882. Les chemins de fer et le mouvement commercial dans les Indes anglaises en 1881. La mission Flatters et le chemins de fer trans-saharien.

No. 45. 11. November 1882. Les dix milliards du plan Freycinet: Nécessité d'un retour au bon sens.

No. 47. 25. November 1882. Les grands travaux publics et les déclarations ministérielles.

No. 49. 9. Dezember 1882. Les tarifs pour marchandises sur les chemins de fer en France et en Angleterre.

No. 50. 16. Dezember 1882. Les chemins de fer aux États Unis. Les tarifs des chemins de fer de l'État.

Die Eisenbahn. Zürich.

No. 17. 28. Oktober. Zahnradbahnen.

No. 18. 4. November 1882. Die Einführung des Systems der Sekundärzüge auf Normalbahnen mit schwachem Personenverkehr.

No. 19. 11. November 1882. Technische Einheit im Eisenbahnwesen.

No. 22. 2. Dezember 1882. Ueber Beheizung der Eisenbahnwagen.

No. 23. 9. Dezember 1882. Die Lokalbahnen in den Niederlanden verglichen mit den neuesten Lokalbahnprojekten im Kanton Appenzell.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

Heft XI. November 1882. Anwendung des elektrischen Lichtes im Eisenbahnbetriebe.

Engineering. London.

No. 878. 27. Oktober 1882. Thomas's roof for Railway wagons. Burall's Railway coupling.

No. 879. 3. November 1882. Passenger locomotive for the Niederschlesisch-Märkische Railway.

No. 880. 10. November 1882. Traction engines. Railway progress in Queensland.

No. 882. 24. November 1882. The Haarlem river bridge. Continuous brakes.

No. 883. 1. Dezember 1882. On the manufacture of steel rails with brown coal of Teplitz.

No. 884. 8. Dezember 1882. Compound portable engine. Compound semi-fixed engine. The Haarlem River bridge. Private bills for session 1883.

No. 885. 15. Dezember 1882. The Hudson river tunnel.

Journal of the Association of Engineering Societies. Boston.

Oktober 1882. Chicago cable roads.

Journal des chemins de fer. Paris.

No. 44. 4. November 1882. La compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, et la réforme des tarifs. Situation et recettes de nos chemins de fer d'intérêt général.

No. 45. 11. November 1882. Les budget de 1883. La réforme des tarifs.

No. 46. 18. November 1882. La politique financière de la France.

No. 47. 25. November 1882. Discours de M. le Ministre des travaux publics. Le budget extraordinaire de 1883. Revenus probables de l'exercice 1882. (Orléans, Est, Ouest, Midi.) La construction par l'État. Chemins autrichiens.

No. 48. 2. Dezember 1882. Le discours de M. Hérisson. La question des chemins de fer et M. Léon Say.

No. 49. 9. Dezember 1882. Une équivoque. L'exploitation des chemins de fer de l'État en 1881. La réforme des tarifs proposée par la compagnie de l'Est.

No. 50. 16. Dezember 1882. L'exécution des grands travaux et les finances de la France.

Monitore delle strade ferrate. Torino.

No. 43. 25. Oktober 1882. Gli accidenti ferroviarii di Hugstetten, di West London Junction e di Spuyten Duyoil.

No. 44. 1. November 1882. I lavori pubblici in Italia dal 1878 al 1882. Il consorzio di mutuo soccorso tra gli agenti delle ferrovie dell'Alta Italia. La sicurezza dei treni sulle ferrovie Olandesi e Svizzere.

No. 45. 8. November 1882. Ancora sull'esercizio ferroviario in Francia. La ferrovia da Calais a Marsiglio.

No. 47, 48 u. 49. 22. u. 29. November, 6. Dezember 1882. Le strade ferrate italiane nel 1881. (N. 47:) La ferrovia Novara-Pino.

No. 49. 6. Dezember 1882. Ferrovia da Bologna a Porto Maggiore. La questione ferroviaria in Francia.

The Railway News and Joint stock Journal. London.

- No. 983.** 4. November 1882. The „Edinburgh Review“ on the ruin of our Railways. (No. 983 u. 984.) Irish Railways: Their capital, receipts and expenditure.
- No. 984.** 11. November 1882. The passenger tariff of Belgian Railways.
- No. 985.** 18. November 1882. The Railway system of Germany. State ownership of Railways. Fuel for Indian Railway.
- No. 986.** 25. November 1882. The Erie canal and its tolls. The „Western Union“ and „Elevated Railway“ defeats. Railways in the Australian colonies.
- No. 987.** 2. Dezember 1882. The channel tunnel and its New „Allies“. The coal production of the United States. Italian Railways.
- No. 988.** 9. Dezember 1882. Railways in 1882. Railways in Prussia. Japanese Railways and „Express“ companies. The state purchase of Irish Railways.

Revue commerciale et juridique des chemins de fer etc. Bruxelles.

- 1. Lieferung.** 8. November 1882. L'uniformité technique en matière de chemins de fer.
- 2. Lieferung.** 15. November 1882. Le service des marchandises sur les chemins de fer de l'Amérique. La question des femmes dans l'administration. Projet de législation internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer.
- 3. Lieferung.** 1. Dezember 1882. Le chemin de fer de l'Arberg.

Wochenblatt für Architekten und Ingenieure. Berlin.

- No. 94 u. 96.** 24. November u. 1. Dezember 1882. Ueber die Geschwindigkeitsmessungen.
- No. 97.** 5. Dezember 1882. Zu den Vorlesungen für höhere Staatseisenbahnbeamte.
- No. 98.** 8. Dezember 1882. Beitrag zur Berechnung des Güterverkehrs von Nebenbahnen.
- No. 100.** 15. Dezember 1882. Zur Stellung der technischen Eisenbahn-Direktoren.

Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien

- No. 43.** 28. Oktober 1882. Versuch, die Dauer der Eisenbahnschienen aus der Tyresabnutzung zu bestimmen. Die Brücke über den Firth of Forth.
- No. 45.** 11. November 1882. Schnellbremse. (Konstruktion Lössl & Gassebner.)

Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hannover. Hannover.

Heft 4. Die Gotthardbahn. Der Ausbau des Gotthardtunnels.

Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.

Heft X. bis XII. Ueber Sicherheitsvorrichtungen auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.

Zeitschrift für Baukunde. München.

Band V. Heft 4. Die neueren Projekte für eine Wiener Stadtbahn.

Zeitschrift für Lokomotivführer. Nordstemmen.

Band V. Heft 6. Die Leistung der Lokomotive. Radreifenbefestigung für Eisenbahnfahrwerke.

Die englische Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre.

Auf Grund der amtlichen Publikationen erörtert

von

Gustav Cohn.

VII.

Die Tarifbeschwerden.*)

Die eminente Bedeutung des Tarifwesens für die ganze Eisenbahnfrage brauche ich wohl nicht mehr hervorzuheben. Dieses ist in meinen „Untersuchungen“ schon dadurch auf das Deutlichste geschehen, dass die volle Hälfte des kritischen Theils (S. 271—581) sich mit den „Preisen der englischen Eisenbahngesellschaften“ beschäftigt. Das umfangreichste Blaubuchmaterial, das aus einer Untersuchung über Eisenbahnsachen bis dahin hervorgegangen, war dasjenige der königlichen Kommission zur Untersuchung der Tarife von 1865, die im Jahre 1867 ihren Bericht erstattete.***) Auch der Untersuchungs-Ausschuss der beiden Häuser des Parlaments, niedergesetzt im Jahre 1872 aus Anlass der fortschreitenden Verschmelzungen, musste sich aus der Natur der Dinge heraus den Tarifen zuwenden.***) Jetzt aber, in den beiden Jahren 1881 und 1882, hat das Unterhaus durch seinen Ausschuss neuerdings dieselbe Angelegenheit in die Hand genommen und dabei eine Fruchtbarkeit entwickelt, welche die kgl. Kommission von

*) Aus Rücksicht auf eine möglichst einfache Anordnung des Stoffes für den Abdruck dieser Erörterungen in dem „Archiv“ habe ich, wofür ich um Entschuldigung bitten muss, der logischen Korrektheit einiges vergeben und die jetzt folgenden Abschnitte den vorausgegangenen koordinirt; während die folgenden Abschnitte alle oder doch grösstentheils nur Unterabtheilungen der einen Tariffrage sind.

**) I, 308.

***) Ueber die analogen Erscheinungen in Frankreich Waddington's Bericht an die Kammer der Abgeordneten vom 7. Mai 1880 im Archiv f. Eisenb. 1880. S. 150 ff., sowie fernere Dokumente im Archiv 1881, 35; 1882, 135 ff., 367 ff., u. a. République française 31. Okt. 1880 (Archiv 1881, 35) über die Willkürherrschaft der Eisenbahnverwaltungen vermöge der Tarife. Ueber Amerika vergl. Dr. von der Leyen im Archiv f. E. 1880, S. 1—17. 1881, 237 ff., besonders 277.

1865—1867 fast noch übertrifft. Es ist dieses doppelt merkwürdig, weil von Parlaments-Ausschüssen selten so eingehende Arbeiten geleistet worden sind, wie denn bei Niedersetzung der kgl. Kommission im Jahre 1865 der damalige Schatzkanzler Gladstone vor dem Unterhause erklärte, „die Ermittlung der Thatsachen sei eine so schwierige und langwierige Arbeit, dass die Regierung sie den Mitgliedern des Hauses nicht zumuthen könne.“ Dieses Mal hat das dennoch ein Ausschuss des Unterhauses geleistet, zusammengesetzt allerdings aus der ungewöhnlichen Zahl von 27 Mitgliedern, während die kgl. Kommission von 1865 blos aus 16 Mitgliedern, der vereinigte Ausschuss der beiden Häuser vom Jahre 1872 blos aus 12 Mitgliedern bestand.

Anlass zu solch erneuter Arbeit kann in der That nicht gefehlt haben, wenn man sich daran erinnert, dass alle „Empfehlungen“ der kgl. Tarif-Kommission von 1865 ebenso im Sande verliefen,*) wie die Empfehlungen der kgl. Unfall-Kommission von 1874—1877. Das Handelsamt reichte dem Ausschusse von 1872 ein Memorandum darüber ein und bei jeder der „Recommendations“ von 1867 (mit wenigen Ausnahmen) stand das fatale „Nothing done“ — Nichts gethan.**). Dabei entsinnt man sich, wie sehr die in der Kommission von 1865—1867 vorherrschenden Anschauungen der parlamentarischen Eisenbahndoctrin entsprachen.

Von den Arbeiten der Jahre 1872—1873 wissen wir,***) dass der Ausschussbericht theilweise einen bemerkenswerthen kritisch-skeptischen Charakter trug (zumal da zwei Mitglieder des vorausgegangenen konservativen Ministeriums darin sassen, die — wenigstens als zeitweilige Mitglieder der Opposition — sich für das Staatsbahnsystem aussprachen), dass aber der darauf gerichtete Inhalt des Berichtes von 1872 an dem Tarifwesen nichts Wesentliches zu ändern wusste†) und der Kern des Gesetzes von 1873 in dem provisorisch geschaffenen Eisenbahntribunal (*Railway-Commissioners*) bestand, das zunächst auf 5 Jahre niedergesetzt, nach deren Ablauf entsprechend prolongirt wurde. Mr. Ward Hunt, eines der beiden erwähnten konservativen Ausschussmitglieder, sagte bei Berathung der Bill im Unterhause am 27. Februar 1873 in einer längeren Rede von diesem neuen Tribunal: wo die Interessen des Publikums und der Eisenbahngesellschaften identisch sind, da brauchen wir kein Tribunal; wo sie sich widersprechen, da wird das Tribunal nicht wagen einzugreifen,

*) Am 13. Mai 1874 schrieb der damalige Vertreter des *Railway Department* im *Board of Trade* an mich: „Die Aussagen vor der kgl. Kommission 1865—1866 kann man noch heute als eine getreue Schilderung der Verkehrseinrichtungen, der Tarife u. s. w. annehmen.“ II, 82.

***) I, 316.

***) I, 319—361.

†) II, 542—553.

weil der Aufschrei der davon betroffenen Eisenbahnverwaltungen so gross sein würde, dass es mit den Vollmachten der *Commissioners* bald zu Ende wäre; indessen soll auch dieses Experiment gemacht werden, damit man sich um so schneller überzeuge, dass alle die Experimente vergeblich sind; dieses aber wird wohl das letzte sein; von Tag zu Tag wächst die Ueberzeugung, dass der Staat die Eisenbahnen übernehmen muss.

Wirklich wurde der neueste Ausschuss von 1881—1882 gleichzeitig damit betraut, die Wirkungen des Tribunals von 1873 zu untersuchen.

Es soll nun im Folgenden unsere Aufgabe sein, diese Dinge zu betrachten. Und zwar wollen wir zuvörderst die einzelnen Arten der Tarifbeschwerden sowie die Mängel des dafür bestehenden Rechtsschutzes ins Auge fassen; alsdann die Reformvorschläge des neuesten Parlaments-Ausschusses von 1881—1882, welcher das Material dieser Klagen hervorgerufen hat; endlich in systematischer Ordnung auf Grund dieses Materials den Gegenstand erörtern, wobei die Bemerkung nicht unterdrückt werden kann, welche schon in meinen „Untersuchungen“ sich hie und da als ein Seufzer hervorwagte: dass es allein eine Arbeit ist, die scheinbar geordneten Aktenstücke der *Reports* zu einer wirklichen logischen Ordnung zurückzuführen, dass vollends der Rohstoff, aus welchem sie hervorgegangen, ein spröder Stoff für systematische Behandlung ist, und dass daher diejenigen gar harte Ansprüche erheben, welche unmittelbar aus diesem Urwalde das helle Sonnenlicht eines geschlossenen Systems und gesicherter Lehrsätze durch eine einzige Hand wollen hervorgezaubert sehen.

Also zuerst die Arten der Beschwerden.

1.

Schon in meiner früheren Schrift ist darauf hingewiesen, dass in der englischen Eisenbahnpolitik die „Freiheit“ im Sinne der mythologischen Tradition niemals bestanden hat, dass sich dieses namentlich auch in der gesetzgeberischen Behandlung der Tarifsätze gezeigt hat. Es ist ein Irrthum, welcher die Unwiderlegbarkeit alter Vorurtheile beweist, wenn in Waddington's Bericht über die französischen Eisenbahntarifverhältnisse behauptet wird: „von Tarifrfragen hat sich bis jetzt die englische Regierung im Allgemeinen fern gehalten.“*) Auch die Aussage des englischen Juristen Hunter, Professor am Londoner University College, über die ersten Anfänge der den Konzessionen einverleibten Tarifmaxima geht nicht weit genug zurück, wenn sie mit den *Private Acts* für die Liverpool-Manchester-Bahn und die kleinen Bahnen, die ihr vorangingen, beginnt;**)

*) Archiv f. Eisenb. 1880, 161.

**) Evid. 1881 qu. 5 ff. Der Fragsteller Mr. Barclay meint, das System der gesetzlichen Wegezölle sei zuerst eingeführt bei den *Tramroads*, d. h. den Bahnen ohne Lokomotive, und Hunter bejaht es.

in Wahrheit liegt hier eine historische Kontinuität vor, welche ununterbrochen in die Wegegesetzgebung der Kanäle und der Landstrassen zurückreicht, sich bei den Gasbeleuchtungs-, Wasserwerks-, Docks-, Telegraphen-Konzessionen wiederfindet, wie ich an seinem Orte gezeigt habe.

Das Prinzip der Maxima steht unerschütterlich fest, es ist aber in der technischen Ausführung durch den schwerfälligen und der Konsequenz entbehrenden Apparat der *Private Bill legislation* des Parlaments und seiner Ausschüsse, zumal bei dem bekannten Verhältniss des Parlaments zu den Eisenbahnen, hinter den Bedürfnissen der Eisenbahnpolitik zurückgeblieben.*) Wegen mangelhafter Spezialisierung und träger Weite sind regelmässig, aber nicht immer,**) die Maxima von Hause aus ohne praktische Bedeutung für die Beschränkung der wirklichen Tarifsätze, und durch die Willkür in den „*Terminals*“ (Stationskosten) werden sie, soweit es sich um die Gütertarife handelt, illusorisch gemacht. In einzelnen und zwar sehr wichtigen Fällen sind doch die Maxima wirksam herabgesetzt worden für die Personentarife (namentlich bei der grössten der englischen Bahngesellschaften, der London and North Western). Seit 1845 hat sich das Parlament ausdrücklich in jeder Eisenbahnkonzession das Recht vorbehalten, die Maxima zu revidiren; in mehreren *Special Acts* ist neben dem allgemeinen Rechte des Parlaments***) zudem ein besonderes Recht des Handelsamts, ohne Zuthun des Parlaments die Tarifmaxima bei Erreichung einer gewissen Dividende zu revidiren, ausbedungen worden. Aber vorgeblich technische, wesentlich politische Schwierigkeiten haben die Handhabung solchen Rechtes gehindert.†)

So stand es oder steht es nach den früher ermittelten Thatsachen.

Was man jetzt an Klagen vorbringt, ist vorherrschend das Alte. Wenn der neueste Ausschussbericht in seiner Einleitung sagt, die Klagen und Angaben seien dieses Mal theilweise ganz dieselben gewesen, wie vor der kgl. Kommission von 1865 und dem vereinigten Ausschusse von 1872:

*) Schon am 20. März 1845 wurde eine Anregung zu energischer Handhabung der Maxima im Unterhause gemacht und zum Gegenstande der Debatte erhoben, wobei Sir Rob. Peel das non-interference vertrat.

***) II, 498, 541. I, 336—337.

***) Das allgemeine gesetzliche Recht zur Tarifkontrolle, das bei dem Parlament ruht, neuerdings im Zeugenverhör des Juristen Hunter als bestehend anerkannt Evid. 1881 qu. 469—470: „*all private Acts are prepared with a special sanction that they are to be subject to future acts dealing with railways.*“ Indessen „*it would require an extremely strong case to justify interference.*“ Bis dieser „*ausserordentlich dringende*“ Anlass eintritt, schlummert das Recht fort.

†) Irrige Ansicht hierüber in den Verhandlungen des Deutschen Handelstages vom Oktober des Jahres 1874 S. 20: der behauptete Gegensatz der englischen Maximaltarife zur preussischen Gesetzgebung treffend widerlegt ebenda S. 22 (Perrot), S. 23 (Brömel), S. 24 (Alex. Meyer).

so trifft das gleich für diesen ersten Punkt zu. Nur dass die Entwicklung des Verkehrs zum Theil anderes Material hervorgebracht hat.

Zahlreiche Zeugnisse liegen dafür vor, dass die Eisenbahngesellschaften in vielen Fällen für die Güterbeförderung Frachtsätze verlangen, welche bedeutend über die ihnen auferlegten Maxima hinausgehen,*) zumal für Artikel des landwirthschaftlichen Bedarfs und der landwirthschaftlichen Produktion, wie Dünger, Hopfen, Milch, Gemüse u. s. w. Die Eisenbahngesellschaften erwidern: das sei unrichtig, weil man bei den Beschwerden nicht den Zuschlag für die „*Terminals*“ hinzurechne zu den bloss für die Beförderung auf den Schienen auferlegten Maximalsätzen, also den Entgelt für die Stationskosten bei Absendung und Ankunft der Güter übersehe. Auch treffen selbst mit Berücksichtigung dieses Moments nach ihrer Behauptung die Klagen nur für einen kleinen Theil ihres Gesamtverkehrs zu, die grosse Masse desselben halte sich einschliesslich der Stationskosten innerhalb des Maximums.

Von untergeordnetem Interesse ist es für jeden, dessen Aufgabe es nicht ist, inmitten dieser Zustände praktisch einzugreifen, die Wirrniss zu lösen, welche sich an die Entstehung und Fortentwicklung der Tarifmaxima auf den englischen Bahnen knüpft. Ich erinnere nur kurz an die Verwicklung, welche ihren Ursprung hat in der Anlehnung der ersten englischen Eisenbahn-Konzessionen an die Kanalbau-Konzessionen**) und an die falsche technische Vorstellung, dass es sich auch bei dem neuen Verkehrsmittel um eine „freie Strasse“ handle. Daher ein Konglomerat von Tarifmaximis für Benutzung der Strasse, für Stellung der Zugkraft, für Stellung der Wagen.***) Kaum zu wiederholen brauche ich, dass nach der Feier der goldenen Hochzeit des Schienenwegs mit der Lokomotive nicht bloss die Technik, sondern auch eine der Technik folgende Gesetzgebung beruhigt auf diese Fehltritte der Jugend sollte zurückblicken dürfen, — wenn politische Instanzen und Gewalten vorhanden wären, die nothwendige gesetzliche Ordnung herzustellen. Indessen bis zur Stunde dauert der Zustand fort, dass die ökonomische Trennung jener Leistungen, welche die Zweckmässigkeit der Technik längst vereint hat,****) in der ge-

*) Aus den mannigfaltigen Kontroversen, welche die Folge einer Gesetzgebung sind, die mit dem Leben nicht Schritt hält, erwähne ich die Frage, ob eine Gesellschaft das Recht hat, für Beförderung der Milch mit dem Personenzuge Frachtsätze zu erheben, welche die Maxima überschreiten, um dessentwillen, weil sie mehr als die „*reasonable facilities*“ gewährt hat oder nicht. Vgl. Evid. 1881 Prof. Hunter qu. 226—229.

**) Evid. 1881 qu. 826: *it is never stated in their Acts that they are bound to build Stations?* — No.

***) Ein Beispiel, wie das heute noch ausgebeutet wird, bietet die *Great North of Scotland* Evid. 1881 qu. 638—643.

****) Daran erinnert heute vom Standpunkte des Eisenbahninteresses, in verkehrter Weise,

gesetzlichen Behandlung die nothwendigen Bestandtheile des Tarifsatzes auseinander fallen lässt und thatsächlich das Tarifmaximum für den Güterverkehr illusorisch macht, weil derjenige Bestandtheil, welcher die verschiedenen Stationskosten darstellt, ausserhalb der gesetzlichen Behandlung fällt oder zum mindesten in einem ganz unklaren Rechtszustande schwebt. Als Frachtführer haben die Eisenbahngesellschaften die Stationen, Lager Räume, Kräne errichtet, sie haben die Sorge für Einladung und Ausladung, für Zufuhr und Abfuhr der Güter übernommen. Sind nun schon diese einzelnen Arten der „*Terminals*“ sehr verschieden, ruht manche davon, wie Zufuhr und Abfuhr, theilweise noch heute — im Widerspruche mit der technischen Konsequenz — in fremden Unternehmerhänden statt in denen der Bahngesellschaften, während die Stationskosten im engeren Sinne durchaus und allgemein den Eisenbahngesellschaften zufallen, durch deren Anstalten bestritten werden: so ist vollends jede Klarheit des Rechts getrübt durch eine schwankende Praxis des konzessionirenden Gesetzgebers, welche einmal „billige Entschädigung“ ausdrücklich zugesteht (freilich ohne das Maass des Billigen zu begrenzen), ein andermal davon gar nicht redet.*)

Der Ausschuss von 1872, welcher sich mehr durch elegische Zweifel als durch Muth zu einer positiven Maassregel vor seinen Vorgängern auszeichnete, daher auch die wirksame Handhabung der Tarifkontrolle beanstandete, machte die bezeichnende Bemerkung, es sei gerade so viel Grund vorhanden, für die *Terminals* ein Maximum von Parlamentswegen aufzuerlegen wie für die übrigen Bestandtheile des Transports, und „das wäre auch wirklich geschehen, wenn man seiner Zeit (anno 1826!) vorausgesehen

Sir Edw. Watkin Evid. 1881 qu. 538—9, 550. Er sagt u. a.: „*railway companies are not compelled to do those cartage services*“ und daher „*they may charge what they think right.*“ Seine geringe Gesetzeskenntniss beweist dieses Mitglied des Ausschusses durch Evid. qu. 465—66, 1896—98.

*) Daneben existiren bis zur Stunde Fälle, in denen die in den Anfängen des Eisenbahnwesens erlassenen und heute noch in Kraft stehenden *Private Acts* diejenige veraltete Vorschrift der Maxima enthalten, welche bloss die Wegegelder — also die Entgelte für Benutzung des Bahnkörpers — begrenzen, für die Beförderung aber, ähnlich wie es Regel für die *Terminals* auch jetzt noch ist, bloss eine „billige“ Entschädigung festsetzen, ohne sie ziffermässig zu beschränken. So die *Midland* und die *South Eastern* in ihren ältesten Konzessionen. Hunter Evid. 1881 qu. 15 ff., qu. 291—301, 312—315. Diese Unordnung hätte nicht bloss, falls ein Gesetz dazu erforderlich gewesen wäre, längst beseitigt sein sollen; in der That liegt die gesetzliche Vollmacht zur Tarifkontrolle überhaupt und namentlich bei jeder Gelegenheit vor, da eine Eisenbahngesellschaft neue Befugnisse nachsucht. Vgl. Evid. 1881 qu. 375—376. Einzelnes, aber Unzureichendes giebt Prof. Hunter in seiner Aussage, ohne die Sache tiefer zu fassen. Es ist der englische Jurist, welcher im Auftrage gewisser Interessenten *ad hoc* einige ältere *Acts* studirt hat und mit dieser Gelehrsamkeit die Staatsmänner des Ausschusses in Bewunderung versetzt.

hätte, dass jede Eisenbahngesellschaft den ganzen Transport auf ihrer Bahn ausschliesslich besorgen würde.“

Nun hat das Gesetz von 1873 (clause 15) der *Railway-Commission*, welche es schuf, Vollmacht gegeben, im Falle eines Streites zu entscheiden, was „billige“ Entschädigung für die *Terminals* sein soll. Doch diese Vorschrift, sagt der neueste Ausschussbericht, wird nur da wirksam, wo ein Streit anhängig gemacht ist, bloss für den individuellen Fall und um den Preis eines kostspieligen Prozessverfahrens.*) Sie hat nicht die Klagen darüber beseitigt, dass die *Terminals* unmässig sind und dass ihre ungetrennte Vermischung mit den Meilensätzen es dem Publikum ganz unmöglich macht, die gezahlten Frachtsätze mit dem gesetzlichen Maximum zu vergleichen.

Ausnahmsweise ist es in der That vorgekommen, dass bei einer oder einigen Eisenbahngesellschaften für grosse Theile ihrer Bahn überhaupt kein Tarifmaximum in die *Act* gesetzt worden ist.**). Ein Beweis für die Nachlässigkeit, welche bei den bekannten Formen der parlamentarischen Eisenbahnkonzessionen gelegentlich vorkommen kann, aber durchaus eine Anomalie, welche im Widerspruche mit der ganzen verwaltungsrechtlichen Ueberlieferung und Uebung steht, auch von dem letzten Ausschusse gerügt wird, weil es für den Schutz des Publikums nothwendig sei, dass in allen Fällen ein Maximalsatz vorgeschrieben werde.***)

2.

Die Klassifikation der Gütertarifmaxima theilt die Güter gewöhnlich in 4 bis 5 Klassen, deren Maxima von 5 bis 1 Penny *per ton* und *per mile* (verschieden nach den Klassen und verschieden in den einzelnen Konzessionen) normirt sind und ausnahmsweise für den Kohlentransport unter 1 Penny herabgehen. Die Klassifikation ist sehr unvollkommen und inkonsequent: zwischen den Bestimmungen der verschiedenen Eisenbahngesellschaften und den verschiedenen *special Acts* derselben Gesellschaft besteht keine einheitliche Ordnung. Fast jede Gesellschaft steht unter verschiedenen *Acts*, die sich auf die verschiedenen Theile ihres Netzes beziehen, und in einzelnen Fällen muss man auf mehr als fünfzig solcher *Acts* zurückgehen um die Maxima festzustellen, welche die Gesellschaft zu verlangen berechtigt ist. Obenein steht nur eine Anzahl der wirklich transportirten Waaren in den Konzessionen

*) Evid. 1881 qu. 56—60.

***) Beispiele für die grosse Verschiedenheit der Maxima auf den einzelnen Theilen derselben Bahn je nach deren Konzession theilt Hunter von der *South Eastern* Evid. 1881 q. 305—307 mit: die unterste Güterklasse hat abwechselnd $1\frac{1}{2}$ bis $2\frac{1}{2}$ d., die höchste 8 bis 5 d.

***) Report p. VIII.

sionen,*) und gewöhnlich heisst es, dass alle nicht ausdrücklich aufgeführten Gegenstände in die höchste Klasse gehören. Seit lange, wie man weiss,**) ist die unter den Gesellschaften selber eingeführte *Clearinghouse*-Klassifikation für die Gesetzgebung — leider vergebens — vorgeschlagen worden.

Es ist daher für den Geschäftsmann äusserst schwierig, im gegebenen Falle das gesetzliche Maximum herauszufinden: erst die Mannigfaltigkeit der Konzessionen für die verschiedenen Bahnstrecken, dann die Unsicherheit der Klassifikation, endlich jenes Ungewisse der *Terminals*.

Auch die durch Gesetz von 1873 nach den Vorschlägen des Ausschusses von 1872 verlangten Tarifbücher der Eisenbahnverwaltungen helfen dem Publikum wenig, um festzustellen, welches die von diesen erhobenen Frachtsätze sind. Regelmässig sind darin die verschiedenen Arten der Güter nicht spezifiziert, sondern bloss Klassensätze genannt; um aber zu wissen, welcher Klasse der fragliche Gegenstand angehört, muss man ein besonderes Buch nachschlagen; dazu dann zahlreiche Ausnahmen und Spezialtarife!

Dem neuesten Ausschusse erscheint es zweifelhaft, ob diese Tarifbücher, wie sie jetzt auf den Stationen gehalten werden, selbst mit Ergänzung des Klassifikationsbuches, den Vorschriften des Gesetzes von 1873 entsprechen. Es liegen aber sogar Aussagen vor, dass die Eisenbahnbeamten gelegentlich die Einsicht in beide Bücher verweigern. Andererseits sagen die Eisenbahndirektoren, dass die Geschäftsleute die Vorweisung der Bücher sehr selten verlangen, was bei der grossen Schwierigkeit, sich darin zurechtzufinden, nicht zu verwundern ist.

Ueberhaupt erklären die Eisenbahnverwaltungen: so lange es Konkurrenz zwischen verschiedenen Bahnen und Distrikten gebe, können die Frachtsätze unmöglich nach einem einfachen und gleichartigen System festgestellt werden; aber alle Schäden, die aus der Unsicherheit oder Verwickeltheit derselben erwachsen, lassen sich vermeiden, wenn die Interessenten nach der bereits bestehenden Sitte sich brieflich an die Bahnverwaltung um Auskunft wenden.***)

Um diese Sitte auch rechtlich zu schützen, ist bereits im Laufe der Session von 1882 in jede Eisenbahnbill die Vorschrift aufgenommen worden, dass die Eisenbahngesellschaft verpflichtet sei, bei Strafe genaue Auskunft zu erteilen.

*) Watkin sagt Evid. 1881 qu. 583: Die nicht aufgeführten Artikel sind weit grösser an Zahl als die aufgeführten.

***) I. 339.

***) Auf der *Great Northern* giebt es zehn Millionen Frachtsätze. Evid. 1881 qu. 596.

3.

Wenn die ebenerwähnten Beschwerden der Wiederhall alter Klagen*) sind, so tritt uns in der Unzufriedenheit mit den mannigfaltigen Differentialtarifen**) wenigstens insofern etwas Neues entgegen, als die grossartige Fortentwicklung des internationalen Verkehrs neuen Stoff dafür geliefert hat. Neben den bekannten Klagen, dass dieselbe Bahnverwaltung verschieden hohe Frachtsätze für zwei ähnliche Arten von Gütern erhebt, dass dieselbe Bahnverwaltung nach einem gemeinsamen Mittelpunkte von dem einen Hafen zu einem viel niedrigeren Satze Güter befördert als von dem andern Hafen, — sind jetzt zahlreiche Beschwerden erhoben worden darüber, dass ausländische Erzeugnisse zu viel niedrigeren Sätzen befördert werden als inländische unter gleichen Umständen, und dass die zum Export bestimmten Waaren bisweilen nach dem Verschiffungshafen zu wohlfeileren Sätzen befördert werden, als die gleichen Waaren nach demselben Hafen, wenn sie nicht zur Ausfuhr bestimmt sind. So wird beispielshalber ausländischer Hopfen von Boulogne über Folkestone nach London zum Satze von 17 sh. 6 p. *per ton* befördert, während die Fracht für Hopfen von Ashford auf derselben Eisenbahn nach London 35 sh. *per ton* beträgt. Das Fleisch von amerikanischem Rindvieh, in Glasgow geschlachtet, wird von hier bis London für 45 sh. *per ton* befördert, während die Fracht für Fleisch von heimischen Ochsen von Glasgow bis London 77 sh. beträgt. Manufakturwaaren von Manchester nach London, zum Export bestimmt, zahlen 25 sh. *per ton*, aber für London bestimmt 40 sh., und ähnlich in vielen andern Fällen. Der Frachtsatz für Rohbaumwolle ist von drei verschiedenen Häfen der Westküste nach Manchester der gleiche (9 sh. *per ton*) trotz höchst verschiedener Entfernung derselben (bis zum Dreifachen): nämlich für eine Entfernung von 87 *miles* von Barrow-in-Furness, von 50 *miles* von Fleetwood, endlich von 31 *miles* von Liverpool.

Das Publikum klagt heute, wie früher, darüber, dass durch diese Politik der Eisenbahnverwaltungen der Verkehr von seiner natürlichen Strasse abgelenkt wird, und dass ungebührlich hohe Frachten in den einen Fällen verlangt werden müssen, um jene ungebührlich niedrigen Sätze in anderen Fällen gewähren zu können.

Die Eisenbahnverwaltungen dagegen sagen: wenn die Güter in den fraglichen Fällen nicht zu solch niedrigen Frachten befördert würden, so würde der Verkehr einen anderen Weg suchen oder gar nicht möglich sein. Uebrigens schadeten die Differentialtarife dem Publikum nicht.

*) I. 339.

**) Aus den früheren Zuständen die Klagen II, 402—422; die Rechtfertigung II, 422—437.

4.

Es wird ferner darüber geklagt, dass die Frachtsätze gegenwärtig in vielen Fällen höher sind, als sie vor dem Jahre 1870 waren. In Folge der grossen Preissteigerung für Rohstoffe aller Art (besonders Kohlen und Eisen) sowie für Arbeitslöhne, welche im Jahre 1873 ihren Höhepunkt erreichte, machten die Eisenbahngesellschaften einen bedeutenden Aufschlag auf einen Theil ihrer Tarifsätze und sind bis zur Stunde bei demselben geblieben, obwohl die Preise von fraglichen Rohstoffen jetzt so niedrig sind, wie sie vor dem Jahre 1870 waren.

Besondere Klage haben die Fischer der Ostküste von Schottland geführt darüber, dass die Durchgangssätze für Fische nach den Zentralmärkten jetzt weit höher sind, als vor 30 Jahren. Im Jahre 1849 betrug die Fracht für Fische nach London 30 *shilling per ton*; gegenwärtig beträgt sie 148 sh. 4 d., nachdem zu verschiedenen Zeiten eine allmähliche Erhöhung eingetreten ist und zwar jeweilen im Gefolge der fortschreitenden Verschmelzungen verschiedener Bahnen, welche jetzt Theile der Caledonian bilden.

Zeugen von Forfarshire und von Cornwall haben dem Ausschusse mitgetheilt: die Frachten, welche jetzt für Fische und Vegetabilien verlangt werden, nehmen einen so bedeutenden Theil des erzielten Marktpreises fort, dass ein verhältnissmässig kleiner Rest für die Produzenten übrig bleibt, und wenn die Zufuhr sehr reichlich ist, so wird bisweilen der ganze Erlös durch die Transportkosten absorbirt. Dieselben Zeugen behaupten, dass eine Ermässigung dieser Frachtsätze im Interesse aller Theile läge: die Eisenbahngesellschaften würden in Folge des enorm gesteigerten Verkehrs gewinnen, die Produzenten und Konsumenten desgleichen.

Im Einzelnen, aber relativ zurücktretend, sind auch Klagen über Missstände des Passagierverkehrs gekommen: so über mangelhafte Zahl der Eisenbahnzüge mit dritter Klasse, über Differentialsätze solcher Art, dass hie und da ein höherer oder gleicher Satz für die kürzere Strecke verlangt wird wie für die längere Strecke auf derselben Bahn; dann darüber, dass im südlichen England die Passagiersätze gewöhnlich höher sind, als auf anderen englischen Bahnen.

5.

Gelegentlich ist die alte Kanalfrage wieder aufgetaucht, von welcher man in gewissem Sinne erwarten sollte, dass sie längst zu den Todten gelegt sei. Dass auch diese Seite des Eisenbahnwesens in England der Vergangenheit angehört und man irriger Weise in Deutschland davon

etwas für die Zukunft erwartete, habe ich ausführlich in meiner älteren Schrift nachgewiesen, um dann bei späterem Anlasse wiederholt zu betonen: wenn man von dem Kanalbau für Deutschland etwas hoffe, so habe man die Muster dazu nicht in England zu suchen; dort sei vielmehr im Zusammenhange mit der Entwicklung der Eisenbahnen und der Eisenbahnpolitik, im Zusammenhange mit dem regelmässig nichtöffentlichen Charakter der Kanäle, dieses Verkehrsmittel der alten Zeit von dem Verkehrsmittel der neuen Zeit erdrückt worden. Die neuerdings im Auftrage des Kgl. Preuss. Ministeriums unternommene Studienreise*) hat für diese Frage meine Darlegungen in ähnlicher Weise bestätigt, wie etliche Jahre vorher die anderen amtlichen Studienreisen zur Erkenntniß der privatökonomischen Einrichtungen der englischen Eisenbahnen wenigstens nichts an meinen Ergebnissen geändert haben.**)

Mit ganz unschuldigem Gesicht, als wenn es sich um etwas durchaus Neues handelte, sagt der Parlamentsausschuss von 1882: „Schwere Klagen sind erhoben worden von Geschäftsleuten und Kanalgesellschaften gegen Eisenbahngesellschaften, welche Kanäle besitzen oder beherrschen; es sind Fälle angeführt worden, wo Eisenbahngesellschaften, nachdem sie den Besitz oder die Herrschaft über einen Kanal erworben, aufgehört haben, ihn zu benutzen, oder ihn haben verfallen lassen, oder unsinnige Zölle verlangt haben, zumal bei Durchgangssätzen, — mit dem Erfolge, dass der Verkehr den Eisenbahnen zugewendet worden, auf denen höhere Frachten verlangt werden zum Schaden der Geschäftsleute und des Publikums.“

Der Bericht sagt kein Wort davon, dass schon am 11. März 1845***) im Hause der Lords eine Petition eingereicht worden ist, worin sich die Kanalgesellschaft des Birmingham-Kanal um Schutz an das Parlament wendet gegen „einen höchst unbilligen Angriff“ der Eisenbahnen; dass gleichzeitig mehrere ähnliche Petitionen von Kanalgesellschaften einliefen; dass der Parlamentsausschuss von 1846 sich damit eingehend beschäftigte und abermals der Parlamentsausschuss von 1853, zuletzt aber ganz besonders der vereinigte Ausschuss von 1872.

Wenn irgend etwas geeignet ist, recht deutlich zu zeigen, mit welchem unerschütterlichen Gleichmuth die entscheidenden Kreise die ganze

*) Die Wasserstrassen Nord-Europa's. Ergebnisse von im Auftrage des Herrn Kgl. Preuss. Ministers für öffentl. Arbeiten unternommenen Studienreisen von Max Maria Freih. von Weber. Leipzig 1881. Man vergleiche damit meine Untersuchungen I, 224 bis 227, 238—240, 272—281, 325—328; II, 343—356. Dazu meine Anzeige der Schrift M. M. v. Weber's in Conrad's Jahrb. für Nationalökonomie N. F. IV, 393.

**) Vgl. die Anzeige von Dr. von der Leyen in der Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht 1878 S. 595—605.

***) I, 225.

Misère der uns beschäftigenden Frage im Grunde hinzunehmen gewohnt sind, so ist es dieses Beispiel. Die Dinge gehen ihren Gang, dieselben Klagen kehren seit vierzig Jahren wieder, und wissentlich oder (noch schlimmer) unwissentlich werden die alten Geschichten als neue von den Untersuchungsbehörden dem Parlament vorgetragen. Jedesmal ohne ein Mittel der Abhilfe, und dieses Mal mit so leeren Händen wie je.

6.

Endlich die Mängel des Rechtsschutzes.

Die Geschäftsleute klagen und viele Zeugnisse bestätigen das: es ist nicht im Interesse irgend eines Geschäftsmannes, eine Eisenbahngesellschaft vor der neuen Kommission (1873) zu verklagen, welche bekanntlich niedergesetzt wurde, um diese Klagen zu erleichtern und womöglich allen sonstigen Beschwerden der englischen Eisenbahnpolitik abzuhefen. Als Gründe führen die Zeugen an: erstens, die Kosten des Klageverfahrens seien so gross, dass der Private besser thut, den Schaden, welchen ihm die Bahnverwaltung zugefügt hat, hinzunehmen; denn selbst wenn er seine Sache gewinnt, hat er in Folge der Gerichtskosten noch grösseren Schaden; zweitens, die Eisenbahngesellschaften treiben die Prozesse erfahrungsmässig so sehr durch alle Instanzen, wie es einem Privaten kaum je in den Sinn kommen würde; drittens, die Eisenbahnverwaltungen haben so viele Gelegenheiten, einem Geschäftsmanne Schwierigkeiten und Schaden zu bereiten, indem sie ihm die gewöhnlichen Erleichterungen des Verkehrs vorenthalten, dass dieser aus Furcht vor den mittelbaren Folgen sich scheut, die Eisenbahngesellschaft gerichtlich zu belangen.

Der Ausschuss fügt bestätigend hinzu, er habe aus den Zeugnissen die Ueberzeugung empfangen, dass die Geschäftsleute zu solchen Befürchtungen Grund haben, und die Betrachtung der relativen Stellung beider Parteien zeige offenbar, dass der pekuniäre Nachtheil für einen Geschäftsmann geringer ist, wenn er sich den ungebührlichen Forderungen oder Hintansetzungen einer Eisenbahnverwaltung ruhig unterwirft, statt sie vor dem neuen Tribunal zu verklagen.

Zum Belege wird ein besonders lehrreicher Fall angeführt. Die London, Chatham and Dover-Eisenbahngesellschaft führte im Jahre 1881 Hopfen von einer ihrer Stationen nach London zum Satze von 36 sh. 8 d., wogegen die Hopfenproduzenten behaupteten, dieser Satz sei — nach Abzug von 5 sh. für Abfuhr in London — noch um 13 sh. höher als das gesetzlich zugelassene Maximum. Jährlich transportirt diese Bahn 4000 tons Hopfen; die Ueberforderung, welche ihr vorgeworfen wird, macht also eine Summe von £ 2700 für jedes Jahr aus, und dementsprechend würde bei

einem Prozess die Bahngesellschaft sich bis aufs äusserste wehren, wogegen der auf den einzelnen Hopfenproduzenten kommende Theil der Ueberforderung viel zu gering ist, um irgend einen vorsichtigen Mann zu einem Prozesse zu verleiten.

Ueber den neuen Gerichtshof für Eisenbahnsachen (die *Railway Commissioners* des Gesetzes von 1873) speziell wird bemerkt:*)

Der Hauptzweck des Parlaments bei Errichtung eines besonderen Tribunals zur Klage gegen Eisenbahngesellschaften wegen Gesetzesverletzung war der, das Verfahren zu vereinfachen, abzukürzen und zu verwohlfeilern, zumal aber Appellationen über Thatfragen abzuschneiden. Durch das Gesetz von 1873 (*Railways Regulation Act*) wurde die Entscheidung des Tribunals über eine Frage der Stationskosten (*Terminals*) für endgiltig und inappellabel erklärt; in anderen Fällen wurde eine Berufung gestattet, aber nur über die Rechtsfrage. Nun haben sich angesichts der Praxis dieses neuen Gerichtshofes alle Theile beklagt: die Eisenbahngesellschaften darüber, dass selbiger den Appell in Rechtsfragen verhindert habe, indem er behauptete, dass nur eine Entscheidung von Thatfragen vorliege; das Publikum darüber, dass in äusserst zahlreichen Fällen die Eisenbahngesellschaften mit grossem Kostenaufwande die Durchführung der Erkenntnisse des Tribunals verhindert haben, indem sie „*want of jurisdiction*“ einwendeten: der Streit ist dann an die *Queen's Bench*, höher hinauf an die *Court of Appeal* und endlich an das Oberhaus gegangen. „Solch ein hingezogenes und kostspieliges Prozessverfahren vereitelt einen der Hauptzwecke des Parlaments den dieses bei Errichtung des Tribunals verfolgte.“

Aber wir fragen jetzt, ehe wir auf die hier wiedergegebenen Beschwerden eingehen, zuvörderst, was der neueste Parlamentsausschuss zu thun empfiehlt.

VIII.

Die Reformvorschläge des Parlamentsausschusses von 1881 und 1882 für das Tarifwesen und für dessen Rechtsschutz.

1.

Wenn, wie oben bemerkt, der neueste Ausschussbericht es rügt, dass in einzelnen Fällen das übliche Tarifmaximum bei der Eisenbahnkonzession vergessen worden ist, und wenn er es für nothwendig zum Schutze des Publikums erachtet, dass jedesmal ein Maximum vorgeschrieben werde: so unterlässt er doch, gleich seinen Vorgängern, auf eine zweckmässige und energische Durchführung des alten Grundsatzes zu dringen. War ja

*) *Draft Report* p. XLI.

der Ausschuss von 1872, welcher so deutlich die wachsende Uebermacht der Eisenbahngesellschaften geschildert, bei der Erörterung der dagegen etwa zu ergreifenden staatlichen Maassregeln und namentlich bei der Maassregel wirksamer Tarifmaxima vor einem Berge von Hindernissen stehen geblieben, die nicht sowohl in der Sache selbst, als in der politischen Situation und Tradition ihren Ursprung hatten. Der neue Ausschuss bringt uns nichts Neues. Auf diese Reformfrage geht er gar nicht näher ein: die mannigfaltigen Mittel der Tarifkontrolle hat der Bericht seiner Vorgänger von 1872 so eingehend zerpfückt, dass er mit einem später zu erwähnenden Wunsche darüber hinwegschlüpft. Es darf aber nicht vergessen werden, dass eben der Parlamentsbericht von 1872 im Handelsamt angefertigt ist, d. h. aus Farrer's Bereich hervorgegangen ist, in welchem seit vielen Jahren die unverhüllten Klagen über die Machtlosigkeit des Handelsamts*) gegenüber den grossen Eisenbahngesellschaften (selbst angesichts klarer Vollmachten des Gesetzes) mit dem theoretischen Kampfe gegen das ganze bestehende Privat-Eisenbahnsystem Hand in Hand gegangen sind.

Indessen wenigstens für die „*Terminals*“ soll etwas geschehen.

Die Eisenbahnerverwaltungen erklären, selbige seien von dem allerverschiedensten Charakter, und daher sei es unmöglich, ohne grosse Ungerechtigkeit, theils gegen das Publikum, theils gegen die Eisenbahnen, feste Sätze vorzuschreiben.

Hierauf bemerkt der Bericht: das Publikum würde wahrscheinlich durch Sicherheit der Sätze mehr gewinnen, als es durch Aufhören der bisherigen Mannigfaltigkeit verlieren würde. Die Eisenbahnen aber widerlegen sich selbst durch die Thatsache, dass sie in der Abrechnung des *Clearing House* über den gegenseitigen Durchgangsverkehr eine solche feste Skala der *Terminals* anwenden, davon ausgehend, dass die Fälle mit zu hohen und mit zu niedrigen Sätzen einander ausgleichen.

Manche Klagen kämen daher, dass die Geschäftsleute nicht hinreichend unterrichtet seien, weil sie oft grosse Mühe haben, einer Eisenbahnerverwaltung zu nahen und Auskunft zu erhalten. Es sei das Interesse aller Theile und das Recht des Publikums, dass die Geschäfte der Eisenbahngesellschaften nicht — gleich den Geschäften von Privatleuten — eine Sache des privaten Abkommens bleiben, um bekannt zu werden oder nicht, je nach dem Belieben der Privaten, sondern dass sie nebst Motiven aller Welt offengelegt werden.

Es soll daher das Parlament ein Gesetz erlassen, worin es vorschreibt, dass die „*Terminals*“ aller Art deutlich auf jeder Eisenbahnstation dem

*) II, 550.

Publikum mitgetheilt werden, damit dieses dann jederzeit vor dem Tribunal (*Railway Commissioners*) gemäss Sect. 15 der *Act* von 1873 die „Billigkeit“ der verlangten Sätze bestreiten kann.

Nach demjenigen, was wir bereits über die Wirksamkeit dieses Eisenbahntribunals gehört und über die Neigung der Geschäftsleute, gegen Eisenbahngesellschaften Prozesse zu führen (vor den alten Gerichtshöfen oder vor dem neuen) — haben wir von der Befolgung dieses Rathes wenig zu erwarten.

2.

Die weitere Frage, welchen Frachtsatz — innerhalb des Maximums — eine Bahngesellschaft für die eine Waarengattung mit Rücksicht auf eine verwandte Waarengattung unter ähnlichen Umständen zu erheben befugt sei, erklärt der Ausschuss als sehr schwierig. Die Eisenbahndirektoren behaupten, dass sie das Recht haben, jede Summe zu fordern, die das Maximum nicht überschreitet, und dabei trotz gleicher eigener Transportkosten einen viel höheren Satz für die eine Waarengattung als für die andere zu verlangen. Der eklatanteste Fall, in welchem sie diesen Grundsatz heute geltend machen, ist wohl der oben erwähnte, dass sie für Ochsenfleisch von Glasgow nach London zweierlei sehr verschiedene Frachtsätze haben, je nach der Art der Absender, ob es nämlich frisches Fleisch von amerikanischem Vieh oder von englischem Vieh ist.

In wohlbekannter Weise wiederholen heute die englischen Eisenbahndirektoren, dass sie für die Festsetzung dieser verschiedenen Sätze (man nennt sie jetzt in England regelmässig „*Preferential rates*“, vielleicht eine treffendere Bezeichnung als die übliche deutsche „Differentialtarife“, die übrigens auch in England vorkommt) kein anderes leitendes Prinzip kennen als die Erwägung, „was der Verkehr tragen kann“ (*as the traffic will bear*), mit Berücksichtigung der vorhandenen Konkurrenz anderer Strassen oder anderer Märkte: also jedesmal so viel, als sie bekommen können. Wobei abermals, wie früher, die Unmöglichkeit einer genauen Kostenberechnung für den einzelnen Transport behauptet wird; nur dass man versichert, es werden niemals Güter zu einer Schaden bringenden Fracht befördert, selbst die niedrigsten Sätze, die man zulässt, bringen einen Gewinn über die Betriebskosten, wobei freilich für das Anlagekapital nichts in Rechnung gestellt ist.

Die Klageführenden haben nun diesmal weniger als früher von dem Traumgebilde der „gleichen Meilensätze“ geredet, aber sie wünschen an Stelle des willkürlichen Grundsatzes der Eisenbahnverwaltungen ein „verständliches Prinzip“: sie beschwerten sich wie 1865—1866 und 1872 als

Vertreter der günstiger gelegenen Produktions- und Handelsplätze über die ihnen bereitete Konkurrenz vermöge der niedrigen Eisenbahnfrachten.

Einen neuen Standpunkt gegenüber den älteren Kommissionen und Ausschüssen vermag auch in dieser Hinsicht der neue Ausschuss nicht zu finden. Theilweise reproduzirt er den Parlamentsbericht von 1872, welcher sich seinerseits auf die kgl. Kommission von 1865—1867 berief.

Die erweiterte Konkurrenz von Produktionsbezirken, Häfen u. s. w. soweit sie in den nationalen Grenzen bleibt, scheint er unbedingt für eine Wohlthat anzusehen; dieselbe Erweiterung der Konkurrenz, sobald sie über die nationalen Grenzen hinausgeht, wie es namentlich neuerdings geschehen, scheint ihn denn doch etwas stutzig zu machen (denn kein Mensch ist gründlicher national gesinnt als der Engländer): aber die etwaigen Bedenken werden an eine andere Instanz gewiesen, von welcher ihnen kaum die Lösung kommen wird.

Im Wesentlichen lasse ich hier den Bericht selber sprechen.

Ohne die Konkurrenz, welche die Eisenbahnen durch niedrige Frachten ins Feld führen, würden die Gewerbe einen viel mehr lokalen Charakter haben und der Produzent, welcher dem Markte am nächsten wäre, würde den grössten Gewinn machen. Für das Publikum (soll heissen: für die Konsumenten der betreffenden Waaren und die jetzt dem Markte genäherten Produzenten) kann die erweiterte Konkurrenz nicht anders als vortheilhaft sein. Dass den Zuckerraffineuren von Greenock die gleichen Absatzmärkte geöffnet werden wie den Londoner Raffineuren, muss den ersteren, obschon es den letzteren beschwerlich fallen mag, vortheilhaft sein und kann den Käufern nicht unvortheilhaft sein. Wenn man die 39 hauptsächlichen Städte in England, nach welchen Zucker gesandt wird, zusammenstellt, so findet man, dass sie im Durchschnitt 292 englische Meilen von Greenock entfernt sind, von London aber bloss 150 Meilen. Die Frachtsätze, je von Greenock nach diesen Städten und von London, sind gleichwohl ungefähr dieselben, so dass für die weitere Entfernung von Greenock durchschnittlich 1,09 Penny für die Meile, von London 2,18 Penny für die Meile gezahlt wird. Also der Zucker von Greenock wird für dieselbe Fracht doppelt so weit befördert als der Zucker von London: dieses befähigt Greenock, auf den Märkten jener 39 Städte mit London zu konkurriren; und darüber beklagen sich die Londoner Raffineure, indem sie verlangen, dass entweder die Fracht für die längere Entfernung erhöht oder die Fracht für die kürzere Strecke erniedrigt werden soll.

Wollte man diesem Verlangen entsprechen, so würde man einen Theil jener Märkte für Greenock verschliessen und die nördlichen Eisenbahnlinien eines bedeutenden Theils ihres Verkehrs berauben, um denselben den südlichen Bahnen zu geben und den Londoner Raffineuren ein fakti-

sches Monopol zu ertheilen. Ein solches Verfahren erscheint weder gerecht noch billig.

Auf die internationale Konkurrenz weisen die folgenden Beschwerden.

Die Landwirthe beklagen sich darüber, dass die von dem Auslande importirten Landbauerzeugnisse eine Prämie gegenüber den inländischen Erzeugnissen erhalten durch den wohlfeileren Frachtsatz. Fremdes Korn und Fleisch wird von Liverpool nach London für niedrigere Frachtsätze befördert als das englische Korn und Fleisch. Amerikanisches Rindvieh wird von Glasgow nach London für weniger Fracht transportirt als schottisches Rindvieh; das in Newcastle vom Auslande hereingebrachte Vieh wird landeinwärts wohlfeiler befördert als das in Northumberland und Durham gezüchtete Vieh. Fremdes Obst, Gemüse, Hopfen wird von Boulogne nach London für weniger Fracht befördert als dieselben Produkte von Ashford oder Sittingbourne.

Desgleichen klagen aus den Kreisen der Industriellen die Drahtfabrikanten, dass belgischer Draht und ähnliche Waaren von Belgien nach Birmingham zu niedrigerem Frachtsatze gebracht werden als dieselben Waaren von Birmingham nach London. Fabrikanten von Chemikalien klagen, dass die Kohle, welche sie verbrauchen, höhere Fracht zahlen muss als die Kohle, welche bei ihren Fabriken vorbei nach Liverpool geht zum Export für die Fabriken ihrer ausländischen Konkurrenten. Die Industriestadt Bradford beklagt sich, dass der Ausfuhrhandel von Manchester und Bradford Differentialsätze genießt, die niedriger sind als die Sätze, welche die Manufakte derselben Städte zu zahlen haben, wenn sie ins Inland gehen, um daheim verbraucht zu werden.

Kurz, die Klage lässt sich vielfach hören, dass die Eisenbahnverwaltungen die inländischen Produzenten durch niedrige Import- und Exportfrachten schädigen.

Unser Ausschuss anerkennt auch, dass viele dieser Differentialsätze gegründeten Anlass zur Klage geben: er „hält es aber nicht für nothwendig, eine Ansicht darüber zu äussern, inwieweit diese Sätze einen ungehörigen Vorzug in sich schliessen, weil das ein Punkt ist, den das geeignete Tribunal zu entscheiden durchaus bevollmächtigt ist, und weil jeder Fall für sich beurtheilt werden muss.“

Damit ist das Eisenbahntribunal von 1873 gemeint; und es liegt eine bemerkenswerthe Folgerichtigkeit darin, dass da, wo die Lücke im englischen Eisenbahnsystem sich zeigt, man auf diejenige Institution deutet, welche angeblich diese Lücke auszufüllen bestimmt ist.

Allerdings muss man zugeben, fährt der Bericht fort, dass ein englischer Landwirth, wenn er amerikanischen Weizen zu wohlfeilerem

Satze transportirt sieht, als seinen eigenen, oder ein englischer Fabrikant, der dem Absatzmarkte nahe wohnt, wenn er seinen Gewinn durch die Konkurrenz eines Fabrikanten herabgebracht sieht, der aus der Ferne vermöge der niedrigeren Fracht mit ihm jetzt wetteifern kann, — man muss zugeben, dass diese Leute in sehr begreiflicher Weise sich beklagen und den Versuch machen, irgend einen festen Maassstab für die Frachtsätze zu fordern.

Eine Hauptform dieser Forderung ist diejenige: dass man ein bestimmtes Verhältniss der Tarifsätze zu den Kosten verlangt, oder mit anderen Worten, dass man die Verschiedenheit der Gewinne an den verschiedenen Transporten verboten sehen will.

Darauf wäre zu antworten, dass solch' ein Maassstab schwer, wo nicht unmöglich zu finden sei. Denn zu ermitteln, welches die Kosten und der Gewinn auf jede Gattung des Verkehrs seien, würde die Fähigkeit einer Regierungsbehörde oder eines Gerichtshofes überschreiten, „und die Eisenbahngesellschaften erklären, dass es selbst über ihre Kraft hinausgehe“. Man würde in Betracht ziehen müssen die Anlagekosten der einzelnen Bahnstrecken, die Beförderungskosten der einzelnen Waaren auf jedem Theile der Bahnlinie verglichen mit andern Waaren und auf anderen Theilen der Bahn, dazu das Verhältniss dieser besonderen Kosten zu den Gesamtkosten und Gesamteinnahmen der Gesellschaft.

Sollte dieses aber auch leichter sein, es ist fraglich, ob das Publikum dadurch gewinnen würde. Jeder feste Maassstab für die Tarifsätze würde die Konkurrenz bedeutend schädigen. Derjenige Verkehr zum Beispiel, welcher jetzt durch einen niedrigen Tarif die Konkurrenz der Eisenbahn gegenüber dem Seewege benutzt, müsste aufhören, während die Bahngesellschaft, um den bisherigen Gesamtgewinn zu erzielen, den jetzt verlorenen Gewinn (so gering derselbe relativ sein mag) an dem übrigen Verkehr mit desto höheren Sätzen einzubringen hätte.

Wenn das Parlament der North Eastern und der Great Northern verbieten wollte, grösseren Gewinn an der Fracht auf Vieh und Fische von Newcastle oder Hull nach London zu machen, als an der Fracht derselben Güter, wenn diese von Schottland oder vom Auslande kommen: so würde die Folge davon die sein, dass letztere Güter entweder den Seeweg wählen oder gar nicht nach London gelangen. In beiden Fällen würde die Zufuhr nach dem Londoner Markte eingeschränkt, der Preis dieser Waaren erhöht, der englische Produzent aber würde davon keinen Vortheil haben, weil die Eisenbahnverwaltungen in der Lage wären, die Fracht für englisches Vieh und englische Fische nach London zu erhöhen, um den entgangenen Gewinn einzuholen.

Wenn demnach die Eisenbahnmäner versichern, dass niedrige Fracht-

sätze stets den Verkehr erhöhen und dass die Eisenbahnverwaltungen daher auf möglichst niedrige Sätze und deren Ausdehnung bedacht sind: so darf man ihnen zugestehen, dass sie wohl ihr Interesse besser verstehen als die Gesetzgebung es könnte, und dass unter dem gegenwärtigen System die Konkurrenz und der Eigennutz sie zu dieser gemeinnützigen Politik treiben.

Wo aber ein „ungerechter Vorzug“ stattfindet, da giebt das bestehende Gesetz eine Abhülfe.

Indessen was ist ein „ungerechter Vorzug“?

Darauf antwortet der Ausschuss:

Es ist nicht ein ungerechter Vorzug, so lange derselbe das natürliche Ergebniss einer angemessenen Konkurrenz (*fair competition*) ist, und so lange gleiche Frachtsätze für gleiche Leistungen unter gleichen Umständen erhoben werden. So ist wiederholentlich entschieden worden, dass kein Grund zur Klage vorliege, wenn die Passagierfahrtsätze auf einem Theile desselben Bahnnetzes höher sind als auf andern Theilen.

Es ist nach gerichtlichen Entscheidungen auch kein ungerechter Vorzug, dass die Tarifsätze für Gütertransport verschieden hoch sind zufolge verschiedener Höhe der Herstellungskosten, welche ebensowohl nach der Beschaffenheit des Bahnterrains (Steigungen und dergl.) als nach der Grösse des auf einmal beförderten Quantums variiren; in letzterer Hinsicht gilt der allgemein anerkannte Geschäftsgrundsatz, dass die konzentrirte Masse der Transportgüter sich wohlfeiler befördern lässt, als wenn sich dieselbe aus vielen kleineren und zersplitterten zusammensetzt, weil ein ununterbrochener voll ausgenutzter Zug weniger kostet als ein Zug auf derselben Strecke, welcher an vielen Zwischenpunkten anhält, ausladet, Wagen abhängt u. s. w.

So sagt der Ausschuss. Er hat damit gewiss Recht; aber hierüber wird auch nicht viel gestritten werden. Die Hauptsache dagegen bleibt unerledigt liegen; seine eigene Frage beantwortet er nicht: „was ist ein ungerechter Vorzug?“

Vielmehr schliesst er diesen Gegenstand mit dem unwiderleglichen Rathschlag ab: „Ihr Ausschuss kann keine neuen gesetzgeberischen Eingriffe empfehlen, welche die Gleichheit der Meilensätze zu erzwingen hätten.“

Darüber, sollte man meinen, seien die verschiedenen Ansichten jetzt so ziemlich einig. Jedoch es ist noch etwas mehr darüber zu sagen, als dass man handgreiflich falsche und undurchführbare Forderungen ablehnt.

Gleicher Art ist dasjenige, was der Ausschuss für die Tarifbeschwerden des Personenverkehrs empfiehlt.

Theils erwartet er, dass die Konkurrenz um den Personenverkehr hinreichend sei, genügend für die Bedürfnisse des Publikums zu sorgen, und dass die gerügten Anomalien nicht fortbestehen werden angesichts der auf Einheitlichkeit und Einfachheit der Fahrsätze gerichteten Politik, welche auf einigen der grösseren Bahnen Platz gegriffen hat.

Theils verweist er die dennoch vorhandenen Klagen vor die bekannte gesetzliche Instanz der *Railway commission* und empfiehlt, sofern das Gesetz von 1873 hinsichtlich deren Kompetenz für den Personenverkehr einen Zweifel übrig lasse, die Kompetenz zu erweitern.

3.

Die alte Klage wird dann, wie so oft schon seit Jahrzehnten, aufs neue als berechtigt anerkannt: die Vielfältigkeit der einzelnen Konzessionen (*special acts*), welche sich auf dieselbe Bahngesellschaft beziehen, ist wegen der Verschiedenheit der Bestimmungen über die Tarifmaxima ein grosser Uebelstand; die Eisenbahngesellschaften sollten ersucht (*required*) werden, dieselben konsolidiren, d. h. in eine einzige Akte zusammenfassen zu lassen, damit die Maxima einheitlich gestaltet werden.

Ferner soll bei jeder Bill, welche neue Bahnlinien zulässt oder die Vollmachten der bestehenden Gesellschaften erweitert, die Aufmerksamkeit der betreffenden Ausschüsse (welche thatsächlich die Behörden zur Konzession auf Grund eines kontradiktorischen Verfahrens sind) durch irgend eine öffentliche Autorität auf die Interessen des Publikums gegenüber den Tarifmaximis der neuen bzw. der alten Konzessionen hingelenkt werden, damit „unter schuldiger Rücksicht auf die Interessen der bestehenden Eisenbahngesellschaften“ die Maxima entsprechend modifizirt werden. Zu diesem Zwecke sollen hieran interessirte Personen vor den konzessionirenden Ausschüssen auftreten dürfen.

Daran knüpft sich — es ist der letzte Passus des Berichts — eine generelle Ehrenerklärung für die Bahngesellschaften. Sie werden auf Grund der Zeugenaussagen im grossen Ganzen von jeder schweren Vernachlässigung ihrer Pflicht gegen das Publikum freigesprochen. Kein Zeuge sei erschienen, welcher Klagen über individuelle Bevorzugung als Folge persönlicher Gunst vorgebracht hätte, wie deren vor Zeiten, nämlich vor dem Gesetze von 1854, mehr oder weniger oft vorgekommen. Die Frachtsätze auf den Bahnen des Vereinigten Königreichs seien, in der Hauptsache, bedeutend niedriger als die Maxima, allerdings immer noch höher als auf vielen Bahnen des Festlandes, wofür aber die Promptheit

weit grösser ist. Letzteres ist wahr, darf aber kaum als ein Grund höherer Kosten aufgefasst werden: umgekehrt ist die Promptheit des Güterdienstes ein konsequenter Bestandtheil in der grossartigen Zweckmässigkeit dieses Räderwerks. Wie denn schon 1866 vor der damaligen königl. Kommission einer der Eisenbahn-Directoren erklärte: die übliche Geschwindigkeit des französischen Güterverkehrs (*petits vitesse*) würde den englischen Verkehr ins Stocken bringen.*)

4.

Ebenso naiv wie die Beschwerden der Kanalgesellschaften und der sich daran knüpfenden Interessen des Verkehrs von unserem Ausschusse erwähnt werden, — als ob die Sache ganz etwas Neues wäre —; ebenso naiv ist der Reformvorschlag. Er lautet:

Der Transport kann oft wohlfeiler auf einem Kanal als auf einer Eisenbahn bewirkt werden, zumal dann, wenn es sich um schwere Güter von geringem Werthe und von geringer Eile handelt. Ihr Ausschuss ist daher der Ansicht, es sei unpolitisch, dass eine Eisenbahngesellschaft die Macht über einen Kanal mittelbar oder unmittelbar besitzt, und das Parlament sollte da, wo dieses bereits der Fall ist, sich bemühen, den Gebrauch der Kanäle in grösstmöglichem Umfange zu sichern.

Jeder Kenner der Sache weiss, dass dieser Vorschlag eben so wenig der Frage auf den Grund geht, als er neu ist.

Als Gegenstück dieser ganzen alten zentralistischen Bewegung im englischen Bahnnetze mag es erwähnt werden, dass auch heute noch die Irländer die bekannten Klagen vorbringen über die Zersplitterung ihres Eisenbahnwesens.**) Die Verwaltung desselben sei unverhältnissmässig theuer, weil es zu viele selbständige Gesellschaften gebe, jede mit ihrer eignen Verwaltung: auf ein Kapital von überhaupt 36 Mill. Pfd. Sterling kommen 270 Verwaltungsräthe, 37 Sekretäre, 20 Direktoren nebst entsprechender Anzahl von untergeordneten Beamten, wogegen die englische *Great Western*, die das doppelte Kapital besitzt, bloss 18 Verwaltungsräthe, 1 Sekretär und 1 Direktor hat.

Der Ausschuss findet, die Verschmelzung dieser irländischen Bahnen sei im Interesse der Oekonomie und Zweckmässigkeit des Betriebs erwünscht, sie solle daher nicht bloss den Gesellschaften dringend anempfohlen und, auf jede Weise vom Parlament befördert, sondern geradezu — wenn es erforderlich — zum Gegenstande eines unmittelbaren Eingreifens durch das Parlament gemacht werden.

*) Engl. Eisenb. II. 147.

**) II, 583.

5.

Wir wenden uns zu dem letzten Punkte, zu den Reformen des bestehenden Rechtsschutzes.

Das nur provisorisch geschaffene Eisenbahntribunal von 1873 soll zu einer dauernden Institution erhoben werden. Bis jetzt sei es durch den temporären Charakter in grossem Umfange bei seiner Wirksamkeit gehemmt worden und dennoch sei es schon von grossem Vortheil gewesen durch prompte Rechtspflege und präventive Beseitigung von Streitigkeiten zwischen Eisenbahnen und Publikum.

Die Zusammensetzung aus drei Mitgliedern, wovon Einer Jurist, Einer Eisenbahnpraktiker, Einer Politiker, habe sich im Gegensatz zu der Instanz des ordentlichen Reichsgerichts (*Common Pleas*) die von 1854 bis 1873 gegolten, besser bewährt. Daneben sollte aber eine feste Appellinstanz eingerichtet werden, um die bisherigen unsichern und weitschweifigen Rekurse zu beseitigen. Ueber die Appellinstanz hinaus sollte an das Oberhaus nur dann gegangen werden dürfen, wenn es eine Rechtsfrage ist und der Appellhof zustimmt; letzterer soll auch befugt sein, der an das Oberhaus rekurrirenden Eisenbahngesellschaft die Kosten des Verfahrens vor dem Oberhause aufzuerlegen, wenn es sich um eine wichtige prinzipielle Entscheidung desselben handelt.

Ferner sollen die Befugnisse des Tribunals erweitert werden. Dasselbe soll Vollmacht erhalten, die Vorschriften allgemeiner Gesetze und spezieller Konzessionen für Eisenbahnen (ausschliesslich der Fragen, welche sich auf die Sicherheit der Passagiere beziehen) im Interesse des Publikums zu ergänzen, sowie für alle Fälle unrechtmässiger Tarifforderungen Abhülfe zu gewähren. Dasselbe soll befugt sein, Vorschriften auf Grund von Gesetzen und Konzessionen zu machen unter solchen Verhältnissen, in welchen das Zusammenwirken von zwei oder mehreren Eisenbahngesellschaften erforderlich ist. Es sollen alle bisher vom Handelsamt ausgeübten Vollmachten für Genehmigung und Revision von Betriebsarrangements zwischen Eisenbahn- (und Kanal-) Gesellschaften auf dasselbe übertragen werden. Auf gemeinsamen Wunsch der beiden Parteien soll das Tribunal als Schiedsrichter in allen Tariffragen entscheiden dürfen, bei denen Eisenbahn- (Kanal-) Gesellschaften Parteien sind.

Weiter sollen die hohen Gerichtshöfe nach ihrem Ermessen jede vor ihnen anhängige Sache, bei der eine Eisenbahn- oder Kanalgesellschaft Partei ist, an das Tribunal verweisen dürfen, wenn sie meinen, die Sache gehöre unter die Eisenbahngesetze von 1873 und 1854 und könne somit besser von dem Tribunal entschieden werden.

Zugleich findet der Ausschuss: die Art, wie bis jetzt den Verfügungen des neuen Tribunals Nachachtung verschafft worden sei,

befriedigt nicht; daher soll dieses alle Vollmachten eines „*Court of record*“ erhalten.

Und ferner gesteht er ein (es ist die alte Frage, welche den Brennpunkt der ganzen Angelegenheit traf und jene Gesetzgebung von 1854 und 1873 hauptsächlich hervorrief): dass nach seiner Ueberzeugung das bestehende Recht hinsichtlich der Durchgangssätze „nicht in allen Fällen“ genügend sei, den Durchgangsverkehr zu sichern, und dass daher dies Tribunal Vollmacht erhalten solle, auf Ansuchen eines privaten Geschäftstreibenden, zweien oder mehreren Eisenbahngesellschaften zu befehlen, dass sie einen Durchgangssatz über ihre Linien auf dem kürzest möglichen, ununterbrochenen Wege einrichten; doch darf dieser vorgeschriebene Durchgangssatz nicht einen niedrigeren Satz für eine Eisenbahngesellschaft in sich schliessen, als dieselbe sonst auf ihrer Bahn für gleiche Artikel unter gleichen Umständen erhebt.

Mit der bisherigen Darstellung habe ich den Parlamentsausschuss der Jahre 1881—82 hinreichend, wie ich glaube, zum Worte kommen lassen, indem nur die nothwendigsten historischen oder kritischen Ergänzungen von mir gemacht wurden.

Die Aufgabe ist jetzt, angesichts des Voraufgegangenen und auf der Grundlage der neuerdings veröffentlichten Materialien unseren Gegenstand in selbständiger und geordneter Weise zu behandeln.

IX.

Das Tarifprinzip.

1.

Es ist nicht die Aufgabe eines parlamentarischen oder sonstigen amtlichen Aktenstückes, wissenschaftliche Prinzipienfragen zu erörtern. Wenigstens darf man in dieser Beziehung nicht viel von einem Zeitalter erwarten, welches seine politischen Geister nur ausnahmsweise und selten zu jener Ruhe der Betrachtung gelangen lässt, die zu solchen Erörterungen erforderlich ist. Am allerwenigsten aber darf man etwas Derartiges in englischen Blaubüchern zu finden hoffen, denn nirgendwo so wenig als auf diesem Boden gedeiht heutzutage ein klares Denken, welches auf den Grund der Dinge geht, und welches doch am Ende allein fähig ist, eine Angelegenheit in Ordnung zu bringen.

Auch für unsere Frage werden wir damit gänzlich im Stiche gelassen; denn obschon man meinen könnte, des Gedankens Blässe werde da in die Lücke treten, wo die gesunde Farbe der Entschliessung fehlt, so hat uns wohl bereits der Anblick des Berichts gezeigt, wie in diesem

Falle der Mangel eines energischen Wollens mit dem Mangel eines klaren Denkens Hand in Hand geht.

Damit ist uns indessen nur aufs neue zum Bewusstsein gebracht, dass hier Probleme vorliegen, über welche noch manch ein Wort gesagt werden muss, — nicht nur angesichts dieser neuesten Aeusserungen in England, sondern auch der ganz analogen Zweifel, Beschwerden, Anklagen in andern grossen Ländern. Probleme, welche mit merkwürdigem Reiz aus den kleinen Einzelheiten des spezifischen modernen Verkehrslebens in die allgemeinen Theorien der Wirtschaftslehre und damit zugleich in die Ethik selber zurückreichen.

Vor wenigen Jahren hat die Aeusserung eines französischen Eisenbahnmannes, welcher seinen praktischen Standpunkt gegenüber der Frage der Differentialtarife in deutlichen Worten klarlegte, in weiteren Kreisen Aufsehen gemacht. Vor der Eisenbahnkommission des französischen Senates erklärte M. Solacroup, der Direktor der Orléansbahn, am 5. Juni 1878, im Zusammenhange einer Auseinandersetzung, welche die bekannten Gründe für Differentialfrachten und gegen Einheitssätze darlegte: „Für die Aufstellung der Eisenbahnfrachtsätze gebe es nur einen verständigen Grundsatz, nämlich den, für die Beförderung einer Waare den Preis zu verlangen, welchen die Waare zahlen kann.“*) Die Minorität des englischen Parlamentsausschusses von 1882 (5 gegen 12) berief sich in einem Passus des Berichts, welcher von der Majorität verworfen wurde, auf dieses Bekenntniss als ein ungeheuerliches Prinzip und gestand dem Publikum das gute Recht zu, Schutz gegen dasselbe von dem Staat zu fordern.**)

So achtbar dieses Bestreben der Minorität war, weder hier noch sonstwo hatte man Anlass, jenes Wort des französischen Eisenbahndirektors als ein neues und merkwürdiges Eingeständniss anzusehen. Denn in den weit älteren englischen Untersuchungen liegt von gleichen Bekenntnissen eine Masse offen, aus welcher ich an seinem Orte nur einen geringen Theil wiedergegeben habe.***)

Noch neuerdings wieder hat in den Vereinigten Staaten von Amerika die Anti-Monopol-Liga in einer Versammlung (20. Februar 1881) erklärt, †) es seien in erster Reihe Gesetze anzustreben, welche die Transportgesellschaften zwingen, fürderhin ihre Frachten auf der Grundlage ihrer Selbstkosten und ihres Risikos zu bemessen, nicht aber auf Grund der von ihnen verkündeten neuen Theorie, nach dem „was der Verkehr tragen kann.“

*) Archiv f. Eisenb. 1880, 20.

**) *Proceedings* 1882, p. LIV.

***) II, 422 ff.

†) Archiv f. Eisenb. 1881, 277.

Neu ist nun diese „Theorie“ ganz und gar nicht; sie reicht weit hinter die Anfänge des Eisenbahnwesens zurück und hat in der älteren Gestalt ihrer praktischen Verwirklichung, die allerdings unscheinbarer und geringfügiger war, keinerlei Entrüstung hervorgerufen.

Worauf es gegenwärtig anzukommen scheint, das ist die Unterscheidung des Berechtigten der angeblich neuen Theorie, welche man irrtümlich bekämpft, und des tief Begründeten einer Entrüstung, welche nicht sowohl die Theorie als die Art und die Organe ihrer Handhabung meint.

2.

Ist es nämlich wahr, dass die Selbstkosten das einzig berechnete und im übrigen Wirtschaftsleben einzig geltende Moment der Preisnormierung sind?

Schon früher*) habe ich darauf hingewiesen, dass in den englischen Wegebaukonzessionen auch nach dieser Seite hin eine Jahrhunderte alte Kontinuität besteht,**) vermöge deren die Wegegelder auf Landstrassen und Kanälen keineswegs bloss nach den Kosten des Weges (einschliesslich alles dessen, was darunter im theoretischen Sinne zu verstehen ist), bemessen waren, sondern auch nach einem andern Faktor.

Denn es ist offenbar nicht aus den Kosten zu erklären, wenn die *Turnpike Acts* des vorigen Jahrhunderts ein Wegegeld von 1 shilling (für jede 6 englische Meilen) für einen Reisewagen mit 2 Pferden einräumen, jedoch für einen Lastwagen mit 2 Pferden bloss ein Wegegeld von 8 pence. Umgekehrt, nach dem Kostenprinzip hätte der Lastwagen, welcher die Strasse mehr abnutzt, einen höheren Satz, statt eines niedrigeren Satzes, zahlen sollen.

Es ist ebenfalls nicht aus dem Kostenprinzip zu erklären, wenn z. B. eine Kanal-Akte vom Jahre 1820 die Wegegelder also abstuft, dass Tuch (*per ton and mile*) 3 pence, Weizen $1\frac{1}{2}$ pence, Kohle $\frac{1}{2}$ penny bezahlen, Wegebaumaterialien und ähnliche Waaren aber ganz unentgeltliche Benutzung des Kanals haben.

Wir sehen hier vielmehr in typischen Beispielen die heute geltende Werthabstufung der Eisenbahntarife, die ihrerseits mit den ersten Eisenbahnkonzessionen in England anhebt. Bekanntlich trifft für die alte und

*) II, 474—476. Vgl. I, 8. 15. 35.

**) Neuerdings sagt auch im Ausschusse 1881 Evid. qu. 582 ein Mitglied: *that classification came mainly from the old canal navigation*; und bemerkt, dass noch in den heutigen Konzessionen dieselbe fortdaure, obwohl *old-fashioned*. Aehnlich Grierson 1881 qu. 12272.

die neue Zeit, für Landstrassen und Eisenbahnen, das Gleiche auch auf dem Festlande zu.*)"

Der erste Eindruck ist vielleicht der, dass dieser Punkt ja gar nicht in Frage sei, dass die Willkür in den Differentialtarifen der Gegenstand des Streites sei.

Indessen: erstens und vor allen Dingen war die Meinung zu widerlegen, dass allein die Selbstkosten das herkömmliche und einzige anerkannte Prinzip der Tarifbemessung bilden, — was hiermit geschehen ist; zweitens ist es nur der erste Eindruck, welcher in dem Werthtarif etwas positiv Verschiedenes von dem fraglichen Streitpunkte findet. Ein wenig weiteren Nachdenkens zeigt vielmehr den nahen Zusammenhang dieser alten Normirung mit dem Probleme, welches wir im Auge haben, und kein anderer als der alte Adam Smith ist es, welcher in seiner Untersuchung über den Wohlstand der Völker an einer Stelle, wo er das bestehende englische System der Wegegelder als die gerechteste Art der Kostendeckung preist, jene Abstufung mit den Worten rechtfertigt**): „Wenn man das Wegegeld für Luxuswagen, Kutschen, Postchaisen u. s. w. etwas höher als das Wegegeld für Wagen von nothwendigem Bedarf, wie Lastwagen und dergleichen mehr, ansetzt, so wird die Trägheit und Eitelkeit der Reichen in einer sehr passenden Weise zur Erleichterung der Armen herangezogen, indem dadurch der Transport der schweren Güter nach allen Richtungen des Landes wohlfeiler gemacht wird.“

Adam Smith sagt mit diesen Worten zweierlei: einmal bedeutet ihm die Abstufung der Wegegelder nach der Qualität der transportirten Gegenstände eine Beeinflussung des Kostenmoments durch die Zahlungsfähigkeit der die Strasse benutzenden Klassen der Gesellschaft; dann erscheint ihm dieses andere Moment der Tarifbildung als ein besonders lobenswerthes und zwar in deutlichem Anklange an den bekannten Grundsatz der Besteuerung für die öffentlichen Lasten.

Hier also, bei Adam Smith, bei der grössten Autorität der volkswirtschaftlichen Orthodoxie, ist bereits die heutzutage als „neue Theorie“ bekämpfte Ansicht ausgesprochen, es sei gerecht, dass die verschiedene Leistungsfähigkeit der die Strasse benutzenden Personen je nach ihrer Kraft für dieselbe bezahle und auf diese Weise zu verschiedenen Antheilen für die Aufbringung der Gesamtkosten einer Strasse einstehe.

Nun reicht ja natürlich die Beweiskraft dieser literarhistorischen Thatsache für diejenigen, welche kein Name täuscht, kein Dogma beschränkt, nicht weiter als irgend eine historische Thatsache. Adam Smith

*) Vielerlei Notizen zusammengestellt von F. J. Neumann, Zeitschrift für die ges. Staatswissenschaft, Jahrgang 1880, 315 ff.

**) V, 1.

könnte in diesem Punkt gründlich Unrecht haben, oder er könnte, wie so oft, eine Wahrheit ausgesprochen haben, welche im Zusammenhange seines Zeitalters berechtigt, für uns heute hinfällig wäre. Sollte dieses aber auch nicht der Fall sein, so bliebe doch die Aufgabe zu erfüllen, seine Aeusserung zu Gunsten der Leistungskraft, als eines Bestandtheiles der Preisbildung in dieser Kategorie der Leistungen und im allgemeineren Umfange, näher zu prüfen; es bliebe die Aufgabe zu lösen, ob neben diesem Prinzipie nicht sonst noch ein anderes Moment (also ein drittes, viertes) mitwirkt in der Tarifgestaltung, ob insbesondere die Abstufung nach dem Werthe der Waaren aus dem Grundsätze der Leistungskraft folgt oder aus einem andern Grundsätze, etwa demjenigen, welcher in der allgemeinen Preistheorie längst Anerkennung gefunden hat, nämlich dem verschiedenen Nutzen der verschiedenen Transportdienste für die eine oder die andere Klasse der Waaren.*)

Ist mit diesem Standpunkte einige Kühle gewonnen gegenüber der öfters gehörten Entrüstung über die „Ungerechtigkeit der neuen Theorie,“ so wird man solcher Entrüstung jedenfalls das zugestehen müssen, — was jene heruntergekommene Wirthschaftsdoktrin so oft gelehrt hat — dass in letzter Instanz es sich hier immer um sittliche Fragen handelt, und nichts so sehr den unauflöselichen Zusammenhang von Oekonomie und Ethik beweist, als die wissenschaftliche Nothwendigkeit, Eisenbahntariffragen an diese Instanz zu bringen; an diese Instanz zu bringen, nicht aus gelehrter Absonderlichkeit, sondern mitten heraus aus den Tarifbeschwerden, aus der sittlichen Entrüstung der praktischen, der gelderwerbenden Leute, welche freilich von der Sittlichkeit am liebsten dann reden, wenn sie von ihr etwas haben wollen.

So wie wir aber uns an dieses Problem heran machen, finden wir keinen andern festen Grund, auf welchem wir stehen können, als die Erkenntniss des Thatsächlichen. In den überkommenen und heute vorhandenen Erscheinungen allein liegt der Anhalt für ein Bestreben, welches inmitten des Widerspruches der Interessen dasjenige zu finden sucht, über welches alle Theile im Grunde einig sind, und welches daher geeignet ist, unter ihnen Frieden zu stiften.

Nur würde man dieses Thatsächliche überschätzen, wenn man von ihm und seiner Erkenntniss eine unbedingte Norm des ferneren Handelns erwartete. Denn weil das fortschreitende Leben immer neue Probleme

*) Ganz ernsthaft bemüht sich Hunter vor dem neuesten englischen Eisenbahntarif-Ausschusse die bestehenden Abstufungen der englischen Tarifmaxima und der gerechterweise erhobenen Frachtsätze aus den Kosten allein zu begründen: Mohrrüben und Seide sollen freilich verschiedene Fracht zahlen, aber bloss deshalb, weil Seide grössere Sorgfalt und Haftpflicht mit sich bringt als Mohrrüben. Evid. 1881 qu. 724—726.

erzeugt und jedes neue Zeitalter seine eigenen, so bleibt stets ein Gebiet des Zweifels übrig, in welchem das Handeln unsicher tastend sich weiter hilft. Und alles, was hier geschehen kann, ist das Bemühen, dieses Gebiet einzuengen durch richtiges Denken.

3.

Hier sind denn vor allem wissenschaftliche Versuche zu erwähnen, welche in den letzten Jahren den fraglichen Gegenstand auf scharfsinnige Weise gefördert haben.

Ich nenne zuerst Emil Sax. In seinem systematischen Werk über „die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft“*) hat dieser Schriftsteller auf eine, wie mir scheint, geschickte Weise die Werth- und Differentialtarife aus dem Prinzip der Kosten zu rechtfertigen unternommen.

Er sagt**): „Wenn, wie feststeht, durch geringere Frachtpreise per Gewichtseinheit bei den geringerwerthigen Gütern eine grössere Transportmenge derselben der Bahn zugeführt wird, die vermehrten Aktivleistungen aber die Selbstkosten verminderten, so ist es eben nicht wahr, dass der Werth der Transportgüter ohne Einfluss auf die Transportleistung selbst ist, vielmehr das Gegentheil erwiesen; und da die Ermässigung des Tarifs bei den geringwerthigen Gütern nur einen kleinen Ueberschuss als Verzinsungs- resp. Gewinnantheil des Kapitals übrig lässt, so liegt, bei der geringeren Einwirkung höherer Tarife auf die Absatzverhältnisse bei höherwerthigen Gütern, keinerlei allgemein volkswirtschaftlicher Grund vor, bei solchen nicht kompensationshalber einen grösseren Aufschlag über die Selbstkosten eintreten zu lassen.“

Und an anderer Stelle, bald darauf***), bemerkt Sax:

„Den nämlichen betriebsökonomischen Ursprung wie die Werthtarifirung haben die Differentialtarife. . . . Auch die Differentialtarife begegnen einer unstichhaltigen Opposition, welche diese in der Rückwirkung der Frachtpreise und somit der Frachtmengen auf die Selbstkosten gegebene Begründung ignorirt.“

Der Sinn dieser Worte bedarf wohl kaum einer längeren Erläuterung, welche ohnehin am besten in dem Werke ihres Verfassers zu finden ist.

Dennoch gebe ich den Sachverhalt in meinem Sinne und in meinen Worten wieder.

Wir gehen davon aus, dass die Kosten des Eisenbahntransports sich zusammensetzen aus den für jeden einzelnen Transport aufgewendeten,

*) Wien 1878—79.

***) II, 419.

***) II, 425.

daher mit der Transportmasse wachsenden Opfern und der Ausnutzung eines umfangreichen stehenden Kapitals; die möglichst intensive Ausnutzung des letzteren ist wirtschaftlich (volkswirtschaftlich wie privatwirtschaftlich) zweckmässig; sie erreicht man dadurch, dass der Kreis der Transportdienste, welchen dieses stehende Kapital befriedigt, bis an die äussersten Grenzen erweitert wird, innerhalb deren noch, neben der selbstverständlichen Deckung der absoluten Kosten an Heizung, Abnutzung und dergl., ein minimier Gewinn als Entgelt der andernfalls nicht ins Leben tretenden Kapitalnutzung sich ergibt.

Der Kreis der Transportdienste hängt aber bei jeder Eisenbahn, wie bei sonst einem Transportmittel, von der Leichtigkeit ab, mit welcher dieselbe die Hindernisse der Kommunikation, nämlich die Last und die Entfernung, zu überwinden vermag. Oekonomisch bedeutet die Leichtigkeit in der Ueberwindung der Hindernisse nichts anderes als Wohlfeilheit des Beförderungspreises; diese Wohlfeilheit wiederum ist gegenüber der beförderten Last etwas Relatives, weil jede Last als Objekt der Oekonomie einen Werth hat und die einzelnen Arten von Lasten einen verschiedenen Werth haben.

Hieraus folgt, dass die Bemühungen um Erweiterung der Transportdienste einer Verkehrsanstalt sich auf die entfernten und geringwerthigen*) Güter zu richten haben, und dass es nur ein einziges Mittel giebt für diesen Zweck, nämlich die Transportkosten bis auf das äusserst mögliche zu vermindern, um jenen dasjenige entgegenzutragen, was die nahen und werthvollen Güter schon haben.

Soweit scheint die Sache einleuchtend. Der schwierige Punkt liegt nur da, wo man weiter folgert, die werthvollen und nahen Güter hätten kraft ihrer grösseren Tragfähigkeit, welche sich äussert in der grösseren Transportfähigkeit, eine kompensatorische Aufgabe zu erfüllen in der Gesammtmasse der verschiedenen Gewinne der einen Transportunternehmung.

Es genügt auch nicht, dass man sich damit beruhigt: „es liege keinerlei allgemein volkswirtschaftlicher Grund vor“, welcher dem entgegensteht. Denn was ist damit gemeint? Offenbar nur, dass auch im sonstigen volkswirtschaftlichen Verkehr innerhalb desselben Unternehmens an den verschiedenen Waaren (Leistungen) ein verschiedener Gewinn gemacht wird, wie ich das früher schon**) beiläufig bemerkt habe. Und

*) Thatsächlich richten sich die Klagen der englischen Geschäftsleute in gleicher Weise gegen die Willkür der Güterklassifikation wie gegen die Willkür der Differentialsätze und treffen ausgesprochenermassen den gleichen Punkt. Vgl. z. B. Evid. 1831 qu. 471—472, wo auf das Verhör der königl. Untersuchungs-Kommission über die gedrückte Lage des Ackerbaues verwiesen wird.

**) II, 480 f.

soweit diese Hinweisung dazu dient, die Meinung zu widerlegen, als geschehe hier etwas, das sonst im volkswirtschaftlichen Leben unerhört sei*), — ist dieselbe am rechten Platze. Doch das ist alles: denn eben die Berechtigung dessen, was allgemein volkswirtschaftlich vorkommt, ist zu prüfen, und darf gewiss um dessentwillen nicht als anerkannt gelten, weil es auf andern Gebieten der Volkswirtschaft nicht in Frage gestellt wird. Der Grund für letzteren Widerspruch ist ja der, dass auf keinem andern Gebiete so grosse Interessen auf dem Spiele stehen, dass namentlich in der Mehrzahl der Unternehmungen — nach dem Wesen der heutigen Volkswirtschaft — eine öffentliche Untersuchung oder gar Kontrolle der Gewinne gar nicht stattfindet, indem man des Glaubens ist, im Ganzen genüge hier das Walten des Interesses aller einzelnen Beteiligten.

Wenn also die eigenthümlichen Umstände der Eisenbahnpolitik die Zweifel über das „allgemein volkswirtschaftliche“ aufdrängen, so darf man sie nicht zurückweisen, man muss vielmehr diesen Anlass ergreifen die Zweifel zu lösen.

Ein Beitrag zu dieser Arbeit liegt in den neueren Erörterungen von F. J. Neumann (Tübingen) über die Gestaltung des Preises vor, welche er in der Tübinger Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft veröffentlicht, aber noch nicht vollendet hat, um sie neuerdings in dem von G. Schönberg herausgegebenen „Handbuch der politischen Oekonomie“ zusammenzufassen.**)

Auf die Frage, welche uns beschäftigt: nach welchem Grundsatz sollen verschiedene Leistungen in verschiedenem Grade die Kosten eines Unternehmens decken? giebt Neumann allerdings keine klare Antwort, aber er geht auf die Frage wenigstens ein und bietet dafür einzelne Gesichtspunkte. In undeutlicher Weise sind bei ihm die Momente des Werthes und der Leistungskraft, welche zu unserem Problem gehören, neben einander oder nach einander hervorgehoben; mit weniger scharfer Logik als bei Sax ist bei ihm die Absicht der „Absatzerweiterung“ andern Preiselementen koordinirt, während selbige nichts anderes ist als die technische Nothwendigkeit jeder Preisgestaltung für einen dehnbaren Markt, welche daher in der von Sax aufgestellten Begründung

*) Sehr weit allerdings geht der öfter angeführte Eisenbahnmann Watkin, Mitglied des Ausschusses von 1881—1882, wenn er dem Vertreter von Liverpool vor dem Ausschusse entgegenhält: „*is there any tradesman in the world who sells at the same rate of profit to all his customers alike?*“ Evid. 1881 qu. 2416.

**) Die betreffenden Abhandlungen sind zu finden: Zeitschrift f. d. ges. Staatswissenschaft, Jahrg. 1880, 275—366, 504—567. Handbuch der polit. Oekonomie, 1882, I, 221—236.

der Werth- und der Differentialtarife aus den Kosten, als selbstverständliches Moment, schon eingeschlossen ist. *)

Unbestritten ist es, wenn Neumann**) meint: „es ist (neben den Kosten) ein richtiger und in Gesetzen mannigfach anerkannter Grundsatz, dass, was man zahlt, und was man gewinnt, Leistung und Vortheil, Preis und Werth des Gebotenen einander entsprechen sollen.“

Das ist längst anerkannt, wenn auch davor zu warnen ist, dass man diesen Grund in übertreibender Weise dem Kostenprinzip entgegenstellt, wie es z. B. geschieht, wenn Neumann den Trumpf ausspielt, die schlechtesten Plätze im Theater, die höchst gelegenen und daher am schlechtesten bezahlten Wohnungen in Miethskasernen seien mit den grössten Kosten hergestellt, — da doch es keinem vernünftigen Unternehmer einfällt, um der obersten Theatergalerie, um der Mansardenwohnung willen die Kosten dranzusetzen, welche für ein Gebäude von fünf Stockwerken erforderlich sind, sondern: nachdem einmal die Kosten für die werthvollsten Etagen dieser Häuser aufgewendet sind, werden noch die Zusatzkosten hingenommen, um fernere, ob auch minder werthvolle Räume herzustellen.

Nicht dieser anerkannte Grundsatz also, sondern seine Verbindung mit unserm speziellen Thema ist es, was hier in Betracht kommt.

So meint Neumann,***) indem er analoge Fälle des Wirthschaftens neben den Eisenbahntarifen (Deichlast, Bergelohn) vorführt: auf dem grösseren Vortheil des Eisenbahntransports für die werthvolleren Waaren beruhe eine entsprechende Werthabstufung der Tarifsätze. Der „objektive Werth“ (Preis) der Waaren sei immer leicht zu erfassen, und deshalb pflege man sich vorzugsweise an diesen zu halten, wenn es gilt, für den sehr viel schwerer zu ermittelnden „subjektiven Werth“ (den oben hervorgekehrten „Vortheil“) der betreffenden Dinge einen einigermaassen genügenden Anhalt zu gewinnen.

Damit scheint mir nun aber bloss die Bequemlichkeit einer Tarifabstufung nach dem sogenannten objektiven Werth, nicht der nothwendige Zusammenhang derselben mit dem behaupteten Prinzip der Abstufung nach dem „Vortheil“ bewiesen zu sein. Und auf dieses letztere kommt es an.

Nach der oben gegebenen Auseinandersetzung über die Transportfähigkeit der Waaren je nach Werth und Entfernung bietet sich eine andere Deutung: es ist die Tragfähigkeit des transportirten Gutes,

*) Richtig bemerkt Neumann gegen Sax, dass in geschlossenen Verbänden, also da wo der Absatz nicht dehnbar ist, gleichfalls das Problem aufsteigt, welches den Werthtarifen zu Grunde liegt, dass also mit der oben angeführten Deduktion von Sax die Sache nicht abgethan ist. Zeitschrift für Staatswissenschaft 1880, 356.

**) Handbuch I, 228.

***) Zeitschr. f. d. gesammte Staatswissenschaft 1880, 357—366.

welche im geraden Verhältnisse des (objektiven) Werthes zunimmt und abnimmt. Dieselbe steht mit dem Vortheil (dem subjektiven Werthe), welcher dem Besitzer des Gutes daraus erwächst, nur in losem Zusammenhange; dieser Vortheil kann vielmehr sehr verschieden sein bei gleichem objektivem Werthe der Güter. Je loser aber der fragliche Zusammenhang, um so schwerer ist es, aus demselben die Werthabstufung des Tarifs zu begründen.

Bringt uns das Moment der Tragfähigkeit weiter? Zunächst führt es uns jedenfalls zu einem wohlbekanntem anderen Moment hinüber, welches Adam Smith bereits genannt hat, um für jeden Kundigen damit stillschweigend auf die grosse Perspektive dieser Frage zu deuten: zu dem Moment der Leistungskraft. Bezeichnenderweise tritt dieses Moment bei Neumann in mehr oder weniger unklarem Nebeneinander hinter dem Moment des „subjektiven Werthes“ auf. Nämlich an der Stelle, wo er als ein selbstständiges Preismoment das Streben nach Absatzerweiterung aufführt,*) sagt er: aus diesem erklärt sich, warum die Post Waarenproben und Drucksachen billiger befördert als die leichteren, ihr weniger Kosten verursachenden Briefe, warum viele Telegraphenverwaltungen Depeschen für Zeitungen billiger besorgen als andere Depeschen, warum die Eisenbahnen zu Lustfahrten, Auswanderungen, Retourfahrten u. s. w. Preisermässigungen eintreten lassen „Bei der Ausführung pflegt besonders eine Rücksicht in den Vordergrund zu treten, die für die Erkenntniss des Gegensatzes von Preis- und Steuergestaltung von Interesse ist — die Rücksicht nämlich auf die Leistungsfähigkeit der Betheiligten. Wie leicht ersichtlich, ist diese Rücksicht das entscheidende Motiv dafür, dass man in Theatern und Konzerten, ähnlich wohl auch auf Eisenbahnen die Preise der verschiedenen Kategorien von Plätzen zugleich mit Rücksicht auf die sozialen Verhältnisse derjenigen abstuft, auf deren Kundschaft man rechnet.“

Soweit Neumann. Ich bemerkte vorhin schon, dass die Aufführung des Strebens nach „Absatzerweiterung“ als selbstständigen Preismoments neben Kosten und subjektivem Werthe mir unzulässig erscheint. Bei diesem Streben spielt offenbar als „Rücksicht“ auch die allgemeine Uebung der Verkäufer eine Rolle, dass sie ihre Waare möglichst billig anbieten aus Rücksicht auf die Neigung der Käufer, billige Preise zu zahlen: warum nennt Neumann diesen Grund der Absatzerweiterung nicht? Doch wohl deshalb, weil er eine Binsenwahrheit ist. Und warum nennt er andere Rücksichten? Weil diese es sind, in welchen ein selbstständiges Prinzip steckt: aber dieses selbstständige Prinzip nennt er in den Fällen

*) Handbuch S. 233 ff.

nicht, wo er die Thatsache des Kreuzbandportos, der Zeitungstelegraphentarife anführt. Warum sind diese also abgestuft? Führt die Antwort darauf nicht in die gleichen Fragen zurück wie die Abstufung der Eisenbahntarife?

Dann aber heisst es mit einem Mal: es pflege besonders eine Rücksicht in den Vordergrund zu treten, diejenige auf die Leistungsfähigkeit; dieselbe zeige sich unter anderm bei den Passagierklassen der Eisenbahnen. Ich frage: ist diese Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit auch bei den oben erwähnten Kreuzbandportos u. s. w. maassgebend oder nicht? und wenn nicht, welche andere „Rücksicht“ ist bei diesen maassgebend? Dass die Absatzerweiterung an sich nicht die Bedeutung eines eigenen Preismoments in Anspruch nehmen darf, vielmehr erst einer zu Grunde liegenden „Rücksicht“ (d. h. eines Prinzips) bedarf, ist damit schon eingeräumt.

Indessen nicht das Negative in dieser etwas mangelhaften Logik, sondern das Positive ist für unsere Zwecke von Bedeutung — dass hier, wie bereits hundert Jahre früher bei dem alten Meister, das Moment der Leistungskraft hervorgekehrt ist.

Dieses Moment ist etwas näher ins Auge zu fassen.

4.

Zunächst ist von diesem eigenartigen Momente der Preisgestaltung dasjenige zu scheiden, was nur scheinbar dazu gehört, in der That aber dem Kostenmoment zuzuweisen ist.

Grosse Missverständnisse — gross sind sie wenigstens in praktischem Sinne — bestehen oder haben bestanden über den Charakter jener Tarifabstufungen, welche sich an die verschiedenen Wagenklassen des Eisenbahnpassagierverkehrs knüpfen. Als die englischen Eisenbahngesellschaften durch Gesetz vom Jahre 1844 dazu gezwungen werden mussten, täglich einen Zug mit dritter Wagenklasse zum Satze von nicht mehr als einem Penny für die Meile und für die Person fahren zu lassen und der lebhafteste Widerstand gegen diese gesetzliche Anforderung nur durch Steuerexemption des betreffenden Verkehrs dritter Klasse abgekauft werden konnte: da geschah dieses zufolge der Auffassung der Eisenbahnverwaltungen, dass die Beförderung der Reisenden in dritter Klasse zu dem angenehmen Fahrsatze nicht bloss weniger gewinnbringend sei als die Beförderung der Personen in erster und zweiter Klasse zu den für diese üblichen Sätzen, sondern dass sie geradezu verlustbringend sei. Die grossartige Entwicklung, welche dann im Laufe der Zeit der Verkehr dritter Klasse genommen, so dass der Erlös daraus schon im Jahre 1872 die Summe der beiden

ersten Klassen bedeutend überflügelte,*) würde an sich nur zu beweisen brauchen, dass die Eisenbahnverwaltungen irgend welchen Gewinn, wenn gleich einen geringeren Gewinn als an den höheren Klassen daraus ziehen, gerade so wie es bei einzelnen umfangreichen Kategorien des Güterverkehrs der Fall ist. Sie würde das nur zu beweisen brauchen: aber es ist keineswegs ausgeschlossen, ja es ist unter Umständen sehr wahrscheinlich, dass wegen entsprechend niedrigerer Selbstkosten der Beförderung in dritter Klasse der Gewinn daraus ein ebenso grosser, ein grösserer ist als der Gewinn aus erster Klasse.

Eine solche Vermuthung wird nahegelegt durch die intensive Ausnutzung der Wagenräume dritter Klasse im Gegensatz zur ersten Klasse, in welcher es (gerade in England) als das gute Recht des Reisenden erscheint, dass er für Einen Platz bezahlt und über 2—4 Plätze verfügt. Erwägt man, dass die Einrichtung dieser verschiedenen Klassen von vorneherein schon so viel mehr Ausnutzung des Wagenraumes für eine zu befördernde Personenzahl dritter Klasse mit sich bringt, dass der so viel kostspieligere Wagen erster Klasse, selbst voll ausgenutzt, eine viel grössere todte Last nach seinem Plane in sich schliesst, dann entsteht bei der regelmässig im Verhältniss nicht grossen Differenz der Fahrsätze für die verschiedenen Wagenklassen die Wahrscheinlichkeit, dass die Selbstkosten für die beförderte Person dritter Klasse geringer sind als die Selbstkosten für die Person erster Klasse nicht bloss im Verhältnisse der Fahrsätze.

Bekannt ist es, dass bei den transatlantischen Passagierdampfern die Beförderung der Zwischendeckspassagiere (die dritte Klasse) der lukrativste Bestandtheil des Transportgeschäfts zu sein pflegt, so dass die Dampfschiffunternehmung keineswegs aus anderen Gründen als denen des Gewinnes — weil sie nämlich auf diesen Zusatz nicht verzichten will oder kann — ihren wohlhabenden Passagieren das nicht gerade erfreuliche Anhängsel der Zwischendeckspassagiere zumuthet. Ausnahmsweise haben in neuester Zeit einzelne nordamerikanische und andere Unternehmungen angefangen, Dampferlinien einzurichten, bei welchen das Zwischendeck fehlt, um den gewählten Ansprüchen der höheren Klassen für entsprechend theurere Beförderungspreise eine Fahrgelegenheit zu bieten, welche unbehelligt bleibt durch die Nähe des armen Volkes. Aehnlich wie wenn ein reicher Mann sich ein Haus baut, aber es verschmähst hohe Etagen und ein Hinterhaus daran zu fügen, welches anderen Hauseigenthümern durch Vermiethung grossen Ertrag abwirft.

Dieses also wäre zu trennen von der Vermengung mit einem andersartigen Prinzip als demjenigen der Kosten.

*) Engl. Eisenbahnpol. II, 516.

Doch nun die Leistungskraft selber.

Sie ist längst durch Gesetzgebung und Wissenschaft ein gewohnter Begriff des Steuerwesens geworden. Es liegt aber auf der Hand, dass die Hineinführung dieses Begriffes in das Tarifwesen noch einer Auseinandersetzung bedarf.

Wenn man bei den Grundfragen der Besteuerung für Staat und Gemeinde von der Leistungskraft redet, so weiss man deutlich, dass es sich um die Personen handelt, welche diesen öffentlichen Gemeinschaften angehören und nach ihren wirthschaftlichen Kräften für deren Bedürfnisse herangezogen werden sollen. Die Schwierigkeiten liegen in der Verwirklichung des Grundsatzes, und die Kunst ihrer Lösung liegt in der treffenden Erfassung von Merkmalen der Leistungskraft. So wendet man sich, mit dem Bestreben, die Leistungskraft der Einzelnen im Verhältniss zu einander richtig zu belasten, an gewisse Konsumtionen, an Thatsachen des Verkehrs, des Besitzes und an das Einkommen selber, indem man diesen eine Last zumuthet, welche kein anderes Ziel im Auge hat, als die Leistungsfähigkeit der individuellen Haushaltungen.

Im Tarifwesen sieht die Sache anders aus. Es ist hierbei nicht ein Apparat von Maassregeln in Frage, welche die für andere Aufwendungen nothwendigen Einnahmen nach dem Grundsatz der Leistungskraft eintreiben wollen, sondern an die individuelle Gegenleistung für die Leistung des Transportes knüpft sich unmittelbar der Gesichtspunkt der Leistungskraft, weil es sich um ein Unternehmen handelt, dessen Dienste ihrer Natur nach in der individuellen Leistung aufgehen. Es findet dann zweitens aber ein Doppeltes statt: theils sind es die Personen, deren Leistungskraft erfasst wird; theils sind es die Sachen, deren Leistungsfähigkeit sich als das Merkmal der persönlichen Leistungskraft von selber zwischen-schiebt.

Das erste spricht für sich selbst und bedarf keiner Erklärung. Der Betrieb eines Transportunternehmens, in öffentlichen Händen so gut wie in Privathänden, ruht nothwendiger Weise in erster Reihe auf dem Prinzip individueller Leistung und Gegenleistung. An anderem Orte habe ich ohnehin darüber mich näher geäussert*) und kann hier davon schweigen. Theilweise trifft mit dieser Frage zusammen, was ich in dieser Schrift über die Staatstelegraphen gesagt.

Das andere ist minder einfach.

Gleich jene Begründung des Wegegeldertarifs durch Adam Smith beweist das. Der alte Meister macht augenscheinlich kurzen Prozess,

*) „Der Staat und die Eisenbahnen“, in den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik 1879; sowie „Die Einkommensteuer im Kanton Zürich“, in denselben Jahrbüchern 1880.

indem er den wohlfeileren Lastwagentarif im Gegensatze zu dem Reiscwagentarif für die Sache „der armen Leute“ erklärt. Indem er die abgestufte Tarifierung der verschiedenen Güterklassen, welche zu seiner Zeit längst bestand, zu ignoriren scheint, ja an der obengenannten Stelle geradezu sagt, es lasse sich kaum eine gerechtere Art zum Unterhalte solcher Strassen denken, als dass die Fahrzeuge nach ihrem Gewicht, das heisst genau nach der durch sie verursachten Abnutzung der Strasse bezahlen, fährt er in den uns bekannten Worten fort, die — es ist nicht recht ersichtlich, in welchem logischen Zusammenhange: ob als eine Ausnahme vom Standpunkte des reinen Kostenprinzips, ob als eine Andeutung der sonst etwa berechtigten Gesichtspunkte oder wie sonst — mit einem achtbaren Wohlwollen für die „armen Leute“ hier das reine Kostenprinzip durchbrechen.

Nun kann man nach den Verkehrsverhältnissen des achtzehnten Jahrhunderts sich leidlich damit abfinden, dass die Postkutschen und sonstigen Reisewagen nur „reiche Leute“ befördert haben, obwohl die Bezeichnung immerhin etwas gewagt ist (davon gar nicht zu reden, wie wenig solch eine harte Entgegensetzung der „Reichen“ und der „Armen“ dem Sprachgebrauche eines heutigen Smithianers zusagen kann). Jedoch die Lastwagen als Fahrzeuge von nothwendigem Gebrauch (*of necessary use* schnurstracks der „Trägheit und Eitelkeit der Reichen“ gegenüberzustellen und letztere, als identisch mit der Benutzung der Reisewagen, steuerbar zu machen (*is made to contribute*) zur Erleichterung der Armen (*relief of the poor**) durch Verwohlfeilerung des Transports schwerer Güter, — das ist ein kühner Sprung.

Die Sache ist in Wahrheit doch etwas verwickelter. Von der Mannigfaltigkeit der Waaren, welche auf den Lastwagen befördert werden, zu den Bedürfnissen der verschiedenen Klassen der Bevölkerung und von den unmittelbaren Interessenten an dem Transporte der verschiedenen Waaren zu den Konsumenten derselben, insbesondere zu den „armen Leuten“ — heute würde man sagen „arbeitenden Klassen“ — ist ein ziemlich weiter Weg, welchen man ungebührlich abkürzt, wenn man die Sache in der Weise von Adam Smith vereinfacht.

Die Leistungskraft der Konsumenten kann man mit Sicherheit nur da treffen, wo man bei diesen Transportanstalten unmittelbar den Konsumenten die Leistungen darbietet. Das ist der Fall, wenn man direkt mit den verschiedenen Klassen des Publikums, also bei der Personenbeförderung zu thun hat. Dass man hier öfters in die Lage gekommen ist, die Preisabstufung für die verschiedenen Wagenklassen irrthümlicher Weise

*) Die Worte „*relief of the poor*“ werden technisch von der Armenpflege gebraucht.

für eine Anpassung an die verschiedene Leistungskraft der Gesellschaftsklassen und sogar für eine solche Anpassung zu halten, bei welcher die geringe Leistungskraft der untersten Klassen gar keinen Gewinn für das Unternehmen übrig lässt — das ist vorhin bereits angedeutet worden. Je weniger aber die Thatsachen, welche das Eine oder Andere beweisen, bisher zureichend untersucht sind, um so weniger ist man berechtigt, und dem Wesen der Sache nach ist man ohne Zweifel genöthigt, einzuräumen, dass hierbei Gelegenheit und Grund gegeben ist, die persönliche Leistungskraft der verschiedenen Bevölkerungsklassen bei der Tarifsetzung zu berücksichtigen.

Anders bei der Güterbeförderung.

Die verschiedenen Güterklassen sind nichts mehr als Merkmale von der Leistungskraft der hinter ihnen stehenden Personen, welche sich ihrerseits aus verschiedenen Interessentenklassen zusammensetzen (Produzenten, Versender, Empfänger, Konsumenten). Die verschiedenen Güter als Symptome verschiedener Leistungskraft zu fassen, kann niemals anders geschehen, als durch einen mehr oder weniger unbestimmten Zusammenhang, in welchen man die Güter zu den Personen bringt. Es ist freilich etwas Aehnliches wie bei der Auswahl gewisser Merkmale für die Besteuerung, aber doch in dem wichtigen Punkte abweichend, dass die Besteuerung von sich aus die verschiedenen Gegenstände auswählt, welche sie für besonders geeignet hält, als Merkmale der Leistungskraft zu dienen. Umgekehrt stellt sich ungerufen die ganze Mannigfaltigkeit der Güter dar, und man ist in Verlegenheit, denjenigen Zusammenhang festzustellen, welchen die Finanztechnik zu finden weiss, weil sie den entgegengesetzten Weg einschlägt.

Nur in einzelnen Fällen scheint man das Problem mit grösserer Leichtigkeit zu lösen. Es sind Fälle wie der, da die Verfassung des Deutschen Reiches in ihren das Eisenbahntarifwesen betreffenden Satzungen (Art. 46) vorschreibt:

„Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, sind die Eisenbahnverwaltungen verpflichtet, für den Transport, namentlich von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten und Kartoffeln, zeitweise einen den Bedürfnissen entsprechenden, von dem Kaiser auf Vorschlag des betreffenden Bundesraths-Ausschusses festzustellenden, niedrigeren Spezialtarif einzuführen, welcher jedoch nicht unter den niedrigsten auf der betreffenden Bahn für Rohprodukte geltenden Satz herabgehen darf.“

Hier liegt in der That ein Beispiel vor, dass man mit deutlichem Bewusstsein die geringe Leistungskraft der an dem Preise der nothwendigen Lebensmittel beteiligten Masse von Konsumenten zum Grunde für eine

Tarifermäßigung der in diese Güterklasse gehörenden Waaren von Reichswegen genommen hat.

Zu eingehender Erörterung dieser Frage ist bei gegenwärtigem Anlass kein Raum. Wir können uns aber darüber trösten, denn die Hauptsache für uns liegt nicht in dem soeben berührten Punkte, ob und wie etwa die beförderten Güter als Merkmale der Leistungskraft dienen können; sie liegt vielmehr in demjenigen, was die Tragfähigkeit der verschiedenen Güter gegenüber den Tarifabstufungen offenbar gemeinsam hat mit der Leistungsfähigkeit der verschiedenen Personen.

5.

Ich glaube nämlich, der Schwerpunkt unserer Frage ist da zu suchen, wo die Schwierigkeiten der Besteuerung liegen, wenn diese den Grundsatz der Leistungsfähigkeit für die öffentlichen Haushaltungen gegenüber den verschiedenen Gesellschaftsklassen durchführen will.

Diese Schwierigkeiten bestehen freilich für eine Anschauung nicht, welche in der Konsequenz des korrekten Individualismus die Bemessung der öffentlichen Lasten nach der Leistungskraft ablehnt mit dem Argumente: „Was würde man von einem Bäcker, einem Gewürzkrämer oder irgend einem Händler sagen, welcher sich seine Waare nicht mit einem gleichförmigen Preise für dieselbe Qualität und Quantität bezahlen liesse, sondern mit einem Preise, der je nach dem Vermögen des Käufers stiege?“*)

Die Wissenschaft kann aber die aus der Wirklichkeit sich aufdrängenden Schwierigkeiten nicht dadurch erledigen, dass sie sich auf einen Standpunkt stellt, welcher der Wirklichkeit, das heisst in unserem Falle jedem wirklichen Staats- und Gemeinwesen widerspricht. Aus der Nothwendigkeit desselben und aus deren richtigem Verständniss entspringen die Schwierigkeiten**): man muss ihnen ins Angesicht sehen.

Es handelt sich dabei um nichts Geringeres als um die Aufgabe, einen Maasstab zu finden, welcher uns dahin führt, dass wir mit gutem Gewissen sagen können: wir haben die individuellen Kräfte der einzelnen Staats- und Gemeinde-Angehörigen mit Berücksichtigung ihrer grossen Verschiedenheit, oder wir haben die Kräfte der verschiedenen Gesellschaftsklassen wenigstens, in einem Grade belastet, dass die herrschenden Ueberzeugungen von der Gerechtigkeit der vertheilten Last vollkommen befriedigt sind.

Sollen wir im Grossen und Ganzen mit einem einzigen Worte diese Schwierigkeit bezeichnen, so stellt sich uns das vielfältig hin- und her-

*) Paul Leroy-Beaulieu, *Traité de la Science des Finances*. 1877. I, 137.

***) Vgl. meine Kritik von A. Wagner's Steuertheorie in den *Jahrbüchern für Nationalökonomie* XXXV, 215 ff., 1880.

geworfene Wort der „Steuerprogression“ entgegen. In ihm ist die Frage eingeschlossen: welches soll die Skala sein, nach welcher die einzelnen Kräfte heranzuziehen sind zur Aufbringung der Gesamtkosten des Gemeinwesens? Wie soll die Abstufung der Prozentsätze verlaufen? welches soll der höchste Satz, welches der niedrigste sein? bei welcher Klasse der Pflichten soll der höchste Satz eintreten und bei welcher Klasse der niedrigste?

Dabei ist eins sicher: das Material, welches hier zu gestalten, welches gesetzlichen Normen zu unterwerfen ist, besitzt eine bedeutende Elastizität; in dieser ruhen die Schwierigkeiten der Sache. Jede denkbare Leiter der öffentlichen Beiträge nach der Leistungskraft, welche ins Leben tritt, wird als ein tastender Versuch erscheinen, die oberen und die unteren Extreme, die Abstände der einzelnen Sprossen dazwischen, die absolute und die relative Belastung, gerecht zu gestalten; als ein Versuch, welcher kaum jemals das Ideal einer evidenten und allgemein anerkannten Gerechtigkeit erreichen kann.

Die Hoffnung, dass dieses gelingt, im Laufe der Zeiten immer besser gelingt, beruht auf der politischen, auf der sittlichen Entwicklung, und setzt als selbstverständlich voraus, dass dieses grosse Geschäft nur besorgt werden kann durch eine erleuchtete Staatsgewalt, Gesetzgebung, Verwaltung!

Mit der Abmessung der Tragfähigkeit der verschiedenen Güter, welche dem Eisenbahntransporte zufallen, ist es ganz analog. Die höchsten Sätze für die tragfähigsten (das heisst die werthvollsten und nächsten) Güter sind etwas ebenso elastisches wie die niedrigsten Sätze für die am wenigsten tragfähigen Güter (die geringwerthigen und die entfernten). Alle Abstufungen zwischen diesen beiden Extremen sind ihrerseits elastisch. Wie weit eine Eisenbahnverwaltung gehen will, indem sie durch die minimalen Frachtsätze die geringwerthigen und die entfernten Güter in den Bereich ihrer Transportmittel zieht, ist ganz und gar relativ bis hart an den Nullpunkt des Gewinnes. Wieviel sie daher, aus dem Standpunkte der Tragfähigkeit, von den tragfähigsten Gütern als Maximum fordert, um das nach jener Seite hin gewährte Minimum zum gewünschten Durchschnitte des Gewinnes zu erheben: ist abermals relativ.

So würde es dann sein, wenn die praktische Verwaltung der Bahnen für rationellen Betrieb ausreichende Rechnungsgrundlagen besässe, wenn sie in der That wüsste, wo ihr Gewinn aufhört, und wo er anfängt. Ich habe aber schon früher darauf hingewiesen, dass der praktische Eisenbahnmann in England die Sache sehr summarisch behandelt, ja dass sich aus seinen Zeugnissen geradezu ergibt, dass er unter Anderem wegen

ungenügender Berücksichtigung der Abnutzung des Anlagekapitals einen Gewinn da annimmt, wo keiner mehr vorhanden ist. *)

Ist dem also, dann sieht die Angelegenheit noch anders aus. Das blinde Ungefähr führt die Tarifiermässigung über das Gewinn - Minimum hinaus abwärts.

Dazu kommt weiter, dass nach den vorliegenden Beweisen auch psychologisch andersartige Momente mitspielen als der Eine Beweggrund möglichst hohen Reingewinnes. Da es ein längst widerlegter Trugschluss ist, welcher behauptet, die Verwalter des Aktiengesellschafts-Unternehmens seien psychologisch identisch mit der Aktiengesellschaft, so liegt die Annahme nahe und die Erfahrung bestätigt sie: dass hier andere Impulse bei den Direktoren mitwirken als der, welcher der einzige Impuls der Unternehmer-Gesellschaft ihrer Natur nach ist. Solche andere Impulse sind jene after-staatlichen Triebe, welche sich nach menschlicher Weise von selber an jede grosse soziale Macht zu knüpfen lieben: Herrschsucht, Ehrgeiz und dergleichen.

Sowie diese Motive mitwirken, ist der Spielraum der verschiebbaren Skala vollends erweitert. Das gesammte Verkehrsinteresse, welches sich auf diesem Spielraum entwickelt, ist anheimgegeben der Einschätzung, welche dieser sozialen Gewalt beliebt. Wie viel die nahe Waare, wie viel die werthvolle Waare tragen soll, wie weit das Maass der Erleichterungen herabgebracht werden soll, um die entfernte, die geringwerthige Waare in den gleichen Spielraum hineinzuziehen — es ist in die Macht der Eisenbahnverwaltung gegeben, dieses zu entscheiden.

Und das ist es: dass diese Instanz für eine folgenreiche öffentliche Einschätzung in den Händen einer spekulativen Gesellschaft und ihrer Beauftragten ruht — dagegen richtet sich die sittliche Entrüstung des Publikums. **)

6.

Der französische Volkswirth, welchen ich soeben angeführt habe, geht davon als von einem Axiom aus, dass es „absurd“ wäre, wenn ein Kaufmann für dieselben Waaren verschiedene Preise forderte je nach dem Vermögen der Käufer.

*) II, 443.

**) Vor dem uns beschäftigenden Parlamentsausschusse von 1881 sagt ein Vertreter landwirthschaftlicher Vereine über die Differentialtarife, die zu Gunsten des ausländischen Viehes bestehen: *it is putting a tax of so much per acre upon our productions*. Evid. Rowlandson qu. 1100. Es ist ein Landwirth, welcher ohne theoretischen Gesichtskreis damit dem natürlichen Gefühle Ausdruck giebt. Vgl. Evid. qu. 2092.

F. J. Neumann hat in jenem Aufsätze der Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft auf verdienstvolle Weise die Frage angeregt, ob und warum nicht auch im privatwirthschaftlichen Verkehr das Moment der Leistungskraft die Preise beeinflussen solle? und zwar zunächst lediglich vom Standpunkte des Eigennutzes der Verkäufer (in dem oben berührten Zusammenhange mit dem Streben nach Absatzerweiterung). Er spricht sich dafür aus und sieht die Grenze erstens in der schwer zu erfüllenden Bedingung: dass die Waare (Dienstleistung) zu demjenigen Konsumenten gelange, für dessen (geringere) Leistungskraft der niedrigere Preis bestimmt sei, also in der Gefahr der Umgehung, und zweitens in der Schwierigkeit der richtigen Einschätzung. Wegen dieser Schwierigkeiten trete dieses Moment nur ausnahmsweise in die Erscheinung und daher herrsche auch die Meinung in Wissenschaft wie Praxis, dass dieses Moment gar nicht in die Preisbestimmung des privatwirthschaftlichen Verkehrs hineingehöre.

Wollte man über diese Frage in irgend einem Kreise von Männern oder Hausfrauen, von Geschäftsleuten der verschiedenen Berufsarten, von Theoretikern oder Praktikern, eine Diskussion anregen, dieselbe würde unmittelbar den Beweis liefern, wie flüssig unsere Ansichten von der Gerechtigkeit sind, wie der Widerstreit sittlicher Auffassungen tief in die Alltäglichkeit des wirthschaftlichen Lebens hineinragt!

Darf das sein, soll das sein? und wenn nicht, warum nicht? wenn ja, mit welchem Rechte?

Soweit ich die Sache verstehe, scheint sie mir also zu liegen.

Wir sind thatsächlich in unserm Gerechtigkeitsgefühl für uns und für andere gekränkt, wenn ein Händler denselben Rock zu zweierlei Preisen verkauft je nach seiner Meinung von der Zahlungsfähigkeit des Käufers. Das Unzutreffende dieser Meinung ist es dabei gar nicht, was uns verletzt; er mag im Gegentheil nach unserer Ueberzeugung sehr richtig geurtheilt haben. Auch nicht, dass er das bloss einmal thut, wird den Anstoss bei uns erregen; gerade wenn er eine Regel daraus macht, tadeln wir es. Die vollkommene Sicherheit des Preises, wie sie in den womöglich der Waare beigefügten sog. festen Preisen*) bei wirthschaftlicher Kultur im Kleinhandel Regel wird, soll uns auch dagegen schützen.

Nur Eines billigen wir. Wenn, mit Hintansetzung der eigennützigem

*) Sie erreichen auf dem Wege spontaner Rechtlichkeit das Gleiche, was der Gesetzgeber bei den Eisenbahnen und andern sogen. öffentlichen Anstalten durch die Vorschrift des „equal treatment“, der gleichen Behandlung aller Kunden, zu erzwingen sucht; und wie das englische Verwaltungsrecht von Alters her verlangt, dass die Wegegelder öffentlich bekannt gemacht seien (vgl. z. B. Evid. 1881 qu. 491), so bezeichnet heute ein reeller Händler jede Waare im Magazin mit einem Preise, an dem er für alle Kunden festhält.

Absicht, für die augenscheinliche Dürftigkeit der Käufer ein ausnahmsweise niedriger Preis gestellt wird, welcher um eben so viel herabgesetzt ist, als die Wohlthätigkeit, Gemeinnützigkeit des Verkäufers geht. Jedoch selbst bei dieser Scheidelinie für die augenscheinliche Dürftigkeit würde unser Gerechtigkeitsgefühl kaum befriedigt sein, wenn wir uns überzeugen, dass dieses Geschenk nur durch eine entsprechende Erhöhung des normalen geschäftsmässigen Preises gedeckt würde.

Die „liberalen“ Berufsarten stehen nach ihrer inneren Tendenz zur Unentgeltlichkeit*) unter eigenthümlichen Bedingungen. Indessen möchte etwas Aehnliches auch bei ihnen gelten.

Was aber für uns bei gegenwärtiger Frage entscheidend ist, scheint mir das zu sein, dass die Einschätzung der individuell verschiedenen Leistungskraft eine Angelegenheit ist, welche wir nimmermehr dem Gutdünken privater Geschäftsleute überlassen wissen wollen. Es ist eine Aufgabe für die höchste Anstrengung verantwortlicher öffentlicher Organe.

Wenn diese Einschaltung im Sinne meiner Auffassung unseres Gegenstandes Zustimmung findet, so hat sie hier ihren berechtigten Platz. Wenn das nicht der Fall ist, so mag sie wenigstens dazu dienen, die sittlichen Kontroversen über die Preisbildung und deren Gerechtigkeit ferner in Gang zu bringen.

7.

Die bisherigen Betrachtungen über das dem Eisenbahntarifwesen zu Grunde liegende Prinzip haben nun wohl dahin geführt — und dahin sollten sie nach einer längst bei mir befestigten Ansicht führen — dass aus den verschlungenen Einzelheiten des Tarifwesens heraus sich eine einzige Lösung darbietet, dass wie mit tausend Fingern aus allen diesen Wirrnissen und Klagen auf eine einzige Abhilfe gedeutet wird — auf den Staat als den allein befähigten und berechtigten Ordner dieser Angelegenheit.

Die vielen Verlegenheiten des englischen Eisenbahnsystems haben dieses dadurch bekundet, dass man in Ermangelung einer angemessenen staatlichen Behandlung der Sache sich zeitweilig mit einem technischen Spezialtribunal des Staates zu behelfen sucht, welches von Fall zu Fall entscheiden soll, was ein richtiger Frachtsatz sei.

Unter günstigeren Umständen ist der Staat in der Lage, seine Aufgabe unmittelbarer zu erfassen und durch die That anzuerkennen, dass hier öffentliche Pflichten zu erfüllen sind, welche viel zu grossartige Dinge

*) Vgl. meinen Aufsatz „Ehre und Last in der Volkswirtschaft“ in der Tübinger Zeitschr. f. Staatswiss. 1881 und in den „Volkswirtschaftl. Aufsätzen“. Stuttg. 1882.

betreffen, als dass man sich, wie bei so manchem anderen Gegenstande, mit der Täuschung trösten dürfe, der Instinkt der privaten Interessen thue dafür das Erforderliche.

Glaube ich hiermit die Linien gezogen zu haben, um den prinzipiellen Standpunkt anzugeben, welcher die Erörterung der Einzelheiten beherrscht: so darf ich im Folgenden zu der kritischen Würdigung des neuesten Aktenmaterials übergehen.

Nur zum Schlusse noch ein Wort über die „Konkurrenz“ als Grund der Differentialtarife. Selbige spielt hierbei eine doppelte Rolle. Sie wird durch die Eisenbahnverwaltung hervorgerufen, wenn (im Sinne des Voraufgegangenen) jene dehnsamen Schranken der Entfernung durch niedrige Frachtsätze überwunden werden. Verschiedene Einfuhr- und Ausfuhrhäfen, verschiedene Kohlenreviere, verschiedene landwirthschaftliche Produktionsländer u. s. w., werden in Konkurrenz gebracht durch entsprechend ermässigte Tarife. Die Eisenbahnen erweitern den Markt und damit die Theilnahme an der Konkurrenz auf dem Markte.

Diese Konkurrenz ist es nicht, welche die Eisenbahnverwaltungen meinen, wenn sie behaupten, die Konkurrenz zwingt sie zu Differentialtarifen: denn diese Konkurrenz ist ja ihr eigenes Werk. Sie meinen vielmehr die Konkurrenz, welche ihnen durch andere Bahnen oder sonstige daneben laufende Strassen auferlegt wird. Man weiss, dass diese Art der Konkurrenz nicht in die Fragen hineingehört, welche dauernd mit dem Tarifprinzip verknüpft sind. Im privaten Eisenbahnsystem wird die Konkurrenz durch Koalition und Verschmelzung aufgehoben, im staatlichen Eisenbahnsystem wird sie durch das Wesen der Sache ausgeschlossen. Im privaten Eisenbahnsystem geht die Macht der Vereinigung nach den englischen Erfahrungen weit über die Eisenbahnen hinaus: sie unterwirft sich die Wasserstrassen des Binnenlandes und weiss selbst die Küstenschiffahrt zu lähmen,*) die Ueberfahrt über das Meer sich zu unterjochen. Bis dieser Wettkampf sein Ende erreicht hat — und freilich giebt es Umstände, unter denen er durch die Unterwerfung der konkurrierenden Strasse kaum jemals enden kann, wie bei der Küstenschiffahrt, — wird der Transport auf den Eisenbahnen gelegentlich zu jenen minimalen Frachtsätzen herabgebracht, welche wir als aus anderen Gründen hervorgegangen bereits kennen.

Dann ist aber auch die Frage dieselbe: nämlich die, ob es in der Ordnung ist, dass solche Konkurrenz überhaupt stattfindet, dass niedrigste

*) Neuerdings Befürchtungen und Klagen des *Coasting Trade* über die Konkurrenz der Eisenbahnen im *Preliminary Report der Royal Commission on Unseaworthy Ships* 1875, p. 3. 4.

Frachtsätze bewilligt werden für einen Verkehr, welcher vielleicht richtiger da bleibt, wo er bisher war.

Gerade so wie für die Beurtheilung der angemessenen Frachtsätze zu Lasten und zu Gunsten der verschiedenen Güterklassen, der verschiedenen Produktionsbezirke und Absatzmärkte, — kommt es hierbei darauf an, festzustellen, wie weit man gehen soll in der Heranziehung des Verkehrs an eine Eisenbahn gegenüber einer anderen Strasse. Der Staat allein kann darüber zutreffend entscheiden: denn er allein steht auf dem Standpunkte des Ganzen.

Unter diesem Eindrucke geschah es, dass der neueste Ausschuss des englischen Parlaments schon am Schlusse der ersten Session (1881) in seinem vorläufigen Bericht erklärte, noch ehe es ihm die Zeit erlaubt hatte, alle Zeugen zu hören, „welche mit gutem Grunde gehört zu werden verlangten,“ — aber auf dem Boden der überwiegenden Masse des Zeugenmaterials:*)

„Es ist nothwendig, irgend ein spezielles Tribunal von dauerndem Charakter zu besitzen, an welches die Fragen zu weisen sind, die sich auf die Rechte und Pflichten der Eisenbahngesellschaften in deren Beziehungen zum Erwerbs- und Verkehrsleben des Landes erstrecken.“

Ich wende mich im Folgenden zu einer näheren Betrachtung des neuesten Quellenmaterials, welche von den oben dargelegten Gesichtspunkten beherrscht wird. Dieselbe soll Gelegenheit geben, nicht bloss die jetzt untersuchten neuesten Erfahrungen und Entwicklungen im englischen Eisenbahnverkehr sowie die Versuche zur öffentlichen Abhilfe der Gebrechen etwas genauer kennen zu lernen, sondern auch im theoretischen Sinne Einzelnes deutlicher zu fassen, als es seiner Zeit in der älteren Schrift geschehen ist. Diese richtet sich auf gewisse grosse Zielpunkte und behandelte nur nach deren Maassstab die Tariffragen: auch jetzt wird der alte Maassstab festgehalten, aber dem Besonderen soll sein Recht besser zu Theil werden. Selbstverständlicherweise wird dabei über solche Dinge stillschweigend hinweggegangen, welche früher schon zur Genüge erörtert sind. Und wo eine Wiederholung stattfindet, soll sie nur der Bestätigung des Alten durch die neuen Erfahrungen dienen oder durch eine kurze Erinnerung den hier erforderlichen Zusammenhang herstellen.

Am meisten neu wird aber dasjenige sein, was sich über das neue Eisenbahntribunal vom Jahre 1873 verbreitet: wie denn dieses ein wesentlicher Bestandtheil war in dem Auftrage des parlamentarischen Ausschusses von 1881 und 1882.

*) Report 1881, p. III.

Zur Geschichte der oberitalienischen Eisenbahn.*)

Von

Regierungsrath Dr. Pieck.

In der Geschichte der oberitalienischen Eisenbahn ist ein Stück Landesgeschichte verkörpert, welches, wie so vieles auf Italien Bezügliche schon mit Rücksicht auf die gleichartigen Erscheinungen und Ereignisse, die wir bei uns sich haben vollziehen sehen, auch für deutsche Kreise nicht ohne Interesse sein dürfte.

Wie die Bahnen, die den Stamm der heutigen Alta Italia bilden, ursprünglich durch der verschiedensten Herren Länder liefen, wie es der Verhandlung und Einigung zwischen fünf — heute bis auf eine aus der Reihe der Staaten verschwundenen — Mächten bedurfte, damit allein die Linien von Piacenza und Mantua nach Bologna und Pistoja zu Stande kamen, so hatte auch Preussen seiner Zeit die zeitraubendsten und schwierigsten Verhandlungen mit verschiedenen der damaligen deutschen Klein- und Mittelstaaten zu führen, um nur zu einer Schienenverbindung zwischen den östlichen und westlichen Theilen der Monarchie zu gelangen. Wie es bei uns eines siegreichen Feldzuges bedurfte, um diesen auf die Dauer unhaltbaren Zuständen ein Ende zu machen, so waren es auch in Italien die Kriege von 1859 und 1866, die dem Lande zugleich mit der politischen Einheit die Herrschaft über seine Schienenstrassen und ein einheitliches Eisenbahngebiet brachten. Vereinbarungen ferner und Auseinandersetzungen, wie sie behufs Lostrennung der aus dem österreichischen Staatsgebiet ausgeschiedenen italienischen Linien von dem Netz der österreichischen Südbahn erforderlich waren, haben sich in ähnlicher Weise auch in Deutschland bei dem Ausscheiden der elsass-lothringischen Linien aus dem Verbande der französischen Ostbahn vollzogen.

*) *Medin: Sulla costituzione della società del Sud dell' Austria e dell' Alta Italia e sull' organizzazione amministrativa della rete Italiana. Milano 1876. Atti della commissione d'inchiesta sull' esercizio delle ferrovie italiane. Roma 1881, parte II vol. I.*

Die oberitalienische Eisenbahn ist sodann der erste grössere, wirklich bedeutende ausländische Bahnkomplex, der — abgesehen von dem ja bei weitem kleineren belgischen Netz — staatlich verwaltet und betrieben wird, und endlich sind, namentlich seit Eröffnung der Gotthardroute die Verhältnisse der Alta Italia, wie der italienischen Eisenbahnen überhaupt, von der erheblichsten Bedeutung für die Handelsbeziehungen Deutschlands mit Italien geworden.

I.

Die Gesellschaft der lombardisch-venetianischen und mittelitalienischen Eisenbahnen.

1856.

Unterm 14. März 1856 ertheilte die österreichische Regierung einem Comité, an dessen Spitze der Fürst Adolph von Schwarzenberg, Präsident der österreichischen Kreditanstalt, stand, und dem im Uebrigen die bedeutendsten europäischen Bankhäuser, wie die Freiherren von Rothschild in Wien, Paris und London, Blount & Co. in Paris und C. F. Brot in Mailand angehörten, die Konzession

- a) zum Betriebe aller im lombardisch-venetianischen Königreich belegenen, bereits eröffneten Bahnen*), mit Ausnahme der von Verona nach Süd-Tyrol sich abzweigenden Strecke,
- b) zum Bau verschiedener neuer Linien in der Lombardei und Venetien**),
- c) zur Mitbenutzung der Staatsbahnstrecke Nabresina-Triest sowie dieser beiden Stationen.

Durch Verleihungsurkunde vom 17. März 1856 erhielt dasselbe Konsortium seitens der in Wien vereinigten Vertreter Oesterreichs, des Kirchenstaats und der Fürstenthümer Toscana, Parma und Modena das Recht zum Bau und Betriebe einer nach langen Verhandlungen bereits im Jahre 1851 von denselben fünf Mächten in Konzession gegebenen, indess fast ganz unausgeführt gebliebenen mittelitalienischen Eisenbahn von Piacenza über Parma auf der einen und von Mantua auf der andern Seite nach Reggio, und von dort über Modena und Bologna nach Pistoja oder

*) Es waren dies die Linien Mailand-Monza-Camerlata, Venedig-Coccaglio, Mailand-Treviglio, Verona-Sant' Antonio bei Mantua und Mestre-Casarsa.

**) Nämlich von Coccaglio über Bergamo nach Monza, von Casarsa über Udine und Cormons nach Nabresina, von Mailand über Lodi nach Piacenza im Anschluss an die mittelitalienische Eisenbahn durch eine über den Po zu legenden Brücke (deren Kosten die österreichische Regierung zur Hälfte übernahm), — von Mailand an die sardinische Grenze bei Buffalora.

Prato — je nachdem der Uebergang über die Appenninen hier oder dort als weniger schwierig und kostspielig sich herausstellen würde — zum Anschluss an die toskanischen Eisenbahnen. Die Konzessionäre erhielten die Ermächtigung, die finanziellen Operationen zur Beschaffung des erforderlichen Kapitals für beide Netze zu kombiniren, die Aktien beider Unternehmungen sollten jedoch — ebenso wie deren Verwaltung und Rechnungsführung überhaupt — getrennt gehalten und nur bis zu einem solchen Betrage ausgegeben werden, dass Verzinsung und Amortisation die garantierte Jahresrente von 6 500 000 italienischen Lire nicht überstieg.

Auf Grund dieser beiden Verleihungen bildeten die Konzessionäre nunmehr noch im Jahre 1856 eine Aktiengesellschaft unter dem Namen k. k. privilegierte Gesellschaft der lombardisch-venetianischen und mittelitalienischen Eisenbahnen mit einem Kapital von 180 Millionen österr. Lire in 312 500 Aktien auf den Inhaber zum Betrage von je 576 Lire oder 500 Francs.

Der Verwaltungsrath der neuen Gesellschaft trat zum ersten Mal in Wien am 7. Mai 1856 zusammen, und ihre Statuten erhielten noch in demselben Jahre die Genehmigung der österreichischen Regierung. — Nach diesen Statuten bildeten die Hauptorgane der Verwaltung:

1. ein aus 30 Mitgliedern bestehender Verwaltungsrath in Wien, von welchen 11 in Wien, 5 im lombardisch-venetianischen Königreich, 5 in Mittel-Italien, 6 in Paris und 3 in London wohnhaft sein mussten;
2. ein zweiter, sog. „Direktions- und Verwaltungsrath“ in Bologna, dem alle, ausschliesslich auf die zentralitalienischen Linien bezüglichen Angelegenheiten zugewiesen waren;
3. ein aus den 6 Pariser und den 3 Londoner Mitgliedern bestehendes Comité in Paris, über dessen Funktionen in den Statuten nichts Näheres enthalten ist;
4. die General-Direktion in Verona mit dem Cav. Busche als Vorsitzendem und je einer Direktion für Bau (*costruzioni* — Du Houx), Oberbau (*armamento* — Behrens), Betrieb (*esercizio* — Diday) und Material und Traktion (Bippert), sowie ferner einer Generalkontrolle und Zentralbuchhaltereie.

Ausserdem fungirte direkt unter dem Wiener Verwaltungsrath

5. eine zweite Baudirektion in Bologna mit dem Oberingenieur Protche an der Spitze für alle in Mittel-Italien in der Ausführung begriffenen oder projektirten Bahnen.

Das Bindeglied und die Vermittlungsinstanz zwischen dem Verwaltungsrath in Wien und der Generaldirektion in Verona war

G. das Generalsekretariat in Wien, dem der Cav. Busche alle Vorlagen, für welche die Genehmigung des Verwaltungsraths erforderlich war, behufs Weiterreichung an letzteren zugehen liess, und welches seinerseits die getroffenen Entscheidungen dem Generaldirektor übermittelte. Auf demselben Wege gelangten an das Generalsekretariat die Entwürfe der für die Ministerien bestimmten Berichte, welche zunächst ins Deutsche zu übersetzen und alsdann von dem Vorsitzenden und einem Mitgliede des Verwaltungsraths, sowie dem Generalsekretär zu zeichnen waren. Die Ministerien korrespondirten ausschliesslich mit dem Präsidenten des Verwaltungsraths, und ihre Erlasse wurden ins Italienische übersetzt und durch das Generalsekretariat dem Generaldirektor mitgetheilt.

Bei dem Generalsekretariat bestand auch ein Zentral-Rechnungsbüreau, und die Korrespondenzen in finanziellen Angelegenheiten erfolgten zwischen dem Generalsekretariat, der Generaldirektion in Verona und dem Comité in Paris.

Der Wiener Verwaltungsrath war in Ausschüsse für Finanz-, Betriebs- und Rechtsangelegenheiten getheilt, welche die in ihr Ressort fallenden Sachen einer Vorprüfung unterzogen, ehe sie in die Plenarsitzung gebracht wurden.

Die in der Lombardei und Venetien residirenden Mitglieder des Verwaltungsraths hatten keine autonomen Befugnisse, sondern mussten, um ihre Ansichten kundzugeben, zu den Sitzungen nach Wien reisen oder ihre Voten schriftlich dorthin gelangen lassen. Dagegen hatte der Direktionsrath in Bologna eine gewisse Selbständigkeit bezüglich der mittelitalienischen Angelegenheiten und hielt eigene Sitzungen ab.

II.

Vereinigung der lombardisch-venetianischen und mittelitalienischen Eisenbahnen mit der österreichischen Südbahn.

1858.

Auf Grund eines Generalversammlungs-Beschlusses vom 18. November 1858 und der denselben genehmigenden Allerhöchsten Entschliessungen vom 30. November und 9. Dezember dess. J. erfolgte die Vereinigung der lombardisch-venetianischen und mittelitalienischen Eisenbahnen mit der österreichischen Südbahn und einer Reihe anderer zugleich mit letzterer durch Verleihungsurkunde vom 23. September 1858 seitens der öster-

reichischen Regierung konzessionirter Bahnen*) zu einem einzigen Unternehmen unter dem Namen

K. k. privilegirte vereinigte südösterreichische, lombardisch-venetianische und zentralitalienische Eisenbahngesellschaft,

deren Linien nunmehr in der einen Richtung von Dalmatien und Ungarn bis zur sardinischen Grenze sich erstreckten, während sie in der andern Richtung über das weite Gebiet von Wien (über den Semmering) und Kufstein (über den Brenner) bis nach Toscana hinein sich ausdehnten.

Das Kapital der neuen Gesellschaft bestand aus 750 000 Aktien zum Nominalwerthe von je 500 Francs oder 200 österreichischen Gulden, wovon

312 500 den Aktionären der früheren lombardisch-venetianischen und mittelitalienischen Eisenbahnen im Austausch gegen einen gleich hohen Betrag in deren Aktien überlassen,

104 166 $\frac{2}{3}$ den Besitzern lombardisch-venetianischer Aktien in dem Verhältniss einer neuen Aktie für drei alte und gegen Hinzuzahlung von 150 Francs für das Stück überwiesen wurden, während

333 333 $\frac{1}{3}$ den Konzessionären der Wien-Triester Bahn verblieben und diesen gegen Einzahlung von 150 Francs auf jede Aktie überlassen wurden.**)

Die neue Gesellschaft trat in alle Rechte und Pflichten der kontrahirenden Theile sowohl dem Staate wie Dritten gegenüber ein und hatte somit namentlich auch die von der früheren lombardisch-venetianischen und mittelitalienischen Eisenbahn emittirten Obligationen zu übernehmen.

Der neue Verwaltungsrath wurde aus dem der früheren lombardisch-venetianischen Eisenbahngesellschaft und zehn neuen, von den Konzessionären der Wien-Triester Bahn gewählten Mitgliedern gebildet. Der Direktionsrath in Bologna und das Comité in Paris blieben bestehen und ebenso die Generaldirektion in Verona und die detachirte Baudirektion in Bologna, wogegen das Generalsekretariat aufgehoben und an dessen Stelle

*) Es waren dies ausser der Südbahn (Wien-Triest mit Abzweigungen von Mödling nach Laxenburg und von Wiener Neustadt nach Oedenburg):

- a) die Kärnthner Eisenbahn von Marburg nach Klagenfurt und Villach,
- b) die Bahn von Steinbrück über Agram nach Sissek mit Abzweigung nach Carlstadt,
- c) die Tiroler Eisenbahn von Kufstein über Innsbruck, Brixen und Botzen nach Verona (Brennerbahn),
- d) die Strecken Villach-Franzensfeste und St. Peter-Fiume.

**) Diese Aktien wurden unter dem Namen „Lombarden“ bald ein gesuchtes Spekulationspapier an allen europäischen Börsen.

ein Delegirter des Verwaltungsraths (Herr de Lapeyrière) ernannt wurde, der nach kurzer Zeit den Titel „Generaldirektor“ annahm und demnächst in derselben Weise, wie früher der Sekretär, die Beziehungen zwischen Verona und Wien vermittelte.

III.

Die Ereignisse von 1859 und deren Einwirkung auf die lombardisch-venetianischen und mittel-italienischen Eisenbahnen.

Nachdem im April 1859 der Krieg zwischen Piemont und Frankreich auf der einen und Oesterreich auf der anderen Seite ausgebrochen war, zogen sich alle Ressortvorsteher französischer Nationalität und mit ihnen der Generaldirektor Lapeyrière zurück, welcher letzterer sein Amt an den Oesterreicher Etzel abtrat. Die Chefs der Bauabtheilung und Generalkontrolle in Verona (Du Houx und Cavallier) wurden ohne offiziellen Charakter nach Wien berufen, und dafür der Cav. Böhm, ehemaliger Büreauchef des Generalsekretariats als provisorischer Betriebsdirektor nach Verona geschickt, da die Bauabtheilung in Folge des Krieges ihre Thätigkeit eingestellt hatte.

In Bologna, welches keiner der kriegführenden Mächte angehörte, blieb der Ober-Ingenieur Protche an seinem Platze. Er anerkannte nunmehr keine weitere Instanz über sich, als den dortigen in Folge der Umstände autonom gewordenen Direktionsrath. Da zu jener Zeit auch die Bahn von Bologna nach Piacenza fertig gestellt worden, übernahm Protche zugleich die Funktionen des Betriebsdirektors und richtete mit seltener Geschicklichkeit inmitten der grössten Schwierigkeiten den Betriebsdienst auf dieser Strecke ein, die alsbald den grössten Einfluss auf die politischen Schicksale der Emilia ausübte.

In Mailand vereinigte am Tage nach der Schlacht von Magenta der Cav. Brot, welcher allein von den dort sesshaften Mitgliedern des Verwaltungsraths anwesend war, mit schnellem und energischem Entschluss alle Gewalten in seiner Person und ernannte durch Dienstbefehl vom 8. Juni eine aus Technikern, Juristen und Administrativbeamten bestehende Exekutivkommission, welcher er die Führung der laufenden Geschäfte, sowie die Vertretung der Verwaltung im Verkehr mit den öffentlichen Behörden übertrug, während er zugleich mehrere Ingenieure mit der speziellen Leitung des Bau- und Betriebsdienstes betraute.

Durch Schreiben von demselben Tage erstattete er Bericht von seinem Vorgehen an den Verwaltungsrath in Wien, in dem er letzteren zugleich ersuchte, seine Befugnisse bezüglich der aus dem österreichischen Staats-

gebiet ausgeschiedenen Linien auf das Comité in Paris zu übertragen und einen Spezialdirektor zu beauftragen, diese Linien unter der Autorität und Oberaufsicht des Pariser Comité's, sowie unter getrennter Rechnungsführung zu verwalten.

Dank der von ihm getroffenen Anordnungen war Brot in der Lage, den von der französischen wie piemontesischen Heeresverwaltung an die lombardischen Bahnen alsbald gestellten ganz aussergewöhnlichen Anforderungen im vollsten Maasse gerecht zu werden; so wurde in 10 Tagen der Oberbau für eine 5 km lange Bahn zwischen Magenta und dem Ticino gelegt, in kaum 15 Tagen eine Ringbahn zwischen den Stationen Porta Nuova und Porta Tosa zu Mailand vollendet, und ebenso schnell die Wiederherstellung zweier von den Oesterreichern in die Luft gesprengten Brücken über den Muzza und den Chiese ausgeführt, während zu gleicher Zeit die umfassendsten Transporte von Truppen, Kriegsmaterial und Proviant mit einem auf das spärlichste reduzierten rollenden Material ohne irgend erhebliche Störungen oder Verzögerungen bewältigt wurden.

Das Vorgehen des Cav. Brot fand die vollste Billigung des Comité's in Paris. Als Delegirte des Verwaltungsraths in Wien trafen demnächst die bisherigen Abtheilungsdirektoren Diday, Behrens und Bippert aus Verona ein, von denen der Erstgenannte die Funktionen des Generaldirektors und Betriebsleiters übernahm, während die beiden letzten als Direktoren für den Oberbau, sowie für Material und Traktion an der Spitze der oben-erwähnten Exekutivkommission fungirten.

Die drei in Mailand wohnhaften Administratoren — ausser dem Cav. Brot der Herzog von Melzi und der Graf Borromeo — konstituirten sich als Verwaltungsrath und hielten wöchentliche Sitzungen, in welchen über die vom Generaldirektor und den Abtheilungsdirektoren eingebrachten — von denselben persönlich in der Sitzung zu vertretenden Vorlagen berathen und Beschluss gefasst wurde.

Nachdem am 10. November 1859 der Friede zu Zürich geschlossen war, erliess in Ausführung der im Friedensvertrage getroffenen bezüglichen Bestimmungen der König Victor Emmanuel unterm 1. Dezember desselben Jahres ein Dekret, wodurch

1. die österreichischerseits auf dem abgetretenen Gebiet ertheilten Eisenbahnkonzessionen, namentlich diejenigen vom 14. März 1856 und 23. September 1858, anerkannt und bestätigt wurden, und
2. die sardinische Regierung sich als Rechtsnachfolgerin betreffs aller Rechte und Verbindlichkeiten der österreichischen Regierung in Bezug auf die vorgedachten Konzessionen bekannte.

Durch Gesetz vom 8. Juli 1860 und demnächstigen Generalversammlungsbeschluss vom 30. April 1861 wurde sodann der am 25. Juni 1860

zwischen den sardinischen Ministern der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten und Herrn Talabot, Vertreter der Gesellschaft zu Turin, abgeschlossene Vertrag genehmigt und damit eine nochmalige ausdrückliche Bestätigung der Konzessionen vom 14. und 17. März 1856 und 23. September 1858 ausgesprochen, zugleich jedoch erklärt, dass in der Folge für die Beziehungen zwischen Regierung und Gesellschaft in Bezug auf Konzession, Bau und Betrieb der in Betracht kommenden Netze ausschliesslich der vorgedachte Vertrag maassgebend sein solle.*)

Für die lombardischen und mittel-italienischen Eisenbahnen — deren Verwaltung von jetzt an völlig getrennt von derjenigen der anderen, derselben Gesellschaft gehörigen, aber ausserhalb dieser Staaten belegenen Linien gehalten werden sollte — wurden nunmehr neue Statuten erlassen, in Folge deren der Direktionsrath in Bologna zu bestehen aufhörte und an dessen Stelle ein Verwaltungsrath zu Turin in's Leben trat, der aus 13 in Italien und 8 in Paris und London domizilirten Mitgliedern bestand, welche letzteren wiederum ein besonderes Komité in Paris bildeten.

Die Generalversammlungen der Aktionäre waren in Paris abzuhalten, und die Regierung behielt sich das Recht vor, sich bei denselben durch Kommissare vertreten zu lassen.

Aehnliche Bestimmungen wurden kurz darauf österreichischerseits für die Verwaltung der österreichischen Südbahn und der venetianischen Linien getroffen.

Durch Reglement vom 31. Januar 1861 bestellte der Verwaltungsrath zu Turin für die Verwaltung des italienischen Netzes

1. eine Generaldirektion in Turin, zu deren Vorsitzendem (Generaldirektor) man den bisherigen Baudirektor Du Houx ernannte, und welcher je eine Baudirektion in Mailand und Bologna unterstellt wurde,
2. eine Betriebsdirektion in Mailand unter dem Vorsitz des Herrn Diday.

*) Die Linien, deren Konzessionen auf diese Weise anerkannt bzw. bestätigt wurden, waren

in der Lombardei:

1. die bereits in Betrieb befindliche Strecke von Mailand nach der venetianischen Grenze, zwischen Peschiera und Desenzano über Treviglio, Bergamo, Coccaglia und Brescia, sowie ferner die Linien 2. Bergamo-Lecco, 3. Mailand-Camerlata,
4. die noch auszuführende Linie Treviglio-Coccaglia, 5. die Strecke Mailand-Lodi-Piacenza, 6. Treviglio-Crema-Cremona;

in Mittel-Italien:

1. die Linie von Piacenza über Parma, Reggio und Modena nach Bologna, 2. Bologna-Pistoja und 3. Bologna-Ferrara-Pontelagoscuro.

IV.

Errichtung der „Gesellschaft der ober-italienischen Eisenbahnen“

1864.

Auf Grund des am 30. Juni 1864 zwischen den italienischen Ministern der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten einerseits und den Vertretern der lombardischen und mittel-italienischen Eisenbahngesellschaft andererseits abgeschlossenen, durch Gesetz vom 14. Mai 1865 genehmigten Vertrages bildete sich die Gesellschaft der ober-italienischen Eisenbahnen (*società ferroviaria dell' Alta Italia*), welche an die Stelle der bisherigen Verwaltung der lombardischen und mittel-italienischen Bahnen trat, und welcher der Staat die in Piemont belegenen bisherigen Staatsbahnlinien,^{*)} sowie die Dampfschiffahrt auf dem Garda-See und 9 011 Aktien der Suba-Eisenbahn mit allen dem Staat als Miteigenthümer und in Bezug auf den Betrieb der Linie zukommenden Rechten und obliegenden Pflichten überliess.

Die Gesellschaft trat ferner an die Stelle des Staats in die Verträge welche letzterer wegen Uebernahme des Betriebes verschiedener kleinerer Privatbahnlinien abgeschlossen hatte, und verpflichtete sich, auch noch auf einer Reihe anderer Strecken auf desfallsiges Verlangen der Regierung den Betrieb zu übernehmen.

Es wurde ihr ferner die Verpflichtung auferlegt, durch eine eingleisige Bahn die Station Sesto Calende mit der Strecke Novara-Arona zu verbinden und zu diesem Behufe eine Brücke über den Ticino zu bauen, die zugleich für gewöhnliches Fuhrwerk benutzbar sein sollte und deren Kosten die Regierung zur Hälfte übernahm.

Die Gesellschaft hatte sodann 500 000 Lire zu den Kosten für den Bau des Zentralbahnhofes zu Turin und 3 Millionen zu den für den Ausbau des Hafens von Genua erforderlichen Arbeiten beizusteuern und ausserdem sich mit mindestens 10 Millionen an den Kosten zur Anlage einer Eisenbahnstrasse durch die helvetischen Alpen östlich der Tosa zu betheiligen.

Nach Genehmigung des Vertrages vom 30. Juni 1864 bildeten nunmehr die im sardinischen Königreiche belegenen alten lombardischen und mittel-italienischen Bahnen mit den durch das Gesetz vom 14. Mai 1865 hinzugekommenen piemontesischen Linien und den kraft dieses Gesetzes neu zu bauenden Strecken ein einziges Netz unter der Verwaltung der

^{*)} Es waren dies die Strecken: Turin-Genua, Alessandria-Arona (nebst dem Schiffsbetrieb auf dem Lago-Maggiore), Alessandria und Novi-Piacenza, Turin-Cuneo-Saluzzo, von Turin zum Ticino, Valenza-Casale-Vercelli.

ober-italienischen Eisenbahngesellschaft. Der Sitz und das gesetzliche Domizil der letzteren sollte in derselben Stadt sein, in welcher der Verwaltungsrath seinen Sitz hatte. Dieser verblieb bis zum Jahre 1874 in Turin, woselbst auch der Verwaltungsrath der lombardischen und mittel-italienischen Eisenbahnen sich befunden hatte, und wurde dann nach Mailand verlegt.

Die Baudirektion in Bologna wurde aufgehoben und der Baudirektion in Mailand zugleich die Bahnunterhaltung, welche bisher mit dem Betriebe verbunden gewesen war, zugewiesen, so dass nunmehr neben der Generaldirektion in Turin

eine Direktion für Bau und Bahnunterhaltung und
eine Betriebsdirektion,

in Mailand fungirten.

In Gemässheit der im Züricher Frieden bestätigten früheren österreichischen Konzessionen, sowie der späteren Zusatzverträge übernahm die Regierung auf Grund des Gesetzes von 1865 ihrerseits

1. eine Zinsgarantie von $5\frac{1}{5}$ pCt. für die lombardischen Linien und ferner die Garantie eines jährlichen Nettoertrages von 6 500 000 Lire für die mittel-italienischen Strecken, sowie eines Bruttoertrages von 28 Millionen für das piemontesische Netz,
2. die Bezahlung aller Passiven, welche aus dem Bau oder Erwerb der konzessionirten Strecken herrührten,
3. die Vertretung der Gesellschaft wegen aller seitens Dritter an dieselbe zu erhebenden Ansprüche.

Letztere hatte dagegen alle Einnahmen und Erträgnisse aus den abgetretenen Linien an den Staat abzuführen, welche aus der Zeit bis zu einem Monat vor Veröffentlichung des Gesetzes herrührten.

V.

Erwerbungen und Veränderungen von 1866—1873.

Die im Jahre 1859 unter österreichischer Herrschaft verbliebenen venetianischen Linien führen fort zur österreichischen Südbahn zu gehören, bis in Ausführung des Friedensvertrages vom 3. Oktober 1866, durch die Konvention vom 13. April 1867 und das italienische Gesetz vom 25. April 1867 auch diese Linien, für welche der Staat einen Bruttoertrag von 100 000 Gulden für die Meile (= 32 548,58 Lire für das Kilometer) garantirt hatte, mit dem Netz der oberitalienischen Eisenbahn vereinigt wurden. Hierbei wurden zugleich die von der österreichischen Regierung für das abgetretene venetianische und mantuanische Gebiet, namentlich die unter dem 14. März 1856, 8. April 1857 und 23. September 1858 ertheilten Konzessionen bestätigt und ferner bestimmt, dass

1. die vertragschliessenden Mächte sobald als möglich im Einvernehmen mit der österreichischen Südbahn die administrative und finanzielle Trennung des venetianischen und österreichischen Netzes in Angriff nehmen, und
2. die beiderseitigen Regierungen den Verkehr auf den Eisenbahnverbindungsstrassen möglichst erleichtern, sowie den Bau neuer Anschlusslinien zwischen den österreichischen und italienischen Strecken nach Möglichkeit fördern sollten, wobei noch speziell die österreichische Regierung die Vollendung der zur Verbindung des Etsch- und Innthals bestimmten Brennerlinie, soweit irgend zugänglich, zu beschleunigen versprach.

Die Organisation der Verwaltung verblieb auch nach der Annexion der venetianischen Linien einstweilen dieselbe, bis mit dem Abgange des Generaldirektors Du Houx und dessen Ersatz durch den bisherigen Betriebsdirektor Amilhanu eine straffere Konzentration in der Art eintrat, dass Bau- und Betriebsdirektion, die zuletzt eine der Generaldirektion thatsächlich nebengeordnete Stellung eingenommen hatten, dem Generaldirektor ausdrücklich untergeordnet wurden und dieser nunmehr alle Gewalt und Verantwortlichkeit in seiner Person vereinigte.

Kraft Vertrages vom 2. November 1867 übernahm die Alta Italia den Betrieb der von der italienischen Südbahn gebauten Strecke Voghera-Pavia-Cremona-Brescia gegen die Garantie eines Bruttoertrages von 9 000 Lire für das Kilometer und den der Linie Torreberetti-Pavia gegen 50 pCt. des Bruttoertrages.

Durch Gesetz vom 28. August 1870 erhielt die oberitalienische Eisenbahn ferner den Betrieb der seinerzeit den römischen Bahnen in Konzession gegebenen, durch Vertrag vom 30. September 1868 ins Eigenthum des Staates übergegangenen toskanischen Strecken Florenz-Pistoja-Lucca-Pisa, Pisa-Massa und Massa-französische Grenze (mit der Abzweigung Avenza-Carrara) gegen Vergütung aller Ausgaben, eine achtprozentige Verzinsung der für Materialbeschaffungen und Ergänzungs- wie Verbesserungsarbeiten verauslagten Summen sowie eine Prämie von 5 pCt. des Nettoertrages.

Gegen einen gleichen Antheil am Nettoertrage übernahm die Alta Italia ferner den Betrieb der Linie Savona-Bra und Cairo-Aqui und durch dasselbe Gesetz vom August 1870 erhielt sie schliesslich die Konzession für den Bau und Betrieb der Bahn von Bussoleno nach Bardonecchia, sowie das Recht zum Betriebe in dem italienischen Theil des Montcenis-Tunnels zwischen Bardonecchia und Modane, wogegen die Regierung neben erheblichen Schenkungen von Terrain und Gebäuden zu Baubüreaus und Werkstatsanlagen einen Zuschuss von 12 Millionen Lire zu

den Baukosten gab und die für das piemontesische Netz übernommene Garantie von 28 Millionen um 2 Millionen erhöhte.

Durch Vertrag vom 5. April 1873 erwarb die oberitalienische Eisenbahn die ursprünglich der Banca generale in Rom ertheilte Konzession zum Bau und Betriebe der sogenannten Pontebba-Bahn von Udine (Station der Linie Mestre-Cormons) über Ospedaletto nach Pontebba gegen die staatliche Garantie eines Nettoertrages von 20 000 Lire für das Kilometer, und theils noch in demselben Jahre, theils kurze Zeit darauf wurde die Gesellschaft durch eine Reihe anderer Verträge Betriebsunternehmerin auf den Linien Mantua-Modena, Monza-Calolzio, Cremona-Mantua und Legnago-Rovigo.

Da der der Alta Italia im Gesetz vom 14. Mai 1865 in Konzession gegebene Schiffsbetrieb auf dem Lago Maggiore trotz aller angewendeten Bemühungen zu einem einträglichen sich nicht gestaltete, vielmehr fast ebensoviel kostete, als er einbrachte, überliess die Gesellschaft durch Vertrag vom 27. April 1867 diesen Betrieb den Unternehmern Angelo und Francesco Mangili auf 12 Jahre gegen einen Pachtzins von 12- bis 18 000 Lire. Als das Ende der Pachtzeit herannahte, entschloss sich die Eisenbahngesellschaft mit Rücksicht auf die zu befürchtende Gründung von Konkurrenzunternehmungen und im Hinblick auf den Zustand des aus 8 Dampfbooten und 3 Lastschiffen bestehenden, der Vermehrung und Erneuerung dringend bedürftigen Materials, auf ein von den Gebrüder Mangili ihr angebotenes definitives Abkommen einzugehen und schloss mit denselben unterm 15. Januar 1875 einen neuen Vertrag, kraft dessen unter Aufhebung des Pachtkontrakts vom 27. April 1867 den genannten Unternehmern die Dampfschiffahrt auf dem Lago Maggiore mit allen auf deren Betrieb bezüglichen, aus dem Staatsvertrage vom 30. Juni 1864 und dem Gesetz vom 14. Mai 1865 herrührenden Rechten und Verbindlichkeiten gegen eine dem Werthe des beweglichen Materials entsprechende, in fünf Jahresraten an die Alta Italia abzuführende Entschädigung überlassen und zugleich die Einrichtung eines direkten Personen- und Güterverkehrs zwischen der Eisenbahn und den Dampfschiffen vereinbart wurde.

VI.

Trennung des italienischen und österreichischen Netzes und Verstaatlichung der oberitalienischen Bahnen.

Nachdem in Folge der politischen Ereignisse von 1859 und 1866 ein grosser Theil des oberitalienischen Eisenbahnnetzes aus dem österreichischen Staatsgebiet ausgeschieden war, ging das Bestreben der beiderseitigen Regierungen dahin, eine administrative und finanzielle Theilung des

Unternehmens in zwei Gesellschaften herbeizuführen, von denen die eine lediglich zur österreichischen, die andere lediglich zur italienischen Regierung in Beziehung stehen sollte, in ähnlicher Weise wie dies zwischen der sardinischen und französischen Regierung in Folge der Einverleibung Savoyens in Frankreich bei den savoyischen Linien vereinbart war.

Im Züricher Friedensvertrage vom 10. November 1859 war diese Frage nicht ausdrücklich berührt. Sie beschäftigte jedoch die Aktionäre bereits in der Generalversammlung vom 30. April 1860, in der man mit Rücksicht auf die schweren Missstände und die fast unüberwindlichen Schwierigkeiten, welche die Theilung in zwei völlig gesonderte Gesellschaften damals mit sich geführt haben würde, zu dem Ausweg griff, die Einheit des Gesamtunternehmens aufrecht zu erhalten, jedoch für jeden der beiden Theile des Netzes einen besonderen, von dem andern unabhängigen Verwaltungsausschuss einzusetzen. Die italienische Regierung beschränkte sich in Würdigung der Nachtheile, die aus der völligen Trennung für den italienischen Theil der Bahn damals erwachsen wären, darauf, im Jahre 1861 die Statuten durch Aufnahme einer diesen Beschluss der Generalversammlung genehmigenden Bestimmung zu ergänzen. Die österreichische Regierung arbeitete jedoch auf eine vollständige Trennung in zwei Gesellschaften hin und wusste durch ihr beständiges Andrängen endlich zu erreichen, dass im Mai 1865 die Generalversammlung den Beschluss fasste, diese Trennung bis zum 1. Januar 1867 zu vollziehen. Indess kam weder dieser Beschluss, noch eine gleiche im Friedensvertrage vom 3. Oktober 1866 enthaltene Bestimmung zur Ausführung; es wurden erst noch weitläufige diplomatische Unterhandlungen eröffnet, die sich Jahre lang hinzogen, und in deren Verfolg schliesslich im Mai 1872 österreichischerseits der Handelsminister Banhans und italienischerseits der Graf von Cambray Digny zu Bevollmächtigten bestellt wurden, um nach dem Vorbild der Auseinandersetzung, die zwischen dem Deutschen Reich und der französischen Republik in Bezug auf die elsass-lothringischen Linien stattgefunden hatte, „die wichtige Frage der Trennung der österreichischen Südbahn von dem Netz der Alta Italia endgültig zum Austrag zu bringen“. Das Resultat dieser Verhandlungen war eine im April 1873 von beiden Regierungen gleichzeitig und übereinstimmend an die Gesellschaft gerichtete energische Aufforderung, zur Vermeidung von Zwangsmaassregeln binnen 6 Monaten einen geeigneten Trennungsvorschlag einer zu diesem Behuf einzusetzenden italienisch-österreichischen Kommission zur Prüfung vorzulegen. Demgemäss überreichten die Verwaltungsausschüsse zu Turin und Wien im Oktober desselben Jahres den Regierungen eine identische Note, welche den Entwurf einer Auseinandersetzung enthielt, zugleich aber auf die schweren Nachtheile einer solchen hinwies.

Hiernach sollten die beiden neuen Gesellschaften solidarisch haftbar sein und bleiben gegenüber den Besitzern der bereits ausgegebenen und noch fernerhin auszugebenden Obligationen. Das Aktienkapital sollte zu gleichen Hälften auf die beiden Gesellschaften vertheilt werden, als besonderer Bestand aber sollten der österreichischen Südbahn die für den Bau der Linien Villach-Franzensfeste und San Peter-Fiume ausgegebenen 250 000 fünfprozentigen Obligationen und der Alta Italia die speziell für den Bau der Pontebbabahn emittirten Obligationen verbleiben.

Ein in Paris residirender Ausschuss sollte damit betraut werden:

1. die gemeinschaftliche Kasse zu verwalten, in welche beide Gesellschaften vor jedem Fälligkeitstermin die auf sie entfallenden Zinsen für die solidarische Kapitalschuld abzuführen hätten;
2. die Anleihe zu emittiren, welche behufs Erfüllung der vor der Trennung eingegangenen Verbindlichkeiten erforderlich war;
3. die von jeder Gesellschaft beabsichtigten Operationen darauf hin zu überwachen, dass hierbei den solidarisch bleibenden Verpflichtungen genügend Rechnung getragen würde.

Im Grunde wäre also bei Ausführung dieser Vorschläge auch nach der Auseinandersetzung eine einzige Gesellschaft in so weit bestehen geblieben, als es sich um die Erfüllung der gemeinschaftlichen Verbindlichkeiten handelte; auch würden die beiden neuen Gesellschaften insofern eng verbunden geblieben sein, als ein gemeinschaftliches Interesse sie genöthigt hätte, sich gegenseitig zu überwachen und zu kontroliren, damit nicht ein Gefühl der Unsicherheit, wenn nicht eine Panik sich der Aktienbesitzer bemächtigte.*)

All diese von den Verwaltungsausschüssen in ihrer Note ausdrücklich hervorgehobenen Misstände, sowie eine Reihe anderer, zu schweren Bedenken Anlass gebender Punkte machten einen solchen Eindruck auf die beiden Regierungen, dass die internationale Kommission gar nicht ein-

*) Der Kurs der Lombarden war ohnehin bereits im ständigen Sinken begriffen, indem die Rentabilität der Bahn wie ihre ganze finanzielle Lage sich von Jahr zu Jahr verschlechtert hatte. Während 1864 auf eine Aktie von 500 Lire Nominalwerth 40 Lire Dividende kamen, gab es in den beiden folgenden Jahren nur 37,50, 1869 nur 25, 1873 nur 15 und 1874 nur 7,50 Lire, und bei alledem muss, da die Verwaltung ihr Baukonto mit vielerlei Ausgabeposten belastet hatte, die bei andern Bahnunternehmungen aus dem Betriebe gedeckt werden, auch von diesen Dividenden ein Theil als lediglich fiktiver Reingewinn betrachtet werden, der gar nicht zur Vertheilung hätte gelangen dürfen. — Die Gesellschaft wurde durch die Menge ihrer Schulden erdrückt, da sie trotz beständiger Uebernahme neuer Linien und Verpflichtungen ihr ursprüngliches Aktienkapital von 375 Millionen nicht erhöhte, sondern im weiteren Verlauf des Unternehmens sich lediglich mit Ausgabe von Obligationen beholfen hatte, so dass schliesslich jede Aktie bis weit über den doppelten Betrag ihres Nennwerths verschuldet war.

berufen und von jeder Berathung des vorgelegten Entwurfs Abstand genommen wurde. Da Oesterreich jedoch beständig auf eine Lösung der Frage drängte, und auch die italienische Regierung die erheblichen Nachtheile vollauf würdigte, die mit einer Fortdauer der unklaren und verwickelten Verhältnisse verbunden waren, so erachtete letztere, um dem so anormalen Zustande der Dinge ein Ende zu machen, es für das Gerathenste, auf Anträge wegen Ankaufs der italienischen Linien einzugehen und schloss nach längeren Verhandlungen unterm 17. November 1875 den Vertrag zu Basel, wodurch diese Linien auf den Staat übergingen und somit der oberitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft ein Ende gemacht wurde. Kraft Zusatzvertrages vom 11. Juni 1876 verpflichtete sich die österreichische Südbahn, den Betrieb des oberitalienischen Netzes noch 2 Jahre, d. h. bis zum 30. Juni 1878 zu führen, sodann übernahm die italienische Regierung selber den Betrieb, den sie heute noch führt.

Auf Grund des Gesetzes vom 8. Juli 1878 und des dazu erlassenen Reglements vom 6. März 1879 wurde der bisherige Verwaltungsrath sowie die Generaldirektion aufgehoben und dafür durch königliches Dekret ein dem Minister der öffentlichen Arbeiten unterstellter, aus einem Präsidenten und 6 Räten bestehender Verwaltungsrath eingesetzt, der die Funktionen des früheren Generaldirektors zum grössten Theil übernahm, während ein anderer Theil dieser Funktionen auf die reorganisirte Betriebsdirektion überging, so dass diese nunmehr für den eigentlichen Betrieb die hauptsächlichste, leitende Instanz bildet.*) Sie besteht aus 3 Abtheilungen:

1. der eigentlichen Direktion, *direzione*, zu welcher u. A. das Betriebssekretariat, das Tarif- und Reklamationsbureau sowie die Abtheilung für das Telegraphenwesen gehören,
2. der Verkehrsabtheilung, *traffico*, welcher „*movimento*“ und „*servizio commerciale*“ zugewiesen sind,
3. der Abtheilung für Material und Traktion.

Die Alta Itali ist in 4 „*Divisioni*“ eingetheilt, die in Turin, Mailand, Florenz und Verona ihre Zentralbüreaus haben, und an deren Spitze je ein *Capo traffico*, Ober-Betriebs-Inspektor, steht, dem das gesammte Stations-, Expeditions- und Fahrpersonal seines Bezirks unterstellt ist. Heute zählt mit Einschluss der Strecke Pino-Novara,

die 1. Division (Turin)	161 Stationen und	908 km Länge,
die 2. „ (Mailand)	143 „ „	1035 km „
die 3. „ (Florenz)	104 „ „	631 km „
die 4. „ (Verona)	145 „ „	1093 km „

ganze oberitalienische Eisenbahn demnach 553 Stationen und 3667 km.

*) Im Uebrigen wurden die Einrichtungen der früheren Verwaltung im Grossen und Ganzen beibehalten. Vergl. Archiv 1882 S. 109.

Die Sekundärbahnfrage in Italien.

Die Benutzung öffentlicher Strassen zur Anlage von Schienengeleisen behufs Beförderung von Personen und Gütern findet in Italien, besonders seit dem Jahre 1877, in ziemlich ausgedehntem Maasse statt. Anfänglich wurden auf diesen Strassenbahnen als Zugkraft meistens Pferde verwendet, wie dies noch jetzt auf der 15 km langen Linie von Mailand nach Monza und auf verschiedenen anderen Strecken geschieht. Mehr und mehr wurde jedoch, besonders für längere Strecken, Dampftrieb für vortheilhafter als Pferdebetrieb erkannt und mehrte sich deshalb besonders die Zahl und die Ausdehnung der aus den „Pferdebahnen“ hervorgegangenen und in ähnlicher Weise wie diese betriebenen Dampftramways (*tramvie a vapore*). Am 1. April 1880 waren 410 km solcher Dampftramways im Betrieb, am 30. Juni 1882 schon 1283 km. *) Die Benutzung der Strassen für die Anlage dieser Tramways erfolgt theils in der Weise, dass, wie bei den gewöhnlichen städtischen Pferdebahnen, die Schienen in den Strassenkörper derart versenkt werden, dass durch dieselben der Verkehr des Landfuhrwerks nicht gehindert wird, theils in der Weise, dass der für die Bahnanlage in Anspruch genommene Theil der Strasse von dem übrigen Strassentheil durch eine Einfriedigung abgetrennt wird und für das Landfuhrwerk nicht weiter benutzbar ist. Die zu Geleisanlagen in dieser Weise benutzten Strassen gehören theils dem Staate, theils den Provinzen, theils Gemeinden, viele Tramwaylinien erstrecken sich über die Strassen verschiedener Eigenthümer. Es machte sich bald das Bedürfniss nach einer gesetzlichen Regelung der Verhältnisse dieser ihrem Wesen nach nicht als „Eisenbahnen“ zu betrachtenden „Strassenbahnen“ oder „Tramways“, namentlich in Bezug auf die Konzessionirung derselben, sowie auf die für den Betrieb zu erlassenden Vorschriften fühlbar. Die italienische Regierung legte deshalb bereits am 29. Mai 1880 der Deputirtenkammer einen bezüglichen Gesetzentwurf vor. Diesem Gesetzentwurfe waren ausführliche Motive beigefügt, namentlich eine Uebersicht der in anderen Ländern, in Deutschland, Oesterreich, Belgien, Frankreich, England u. s. w.

*) Vgl. Archiv 1883 S. 63.

bestehenden bezüglichen Gesetze und Verwaltungsnormen. Derselbe ist indessen in der Deputirtenkammer nicht zur Berathung gekommen, „aus Gründen, welche“, wie der Minister der öffentlichen Arbeiten sagt, „nicht näher zu erörtern sind.“ Der Entwurf ist nunmehr dem Senate vorgelegt,*) da die Nothwendigkeit einer gesetzlichen Regelung der betreffenden Verhältnisse bei der rasch wachsenden Ausdehnung der Strassenbahnen sich immer dringender fühlbar machen. Der neue Entwurf ist mit dem früheren völlig identisch; selbst die Anlagen sind nicht geändert, ob schon die Angaben derselben, wie beispielsweise in Bezug auf Frankreich, wo seitdem das neue Gesetz vom 11. Juni 1880 über Strassenbahnen und Tramways in Kraft getreten ist, nicht mehr überall zutreffen. Hinzugefügt ist den Anlagen eine Zusammenstellung der am 1. Juli 1882 im Betrieb und im Bau befindlich gewesenen Dampftramways, in welcher die Längen derselben, die Konzessionäre, die Behörden, welche die Konzessionen ertheilt haben, u. s. w. angegeben sind.

Die wichtigsten Bestimmungen des Entwurfs, welcher ausser den „Tramways“ sich auch auf „Sekundärbahnen“ (*ferrovie economiche*) bezieht, bei welchen die Benutzung einer öffentlichen Strasse in Frage kommt, sind folgende: Das Gesetz soll nur maassgebend sein für Bahnanlagen, welche ohne staatliche Unterstützung zur Ausführung kommen. Werden bei der Ausführung einer derartigen Bahnanlage die Strassen verschiedener Eigenthümer berührt, so genügt die Genehmigung der Eigenthümer von $\frac{2}{3}$ der zu benutzenden Strassenlänge. Ein auf den Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten zu erlassendes königliches Dekret ist erforderlich für die Konzessionirung von Sekundärbahnen, welche einen besonderen Bahnkörper erhalten sollen, auch wenn sie dabei in ihrer ganzen Ausdehnung oder theilweise Strassen in der Weise benutzen, dass der von der Geleisanlage beanspruchte Raum von dem übrigen Strassentheile abgetrennt und der Benutzung durch das Landfuhrwerk entzogen wird. Durch Dekret des Ministers der öffentlichen Arbeiten sind die Konzessionen zu ertheilen für Tramways, welche ganz oder theilweise auf Nationalstrassen oder auf Provinzialstrassen, welche zwei oder mehr Provinzen gehören, derart angelegt werden sollen, dass kein Theil der Strassen der Benutzung durch das gewöhnliche Fuhrwerk entzogen wird. Von den Provinzialräthen (*consigli provinciali*) werden für ebensolche Tramways die Konzessionen ertheilt, wenn die Benutzung von Provinzialstrassen, von den Kommunalbehörden (*consigli comunali*), wenn die Benutzung von Kommunal- oder Vizinalstrassen in Betracht kommt. Erstrecken sich die Tramways indessen über die Strassen mehrerer Gemeinden, so ist die

*) Vgl. S. 195 dieses Heftes.

Konzession von dem zuständigen Provinzialrathe nach Anhörung der interessirten Gemeindebehörden zu ertheilen. Wird eine Sekundärbahn ganz oder theilweise als Tramway betrieben, oder eine Tramway als Eisenbahn, so sollen die einzelnen Strecken einer solchen Linie in rechtlicher Beziehung nach der Art ihres Betriebes, nicht nach ihrer Konstruktion behandelt werden. Als „Eisenbahnbetrieb“ soll dabei ein Betrieb angesehen werden, wenn eine regelmässige Personen- und Güterbeförderung mit festen und in der bei den gewöhnlichen Eisenbahnen gebräuchlichen Weise genehmigten Fahrplänen, Haltepunkten und Tarifen stattfindet. Als „Tramwaybetrieb“ dagegen soll der Betrieb gelten, wenn für denselben keine bestimmten Haltepunkte vorgeschrieben sind und auch Fahrpläne nicht im Voraus von der konzessionirenden Behörde genehmigt werden, wenn die Zahl der Züge vielmehr fakultativ ist innerhalb gewisser, nach den besonderen Umständen in den Konzessionsurkunden zu bestimmenden Grenzen.

Soll für eine Tramway mechanische Zugkraft (Dampf etc.) in Anwendung kommen, so ist in allen Fällen die Genehmigung der Staatsregierung erforderlich, welche bei Ertheilung der Genehmigung die im öffentlichen Interesse erforderlichen Sicherheitsmaassregeln vorschreiben wird.

Die Dauer der Konzessionen soll bei Eisenbahnen 50 und bei Tramways 20 Jahre nicht überschreiten.

Eisenbahnen sowohl als Tramways sollen, wenn sie öffentliche Strassen benutzen, einen in der Konzessionsurkunde festzustellenden jährlichen Kanon an die betreffenden Strasseneigenthümer zahlen. In der Konzessionsurkunde sollen ferner auch die näheren Bedingungen für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen oder Tramways festgesetzt werden, ebenso die Rechte und Pflichten des Konzessionärs, die Sporttarife, die Konventionalstrafen für Nichtbeachtung der Bedingungen und das Recht des Konzessionirenden, die Konzession im Falle wiederholter Verletzung des Vertrags zurückzuziehen.

Die Konzessionen werden auf dem Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens an den Bestbietenden vergeben. Die Angebote können sich dabei beziehen auf die Erhöhung des jährlichen Kanons, auf die Herabsetzung der Konzessionsdauer oder auf die Ermässigung der Maximaltarife für die Beförderung von Personen und Gütern.

Der Konzessionär einer Tramway ist gehalten, dieselbe ausser Betrieb zu setzen, so oft dies im Interesse der Unterhaltung oder Regulirung der betreffenden Strasse erforderlich ist. Auch hat er bei etwaiger Verlegung der Strasse die Verlegung der Geleisanlage zu bewirken, ohne für diese Störungen seines Betriebes irgend eine Entschädigung verlangen zu können. Die konzessionirende Behörde hat das Recht, andere Eisenbahnen oder Tramways zu konzessioniren, welche sich an eine bestehende Eisenbahn

oder Tramway anschliessen oder die Anlagen derselben durchschneiden. Dagegen soll keine Eisenbahn oder Dampftramway konzessionirt werden, welche einer schon bestehenden oder auch nur konzessionirten derartigen Anlage direkte Konkurrenz machen würde.

Wenn andere Unternehmer eine Tramwaylinie ganz oder theilweise zur Einrichtung eines Transportdienstes benutzen wollen, so sollen die Konzessionäre gehalten sein, einen solchen Mitbetrieb nach speziellen Festsetzungen und gegen entsprechende Entschädigung zu gestatten, sofern dadurch im Falle der Anwendung des Dampfes als Zugkraft die öffentliche Sicherheit nicht gefährdet wird. Wenn ein Einverständnis zwischen den Betheiligten nicht erzielt werden kann, so sollen die näheren Bedingungen, unter denen der Mitbetrieb stattzufinden hat, nach Anhörung der betreffenden technischen Behörden durch die zur Konzessionsertheilung berechnigte Behörde festgesetzt werden. Ohne eine solche besondere Festsetzung dürfen die von dem Konzessionär einer Eisenbahn oder Tramway verlegten Geleise weder zu einem öffentlichen noch zu einem privaten Zwecke von irgend Jemand benutzt werden.

Der Konzessionär einer Eisenbahn oder einer Tramway muss unentgeltlich und unter eigener Verantwortlichkeit die Brief- und Packetsendungen der königlichen Post befördern, ebenso die mit der Ueberwachung des Unternehmens beauftragten Beamten der konzessionirenden Behörden.

Nach Ablauf der Konzessionsdauer einer Tramway oder einer auf einer gewöhnlichen Strasse angelegten Eisenbahn bleibt die Verwaltung dieser Strasse Eigenthümerin der Eisenbahn oder Tramway mit allem ihrem festen Zubehör. Dieser Verwaltung steht sodann das Recht zu, von dem Konzessionär zu einem Taxpreise alle beweglichen Gegenstände, Materialien und Einrichtungen zu erwerben, welche zum Betriebe erforderlich sind.

Die ausser den vorerwähnten, in dem Gesetzentwurf noch enthaltenen Bestimmungen beziehen sich auf das Planfeststellungsverfahren, die Kautionsstellung des Unternehmers, die Befugniss der Staatsbehörde, den Betrieb zu inhibiren, wenn dies im Interesse der öffentlichen Sicherheit geboten erscheint, sowie auf die Befugniss der konzessionirenden Behörde, die Konzession als verfallen zu erklären, wenn, ohne dass ein Fall höherer Gewalt vorliegt, der Betrieb mehr als drei Monate von dem Unternehmer eingestellt wird, ferner auf die Anwendbarkeit verschiedener bestehender Gesetze und Reglements auf die neuen Anlagen u. s. w.

Es erscheint von Interesse, hier einige auf diesen Gesetzentwurf bezügliche kritisirende Bemerkungen zu erwähnen, welche sich in der sehr beachtenswerthen Monographie des Ingenieur Giuseppe Bianchi über

den Bau und Betrieb der Tramways in der Provinz Mailand*) finden. Es wird hier zunächst bemerkt, dass die in dem Entwurfe angegebenen Kriterien für die Unterscheidung zwischen „Eisenbahn“ und „Tramway“ nicht vollständig den aus der üblichen Praxis hervorgegangenen Begriffen entsprechen. Der Betrieb einer „Eisenbahn“ erfordere nicht nur festbestimmte Fahrpläne, Haltepunkte und Tarife, sondern auch Stationen mit besonderen Einrichtungen und die Stationirung von Bahnwärtern in bestimmten Entfernungen von einander. Die Ausgabe der Billets erfolge bei den Eisenbahnen auf den Stationen, die Zahl der Wagen, welche zu einem Zuge zusammengesetzt werden können, sei unbeschränkt, auch sei eine grosse Fahrgeschwindigkeit zulässig.

Bei dem Betriebe der „Dampftramways“ seien ebenfalls feste Fahrpläne, Haltepunkte und Tarife vorhanden, aber dieser Betrieb erfordere keine besonderen Stationsanlagen, ausser an den Endpunkten und auch da nur im bescheidensten Umfange, ebenso seien Bahnwärter erforderlich, aber auch nur in sehr beschränkter Zahl. Die Ausgabe der Billets an die Reisenden geschehe dagegen bei den „Tramways“ in den Wagen während der Fahrt, die Zahl der zu einem Zuge zu vereinigenden Wagen sei beschränkt, die Fahrgeschwindigkeit dürfe 20 km in der Stunde nicht überschreiten und müsse beim Passiren von Ortschaften bis auf die Geschwindigkeit eines im Schritt gehenden Mannes herabgemindert werden, die Expedition von Personen und Gütern erfolge in den einfachsten Formen, anschliessend an die bei dem gewöhnlichen Fuhrwerk übliche Art und Weise. Der Unterschied zwischen beiden Transportanstalten müsse diesen Charaktereigenthümlichkeiten entsprechend in dem Gesetze besser präzisirt werden.

Es wird ferner von Bianchi der Zeitraum von zwanzig Jahren für die Dauer einer Tramwaykonzession als durchaus ungenügend bezeichnet. Es würde keine Gesellschaft das für eine Tramway-Anlage erforderliche bedeutende Kapital aufwenden, wenn sie nicht eine genügend lange Zeit vor sich habe, innerhalb welcher dieses Kapital sich amortisiren könne. Wenn dies in zwanzig Jahren geschehen solle, so müsste die aus den Tramwayanlagen zu ziehende Rente mindestens das Doppelte des gewöhnlichen Zinsfusses betragen. Es erscheine aber ungereimt, einen solchen Ertrag von den in keiner Weise durch öffentliche Mittel unterstützten Tramways voraussetzen zu wollen, während die Eisenbahnen meist nicht ohne staatliche Unterstützung existiren können und den Tramways ausserdem noch die Zahlung eines jährlichen Kanons für die Benutzung der Strassen

*) *L'impianto e l'esercizio dei tramways nella provincia di Milano. Dati tecnici e statistici, raccolti a cura del deputato provinciale ingegnere Giuseppe Bianchi. Milano, Ulrico Hoepli, editore librajo. 1883.*

aufgebürdet werden soll. Wenn der Termin von zwanzig Jahren als längste Dauer der Konzession aufrecht erhalten würde, so würden dadurch die Tramways fast unmöglich gemacht.

Die Bestimmung des Entwurfs, dass die Vergebung der Konzession auf dem Wege der öffentlichen Submission an den Bestbietenden erfolgen solle, wird von Bianchi nach den bis jetzt gemachten Erfahrungen ebenfalls als unzweckmässig bezeichnet. Für Tramwaylinien ausserhalb der Städte finde sich keine Konkurrenz und es seien speziell in der Provinz Mailand viele Schwierigkeiten zu überwinden gewesen, um überhaupt für diesen Zweck Gesellschaften zu konstituieren und die Tramwayanlagen zur Ausführung zu bringen. Das von der Provinz Mailand in der Regel beobachtete und als zweckmässig erkannte Verfahren bestehe darin, dass demjenigen, welcher eine Tramwaykonzession nachsucht, überlassen wird, binnen einer gewissen Zeit bei Vermeidung des Verlustes einer von ihm zu stellenden Kaution, eine leistungsfähige Gesellschaft, welcher die Konzession für den Bau und Betrieb der betreffenden Tramwaylinie übertragen werden kann, zu gründen und der Provinzialbehörde zu präsentieren. Nach diesem Verfahren seien, soweit nicht bereits bestehende Gesellschaften den Bau und Betrieb der Tramways übernommen haben, die Konzessionen für fast sämtliche Tramwaylinien der Provinz erteilt worden. In dem Gesetze müsse es jedenfalls dem Ermessen der konzessionirenden Behörde für jeden einzelnen Fall überlassen bleiben, ob sie die Konzession aus freier Hand oder auf dem Wege der öffentlichen Submission vergeben wolle.

Schliesslich findet Bianchi die Bestimmung des Entwurfs, dass nach Ablauf der Konzessionsdauer eines Tramwayunternehmens die betreffende Strassenverwaltung Eigentümerin aller festen Anlagen werden und das gesamte Betriebsmaterial zu einem Taxpreise soll übernehmen können, namentlich mit Rücksicht auf die kurze Dauer der Konzession, zu hart und geeignet, jeden Bewerber um eine solche Konzession abzuschrecken. Es wird vorgeschlagen, dass die Konzessionsdauer für die Tramways in gleicher Weise, wie dies in dem Entwurfe für die „Eisenbahnen“ vorgesehen ist, auf 50 Jahre normirt werde.

H. Claus.

Uebersichtliche Zusammenstellung der gesetzlichen und polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung, Prüfung und Revision der im Eisenbahnbetriebe zur Verwendung kommenden Dampfkessel.

Nach §. 24 der Reichsgewerbeordnung vom 21. Juni 1869 (R.-G.-B. S. 245) ist zur Anlegung von unbeweglichen und beweglichen Dampfkesseln die Genehmigung der nach den Landesgesetzen zuständigen Behörde erforderlich. Von der letzteren ist die Zulässigkeit der Anlage nach den bestehenden bau-, feuer- und gesundheitspolizeilichen Vorschriften, sowie nach den vom Bundesrath über die Anlegung von Dampfkesseln zu erlassenden allgemeinen polizeilichen Bestimmungen zu prüfen. Vor der Inbetriebnahme eines Dampfkessels ist zu untersuchen, ob die Ausführung den Bestimmungen der erteilten Genehmigung entspricht. Strafan drohung gegen denjenigen, welcher vor der hierüber auszustellenden Bescheinigung den Betrieb beginnt, Rekurs gegen den Bescheid der zuständigen Behörde und Verfahren. eod.

Inwieweit bei Aenderungen von Dampfkesseln Genehmigung erforderlich, bestimmt der §. 25 der Reichs-Gewerbe-Ordnung.

Die Reichs-Gewerbe-Ordnung findet keine Anwendung auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen. §. 6 dieses Gesetzes.

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.-B. S. 122). Der §. 19 dieser Bestimmungen belässt es für die Kessel in Eisenbahnlokomotiven bei den Bestimmungen des Bahnpolizeireglements. Für die im Eisenbahnbetrieb zur Verwendung kommenden stationären Dampfkessel sind deshalb die Vorschriften der R.-Gew.-O. und der allgemeinen polizeilichen Bestimmungen vom 29. Mai 1871 angewendet worden. Es sind daher die Bestimmungen für stationäre Kessel und für Eisenbahnlokomotiven gesondert aufgeführt.

I. Stationäre Dampfkessel.

A. Genehmigung der Anlegung.

1. Voraussetzungen der Genehmigung in Betreff der Beschaffenheit und Ausrüstung. §§. 1 — 10 der allgemeinen polizeilichen Bestimmungen vom 29. Mai 1871.
2. Die zur Genehmigung zuständige Behörde ist in denjenigen Provinzen, in welchen die Kreisordnung vom 13. Dezember 1872 gilt, der Kreis- (Stadt) Ausschuss, in den einem Landkreise angehörigen Städten mit mehr als 10 000 Einwohnern der Magistrat, §. 123 des Zuständigkeitsgesetzes vom 26. Juli 1876, in den übrigen Provinzen die Regierung. Zirk.-Verf. der Minister der Finanzen, für Handel etc., der geistlichen etc. Angelegenheiten und des Innern, betreffend die Ausführung der Gewerbeordnung vom 4. September 1869 sub. A. und B. (Min.-Blatt der innern Verwaltung S. 200). Der Antrag auf Ertheilung der Genehmigung ist bei dem Landrath (Amt, Oberamt) und für Kessel-Anlagen innerhalb eines Stadtbezirks bei dessen Polizeibehörde einzureichen. eod. sub. A. No. 28. Bestimmungen über den näheren Inhalt des Antrags und über das Prüfungs- und Rekursverfahren eod. sub. B. Nr. 49—51.

B. Untersuchung vor der Inbetriebnahme des Kessels.

Diese Untersuchung hat die Aufgabe zu konstatiren, ob die Ausführung den Bestimmungen der erteilten Genehmigung entspricht. § 23 al. 4 R. Gew.-O. Die Inbetriebnahme vor Empfang der darüber auszufertigenden Bescheinigung zieht die in § 147 der R. Gew.-O. angedrohten Strafen nach sich. eod.

Die Untersuchung erfolgt durch die Polizeibehörde. Sie ist auf die vorschriftsmässige Konstruktion des Dampfkessels und die gehörige Ausführung der sonstigen für die Anlage maassgebenden allgemeinen oder besonderen Bestimmungen zu richten. Die Prüfung der vorschriftsmässigen Konstruktion muss vor dessen Aufstellung erfolgen, und kann in der Fabrik, in welcher derselbe verfertigt ist, oder an dem Orte geschehen, wo er aufgestellt werden soll. Zur Ausführung ist jeder Königliche Baubeamte und Revierbeamte, sowie jeder Königliche Eisenbahn-Maschinenmeister befugt. Die Untersuchung im Uebrigen wird nach Aufstellung des stationären Dampfkessels vorgenommen. Sie liegt dem für den Ort der Anlage zuständigen Baubeamten ob und muss spätestens drei Tage nach Empfang der Anzeige über die Aufstellung geschehen. Anw. zur Ausf. der Gew.-O. vom 4. September 1869. I. No. 6.

Besondere Bestimmungen für die unter Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen enthält ein Zirkularerlass des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 27. Oktober 1872 (Min.-Blatt f. d. inn. Verw. S. 304) dahin, dass die Untersuchung (B) erfolgen soll durch die dazu bestimmten Beamten der Staatseisenbahnverwaltung, Eisenbahn-Maschinenmeister oder Betriebsinspektoren. Ein Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 30. August 1882 (Eisenb.-Verordn.-Bl. S. 296) erläutert diese Anordnung dahin, dass dazu die Regierungs-Maschinenmeister und diejenigen Maschinentechniker verwendet werden können, welche die zweite Staatsprüfung bestanden haben, oder denen die Ablegung dieser Prüfung erlassen ist. Einer Benachrichtigung der Polizeibehörde über den Ausfall der Untersuchung bedarf es nicht. Erlass des Ministers für Handel etc. vom 27. Oktober 1872 (Min.-Bl. f. d. inn. Verw. 1872 S. 304.)

C. Revision nach der Inbetriebnahme des Kessels.

Die Besitzer von Dampfkesselanlagen, deren Vertreter und die mit der Bewartung von Dampfkesseln beauftragten Arbeiter sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass Kessel, die sich nicht in gefahrlosem Zustande befinden, nicht im Betriebe erhalten werden. (§. 1 des Preuss. Gesetzes, den Betrieb der Dampfkessel betreffend, vom 3. Mai 1872.) Die Besitzer von Dampfkesselanlagen sind verpflichtet, eine amtliche Revision des Betriebes durch Sachverständige zu gestatten, die zur Untersuchung der Kessel benötigten Arbeitskräfte und Vorrichtungen bereit zu stellen und die Kosten der Revision zu tragen. eod. §. 3.

Das zur Ausführung dieses Gesetzes vom Minister für Handel etc. unter dem 24. Juni 1872 erlassene Regulativ (Min.-Bl. f. d. inn. Verw.) ordnet periodische Revisionen an, und zwar eine äussere alle 2 Jahre, eine innere alle 6 Jahre. Das Verfahren im Nähern ist ebendasselbst dargestellt.

Die Revision soll erfolgen durch die von der zuständigen Behörde dazu berufenen Sachverständigen. Für die Revision der stationären Dampfkessel der unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen sind durch den Erlass des Ministers für Handel etc. vom 27. Oktober 1872 (Min.-Bl. f. d. Verw. S. 304) dazu dieselben Beamten bestimmt, welchen die erste Untersuchung dieser Kessel vor der Inbetriebnahme obliegt.

Für die Revision der stationären Dampfkessel der Privatbahnen hat hiernach die Polizeibehörde die Sachverständigen zu bestimmen, insofern nicht einzelnen Verwaltungen, was mehrfach geschehen ist, die Revision durch eigene bestimmt bezeichnete Beamte unter besonderen Bedingungen nachgelassen worden ist.

II. Dampfkessel in Eisenbahn-Lokomotiven.

A. Einer Genehmigung zur Anlegung

bedarf es nicht, sondern nur einer Genehmigung zur Inbetriebnahme, nachdem der Kessel einer technisch-polizeilichen Prüfung unterworfen und als sicher befunden worden ist. (§. 8 des Bahn-Polizeireglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom ^{4. Januar 1875} ~~12. Juni 1878~~, §. 10 der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878.) Der Inbetriebnahme eines neuen steht die eines einer grösseren Reparatur unterworfenen Kessels und einer Lokomotive, deren Kessel durch einen neuen ersetzt ist, gleich. (Erlass des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 29. Dezember 1875.)

Die Prüfung und Genehmigung zur Inbetriebnahme ist Sache der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde (Königliche Eisenbahn-Direktion, Eisenbahn-Kommissariat). (Zirkular-Erlass des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 8. Januar 1849 (Min.-Bl. d. inn. Verw. S. 25).

Die Prüfung kann andern Beamten übertragen werden. Nach dem Zirkular-Erlass vom 29. Oktober 1874 (Min.-Bl. d. inn. Verw. S. 264) soll sie

1. für Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen in der Regel einem der betreffenden Verwaltung unterstellten, dazu qualifizierten Königlichen Eisenbahnbau-Beamten oder Eisenbahn-Maschinenmeister übertragen werden. Soll die Prüfung ausserhalb des Bezirks der betreffenden Verwaltung erfolgen, und ist wegen der weiten Entfernung des Prüfungsorts oder aus anderen Gründen eine Abweichung von dieser Regel erforderlich, so kann, wenn die Prüfung in Berlin vorzunehmen ist, der Vorsteher des technischen Eisenbahnbüreaus des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, in anderen Fällen dasjenige Eisenbahn-Kommissariat oder derjenige Eisenbahn-Kommissarius, in dessen Bezirk der Ort der Prüfung belegen ist, ersucht werden, die Ausführung derselben durch einen qualifizierten Beamten zu veranlassen.
2. Für Privatbahnen unter eigener Verwaltung sind von dem Eisenbahn-Kommissariat, sofern sich das technische Mitglied desselben nicht selbst der Prüfung unterzieht, dazu für den einzelnen Fall oder ein für alle Male qualifizierte Beamte zu ermächtigen. Für Berlin wird die Prüfung, wenn sich das technische Mitglied des Eisenbahn-Kommissariats derselben nicht unterzieht, durch einen der im technischen Eisenbahnbüreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten beschäftigten Beamten vorgenommen. Die Konzessionirung der geprüften Kessel verbleibt in allen diesen Fällen den zuständigen Eisenbahn-Kommissariaten oder Kommissarien.

Wegen der Gebühren für die Prüfung eod. sub 4.

Wenn Betriebsmittel ausserpreussischer Bahnen auf preussischen Bahnen verwendet werden sollen, ist in der Regel in den betreffenden Staatsverträgen bestimmt, dass dieselben ohne weitere Revision zugelassen werden, wenn dieselben in dem anderen Staate geprüft sind.

B. Revision nach Inbetriebnahme der Lokomotiven.

Die Lokomotiven der Vollbahnen sind, wenn dieselben einen Weg von höchstens 100 000 km zurückgelegt haben, sowie auch nach jeder grösseren Kesselreparatur, und niemals später als nach 3 Jahren einer gründlichen Revision zu unterwerfen, wobei der Dampfkessel vom Mantel zu entblößen und mittelst einer Druckpumpe zu probiren ist. Längstens 8 Jahre nach Inbetriebnahme und sodann nach je 6 Jahren ist eine innere Revision des Kessels vorzunehmen, bei welcher die Siederohre zu entfernen sind. (§. 9 des Bahn-Polizeireglements.)

Die Lokomotiven der Bahnen untergeordneter Bedeutung sind mindestens alle 3 Jahre der erst bezeichneten Revision zu unterwerfen. Im Uebrigen kommen die vorgedachten Bestimmungen auch für diese zur Anwendung. (§. 11 der Bahnordnung.)

Nähere Vorschriften über die Revision enthalten §. 9 des Bahnpolizeireglements und § 11 der Bahnordnung.

Die Prüfungen werden von den zuständigen Beamten der betreffenden Eisenbahnverwaltung vorgenommen. G.

Notizen.

Die Eisenbahntarif-Enquête in Oesterreich. Aus dem Berichte des IV. Comité's (Kronländer an und südlich der Donau) der Gruppe IV. über den Artikel: Mineralische Kohle, entnehmen wir folgende Zusammenstellung der hervorragendsten Wünsche und Beschwerden der Interessenten:

Wenn man das der Eisenbahntarif-Enquête zur Information zugestellte Beilagenheft, enthaltend Eisenbahntarif-Vergleiche, sowie die auf die Tarifreform bezüglichen Berichte der österreichischen Handelskammern und anderer Korporationen, durchblättert, so findet man:

- a) dass diese Publikationen der Nothruf nach billigen Lokaltarifen wie ein rother Faden durchzieht, und dass die meisten österreichischen Handelskammern etc. über die abnorme Höhe der gegenwärtigen Lokaltarife Klage führen.
- b) Wünsche auf Ermässigung der Transittarife und zwar besonders von Seite der an den grössten Handelsplätzen der Monarchie wie Wien, Prag, Triest befindlichen Korporationen, sowie
- c) Klagen der Handelskammern von Brünn, Graz, Linz etc., dass diese Kronlandshauptstädte in den billigen Verbandstarifen, wie solche von ungarischen und österreichischen Versandstationen nach internen und externen Handelsplätzen bestehen, keine Aufnahme gefunden haben.

Man findet weiter nachfolgende Wünsche verzeichnet:

- d) Aufhebung der Refaktien, oder zum Mindesten Modifizierung derselben in der Weise, dass diese Ausnahmefrachtsätze nicht wie bisher als Prämien zur Bereicherung einzelner Spediteure dienen, sondern dass dieselben auch dem kleineren Produzenten und Konsumenten in ihrem vollen Umfange zu Gute kommen, womit zugleich jedes Protektionswesen von Seite der Eisenbahnverwaltungen beseitigt werden würde.
- e) Ausserordentliche Frachtbegünstigungen für minderwerthige Massenschiffartikler und Brennstoffe, grösstmögliche Berücksichtigung des Frachtgutwerthes bei der Tarifrung.
- f) Möglichste Erweiterung der direkten und Verbandstarife nebst fundamentaler Umgestaltung unseres mosaikartigen Tarifwesens und zwar in einer für alle österreichischen Bahnen einheitlichen Grundlage, nach einem einfachen und klaren

Systeme, so dass es mittelst eines Kilometeranzeigers und eines Tarifbuches Jedermann möglich wird, ausrechnen zu können, was der Transport einer Waare von einem Orte unseres Vaterlandes zu einem anderen kostet, sowie ob die auf dem Frachtbriefe enthaltenen Ziffern richtig eingestellt sind oder nicht. Hand in Hand damit müsste eine grössere Deutlichkeit der Frachtnotizen auf den Frachtbriefen gehen, als dieselbe bisher geübt wird, da sich in dem heutigen Wirrwarr von Buchstaben und Ziffern selbst tarifgeschulte Personen nur schwer zurechtfinden.

- g) Einschränkung der von den Bahnen erhobenen Nebengebühren, über deren Höhe und Menge in allen Kreisen vielfach und mit Recht Klage geführt wird. Anerkennung des Rechtes zum Auf- und Abladen von im Freien lagernden Massengütern durch die Parteien, und grundsätzliche Aufhebung der zwangsweisen Erhebung einer Gebühr für diese Manipulationen, falls dieselben von den Parteien selbst besorgt werden, d. h. Beseitigung der sogenannten Manipulationsgebühr.
- b) In den internen Tarifen soll bei direkter Aufgabe die Gesamtlänge der zu durchlaufenden Strecke, wenn auch mehrere Bahnen an derselben partizipiren, die Grundlage der Tarifzone bilden, und bei dem Uebergang des Frachtgutes von einer Bahn auf die andere keine Manipulations- oder wie immer Namen habende Gebühr dem Frachtsatze zugeschlagen werden.
- i) Einführung von Waggonladungsklassen für Stückgüter, bei welcher Verfrachtungsweise die Waggonladung und nicht die Klasseneintheilung der einzelnen in demselben Waggon untergebrachten Güter bestimmend sein soll. (In Deutschland mit Erfolg durchgeführt.)
- k) Festhaltung des Grundsatzes, dass ausländischen Gütern (wobei Ungarn ebenfalls als Ausland zu rechnen ist) gegenüber den inländischen nicht nur keine Vortheile zugewendet werden sollen, sondern dass nach dem Beispiele Ungarns und Deutschlands, durch eine zielbewusste kräftige Eisenbahntarif-Politik der inländische Markt hauptsächlich nur den inländischen Konsumenten und Produzenten erschlossen, und nebstbei auch die Exportfähigkeit der inländischen Produkte möglichst geschützt und gefördert werde. Es dürften daher, ins solange billige internationale Frachttarife für gewisse Waaren bestehen, die internen Einheitstarife für eben diese Waaren nicht höher gestellt sein, als der Antheilsfrachtsatz beträgt, mit dem die betreffenden österreichischen Bahnen am inter-

nationalen Verbandstarife partizipiren, und sollen möglichst viele österreichische Eisenbahnstationen, besonders aber sämtliche grössere Industrie- und Handelsplätze der österreichischen Provinzen in diese Verbandstarife einbezogen werden, da sonst die gerechtfertigten Klagen über Benachtheiligung einzelner Orte nicht verschwinden werden.

- l) Wenn im Lokalverkehre zwischen zwei bestimmten Punkten ein ermässiger Ausnahmetarif besteht, sollen die Zwischenstationen für die betreffenden Artikel niemals einen Satz zu entrichten haben, welcher den Frachtsatz zwischen den äussersten Stationen übersteigt. Es soll überhaupt im internen und externen Verkehre zum Principe erhoben werden, dass die Gesamttransportkosten nach einem näher gelegenen Orte nicht höher sein dürfen, als nach einem entfernteren.
- m) Revision aller Eisenbahnkartelle durch das Handelsministerium und Aufhebung derjenigen, welche, wenn sie auch den Eisenbahnen Vortheile bieten, doch Industrie und Handel dadurch schädigen, dass sie jede gegenseitige Konkurrenz beseitigen und die Aufrechthaltung hoher Frachtsätze gestatten.
- n) Aufstellung des Prinzipes, dass der Frachttransport auf allen Eisenbahnen Oesterreichs ausschliesslich nur auf der kürzesten Route zu erfolgen habe.
- o) Einführung eines gleichmässigen Gutgewichtes (Freigewichtes) bei Artikeln, welche in offenen Waggouladungen zur Verfrachtung gelangen.
- p) Einführung einer entsprechenden Haftpflicht für die der Bahn übergebenen Güter.
- q) Zeitgemässe und häufigere Tarirung der Waggons, sowie Vermehrung der Bahn-Brückenwaagen.
- r) Revision der Waarenklassifikation und Durchführung der Einheitlichkeit derselben, soweit sie noch nicht besteht.
- s) Möglichst baldige Verstaatlichung der Eisenbahnen.

Die in Russland neu ernannte Regierungskommission zur Prüfung der Etats der Eisenbahnen ist am 1. Januar 1883 in Funktion getreten. Der Kompetenz derselben sind alle Eisenbahnen des Kaiserreichs ohne Ausnahme, sowohl die Staats- wie die Privatbahnen unterworfen. — Diese Behörde bildet eine besondere Abtheilung der Reichskontrolle. Die Eisenbahnverwaltungen sind demnach von jetzt an verpflichtet, die Jahresberichte, die Rechnungen und Etats dieser Kommission zur Prüfung und Bestätigung vorzulegen.

Die Länge der Eisenbahnen auf Tasmanien betrug Ende 1881 172 Meilen,*) wovon 45 Meilen Staatsbahnen sind. Die Brutto-Einnahmen derselben wurden auf 24 074 £, die Betriebskosten auf 17 711 £ berechnet, mithin war ein Ueberschuss von 6 363 £ vorhanden. Befördert wurden 102 495 Personen und 21 043 Tons Güter. In Tasmanien ist einem uns vorliegenden Berichte zufolge im Gegensatz zu allen anderen australischen Kolonien in den letzten Jahren wenig geschehen, um die von verschiedenen Seiten geforderte Ausdehnung des Staats-Eisenbahnnetzes vorzubereiten. Die einzige Vermessung, die stattgefunden hat, bezieht sich auf eine projektirte Linie zwischen Bridgewater und Oatland, deren Kosten auf 430 000 £ veranschlagt sind.

Ueber die Entwicklung der Staatsbahnen in Bengalen in den letzten fünf Jahren entnehmen wir dem „Engineering“ vom 12. Januar d. J. (S. 38) einige Notizen. Im Jahre 1874 waren 88 km mit einem Anlagekapital von 769 000 £ im Betriebe. Am Ende des Jahres 1881/82 hatte sich die Länge der Eisenbahnen auf 845 km, das Anlagekapital auf 4 050 000 £ vermehrt, ausserdem waren 497 km im Bau, für 1 255 km waren die Vorarbeiten fertig gestellt, und 1 288 km waren projektirt. Die Reineinnahmen der Staatsbahnen haben sich von 3 805 £ im Jahre 1875 auf 140 180 £ im Jahre 1881/82 gehoben. Da der zur Verzinsung des Anlagekapitals von der Provinz aufzubringende Betrag sich nur auf 122 737 £ belief, so hat der Staat hiernach eine Reineinnahme von 17 443 £ aus den Eisenbahnen erzielt. „Die schnelle, billige und bequeme Beförderung mittelst der Eisenbahnen“ — so äussert sich das vorgenannte Blatt weiter — „hat grosse Veränderungen im ganzen Lande zur Folge; Handel und Unternehmungsgeist entwickeln sich; der Wohlstand des Volkes steigt; die früher wüsten und öden Ländereien kommen unter Kultur; es ist endlich Sicherheit gegen die Schrecken der Hungersnöthe geschaffen, und der allgemeine Zustand der Bevölkerung hat sich auf eine bis dahin unbekannte Höhe gehoben. Die Eisenbahnen sind erst in ihrer Kindheit; aber ihre Entwicklung ist eine für die Zukunft so ermutigende, dass eine weitere Ausdehnung derselben mit Sicherheit erwartet werden darf.“ Folgendes sind die sieben bis jetzt in Betrieb stehenden Eisenbahnen:

1. Nordbengalische Staatsbahn.
2. Kaunea-Dhurea und Moged-Hat-Light-Staatsbahn.
3. Darjeeling-Himalaya-Bahn.
4. Tirhoot-Staatsbahn.
5. Patna-Gya-Staatsbahn.
6. Calcutta- und südöstliche Staatsbahn.
7. Nalhati-Staatsbahn.

*) Vgl. Archiv 1882 S. 403.

Statistisches von den deutschen Eisenbahnen. Aus den amtlichen Veröffentlichungen des Reichs-Eisenbahn-Amtes für die Monate November, Dezember 1882 und Januar 1883 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. Dezember 1882.				
A. Hauptbahnen.				
1. Staatsbahnen etc.	21 196,52	53 438 436	2 523	660 220 860
gegen 1881	+ 216,11	+ 391 984	— 5	+ 21 865 859
2. Privatbahnen in Staats- verwaltung	3 054,46	7 563 517	2 476	86 675 565
gegen 1881	+ 4,88	— 764 461	— 257	+ 860 151
3. Privatbahnen in eigener Verwaltung	5 009,26	8 709 056	1 739	104 103 384
gegen 1881	+ 81,72	— 193 794	— 68	+ 2 534 469
Sa. A.	29 260,24	69 711 009	2 383	850 999 809
gegen 1881	+ 302,71	— 566 271	— 44	+ 25 260 479
B. Bahnen untergeord- neter Bedeutung				
	648,73	405 100	624	4 302 320
gegen 1881	+ 345,39	+ 113 943	— 336	+ 1 145 541
II. Januar 1883.				
A. Hauptbahnen.				
1. Staatsbahnen etc.	21 811,78	51 824 311	2 376	—
gegen 1882	+ 221,49	+ 1 494 611	+ 45	—
2. Privatbahnen in Staats- verwaltung	2 457,21	6 172 093	2 512	—
gegen 1882	+ 20,80	+ 215 790	+ 67	—
3. Privatbahnen in eigener Verwaltung	5 109,26	8 146 364	1 626	—
gegen 1882	+ 76,68	+ 125 647	+ 0	—
Sa. A.	29 278,25	66 142 768	2 259	—
gegen 1882	+ 318,97	+ 1 836 048	+ 38	—
B. Bahnen untergeord- neter Bedeutung				
	648,73	404 218	623	—
gegen 1882	242,59	+ 112 589	— 95	—

b. Zugverspätungen.

	Betriebslänge Kilometer	Beförderte Züge			
		Personen- u. gemischte	fahrplanmässige Güter- Züge	ausserfahrplanmässige Personen- u. gemischte	Güter- Züge
November 1882	29 719 ₉₅ .	161 230.	92 690.	1 479.	28 443.
Dezember 1882	29 761 ₄₇ .	165 083.	92 358.	1 566.	29 509.
Verspätungen der fahrplanmässigen Personenzüge im					
			November 1882	Dezember 1882	
Im Ganzen			2 935	3 671	Züge
Davon durch Abwarten verspäteter Anschlüsse			1 287	1 815	„
Also durch eigenes Verschulden			1 648	1 856	Züge
			oder 1,02 pCt.	1,12 pCt.	

c. Betriebsunfälle.

Zahl der Unfälle		Zahl der getödteten und verletzten Personen.	
Fahrende Züge	Beim Rangiren		
a. November 1882.		getödtet verletz	
Entgleisungen 14	28	Reisende	1 17
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	31 113
stösse . . . 7	33	Post-, Steuer- etc. Beamte	— 3
Sa. 21	Sa. 61	Fremde	16 13
Sonstige . . 176		Selbstmörder	9 2
		Sa. 57	148
		205	
b. Dezember 1882.			
Entgleisungen 20	18	Reisende	3 18
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	35 114
stösse . . . 3	26	Post-, Steuer- etc. Beamte	1 1
Sa. 23	Sa. 44	Fremde	17 17
Sonstige . . 159		Selbstmörder	3 —
		Sa. 59	150
		209	

Betriebsergebnisse der russischen Eisenbahnen in der Zeit vom 1. Januar bis 1. November 1882 und 1881. Nach den vom russischen Ministerium der Wegekommunikationen veröffentlichten monatlichen Nachweisungen.*)

	Staats-		Privat-		Zusammen	
	1882	1881	1882	1881	1882	1881
Betriebslänge am 1. Novbr.**) km . . .	1 021	947	21 767	21 709	22 788	22 656
Zahl der beförderten Reisenden:						
a) Zivilpersonen . .	899 236	813 146	27 709 188	25 544 582	28 608 424	26 357 728
b) Militärpersonen .	44 504	40 605	1 413 938	1 324 134	1 458 442	1 364 739
Beförderte Güter:						
Eilgut . . Tonnen	2 835	3 642	77 182	74 931	80 017	78 573
Gewöhnliches Frachtgut . .	877 008	760 985	30 592 136	26 868 509	31 469 144	27 629 494
Betriebseinnahmen:						
im Ganzen . . Rbl.	4 400 987	4 082 164	168 823 894	150 093 934	173 224 881	154 176 098
für das Kilometer Bahnlänge . . .	4 310	4 311	7 801	6 940	7 601	6 805
Einnahmen, welche mit dem Beförderungsdienste nicht zusammenhängen Rbl.	14 602	7 163	2 039 569	2 767 568	2 054 171	2 774 731

Von ausländischen Bahnen und auf dem Seewege wurde den russischen Bahnen in der Zeit vom 1. Januar bis 1. November 1882 und 1881 an Frachtgut im direkten Verkehr zugeführt:

	1882	1881
	Tonnen	
über Reval	54 581	58 160
" Riga	25 183	26 925
" Libau	34 952	41 218
" Wirballen	18 178	28 488
" Grajewo	22 712	11 173
" Mlawa	87 782	62 855
" Alexandrowo	83 340	86 332
" Sosnowize: Rechte Oder-Ufer-Bahn	33 814	61 034
Oberschlesische Eisenbahn	246 712	245 242
" Graniza	28 255	38 130
" Radziwilow	16 957	8 757
" Woloschisk	20 860	13 152
" Ungheni	17 252	22 943
Zusammen	690 578	704 409

*) Vgl. Archiv 1882 S. 410.

**) In dieser Nachweisung sind die 876 km langen finnländischen Bahnen nicht enthalten.

Ueber die Betriebs-Einnahmen der französischen Hauptbahnen in
vom 19. Januar 1883 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. September des Jahres		im Durchschnitt während des dritten Quartals	
	1881	1882	1881	1882
	K i l o m e t e r			
Ancien réseau.				
Nord	1 342	1 353	1 342	1 353
Est	755	743	755	743
Ouest	900	900	900	900
Paris à Orléans	2 017	2 017	2 017	2 017
Paris-Lyon-Méditerranée	4 533	4 704	4 494	4 586
Midi	796	796	796	796
Ceinture de Paris (rive droite) . . .	20	20	20	20
Grande ceinture de Paris	34	91	34	71
Sa.	10 385	10 606	10 346	10 468
Nouveau réseau.				
Nord	674	674	670	674
Est	2 055	2 059	2 024	2 056
Ouest	2 208	2 248	2 167	2 229
Paris à Orléans	2 342	2 342	2 342	2 342
Paris-Lyon-Méditerranée	1 543	1 576	1 543	1 576
Midi	1 518	1 518	1 518	1 518
Sa.	10 340	10 417	10 264	10 395
Réseau spécial.				
Paris-Lyon-Médit. (Rhône-M. Cenis) .	144	144	132	132
Lignes appartenant à l'État .	2 699	3 729	2 710	3 628
Compagnies diverses	858	975	805	881
Gesamtsumme	24 402	25 832	24 233	25 465

dem dritten Quartale 1882 und 1881 entnehmen wir dem Journal officiel No. 18 nachstehende Uebersicht:

Einnahme in den drei ersten Quartalen		Differenz von 1882 gegen 1881	Für das Kilometer			
1881	1882		Einnahme		Differenz von 1882 gegen 1881	
			1881	1882	im Ganzen	in Prozent
Francs						
96 323 088	100 378 475	+ 4 055 387	71 776	74 190	+ 2 414	+ 3,36
40 365 858	41 379 951	+ 1 014 093	53 465	55 693	+ 2 228	+ 4,17
64 053 126	64 671 097	+ 617 971	71 170	71 857	+ 687	+ 0,97
88 294 358	91 271 336	+ 2 976 978	43 775	45 251	+ 1 476	+ 3,37
233 040 666	231 482 302	- 1 558 364	51 856	50 476	- 1 380	- 2,66
49 232 547	50 889 225	+ 1 656 678	61 850	63 931	+ 2 081	+ 3,36
4 948 822	4 812 073	- 136 749	247 441	240 604	- 6 837	- 2,76
591 342	1 103 811	+ 512 469	17 392	15 545	- 1 845	- 10,61
576 849 807	585 988 270	+ 9 138 463	55 756	55 979	+ 223	+ 0,40
12 747 222	13 250 037	+ 502 815	19 026	19 659	+ 633	+ 3,33
51 605 424	53 761 240	+ 2 155 816	25 497	26 148	+ 651	+ 2,53
32 054 767	34 645 550	+ 2 590 783	14 792	15 543	+ 751	+ 5,08
37 748 579	38 817 077	+ 1 068 498	16 118	16 574	+ 456	+ 2,85
17 377 796	18 000 821	+ 623 025	11 262	11 422	+ 160	+ 1,42
21 853 561	23 526 409	+ 1 672 848	14 396	15 498	+ 1 102	+ 7,65
173 387 349	182 001 134	+ 8 613 785	16 893	17 509	+ 616	+ 3,65
4 696 269	4 819 267	+ 122 998	35 578	36 510	+ 932	+ 2,62
17 931 084	22 607 957	+ 4 676 873	6 617	6 232	- 385	- 5,82
10 430 027	11 508 885	+ 1 078 858	12 957	13 063	+ 106	+ 0,82
783 294 536	806 925 513	+ 23 630 977	32 323	31 688	- 635	- 1,96

Ueber die orientalischen Eisenbahnen, deren Verkehr und Einnahmen bringen wir im Anschluss an die Aufsätze im Archiv Jahrg. 1882 (S. 187—212 und 281—311) die nachstehenden Angaben:

Auf der Strecke Constantinopel-Saremby-Bellova nebst den Zweiglinien Kuleli-Burgas-Dédéagatsch und Tirnova-Jamboly (vgl. Archiv 1882, S. 196) wurden befördert:

in den Betriebsjahren		1879	1880	1881
Reisende	Personen	554 511	612 177	971 185
(davon entfallen auf die Stadtlinie Constantinopel- Kütschük - Tschekmedsché				
	"	362 303	455 710	847 577)
Gepäck	Tonnen	3 254	2 354	1 983
Hunde	Stück	1 412	1 707	2 563
Eilgut	Tonnen	2 793	2 895	3 828
Frachtgut	"	145 274.	150 130	236 288
Vieh, hauptsächlich Schafe, Ziegen etc.	Stück	56 648	43 481	115 068.
Die Betriebseinnahmen betragen:				
aus dem Personenverkehr . . .	M*)	1 651 440	1 429 895	1 245 651
- " Gepäck- und Hunde- verkehr	"	89 814	58 171	42 111
- " Eilgutverkehr	"	188 014	148 700	201 604
- " Frachtgutverkehr	"	3 001 582	2 611 647	4 362 694
- " Viehverkehr	"	149 279	80 748	127 694
Gesamteinnahme	"	5 080 129	4 329 161	5 979 754

Die Brutto-Einnahmen der Eisenbahn von Haiderpascha nach Ismid (vgl. Archiv 1882, S. 292) haben im Jahre 1880 etwa 648 000, im Jahre 1881 etwa 684 000 M betragen.

*) Den Piaster = 0,18 M gerechnet.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Strassenrecht.

Erkenntniss des Königl. Oberverwaltungsgerichts (I. Senat) vom 18. November 1882 in Sachen der Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft wider die Polizeiverwaltung zu A. und die Stadtgemeinde A.

Inwieweit ist ein Eisenbahn-Unternehmer 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?

G r ü n d e.

Der öffentliche Fahrweg von Arnswalde nach Sammenthin und Sandow ist innerhalb des Gemeindebezirks Arnswalde beim Bau der Stargard-Posener Eisenbahn theilweise zur Anlage der Bahn, insbesondere auch des Bahnhofes, verwandt und das so kassirte Wegestück durch einen Weg ersetzt worden, welchen die Eisenbahngesellschaft westlich um den Bahnhof herum mit einer Niveauüberführung über den Bahnkörper angelegt hat. Diese streckenweise Wegeverlegung ist, worüber die Parteien einig, in das landespolizeilich geprüfte Projekt der Stargard-Posener Eisenbahn aufgenommen und mit diesem von dem damals zuständigen Handelsminister genehmigt worden.

Nachdem neuerdings Streit darüber entstanden war, wem die Unterhaltung der so neu angelegten Wegestrecke obliege, verfügte die Ortspolizeiverwaltung zu Arnswalde unter dem 8. November v. J. an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Posen, dass die Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft den fraglichen Weg, soweit derselbe mit dem Schienengeleise der Bahnstrecke parallel laufe, binnen 14 Tagen bei Vermeidung des Zwangsverfahrens in einen ordnungsmässigen, fahrbaren Stand zu setzen habe, und hielt demnächst auf den Einspruch des Betriebsamtes diese Verfügung durch Beschluss vom 28. November aufrecht. Hierauf ist die Eisenbahn-Gesellschaft im gegenwärtigen Streitverfahren gegen letzteren Beschluss rechtzeitig mit dem Antrage klagbar geworden, die polizeiliche Verfügung vom 8. November 1881 aufzuheben, und die Stadtgemeinde Arnswalde als die zur Unterhaltung des fraglichen Wegetheiles Verpflichtete anzuerkennen.

Dieser Antrag stützt sich darauf, dass der genannten Gemeinde als solcher die Unterhaltung der öffentlichen Wege innerhalb des Gemeindebezirkes nach Provinzialrecht obliege, und aus dem Umstande, dass die Klägerin jene Wegeverlegung ausgeführt habe, höchstens deren Verpflichtung folge, die Gemeinde insoweit zu entschädigen, als ihre Unterhaltungspflicht dadurch vermehrt sei.

Die Beklagten beantragten dagegen die Abweisung der Klage, indem sie hierfür auf den §. 14 des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 (G.-S. S. 505) Bezug nahmen. — Dem entsprechend erkannte der Kreisausschuss des Arnswalder Kreises am 6. Februar d. J. im Wesentlichen auf Grund dieser Gesetzesbestimmung dahin,

dass die Klägerin mit ihrem Antrage abzuweisen und sie zur Unterhaltung der Wegestrecke vom Nullpunkt der Arnswalder Kreischaussee ab bis zum Güterschuppen des Bahnhofes als die allein Verpflichtete zu erachten.

Auf die Berufung der Klägerin wurde diese Entscheidung vom Königlichen Bezirksverwaltungsgericht zu Frankfurt a. O. am 28. April d. J. dahin bestätigt bezw. abgeändert,

dass Klägerin verpflichtet, den öffentlichen Kommunikationsweg zwischen Arnswalde und Sammenthin bezw. Sandow, soweit er westlich am Bahnhofgebäude und Güterschuppen zu Arnswalde mit dem Schienengeleise parallel läuft, zu unterhalten.

Der Berufungsrichter führt aus, dass die fragliche Wegestrecke unzweifelhaft den Charakter des öffentlichen Weges habe. Die Aufnahme desselben in das Eisenbahnbauprojekt könne allerdings, wie Klägerin mit Recht behaupte, eine Unterhaltungspflicht für die letztere noch nicht begründen, da zweifellos nicht nur solche Wege, welche von der Eisenbahngesellschaft unterhalten werden sollten, sondern auch mancherlei andere Wege in die Bauprojekte aufgenommen wurden, und die Genehmigung derselben durch die Staatsregierung noch keinen Rechtstitel zur Begründung der Unterhaltungspflicht abgebe. Ebenso wenig finde §. 14 a. a. O. Anwendung, da der fragliche Weg nicht zur Sicherung der benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachteile in Benutzung ihrer Grundstücke, sondern zu einem weiter gehenden Zwecke, nämlich im öffentlichen Verkehrsinteresse als öffentlicher Weg angelegt sei. Danach wäre prinzipiell die beklagte Gemeinde zur Unterhaltung des Weges verpflichtet. Gegenwärtig könne sie aber noch nicht zur Uebernahme dieser Verpflichtung angehalten werden, weil eine Uebergabe des Weges an sie zur Unterhaltung seitens der Eisenbahngesellschaft, welche ihn angelegt, bisher nicht stattgefunden habe. Lediglich durch die Herstellung eines Weges gehe seine Unterhaltungspflicht noch nicht auf den verpflichteten Wege-

verband über, namentlich dann nicht, wenn, wie hier, der Wegekörper sich im Privateigenthum desjenigen befinde, der den Weg angelegt habe. Die Uebergabe des Weges an den öffentlichen Verkehr ersetze die Uebergabe an den Unterhaltungspflichtigen nicht. Die Gemeinde Arnswalde sei durch die der Eisenbahngesellschaft verliehen gewesene Enteignungsbefugniß aus dem Besitz des alten Weges gesetzt und habe bei der Herstellung des neuen Weges nicht mitgewirkt, habe also gar keine Veranlassung, sich der Unterhaltung des neuen Weges zu unterziehen, bevor er ihr übergeben sei. Durch die Weigerung der Klägerin, den Weg zu unterhalten, allein gehe die Unterhaltungspflicht auf den prinzipiell Verpflichteten noch nicht über. Klägerin übersehe, dass der Weg der Beklagten nicht ohne Weiteres zur Unterhaltung überlassen werden könne, sondern dass ihr in Folge der Enteignung des alten Weges Entschädigung gewährt werden müsse für die erhebliche Verlängerung, die durch die Verlegung um den Bahnhof herum eingetreten sei, und für die Erschwerung, welche der Eisenbahnbau bezüglich der Unterhaltung verursacht habe. Bevor eine Auseinandersetzung über diese Entschädigung, sei es durch gütliches Uebereinkommen, sei es durch Richterspruch, nicht erzielt sei, brauche die Gemeinde die Unterhaltung nicht zu übernehmen, vielmehr falle diese der Klägerin zu.

Gegen diese Entscheidung hat die Klägerin rechtzeitig die Revision eingelegt und ausgeführt, wie der Vorderrichter das bestehende Recht verletze, indem derselbe davon ausgehe, dass die gesetzliche Unterhaltungspflicht der Kommune von einer formellen Uebergabe des Weges abhängt, obwohl der letztere unbestritten ein öffentlicher sei und dem öffentlichen Verkehr diene. Die Polizeiverwaltung folgert demgegenüber in der Gegenklärung auf die Revisionsschrift die Unterhaltungspflicht der Klägerin daraus, dass der Weg noch im Privateigenthum derselben stehe. Ebenso der Magistrat in Vertretung der beklagten Stadtgemeinde.

Die Revision musste für begründet erachtet werden.

Zunächst geht der Vorderrichter unzweifelhaft zutreffend davon aus, dass es sich hier um die Unterhaltung eines öffentlichen Weges handelt. Diese Unterhaltung soll nach den früheren Ausführungen der Beklagten und des Kreis Ausschusses der Klägerin auf Grund des §. 14 des Gesetzes vom 3. November 1838 obliegen, was vom Berufungsrichter verworfen wird, und zwar — wie demnächst nachzuweisen — aus zutreffenden Gründen. Nach ihren Erklärungen in der Revisionsinstanz wollen die Beklagten die Verpflichtung der Klägerin daraus herleiten, dass der Weg noch im Privateigenthum derselben stehe. Dies mag insoweit richtig sein, als sich der Grund und Boden, auf welchem der Weg läuft, voraussichtlich noch im Eigenthum der Klägerin befinden wird. Daraus folgt aber nichts

für die Frage, wer der zur Unterhaltung des Weges nach öffentlichem Recht Verpflichtete ist. Der Berufungsrichter führt zutreffend aus, dass das Eigenthum am Wegekörper über die Eigenschaft des Weges als eines öffentlichen nicht entscheidet. Weiter giebt es aber auch keine gesetzliche Bestimmung, noch lässt sich aus derjenigen über die Wegebaulast als öffentliche Last der Rechtsgrundsatz herleiten, dass stets derjenige die öffentlichen Wege zu unterhalten habe, der Eigenthümer des Grund und Bodens sei.

Gleichwohl soll Klägerin um deswillen zur Unterhaltung verpflichtet sein, weil eine Uebergabe des Weges an die Gemeinde, ohne deren Theiligung die Wegeverlegung vorgenommen sei, nicht stattgefunden habe. Diese Rechtsauffassung erscheint nicht begründet. Es wird deduzirt, dass die Unterhaltungspflicht für einen Weg nicht lediglich durch dessen Herstellung auf den verpflichteten Wegeverband übergehe, dass die Uebergabe eines Weges an den öffentlichen Verkehr die Uebergabe an den Unterhaltungspflichtigen nicht ersetze. Dies ist insofern zutreffend, als kein Privater nur durch die thatsächliche Herstellung von Wegen und Strassen und durch deren thatsächliche Einräumung für den öffentlichen Verkehr die Verbindlichkeit des nach öffentlichem Recht Wegebaupflichtigen zur Unterhaltung begründen kann. Die Rechtsverhältnisse sind dagegen andere, wenn es sich um einen Weg handelt, welcher nach der Verfügung der zuständigen Polizeibehörde mit derselben Bestimmung wie jeder andere öffentliche Verkehrsweg hergestellt wird, insbesondere, wenn es sich, wie hier, lediglich um die theilweise Verlegung eines bereits bestehenden öffentlichen Weges handelt. Die Polizeibehörde hat sich, wie §. 2 Art. IV der Novelle zur Kreisordnung vom 19. März 1881 klar ersehen lässt, lediglich an den nach öffentlichem Recht Verpflichteten zu halten, um die Befriedigung des öffentlichen Verkehrsbedürfnisses in der Unterhaltung öffentlicher Wege zu erlangen. Dies öffentliche Recht ergiebt sich aus allgemeinen Gesetzen, aus Provinzial- oder Lokalrechten, welche die Wegebaulast für den Bereich ihrer Gültigkeit allgemein oder nach den verschiedenen Arten der Wege (Chausseen-, Land- und Heerstrassen, gewöhnliche Kommunikationswege, Brücken u. s. w.) regeln. — Für die Verbindlichkeit der hiernach Unterhaltungspflichtigen ist nicht die Uebergabe und Uebernahme eines öffentlichen Weges an dieselben und seitens derselben entscheidend, sondern die Nothwendigkeit der Unterhaltung im öffentlichen Verkehrsinteresse. Dass die Gemeinde Arnswalde nach neumärkischem Recht die öffentlichen Wege innerhalb ihres Gemeindebezirkes zu unterhalten hat, ist nicht streitig. Soll die Polizeibehörde von derselben absehen können, so muss ein anderer dem öffentlichen Rechte angehöriger Rechtstitel nachgewiesen sein, auf Grund dessen ein anderes Rechtssubjekt bei der Wegeunterhaltungslast

konkurriert. Ein solcher Rechtstitel ergibt sich aber aus den Ausführungen des Berufsrichters nicht. Ist es richtig, dass die beklagte Gemeinde in der Ausübung des der Eisenbahngesellschaft verliehenen Enteignungsrechtes aus dem Besitz der kassirten Wegestrecke gesetzt worden ist, dass sie bei dem Bau des Ersatzweges nicht mitgewirkt hat, und dass sie wegen der durch die Wegeverlängerung entstandenen Mehrlast an Unterhaltung Entschädigung zu fordern berechtigt ist, so folgt daraus doch keineswegs, dass ihre gesetzliche Unterhaltungspflicht bis zur Regelung dieser Entschädigung zessire. Diese letztere ist, falls sie praktisch wird, rein privatrechtlicher Natur. Dieselbe steht durchaus nicht in nothwendigem rechtlichen Zusammenhange mit der Erfüllung der Wegebaulast nach öffentlichem Recht. In vielen Fällen, wo eine Erschwerung der Unterhaltungslast in Folge von Wegeverlegungen oder Aenderungen beim Eisenbahnbau nicht eintritt, kann eine Entschädigungspflicht überhaupt nicht entstehen; in anderen würde nach der Auffassung des Vorderrichters auch die ungerechtfertigteste Abweisung von Entschädigungsanträgen der Eisenbahngesellschaften die öffentlich-rechtliche Verpflichtung derselben zum Wegebau verlängern; falls endlich eine Eisenbahngesellschaft vor der Regelung der Entschädigung zahlungsunfähig würde, hätte die Polizeibehörde überhaupt nicht die Möglichkeit, die Unterhaltung des Weges zu betreiben. Das bestehende öffentliche Recht bietet für eine Regelung der Wegebaulast, welche öffentlich-rechtliche und privat-rechtliche Verbindlichkeiten in eine derartige Beziehung zu einander setzt, keinen Anhalt. Vielmehr hätte der Berufsrichter von seinem Rechtsstandpunkt aus, nach welchem die landespolizeiliche Genehmigung der Wegeverlegung und die in derselben für die Klägerin enthaltene Auflage für die Unterhaltungspflicht bedeutungslos sein soll, nothwendig zu dem Resultat gelangen müssen, dass die Polizeibehörde sich wegen Unterhaltung des Weges lediglich an die Gemeinde als die „prinzipiell“ Verpflichtete zu halten und dieser zu überlassen hätte, etwaige Entschädigungsansprüche gegen die Klägerin vor dem Zivilrichter zu verfolgen.

Die angefochtene Entscheidung verletzt hiernach das bestehende Recht in materieller Beziehung und war daher aufzuheben.

Für die freie Beurtheilung der Sache ist zunächst, wie auch der Vorderrichter gethan, zu prüfen, ob sich die angefochtene polizeiliche Verfügung auf Absatz 1 des §. 14 des Gesetzes vom 3. November 1838 stützen lässt, dahin lautend:

„Ausser der Geldentschädigung ist die Gesellschaft auch zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet, welche die Regierung an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen,

Bewässerung- oder Vorfluths-Anlagen nöthig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden.“

Um die rechtliche Bedeutung dieser vielfach in der Verwaltung, sowie auch in der Rechtsprechung verschieden aufgefassten und gehandhabten Vorschrift und ihr Verhältniss zu §. 4 desselben Gesetzes klar zu stellen, empfiehlt es sich, auf die Entstehungsgeschichte des Gesetzes einzugehen.

Um bei den sich mehrenden Anträgen auf Konzessionirung von Eisenbahngesellschaften für die Behandlung derselben feste Normen zu gewinnen, wurden durch Allerhöchste Kabinetsordre vom 11. Juni 1836 allgemeine Bedingungen festgestellt, welche den Verhandlungen zur Vorbereitung der Allerhöchsten Bestätigung der Gesellschaft und Ertheilung der Konzession zum Grunde gelegt werden sollten. Dieselben sind die Grundlage, auf welcher das Gesetz vom 3. November 1838 entstanden ist.

Pos. V derselben lautete: Die Genehmigung der Bahnlinie wird der Staatsverwaltung und nöthigenfalls der Allerhöchsten Entscheidung vorbehalten; ebenso sind die Verhältnisse der Konstruktion, sowohl der Bahn als der anzuwendenden Fahrzeuge, falls die Gesellschaft die Dampfbeförderung beabsichtigt, an die Genehmigung des Staates gebunden. Alle Vorarbeiten zur Begründung der Genehmigung hat die Gesellschaft auf ihre Kosten zu beschaffen.

Pos. VIII enthielt die Aufführung der Gegenstände, auf welche sich das Zwangseignungsrecht zu erstrecken habe;

Pos. IX das Verfahren bei der Zwangseignung.

Irgend eine dem §. 14 des Gesetzes entsprechende Norm findet sich in diesen Bedingungen noch nicht.

In Folge vielfach gegen die „Bedingungen“ aus Interessenkreisen erhobener Ausstellungen wurde eine aus den beteiligten Ministerien zusammengesetzte Kommission mit deren Revision beauftragt. In den von derselben aufgestellten „Allgemeinen Bestimmungen für Eisenbahn-Unternehmungen“ enthielt Art. IV jene Pos. V in folgender Fassung: Die Genehmigung der Bahnlinie wird dem Ministerium vorbehalten; ebenso sind die Verhältnisse der Konstruktion sowohl der Bahn als der anzuwendenden Fahrzeuge an die Genehmigung des Ministeriums gebunden. Alle Vorarbeiten zur Begründung der Genehmigung hat die Gesellschaft auf ihre Kosten zu beschaffen. Art. VIII, der früheren Pos. VIII im Uebrigen entsprechend, erhielt unter No. 5 genau die Fassung der No. 5 des §. 8 des demnächstigen Gesetzes vom 3. November 1838. Art. X sollte Pos. IX der ursprünglichen Bedingungen ersetzen. Derselbe enthielt zunächst die Abschnitte 1, 2 und 4 des §. 11 des jetzigen Gesetzes, und sodann folgenden Schlusssatz:

„Ausser der Grundentschädigung liegt der Gesellschaft die Ausführung aller derjenigen Einrichtungen und Anlagen ob, welche die Regierung an Wegen, Ueberfahrten, Einfriedigungen, Vorfluthanlagen u. s. w. erforderlich erachtet, damit der Grundbesitzer bei der Benutzung des ihm verbleibenden Grundstücks gegen Nachtheile und Gefahren gesichert werde, vorbehaltlich des Rechts des Grundbesitzers, seine weiteren Ansprüche im Wege Rechts zu verfolgen.“

Die Motive zu diesen neuen Bedingungen sagen Folgendes:

Zu Art. IV. „Es dürfte auch ferner nicht erforderlich und angemessen erscheinen, die sonstigen im allgemeinen Interesse in Betracht kommenden Punkte, wie die Breite des Geleises, die Verhältnisse der Steigungen und Krümmungen und dergleichen hier näher festzusetzen oder zu erwähnen, da die Bestimmungen hierüber auf Grund des allgemeinen Vorbehalts am passendsten in jedem einzelnen Falle zu treffen sein dürften. Ebenso lässt dieser Vorbehalt der Staatsbehörde freie Hand, der Ertheilung der Genehmigung die nöthigen Prüfungen vorangehen zu lassen, damit die sicherheitspolizeilichen Rücksichten gehörig wahrgenommen, die im allgemeinen Interesse nöthigen Uebergänge, Vorfluth-Anlagen u. s. w. zur Bedingung gestellt, und der Genehmigung des Bauprojektes die entsprechenden Maassgaben hinzugefügt werden.“

Zu Art. VIII No. 5 (jetzt No. 5 des §. 8 des Gesetzes), welcher die Schlussworte: oder in Folge der Bahnanlage im öffentlichen Interesse erforderlich sind, neu enthielt:

„Es kommen aber bei den Eisenbahnen manche Einrichtungen und Anlagen vor, die nicht durch den zu a angegebenen Zweck (damit die Bahn als öffentliche Strasse zur allgemeinen Benutzung dienen könne) bedingt werden, dagegen im öffentlichen Interesse sich dergestalt als erforderlich ergeben, dass deren Ausführung den Unternehmern aus allgemeinen landespolizeilichen Rücksichten zur Pflicht gemacht werden muss. Hierher gehören namentlich die Vorfluth-Anlagen, welche in Folge der durch die Bahnanlage verursachten Aenderung der Vorfluthverhältnisse nöthig werden, um die Umgegend vor Nachtheilen zu bewahren, die neuen Wege, deren Herstellung zum Ersatz für die Kommunikationsmittel, welche bisher von der Umgegend benutzt wurden, durch die Bahnanlage aber unzugänglich werden, sich als erforderlich ergibt, — die Einrichtungen, welche zu treffen sind, um den Uebergang vorhandener von der Bahn durchschnittener Strassen zu bewerkstelligen und dergleichen mehr. Für dergleichen Anlagen und Einrichtungen, welche den Unternehmern im öffentlichen Interesse zur Bedingung zu

stellen sind, erscheint die gezwungene Grundabtretung ebenso gerechtfertigt als nöthig“ u. s. w.

Zu Art. X. „Dieser Artikel entspricht dem früheren Art. IX. Es ist nur . . . 2, im Interesse der Grundbesitzer noch die den einzelnen Gesellschaften früher schon eröffnete Bemerkung hinzugefügt, dass die Gesellschaft nach der Bestimmung der Regierung die nöthigen Einrichtungen an Wegen, Ueberfahrten, Einfriedigungen, Vorfluths-Anlagen u. s. w. treffen müsse, damit die Grundbesitzer bei der Benutzung des ihnen verbleibenden Theils ihrer Grundstücke vor Gefahren und Nachtheilen gesichert werden.“

Die Art. IV, VIII und X gingen in dem des Königs Majestät vom Staatsministerium vorgelegten Entwurf zum späteren Gesetz vom 3. November 1838 als §§. 4, 8 und 10 über.

In dem Gutachten der mit der Berathung des Entwurfes betrauten Staatsraths-Abtheilungen für innere, Justiz-, Finanz- und Militair-Angelegenheiten wurden folgende Aenderungen vorgeschlagen:

im §. 4 hinter den Worten „die Genehmigung der Bahnlinie“ einzuschalten: „in ihren Einzelheiten“.

Zu §. 10 wurde ausgeführt:

3. In dem letzten Satze des §. 10 werden mehrere Einrichtungen und Anlagen, welche der Gesellschaft auszuführen obliegen, um die Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile zu sichern, aufgeführt. Zu solchen Nachtheilen werden vorzüglich die Hindernisse, welche durch die Eisenbahnen der Behütung der Grundstücke in den Weg gelegt und die Schwierigkeiten für die Bewässerungs-Anstalten gehören; es ist daher wünschenswerth, dass bei den angeführten Anstalten noch Triften und Bewässerungs-Anstalten genannt werden.

4. Da aber hier überall nur von Einrichtungen für den gegenwärtigen Zustand die Rede ist, so glauben die Abtheilungen, dass die Gesellschaften verpflichtet werden müssen, dergleichen Anstalten auch für künftige Zustände, jedoch dann nicht für ihre Kosten zu machen, und schlagen daher folgenden Zusatz zu dem §. 10 vor:

„Wege, Uebergänge und sonstige Anstalten, welche nach Eröffnung der Bahn durch neue Anbaue und Anlagen veranlasst und von der Regierung für nothwendig erachtet werden, müssen ebenfalls von den Gesellschaften, jedoch auf Kosten derer, welchen sie zum Nutzen gereichen, ausgeführt werden.“

Im Plenum des Staatsrathes wurde in der Sitzung am 30. Mai 1838 nach dem Wortlaut des Protokolls Folgendes verhandelt:

„Die §§. 3. 4 und 5 wurden mit den von den Abtheilungen bevorworteten Modifikationen einmüthig angenommen.“

„Zu dem dritten Absatze des §. 10 ward bemerkt, dass die Eisenbahnanlagen den anliegenden Grundstücken, von denen entweder gar nichts oder einzelne Theile abgetreten worden, Nachtheile bringen könnten, welche hier nicht besonders vorgesehen worden, indem z. B. wegen des durch die Fahrten mit den Dampfwagen häufig verursachten Scheuwerdens des Viehes nicht bis nahe an der Bahn geackert oder bei Durchschneidung einer Weidefläche die Ausübung des Hütungsrechtes gehindert werde. Für dergleichen Nachtheile müsse gleichfalls Entschädigung gewährt werden. Es wurde hierauf erwidert, dass in solchen Fällen nur die allgemeinen Grundsätze über den Schadensersatz maassgebend sein könnten und wenigstens ausreichend sein würden. Was insonderheit den Fall anlange, wenn bei Abtretung eines Theils eines Grundstückes der übrige Theil an seinem Werth verliere, so verstehe sich von selbst, dass dieser Minderwerth bei der Taxation mit in Anrechnung kommen müsse. Erschöpfende spezielle Vorschriften hierüber seien nicht möglich; dass die allgemeinen gesetzlichen Grundsätze hier gleichfalls Anwendung finden, verstehe sich von selbst, eine nähere Bestimmung erscheine daher nicht erforderlich.“

„Die Versammlung war hiermit einverstanden; es wurde aber bemerkt gemacht, dass die Bestimmung im dritten Absatze des vorliegenden Paragraphen, wenn sie die Ausführung der fraglichen Anlagen nur zu dem Zweck vorschreibe, damit der Grundbesitzer bei der Benutzung des ihm verbleibenden Theiles des Grundstückes gegen Nachtheile und Gefahren gesichert werde, zu beschränkt sei, indem die Ausführung jener Anlagen auch im Interesse solcher anliegenden Grundbesitzer erforderlich sein könne, welche von ihren Grundstücken zum Behuf der Bahn nichts abgetreten haben. Es dürfte daher die gedachte Stelle dahin abzuändern sein:

„damit die anliegenden Grundbesitzer bei Benutzung ihrer Grundstücke gegen Gefahren und Nachtheile gesichert werden.“

Dieser Bemerkung, sowie den von den Abtheilungen Seite 26 des Gutachtens unter 3 und 4 bevorworteten Modifikationen ward einmüthig beigepflichtet.“

Wenn sich im Gesetz §. 4 statt der Worte: „die Genehmigung der Bahnlinie in ihren Einzelheiten“ die Fassung: „die Genehmigung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte“ und im §. 14 statt der Fassung: „ausser der Grundentschädigung liegt der Gesellschaft die Ausführung aller derjenigen Einrichtungen und Anlagen ob“ die Worte: „ausser der Geldentschädigung ist die Gesellschaft

auch zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet,“ so können diese Aenderungen nach den Materialien nur von der Fassungskommission des Staatsrathes vorgenommen sein.

Diese Materialien stellen so viel ausser Zweifel, dass es der Absicht des Gesetzgebers nicht entspricht, den §. 14 a. a. O. nicht nur auf Anlagen, welche nöthig sind, „damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden,“ sondern darüber hinaus auf Anlagen anzuwenden, welche weiter gehende öffentliche Interessen zum Gegenstande haben, insbesondere also auf öffentliche Wege, die zwar auch den benachbarten Grundbesitzern regelmässig aber weit darüber hinausgehenden Zwecken dienen. Die durch den Eisenbahnbau etwa nöthig werdenden Anlagen oder Umgestaltungen solcher öffentlichen, polizeilichen Anstalten waren der Eisenbahngesellschaft auf Grund des §. 4 jenes Gesetzes aufzuerlegen. Ob gleichwohl unter Umständen die thatsächliche Erwägung, dass nur eine dem öffentlichen Interesse im weiteren Umfange dienende Anlage wie z. B. ein öffentlicher Weg zugleich auch den benachbarten Grundbesitzern jenen Schutz vor Gefahren und Nachtheilen in Benutzung ihrer Grundstücke zu gewähren vermöge, dahin führen konnte, der Eisenbahngesellschaft die Anlage öffentlicher Verkehrsanstalten auf Grund des §. 14 a. a. O. anzugeben, und wie es daher zu halten, wenn eine solche Auflage unzweideutig unter Bezugnahme auf den §. 14 a. a. O. thatsächlich gemacht ist, muss hier dahin gestellt bleiben, da nicht erwiesen, ja nicht einmal behauptet ist, dass im vorliegenden Falle entsprechend verfahren sei. Nach dem zwischen den Parteien nicht streitigen Sachverhalt kann nur angenommen werden, dass die hier fragliche Verlegung eines öffentlichen Weges der Klägerin auf Grund des §. 4 a. a. O. gestattet und aufgelegt ist, und es findet daher §. 14 ebendasselbst hier nicht Anwendung.

Fragt es sich demgemäss weiter, ob und welche Verbindlichkeiten der Klägerin für die Unterhaltung der verlegten Wegestrecke obliegen, so kommt für die Wegepolizeibehörde und das über ihre Verfügungen ergehende Streitverfahren an erster Stelle die landespolizeiliche (ministerielle) Anordnung oder Genehmigung in Betracht, auf Grund deren der Weg hergestellt ist. Dieselbe ist ein öffentlich-rechtlicher Akt; die Eisenbahngesellschaft wird, wenn überhaupt, so nur durch ihn in den Kreis der nach öffentlichem Recht zur Wegebaulast Verpflichteten gestellt. Im vorliegenden Falle ist nur die Wegeveränderung landespolizeilich genehmigt bezw. angeordnet, dagegen über die Unterhaltung des Weges, — wie vielfach auch sonst in solchen Fällen — nichts ausdrücklich bestimmt. Hieraus folgt jedoch noch nicht, dass die landespolizeiliche Festsetzung von der

Unterhaltung dessen, was nach ihr hergerichtet werden soll, derartig absehe, dass, wie Klägerin will, für diese zunächst lediglich der nach dem sonst bestehenden Rechte Wegebaupflichtige aufzukommen habe und demselben zu überlassen sei, seine etwaigen Entschädigungsansprüche zivilrechtlich zu verfolgen. Hiergegen erhebt sich das Bedenken, dass so der Wegebaupflichtige allerdings in eine ungünstigere Lage versetzt werden würde als jeder Privateigenthümer, gegen welchen das Recht zur Zwangsenteignung angewandt wird. Dem gegenüber kann da, wo es sich bei der landespolizeilichen Genehmigung der Spezialbauprojekte der Eisenbahnen und Anlagen, insbesondere um Wege, handelt, welche unabhängig von dem freien Ermessen des Unternehmers nothwendig im öffentlichen Interesse zu dauerndem Bestehen herzurichten sind, aus dem Mangel einer besonderen Regelung der Unterhaltungspflicht in der polizeilichen Auflage als Inhalt derselben zwar nicht gefolgert werden, dass die Eisenbahngesellschaft die Unterhaltung ohne Rücksicht auf das sich aus der Herstellung der Anlage zwischen ihr und dem ordentlichen Wegebauverpflichteten nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen ergebende Rechtsverhältniss unter allen Umständen allein übernehmen solle — und nur dies ist in dem in Bezug genommenen Ministerialreskript von 24. Januar 1876 bezüglich der hier überall nicht in Frage stehenden sogenannten Zufuhrwege zu den Eisenbahnhöfen ausgeführt worden —, wohl aber dies, dass nach dem Willen der Landespolizeibehörde die Unterhaltung des Angeordneten insoweit durch die Gesellschaft erfolgen solle, als erforderlich ist, um eine Kränkung des Rechts des ordentlichen Wegebaupflichtigen durch eine rechtswidrige Vermehrung seiner Banlast auszuschliessen. Lediglich in diesem Sinne kann die landespolizeiliche Anordnung verstanden und gebandhabt werden. Nun fehlt aber ein rechtlicher Anhalt für die Verpflichtung der Eisenbahngesellschaft, bei der Aenderung und Verlegung bestehender öffentlicher Wege durch die alleinige Unterhaltung des Neuhergestellten den Wegebaupflichtigen zu entbürden. Ihre Verpflichtung geht nur soweit, als die zum Ersatz geschaffene Neuanlage die Unterhaltungslast vermehrt. Diese Rechtsgrundsätze sind nicht durch den §. 14 des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874 (G.-S. S. 221) erst neu geschaffen worden, sie waren, wie in den legislatorischen Verhandlungen über dieses Gesetz vielfach anerkannt ist, schon vorher geltendes Recht, und insbesondere ergeben jene Verhandlungen, dass auch schon früher die Verwaltung bei den ihr obliegenden interimistischen Entscheidungen über die Wegebaukosten entsprechend verfahren ist.

Hiernach kann eine Eisenbahngesellschaft unter Umständen angehalten werden, gewisse neu geschaffene Anlagen, wie z. B. Ueberbrückungen der Schienengeleise, allein zu unterhalten, wenn

durch dieselben die Wegebauast in ihrem früheren Umfange nicht verringert wird, in Fällen der vorliegenden Art liegt es ihr dagegen ob, an der Wegeunterhaltung in dem Verhältniss Theil zu nehmen, in welchem die Last der Unterhaltung durch die Wegeänderung vermehrt ist.

Entsteht darüber im einzelnen Falle Streit, so hat die Polizeibehörde über den Umfang der jedem Theile obliegenden Verpflichtung gemäss § 2 Art. IV. der Novelle zur Kreisordnung vom 19. März 1881 Beschluss zu fassen, da die Eisenbahngesellschaft aus einem Titel des öffentlichen Rechtes, der landespolizeilichen Genehmigung oder Anordnung der Wegeänderung, an der Unterhaltungslast partizipirt. Hiergegen kann auch nicht auf das in Band IV. der gedruckten Entscheidungen S. 422 ff. veröffentlichte Endurtheil des I. Senates des Gerichtshofes vom 4. Dezember 1878*) Bezug genommen werden. Der damals entschiedene Streitfall unterscheidet sich von dem vorliegenden in zweifacher Beziehung. Einmal insofern, als es sich in jenem um die Beleuchtung einer von einer Eisenbahngesellschaft verlegten Strasse handelte, die Beleuchtung der öffentlichen Wege als polizeiliche Last der Regel nach aber nicht Theil der Wegebauast ist, und es bedenklich erscheinen musste, die landespolizeiliche Auflage beim Mangel einer entsprechenden Festsetzung über den Inhalt der Wegebauast hinaus auf alle sich im Uebrigen noch aus der Wegeverlegung ergebenden Rechtsverhältnisse zu beziehen, sodann insofern, als hier ein Spezialgesetz, nämlich Art. IV. §. 2 a. a. O. die Polizeibehörde ausdrücklich zur Entscheidung beruft. Offenbar werden diese Entscheidungen vielfach technische Ermittlungen nöthig machen und so vielen der Ortspolizeibehörden Schwierigkeiten bereiten, welche bei dem früheren Rechtszustande, nach welchem die erste Entscheidung von den Regierungen und Kreis Ausschüssen ausging, weniger ins Gewicht fielen. Jedenfalls kann jedoch dies Moment dem bestehenden Gesetze gegenüber nicht von Bedeutung sein. —

Weder seitens der beklagten Polizeibehörde noch auch seitens der Vorderrichter ist die vorliegende Streitsache nach Maassgabe der vorstehend dargelegten rechtlichen Gesichtspunkte instruiert worden. Die Sache war daher zweckmässig zur weiteren Verhandlung und Entscheidung in die erste Instanz zurückzuweisen.

Der mitbeklagten Gemeinde, welche an sich nach dem örtlich bestehenden Rechte unbestritten die öffentlichen Wege im Gemeindebezirk zu unterhalten hat, liegt der Nachweis der besonderen Umstände, aus denen eine konkurrirende Verbindlichkeit der Klägerin folgt, ob. Dieselbe hat also darzuthun, in welchem Umfange die Wegebauast durch die Wegeveränderung vermehrt

*) Auch abgedruckt im Eisenbahn-Verordnungsblatt 1879 S. 8, 9 und Archiv 1879 S. 127, 128.

ist, und ist sodann eventuell das Beitragsverhältniss der Klägerin für den hier allein zu entscheidenden konkreten Baufall zahlenmässig durch Endurtheil festzustellen.

Dabei können namentlich noch folgende Momente in Betracht kommen:

Wie gedacht, ist der in Rede stehende Weg im Niveau des Eisenbahnkörpers über diesen hinweg geführt worden. Der Bahnkörper und insbesondere das Planum desselben dienen an erster Stelle nicht dem öffentlichen Strassenverkehr sondern dem Transportgewerbe der Bahn. Dem entsprechend richtet sich die bauliche Unterhaltung des Bahnkörpers auch bei Strassenübergängen zunächst nach den Anforderungen des Bahnbetriebes, wie denn auch die letzteren für die Regelung des öffentlichen Strassenverkehrs auf den Niveau-Übergängen wesentlich in Betracht kommen. Diese Anforderungen gehen schon allein thatsächlich regelmässig weit über dasjenige hinaus, was zu beanspruchen wäre, wenn es sich um eine einfache nicht zugleich dem Eisenbahnbetriebe dienende Verkehrsstrasse handelte. Ihre Befriedigung absorbiert die Erfüllung der Wegebaukosten. Dazu kommt, dass dem Wegebaupflichtigen nach polizeilichen Gesichtspunkten niemals diejenige Dispositionsbefugnis über den Bahnkörper eingeräumt werden kann, welche ihm über die sonstigen Strecken öffentlicher Wege zum Zwecke ihres Baues und ihrer Unterhaltung zusteht. Hiernach ist bei der Bemessung der Baulast der Klägerin davon auszugehen, dass ihr dieselbe an dem eigentlichen Bahnkörper und der Wegestrecke auf demselben unter allen Umständen ausschliesslich obliegt.

Weiter ist zu berücksichtigen, dass die Ausführung von Wegebauten, welche Gemeinden in Verbindung mit Eisenbahngesellschaften zu unternehmen haben, durch Dritte auf Kosten der Betheiligten insofern vielfach zu einer Erschwerniss der Last der Gemeinden führen kann, als letztere dadurch verhindert werden, in dem Umfange bei der Wegeunterhaltung Naturalwirtschaft zu treiben, von Diensten der Angehörigen, Materialbeständen, ohnehin vorhandenen Aufsichts- und technischen Kräften etc. Gebrauch zu machen, in welchem es bei den ihnen sonst obliegenden Wegebauten geschieht. — Eine solche Erschwerniss würde die Gemeinden zu Unrecht treffen, da das zwischen ihnen und dem Eisenbahnunternehmer bestehende Rechtsverhältniss regelmässig ohne ihr Zuthun geschaffen wird. Die Polizeibehörde und die Verwaltungsgerichte erscheinen daher berechtigt, dem dadurch Rechnung zu tragen, dass sie die Ausführung der Arbeit dem ordentlichen Wegebaupflichtigen — dessen Zustimmung vorausgesetzt — allein überlassen, und den Eisenbahnunternehmer anhalten, seine Verpflichtung in der Leistung des entsprechenden Geldbeitrages abzubürden.

Hiernach hat der Kreisausschuss anderweit in der Sache sowie über den Kostenpunkt zu entscheiden.

Reichshaftpflichtgesetz.

Urtheil des Reichsgerichts (II. Zivil-Senat) vom 16. Mai 1882 in Sachen der Wittve des Schiffers L. zu O. und deren Kinder wider die Königliche Eisenbahn-Direktion (links-rheinische) zu Cöln.

Fallen die beim Betriebe von Trajektanstalten vorkommenden Unfälle unter §. 1 des Reichshaftpflichtgesetzes?

Der im Dienste der Rheinischen Eisenbahn stehende Ehemann beziehungsweise Vater der Kläger, heutigen Kassationsbeklagten, Schiffers L., erhielt am Vormittag des 31. Dezember 1878 den Auftrag, mit einem anderen Schiffer in einem Kahn — sogenannten Flieger — auf den Rhein hinauszufahren, um die Ankerketten, mittelst deren das Leitseil der Dampffähre für die Trajektanstalt Bonn-Obercassel befestigt ist, zu verlängern. Nach Beendigung dieser Arbeit fuhr derselbe an die auf dem Rheine haltende Dampffähre an und befestigte an letztere den Flieger mittelst einer Leine. Nunmehr setzte die (leere) Trajektbrücke sich nach dem rechten Rheinufer hin in Bewegung, in Folge dessen kippte der Flieger um, L. fiel in's Wasser und ertrank.

Seine Wittve, in ihren angegebenen Eigenschaften, erhob darauf gegen die Eisenbahngesellschaft Klage auf Zahlung einer Entschädigungsrente von 700 *M* jährlich, da der Verunglückte ein Diensteinkommen von monatlich 75 *M* gehabt habe, und stützte ihre Klage darauf, dass die Beklagte sowohl nach dem Reichshaftpflichtgesetz als nach den Bestimmungen der Artikel 1382 ff. des bürgerlichen Gesetzbuchs haftbar sei.

Das Reichsgericht hat den §. 1 des Haftpflichtgesetzes im vorliegenden Falle für anwendbar erklärt.

Die Gründe, soweit sie diesen Punkt betreffen, lauten:

In Erwägung, dass nach der thatsächlichen Feststellung des Appellationsrichters die in Frage stehende Dampffähre mit Schienen versehen, zur Aufnahme der Bahnzüge eingerichtet und bestimmt ist, die Verbindung der auf beiden Ufern des Rheins liegenden, zu derselben Bahn gehörigen, Schienengeleise zu vermitteln;

dass weiter festgestellt ist, es habe die Arbeit, bei welcher der Unfall sich ereignete, stattgefunden, um diese Fähre zur Aufnahme eines fahrplanmässig einige Minuten später abgehenden Zuges bereit zu stellen und es sei bei derselben besondere Eile erforderlich gewesen;

dass unter diesen Verhältnissen aber die Anwendbarkeit des §. 1 des Haftpflichtgesetzes keinem Zweifel unterliegen kann;

in Erwägung, dass zwar das Gesetz, wenn es allgemein vom „Betriebe einer Eisenbahn“ spricht, nicht diesen Betrieb im weitesten Umfange, vielmehr nur diejenigen Theile desselben im Auge hat, welche mit

der dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefahr für Menschen verbunden zu sein pflegen;

dass zum Bahnbetriebe in diesem engeren Sinne vorzugsweise die Beförderung der Bahnzüge gehört und es unstatthaft erscheint, bei diesem Theile des Betriebes wiederum zu unterscheiden zwischen derjenigen Zeit, während welcher die Züge auf den Schienen sich bewegen und derjenigen Zeit, während welcher sie vorübergehend auf einer Station halten oder vorübergehend in anderer Weise als auf Schienen befördert werden;

dass daher die in Frage stehende Beförderung der Bahnzüge auf einer Trajektanstalt, um sie von einem Schienengeleise auf das andere zur sofortigen Weiterbeförderung überzuführen, als zum Eisenbahnbetriebe im Sinne des §. 1 cit. zu rechnen ist, und die Anwendung dieser Bestimmung um so weniger einem Bedenken unterliegen kann, als im gegebenen Falle die Arbeit, welche den Unfall veranlasst, wegen des Bahnbetriebes mit besonderer Eile zu geschehen hatte;

dass hiernach die Entschädigungspflicht der Beklagten mit Recht angenommen wurde und insofern der Rekurs unbegründet erscheint.

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Reichsgerichts.*)

Reichsrecht.

Haftpflichtgesetz.

§. 2. und Allg. Landrecht I. 6. §§. 25. 26.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 10. Februar 1882. Entsch. No. 3. S. 8, 9.

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 Reichshaftpflichtgesetzes ein Anspruch erhoben wird, nicht Platz greifen, da das Reichsgesetz, welches in derartigen Fällen maassgebend sein muss, diese Vermuthung nicht kennt, und der angeführte §. 2, welcher für das ganze Deutsche Reich einheitliches Recht zu schaffen bestimmt ist, eine Ergänzung durch partikularrechtliche Präsumtionen nicht zulässt.

*) Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, herausgegeben von Mitgliedern des Gerichtshofs. Leipzig. Veit & Comp. Band VII. 1882. (Vgl. Archiv 1882 S. 517 ff.)

Von den in diesem Bande enthaltenen Erkenntnissen sind in vorstehender Uebersicht nicht berücksichtigt die im Archiv bereits abgedruckten: Erkenntnis vom 7. März 1882 (betr. Strassenrecht) No. 63 (S. 213—217), vgl. Archiv 1882 S. 324 bis 330. — Erkenntnis vom 26. Mai 1882 (betr. Haftpflichtgesetz) No. 18 (S. 50—52), vgl. Archiv 1882 S. 423—427. — Erkenntnis vom 30. September 1882 (betr. Eisenbahnfracht) No. 40 (S. 125—130), vgl. Archiv 1883 S. 66—70, sowie das Erkenntnis vom 20. September 1882 (betr. Enteignungsrecht) No. 74 (S. 265—270), welches in das nächste Heft vollinhaltlich aufgenommen werden soll.

§. 1.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 16. Mai 1882. Rentsch. No. 14. S. 40—44.

Eisenbahnen, welche nur zur Verbindung einer Fabrik etc. mit einer dem öffentlichen Verkehre übergebenen Eisenbahn und zur Erleichterung des Betriebes der Fabrik etc. dienen, sind gleichwohl als Eisenbahnen im Sinne des §. 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 anzusehen.

§§. 3, 7.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 23. September 1882. Entsch. No. 36. S. 112—114.

Nach den §§. 3, 7 des Gesetzes vom 7. Juni 1871 sind zu den bei Bemessung der Rente zu berücksichtigenden Gegenständen des Erwerbs keineswegs nur solche Vermögenswerthe zu rechnen, auf welche der Verletzte zur Zeit der Verletzung ein erzwingbares Recht besitzt, oder in Zukunft erwerben muss, sondern auch alle sonstigen Vermögenswerthe, welche der Verletzte infolge seiner Berufsthätigkeit als für seinen und der von ihm zu Ernährenden Unterhalt verwendbare Vermögenswerthe in seinen Lebensverhältnissen zur Zeit der Verletzung erlaubter Weise verinnahmt hat. — Gar nicht berechenbare, rein zufällige Geschenke können aus diesem Gesichtspunkte bei der Berechnung der Rente nicht in Betracht kommen; wohl aber treffen diese Voraussetzungen zu bei in Bezug auf eine gewisse Lebensstellung seitens einer relativ bestimmten Klasse von Personen dem Inhaber jener Stellung usuell (wenn auch ohne erzwingbare Verpflichtung dazu, indessen erlaubterweise) entrichteten Vermögenszuwendungen, deren usuelle Höhe und Kontinuität eine durchschnittliche Veranschlagung ermöglicht. Eine so geartete Trinkgeldereinnahme kann also bei Bemessung einer Rente wohl berücksichtigt werden.

Preussisches Recht.**Enteignungsrecht.**

Gesetz über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874 §§. 25 ff., 29, 30.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 20. April 1882. Entsch. No. 65. S. 223—227.

Die zur Zeit des Erlasses des Enteignungsresoluts nicht bemängelte Legitimation der Entschädigungsberechtigten kann nicht von Amts wegen zum Gegenstande einer Erörterung und Prüfung gemacht werden, nachdem das administrative Verfahren zur Feststellung der Entschädigung und zur Vollziehung der Enteignung stattgefunden hat, und nur noch der Betrag der Entschädigung in Frage steht.

Die Regierung entscheidet ausdrücklich nicht, dass die zum Verfahren als entschädigungsberechtigt zugezogene Person die wirklich entschädigungsberechtigte sei, aber sie setzt letzteres auf Grund der Verhandlungen

voraus. Der sowohl dem Unternehmer, als den übrigen Beteiligten nach §. 30 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 gestattete Rechtsweg kann daher nur das zum Gegenstande haben, worüber die Regierung in der That eine Entscheidung getroffen hat.

Gesetz über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874 §§. 1, 8, 13, 14, 15, 18, 19, 21, 25, 31, 40.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 21. September 1882. Entsch. No. 73. S. 258—265.

Weder die Einreichung des Plans eines Unternehmens zur staatlichen Prüfung und vorläufigen Feststellung (§. 15 Ges. vom 11. Juni 1874), noch die Offenlegung desselben (§. 19), noch die kommissarische Erörterung, sondern die im §. 21 vorgeschriebene Entscheidung der Verwaltungsbehörde über den Gegenstand der Enteignung, die Grösse und die Grenzen des abzutretenden Grundbesitzes kann die Wirkung haben, den Gegenstand der Enteignung für den konkreten Fall soweit festzustellen, dass es nur noch auf Ermittlung seines Werthes in seinem derartigen Zustande ankommt.

Die thatsächliche Regulirung einer Strasse, nicht erst die auf Grund derselben mit Fug und Recht zu erwartende polizeiliche Anerkennung dieses Zustandes, kennzeichnet eine Strasse als bebauungsfähig und giebt den an ihr liegenden Grundstücken in den Augen des Publikums den Werth von Baustellen.

Soll die Entschädigung eines Eigenthümers für zwangsweise Abtretung seines Grundbesitzes eine volle (§. 8 des Ges. vom 11. Juni 1874) sein, so muss sie auch das Interesse des Eigenthümers dabei, dass er gezwungen wird, einen Theil seines Grundstücks gerade für dieses Unternehmen (im vorliegenden Falle eine Eisenbahn) abzutreten, umfassen; das ist eben der Minderwerth, welcher für den übrigen Grundbesitz durch diese Abtretung entsteht.

Nachtheile, welche denjenigen, dessen Grundstück enteignet ist, getroffen hätten, wenn ihm nichts enteignet wäre, wenn die Bahn statt über das enteignete Theilstück an der Grenze des ungetheilten Grundstücks entlang geführt wäre, können im Enteignungsverfahren und in dem auf dieses gegründeten Prozesse nicht geltend gemacht werden. Soweit derartige Nachtheile das betreffende Grundstück ohne die dazwischen liegende Enteignung zwar auch, aber nur in geringerem Maasse getroffen haben würden, kann Kläger nur insoweit Entschädigung beanspruchen, als die ihn jetzt treffenden Nachtheile grösser sind, als diejenigen, die auch ohne die Enteignung eingetreten wären.

Gesetz betr. die Enteignung von Grundeigenthum. §. 30.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 23. September 1882. Entsch. No. 77. S. 277, 278.

Unter den im §. 30 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 gedachten Monaten sind Kalendermonate, und nicht unter Monat ein Zeitraum von genau 30 Tagen zu verstehen.

Gesetzgebung.

Preussen. Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Beschaffung von Mitteln für die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staats-Eisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates bei dem Bau einer Eisenbahn von Zajonskowo nach Löbau.

Dem Abgeordnetenhause vorgelegt am 28. Januar 1883 und in erster Lesung am 9. Februar 1883 an die verstärkte Budgetkommission zur Vorberathung überwiesen.

In dem Entwurfe wird die Herstellung folgender Eisenbahnlinien vorgesehen:

1. von Lauenburg nach Oldesloe,
2. „ Deutz nach Kalk,
3. „ Praust über Zuckau nach Carthaus,
4. „ Bromberg nach Fordon,
5. „ Gnesen nach Nakel,
6. „ Bentschen nach Meseritz,
7. „ Mittelsteine bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Ottendorf,
8. „ Quedlinburg über Suderode nach Ballenstedt,
9. „ Münster über Rheda nach Lippstadt,
10. „ Hemer nach Iserlohn,
11. „ Lennep über Krebsöge nach Dahlerau,
12. „ Solingen über Wald und Gräfrath nach Vohwinkel,
13. „ Aprath nach Wülfrath,
14. „ Kirchen nach Freudenberg,
15. „ Altenhundem nach Schmallenberg,
16. „ Hilchenbach über Erndtebrück nach Laasphe mit Abzweigung von Erndtebrück oder einem anderen geeigneten Punkte der Hauptbahn nach Raumland,
17. von Altenkirchen nach Au,
18. „ Grünebach nach Daaden,
19. „ Wengerohr nach Wittlich.

Die Aufwendung des Staates für Herstellung dieser im Ganzen 457 km langen Bahnen, von welchen die zu 1 und 2 aufgeführten als Vollbahnen (57 km), die übrigen als Bahnen untergeordneter Bedeutung gebaut werden sollen, sind einschliesslich der Beschaffung der zugehörigen Betriebsmittel auf 54 203 000 *M* veranschlagt. Der Grund und Boden zu den unter 3 bis 19 bezeichneten Bahnen ist dem Staate unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, nur bei einigen Bahnen leistet der Staat Zuschüsse zu den Kosten des Grunderwerbs, während bei anderen neben der unentgeltlichen Hergabe von Grund und Boden seitens der Interessenten noch besondere Zuschüsse zum Bau zu leisten sind.

Weiter wird zur Gewährung einer unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Beihilfe an die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahngesellschaft zu den Baukosten einer Eisenbahn von Zajonskowo nach Löbau (7 km) der Betrag von 38 200 *M*; für die Herstellung des zweiten Geleises für die Strecken Unna-Bönes und Werdohl-Plettenberg ein Betrag von 615 000 *M*; für den Umbau der Bahnhofsanlagen in Steglitz und Wildpark, für Verbesserung der Grubenanschlüsse im rheinisch-westfälischen Industriegebiet und für die Herstellung eines Geschäftsgebäudes für die Königliche Eisenbahn-Direktion zu Bromberg ein Betrag von 9 437 000 *M*; zur Beschaffung von Betriebsmitteln für die bereits bestehenden und die im Bau begriffenen Bahnen ein Betrag von 4 845 000 *M* und zur Fertigstellung und Abwicklung von Bauausführungen im Bereiche des rheinischen Eisenbahnunternehmens, sowie der Bahn von Cölbe nach Laasphe ein Betrag von 6 987 000 *M* vorgesehen.

Zur Deckung dieser Beträge sollen zunächst die bei dem Erwerbe der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn dem Staate zur freien Verfügung anheimgefallenen Bestände in dem nach Amortisation von 389 100 *M* Prioritätsobligationen verbleibenden Beträge verwandt und zur Beschaffung des Restes Staatsschuldverschreibungen ausgegeben werden.

Grossherzogthum Hessen. Entwurf eines Gesetzes, die Eisenbahnen von lokalem Interesse und die Strassenbahnen betreffend.

Artikel 1.

Die Anlage und der Betrieb von Lokal- und Strassen-Eisenbahnen, welche mittelst Dampfkraft oder anderer mechanischer Motoren betrieben werden sollen, bedarf Unserer landesherrlichen Konzession.

Gesuche um Konzessionsertheilung sind an Unser Ministerium der Finanzen zu richten.

Die Anlage und der Betrieb von Eisenbahnen, welche mit Pferden betrieben werden, fallen nicht unter dieses Gesetz.

Artikel 2.

Für den Bau und Betrieb von Bahnen, welche Gegenstand dieses Gesetzes sind, kommen die im Deutschen Reiche jeweilig geltenden Vorschriften für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, sowie die hierzu von der Reichsbehörde und Unserer Regierung für solche Bahnen überhaupt und speziell für Strassenbahnen mit mechanischen Motoren erlassenen oder noch zu erlassenden Bestimmungen zur Anwendung.

Artikel 3.

Die Gewährung einer staatlichen Beihilfe zu dem Bau einer Lokal- oder Strassen-Eisenbahn kann nur für solche Bahnen erfolgen, welche den Lokalverkehr mit einer bestehenden Hauptbahn vermitteln oder mehrere Hauptbahnen miteinander verbinden.

Die Gewährung einer staatlichen Beihilfe setzt in allen Fällen voraus, dass der gesammte, zur Ausführung des Bahnunternehmens nach Maassgabe der von Unserer Regierung festgestellten Projekte erforderliche Grund und Boden, insoweit nicht öffentliche Strassen mitbenutzt werden, von den betreffenden Kommunalverbänden oder sonstigen Interessenten der Bahn beschafft und dem Eisenbahnunternehmer unentgeltlich und kostenfrei zur Verfügung gestellt wird. Wenn Gemeinden über die Frage streiten, ob die Kosten für den Geländeerwerb im öffentlichen Interesse von der einen oder der anderen Gemeinde oder von mehreren gemeinschaftlich und in welchem Verhältnisse zu tragen sind, so entscheidet der Kreisausschuss nach Maassgabe des Artikels 48 II. 3 des Gesetzes vom 12. Juni 1874.

Für die Anlage und den Betrieb von Strassenbahnen innerhalb der Städte — Tramwaybahnen — wird eine staatliche Beihilfe auch dann nicht geleistet, wenn solche Bahnen mit anderen Haupt- oder Lokalbahnen in Verbindung stehen.

Artikel 4.

Die Gewährung einer staatlichen Beihilfe kann erfolgen:

- a) durch die Erbauung und den Betrieb der Bahn auf Staatskosten;
- b) durch die Uebernahme des Betriebes der Bahn seitens des Staat^s;
- c) durch die Gewährung eines einmaligen Beitrages aus Staatsmitteln zur Erbauung der Bahn und der ersten Ausrüstung derselben mit Betriebsmitteln;
- d) durch Betheiligung am Aktienkapital, falls es sich um ein Aktienunternehmen handelt.

Durch Spezialgesetz wird für jeden einzelnen Fall bestimmt, welche dieser Formen der staatlichen Beihilfen, und in welchem Umfange dieselben einzutreten haben.

Artikel 5.

Wenn nach Artikel 4, Pos. a) der Staat den Bau und Betrieb einer Lokal- oder Strasseneisenbahn übernimmt, so kann von den Interessenten der Bahn (betheiligten Kommunalverbänden und Privaten) ausser der kosten- und lastenfreien Ueberweisung des erforderlichen Grund und Bodens an den Staat auch noch die Leistung eines Geldbeitrags zu den Baukosten der Bahn in Anspruch genommen werden.

Auch kann in einzelnen Fällen, wenn es sich um den Anschluss eines gewerblichen Etablissements, eines Bergwerks oder dergleichen an eine bestehende, vom Staat betriebene Bahn handelt und der Hauptbahn hierdurch grössere Gütertransporte zugeführt werden, der Staat die Anlagekosten für die Zweigbahn unter der Bedingung übernehmen, dass diese Kosten innerhalb eines bestimmten Zeitraums und ratenweise von dem Besitzer des gewerblichen Etablissements, Bergwerks etc. der Hauptstaatskasse ersetzt werden.

Artikel 6.

Die staatliche Beihilfe durch die Uebernahme des Betriebes einer Lokal- oder Strassen-Eisenbahn (Art. 4 Pos. b) kann in der Regel nur erfolgen, wenn:

- a) die Bahn an eine Staatsbahn unmittelbar anschliesst;
- b) die Bahn unter spezieller Kontrolle des Staates erbaut und so eingerichtet ist, dass wenigstens die Wagen der Hauptbahn auf dieselbe übergehen können;
- c) die Gemeinden, Kreis- oder Provinzialverbände an dem Anlagekapital des Bahnunternehmens sich mindestens mit einem Sechstheil betheiligen und auf die Verzinsung dieses Antheils über den Betrag von 2 pCt. ihres Antheils hinaus so lange verzichten, als nicht den übrigen Betheiligten eine vierprozentige Verzinsung ihrer Antheile zu Theil geworden ist.

Artikel 7.

Wenn nach Artikel 4 Pos. c) die staatliche Beihilfe durch Gewährung eines einmaligen Beitrages aus Staatsmitteln geleistet wird, so soll für Bahnstrecken mit eigenem Bahnkörper dieser Beitrag 20 000 \mathcal{M} pro Kilometer für normalspurige und 15 000 \mathcal{M} pro Kilometer für schmalspurige Lokalbahnen nicht übersteigen.

Für solche Bahnstrecken, bei welchen vorhandene öffentliche Strassen und Wege für die Bahnanlage benutzt werden, soll der Staatsbeitrag höchstens 18 000 \mathcal{M} pro Kilometer für normalspurige und 13 000 \mathcal{M} für schmalspurige Bahnen betragen.

Die Staatsbeiträge werden als einmalige Unterstützungen des Staates gewährt, den Baukapitalien nicht zugeschrieben und somit bei der Verzinsung dieser Kapitalien nicht berücksichtigt. Die Staatsbeiträge kommen erst nach erfolgter Betriebseröffnung zur Auszahlung.

Artikel 8.

Eine Betheiligung des Staates an Aktiengesellschaften, von welchen die Ausführung von Lokal- und Strassen-Eisenbahnen unternommen wird (Art. 4 Pos. d) kann nur unter folgenden Voraussetzungen erfolgen:

- a) dass das gesammte Aktienkapital mit Einschluss der Staatsbetheiligung auf Grund eines von Unserer Regierung genehmigten Statutenentwurfs gezeichnet und der Nachweis der Zeichnungen geprüft und für die Aufbringung des Baukapitals als in allen Beziehungen genügend von Unserer Regierung anerkannt wird;
- b) dass dem Staate, auf Grund seiner Betheiligung an dem Unternehmen, durch das Gesellschaftsstatut die Befugniss beielegt wird, die Einzahlung auf die Aktien, insoweit dieselbe von Unserer Regierung zur Fortführung und rechtzeitigen Vollendung des Bahnbaues für nothwendig erklärt, gleichwohl aber von der Gesellschaftsvertretung innerhalb der bestimmten Frist nicht herbeigeführt wird, an Stelle derselben einzufordern und beizutreiben, sowie über die Verwendung der eingezahlten Beträge zu bestimmen;
- c) dass ferner auch Unserer Regierung das Recht vorbehalten wird, falls solches ihr zur Sicherung des Zustandekommens des Unternehmens erforderlich erscheint, zu bestimmen, dass die Einzahlung der gezeichneten Aktienbeträge nicht an den Gesellschaftsvorstand, sondern an eine von Unserer Regierung zu bezeichnende öffentliche Kasse — behufs Bewirkung der erforderlichen Bauzahlungen — zu erfolgen hat.

Die Betheiligung des Staates an dem Aktienkapital einer Lokal- oder Strassen-Eisenbahn darf nicht den vierten Theil dieses Kapitals und in keinem Fall diejenigen Beträge überschreiten, welche im Artikel 7 als Maximum der Staatsbeihilfen bezeichnet worden sind.

Sofern von Gemeinden, Kreis- oder Provinzialverbänden Aktien gezeichnet worden sind, welche bei der Vertheilung des jährlichen Reingewinns oder bei der Vertheilung des Gesellschaftsvermögens im Falle der Liquidation den übrigen Aktien (Stamm-Prioritäts-Aktien) nachstehen, können auch vom Staate bis zu dem angegebenen Maximum ebensolche minderwerthige Aktien übernommen werden.

Artikel 9.

Bei der zwangsweisen Abtretung des für die Ausführung einer Lokal- und Strassen-Eisenbahn erforderlichen Grundeigenthums kommt das Gesetz, die Enteignung von Grundeigenthum betreffend,*) zur Anwendung.

Artikel 10.

Bei der Verleihung Unserer Landesherrlichen Konzession zur Anlage und zum Betrieb einer Lokal- und Strassen-Eisenbahn an einen Unternehmer oder an eine Aktiengesellschaft werden Unserer Regierung vorbehalten:

1. die Feststellung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte, die Bestimmung der Zahl und der Lage der Stationen und Haltestellen; die Feststellung der Projekte aller für den Betrieb der Bahn bestimmten baulichen Anlagen und Einrichtungen; sowie die Feststellung der Projekte für die Betriebsmittel und ihrer Anzahl, vor und nach Inbetriebnahme der Bahn;
2. die Genehmigung und die Abänderung des Fahrplans;
3. die Genehmigung des Tarifs der Beförderungspreise, sowie die Abänderung derselben;
4. der Erlass besonderer Vorschriften für den Bau und Betrieb der Bahn, wozu auch Anordnungen wegen polizeilicher Beaufsichtigung der beim Bau beschäftigten Arbeiter und wegen Fürsorge in Krankheits- und Unglücksfällen, welche bei denselben und deren Familien vorkommen, gehören.

*) Der Entwurf eines bezüglichen Gesetzes liegt zur Zeit den hessischen Kammern zur Berathung vor.

Artikel 11.

Die Benutzung der bestehenden Staats-, Kreis- und Ortsstrassen zur Anlage und zum Betrieb von Lokalbahnen wird von Unserer Regierung insoweit gestattet werden, als dies ohne Gefährdung und erhebliche Beeinträchtigung des sonstigen Strassenverkehrs stattfinden kann.

Handelt es sich um die Benutzung bestehender Kreis- und Ortsstrassen, so wird Unserer Regierung die Entscheidung darüber, ob und unter welchen Bedingungen diese Benutzung stattzufinden hat, nach Anhörung der beteiligten Strasseneigentümer und Unterhaltungspflichtigen erteilt.

An den Eigentumsverhältnissen der Strassen wird durch die Mitbenutzung derselben zum Eisenbahnbetrieb nichts geändert.

Für die Mitbenutzung öffentlicher Strassen zu Zwecken des Eisenbahnbetriebes ist ein besonderes Entgelt von dem Eisenbahnbetriebs-Unternehmer nicht zu entrichten.

Sofern zur Erhaltung des Profils der Eisenbahn Anpflanzungen zu beseitigen oder zu beschneiden sind, welche zu den öffentlichen Strassen gehören, ist dieses der Eisenbahnverwaltung ohne Entschädigungspflicht, jedoch nach vorgängigem Benehmen mit der Strassenbauverwaltung, gestattet. Das abgeschnittene Holz verbleibt den Eigentümern der Baumpflanzungen.

Die Kosten der ordnungsmässigen Unterhaltung eines für die Bahnanlage benutzten Strassentheils, sowie die durch die Benutzung einer Strasse als Bahnkörper veranlassten Mehrkosten der Strassenunterhaltung, desgleichen die Kosten für alle zur Verhütung von Störungen oder Gefährdungen des Strassenverkehrs erforderlichen besonderen Vorkehrungen, über deren Nothwendigkeit Unsere Regierung im Fall des Widerspruchs entscheidet, sind von dem Eisenbahnunternehmer zu tragen.

Der Eisenbahnunternehmer kann keinen Ersatz verlangen für Schäden, welche ohne böse Absicht an dem Oberbau der Eisenbahn durch ordnungsmässige Benutzung der Strasse verursacht wurden.

Artikel 12.

Ist nach dem Ermessen Unserer Regierung eine Verbreiterung oder sonstige Veränderung einer für eine Lokalbahn zu benutzenden Strasse erforderlich, so sind, wenn der Staat eine Beihülfe zum Bahnbau leistet, die Kosten des Erwerbs von Grund und Boden nach Artikel 3, in anderen Fällen von dem Eisenbahnunternehmer aufzubringen.

Das für Strassenverbreiterungen nöthige Grundeigenthum, sowie die behufs der Ausführung der betreffenden Anlagen etwa zu erwerbenden dinglichen Berechtigungen sind auf den Eigentümer der Strasse vor der Inbetriebsetzung der Lokalbahn kostenfrei zu übertragen.

Die Herstellungskosten für die Verbreiterung oder für sonstige Veränderungen am Strassenkörper trägt in allen Fällen der Eisenbahnunternehmer.

Werden an der Strasse später Veränderungen vorgenommen, so muss sich solche der Eisenbahnunternehmer gefallen lassen, ohne dass ihm wegen der dadurch bedingten Aenderungen der Bahnanlagen oder wegen Störung des Betriebes ein Entschädigungsanspruch zusteht.

Artikel 13.

Wenn die Lokalbahn ein Terrain überschreitet, welches schon für bergbauliche Anlagen konzessionirt ist, so bestimmt Unsere Regierung diejenigen Maassnahmen, welche zur Sicherung des Bergbaues sowohl als des Eisenbahnbetriebes erforderlich sind. Die Kosten für die im Innern des Bergwerks in Folge der Anlage der Eisenbahn zu treffenden Sicherungsmaassregeln und alle aus der Anlage der Eisenbahn für den Bergwerksinhaber erwachsenden Entschädigungsansprüche hat der Eisenbahnunternehmer zu tragen.

Die gleichen Bestimmungen gelten, wenn die Eisenbahn Steinbrüche berührt.

Artikel 14.

Der Eisenbahnunternehmer ist verpflichtet, alle Wasserläufe, welche durch ihre Arbeiten und Anlagen etwa gestört werden, wieder herzustellen und für die erforderliche Vorfluth Sorge zu tragen.

Artikel 15.

Der Ausführung solcher von Seiten Unserer Regierung genehmigter oder angeordneter neuer Eisenbahnen, Strassen oder Kanäle, welche eine konzessionirte Eisenbahnlinie durchschneiden, kann der früher konzessionirte Eisenbahnunternehmer sich nicht widersetzen. Die Arbeiten sollen jedoch so ausgeführt werden, dass der bestehenden Eisenbahnunternehmung weder Betriebsstörungen noch Kosten erwachsen.

Artikel 16.

Die bei dem Betriebe von Lokal- und Strassen-Eisenbahnen nicht zu überschreitende Fahrgeschwindigkeit wird nach Maassgabe der Verhältnisse von Unserer Regierung festgesetzt.

Artikel 17.

Mit der Eröffnung einer von einem Unternehmer oder einer Aktiengesellschaft erbauten Lokal- oder Strassen-Eisenbahn ist ein Erneuerungs- und ein Reservefonds, nach einem von Unserer Regierung aufzustellenden und periodisch zu revidirenden Regulativ, zu bilden.

Der Erneuerungs- und der Reservefonds sind sowohl von einander als auch von anderen Fonds der Eisenbahnverwaltung getrennt zu halten.

Artikel 18.

Zur Sicherung der von einem Eisenbahnunternehmer übernommenen und in der Konzessionsurkunde näher zu bezeichnenden Verpflichtungen bezüglich des Baues und Betriebes einer konzessionirten Eisenbahnlinie kann die Hinterlegung einer Kautions verlangt werden.

Sind Werthpapiere zur Kautions hinterlegt, so ist Unsere Regierung im eintretenden Falle befugt, diese Papiere, ohne Anträge bei Gericht erheben zu müssen, zu veräussern und aus dem Erlöse die Verbindlichkeiten des Unternehmers, wegen deren die Kautions gestellt wurde, zu erfüllen.

Für den Fall, dass ein Eisenbahnunternehmer mit der Erfüllung der ihm bezüglich des Bahnbaues obliegenden Verpflichtungen in Verzug kommen sollte, können Konventionalstrafen bedungen werden. Auch kann die ertheilte Konzession von Uns zurückgenommen und der Verkauf der vorhandenen Bahnanlagen von Unserer Regierung angeordnet werden.

Artikel 19.

Wird der Betrieb einer Lokal- oder Strassen-Eisenbahn ganz oder theilweise unterbrochen, oder kommt das Geleise oder das sonstige Betriebsmaterial in schlechten Zustand, so dass die öffentliche Sicherheit gefährdet erscheint, so wird Unsere Regierung alsbald auf Kosten und Gefahr des Eisenbahnunternehmers die zur vorläufigen Fortführung des Betriebes erforderlichen Maassregeln ergreifen. Wenn der Eisenbahnunternehmer binnen drei Monaten, nachdem der provisorische Betrieb eingerichtet worden ist, nicht in genügender Weise dargethan hat, dass er im Stande ist, den ordnungsmässigen Betrieb wieder aufzunehmen und fortzuführen, und wenn er ihn nicht wieder übernommen hat, kann die Konzession für erloschen erklärt, der Verkauf der Eisenbahn sammt Nebenanlagen von Unserer Regierung angeordnet und die Betriebsbefugniss auf einen neuen Eigenthümer übertragen werden.

Artikel 20.

Jeder Unternehmer einer Lokal- oder Strassen-Eisenbahn ist verpflichtet, den Betrieb seiner Bahn der Verwaltung einer anschliessenden Bahn auf deren Verlangen zu überlassen, wenn Unsere Regierung diese Betriebsüberlassung im öffentlichen Interesse für erforderlich erachtet.

Für den Fall, dass zwischen dem Eisenbahnunternehmer und der anschliessenden Bahnverwaltung bezüglich der zu zahlenden jährlichen Rente eine andere und freiwillige Uebereinkunft nicht erzielt wird, soll die an den Lokal-Eisenbahnunternehmer zu zahlende Rente der im Durchschnitt der letzten fünf Jahre erzielten Reineinnahme gleichkommen, mindestens aber jährlich $4\frac{1}{3}$ pCt. des Anlagekapitals der zu verpachtenden Bahn auch dann betragen, wenn die Durchschnittsrente der letzten fünf Jahre $4\frac{1}{2}$ pCt. nicht betragen hat.

Als Reineinnahme ist diejenige Summe anzusehen, um welche die Betriebseinnahme die in dem betreffenden Rechnungsjahr aufgewendeten Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, einschliesslich der vorgeschriebenen Rücklagen in den Erneuerungs- und Reservefonds, jedoch ausschliesslich der aus diesen Fonds zu bestreitenden Ausgaben, übersteigt.

Artikel 21.

Sollten nach dem Ermessen Unserer Regierung oder der obersten Reichs-Aufsichtsbehörde, die Voraussetzungen wegfallen, unter denen auf eine Bahn bei deren Konzessionierung die Anwendung der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung für statthaft erklärt wurde, so ist der Eisenbahnunternehmer auf Erfordern Unserer Regierung verpflichtet, entweder selbst die baulichen Einrichtungen und den Betrieb der Bahn nach Maassgabe der für Hauptbahnen bestehenden Bestimmungen umzuändern oder zu diesem Zweck einem etwaigen anderen Unternehmer entweder das Eigenthum und den Betrieb der Bahn gegen Erstattung des Anlagekapitals oder bloss den Betrieb der Bahn gegen Gewährung der nach Art. 20 bezeichneten Rente abzutreten.

Oesterreich. Gesetz vom 26. Dezember 1882 wegen Verlängerung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1880 (R.-G.-Bl. Nr. 56)*), betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Lokalbahnen.

Abgedruckt in dem am 30. Dezember 1882 ausgegebenen LXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 180.

Die Bestimmungen der Artikel I bis inklusive VIII des Gesetzes vom 25. Mai 1880 werden bis 31. Dezember 1884 verlängert.

Gesetz vom 26. Dezember 1882, betreffend die Erhöhung des mit dem Finanzgesetz für das Jahr 1882 bewilligten ausserordentlichen Kredites für den Bau der Arlbergbahn.

Abgedruckt in dem am 30. Dezember 1882 ausgegebenen LXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 181.

Vgl. den Inhalt dieses Gesetzes Archiv 1883, S. 78.

Belgien. Königliche Verordnung vom 21. August 1882, betreffend Reglement über die militärischen Transporte von Pulver, Dynamit und anderen Sprengstoffen, sowie von Munition und Feuerwerkskörpern.

Abgedruckt im *Moniteur Belge* vom 6. September 1882 Nr. 249 S. 3469 bis 3473.

Die Königliche Verordnung ist erlassen in Gemässheit des Gesetzes vom 15. Oktober 1881, betreffend die Lagerung, das Feilhalten und den Transport von Schiesspulver, Dynamit etc. (vgl. Archiv 1882 S. 76). Dieselbe zerfällt in 4 Titel und 88 Artikel. Der

*) Vgl. Archiv 1880. S. 37.

erste Titel (Art. 1—79) handelt vom Transport von Pulver, Munition und Feuerwerkskörpern, der zweite (Art. 80—83) von Dynamit, der dritte (Art. 84, 85) von sonstigen Sprengstoffen, der vierte enthält allgemeine und Uebergangsbestimmungen, nach welchen u. A. das Reglement am 1. Oktober 1882 in Kraft getreten ist. Ueber den Transport des Pulvers auf Eisenbahnen enthalten die Art. 52—58 die näheren Bestimmungen. Der Transport von Dynamit auf den Eisenbahnen ist gänzlich verboten (Art. 82). Andere Sprengstoffe als Dynamit und Pulver dürfen überhaupt nur dann befördert werden, wenn sie amtlich als dem Pulver oder dem Dynamit gleichartig bezeichnet sind.

Frankreich. Gesetzentwurf, betreffend die Reform des bestehenden französischen Eisenbahnsystems und die Feststellung der Bedingungen, unter welchen Eisenbahnen zu bauen und zu betreiben sind.

Dem Abgeordnetenhaus von dem Abgeordneten Sourigues am 16. Dezember 1882 vorgelegt. Drucksachen Nr. 1532. Januar 1883. S. 2648 ff.

Der Gesetzentwurf will die Staatsregierung zur Expropriation der bestehenden Privatbahnen ermächtigen, und demnächst neue Bedingungen feststellen, durch welche ein den öffentlichen Interessen besser entsprechender Betrieb der Eisenbahnen gesichert wird.

Gesetzentwurf, betreffend die Ermächtigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zum einstweiligen Betrieb verschiedener vom Staate gebauter und nicht an Gesellschaften konzessionirter Eisenbahnen.

Dem Abgeordnetenhaus von dem Minister der öffentlichen Arbeiten am 16. Januar 1883 vorgelegt und an die Eisenbahnkommission verwiesen. Drucksachen Nr. 1616. Januar 1883. S. 129.

Von den im Gesetze vom 22. Juni 1882 (vgl. Archiv S. 355, 356) aufgeführten 25 Linien hat auch der durch das Gesetz vom 19. August 1882 (vgl. Archiv S. 446) festgestellte verlängerte Termin für die Betriebseröffnung (der 30. November 1882) bei 8 Linien nicht eingehalten werden können. Ausserdem werden innerhalb des ersten Halbjahres 1883 4 Eisenbahnstrecken vollendet und betriebsfähig sein. Es wird daher beantragt, für diese 12 Linien in einer Gesamtlänge von 268 km, wenn dieselben bis zum 1. Juli 1883 dem Betriebe übergeben sind, den Minister der öffentlichen Arbeiten zur provisorischen Betriebsleitung bis zum 31. Dezember 1883 zu ermächtigen. Die Bedingungen sind dieselben wie in den Gesetzen vom 27. Juli 1880, 7. Januar und 22. August 1881 und 22. Juni und 19. August 1882.*)

Italien. Gesetz vom 24. Dezember 1882, betreffend die Verlängerung des provisorischen Staatsbetriebes auf den ober-italienischen und den römischen Eisenbahnen bis zum 31. Dezember 1883.

Veröffentlicht in der Gazz. Ufficiale vom 29. Dezember 1882. (Vgl. Archiv 1883 S. 53.)

Gesetzentwurf, betreffend die Sekundärbahnen (ferrovie economiche) und die Tramways (tramvie).

Von dem Minister der öffentlichen Arbeiten dem Senate des Königreichs in der Sitzung vom 9. Dezember 1882 vorgelegt.**)

*) Archiv 1880 S. 130, 167; 1881 S. 57, 130, 448; 1882 a. a. O.

**) Vgl. die Begründung dieses Gesetzentwurfes in dem Aufsätze: „Die Sekundärbahnfrage in Italien“ S. 150—155 dieses Heftes.

Bücherschau.

Besprechungen.

Vorträge über Eisenbahnbau, gehalten an verschiedenen deutschen polytechnischen Schulen, begonnen von Dr. E. Winkler. Zweites Heft: **Die Weichen und Kreuzungen**, von Dr. E. Winkler, Prof. der Königl. techn. Hochschule in Berlin. In dritter verbesserter Auflage bearbeitet von Dpl. Ingenieur Friedrich Steiner, o. ö. Prof. f. Ingenieur-Wissenschaften der K. K. techn. Hochschule zu Prag. Prag 1883. Verlag von H. Dominicus.

Wie der Titel besagt, bildet das vorliegende Werk einen Abschnitt der Vorträge über Eisenbahnbau, welche der als Autor rühmlichst bekannte Prof. Dr. Winkler seiner Zeit an dem polytechnischen Landesinstitute in Prag begonnen und von denen derselbe in den Jahren 1867 und 1869 die beiden ersten Hefte, betr. „Eisenbahn-Oberbau“ und „Weichen und Kreuzungen“ herausgegeben hat. Während die zweite Auflage dieser beiden Hefte in den Jahren 1871, bezw. 1874, von demselben Verfasser überarbeitet, erschienen ist, hat die nunmehr erschienene dritte Auflage des zweiten Heftes eine Vervollständigung und theilweise Aenderung durch einen ehemaligen Schüler desselben, den Dpl. Ingenieur Friedrich Steiner, erfahren. Es muss anerkannt werden, dass diese neue Bearbeitung ein zeitgemässes Unternehmen war. Die Fortschritte auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens vollziehen sich so schnell und die vorherrschenden Anschauungen über die Zweckmässigkeit der einzelnen konstruktiven Details modifiziren sich auf Grund der stetig wachsenden Erfahrungen so vielfach, dass es schwierig ist, die auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues gewonnenen Resultate in einem bestimmten Zeitpunkte zusammenzufassen und zu einem gewissen Abschluss zu bringen. Die Gefahr, zu veralten, liegt bei den betreffenden Werken von vorn herein nahe, und der Wunsch erscheint berechtigt, dass neue Bearbeitungen desselben Stoffes sich in nicht zu langen Zeitabschnitten wiederholen. Allerdings

besteht ein erheblicher Theil der vorliegenden Abhandlungen über Weichen und Kreuzungen in theoretischen Ermittlungen, welche auch für spätere Zeit richtig bleiben und ihre Bedeutung behalten werden. Aber ein grosser Vorzug dieses Buches ist gerade darin zu finden, dass es mit diesen theoretischen Ermittlungen auch die praktischen Rücksichten und Erfahrungen in engen Zusammenhang bringt und auf die zweckmässige Anwendung der zur Zeit gültigen Prinzipien näher eingeht; und in dieser Hinsicht wird immerhin darauf gerechnet werden müssen, dass neue Beobachtungen und Fortschritte eine weitere Vervollständigung in nicht zu langer Zeit wünschenswerth erscheinen lassen werden. Namentlich dürfte sich dies bei ausgedehnterer Anwendung und Durchbildung des ganz eisernen Oberbaus geltend machen. Für die Verbreitung des Buches in Deutschland und speziell in Preussen würde es günstig sein, wenn bei späteren Auflagen die für die preussischen Staatsbahnen getroffenen Festsetzungen möglichst vollständig berücksichtigt würden, wie dies allerdings in mehreren Punkten, z. B. hinsichtlich der Bestimmungen über die Anordnung der Leitschienen gegenüber der Herzstückspitze, jetzt schon geschehen ist.

Einzelne Gegenstände, wie die Konstruktion von Weichen und Herzstücken ohne Unterbrechung des Hauptgeleises, die Anordnung der Wechsel bei englischen Weichen, die allgemeine Theorie der Kurvenweiche, die Durchkreuzung zweier Weichen etc. sind neu hinzugetreten. Bei Besprechung der verschiedenen Weichenverbindungen möchte es sich vielleicht für die Zukunft empfehlen, auf die Rücksichten hinzuweisen, die der Durchgang dreiachsiger Fahrzeuge mit langem Radstand erfordert. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass sich daraus die Modifikation einzelner Annahmen, z. B. für die Weichen in gekrümmten Geleisen, als nothwendig ergeben würde, wenn ein Klemmen der Räder zwischen den Schienen mit Sicherheit vermieden werden soll.

Bei Herleitung des Spielraumes zwischen der Zunge und der Stockschiene (§. 23) war wohl ursprünglich übersehen, dass die normale Spurweite nach den technischen Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen nicht auf 1436, sondern auf 1435 mm festgesetzt ist. Die im Eingang angegebenen Berichtigungen enthalten zwar den Hinweis, dass auf Seite 30, Zeile 3 von unten 1435 statt 1436 zu setzen ist; die Berichtigung muss sich indessen auch auf die weitere Entwicklung (Seite 31 oben) erstrecken. Auch in der zweiten Auflage des ersten Heftes findet sich noch das Maass von 1436 mm als normale Spurweite angegeben. Wenn auch die praktische Bedeutung dieser Differenz an und für sich geringfügig sein mag, so kann dadurch doch in dem Lernenden eine Unsicherheit erzeugt werden, welche besser vermieden wird.

Auf Einzelheiten hier näher einzugehen, würde zu weit führen, zumal manche wichtige Punkte, bezüglich deren sich allerhand Einwendungen machen liessen, noch nicht zu einem genügenden Abschluss gebracht sind, sondern noch immer den Gegenstand lebhafter Erörterungen in den Kreisen der Techniker bilden. Jedenfalls verdient das vorliegende Werk wegen der Gründlichkeit und Klarheit, mit welcher der komplizierte Stoff behandelt ist, und der vortrefflichen Darstellung der erläuternden Figuren, deren Anzahl sich auf nahezu 300 beläuft, zum Studium dringend empfohlen zu werden.

Oberbeck.

Neue Eisenbahnkarte von Oesterreich-Ungarn. 50. Auflage, für 1883. Wien. Karl Prochaska's Verlag. Preis 2 Mark.

Diese neue Karte, im Maasstab von 1 : 1 $\frac{1}{2}$ Million bearbeitet, ist gegen die früheren Auflagen des gleichartigen Werkes etwa um $\frac{1}{5}$ vergrössert. Sie gewährt durch den angewandten Blandruck für die Flüsse und den mehrfachen Farbendruck für die Eisenbahnen ein recht klares Bild von dem Gesamt-Eisenbahnnetz der österreich-ungarischen Monarchie. Die dem Karton beigegebenen Pläne der Umgebungen von Wien, Budapest und Prag erhöhen ihre Brauchbarkeit.

Die Karte kann als allgemeines Orientierungsmittel bestens empfohlen werden. Für spezielle Fragen, namentlich bezüglich des so reich entwickelten Eisenbahnnetzes in Böhmen und Mähren und der dortigen Lokalbahnen, dürfte die Karte auch in dem gegenwärtigen Maasstabe nicht ganz ausreichend erscheinen.

W. L.

U E B E R S I C H T

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Arène, E. Discours prononcé aux séances de la chambre des députés des 17 et 19 juin 1882 dans la discussion du projet de loi relatif au chemin de fer de Casamozza à Bonifacio. Paris.

Auriac, A. d'. Le wagon-télégraphe. Paris.

Baclé, L. La mécanique moderne: Les voies ferrées; l'histoire; la route métallique; le moteur mécanique; les trains en marche; les chemins de fer dans les montagnes; les voies ferrées dans les villes. Paris. Fr. 13,50.

Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. Berlin. M. 0,45.

Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875. Berlin. M. 0,60.

Barrault, J. Notice sur les chemins de fer d'intérêt local et tramways. Châteauroux.

- Baudrillart, H.** Les compagnies de chemins de fer et le public. Paris. Fr. 1,50.
- Berling, R.** Das preussische Enteignungsrecht in seiner praktischen Anwendung. Erfurt 1883. // 2,40.
- Bestimmungen** über die Befähigung von Bahnpolizei-Beamten und Lokomotivführern. Berlin. // 0,30.
- Bondy, G.** Die Reform des Gütertarifwesens der österreichischen Eisenbahnen. Prag 1882.
- Bordes-Pagès, Dr.** Chemin de fer transpyrénéen par le Salat-Noguéra; comparaison avec le tracé par Luchon. Foix.
- Bordes-Pagès.** Chemins de fer transpyrénéens. Ce qui se passe en Espagne. Foix.
- Brière, A.** Lettres sur le transsaharien. Paris.
- Chaillou.** Principes d'organisation d'une exploitation de tramway. Paris.
- Chemins de fer d'intérêt local et tramway, commentaire de la loi du 11 juin 1880. Paris.
- Chabrier.** Les chemins de fer économiques. Paris.
- Chemin de fer** à voie étroite sur la route de Toulon à Hyères. Marseille.
- Chrétien, J.** Tramway électrique aérien, projet. Paris.
- Codice di commercio** del Regno d'Italia, precedato dalla Relazione a S. M. del ministro guardasigilli G. Zanardelli, pubblicato con R. D. in data 31 ottobre 1882. Milano. L. 2,00.
- Codice di commercio** del Regno d'Italia, precedato dalla Relazione a S. M. del ministro guardasigilli Zanardelli. Firenze. L. 1,00.
- Codice di commercio** del Regno d'Italia, promulgato il 31 ottobre 1881 per avere esecuzione a cominciare dal 1 gennaio 1883. Milano. L. 1,00.
- Codice di commercio** del Regno d'Italia. Roma. L. 2,00.
- Cossmann.** Considération sur l'emploi du block-système. Paris. Fr. 1,00.
- Dehn, P.** Deutschland und die Orientbahnen. München 1883.
- Dubois, F.** Annuaire officiel des chemins de fer, contenant un résumé analytique des documents législatifs, historiques, statistiques, administratifs et financiers relatifs aux chemins de fer français et étrangers. Paris.
- Duboisson, J.** Étude définitive d'une voie ferrée entre deux points donnés. Paris. Fr. 15,00.
- Ducrocq, T.** La corvée des grands chemins et la suppression en France, et spécialement en Poitou. Paris.
- Dunsany.** The proposed channel tunnel. London. Sh. 1,00.
- Economiste, Un.** L'économie politique des chemins de fer, à propos des idées de rachat. Paris. Fr. 1,00.
- Fousset, A.** L'Algérie et les chemins de fer à voie étroite. Paris.
- Françq.** Communication à la Société des ingénieurs civils sur la traction des chemins de fer métropolitains. Paris.
- Gisclard, A.** Code des chemins vicinaux et des routes départementales. Paris. Fr. 7,00.
- Code des chemins de fer d'intérêt local. Paris. Fr. 3,00.
- Granger-Fabre, E.** Manuel du commissaire de surveillance administrative des chemins de fer. Paris. Fr. 5,00.
- Grivet, F.** Chemin de fer de Lyon à Fourvière et St.-Just, à traction funiculaire. Paris.
- Gross, Dr.** Du transport des blessés sur les voies ferrées. Nancy.
- Grundsätze** für die Besetzung der Subaltern- und Unterbesamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden mit Militärärzten, nebst den für den Umfang der preussischen Monarchie geltenden besonderen Bestimmungen. Berlin. // 0,50.

- Hilty.** Ueber Statuten von Aktiengesellschaften nach dem neuen Obligationenrecht. Bern. *M* 0,80.
- Hirsch.** Freins continus, système Wenger. Paris.
- Huberti, A.** Étude sur le block-système, à propos d'un nouvel appareil de M. A. Flamache.
- Imperial Government railway Japan.** Annual Report, from 1 July 1881 to 30 June 1882. Tokio.
- Jacob, M.** Le rachat et les tarifs de chemins de fer en France et à l'étranger. Paris. Fr. 2,00.
- Kohn, J.** Eisenbahn-Jahrbuch der österreich-ungarischen Monarchie. Neue Folge. 4. Jahrgang. Wien. *M* 9,00.
- Krenzer, E.** Handbuch über das Zollabfertigungswesen für Eisenbahnbeamte etc. Enth.: Verhaltungsmaassregeln für die zollamtliche Behandlung ausländischer Waaren. Elberfeld. *M* 1,00.
- Kühn, E.** Die historische Entwicklung des deutschen und deutsch-österreichischen Eisenbahnnetzes. Berlin 1883. *M* 16,00.
- Lavoinne, E.** Les chemins de fer en Amérique. Tome II: Exploitation chemins, de fer à voie étroite et tramways. Paris. Fr. 50,00.
- Lesguillier.** La question des travaux publics. Extraits de discours prononcés dans diverses réunions publiques. Château-Tierry.
- La question des chemins de fer et M. Léon Say. Château-Tierry 1882.
- Malo, L.** Les chemins de fer économiques dans l'Asie. Lyon.
- Mecklenburg-Strellitz, Herzog G. A. v.** Grundzüge der französischen Eisenbahnpolitik. Leipzig.
- Michel, G.** Les chemins de fer de l'État belge devant le parlement, discussion du budget des travaux publics pendant la session de 1882. Paris.
- Ministère des travaux publics.** Album de statistique graphique de 1882. Fr. 12,50.
- Chemins de fer français d'intérêt général. Documents statistiques relatifs à l'année 1873. Fr. 3,00.
- Chemins de fer I. partie: lignes d'intérêt général. Documents statistiques relatifs à l'année 1880.
- Situation des chemins de fer français au 31 décembre 1881. Paris. Fr. 10,00.
- Morandière, J.** Mémoires sur le frein Westinghouse, planches. Sh. 2,00.
- Moreau, A.** Les chemins de fer d'intérêt local et la loi du 11 Juin 1880.
- Nicolesco, Th.** L'État voiturier, étude sur le rachat des chemins de fer et leur exploitation par l'État. Paris.
- Notice** sur le chemin de fer des Pyrénées centrales par la vallée d'Aspe et Confranc. Oloron.
- Rambert, E.** Le chemin de fer du St. Gothard. Fr. 1,50.
- Ratuld, de.** Note sur l'éclairage au gaz des voitures de chemins de fer. Lille.
- Romain, E.** Chemin de fer de Chauny à Anizy-le-Château. Laon.
- Royel.** Manuel des chemins de fer à l'usage des officiers. Paris. Fr. 2,50.
- Salin, H.** Manuel pratique des poseurs de voies de chemins de fer. Paris.
- Schneider, A.** Das schweizerische Obligationenrecht sammt den Bestimmungen der Bundesgesetze betreffend die persönliche Handlungsfähigkeit. Zürich. *M* 1,00.
- Sérafon, F.** Les tramways et les chemins de fer sur routes. Paris. Fr. 7,50.
- Signalordnung** für die Eisenbahnen Deutschlands. Berlin.
- Soucaze, A.** Le chemin de fer des Pyrénées. Tarbes.

Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, herausgegeben vom Reichs-Eisenbahnamte. Band I. (1880/81.) Berlin 1882.

Weber, J. Le chemin de fer du St. Gothard à vol d'oiseau. Paris. Fr. 1,00.

X. Die nächsten Eisenbahnverstaatlichungen. Berlin 1883.

Zeitschriften.

Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Band XII. Heft 1. 1. Januar 1883. Pulsometer in Eisenbahn-Wasserstationen.

Periodisches Schmierens der Eisenbahnfahrzeuge. Manometer-Probirapparat; Patent Buchholz. Normalien für die Betriebsmittel der Eisenbahnen. Feuerlose Rangir-lokomotiven. Elektrische Bahnen. Sicherheit des Eisenbahnbetriebes.

Heft 2. 15. Januar 1883. Verhalten der Westinghouse-Bremse und der Gasbeleuch-tungsvorrichtungen in Eisenbahnwagen bei einem Unfall. Patentirter Bügel für Decken und deren Befestigung bei offenen Güterwagen. Strassenlokomotive der Stockton- und Darlington Strassenbahn. Staats-Eisenbahnbetrieb in Italien. Lokomotivfabriken in Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

Heft 3. 1. Februar 1883. Erhaltung der eisernen Brücken. Vorlegeklotz für Eisen-bahnfahrzeuge, System Bartsch. Vorrichtung zur Sicherung und Entlastung der Zen-tesimalwaagen. Zur Beurtheilung des Kessel-Speisewassers. Bezirks-Eisenbahnräthe. Einführung kontinuierlicher Bremsen bei den preussischen Staatsbahnen. Grösste Geschwindigkeit von Eisenbahnzügen (s. auch Heft 4).

Heft 4. 15. Februar 1883. Ueber Stadtbahnen. Erwägungen über Stadtbahnen. Statistik der Eisenbahnen Deutschlands. Neue Eisenbahnlinien und Betriebsmittel. Aus-stellung für Eisenbahnbetrieb in Paris. Italienisches Gesetz für Lokal- und Tram-bahnen. Personenzug-Lokomotiven. Vorlesungen über Gebiete des Eisenbahn-wesens. Zonen-Personentarif auf Eisenbahnen.

Annales des ponts et chaussées. Paris.

November 1882.

Inhalt: Notice sur la traversée du val Saint-Léger par le chemin de fer de grande ceinture de Paris. L'école polytechnique et les boursiers.

Dezember 1882.

Inhalt: Note sur les mesures adoptées par les chemins de fer français pour la protection des trains circulant dans le même sens sur les lignes à double voie. Note sur la convention de fermage de l'exploitation des lignes du chemin de fer central néerlandais.

Bulletin du ministère des travaux publics. Paris.

Dezember 1882.

Inhalt: Répertoire des lois pour le mois de décembre 1882. Décret affranchissant des droits d'octroi les combustibles et matières destinés au service de l'exploita-tion et la construction de chemins de fer. Circulaire adressée aux Compagnies sur l'emploi des freins continus. Budget pour l'exercice 1883. Accidents arrivés dans l'emploi des appareils à vapeur en 1881. Documents statistiques concernant les chemins de fer au 31 décembre 1879. Espagne. (Situation des chemins de fer espagnols au 1 janvier 1882). Régiment de chemins de fer de campagne en Autriche.

Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie. Wien.

Die No. 145 (21. Dezember 1882) bis No. 21 (22. Februar 1883) enthalten ausser den offiziellen Bekanntmachungen und den Mittheilungen über In- und Ausland nachstehende Aufsätze etc.:

(No. 147.) Ueber die Verwendung von komprimirtem Kalk als Sprengmittel im Kohlenbergbau. (No. 3.) Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik im Jahre 1881. (No. 4.) Ueber zwei Wagenbremsen. (No. 5.) Ueber die Anwendung des elektrischen Blockirapparates nach System Hottemer-Kohlfürst für Interlocking-Signale zur Weichenverriegelung und bei Zentralweichen. (No. 9.) Unfälle auf den österreichischen Eisenbahnen im I. Semester 1882. (No. 14.) Geschäftsordnung für den Staatseisenbahnrat. Zur elektrischen Beleuchtung auf Eisenbahnen und Schiffen. (No. 17.) Uebersicht der in Oesterreich zum Eisenbahntransporte zugelassenen konzessionirten Sprengmittel und der auf deren Zulassung Bezug nehmenden Handelsministerialerlässe. (No. 21.) Ueber die Verwendung des Flusseisens zu Brücken auf Eisenbahnen.

Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung. Wien.

No. 52. 24. Dezember 1882. Zur Kritik über die Anschauungen der Betriebsicherheit der mit Sprengringen befestigten Radbandagen bei Eisenbahnfahrzeugen. (52 u. 53:) Der Bau und Betrieb der k. k. Bosnabahn und die Entwicklung der bosnischen Eisenbahnen. Resumé über die elektrische Ausstellung in München und die daselbst ausgestellte neue elektrische Blockirung.

No. 53. 31. Dezember 1882. Zum Jahreschlusse. Das Budget der österreichischen Staatsbahnen. Ueber die Geschwindigkeitsgrenze bei Zügen.

No. 1. 7. Januar 1883. (No. 1 u. 2:) Das österreichische Eisenbahnwesen im Jahre 1882. Neue sächsische Schmalspurbahnen. (No. 1 u. 2:) Ueber Eisenbahnkarten und Eisenbahnräder aus Papier.

No. 2. 14. Januar 1883. Der Personenverkehr auf der Wiener Verbindungsbahn. Rentabilität der sächsischen Staatsbahnen.

No. 3. 21. Januar 1883. Das Material des gebrochenen Laufrad-Tyre der Lokomotive „Dniester“. Die Verbindung der dalmatinischen Küste mit dem Innern des Landes. Die Wiener Tramway-Verhältnisse.

No. 4. 28. Januar 1883. Die Rentensteuer und die Eisenbahnen, das Personenporto.

No. 5. 4. Februar 1883. Die Konzessionirung der Wiener Stadtbahn. Ueber Doppelbremsen. Die Transportmittel der sächsischen Staatseisenbahnen.

No. 6. 11. Februar 1883. Das Personenporto.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung. Wiesbaden.

1883. I. Heft.

Inhalt: Stahlschwellen-Oberbau der österreichischen Nordwestbahn; System Hohenegger. Die Widerstände der Lokomotiven und Eisenbahnzüge, der Wasser- und Kohlenverbrauch, sowie der Effekt der Lokomotiven. Lenkachsenkonstruktion für dreiachsige Eisenbahnwagen; System der kgl. sächsischen Staatseisenbahnen. Apparat zur Erprobung von Schmiermaterialien, konstruirt von Professor Willigk in Prag. Neue Bremse für Eisenbahnfahrzeuge; Patent Rudolf. Die mexikanische Zentraleisenbahn. Schnellbremse für Eisenbahnfahrzeuge und Tram-

way-Waggons mit Differentialschraube; Patent Weickum. Die Strassenbahnen in Mülhausen im Elsass und deren Güterzug-Tramway-Lokomotiven. Das Eisenbahnwesen auf der bayerischen Landes-Industrie-, Gewerbe- und Kunstausstellung in Nürnberg. Gerade und gebogene eiserne Querschwellen. Beschreibung einer Radreifenbefestigung für Eisenbahnfahrzeuge, konstruirt von Fr. Cristandl. Bericht über Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Railroad-Gazette. New-York.

- No. 50.** 15. Dezember 1882. The Chicago, Burlington & Quincy standard car truck side-bar. Standard screw-threads. Rates, tonnage and earnings. End of the St. Paul Railroad war. The Kinzua viaduct. Railroad right of private combat. An Englishman's opinion of American Railroads wars. Historical development of the organization of the Pennsylvania Railroad.
- No. 51.** 22. Dezember 1882. Earnings and expenses of four trunk lines. The dock connection line of the Richmond & Alleghany Railroad in Richmond. Comparative speeds of the fastest trains in Europe and America. Sayre's new patent rail. Historical development of the organization of the Pennsylvania Railroad.
- No. 52.** 29. Dezember 1882. The Year 1882. Traffic and traffic prospects. The treatment and use of steel. The Western Vanderbilt Roads. Locomotives for the St. Gothard Railroad. Accidents on British railroads. Historical development of the organization of the Pennsylvania Railroad.
- No. 1.** 5. Januar 1883. Railroad economics as a pseudo-science. The New-York Central report. The improvement of Locomotives. Chicago, Burlington & Quincy.
- No. 2.** 12. Januar 1883. Working expenses of the Erie and the New-York Central. Ventilation of Railroad cars. American experience in preserving timber. Narrow-gauge shunting engine.
- No. 3.** 19. Januar 1883. Machine design. The Massachusetts Railroads. The repair-shops of the Richmond and Alleghany Railroad. The relations of the Pennsylvania Railroad Company to controlled organizations. Recommendations of the Minnesota Railroad Commissioner. Kansas and Nebraska governors on Railroad legislation.
- No. 4.** 26. Januar 1883. Fire extinguishing apparatus used on the Wabash, St. Louis & Pacific Railways. Experiments on steel and iron bridge girders. The education of engineers. Chicago through shipments eastward for four years. Campbell's automatic oiler for locomotive driving boxes. Organization of the Lake Shore and Michigan Southern Railway.
- No. 5.** 2. Februar 1883. The speed of locomotives. The use of scrap in making car wheels. Restricting rates in Minnesota. The political economy of Railroads. Steam shovel and derrick car.
- No. 6.** 9. Februar 1883. The census of the railroads. The use of scrap in making car wheels. The political economy of Railroads. Fritzsche's furn-table. The Prussian State Railroads.

Revue générale des chemins de fer. Paris.

- No. 6.** Dezember 1882. Note sur les locomotives construites pour les chemins de fer français de 1878 à 1881. Les travaux du tunnel de l'Arberg et leur état d'avancement au 30 septembre 1882. Train d'essai de Paris à Vienne. Notice sur le matériel de la voie exposé par la compagnie des chemins de fer du midi

à l'exposition de Bordeaux de 1882. Statistique (Résumé des dépenses de premier établissement et des résultats de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général français en 1880). Tendence des chemins de fer des États-Unis à augmenter la capacité de chargement de leurs wagons à marchandises. Les tarifs des chemins de fer allemands.

- No. 1.** Januar 1883. Notes sur la construction des voitures et wagons des chemins de fer (Plaques de garde, roues, bandages et essieux). Construction et pose des appareils destinés à établir une communication entre deux voies (Étude au point et vue pratique). Chemin de fer d'intérêt local à voie étroite de Liestal à Waldenburg (Suisse). Rapport et conclusions de la commission d'enquête parlementaire sur les tarifs des chemins de fer en Angleterre. Statistique (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 1881). Chronique.

Sekundärbahn-Zeitung. Siegen.

- No. 1.** 3. Januar 1883. Rückblicke und Ausblick auf die Entwicklung der Sekundärbahnen in der Gegenwart. (No. 1 u. 2:) Die Konzessionsbedingungen für die Bahn von Albano nach Notturmo.
- No. 2 u. 3.** 10. und 17. Januar 1883. (No. 2 u. 3:) Der Gesetzentwurf für Eisenbahnen von lokalem Interesse und Strassenbahnen in Hessen-Darmstadt. (No. 2:) Ueber die Abnutzung der Stahlschienen. Die Differentialschraube in der Anwendung bei Bremsen von Eisenbahnwagen. Zur Lokalbahnfrage in der Schweiz. Pariser Stadtbahn-Projekte.
- No. 4.** 24. Januar 1883. Die Bahn am Giessbach, System Abt.
- No. 5.** 31. Januar 1883. Zur Frage, ob Dampf- oder Pferdebetrieb bei Trambahnen. Begründung zum Gesetz-Entwurf über das Sekundärbahnwesen in Hessen-Darmstadt. Instandhaltung des Bahnoberbaues in Bezug auf die Holzschwellen.
- No. 6.** 7. Februar 1883. Die Bahn untergeordneter Bedeutung von Call über Schleiden nach Hellenthal. Sicherheitspuffer, System Heydrich.
- No. 7.** 14. Februar 1883. Einiges über die ostfriesische Küstenbahn. Ueber die Benutzung der Strassen zur Anlage von Sekundärbahnen. Das Projekt Sibes & Sulie für eine unterirdische Eisenbahn in Paris.
- No. 8 u. 9.** 21. und 23. Februar 1883. Ermittlung der Betriebskosten bei den Lokalbahnen von verschiedener Länge und Projektionsverhältnissen. (Nr. 8.) Zur Approvisionsfrage der Sekundärlinien.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin.

- Die Nummern 101/82 bis 17/83 (vom 29. Dezember 1882 bis 26. Februar 1883) enthalten ausser den regelmässigen Nachrichten aus dem Deutschen Reich, Oesterreich-Ungarn etc., Präjudizien, offiziellen Anzeigen und dgl. nachstehende Abhandlungen:
- (No. 101.) Ergebnisse des Bahn-Omnibusbetriebes auf der Berlin-Görlitzer Bahn im Jahre 1881. (No. 1:) Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft. Heinrich Böhm †. (No. 2:) Das Simplon-Tunnelprojekt. Die italienische Telegraphenverwaltung in 1881. (No. 5 u. 6:) Nachweisung über den Betrieb der königl. bayerischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1881. (No. 5:) Die Brünigbahn. Australische Eisenbahnen. (No. 6:) Das Werthprinzip in der Klassifikation des

deutschen Eisenbahngütertarifs. Ministerialerlasse vom 20. Dezember 1882 und vom 4. Januar 1883, betreffend Bildung der Bezirkseisenbahnräthe. Die Ertragnisse der rumänischen Eisenbahnen. Gutachten über den Dampftrieb auf den Strassenbahnen während der bayerischen Landesausstellung von 1882. (No. 7.) Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands nach den Angaben der Eisenbahnverwaltungen, bearbeitet im Reichseisenbahnamt. Die preussischen Staatsbahnen und die österreichischen Bahnen. (No. 8.) Kritik und Antikritik. (23 Ungültigkeiten im Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands). (No. 9.) Generalsaldirungsstelle des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Tunnel unter der Meerenge von Messina. (No. 10.) Die Debatten über Eisenbahnwesen im deutschen Reichstag. Einführung kontinuierlicher Bremsen bei den preussischen Staatsbahnen. Die Markensparkassen. Die grössten Brücken der Welt. Die Erkrankungsverhältnisse der Beamten von 21 Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1881. (No. 11.) Statistik der italienischen Eisenbahnen für das Jahr 1881. Ein Zonen-Personentarif auf den deutschen bzw. preussischen Eisenbahnen. Gesetzentwurf, betreffend die Beschaffung von Mitteln für die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates bei dem Bau einer Eisenbahn von Zajonskowo nach Löbau. (No. 12.) Statistik der Eisenbahnen Deutschlands im deutschen Reichstage. Neue Verbandtarife. (No. 15.) Bahneröffnungen im Deutschen Reiche im Jahre 1882. Holländische Eisenbahngesellschaft. (No. 16.) Kritik und Antikritik. (23 Ungültigkeiten im Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands. (No. 17.) Die zweite Beratung des Etats der preussischen Staatseisenbahnen.

Folgende, das Eisenbahnwesen u. s. w. betreffende Aufsätze befinden sich in nachstehenden Zeitschriften:

Bayerische Verkehrsblätter. München.

No. 12. Dezember.

Inhalt: Die Frage der Einführung einer betriebstechnischen Kontrolle bei den deutschen Eisenbahnen.

No. 1. Januar 1883. Die Fernbahn. Betriebsnachweisung der königl. bayerischen Verkehrsanstalten pro 1881. Reichshaftpflichtgesetz in seiner Anwendung auf Eisenbahnen.

No. 2. Februar 1883. Zur Entwicklungsgeschichte der Eisenbahnen in Bayern rechts des Rheins. Zum deutschen Eisenbahnfrachtrecht.

Centralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

No. 1. 6. Januar 1883. Die Sicherheit des Ganges der Lokomotiven im Geleise.

No. 2. 13. Januar 1883. Die Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1880/81.

No. 3. 20. Januar 1883. Holzquerschwellen - Oberbau für die Staatsbahnen Oesterreichs. Zur Wiener Stadtbahnfrage.

No. 4. 27. Januar 1883. Einführung kontinuierlicher Bremsen bei den preussischen Staatsbahnen (No. 4 und 5). Stadtbahn und Marktverkehr in Berlin.

No. 5. 3. Februar 1883. Konzessionirung der Wiener Stadtbahn.

No. 6. 10. Februar 1883. Eisenbahntrajekt zwischen Dover und Calais. Erweiterung des preussischen Staatseisenbahnnetzes, insbesondere Anlage neuer Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. Stadtbahnen in Paris.

No. 7. 17. Februar 1883. Durchschlagfeier des Brandleitertunnels am 21. Februar 1883.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

No. 5. 17. Januar 1883. Zur Kölner Bahnhoffrage.

No. 8. 27. Januar 1883. Die Schleibrücke der sekundären Eisenbahn Kiel-Eckernförde-Flensburg.

No. 9. 31. Januar 1883. Vom Bau des Zentralbahnhofes zu Frankfurt a. M.

No. 14. 17. Februar 1883. Schiffahrtskanal oder Eisenbahn.

No. 16. 24. Februar 1883. Die Sekundärbahn Stargard-Küstrin.

L'Économiste français. Paris.

No. 52. 30. Dezember 1882. Le socialisme parlementaire: le projet de loi sur les rapports des compagnies des chemins de fer avec leurs agents commissionnés. L'exploitation des chemins de fer de l'État.

No. 1. 6. Januar 1883. Affaires municipales: le chemin de fer métropolitain.

No. 3. 20. Januar 1883. L'administration des chemins de fer de l'État et ses agents commissionnés; la nouvelle caisse des retraites.

No. 4. 27. Januar 1883. Les tarifs des chemins de fer de l'État.

No. 5. 3. Februar 1883. La situation générale du réseau des chemins de fer français et algériens au 31 décembre 1882.

Die Eisenbahn. Zürich.

No. 26. 30. Dezember 1882. Sekundär- und Lokalbahnen in der Schweiz. Apparat zum Einheben entgleister Lokomotiven und Wagen.

Engineering. London.

No. 886 bis 892. 22. Dezember 1882 bis 2. Februar 1883. Private bills for session 1883.

No. 887. 29. Dezember 1882. The Kinzua viaduct. Steal rails. Australian Railway progress.

No. 888. 5. Januar 1883. Vacuum brake experiments. Ducousse-Breguet automatic train-signalling apparatus.

No. 889. 12. Januar 1883. The State Railways in Bengal. Excavating the Channel-tunnel.

No. 890. 19. Januar 1883. The Grand Junction Railway of Canada.

No. 891. 26. Januar 1883. Coaling stage for Locomotives.

No. 894. 16. Februar 1883. On the St. Gothard Tunnel.

Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics. Paris.

No. 52. 30. Dezember 1882. Les négociations avec les grandes compagnies.

No. 1. 6. Januar 1883. Petites et grandes compagnies des chemins de fer.

No. 2. 13. Januar 1883. Un nouveau réseau Philippart.

No. 3. 20. Januar 1883. Un nouveau rapport de M. Hérisson.

No. 5. 3. Februar 1883. Les dépenses d'établissement des chemins de fer français. Le comité d'études des questions de travaux publics.

No. 6. 10. Februar 1883. La question des chemins de fer. Les freins continus. Les chemins de fer dans l'Inde.

Monitore delle strade ferrate. Torino.

- No. 50. 13. Dezember 1882. Le strade ferrate italiane nel 1881 (No. 50 und 51).
La proroga dell' esercizio ferroviario governativo pel 1883 alla camera dei deputati.
- No. 51. 20. Dezember 1882. I freni continui in Francia.
- No. 52. 27. Dezember 1882. Le strade ferrate italiane nel 1881.
- No. 1. 3. Januar 1883. Ferrovie economiche e tramvie.
- No. 2, 3, 4. 10., 17., 24. Januar 1883. Le strade ferrate italiane nel 1881.
- No. 4. 24. Januar 1883. La questione ferroviaria in Francia.
- No. 5 und 6. 31. Januar und 7. Februar 1883. Stato di prima previsione della spesa dei lavori pubblici pel 1883 (No. 5). Il tunnel sotto lo Stretto di Messina.
- No. 7. 14. Februar 1883. Sunto delle discussioni della commissione speciale, riunita non ha guari in Torino, sopra alcune questioni relative alla trazione ed al materiale delle ferrovie italiane. Servizio doganale italo-svizzero sulla ferrovia del Gottardo.

The Railway News and joint stock journal. London.

- No. 992 bis 999. 6. Januar 'bis 24. Februar 1883. Projected Railways for 1883. The passenger traffic of the Irish Railways. Brazil and its railways.
- No. 993. 13. Januar 1883. Private bills for the session of 1883.
- No. 995. 27. Januar 1883. Our mail service. Railway rates for agricultural produce in the United States. Railways in Switzerland.
- No. 996. 3. Februar 1883. French Railway statistics.
- No. 997. 10. Februar 1883. The Euphrates Valley Railway.
- No. 999. 24. Februar 1883. Irish Railways in the second half of 1882. The Metropolitan District. Private bills in the present session.

Revue commerciale et juridique des chemins de fer etc. Bruxelles.

5. Lieferung. 10. Januar 1883. Les tarifs des chemins de fer au Brésil.
6. „ 1. Februar 1883. Trafic et les tarifs internationaux des chemins de fer italiens.

Schweizer Bauzeitung, Zürich.

- Band I. No. 3. 20. Januar 1883. Hallidie's Strassenbahnen mit Seilbetrieb.
- No. 7. 17. Februar 1883. Beobachtungen über Ventilationsverhältnisse bei den Tunnels der Gotthardbahn.

Vierteljahrsschrift für Volkswirtschaft, Politik und Kulturgeschichte. Berlin.

- XX. Jahrgang. Band I. Heft 2. Internationale rechtliche Streitfragen österreichischer Eisenbahnen.

Wochenblatt für Architekten und Ingenieure. Berlin.

- No. 1. 2. Januar 1883. Umbau der Eisenbahnbrücke über den Niagara.
- No. 2 und 4. 5. und 12. Januar 1883. Bestimmungen der geometrischen Verhältnisse von Bauwerken in Bahndämmen.
- No. 3. 13. Februar 1883. Durchschlag des Richtstollens des Brandleitertunnels.

Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien

- No. 4. 27. Januar 1883. Die Eisenbahnbrücke über den Sazawaffluss nächst der Cerau. Auswechslung der hölzernen Kremsflussbrücke der Kaiser Franz-Josefs-Bahn.

Zeitschrift für Bankunde. München.

Band VI. Heft 1. Die Bahnhof- und Hafenanlage zu Elsfleth.

Zeitschrift für Lokomotivführer. Nordstemmen.

V. Band. VII. Heft. Die elektrische Beleuchtung vom Standpunkt der Verkehrssicherheit. Reduktion des Lokomotiv-Bedienungs-Personals. Verdichten von Reinigungsluken der Lokomotiven.

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

Heft V. 1882. Schienenbefestigung auf eisernen Querschwellen.

Heft VI. 1882. Grosswardeiner Lokomotiv-Strassenbahn. Eiserne Langschwellen-Konstruktion für Wechsel.

Die englische Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre.

Auf Grund der amtlichen Publikationen erörtert

von

Gustav Cohn.

X.

Die englischen Kontroversen über das Tarifprinzip.

Aus dem weitschichtigen Stoffe, welcher in den neuen Blaubüchern*) vorliegt und von der ersten bis zur letzten Seite mich beschäftigt hat, wird in den folgenden Abschnitten nur dasjenige berücksichtigt werden, was im Sinne des vorausgegangenen Abschnitts ein wissenschaftliches und darum ein über die englischen Grenzen hinausgehendes praktisches Interesse hat. Nicht erörtern werde ich die im engeren Sinne praktischen Fragen, welche für die englischen Geschäftsleute wichtig, für uns verhältnismässig unerheblich, dazu in der älteren Schrift schon berührt worden sind. So die Frage: ob die gegenwärtigen Frachtsätze der englischen Eisenbahnen, verglichen mit den früheren, verglichen mit den ausländischen Frachtsätzen, hoch oder niedrig seien. Eine Antwort darauf ist ohnehin schwierig und pflegt mit leichtem Herzen nur von denjenigen gegeben zu werden, welche die Schwierigkeiten nicht kennen. So die andere Frage: wieweit die Klagen über die widerrechtlichen Frachtsätze in ihren manigfaltigen Einzelheiten begründet sein mögen. Denn diese führt in einen Streit über Dinge hinein, welche neben dem praktischen Interesse spezifisch juristische Kontroversen bilden.

*) Die zum Theile schon zuvor, jetzt aber häufiger wiederkehrenden Abkürzungen für die Titel der hauptsächlichlichen Quellen sind die folgenden:

Evid. (*Minutes of Evidence*) d. h. Zeugenaussage; die dabei stehende Zahl ist die fortlaufende Nummer der einzelnen Frage (qu.) und Antwort.

Appendix ist der dem Material der Zeugenaussagen beigefügte Band mit statistischen Ausweisen, Aktenstücken, Denkschriften, Petitionen u. s. w.

Die Jahreszahlen 1881 und 1882 bezeichnen die verschiedenen Bände, welche in den beiden Jahren durch die parlamentarische Untersuchung produziert worden sind.

Report R. C. (*Annual Report of the Railway Commissioners*) bedeutet die Jahresberichte des Eisenbahntribunals und die davor stehende Ziffer den 1., 2. bis 9. Bericht.

Eine solche Enthaltbarkeit gegenüber dem vorliegenden Material ist für jeden wissenschaftlichen Zweck desto mehr geboten, weil nach englischer Weise bei diesen parlamentarischen Untersuchungen zum Behufe von öffentlichen Maassregeln die Einzelbeschwerde, die private Klage, der Interessenstreit der Privaten, sich auf das unbefangenste an das höchste Tribunal für öffentliches Recht wenden, welches seinerseits im Verhör des Ausschusses sich zwanglos in die Atome der sozialen Einzelinteressen auflöst und das Schauspiel einer gemüthlichen Unterhaltung zwischen Eisenbahnverwaltungsrath als Parlament und Eisenbahndirektor als Zeuge (obenein beide von derselben Eisenbahngesellschaft) dem Publikum darbietet.*)

Das ist als Rohstoff im Ganzen nützlich: denn die stärkste Kraft dieser sozialen Sphäre, der Geschäftseignutz, dient dazu, die Wahrheit ans Licht zu locken — für den, welcher den Rohstoff zu nutzen versteht. Aber nicht nur, dass in methodischer Hinsicht die Kritik hieran ihre vorsichtige Arbeit zu thun hat, auch die allgemeine Bedeutung dieser Einzelheiten ist um ebensoviel eingeschränkt, als die Tragweite solcher Interessengegensätze nicht immer an die eigentlichen Probleme der Forschung heranreicht.

Dieses würde zutreffen selbst dann, wenn meiner heutigen Erörterung nicht die ältere Arbeit mit einer Art von systematischer Vollständigkeit vorausgegangen wäre: vollends unter den obwaltenden Umständen wird es lediglich darauf abgesehen sein, das hervorragend Wichtige und Neue in den Vordergrund zu stellen.

1.

Die uns hier entgegentretenden Grundanschauungen über das Tarifprinzip spalten sich in einen Gegensatz zwischen Judikatur einerseits, Eisenbahnpraxis andererseits, wie er nur in England möglich ist. Daneben zeigen sich starke Widersprüche innerhalb der Interessenkreise. Der Gegensatz ist in den älteren Untersuchungen, — und die königliche Kommission von 1865—1867 hatte sich ja mit dieser Frage vorzugsweise zu beschäftigen — durchaus nicht so deutlich zu Tage getreten, wie er nach den neuesten Zeugnissen sich darstellt.

Trotz der, im Verhältniss zur Gegenwart, stärkeren Betonung der Reformidee des „gleichen Meilensatzes“ in den früheren Untersuchungen, durfte ich damals von dem Werthprinzip der Güterklassifikation doch

*) Im Ausschusse 1881—1882 sitzen an Mitgliedern, welche auf diese Weise das Eisenbahninteresse wahrnehmen, vorzüglich folgende: Sir Edward Watkin (1880 zum Baronet ernannt; vgl. über ihn meine ältere Schrift II, 604); Sir Daniel Gooch (Baronet seit 1866); Sir Henry Tyler (Knight seit 1877); Mr. Bolton (noch nicht geadelt) Dazu *Evid.* 1881 qu. 15714 ff., *Evid.* 1882 qu. 3259, 3646 und öfter. Vgl. Cohn II, 608.

sagen*), es sei mir nicht ein einziges Zeugniß begegnet, welches dasselbe in Frage stellte. Angesichts der neuesten Urkunden darf ich dies nicht mehr sagen.

Einer der Hauptzeugen von 1881—1882, Professor Hunter, der gelehrte Jurist nach englischer Weise, ist ein bemerkenswerthes Beispiel des Bemühens, das Kostenprinzip**) zur alleinigen Norm gerechter Tarifsätze zu machen. Ohne Kenntniß des historischen Zusammenhanges, in welchem die herkömmlichen Klauseln des englischen Wegerechts von den Landstrassen auf die Kanäle, von den Kanälen auf die Eisenbahnen mit mechanischer Gleichförmigkeit übertragen worden sind, — ohne diese Kenntniß, welche ihn eines besseren belehrt hätte oder hätte belehren sollen, kann Hunter so weit gehen, zu sagen, in der herrschenden Güterklassifikation der parlamentarischen Eisenbahnkonzessionen sei keinerlei Prinzip zu erkennen;***) hie und da sei „ein gewisses schwaches Verhältniß“ zum Werth der Waaren zu finden, daneben ständen aber zahlreiche Ausnahmen u. s. w. Entscheidend für diese Auffassung ist die prinzipielle Abneigung des Mannes, einen andern Grundsatz gelten zu lassen als denjenigen der Kosten. Freilich räumt er ein, dass Mohrrüben zu einem niedrigeren Frachtsatze befördert werden sollen, als Seidenstoffe; aber nur deshalb, weil die Mühe der Eisenbahnverwaltung, ihre Haftpflicht für etwaige Beschädigung, die Gattung der zum Transporte verwendeten Wagen geringere seien.†)

Wenn er für diese Ansicht schwerlich eine Autorität des bestehenden Rechts anzuführen vermag, wenn die Gerichtshöfe in diesem Punkte deutlich durch den Wortlaut der Konzessionen gebunden sind, und die Gesetzgebung nur de lege ferenda davon etwa Notiz zu nehmen hätte: so steht ihm in dem weiten Gebiete der Differentialtarife eine stärkere Autorität zur Seite.††) Seit dem Erlass des Gesetzes vom Jahre 1854 haben die hohen Gerichtshöfe stets daran festgehalten, dass jede andere Tarifgestaltung als diejenige, welche durch das Maass der Kosten begründet ist, widerrechtlich sei, weil sie den einen Interessenten gegenüber dem andern

*) II, 476.

**) Nicht erst die gegenwärtigen, sondern bereits die älteren Erörterungen zeigen, dass ich diesem Standpunkte fernstehe. Einige aus dem Zusammenhange gerissene beiläufige Worte von mir hat F. J. Neumann in den früher genannten Abhandlungen zu öftern Malen im entgegengesetzten Sinne angeführt. Seine andern Citate meiner Darlegungen beweisen aber selber, dass dieses nicht richtig ist. Vielleicht ist das Missverständniß daher gekommen, dass N. ein Buch, welches als „Untersuchungen“ geschrieben ist, als „Mittheilungen“ gelesen hat.

***) *Evid.* 1881 qu. 514.

†) *Evid.* 1881 qu. 726.

††) *Evid.* qu. 116—126. 380—388. 738. 821. 874. 964.

seines „natürlichen Vortheils“ beraubt, dass also gleiche Frachtsätze für verschiedene Entfernungen d. h. verschiedene Frachtsätze für dieselbe Entfernung nicht gestattet seien. Schon im Jahre 1857 lag ein Fall vor, dass die (später mit der *North Eastern* verschmolzene) *Eastern Counties*-Bahngesellschaft sich zu rechtfertigen hatte gegen die Klage über Differentialtarife im Kohlenverkehr: sie rechtfertigte dieselben durch die Absicht, die Kohle von Yorkshire und Staffordshire konkurrenzfähig zu machen gegenüber der Kohle von Northumberland und Durham, welche den wohlfeileren Seeweg zur Verfügung haben; der Gerichtshof aber erkannte*) darin die Gewährung eines Vorzuges an den einen Geschäftsmann gegenüber dem andern dadurch dass man den letzteren des natürlichen Vortheils seiner Lage beraubt. Wörtlich gleichlautende Erkenntnisse kehren in analogen Fällen wieder.**)

Die neueste Judikatur, ausgesprochen in den Erkenntnissen des Eisenbahntribunals seit 1873, steht in der Hauptsache auf dem gleichen Standpunkte. Einige charakteristische und oft erörterte Fälle werden dieses am besten verdeutlichen.

Unter Anrufung von sect. 2 des Gesetzes von 1854 klagt die Kohlen grubengesellschaft von Denaby Main gegen die *Manchester, Sheffield and Lincolnshire*-Eisenbahngesellschaft, indem sie folgende Beschwerde vorträgt.***) Klägerin und andere Kohlen grubenbesitzer im Kohlenbezirk von Süd-Yorkshire versenden durch die Eisenbahn der verklagten Gesellschaft ihre Kohlen nach Hull, Grimsby u. s. w. Die andern Kohlen gruben aber liegen von diesen Absatzmärkten alle weiter entfernt als Denaby, einige um 10—15 englische Meilen weiter: trotzdem sei die Fracht für alle Gruben die gleiche, während die Kosten von Denaby wegen der kürzeren Entfernung für die Bahngesellschaft geringere seien. Die Eisenbahngesellschaft rechtfertigt sich damit, dass dieses ein sog. Gruppenfrachtsatz sei, welcher gemeinsam für ein ganzes Kohlenrevier festgestellt werde, weil es der Bahnverwaltung bequemer sei, die kleinen Unterschiede der Entfernung auszugleichen; dass obenein diese Einrichtung nichts Neues in Süd-Yorkshire sei. Das Eisenbahn-Tribunal erkennt hierauf: es sei zwar billig, dass die wirklich kleinen Unterschiede der Entfernung ausser Acht gelassen werden; aber mit so grossen Entfernungen, wie sie hier vorliegen, dürfe das nicht geschehen; es sei angemessen, einen fixen Satz als

*) 1, Common Bench, *New Series*, p. 437.

***) 3, Common Bench, *N. S.*, p. 693. 4, Common Bench, *N. S.*, p. 135. Hunter reproduziert die Entscheidungen qu. 738.

****) 7th *Report R. C.* (1879—80) p. 5. In den Zeugenaussagen 1881—82 ist dieses Urtheil oft angerufen, und namentlich von dem Juristen Browne zum Gegenstande der Kritik gemacht. *Evid.* 1882 qu. 1266—1273.

Entschädigung der konstanten Frachtkosten für alle Kohlengruben gleich einzuführen,*) daneben aber einen gleichen Meilensatz anzuwenden, so dass die näheren Gruben weniger Fracht zahlen als die entfernteren. Und weil auf dieses Urtheil hin die unterliegende Bahngesellschaft Berufung einlegen will auf Grund der Worte des Gesetzes, welche lauten, die Bahngesellschaft dürfe den Einen gegenüber dem Andern nicht einem „ungebührlichen Schaden“ unterwerfen (*nor shall any such company subject any particular person or company, or any particular description of traffic, to any undue or unreasonable prejudice or disadvantage in any respect whatsoever*), da im vorliegenden Falle Klägerin erstens nicht nachgewiesen habe, dass ihr thatsächlich ein Schaden erwachsen sei, zweitens nicht, dass der Schaden ein ungebührlicher sei (man sieht, dass der Schwulst der Gesetzessprache nicht bloss ästhetische Bedenken verursacht): so entscheidet das Eisenbahn-Tribunal nach der ihm zustehenden Vollmacht, welche wir später näher betrachten werden, es liege hier kein Grund zur Berufung vor; denn erstens ruhe das gefällte Urtheil auf der Ueberzeugung, dass thatsächlich ein Schaden eingetreten ist — und über die Thatfrage ist eine Appellation nicht zulässig, wogegen bei der Annahme eines bloss möglichen Schadens die Appellation zugelassen worden wäre über die Rechtsfrage, ob der bloss mögliche Schaden auch von dem Gesetze gemeint sei; — zweitens sei die Geltendmachung des „Ungebührlichen“ bei dem „Schaden“ eine Silbenstecherei, weil präsumtiv der Schaden, den das Gesetz im Auge hat, immer ein ungebührlicher sei. Durch die dennoch offenen Rechtsmittel, Antrag der unterliegenden Partei bei den hohen Gerichtshöfen der *Queen's Bench* und des neuen Appellhofs *Court of Appeal* auf Suspension des Urtheils wegen Kompetenzüberschreitung der ersten Instanz (*prohibition*) und auf Verfügung an die erste Instanz,**) die Rechtsfrage zuzulassen (*Mandamus*), versucht die unterliegende Eisenbahngesellschaft, das Urtheil des Eisenbahn-Tribunals umzustossen, wird aber durchweg abgewiesen.

Ein zweiter Fall ist der folgende.***)

Die *Midland*-Bahngesellschaft verlangte von den Brauern in Newark für deren Verkehr (Gerste, Malz, Hopfen, Bier, Fassdauben) höhere Frachtsätze als von den Brauern in Burton. Schon eine ältere Entscheidung des (1854—1873 kompetenten) Gerichtshofes der *Common Pleas* erklärte,

*) Der Grundsatz der sog. Staffeltarife, dass für die kurzen Entfernungen ein höherer Meilensatz gilt als für die langen, mit Rücksicht auf die Kosten, ist schon in älteren Konzessionen zur Anerkennung gelangt. So bestimmt die *Act der Great Northern* von 1850: 1 d. p. *ton and mile* für Kohle auf Entfernungen von höchstens 24 engl. Meilen, aber bloss $\frac{3}{4}$ d. für längere Entfernungen. *Appendix* 1881, p. 32.

**) *Blackstone, Commentaries*, b. III ch. 7. Gneist, *Englisches Verwaltungsrecht* 1867, §. 119.

***) *Richardson and others v. Midland*. 8. *Report R. C.* (1831) p. 6.

die widergesetzliche *unequality* der Behandlung werde dadurch nicht aufgehoben, dass die beiden Orte an verschiedenen Strecken der Bahn liegen.)* Zur Rechtfertigung verwies die *Midland*, sich auf den Kostenstandpunkt stellend, dass der Verkehr der Brauer von Burton der Bahn unter bequemerem Umständen übergeben, das Durchschnittsgewicht der Wagenladungen bei diesem grösser, das Quantum und die Entfernung bedeutender (also lohnender) sei. Soweit dieser Grund sich bewahrheitete, erkannte das Eisenbahn-Tribunal die Frachtverschiedenheiten als berechtigt an; für einen Theil des Verkehrs traf derselbe aber nicht zu und darnach erhielten insoweit die Kläger Recht.**)

Und ferner andere Fälle.

Die *Festiniow*-Bahngesellschaft hat die Zusage, ausschliesslich ihr (im Gegensatze zu einer anderen Bahn) die Güter zum Transport zu übergeben, als Bedingung eines niedrigeren Frachtsatzes eingeführt. Das Eisenbahn-Tribunal erkennt, dass diese Bedingung „*unreasonable*“ ist.***)

Die *London and North Western* gewährt zwei Brauereien in Burton einen Vorzug in Berechnung der Stationskosten, um es den Bedingungen der *Midland* gleichzutun, deren Bahnhof unmittelbar an diese Brauereien anstösst. Dieser Vorzug wird als ungebührlich erkannt.†)

Die *North Eastern* giebt $2\frac{1}{2}$ pCt. Rabatt auf die Kohlenfracht für die Kunden in ihren Depots; dieser Rabatt wird als ungebührlicher Vorzug erklärt.††)

Auch das Werthprinzip der Klassifikation wird aus dem Kostenstandpunkte insoweit bekämpft, als es der Buchstabe des positiven Rechts zulässt. Die *Caledonian* wird verklagt, weil sie für die *Cannel*-Kohle (die zur Gasfabrikation bestimmt ist) höhere Fracht verlangt als für die andere Kohle: sie rechtfertigt das durch die höhere Qualität und den höheren Werth. Aber die Entscheidung geht dahin, die Fracht gegenüber der geringeren Qualität gleichzumachen, weil die Kosten des Transports dieselben sind.†††)

Indessen es zeigen sich auch einige Anomalien, an diesem Standpunkte gemessen. So die Entscheidung in dem folgenden Falle:

*) *Hunter Evid.* 1881 qu. 821: *the existing law is, that they are not to reduce their rates merely upon one particular part of the line, without giving the benefit of that reduction all round.*

**) Das Urtheil, vom 6. Aug. 1881, ist im *Appendix* zum cit. Jahresbericht p. 27 mitgetheilt.

***) 2. *Report R. C.* p. 2. Aehnlicher Fall 3. *Report R. C.* p. 4.

†) *Bell v. London and North Western.* 2. *Report R. C.* p. 2. Aehnlich ist der Fall *Evershed v. London and North Western.* 3. *Report R. C.* p. 3.

††) 4. *Report R. C.* p. 3. *Locke v. North Eastern.* Ueber das Depotsystem dieser Bahn vgl. *Cohn II*, 94—101.

†††) 2. *Report R. C.* p. 1.

Die Kohlhändler von Manchester verklagen die *Lancashire and Yorkshire**) wegen ungleicher Behandlung, weil die Stadtkorporation von Manchester einen Vorzug vor ihnen voraus erhält. Die genannte Bahngesellschaft bringt nämlich für diese ausnahmsweise die Kohlen (für die kommunale Gasfabrik) bis zu einer der Stadt näheren Station (*Oldham Road*) als der Kohlenbahnhof für die Händler ist. Hierauf entscheidet das Eisenbahn-Tribunal, die beanstandete Ungleichheit sei im Interesse des Publikums, welches einen Vortheil davon hat, dass die Kohle zur Beleuchtung von Manchester bis dicht an die Gasanstalt gebracht werde; sie bilde keinen Vorzug, durch welchen die Kohlhändler benachtheiligt werden könnten. Die Klage wird daher abgewiesen.

2.

Es lässt sich denken, dass die vorwaltende Betonung des Kostenprinzips, wenn sie also in der Rechtsprechung Wurzel geschlagen, von denjenigen Privaten unterstützt und übertrieben wird, welche ein Interesse daran haben.

Der Baumwollfabrikant Harrison, Mayor von Blackburn, will die Abstufung der Klassifikation nach dem Werthe der Güter keineswegs zugestehen: er hält es nicht für billig, dass ein höherer Satz vom Fabrikat als vom Rohstoff verlangt werde.**). Er klagt über den Vorzug der Kohle gegenüber der rohen Baumwolle, welche letztere mehr als die doppelte Fracht gegenüber der Kohle bezahle: und obwohl er gelegentlich im Kreuzverhör eine Konzession zu machen scheint, kommt er immer wieder darauf zurück, dass der Werthtarif zu verwerfen sei.***) Nur soweit ein Kostenunterschied vorliege, solle die Fracht für die Baumwolle höher sein als für die Kohle: aber thatsächlich sei der Unterschied gering; denn die von den Eisenbahnverwaltungen so häufig geltend gemachte Haftpflicht für den höheren Werth sei von äusserst geringer Bedeutung, und die grössere Mühe für die Baumwolle bestehe in der Anwendung der Theerdecken, welche regelmässig nicht die Arbeiter der Eisenbahnverwaltung, sondern die Leute der Versender besorgen.

Ein Fabrikant von Chemikalien, Muspratt von Liverpool, will für seine Waaren in ähnlicher Weise keine höhere Fracht anerkennen, als diejenige, welche für den Transport von Eisen erhoben wird: da die Kosten für die Eisenbahngesellschaft bei beiden Artikeln die gleichen seien.†)

*) 1. Report R. C. p. 3.

**) Evid. 1881 qu. 2612.

***) Evid. 1881 qu. 2655. 2673. 2724—26. 2843—45. 2914—19.

†) Evid. 1881 qu. 3006.

Sind dieses Beispiele von Uebertreibungen, welche aus dem engen Gesichtskreise des einzelnen Geschäftsinteresses das bestehende Recht in Frage stellen: so sind natürlich diejenigen Auffassungen um so verbreiteter, welche sich an die bestehende Rechtsprechung unmittelbar anlehnen. Es ist die grosse Masse der Klagen, welche erklären, dass durch die Tarifpolitik der Eisenbahngesellschaft der „natürliche Vortheil der Lage“ aufgehoben werde. Wir kennen diese Klagen aus den Untersuchungen von 1865—67 und 1872*); sie sind jetzt wiedergekehrt, theilweise aus denselben Ortschaften und aus dem Munde derselben Zeugen.

Der Mayor von Liverpool klagt abermals über den Vorzug, welchen die Eisenbahnverwaltungen den konkurrirenden Häfen, wie Fleetwood, zuwenden, und geht so weit in der Vertheidigung des Grundsatzes, welcher gleiche Frachtsätze bei gleichen Transportkosten verlangt, dass er sogar die Rabatte für grosse Quantitäten verurtheilt, also nicht einmal diejenigen Zugeständnisse macht, welche aus dem Kostenprinzip folgen.**)

Ebenso klagt der Mayor von Hull über die Bevorzugung von West-Hartlepool durch wohlfeilere Frachtsätze.***)

Die Zuckerraffinerien von London wenden sich mit einer Denkschrift an den Untersuchungs-Ausschuss von 1831, welche verlangt, es sollen einheitliche Frachtsätze an Stelle der Differentialfrachten gelten und eine Ausnahme nur da zugelassen werden, wo der Unterschied durch die Verschiedenheit der Kosten gerechtfertigt und durch das Eisenbahntribunal zuvor sanktionirt ist.†)

Es sind das nur einige Beispiele, welche beweisen, was einer näheren Beleuchtung an dieser Stelle nicht bedarf, wohl aber weiter unten in seiner praktischen Tragweite gewürdigt werden soll.

3.

Ganz anders ist das Bild, welches wir von den herrschenden Anschauungen gewinnen, wenn wir nach einer anderen Seite blicken.

Hier steht an der Spitze, so zu sagen als offizielles Gegenstück der Gerichtshöfe und ihrer Rechtsprechung, der bekannte ständige Sekretär des Handelsamts, welcher als der beste Kenner der englischen Eisenbahnen in ihren Beziehungen zum öffentlichen Wesen bezeichnet werden darf. Immer rückhaltlos, zumal dann, wenn er sich über Dinge äussert,

*) Vgl. II., 446.

**) *Evid.* 1881, *Forwood* qu. 1646—49, 2193—94, überhaupt 1615—2221, vgl. 3269. 10436.

***) *Evid.* 1881, *Grotrian* qu. 9606—17.

†) *Evid.* 1881 qu. 10699.

bei welchen es sich nicht um die mühselige Kompetenz seiner Behörde gegenüber den Eisenbahngesellschaften handelt, erklärt er sich entschieden gegen die Erkenntnisse der hohen und höchsten Gerichtshöfe.*)

Er kritisirt das Urtheil des *Lord Justice Cotton* in dem oben angeführten Falle, bei welchem es sich darum handelte, dass die *London and North-Western* für eine Brauerei, die dicht am Bahnhofe der Midland gelegen war, die Zufuhr und Abfuhr unentgeltlich besorgte, um der Konkurrenz der Midland zu begegnen. Auf die Klage eines andern Brauers, welchem die erstgenannte Bahnverwaltung diesen Vortheil nicht zugestanden hat (da seine Brauerei nicht am Bahnhofe der Midland liegt), entscheidet der *Lord Justice*, dieses sei ein ungebührlicher Vorzug; denn wenn eine Eisenbahngesellschaft Güter zur Beförderung auf ihrer Bahn erhält unter Umständen, welche dieselben Kosten und dieselbe Gefahr für sie einschliessen, so liegt ein ungebührlicher Vorzug vor, sobald von dem einen Kunden eine höhere Fracht verlangt wird als von dem andern.

Farrer meint von dieser Entscheidung, dass ihre Verallgemeinerung zu einem leitenden Grundsatz jene gleichen Meilensätze zur Folge haben müsste, welche die für den Verkehr des Landes heilsame Konkurrenz zerstören würden.

Er ist auch erstaunt über das Erkenntniss, welches in derselben Sache der Richter der höchsten Instanz, Lord Blackburn, im Oberhause gefällt hat, indem er sich auf das Gesetz vom Jahre 1845 stützte, nach welchem allen Personen unter denselben Umständen die gleiche Fracht berechnet werden soll, und hinzufügte, dass, wenn die Gesetzgebung eine Ausnahme in Fällen, wie dem vorliegenden, hätte zulassen wollen, sie dieses ausdrücklich erklärt hätte, aber es sehr wahrscheinlicherweise mit Absicht unterlassen habe, weil sie annahm, es möchte die Ungleichheit der Frachtsätze, wenn unter irgend welchen Umständen zugelassen, auch da einreissen, wo sie ganz und gar verwerflich ist.

Eine andere offizielle oder wenigstens quasi-offizielle Persönlichkeit ist der bisherige Sekretär des Eisenbahn-Tribunals, welcher den Standpunkt der Rechtsprechung bekämpft.**)

Von dem Eisenbahn-Tribunal, welchem er eine Reihe von Jahren gedient, um jetzt wieder Advokat zu werden, meint er, seine Entscheidungen seien durch die Anschauungen des Gerichtshofes, von welchem im Jahre 1873 die Kompetenz auf ihn übertragen wurde, in einem gewissen Grade geleitet worden; sie seien daher zu sehr geneigt, sich auf einen Grundsatz zu stellen, der leicht verständlich ist, nämlich etwas wie gleiche Meilensätze. Gegenüber dem Falle von *Denaby Main* will er, dass der

*) *Evid.* 1881 qu. 16416—21.

***) *Browne, Evid.* 1882 qu. 1187. 1266—72. 1434—36.

Gerichtshof erklären sollte: wir erkennen diese Einrichtung, obwohl selbige die nach Hull zunächst gelegene Kohlengrube ihres Ursprungs beraubt, als eine so sehr gemeinnützige, dass wir ihre Fortdauer gestatten.

Der Fall, in welchem es sich um die Kohlenzufuhr für die städtische Gasfabrik von Manchester handelt, hat uns gezeigt, dass eine gewisse Neigung in dem Eisenbahn-Tribunal (wie mir scheint, verschieden von den höheren Gerichtshöfen) vorhanden ist, durch den Grundsatz der Gemeinnützigkeit*) das Kostenprinzip zu durchbrechen. Soweit zu gehen wie dieser Kritiker meint, hat es sich aber nicht entschlossen.

Viel merkwürdiger als dieser Gegensatz amtlicher Autoritäten (wer in die Urtheile der einzelnen zusammenwirkenden Richter bei den englischen hohen Gerichtshöfen hineinblickt, findet weit erstaunlichere Widersprüche und Unklarheiten), viel merkwürdiger ist die historische Thatsache der englischen Gesetzgebung, dass die *Act* der *Stockton and Darlington*-Bahn vom Jahre 1821 in ihren Maximis auf das allerstärkste den Grundsatz der Differentialtarife zur Geltung bringt, nach welchem die zum Export bestimmte Kohle ein viel niedrigeres Frachtmaximum hat als die sonst auf dieser Bahn transportirte Kohle. Alle Kohle, heisst es dort**) (*clause* 62), welche in dem Hafen von Stockton an Bord eines Fahrzeuges verschifft wird, zum Zwecke der Ausfuhr, soll nicht mehr als einen halben Penny für die Tonne und Meile zahlen; während der Normalsatz für Kohle im Uebrigen auf das Maximum von 4 Pence für die Tonne und Meile gestellt ist.

Hier ist also zu der Zeit, da die Lokomotive eben erst ihren Lebenslauf beginnen sollte, ein Grundsatz durch das Parlament anerkannt worden, gegen welchen die Rechtsprechung der ganzen Folgezeit, gestützt auf die seitdem erlassene Eisenbahngesetzgebung, sich unablässig wendet, — der Grundsatz, dass trotz gleicher Kosten auf derselben Bahn verschiedene Frachtsätze für dieselbe Kategorie von Waaren erhoben werden.

4.

Nicht von gleich intensiver Bedeutung, aber durch ihre Masse ins Gewicht fallend, ist diejenige Anschauung, welche die bestehende Praxis der Eisenbahnen widerspiegelt.

Dass die Vertreter derselben womöglich das Kostenprinzip ins Feld führen, wo es sich mit einigem Scheine der Wahrheit thun lässt, ist eine

*) Die englische Rechtspflege, welche gleich jenen alten Domen von jedem Stile ein Stück in ihrem Bestande hat, ist auch für diesen Fall versehen mit dem Grundsatz der „*public policy*“. Browne, *Evid.* 1882 qu. 1187.

**) Der Wortlaut der *Act* ist mitgetheilt im *Appendix* 1881 p. 233. Vgl. *Evid.* Grierson, 1881 qu. 12643.

naheliegende Erleichterung der Kontroverse. Wie denn zum Beispiel der Güterbetriebs-Direktor Scotter den niedrigeren Frachtsatz zu Gunsten des amerikanischen Käse's gegenüber dem englischen Käse bloss aus den geringeren Verladungskosten des ersteren, der in Kisten verpackt sei, rechtfertigen will,*) wie auf eine augenscheinlich übertriebene Art das Moment der Hapftpflicht gebraucht wird, um grosse Verschiedenheiten in den Frachtsätzen verschiedener Güter zu erklären. Inshesondere liegt es nahe, die für einzelne grosse Geschäftshäuser gewährten Rabatte aus dem Kostenprinzip zu begründen, seitdem der Gerichtshof der *Queen's Bench* entschieden hat,**) es dürfe eine Eisenbahngesellschaft ihre Frachtsätze, behufs Erhöhung ihres Verkehrs, zu Gunsten einzelner Kunden nicht herabsetzen, es sei denn, dass sie nachweise, die Ermässigung der Fracht sei durch die Verminderung der Transportkosten begründet. In solchem Sinne sagt der Hauptzeuge aus diesen Kreisen***): es ist ein Vortheil für eine Eisenbahngesellschaft, dass einzelne Kategorien ihres Verkehrs in einigen wenigen Händen ruhen. Und wenn man das Abkommen der grössten Bahngesellschaft mit der grössten Brauerei des Vereinigten Königreichs liest,†) wonach *Allsop and Sons* in Burton der *London and North-Western* eine jährliche Frachteinnahme von 20 000 Pfd. Sterl. für 21 Jahre garantiren und dafür gewisse Vergünstigungen erhalten, so sollte man meinen, dass dieses Argument etwas für sich habe.

Auch darin liegt eine Art von indirekter Anerkennung des Kostenprinzips, dass man seine Durchführung mit der bloss technischen Schwierigkeit bekämpft, welche mit einer Auseinanderlegung der Gesamtkosten des Eisenbahntransports verbunden ist.

Einer der ältesten Eisenbahndirektoren sagt, ††) er habe während einer längeren Reihe von Jahren sehr sorgfältige Berechnungen angestellt, um die Beförderungskosten der einzelnen Gegenstände zu ermitteln; es sei ihm aber nicht gelungen; man müsse sich am Ende mit ungefähren Annahmen begnügen. Allenfalls weiss man es genau bei voll ausgenützten Zügen mit Kohlen, Korn u. dgl., jedoch bei Zügen mit mannigfaltig zusammengesetzten Ladungen sei es nicht möglich. Die anderen Eisenbahnmänner schliessen sich dieser Auffassung an.†††) Einer meint: wenn man von der gleichen Waare eine Tonne von London nach Norwich sendet

*) *Evid.* 1881 qu. 15086—93.

**) *Evid.* 1881 qu. 11330. 12577.

***) *Grierson, Evid.* 1881 qu. 14080.

†) *Appendix* 1881 p. 266—271.

††) *Grierson, Evid.* 1881 qu. 13207.

†††) *Tennant, North Eastern, Evid.* 1881 qu. 14782. *Birt, Great Eastern, Evid.* 1882 qu. 352—357. 428—432.

einen Tag wie den andern mit dem Nachtzuge, so würden doch die Kosten täglich verschiedene sein, weil heute der Zug eine volle Last von dreissig Wagen haben mag, morgen bloss 25, an einem dritten Tage noch weniger.

Wenn man bei diesen Darlegungen die (an einem englischen Eisenbahnmanne vollends begreifliche) Abneigung gegen die abstrakte Theorie gleichzeitig ausgedrückt findet, wenn einer dieser Herren von der neueren Schrift eines englischen Ingenieurs, welche sich mit dem Kostenproblem beschäftigt, in wohlbekannter Manier meint „es ist nichts als Theorie, es ist nichts werth“*) — dann werden wir freilich noch nicht alle Hoffnung fahren lassen, dass mit solchen Zeugnissen die Sache endgültig abgewiesen sei.

Indessen das Hauptargument ist diese technische Schwierigkeit der Kostenzerlegung nicht. Dasselbe liegt vielmehr in dem vielfach ausgesprochenen Grundsatz, welcher sich bewusst gegen das Kostenprinzip wendet und daher die Mühsal der Kostenzerlegung für überflüssig erklärt.**) Es giebt keinerlei Geschäftszweig, in welchem der Unternehmer nicht an den verschiedenen Artikeln seines Geschäfts verschiedene Gewinne macht. Man redet schlechthin von einem „kommerziellen Prinzip“ mit dieser Bedeutung, weil es allgemein im Handel, im grossen wie im kleinen Handel gilt.

Der Sekretär des Handelsamts, der uns bekannte Farrer, schliesst sich dieser Anschauung an; er behauptet nicht bloss, es sei ganz unmöglich, die verschiedenen Gewinne an den verschiedenen Theilen des Eisenbahnverkehrs zu ermitteln; er erklärt sich auch für das „allgemeine Geschäftsprinzip“, dass die Eisenbahngesellschaften an den verschiedenen Gegenständen verschiedene Gewinne machen.***)

Freilich erscheint unter den Zeugen ein Krämer, welcher die Praxis seines Geschäfts als Muster für den gleichen Profit, den auch die Eisenbahnen machen sollten, anruft, indem er den Grundsatz des gleichen Profits an allen Artikeln als das moderne Prinzip des Kramhandels bezeichnet im Gegensatz zu dem älteren, das die Eisenbahnmänner anrufen.†)

Erheblicher ist das Bekenntniss der Eisenbahndirektoren, dass die Praxis dieses Prinzip des verschiedenen Gewinnes bis über den Nullpunkt herunter treibt. Aeusserungen wie die, welche die Konkurrenz gegen die

*) Findlay, *London and North Western*, *Evid.* 1881 qu. 14556.

**) Grierson, *Evid.* 1881 qu. 13215—16. Findlay, *Evid.* 1881 qu. 14562—66. Dazu die treffende Frage des Ausschussmitgliedes Craig, *Evid.* 1881 qu. 3171: „*Supposing you are raising 2000 tons a week and that by taking a less profit upon another 500 tons a week you could reduce the whole cost of your production, would it not be a wise and tradesmanlike operation to do it?*“

***), *Evid.* 1881 qu. 16400, 16646—647.

†) Taylor, *Evid.* 1881 qu. 3666—71, 3686, 3726—29.

Seefracht (mit äusserst niedrigen Sätzen) aus dem Grunde rechtfertigen, dass man nicht einsehen könne, was gespart würde, wenn man die Konkurrenz aufgibt, denn Lokomotiven, Personal u. s. w. seien einmal da*) — sind zum mindesten eine stark empirische Auffassung des wirklichen Sachverhalts, vermöge deren man allerdings sehr leicht auf einen negativen Reinertrag herabgleiten kann. Doch der Schaden, welcher bei den niedrigsten Frachten gemacht wird oder gemacht werden kann, wird offen eingestanden. Es bleibe etwa nach der Berechnung für einen Kohlenzug ein minimier Gewinn, der so gering ist, dass irgend eine übliche Störung (z. B. Nebel, welcher den Zug aufhält und durch den verlangsamten Zug den Verkehr auf der Linie hemmt) den Gewinn in Verlust verwandelt.**) Es wird auf die bestimmte Frage, ob die Konkurrenztarife gegenüber dem Seewege immer Profit lassen, eingeräumt, dieselben seien manchmal zu niedrig, in unnötigem Grade reduziert, d. h. also schadenbringend.***)

Das positive Prinzip für die Bestimmung der verschiedenen Tarifsätze aber ist das oft wiederholte, welches im vorausgehenden Abschnitte (IX) seine Stelle im theoretischen Zusammenhange gesucht und vielleicht gefunden hat: der Grundsatz der Tragfähigkeit „*what the traffic will bear*“; †) oder wie es auch bezeichnet wird, die „*necessities*“ jedes Artikels. ††) Und wie denn das die Verwaltung der Eisenbahn erfahre, was die Bedürfnisse jedes Theiles des Verkehrs sind? Sehr einfach: „die Geschäftsleute sorgen schon dafür, dass wir es erfahren; die Direktoren des Güterbetriebes stehen in beständigem Verkehr mit ihnen“.

Eine eigenthümliche Ansicht trägt der Vorsitzende des Parlamentsausschusses (1881) selber vor, inmitten des Verhörs. †††) Er begründet die Niedrigkeit der Kohlenfrachtsätze aus dem Standpunkte der Eisenbahngesellschaft dadurch, dass die Kohle eine Menge anderer Artikel produziren hilft, an deren Transport sich dann die Eisenbahnverwaltung bezahlt macht. Nicht unrichtig bemerkt dazu ein Baumwollfabrikant, dasselbe könne man zu Gunsten der Baumwolle anführen. Es ist im Grunde dieselbe bedenkliche Ansicht, wie die, welche die Telegraphentarife auf ein Minimum herabbringen will, weil mittelbar das Telegraphiren der Gesammtheit zu Gute komme.“)

*) Tennant, *Evid.* 1881 qu. 14782.

**) Scotter, *Manchester, Sheffield and Lincolnshire, Evid.* 1881 qu. 15131—32.

***) Grierson, *Evid.* 1881 qu. 12898.

†) *Evid.* 1881 qu. 13318—319 (Grierson), qu. 15329—330 (Scotter).

††) *Evid.* 1881 Barclay qu. 3231, Muspratt qu. 3262—67. Der Jurist Browne meint: *the charge must vary with circumstances.* *Evid.* 1882 qu. 1273.

†††) *Evid.* 1881 qu. 2953—55. Aehnlich ein anderes Mitglied des Ausschusses qu. 2830.

) Aehnlich, aber unbestimmter sagt schon Hansemann, die Eisenbahnen und die Aktionäre 1837 S. 20 „wegen der allgemeinen Nützlichkeit ist es notwendig, den Transportpreis nach der Verschiedenartigkeit der Güter abzustufen“.

5.

Zeigt diese Gegenüberstellung der herrschenden Ansichten über das Tarifprinzip, in seiner Anwendung auf die Verschiedenheit der Güter und auf die Verschiedenheit in den Umständen des Verkehrs, bedeutende Widersprüche, — ist namentlich die Rechtsprechung auf einen Grundsatz gebaut, welchen wir als unhaltbar zuvor erkannt haben, so wird uns vollends dieser Widerspruch zu einer schwer lösbaren Verwicklung, wenn wir finden, dass die Rechtsprechung sich selber — wie freilich so oft — in eignen Widersprüchen bewegt. Denn in der früheren Schrift*) habe ich auf Grund des Kommissionsberichts vom Jahre 1867 Entscheidungen der hohen Gerichtshöfe dafür anrufen dürfen, dass die Differentialtarife im Einklange mit dem gesetzlichen Zustande stehen, d. h. dass eine Eisenbahngesellschaft im Interesse ihres Unternehmens Bedingungen für die Beförderung einführen darf, welche die Wirkung haben, die eine Klasse der Gewerbetreibenden oder die eine Stadt, den einen Theil des Verkehrs zu begünstigen, unter der einzigen Voraussetzung, dass für alle diejenigen Personen die Bedingungen die gleichen sind, welche zu jener bevorzugten Stadt, Klasse u. s. w. gehören.

Gegenwärtig vermag ich es nicht zu vereinigen, wie diese Rechtsanschauung zusammenpasst, erstens mit dem Kostenprinzip der englischen Judikatur, zweitens mit dem von dieser oft betonten Grundsatz, es dürfe niemand des „natürlichen Vortheils seiner Lage“ beraubt werden. Wirklich sagt Prof. Hunter in den oben angeführten Worten: „das bestehende Recht ist, dass die Eisenbahngesellschaften ihre Frachtsätze nicht auf einer einzelnen Strecke herabsetzen dürfen, ohne das Gleiche für ihr ganzes Bahnnetz zu thun“. Der Wortlaut des Gesetzes aber (1854 Sect. 2) ist dehnbar.

Die letzte Antwort auf diese Zweifel wird wohl sein: den Wirrwarr der Rechtsfragen kann bloss eine Rechtswissenschaft lösen, wie sie England leider nicht besitzt, wie sie aber erforderlich ist, um einer klar gedachten Gesetzgebung und Rechtspflege vorzuarbeiten.

XI.

Die Fracht- und Fahrklassen.

1.

Besser als die grosse Frage der Differentialtarife, bei welchen sich die Gesetzgebung in einem einzelnen Falle zu Vorschriften verstanden hat, welche gesetzgeberisch nicht wieder aufgenommen worden, welche zu der

*) II. 401.

herrschenden Rechtsprechung im Widerspruche stehen, — deutlicher ist die Prinzipienfrage gelöst für die Klassifikation der Güter. Die Anschauungen, welche sich gegen das Kostenprinzip wenden, können sich auf die Gesetzgebung selber berufen; und die Anhänger des Kostenprinzips müssen erfolglose Anstrengungen machen, um das herkömmlich von Rechts wegen Bestehende aus ihrem Prinzipie zu erklären.

Dass die Frage der Klassifikation im Prinzipie identisch ist mit der Frage der Differentialtarife und hier das von der Gesetzgebung überhaupt als alter Grundsatz Anerkannte entweder ganz wahr oder ganz falsch ist, das haben wir bereits gefunden. Die praktischen Leute geben die gleiche Erklärung für die Werthtarife, wie für die Differentialtarife: „gewisse Güter, wenn sie nicht zu niedrigem Frachtsatze befördert würden, würden gar nicht befördert werden können.“*) Dieser Satz gilt gerade so gut von dem einen, wie von dem andern, obwohl er in Anknüpfung an die Güterklassifikation ausgesprochen wird.

In dem Sprachgebrauch — wenn auch, wie es scheint, nicht gerade einem verbreiteten Sprachgebrauch — fliesst beides in einander, da die Tarifabstufung nach Art und Werth der Güter als „Differentialtarif“ bezeichnet wird.**)

Indessen auch hier steht nur das Prinzip fest: seine Ausführung ist ausserordentlich mangelhaft, weil vor allem die Kontrolle des Parlaments, als der entscheidenden Behörde für neue Konzessionen, sich im Wesentlichen an die überlieferten grossen Gruppen des Güterverkehrs angeschlossen, weil sie vollends den Fortschritten des Verkehrs nicht gefolgt ist, durch welche eine wachsende Mannigfaltigkeit von Artikeln und eine fortschreitende Spezialisirung der vorhandenen Artikel hervorgerufen werden. So kennt die Konzession der *Great Western* vom Jahre 1847 bloss 50—60 Artikel; schon damals war die Zahl der wirklich transportirten Güter nach den Büchern des *Railway Clearinghouse* 326, sie war nach eben diesen selben Quellen aber im Jahre 1881 auf 4 088 gestiegen.***) Selbst Sir E. Watkin giebt zu, die Klassifikation, welche sich in den Konzessionen befindet, sei vollkommen lächerlich.†)

Wenn nun eine Gesetzgebung nicht bloss dazu da ist, ein Prinzip auszusprechen, sondern namentlich dazu berufen ist, es in die Wirklichkeit zu übersetzen, so bleibt an diesem Zweige des gemeinsamen Stammes

*) *Evid.* 1881 qu. 5720; vgl. qu. 12576.

**) *Grierson, Evid.* 1881 qu. 12515. „In allen folgenden *Acts* (seit derjenigen für die *Liverpool-Manchester*) sind „*differential tolls*“ eingeräumt worden, sich anschliessend an die Natur und den Werth der Güter“, sagt *Grierson*.

***) *Evid.* 1881 qu. 12519.

†) *Evid.* 1881 qu. 3124—25.

dieselbe Lücke, wie an dem anderen Zweige. Denn will der Gesetzgeber seinen Zwang für den von ihm vertretenen Grundgedanken einsetzen, da er meint, die gerechte Vertheilung der Last nicht dem freien Spiel der privaten Kräfte überlassen zu dürfen, so muss er das in zweckgemässer Weise thun.

Da es nicht geschieht, so reihen sich die Beschwerden der Geschäftsleute über diese Lücke den Beschwerden über die sonstigen Differentialtarife an. Aus Irland kommt eine Menge von Klagen über die Begünstigung der Einfuhr von englischen Manufakten gegenüber den höheren irländischen Frachtsätzen, welche daher entstehen, dass die englische Klassifikation eine andere ist als die irländische.*)

Weiter unten kommen wir auf die Missstände zurück, die mit diesem Punkte verknüpft, weit darüber hinausreichen.

2.

Einfacher und, wie ich glaube, praktisch im allgemeinen befriedigender steht die Sache der Personen - Fahrklassen. Die Prinzipienfrage ist hier desto zweifelhafter.

Aus den allgemeinen Betrachtungen hat sich früher ergeben, dass es zweifelhaft ist, ob und inwieweit die Beförderungspreise der dritten Klasse dem Prinzip der verschiedenen Leistungsfähigkeit zuzuschreiben sind. Die starke Entwicklung des Verkehrs in der dritten Klasse, namentlich im letzten Jahrzehnt und zumal auf der *Midland*, deren Verwaltung dafür Grosses geleistet, lässt vermuthen, dass die Bedingungen der dritten Klasse für die Bahnverwaltung einen ebenso grossen Gewinn übrig lassen, wie die anderen Klassen. Eine genaue Feststellung dieses Verhältnisses ist nach den vorliegenden Urkunden nicht möglich.

Die Thatsache, welche ich früher betont habe, bleibt ja bestehen: dass in neuerer Zeit die dritte Personenklasse im Auge der Eisenbahnverwaltungen ein anderes Ansehen gewonnen hat, als einstmals im Jahre 1844, da die Herren das Eigenthum der Wittwen und Waisen in Gefahr sahen, weil man sie gesetzlich veranlassen wollte, täglich einen Zug mit dritter Klasse fahren zu lassen. Denn gegenwärtig, seit länger als einem Jahrzehnt und selbst weiter zurück, gewähren sie freiwillig so ausgiebige Fahrgelegenheit für die dritte Klasse, wie solche in keinem zweiten Lande der Welt vorhanden ist. In Frankreich führen auch heute noch auf ganz wenigen Routen nur einzelne Schnellzüge Wagen zweiter und dritter Klasse mit sich; auf der Mehrzahl der am meisten befahrenen Strecken können

*) *Evid.* 1881 qu. 4775—85, 6796—6823.

die Reisenden dritter Klasse mit einer Geschwindigkeit von höchstens 30 Kilometern in der Stunde fahren.*) Wie ganz anders in England!

Im Jahre 1880 betrug die Zahl der Reisenden (in England und Wales ohne Schottland und Irland) nach der Zusammenstellung eines Mannes, welcher dieser Entwicklung wenig sympathisch gegenübersteht:**)

I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	
32 Mill.	58 Mill.	451 Mill.	zusammen 541 Mill.
das heisst in Prozent der Gesamtzahl:			
5,94	10,71	83,35	

Im Jahre 1870 waren die betreffenden Zahlen:

I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	
27 Mill.	67 Mill.	195 Mill.	zusammen 289 Mill.
oder in Prozent:			
9,36	23,12	67,52	

Die Zahl der Reisenden in erster und zweiter Klasse zusammen ist also jetzt nur noch ein Sechstel der Gesamtziffer, im Jahre 1870 war sie ein Drittel. Dabei ist die Gesamtziffer selber in dem Jahrzehnt 1870—80 fast auf das Doppelte gestiegen; aber zugleich ist die absolute Ziffer der Reisenden in erster und zweiter Klasse zusammen zurückgegangen: von 94 Mill. im Jahre 1870 auf 90 Mill. im Jahre 1880.

Hiergegen halte man Frankreich,***) wo noch 1880 bloss 61 pCt. aller Reisenden, und zwar fast unverändert durch das ganze Jahrzehnt, der dritten Klasse angehörten, bei einer Gesamtzahl von 164 Mill. (während die Bevölkerung etwa 50 pCt. grösser war als die von England i. e. S.).

Zur Einnahme trugen die drei Klassen in England bei in folgender Weise:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
1870:	3,3 Mill. £	4,4 Mill. £	6,2 Mill. £
1880:	3,2 „	3,0 „	12,8 „

das heisst, im Jahre 1880 trugen die beiden oberen Klassen nicht mehr ganz ein Drittel zur Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr bei, im Jahre 1870 trugen sie noch bedeutend mehr als die Hälfte bei.

Die frühere Darstellung des Sachverhalts ist also durch die hier vorgeführten Zahlen vollauf bestätigt. Auch der Vertreter des Handelsamts wiederholt in diesem Sinne,†) wie ich es früher gesagt: die Eisenbahnverwaltungen haben damit einen grossartigen Irrthum thatsächlich bekannt.

*) Archiv f. Eisenb. 1880, 152.

**) *Appendix* 1882 p. 418.

***) *Appendix* 1882 p. 420.

†) *Evid. Farrer* 1881 qu. 16 405—07.

Die Frage aber, ob nun dieser neue gewaltige Verkehr vortheilhafter oder ebenso vortheilhaft als der alte ist, ob er nicht bloss überhaupt gewinnbringend ist und als eine — wenn auch bescheidene — Ergänzung zum sonstigen Gewinne mitgenommen wird: darüber liegen keine Daten vor, und nach den Gewohnheiten der englischen Eisenbahnverwaltungen sind sie vielleicht auch nicht zu erwarten.

Farrer wird danach gefragt, aber er weiss es nicht, da er die Kosten nicht kennt. Das Hauptversuchsfeld für diese Neuerung, das Bahnnetz der *Midland*, hat freilich seine Ziffern mitgetheilt,*) aber sie genügen nicht für die Antwort, welche wir suchen.

Der grosse Aufschwung des Verkehrs dritter Klasse auf dieser Bahn, welche der Pionier der Reform war, fällt in die Jahre 1871—74, seitdem aber bis zum Jahre 1880 ist eher ein Rückgang als ein Fortschritt zu verzeichnen, wobei man allerdings auf die inzwischen neu dazu gekommenen 251 engl. Meilen mit geringerer Frequenz wie auf die Jahre der seitdem eingebrochenen Geschäftsstille zur Erklärung deuten darf, während doch wohl in der Hauptsache damit bewiesen ist, dass nach der Natur dieses Verkehrs das Wachstum kein endloses sein kann, vielmehr der grosse Aufschwung 1871—74 im Wesentlichen die hier mögliche Wendung erschöpft hat und Weiteres nur langsam erfolgen kann.

Im Jahre 1871 war die Zahl der Passagiere auf der *Midland*:

I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
1 ¹ / ₇ Mill.	4 Mill.	14 Mill.

und im Jahre 1874:

1 ¹ / ₄ Mill.	3 Mill.	23 Mill.
-------------------------------------	---------	----------

im Jahre 1880 aber, nachdem in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre die alte zweite Klasse beseitigt, damit die alte dritte Klasse zur neuen zweiten Klasse gemacht worden, in

I. Kl.	II. (alter III.) Kl.
2 Mill.	26 ¹ / ₆ Mill.

Die Gesamtziffer von 28¹/₆ Mill. im Jahre 1880 ist gegenüber 1874 ein Rückgang, wenn man erwägt, dass 1874 das Bahnnetz 1 114 englische Meilen umfasste, 1880 dagegen 1 365; während von 1871—74 diese Steigerung sich bloss von 989 auf 1 114 (also auf die Hälfte gegen 1874 bis 1880) erstreckt hatte. Sie bleibt aber auch dann, wenn man den Verkehr der neuen 251 Meilen (1874—1880) ausserordentlich niedrig veranschlagt, bedeutend hinter der Progression 1871—74 zurück. Eine geringere Steigerung ist in der Einnahme für jeden Passagier dritter Klasse zu bemerken, und zwar um gerade so viel von 1874—80 wie von 1871 bis 1874:

*) *Appendix* 1882 p. 414.

sie war 1871 1874 1880
 10³/₄ d. 11¹/₂ d. 1 sh. ¹/₄ d.
 also jedesmal eine Zunahme um ³/₄ d. Dieses bedeutet, weil der Satz der herkömmliche ist, welcher sich seit dem Gesetze von 1844 und seit länger mit dem Begriffe der dritten Klasse verknüpft, ein Penny für die englische Meile,*) — dieses bedeutet eine Verlängerung der Durchschnittsentfernung, welche von jedem Reisenden auf der *Midland* zurückgelegt wird; und das ist die naheliegende Folge der erweiterten Gelegenheit, in der dritten Klasse auf Schnellzügen vorwärts zu kommen.

Die Zahlen der Einnahmen aus den verschiedenen Fahrklassen entsprechen den anderen Ziffern. Im Jahre 1871 war die Einnahme aus

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
im Jahre 1871:	£ 207 519	£ 366 015	£ 626 946
im Jahre 1874:	£ 232 706	£ 198 376	£ 1 050 435
aber im Jahre 1880:	£ 320 579	—	£ 1 336 773.

Während also im Durchschnitte von ganz England und Wales, wie wir oben gesehen haben, die erste und zweite Klasse im Jahre 1880 annähernd ein Drittel beitragen, ist bereits im Jahre 1874 auf der *Midland* der Antheil der beiden ersten Klassen an der Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr auf fast ein Viertel und im Jahre 1880 (befördert durch die Aufhebung der alten zweiten Klasse) auf ein Fünftel (genau: 19,3 pCt.) gesunken.**)

Nur als ein sehr ungefähres, nur neben anderen Momenten brauchbares Kennzeichen möchte die Dividende dienen, welche in den betreffenden Jahren von der *Midland* gezahlt worden ist. Sie betrug

1871	1872	1874	1881
7 pCt.	7 ¹ / ₄ pCt.	6 ¹ / ₂ pCt.	5 ⁷ / ₈ pCt.

aber dieser Reinertrag ist das Ergebniss des Güterverkehrs zugleich, ist namentlich bedingt durch die bedeutende Erweiterung des Bahnkomplexes, ist ferner bedingt durch die allgemeine Geschäftslage; und es ist

*) Die erste Fahrklasse wird jetzt auf der *Midland*, statt zu 2 *pence*, zum bisherigen Satze der abgeschafften zweiten Klasse befördert, d. h. zu 1¹/₂ d. *Evid.* Grierison 1882 qu. 3795.

**) Einzelne Bahnen, so namentlich die *Great Western*, sind in dieser Reform zurückgeblieben. Gemäss jener falschen Deutung der Steuerexemption für die parlamentarischen Züge (vgl. oben: V) lässt dieselbe bloss den einen täglichen Zug für 1 *penny* *p. mile* fahren, mit welchem es wohl einer Woche bedarf, um von einer Station zu einer beliebigen anderen derselben Bahn zu kommen. Im Uebrigen wird die Steuer ¹/₈ d. auf den Fahrpreis gelegt: auch abgesehen von der beschränkten Fahrgelegenheit. *Evid.* 1882 q. 3647 bis 3652.

für 1871—74 die gleiche Entwicklung der Dividenden bei der *London and North Western* zu verfolgen; diese zahlte

1871	1872	1874	1881
7 ³ / ₄ pCt.	7 ³ / ₄ pCt.	6 ⁷ / ₈ pCt.	7 ¹ / ₄ pCt.

Zweierlei Zeugnisse, die, aus entgegengesetzten Standpunkten kommend, sich begegnen, sind der Meinung nicht günstig, dass es sich bei der erörterten Entwicklung um ein wesentlich lukratives Unternehmen gehandelt hat. Ein Hauptgegner der ganzen Reform ist Grierson, der alte Direktor der *Great Western*.*) Er hat sich näher mit der Frage beschäftigt, hat seinem Verwaltungsrath und seiner Gesellschaft einen besonderen Bericht erstattet, um die Befolgung jenes Beispiels zu widerrathen. Sein Hauptgrund ist allerdings ein sehr alter, es ist derselbe, welcher im Jahre 1844 geltend gemacht wurde: die Passagiere der ersten und zweiten Klasse würden in die dritte Fahrklasse übergehen, und das würde so viel bedeuten als ein grosser Verlust an allen Passagieren, die lange Entfernungen zurücklegen. Ein Beweis ist das natürlich nicht: denn es fragt sich ja eben, ob nicht auf lange wie auf kurze Entfernungen die Beförderung der dritten Klasse für die Bahngesellschaft ebenso gewinnbringend, ja gewinnbringender ist, als die Beförderung der höheren Klassen; und selbst wenn das Gegentheil bewiesen wäre, bliebe noch die weitere Frage zu beantworten, ob nicht die neue Entwicklung der Frequenz, welche sich an die Entwicklung der Fahrgelegenheit in dritter Klasse knüpft, für den Gesamtgewinn des Unternehmens einen Zusatz schafft, obwohl sie nicht ebenso grossen Gewinn bringt als die höheren Klassen.

Günstig ist dann ferner einer Ansicht des lukrativen Erfolges nicht, was derjenige Mann davon sagt, der selber die Reform am meisten befördert hat: der inzwischen zurückgetretene Direktor der *Midland*, James Allport. Als er wegen hohen Alters seinen Posten verliess, äusserte er einem Freunde gegenüber:**) „Wenn ich auf irgend einen Theil meines öffentlichen Wirkens mit besonderer Genugthuung zurückblicke, so ist es auf die Wohlthat, die wir den Passagieren dritter Klasse zugewendet haben; es hat mich immer trübe gestimmt, wenn ich früher diese armen Leute bei bitterkaltem Wetter auf das Seitengeleise geschoben sah, weil sie Platz machen mussten dem Schnellzuge, in welchem die reichen Leute waren und behaglich sassen; ich habe mir vergegenwärtigt, wie doppelt hart es für die Armen ist, deren Zeit ihr ganzes Kapital ist, während des reichen Mannes Kapital unterwegs unvermindert bleibt.“

Diese wohlwollende Ansicht scheint auszuschliessen, braucht aber in der That nicht auszuschliessen, dass dabei das Geschäftsinteresse der

*) *Evid.* 1882 qu. 3715—37, 3740—45, 3795.

**) *Evid. Wills* 1882 qu. 2090.

Eisenbahnunternehmung nicht hintangesetzt wurde. Man kennt die beliebte Meinung von der Harmonie der Interessen, welche in den gelderwerbenden Kreisen Englands besonders zu Hause ist, da sie eine bequeme Brücke bildet zwischen Gesinnungen, die sonst schwer vereinbar scheinen.

Wie dem nun auch sein mag, England ist hier mit einer Reform vorangegangen, für welche alle Länder des Festlandes wohl noch viel zu thun haben. Zwar ist es verkehrt, wenn Proudhon*) dem „feudalen“ Deutschland vorwirft mehr als dem eigenen Frankreich, dass die scharfe Scheidung der Klassen und die Zurücksetzung der dritten Klasse mit einer „theologischen Strenge“ geübt werde, als Folge eines veralteten Kastengeistes; im Gegentheil, Deutschland (neben der Schweiz) hat in sehr bezeichnender Parallele zum allgemeinen Schulzwange, Reformen auf diesem Gebiete am frühesten angebahnt.

XII.

Die Differentialtarife.

1.

Der Wortlaut des Gesetzes, sagte ich oben, ist dehnbar. Die bisherige Judikatur hat aber von dieser Dehnbarkeit noch nicht denjenigen Gebrauch gemacht, welcher dahin geführt hätte, die Differentialtarife zu verbieten.

Der Eisenbahnmann,**) welcher gelegentlich, vom üblichen Sprachgebrauch abweichend, einen Unterschied der Begriffe „*preferential rate*“ und „*differential rate*“ aufstellt, um mit dem ersten Worte die von dem bestehenden Rechte verbotene (individuelle) Bevorzugung, mit dem zweiten Worte den rechtlich zulässigen Differentialtarif zu bezeichnen, steht auf dem Boden der herrschenden Praxis.

Der gelehrte Jurist Hunter versucht es mit jener Dehnbarkeit, um weiter zu gehen, um ganz richtig die logische Konsequenz des von den Gerichtshöfen anerkannten Kostenprinzips zu ziehen und selbiges auf die Differentialtarife auszudehnen: aber die Gerichtshöfe haben diese Konsequenz nicht gezogen und der alte Fall *Baxendale v. Great Western* mit seiner Entscheidung durch das Urtheil des Lord Oberrichter Cockburn, welches Hunter dafür geltend macht,***) ist in ziemlich deutlicher Form

*) *Des réformes à opérer dans l'exploitation des chemins de fer*, Paris 1854, 2. édit. 1868 p. 165.

**) *Evid.* 1881 qu. 13302.

**) *Evid.* 1881 qu. 377—78.

— neben allgemeinen Worten von einer nothwendigen öffentlichen Kontrolle des Eisenbahnmonopols — gegen die individuelle Bevorzugung, nicht gegen Differentialtarife gerichtet; ist auch bisher an amtlicher Stelle gerade zum Schutze der Differentialtarife (so im Berichte der königl. Kommission von 1867) angeführt worden.

Das Gesetz von 1854 sagt: „Keine Eisenbahn-Gesellschaft soll einen ungebührlichen Vorzug gewähren zu Gunsten einer Person oder Gesellschaft oder einer besonderen Art des Verkehrs (*of any particular description of traffic*).“ Es liegt hiernach die Möglichkeit vor, als „eine besondere Art des Verkehrs“ denjenigen Theil zu fassen, welchem ein Differentialtarif gewährt wird. Ein Mitglied des Ausschusses von 1881 fragt den Direktor der *North Eastern*, der ihm mittheilt, der Frachtsatz für fremdes Vieh sei niedriger, als derjenige für einheimisches, ob die angeführten Worte des Gesetzes das nicht verbieten, ob das nicht ein „ungebührlicher Vorzug“ sei?*)

Die Gerichtshöfe, wollten sie die Konsequenz aus ihrem Prinzip ziehen und die Deutung des Gesetzes von 1854 ausdehnen, sie würden in unerhörter Weise einen Zustand des Verkehrslebens auf den Kopf stellen, welcher unter ihrer Judikatur so geworden ist.

Anders sieht die Sache aus, wenn wir uns vergegenwärtigen, dass der leitende Grundsatz der Gerichtshöfe, wie er inkonsequent gehandhabt, so in sich selber unhaltbar ist; wenn wir uns klar machen, dass die Gesetzgebung die Vorschriften von 1854 näher auszuführen verpflichtet wäre; wenn wir namentlich den ganz fragwürdigen Zustand der Gerichts- und Verwaltungsinstanzen ins Auge fassen. Eben hierauf ist später einzugehen. Zunächst erörtern wir kurz die Thatsachen, um welche es sich handelt.

2.

Die fortschreitende Entwicklung des Verkehrs in solchen Artikeln, welche eine geringe Tragfähigkeit für die ökonomische Belastung, sei es wegen geringen Werthes, sei es wegen weiter Entfernung, besitzen, ist durch folgende Zahlen angedeutet.

Die Einnahmen der englischen Eisenbahn-Gesellschaften aus dem „*mineral traffic*“ (Kohlen und Erze) waren**) im Jahre

1869: 8 $\frac{1}{3}$ Mill. Pfd. Sterl.

1879: 13 $\frac{2}{8}$ „ „ „

d. h. sie stiegen um 63 pCt. in 10 Jahren, während die Einnahmen aus anderen Gütern bloss um 44 pCt., aus Passagieren bloss um 29 pCt. gleich-

*) *Evid.* 1881 qu. 14817—20.

**) *Evid.* 1881 qu. 8902.

zeitig stiegen. Die Kohlenausbeute wurde zwischen 1854—1880 von 64 Millionen auf 145 Millionen Tons (126 pCt.) und die Produktion von Roheisen ungefähr ebenso stark, von $3\frac{1}{2}$ Millionen auf $7\frac{3}{4}$ Millionen (120 pCt.) gesteigert.

Nach einer interessanten Tabelle der *Great Western**) ging auf diesem Bahnkomplex die durchschnittliche Einnahme von der Zugmeile des Gütertransports ganz bedeutend zurück: 1850 war sie 15 Shilling, dagegen 1880 und schon 1870 bloss 5 sh 5 d. (Beim Personenverkehr ist seit 1860 kein Herabgehen bemerkbar.) Der Hauptgrund ist die äusserst wohlfeile Fracht des neuen Massenverkehrs, also namentlich der Kohlen,**) nach dem Grundsatz, dass irgend ein Gewinn besser, als gar kein Gewinn ist.***) Während der übliche Satz auf dieser Bahn (0,47 d per ton and mile) als äusserst niedrig bezeichnet wird, geht doch die Kohle von Durham nach London†) durch eine Entfernung von 260 engl. Meilen für einen Satz von 0,39 d (gegen einen Satz von 0,55 d für die kürzere Strecke von *Warwickshire* [102 Meilen]).

Daneben sind andere Güter in den Vordergrund getreten, bei welchen Schnelligkeit und relative Wohlfeilheit des Transports für die weitere Entfernung die Zone der Zufuhr zunehmend erweitert hat.††) Ein bemerkenswerthes Beispiel ist die Milchzufuhr für die Hauptstadt des Reiches.

Die *Great Western* brachte nach London Milch im Jahre

1865: 520 668 Gallons (=4,55 Liter)

1876: 2 624 373 „

1880: 5 071 164 „

Ähnlich betheiligen sich an dieser Entwicklung die anderen Bahnen: so die *London and South Western*, welche 1880 nach London 5,3 Millionen Gallonen brachte und die *London and North Western* mit 3 Millionen Gallonen.†††) Alles das wird mit Personenzügen oder Spezialzügen befördert; nicht von einer kürzeren Entfernung als 25 engl. Meilen; da die näher gelegenen Bezirke bereits Vorstädte von London sind und ihr Produkt selbst verzehren.

Während nun die Erweiterung der Milchzufuhr über die nationalen Grenzen hinaus noch in den ersten Stadien der technischen Versuche wegen zweckmässiger Konservierung sich befindet (thatsächlich hat sich in

*) *Evid.* 1881 qu. 13357—58.

**) *Evid.* 1881 qu. 13645. 13808.

***) *Evid.* 1881 qu. 13793.

†) *Appendix* 1881 p. 161.

††) Ein Fischhändler aus Montrose sagt: es giebt keine Grenze für die Masse Fische, welche man aus der See fangen könnte, vorausgesetzt, dass wir sie nach dem englischen Markte bringen könnten. *Evid.* 1881 qu. 1222 ff.

†††) *Evid.* 1881 qu. 16252, 14573—75.

den letzten Jahren die Schweiz an verschiedenen Orten diesem Industriezweige zugewendet): hat die günstigere Beschaffenheit des Käses bereits ungeheurere Quantitäten aus Nord-Amerika herbeigeführt, so dass im Jahre 1880 Liverpool allein drei bis viermal so viel amerikanischen Käse importiren konnte, als der klassische Standort der englischen Käseproduktion, die Grafschaft Cheshire, produziren kann. Der Import betrug 1-877 724 Kisten von etwa einem halben Zentner.*) Ein grosser Theil davon geht nach London; die Fracht aber kostet von New-York bis Liverpool 30 *sh. p. ton*, die Eisenbahnfracht von Liverpool bis London 25 *sh.*, also zusammen 55 *sh.*, während die Eisenbahnfracht von Cheshire nach London allein 42—45 *sh.* beträgt, obwohl Cheshire 20—30 *miles* näher nach London liegt als Liverpool.

Aehnlich die Viehzufuhr. Nur durch die Differentialfrachten kann das amerikanische Vieh in den englischen Konsum gebracht werden. Die entsprechenden Sätze sind noch in der Entwicklung begriffen: für die Einfuhr von Schafen z. B. wurde erst im Herbst 1880 der Differentialsatz von Glasgow nach London eingeführt, vermöge dessen amerikanisches Schafffleisch (unter Kontrolle der Bahnverwaltung) in Glasgow geschlachtet, bloss 45 *sh. per ton* zahlt, dagegen schottisches Schafffleisch 70 *sh.***)

Es muss hier mit diesen Beispielen sein Bewenden haben.

3.

Ich denke, sagt das Eisenbahninteresse, Konsumenten wie Produzenten sollten entzückt sein von dem, was die Eisenbahngesellschaften leisten.***)

Dabei wird das Interesse an den Differentialtarifen durchaus den Produzenten und Konsumenten zugeschoben und für den Gewinn der Eisenbahnen als indifferent bezeichnet.†) Namentlich wird die Initiative dazu den Geschäftsleuten zuerkannt††): „sie sind es, welche zu uns kommen und uns darum ersuchen“. Ein Geschäftsmann sagt zum Eisenbahndirektor: ich kann das und das Geschäft machen, wenn Sie mir einen bestimmten Frachtsatz bewilligen können; der muss so und so niedrig sein, weil ich der Konkurrenz des Wasserweges oder einer anderen Bezugsquelle zu begegnen habe. Der weite Ausblick, welchen die Konkurrenz verschiedener Distrikte als Standorte derselben Produktion, zunächst inner-

*) *Evid.* 1881 qu. 7825—50. 8075. Cheshire hat 90 000 Kühe für die Käseproduktion, welche jährlich jede 3 Zentner Käse geben.

**) *Evid.* Swan 1881 qu. 6067—70. 6131. 6150—51.

***) *Evid.* 1881 qu. 12693.

†) *Evid.* 1881 qu. 12771.

††) *Evid.* 1881 qu. 12723. 13889.

halb des einen Landes, dann die Konkurrenz verschiedener Länder der ganzen Erde gewährt, zeigt hier eine weite Ferne möglicher Entwicklungen*).

Jedoch nur ein Theil derjenigen, welche hierüber urtheilen, ist von vornherein davon überzeugt, dass es sich hierbei um unbedingte, nicht weiter in Frage zu stellende Fortschritte handelt: selbst in England und selbst in den Kreisen der Eisenbahnmänner. Während der Direktor der *London and North Western***)) nichts Tieferes zu der Angelegenheit zu sagen weiss, als die angelsächsische Vollblutphrase: die Frage sei einfach die, Freihandel in einem freien Lande oder das Bismarck'sche Prinzip des Schutzzolls; ist es doch ein anderer Mann aus den gleichen Kreisen***), welcher das Zugeständniss macht, er möchte nicht jeden Differentialsatz vertheidigen, z. B. den für ausländisches Fleisch; nicht einmal jeden Satz der eigenen Bahngesellschaft. Grierson giebt grundsätzlich zu, dass die Bahnen vermöge der Tarifnormirung über das Land im Bösen und im Guten Macht ausüben im Stande sind.

Hören wir dann aber die Ansichten der beteiligten Geschäftsmänner und der Staatsmänner des Parlamentes, so schwindet der Optimismus des Freihandels bei jedem Anprall, welcher ihn auf die Probe stellt.

Der Schwächere hat niemals für die freie Konkurrenz geschwärmt, und wenn das England des letzten Menschenalters der Apostel für den Freihandel geworden ist, so konnte das bei dem starren Egoismus dieses Volkes nur bedeuten, dass es sich in dem Wettkampfe der Nationen als der Stärkere fühlte. Sobald seine herkömmliche Ueberlegenheit in Frage gestellt wird, sobald die fremde Konkurrenz der einheimischen Industrie auch nur nahe auf den Leib rückt, — ist jene Begeisterung zu Ende. Und dies nicht bloss bei den davon betroffenen Interessenten, sondern auch bei den Staatsmännern, welche auf dem Standpunkte des Ganzen stehen wollen. Französische Wollenwaaren, ganz die gleichen wie die Manufakte von Bradford†), kommen jetzt nach England und bis nach Bradford selber: daher erscheint die Lage der Wollenindustrie als „ein Kampf auf Leben und Tod“. Natürlich sind zu diesem Behuf Differentialsätze für den Import gewährt, die ausser allem Verhältniss zu den Frachtsätzen bloss zwischen Southampton und London stehen; die *London and South Western* allein

*) Weit enger scheint der Spielraum der Differentialtarife in Frankreich, wenn es wahr ist, was der Rapport der Tarifenquête der Nationalversammlung vom Jahre 1874 p. 11 sagt: „généralement, où cesse la voie fluviale, le tarif différentiel disparaît“. (Dietz-Monnin). Vgl. aber z. B. *Evid.* 1881 Scott qu. 16296.

***) *Evid.* 1881 qu. 15540.

***)) *Evid.* Grierson 1881 qu. 12775.

†) *Evid.* 1881 qu. 1610—11.

besitzt achtzehn Dampfschiffe, welche eine grosse Masse Güter aus allen Theilen Frankreichs für alle Theile Englands herüberführen.*) Aehnlich wie die französischen Wollenwaaren in Bradford, konkurriren in Birmingham belgischer Draht und belgisches Spiegelglas durch wohlfeile Frachten.***) Der Präsident der Handelskammer von Wolverhampton klagt, dass die Importfracht für Nägel aus Deutschland niedriger sei als die Exportfracht auf derselben Strecke; er preist die im Deutschen Reiche befolgte „goldene Regel“, für den Export niemals eine höhere Fracht zuzulassen als für den Import; er denkt, das in England herrschende System treibe den Freihandel bis zur Farce: „ich kann nicht einsehen, warum der Amerikaner im Stande sein soll, wie es jetzt der Fall ist, seine Waaren von New-York nach dem Londoner Markte zu bringen für eine niedrigere Fracht als wofür ich sie von Wolverhampton nach London bringen kann.“****)

Kommen solche Angstrufe mitten aus den festen Burgen der englischen Industrie heraus, so werden wir es vollends begreiflich finden, dass die englische Landwirtschaft, welche ihren Kornbau erst nach so langem hartnäckigem Kampfe der freien Konkurrenz des Auslandes preisgab, ihre weiteren Positionen nicht mit stummer Resignation hingiebt. Eine Reihe von Beschwerden lässt sich hören †), welche aus den Kreisen der Landwirtschaft kommt; ihre Bedeutung hat zuvor schon die Niedersetzung einer besonderen Untersuchungskommission veranlasst, welche inzwischen ihre umfangreichen Materialien veröffentlicht hat.††) Bereits im Juli 1879 hatte Marquis von Huntley über diesen Gegenstand eine Debatte im Oberhause angeregt.†††)

Doch auch unabhängig von der Konkurrenz des Auslandes, lässt sich unter anderem die Klage vernehmen, dass durch die Differentialsätze zu Gunsten der Versorgung Londons mit Milch und ähnlichen Erzeugnissen aus den entfernteren Ringen der englischen Landwirtschaft, die näher gelegenen Landgüter lahm gelegt werden.*†) Ja, derartige Klagen sind es, welche einen Hauptanlass der ganzen Untersuchung abgegeben haben, und ihr Vertreter ist der erste Zeuge, zugleich derjenige, welcher unter den Anklägern der Eisenbahnen obenan steht — Prof. Hunter.**†)

*) *Evid.* 1881 Scott qu. 16289—96.

***) *Evid.* 1881 qu. 11541—86. 11603—09. 11667.

****) *Evid.* 1881 Clark qu. 5831. 5905—09.

†) *Evid.* 1881 qu. 1014—56. 1096. 1114. 6112—14. 10510—551.

††) Vgl. darüber *Edinburgh Review*, *January* 1883. Eine durch mich veranlasste deutsche Arbeit soll hoffentlich bald dies Material zur Darstellung bringen.

†††) *Appendix* 1881 p. 1.

*†) *Evid.* 1881 qu. 844. 849.

**†) *Evid.* 1881 qu. 873. 947—49. 978—80.

4.

Eine eigenthümliche Stellung inmitten dieser Beschwerden nehmen jene grossen Handelsplätze ein, welche über die Belastung mit enormen Frachtsätzen klagen, die dazu dienen müssen, ihnen neue Rivalen gross zu ziehen. Von früher her kennen wir die Klagen von Liverpool und Hull: sie kehren immer wieder.*) Sie sind ja, wie wir damals schon uns überzeugten, engherzig; die beiden grossen Hafenstädte sind gross geblieben wie damals**), (Liverpool hatte 1878—80 eine stärkere Zunahme der Ein- und Ausfuhr als London, nämlich von 12 $\frac{1}{2}$ auf 14 $\frac{1}{2}$ Mill. tons gegen 15 auf 16 $\frac{1}{2}$ Mill. tons). Der „natürliche Vorzug“ soll gelegentlich durch eben dieselben Mittel befördert werden, deren Zuwendung an die kleinen Konkurrenten als Frevel an dem „natürlichen Vorzug“ verurtheilt wird: so missgönnt Hull dem anderen Hafen der Ostküste, West-Hartlepool, die Blüte seines Holzimports, mit dem es fast die Höhe von Hull erreicht hat (Hartlepool importirte 1853 bloss 1234 loads und 1880: 334 000 loads; dagegen Hull 1853: 165 000 und 1880: 372 000 loads), weil sein Hafen neuerdings die Förderung erhalten hat, die ihm lange gefehlt, obwohl es wegen günstigerer Lage zur Ostsee eine niedrigere Seefracht geniesst als Hull; aber wegen dieses natürlichen Nachtheiles soll umgekehrt Hull durch die Eisenbahnfracht begünstigt werden.***)

Dennoch muss es sehr merkwürdig erscheinen, auch für den objektiven Beobachter, wenn die Männer von Liverpool, welche im Kampfe gegen die Macht der Kanäle die erste grosse Eisenbahn bauten, heute klagen (und zwar mit Uebereinstimmung mannigfaltiger Zeugnisse), dass sie mit Frachtsätzen belastet sind, welche höher sind, als die Kosten auf den Wegen der alten Strassentechnik: wie man vor bald sechzig Jahren im Kampfe gegen das unmässige Monopol der Wasserwege die Eisenbahnen schuf, so geht man jetzt mit dem Plane um, gegen die vereinten vier Eisenbahngesellschaften, die in Liverpool münden, einen Schiffskanal mit Dampfbetrieb herzustellen, man fürchtet aber die zermalmende Wucht des grossen Kapitals der vier Bahngesellschaften bei deren Widerstand gegen die Konzession des Parlaments.†) Man behauptet wiederholt sogar, dass der

*) Evid. 1881 qu. 1646—60. 2355—59. 9606—25. Abermals sind von beiden Städten die Mayors als Zeugen gesandt.

**) Evid. 1881 Findlay qu. 14332—33. 9703—22. Ganz England hatte 1880 den Ein- und Ausfuhrwerth von 633 Mill. Lstr., davon London 194 Mill. Lstr. und Liverpool 191 Mill. Lstr., so dass dem Werthe nach Liverpool noch näher an London steht als dem Gewichte nach. Evid. 1881 Forwood qu. 1649. Dagegen ist die Zunahme für ganz England 1872—80 allerdings 51 pCt., aber für Liverpool bloss 20 pCt. Evid. 1881 qu. 2468.

***) Evid. 1881 qu. 9624—25.

†) Evid. 1881 qu. 10436.

Transport durch Pferde und Wagen wohlfeiler sei als die Eisenbahnfracht.*) Der Mayor von Blackburn betont, dass für den Waarenverkehr von Manchester nach Blackburn — eine Entfernung von $24\frac{1}{2}$ englischen Meilen — letzteres Transportmittel wohlfeiler sei als die Eisenbahnfracht.**) Mag nun auch die Höhe der Stationskosten, welche die gleiche bleibt für kurze wie für lange Entfernungen und daher für ganz kurze Entfernungen selbstverständlich die Eisenbahn ökonomisch unbrauchbar macht; mag der steigende Bodenpreis der Bahnhöfe in den grossen Städten dazu beitragen, dass diese „kurze Entfernung“ verlängert wird (so hat die *Midland****)) kürzlich in Liverpool Land gekauft zu 6 £ für die Quadratyard); es ist dennoch wahr, dass jene Bahnstrecken, welche unmittelbar an diese grossen Mittelpunkte anschliessen, ungeheure Erträge liefern, wie denn z. B. die *Hull-Selby*, ein Bestandtheil der *North Eastern*, 23—24 pCt. Reinertrag giebt.†)

Etwas Analoges zeigt sich im Gebiete der hochwerthigen Waaren: vor der französischen Enquête des Jahres 1874 klagte die *Chambre syndicale des dentelles de Paris*, dass der Transport von 100 ko Spitzen (100 000 fr. Werth) für eine gewisse Entfernung jetzt 125 fr. kostet, die mit den alten *mssageries* bloss 35 fr. gekostet habe.††)

5.

Die Quintessenz, ob es sich nun um Ausland oder Inland, um grosse oder kleine Ortschaften, um blühende oder kümmerliche Produktionszweige handelt, ob um die Verschiedenheit der Entfernungen oder der Güter, — die Quintessenz von allem ist diese: hier wird von Erwerbsgesellschaften eine mächtige öffentliche Gewalt nach freier Laune ausgeübt, gegen welche sich das Gefühl der davon Betroffenen sträubt.

Diese Ueberzeugung ist bereits in den früheren Untersuchungen zu Tage getreten; sie kehrt gegenwärtig verstärkt und verallgemeinert wieder. Soll es in der Gewalt der Eisenbahngesellschaften liegen, Städte entstehen und vergehen zu lassen? †††) Sollen sie die Zollpolitik des Landes in Händen halten, Exportprämien gewähren oder Importprämien? *) Was hier

*) *Evid.* 1881 qu. 1652.

**) *Evid.* 1881 qu. 2767—91, 2860, 2964—66.

***)) *Evid.* 1881 qu. 2391.

†) *Evid.* 1881 qu. 9779. Forwood, ein Zeuge für Liverpool, meint, dieser Stadt werde jährlich 400 000 £ zu viel Fracht abverlangt. *Evid.* 1881 qu. 1852—55. *Liverpool is the milchcow* qu. 1995.

††) Rapport p. 7.

†††) *Evid.* 1881 qu. 2094. Worte des Ausschussmitgliedes Barclay; vgl. qu. 13482.

*) *Evid.* 1881 qu. 3006, 3084—87, 4767—74, 4868, 8727—33

zu geschehen habe, das ist die alte Frage: Freihandel oder Schutzzoll?*) Aber die Erledigung dieser Frage in jedem Falle ist die Aufgabe derjenigen, welche im Namen der Gesamtheit entscheiden — es sei denn, dass man auf dem radikalen Standpunkte steht, welcher „den Freihandel zur Farce übertreibt“. Die Eisenbahnverwaltungen übernehmen die Rolle der Vorsehung,**) welche die Wohlthaten und Heimsuchungen austheilt über das Land; oder, wie es mit einem mehr von der Erde entlehnten Bilde häufig bezeichnet wird, sie vertheilen die Belastung der verschiedenen Mitwerber auf der Rennbahn des Erwerbslebens.***)

Nach allen den Beschwerden meint dann der Eisenbahnmann, man müsse weit mehr Zeugen hören, man müsse die zufriedenen Geschäftsleute hören. Aufgefordert, solche zu stellen, verspricht er es; aber nicht ein Einziger ist gekommen, obwohl ein Jahr darüber vergangen bis zum Schlusse der Untersuchung.†) Nur ein Satisfait unter allen Zeugen war vorher verhört worden, der Direktor der Kohlen- und Eisengrubengesellschaft von Wigan, ein Mann von korrekt freihändlerischer Ansicht.††)

Dabei werden wir noch aus den neuesten Erfahrungen kennen lernen, wie schwer sich die englischen Geschäftsleute entschliessen, gegen die Eisenbahnverwaltungen öffentlich aufzutreten; auch abgesehen von solchen besonderen Gründen, wie ihn nach einem Zeugniß der *South Eastern* deren Kunden haben, die ohne den Kredit der Bahngesellschaft nicht existiren könnten.†††)

Es ist kein Gegengrund gegen das Missverhältniss, welches hier in Frage steht, dass unparteiische Männer, wie Farrer, erklären, die Differentialtarife seien dem Geschäfte des Landes nicht schädlich.*†) Jeder andere taktfeste Freihändler wird dasselbe sagen. Nicht die Zulässigkeit der Differentialtarife, sondern die Instanz, welche sie handhabt, ist der Gegenstand des Streits.

Noch weniger ist damit gesagt, wenn auf die Klage des Liverpools Geschäftsmannes, die Eisenbahnen befördern einen Theil ihres Verkehrs zu schadenbringenden Sätzen, das Eisenbahn-Interesse repliziert: wollen

*) *Evid.* 1881 qu. 392, 1059, 3328. *Evid.* 1882 qu. 1273—1308.

**) Ein Ausschussmitglied fragt einen Eisenbahndirektor: „Sie meinen also, wir sollen die Eisenbahngesellschaften als eine Art von Vorsehung betrachten?“ Die Antwort lehnt bloss die Bezeichnung, nicht den Sinn ab. *Evid.* 1881 qu. 12770.

***) *We are unfairly handicapped as against other places.* *Evid.* 1881 qu. 3269.

†) *Evid.* Grierson 1881 qu. 12721—22, 12811—19.

††) *Evid.* 1881 qu. 12158—234, 12262.

†††) *Evid.* 1881 qu. 15714—17. Es ist hier eines jener Gespräche zwischen Verwaltungsrath (*Watkin*) und Direktor (*Light*) derselben Bahn.

*†) *Evid.* 1881 qu. 16370.

Sie etwa unsere Gewinne unter öffentlichen Schutz stellen?*) Denn, auch abgesehen davon, dass ja diese Klage im engsten Zusammenhange mit der Beschwerde über die kompensirenden zu grossen Gewinne an anderen Theilen des Verkehrs steht, ist es ein Sophismus, den Profit der Verkehrsanstalt als den Punkt, um den es sich hier handelt, hinzustellen; die Folgen dieser Branche des Profitmachens für die Volkswirtschaft stehen in Frage, und nur wer die wahre soziale und sittliche Auffassung auf den Kopf stellt, kann sich einbilden, das Profitmachen sei überhaupt ein Grundsatz, der unabhängig von der sozialen Ordnung und ihren Bedürfnissen gelte. Derselbe ist vielmehr nur etwas Sekundäres: nur soweit und so lange angenommen werden darf, die private Unternehmung diene dem Gesamtinteresse am besten, hat diese ihren Platz in der Gesellschaft.

6.

Um zu zeigen, wie sehr die Ergebnisse der englischen Erfahrung denjenigen analog sind, die wir in Deutschland kennen, lasse ich hier einige Andeutungen folgen.**)

Schon in den Jahren 1850—51 beschwerte sich die Handelskammer von Minden über die Ermässigung der Verbandstarife gegenüber den Lokaltarifen: es werde die Macht des Kapitals im Verein mit den vom Staate verliehenen Privilegien dazu missbraucht, die bestehende „natürliche Ordnung“ der Verhältnisse umzustossen. Ein Jahrzehnt später (1861) klagten ebenso die Kaufleute von Cöln über die Rheinische Eisenbahngesellschaft, dass selbige die natürlichen Vortheile aufhebe, welche die Vorsehung den einzelnen Ländern und Städten unabänderlich zudedacht. Der deutsche Handelstag zu Heidelberg (1861) beschloss als erste Resolution, die Tarife seien möglichst nach gleichen Einheitssätzen für den Zentner und die Meile zu bilden. Aber schon im Jahre 1868 sagte der Referent des (vierten) deutschen Handelstages: heute ist in unserer Mitte auch nicht ein Mann mehr, der es auszusprechen wagt, die Differentialtarife müssen beseitigt werden.

Der Bericht der Eisenbahntarif-Reformkommission des Deutschen Reiches vom 13. Dezember 1875 geht so weit, zu sagen, „dem eisenbahnlosen Orte gegenüber ist jeder Eisenbahntarif ein Differentialtarif“, um dann in einer Resolution***) zu erklären, „Differential- und Ausnahmetarife sind zwar zulässig, jedoch der Genehmigung der Aufsichts-

*) *Evid.* 1881 qu. 1830—34.

**) Vgl. namentlich die tüchtige Schrift von Krönig, die Differentialtarife der Eisenbahnen. Berlin 1877.

***) S. 63 No. IX.

behörde zu unterwerfen“. Die Praxis der preussischen Regierung hat diesen Grundsatz längst gehandhabt, obwohl im Eisenbahngesetz von 1838 davon nicht die Rede war.

Der Darsteller dieser Praxis, welcher den engen Zusammenhang der Werthklassifikation mit den Differentialtarifen treffend entwickelt,*) unterscheidet sich für die überwiegende Nützlichkeit der letzteren;**) sie seien jedoch eine zweischneidige Waffe, die in unvorsichtigen Händen viel Unheil anrichten kann, zufolge ihrer Macht, die Gestaltung von Handel und Wandel im guten oder schlimmen Sinne zu beeinflussen. „Diese Erwägungen aber führen mit Nothwendigkeit zur Forderung einer staatlichen Kontrolle über die Differentialtarife.“

Der grosse Unterschied zwischen Deutschland und England liegt in dem bestehenden Verwaltungsrecht beider Länder, welches diese Forderung zu befriedigen hat. In Deutschland ist die Instanz gegeben, in England wird sie erst noch gesucht; zuerst, im Anschlusse an die Tradition des Staatslebens, in dem Parlament und den Reichsgerichten, dann in dem Handelsamt, zuletzt in dem neuen Spezialtribunal, das im Jahre 1873 errichtet wurde.

XIII.

Die Kontrolle des Parlaments und der Reichsgerichte.

1.

Das herkömmliche Verwaltungsrecht beruht darauf, dass, wie wir wissen, das Parlament (thatsächlich die Ausschüsse jedes der beiden Häuser des Parlaments) die Konzession eines Eisenbahnunternehmens stets an eine Reihe von Bedingungen knüpft, welche die Ansprüche des öffentlichen Interesses sicher stellen sollen, und dass die Hintansetzung der parlamentarischen Vorschriften durch die Reichsgerichte — oder durch ein einzelnes derselben — verfolgt wird.

Für das Tarifwesen sind die wesentlichen Vorschriften in der Auflegung der Maxima und der gleichen Behandlung aller Kunden enthalten. Das Tarifrecht fordert also vom Parlament angemessene Maxima und klare Befehle über das, was gleiche Behandlung sei, und fordert von den Gerichtshöfen eine durchgreifende Sicherung dieser Vorschriften. Nun erfüllen aber weder das Parlament noch die Gerichte diese Zumuthungen: weil die gesetzlichen Maxima so unvollkommen sind, dass sie als ein wahres Beispiel der technischen Unzweckmässigkeit parlamentarischer Konzessionen gelten dürfen; weil der Grundsatz der gleichen Behandlung, ohne Rück-

*) Krönig S. 4.

**) S. 111 ff. daselbst.

sicht auf die verwickelten Fragen des Verkehrslebens und seiner Fortschritte, in mechanischer Befolgung des alten Wegerechts immer nur wiederholt, aber niemals dem Leben entsprechend präzisiert wird; weil die üblichen Gerichtshöfe, neben den äusseren Schwierigkeiten ihrer Anrufung im Allgemeinen, keinen Beruf und keine Befähigung dazu besitzen, aus dem Verkehrsleben heraus die alten Rechtssätze der parlamentarischen Konzessionen fortzuentwickeln, da sie nichts anders können und wollen, als die Pflichten der spezifischen Jurisprudenz in der Gesetzesauslegung thun.

Da es vollends ein Widersinn wäre, diese Gerichte mit der Aufgabe zu betrauen, dass sie eine wirksame Kontrolle der nichtstreitigen Tarifsachen ausüben sollen gleich einer Verwaltungsbehörde, angesichts der mehr und mehr hereinbrechenden Erkenntniss, dass der Grundsatz der gleichen Behandlung einer Berichtigung und Ergänzung durch positive Entscheidungen für den täglichen Fortgang des Lebens bedarf; da es auch natürlich ist, dass so weit herab in die Verwaltung des Alltäglichen nicht das Parlament mit seinen Ausschüssen, sondern nur eigene ständige Behörden im Auftrage des Parlaments sich begeben können: so versucht man es mit experimentellen Neubildungen, zuerst in dem Handelsamt, dann in der neuen Kommission von 1873.

Hier ist es nun charakteristisch, dass diesen Neubildungen das Verkehrsinteresse, welches die technische Gebrechlichkeit der alten Institutionen kennt, jedesmal mit froher Erwartung entgegenzukommen pflegt, während die zähe Macht der Tradition, welche in den alten Staatseinrichtungen, in Parlament und Reichsgericht, fortwirkt, die Wirksamkeit des Neuen lähmt, ja seine Fortexistenz in Frage stellt. Aber dennoch sehen wir, weil das neue Verkehrsleben unwiderstehlich seine Forderungen aufdrängt, ein fortschreitendes Bemühen für diese neuen Experimente, — bis dann, wie wir finden werden, die Wünsche der Geschäftsleute den neuesten Versuch mit allen Prärogativen ausstatten wollen, die bisher bei den alten Institutionen lagen, mit den Befugnissen einer höchsten Gerichts- und Verwaltungsinstanz, ja mit den Befugnissen des gesetzgebenden und gesetzrevidirenden Parlamentes selber.

Mit diesen Bemerkungen ist der Fortgang der folgenden Betrachtungen vorgezeichnet.

2.

Es wäre ohne Zweifel das beste, wenn das Parlament im Stande wäre, alle diejenigen Normen des Verhaltens, welche den Eisenbahnunternehmungen zum Schutze der beteiligten Interessen mit öffentlichem Zwange auferlegt werden müssen, durch allgemeine und besondere Gesetze durch-

zuführen, derart, dass irgend eine weitere Instanz überflüssig wäre. Es ist dieses ein Ideal, welches von den herkömmlichen Anschauungen des englischen Staatslebens nicht weit abliegt, da die ergänzenden Organe — nach festländischer Weise — ihm antipathisch, die in analogen Fällen versuchten Handhaben der lokalen Selbstverwaltung unbrauchbar, der Instanzenzug der Gerichte der Sache nicht gewachsen ist. Leider ist dieses Ideal undurchführbar und so würde es sein, wenn das Parlament seine Befugnisse mit einem weit höheren Grade von technischer Qualifikation ausübte, als es herkömmlich geschieht. Es ist doppelt so, da die Befugnisse in äusserst mangelhafter Weise geübt werden.

Will das Parlament die Vollmacht, welche es formell festhält, in einer irgendwie sachlich genügenden Art handhaben, so muss es endlich einmal erklären, was es sich nun — angesichts aller der Erfahrungen und Untersuchungen — unter „gleicher Behandlung“ der Interessenten einer Bahn vorstellt. Es muss prinzipiell Stellung nehmen zu der Frage der Tarifabstufung und muss dem unterdessen entstandenen Wirrwarr der Judikatur und ihrer Präjudizien ein klares Gesetz entgegenhalten. Wenn es, wie wir wissen, einem solchen Gesetze nach der Natur der zu behandelnden Angelegenheit niemals gelingen kann, die einzelnen Fälle des Lebens a priori zu beurtheilen, hierfür vielmehr eine besondere Behörde erforderlich ist, die zwar englischen Traditionen widersprechend, aber nothwendig ist: so bedarf es doch, ehe eine Verwaltungsbehörde in gerechter, d. h. konstanter Praxis von Fall zu Fall eingreifen kann, einer festen Grundanschauung, welche man von dem Parlament zu erwarten hat.

Das Zweite, dem Prinzipie nach genügend deutliche, aber in der Handhabung verkümmerte, ist die Festsetzung der Tarifmaxima. Durch allgemeines Gesetz kann hier manches geschehen; doch dieses sowohl als die Tarifbegrenzung für die einzelne Konzession kann nur durch eine Untersuchung der näheren Umstände geschehen, wie sie von den Ausschüssen des Parlaments regelmässig unterlassen worden ist.

Ueber das Erste ist bereits das Nöthige gesagt; über das Zweite ist noch mit einigen Worten zu reden.

3.

Zunächst ist zu konstatiren, dass die Verwitterung des alten guten Rechts zur Revision der Tarifmaxima ihre weiteren Fortschritte gemacht hat auch im letzten Jahrzehnt.

Hergeleitet aus der alten Wegegesetzgebung, alsdann für die Eisenbahnen auf das unzweifelhafteste in allgemeinen und besonderen Gesetzen bekräftigt, ist es heute dahin gekommen, dass eine dem Sinne des Ge-

setzes gewaltsam, der Entwicklung der Eisenbahnpolitik selbstverständlich erscheinende Deutung mit diesem Rechte aufgeräumt hat.

Ich würde es für einen Fehler jeder Gesetzgebung halten, wenn sie bei der Zulassung eines Eisenbahnunternehmens von Privaten den Vorbehalt einer periodischen Revision der Klauseln vergässe oder gar absichtlich unterliesse. Sie würde dadurch ein Dunkel entstehen lassen über gewisse Grundfragen des Verhältnisses erworbener Rechte von Privaten und unverlierbarer Rechte des Staates. Damit das nicht geschehe, dazu ist eine geordnete Gesetzgebung und eine wissenschaftliche Rechtsgelehrsamkeit da. Hat man es aber aus diesem oder jenem Grunde dennoch verabsäumt, so scheint es mir immer noch zweifelhaft, ob wirklich ein unantastbares Privatrecht des zugelassenen Unternehmens für alle Folgezeit besteht. Es wäre erstens sehr wohl denkbar, dass im öffentlichen Interesse eine Revision Platz griffe, die an dem eigentlichen Hauptpunkte des fraglichen Privatinteresses nichts änderte oder herabminderte, indem sie nämlich den Reingewinn nicht schmälerte; es wäre zweitens aber eine Schmälerung des Reingewinns, wenn dieser etwa eine exorbitante Höhe erreichte, aus der Analogie der sonstigen Gesetzgebung insoweit zulässig, als mit dieser Maassregel die scheinbar entgegengesetzte, prinzipiell gleichartige korrespondirte, dass die Regierung einer nothleidenden Eisenbahngesellschaft die zu niedrigen Maxima ihres Pflichtenheftes entsprechend zu erhöhen pflegte. Dem einseitigen Manne des Privatrechts und der positiven Jurisprudenz erscheint das letztere unbedenklich und ohne Konsequenz für das erstere, während ihm dieses als eine Antastung erworbener Rechte erscheint. Aber die erworbenen Rechte werden nicht bloss von Einzelnen, sondern auch vom Staate erworben d. h. von allen den andern Einzelnen, die hierbei der Staat vertritt: darf also aus Rücksicht auf die veränderten Umstände das erworbene Recht des einen Theils geopfert werden, so darf es auch das erworbene Recht des andern Theils.

Die ganze Frage ist für England indessen nicht diese. Hier hat umgekehrt die Gesetzgebung von jeher den nothwendigen Vorbehalt im positiven Recht geschaffen, und die Schwierigkeiten liegen nicht in dem Rechtstitel, der unzweifelhaft vorhanden ist, sondern in der Dürftigkeit der politischen und moralischen Faktoren zu seiner Durchführung.

Der Vorbehalt, welcher seit dem Jahre 1845 in alle Eisenbahnkonzessionen als stehende Regel (*standing order*) des Parlaments gesetzt worden ist,*) darf heute so gedeutet werden, dass er faktisch todt ist. Die in der Revisionsklausel vorgesehene Parlamentsakte wird jetzt von einem bejahrten Eisenbahnmanne**) als „Bruch des Vertrages bezeichnet, welchen das Parlament

*) Cohn II, 9.

**) *Evid.* Grierson 1881 qu. 12549—558.

mit den Eisenbahngesellschaften geschlossen hat.“ Daran erinnert, dass vielmehr zu dem Vertrage eben ein solcher Vorbehalt gehöre, giebt er die alberne Antwort: er könne sich nicht denken, „das Parlament werde das Vermögen der Eisenbahngesellschaften konfiszieren wollen, selbst wenn es die Vollmacht dazu habe;“ und, in gewohnter Weise von einem Gesinnungsgenossen (Watkin) aus dem Parlamentsausschusse unterstützt, giebt er die Deutung: die Klausel meine, das Parlament werde die Eisenbahngesellschaften veranlassen, den Anforderungen des Publikums in angemessener Weise zu genügen, vorausgesetzt, dass dieses nicht aus freien Stücken geschieht; diese Voraussetzung fehle aber. Doch sein Sekundant, welcher die Ansichten des Eisenbahninteresses in einer wahren Karrikatur darstellt, hat den Muth weiter zu fragen: „Meinen Sie denn, jene Klausel, die vor einer Reihe von Jahren in die Konzessionen gesetzt worden ist, bedeutet überhaupt etwas?“ Die Antwort wagt sich nicht ganz zu der Höhe der Frage hinauf und lautet: „Eine gesetzliche Klausel muss wohl etwas bedeuten, aber ich denke, das Parlament wird die bisher geübte Deutung nicht aufgeben“ (d. h. das Gesetz schlummern lassen). Gewiss nicht, bekräftigen die Herren Watkin und Bolton im Ausschusse, wie sollten dreiprozentige Staatspapiere über Pari stehen, wenn „das Parlament sein Wort bräche!“

Bei einer andern Gelegenheit fragt ein anderer Vertreter der Eisenbahninteressen im Parlament und in unserem Ausschusse*) einen Hauptzeugen aus Liverpool, ob er die Maxima für obsolet halte? Auf die bejahende Antwort wendet er dem Zeugen ein: aber sie sind ein Vertrag zwischen dem Parlament und den Eisenbahngesellschaften, im Vertrauen auf diese Zahlen wurden die Bahnen gebaut.

Wir werden sogleich sehen, wie sehr richtig die Antwort ist: ich glaube nicht, dass die Maxima jemals genauer vom Parlamente erwogen worden sind.

Und wenn selbst die Absicht nicht vorläge, das zu thun, wozu das Parlament das deutliche Recht besitzt, die Maxima zu reduzieren,**) so wäre nach langer Vernachlässigung allein für die Ordnung und Einheitlichkeit der Maxima und ihrer Klassifikation etwas Wesentliches zu leisten.

Vollends ist Manches zu thun selbst bei Verzicht auf jenes klare Recht: denn bei dem häufigen Anlass, welchen die bestehenden Eisenbahngesellschaften haben, das Parlament um neue Befugnisse anzugehen, kann das Parlament einfach sagen: jetzt verlangt ihr etwas von mir und als Bedingung meiner Einwilligung fordere ich die Reform eurer Tarifsätze.***)

*) *Evid.* 1881 Dillwyn qu. 2060—61. Vgl. qu. 2147—48. 2204—05.

**) So verlangt der Vertreter der Kohlengrubenbesitzer von Süd Wales, angesichts einer Dividende von 12 pCt. eine allgemeine Reduktion der Tarifsätze. *Evid.* 1881 qu. 8739—56.

***) Browne *Evid.* 1882 qu. 1167.

Zu diesen längst der Befriedigung harrenden Bedürfnissen gehört das, was der Staat für seinen Haushalt mit gutem Grunde zu fordern hat und was an sich selber nur durch einen sinn tödtenden Formalismus des Gesetzesbuchstabens so lange hat verkümmert werden können. Es sind die Klagen der Kriegsverwaltung, welche, ebenso wie in den parlamentarischen Untersuchungen von 1872 und 1876, so jetzt abermals sich hören lassen.*) Das Gesetz von 1844 hat nach damaligen Verhältnissen niedrige Fahrpreise zu Gunsten des Militärs eingeführt:**) inzwischen sind die allgemein herrschenden Fahrsätze gegen 1844 durch die Eisenbahnverwaltungen um ein bedeutendes herabgesetzt worden, so dass jetzt die Ausnahmesätze des Gesetzes von 1844 höher, nicht niedriger sind als die sonst bezahlten. Einzelne Bahnen haben vor kurzem freiwillig eingelenkt: aber um Alle zu dem zu zwingen, was Vernunft und Gerechtigkeit fordert, dazu bedarf es eines neuen Gesetzes, welches lediglich für 1883 dasjenige thut, was das Gesetz von 1844 für seine Zeit gethan. Es wird bei diesem Anlass daran erinnert, dass vor der Zeit der Eisenbahnen Strassen und Brücken für das Militär frei von Zoll waren, dass Fuhrwerke requirirt werden durften zu Taxen, die weit niedriger waren als die für den Privatverkehr üblichen, dass also auch an diesem Punkt eine alte Kontinuität des Verwaltungsrechts besteht.

Und warum geschieht dennoch nichts? Der Grund ist der gleiche für das Parlament wie für die Eisenbahnmänner: es wird dem Kriegdepartement keine Konzession gemacht, weil das Steuerdepartement die Konzession der Passagiersteuer nicht macht! Sehr richtig antwortet der Beamte der Kriegsverwaltung: wir haben keine Konzession zu machen, wir erheben und erlassen keine Steuern. Wie es aber mit dem guten Rechte jener Steuerkonzession steht, das wissen wir.

Das ist ein Beispiel von den alten ungläublichen Lücken parlamentarischer Kontrolle über die Eisenbahnen. Aber man begreift diesen Zustand, wenn man hört, was für Anschauungen sich im Parlamente und seinen Ausschüssen breit machen, da denn einer dieser Herren, mit Unkenntniss des traditionellen Rechts und mit [einer bodenlosen Staatsansicht, fragt:***) „Können Sie mir wohl sagen, was die Regierung für die Eisenbahngesellschaften gethan hat, um zu verlangen, dass dieselben ihre Truppen wohlfeiler befördern sollen als das Publikum?“

*) Haliburton *Evid.* 1882 qu. 3224—73.

**) Wie sehr man auf dem Festlande schon in den ersten Anfängen die militärische Bedeutung der Eisenbahnen ins Auge fasste, beweisen u. a. die Artikel der Darmstädter Militär-Zeitung von 1840, wiedergegeben in der Schrift des damaligen französischen Gesandten in München, Baron de Bourgoing, *tableau des chemins de fer de l'Allemagne etc.* Paris 1842 p. 63—91.

***) Gooch 1882 *Evid.* qu. 3273.

Werfen wir jetzt aber einen Blick in die Ausschüsse hinein, welche die Konzessionen für die einzelnen Bahnunternehmungen im Namen des Parlaments vorbereiten.

4.

Man hat von dem Verfahren, durch welches die Maxima festgestellt werden, öfters geredet, als ob eine grosse Untersuchung und Erörterung jedesmal stattfände, bei welcher alle beteiligten Interessen sich geltend machen. Es ist begreiflich, dass gerade die offizielle Fiktion des Parlaments einen Nimbus derart um diese Ausschüsse verbreitet, welcher so etwas erwarten lässt. In Wirklichkeit hat fast niemals, ausser in einigen seltenen Fällen, eine solche Untersuchung Platz gegriffen;*) in erster Reihe übt hier vielmehr die mechanische Routine ihren Einfluss, vermöge deren die Anwälte der Eisenbahnunternehmungen vor den Ausschüssen (*parliamentary agents*) die Bill entwerfen, in wörtlicher Anlehnung an die hergebrachten Formularien. Wie es im Grossen durch dieses mechanische Kopiren gekommen ist, dass die Klauseln für die ältesten Eisenbahnunternehmungen einfach nach dem Muster der alten *Canal-Acts* entworfen wurden, ohne Rücksicht auf die besondern Umstände des neuen Verkehrsmittels; dass damit auch die Güterklassifikation sich mechanisch fortpflanzte:**) so ist es in den Einzelheiten geschehen. Das einzige ständige Element, welches innerhalb der Parlamentsausschüsse dem ständigen Element ausserhalb, nämlich den Anwälten, gegenübersteht, scheint seit vielen Jahren bis auf den heutigen Tag Lord Redesdale zu sein, der diesen Dingen eine grössere Aufmerksamkeit, Uebung und Sachkunde widmet als es bei der sonstigen schwankenden Zusammensetzung parlamentarischer Ausschüsse möglich ist.***) Indessen diese halbständige Wirksamkeit reicht nicht aus, um das zu leisten, was nur von einer wirklichen ständigen Behörde geleistet werden könnte und anderswo geleistet wird. Die Art, wie die *Private Acts* zu Stande kommen, schliesst fortdauernd die grössten Versehen nicht aus. Ein Jurist erwähnt, er sei sehr erstaunt gewesen,†) dass im vorigen Jahre eine Klausel durchgegangen wäre, welche im vorletzten Jahre unter demselben Vorsitzenden verworfen worden war, und erklärt diese Anomalie bloss daraus, dass in dem einen Jahre Interessenten auftraten, welche die Aufmerksamkeit darauf lenkten, im folgenden Jahre aber nicht.

*) *Evid. Forbes* 1882 qu. 2371—76.

**) *Evid. Grierson* 1881 qu. 12272. 12517.

***) Aus diesem Grunde wird selbst die Abfassung von Ausschussberichten über parlamentarische Untersuchungen einem Ministerium zugemuthet, so bekanntlich im J. 1872 der Bericht über die Verschmelzungen. Vgl. *Evid.* 1881 qu. 16724—26.

†) *Evid. Littler* 1882 qu. 3917.

Die Versicherung Grierson's kann uns daher nicht beruhigen, das Publikum brauche keinen Vertreter vor den Ausschüssen; diese sorgten selber ängstlich genug für die Interessen desselben.*) Ist es doch ebenfalls ein Eisenbahnmann, welcher das oben angeführte wegwerfende Urtheil über dieses Verfahren fällt; und setzt es doch abermals ein dritter dieser Zeugen als selbstverständlich voraus, dass die Interessenten erscheinen, um bei der Zulassung einer neuen Verschmelzung für die verlorene Konkurrenz eine Entschädigung durchzusetzen in reduzierten Maximis;**) bei welchem Anlass sogleich hervorgehoben wird, dass in der Verschmelzungs-Bill der Bahn des Zeugen, der *London and North Western* mit der *Lancashire and Yorkshire* im Jahre 1873, kein Wort von einer solchen Reduktion gesagt war.

Nun ist aber das Auftreten vor dem Parlament so kostbar, zumal wenn man eine Eisenbahngesellschaft bekämpfen will, dass es schwerlich Private oder Vereinigungen von solchen wagen: ausnahmsweise geschieht es einmal, aber im Ganzen geht es weit über die Mittel der Leute hinaus.**) Obenein stehen formelle Hindernisse im Wege. So suppeditirt der Vorsitzende des Untersuchungsausschusses u. a., es sollten doch kaufmännische Vereine sich an das Parlament wenden dürfen, um ihre Klagen wegen der Tarifsätze anzubringen, wenn die betreffende Eisenbahngesellschaft neue Vollmachten nachsucht. Es wird aber von einem in diesen Dingen erfahrenen Juristen darauf hingewiesen, dass nach den Vorschriften des Unterhauses dieses nicht zulässig wäre: damit jene Geschäftsleute einen *locus standi* vor dem Parlament haben, muss in der neuen Bill etwas enthalten sein, das ihr Interesse verletzt, wogegen die Beschwerde über den Inhalt der früher erlassenen Konzessionen dazu nicht berechtigt.†)

Wenn irgendwo, so gilt es an diesem Punkte, was Farrer sagt auf die Frage: hat das Publikum nicht soviel Gewalt über die Eisenbahnen als die Eisenbahnen über das Publikum? Nein, lautet die Antwort: eine Eisenbahngesellschaft ist eine kompakte Organisation, während das Publikum schwach und zersplittert ist.††)

Liegt demnach die ganze juristische Arbeit an diesen Konzessionen in den Händen der Eisenbahn-Anwälte, welche sich meist nicht mal auf dem üblichen Niveau der englischen Rechtsgelahrtheit befinden: so ist es freilich verständlich, warum jene endlosen Wirrnisse der „*Terminals*“ entstehen und weiter wuchern konnten. Jetzt erklärt ein hervorragender

*) *Evid.* 1881 qu. 13827—32.

**) *Evid.* Findlay 1881 qu. 15437—40. Vgl. 15500—03.

***) *Evid.* 1881 qu. 2596. 2653. 2957. 5311—14. 5339—52.

†) *Evid.* Browne 1882 qu. 1189.

††) *Evid.* 1881 qu. 16527.

juristischer Praktiker*): die ganze Frage steckt in einem juristischen Sumpf**), aus dem einfachen Grunde, weil der Uebergang der Eisenbahngesellschaften von Strasseneigenthümern zu Frachtführern nicht mit ausreichender Sorgfalt vor den Parlamentsausschüssen überwacht worden sei. Und da derselbe Mann in einem Zusammenhange, welchen wir noch kennen lernen werden, den Stolz des Juristen gegenüber dem Laienthum zur selben Stunde herausgekehrt, wird er von dem verhörenden Ausschuss sehr passender Weise an die Gebrechlichkeit dieser Juristerei erinnert.

So ist es denn möglich, dass in solchen nicht zahlreichen Fällen, wo die Maxima die Eisenbahngesellschaften geniren, diese dadurch eludirt werden, dass die Eisenbahnverwaltung erklärt, sie höre auf „ein gemeiner Frachtführer“ (*common carrier*) zu sein für diesen bestimmten Verkehr und Gegenstand. Das geschieht heutzutage noch, nachdem bereits der Bericht der königlichen Untersuchungs-Kommission vom Jahre 1867 verlangt hat, dieser Rechtszustand müsse durch eine allgemeine gesetzliche Verpflichtung beseitigt werden.***)

Der Traum aber, diesen Beschwerden abzuhelpen durch die „Trennung von Fahr- und Frachtverkehr“, welchen ich früher an seinem Orte beleuchtet †), wird in der neuen Untersuchung fast in den gleichen Worten zurückgewiesen wie ich es damals gethan. Die Deutschen haben damit einen Fortschritt gemacht, meint Forbes ††), von der Art wie wir fortschreiten würden, wenn wir mit unseren Staatseinrichtungen zur angelsächsischen Periode zurückgehen wollten: die Eisenbahngesellschaften sind zurückgegangen †††) von der Eigenschaft als Frachtführer zu der Eigenschaft blosser Wegegelderheber, während wir in England sehr bald erkannt haben, dieselben müssen, wenn anders das Publikum ökonomisch und zweckmässig bedient sein soll, Frachtführer werden, was sie anfangs nicht waren.*†)

Feststeht nach alledem, dass hier ein Grundsatz der Kontrolle von altersher zu Recht besteht, welcher gegenüber den wachsenden Ansprüchen des heutigen Verkehrs immer unzulänglicher gehandhabt worden ist. Es ist nach beiden Seiten hin falsch, wenn man einen prinzipiellen Gegen-

*) Pember Q. C. 1882. *Evid.* qu. 1555. 1562—66. Vgl. 1881 qu. 16203.

**) *a legal muddle.*

***) *Evid.* 1881 qu. 2993—309. 3745. Beispiele der alten Klauseln in den Kanal- und Eisenbahnkonzessionen *Appendix* 1881 p. 230—31. Vgl. *Evid.* 1882 qu. 489.

†) II., 47 ff. und besonders „Streitfragen der Eisenbahnpolitik“. Berlin 1874.

††) *Evid.* 1882 qu. 2420.

†††) nämlich im Traume der fraglichen Reformprojekte; Forbes redet so, als ob das wirklich geschehen sei.

*†) Neuer Fortschritt der Zentralisation: seit Mitte der siebziger Jahre ist das Geschäft der Sackleibe für den Korntransport von besonderen Sackleibunternehmern auf die Eisenbahngesellschaften übergegangen. *Evid.* Scott 1881 qu. 15276—77.

satz der Tarifkontrolle in Preussen*) zu der englischen begründen will, etwa mit der Behauptung, in Preussen sei dieselbe durch die Staatssubvention veranlasst. In Preussen ist sie das nicht, und in England besteht sie eben so gut wie in Preussen. Der Unterschied beruht auf der Handhabung. Und darauf haben sich auch die Reformbedürfnisse in England zu richten. Der Engländer selber, welcher gar nicht so staatsflüchtige Wirthschaftspolitik treibt, wie öfters gesagt wird, — vorausgesetzt, dass er der Staatshilfe bedarf, — der Engländer weiss das sehr gut. Der Gedanke kehrt unerschütterlich wieder: wo die Konkurrenz des freien Verkehrs fehlt, in ihr also der übliche Schutz nicht gegeben ist, da muss der Staat eingreifen.**)

Es liegt aber nahe, dass die Geschäftsleute an dieser parlamentarischen Manier der Regulirung verzweifeln und die Maxima lieber fahren lassen wollen für ein geeignetes Tribunal, welches die Tarife im Einzelnen festsetzt.***)

5.

Wenn nun die öffentlichen Vorschriften des Parlaments für die Tarifgestaltung der Eisenbahnunternehmungen durchaus mangelhaft, wenn der entscheidende Grundsatz derselben, der von der grössten Tragweite für die Interessen des Landes ist, bei der Gesetzgebung wie bei den herrschenden Ansichten im Unklaren liegt, wenn von den Gerichten die Zumuthung, an Stelle der Gesetzgebung und der täglich eingreifenden Verwaltung öffentliche Pflichten dieser Art zu erfüllen, mit Recht zurückgewiesen werden durfte, so bleibt doch ein gewisser Spielraum übrig, auf welchem nach alledem die Gerichtshöfe eine wohlthätige Wirksamkeit zu üben berufen wären.

Die erste Instanz des Rechtsschutzes, soweit keine besondere Verfügung vom Parlament für eigenthümliche Gebiete des Eisenbahnrechts getroffen werden, ist die allgemein geltende. Es sind die Kreisgerichte (*county courts*) mit einer Kompetenz bis zu 50 £ aufwärts.†) Sie entscheiden bis zu einem Betrage von 5 £ aufwärts als endgiltige Instanz; für höhere Beträge findet ein Recurs wegen der Rechtsfrage (nicht wegen der Thatfrage) an das Reichsgericht statt, wenn ein Oberrichter sie durch Zulassungsdekret gestattet. Für prinzipiell wichtige Rechtsfragen bleibt durch *writ of certiorari* die Abberufung der Sache an eines der Reichsgerichte vorbehalten.

*) *Evid.* 1881 Findlay qu. 14491—92.

**) *Evid.* 1881, Gilbey, *chairman of the Council of the National Chamber of Trade*, qu. 7565.

***) *Evid.* Grotrian, Hull, 1881 qu. 9731—32.

†) Gneist, *Engl. Verwaltungsrecht* 1867 § 120. S. 1228.

Es liegt hiernach auf der Hand, dass meistens die Prozesse gegen Eisenbahngesellschaften sich über diese Instanz hinauf zu den Reichsgerichten erheben, schon wegen der selten so beschränkten Summe des Streitobjekts. Die alten Gerichtshöfe des gemeinen Rechts mit theilweise konkurrierender Kompetenz*), neuerdings durch die Reform der Gerichtsverfassung zu einem „hohen Gerichtshofe“ (*High Court of Judicature*) verwandelt, über sich einen Appellhof (*Court of Appeal*) und als Schlussstein die herkömmliche höchste Instanz in dem Oberhause — sie bilden die Tribunale, an welche sich die erheblicheren Klagen gegen Eisenbahngesellschaften zu wenden haben.

In diese ordentlichen Kompetenzverhältnisse war nun durch die *Traffic Act* von 1854 eine Sonderbestimmung geführt worden, welche als erste Instanz ausschliesslich das eine der Reichsgerichte, die *Court of Common Pleas*, für solche Rechtsfälle einsetzte, die unter die Bestimmungen dieses Gesetzes fielen: also für die Fragen der gleichen Behandlung und der Gewährung angemessener Beförderung durch die Eisenbahnverwaltungen. Da die Judikatur der *Common Pleas* (nach einem neueren Zeugnisse) förmlich darauf berechnet schien, die Prozesse unmöglich zu machen, so setzte man an deren Stelle im Jahre 1873 das neue Eisenbahntribunal, welches gleichzeitig bestimmt war, manchen anderen Bedürfnissen abzuhelfen. Wegen der hervorragenden Bedeutung dieses Tribunals, als der wesentlichsten neuen Erscheinung in der englischen Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre, werden wir dieses nicht nur überhaupt näher zu betrachten haben, sondern im Zusammenhange damit auch die fortdauernden Gebrechen der englischen Rechtspflege in dem uns beschäftigenden Gebiete ins Auge fassen.

Um nicht das zu zerreißen, was sachlich und praktisch verbunden ist, wollen wir daher die ganze Seite des Rechtsschutzes zusammen mit dem Eisenbahntribunal erörtern.

XIV.

Die Kontrolle des Handelsamts.

Wir wissen, dass mit Gerichtshöfen allein, selbst wenn ihnen eine ganz andere, weit vollkommene Gesetzgebung zu Hülfe käme als es thatsächlich in England der Fall ist, die öffentliche Aufgabe des Staates für die Eisenbahnen nicht zu erfüllen ist. Wir wissen ferner, dass die grosse Unzweckmässigkeit des Parlaments als der konzessionirenden Behörde vollends die Nothwendigkeit von Verwaltungsbefugnissen aufdrängt, die einer ständigen Behörde der Regierung übertragen sind.

*) Gneist, § 119.

Doch schon die Geschichte der englischen Eisenbahnpolitik hat uns in den Erlebnissen eines vollen Menschenalters, in wechselnden Versuchen und Enttäuschungen, den endlosen Widerspruch vergegenwärtigt, der darauf beruht, dass die nothwendige politische Macht bei dem Parlamente ruht, während die nothwendige technische Befähigung, die ihm naturgemäss fehlt, in neuen Behörden gesucht wird, die leider wirkungslos bleiben, weil sie gegenüber dem fortdauernden alten Verhältnisse des Parlaments zur Verwaltung ohnmächtig sind und durch die neuen Einflüsse der Eisenbahnmächte im Parlament vollends zur Ohnmacht verurtheilt werden.

Neben den ängstlich und dürftig gehandhabten Befugnissen zur Kontrolle der Betriebssicherheit der Bahnen, hat das Handelsamt die anderen bescheidenen Vollmachten, welche sich auf den Schutz des Publikums gegen Gesetzesverletzung beziehen, thatsächlich einschlämmern lassen. Von einem selbstständigen administrativen Vorgehen dieser Behörde gegen die Eisenbahn-Gesellschaften hat nach englischer Weise ohnehin niemals die Rede sein können; es konnte immer bloss die Anregung eines Prozesses durch das Handelsamt gemeint sein; ebenso wie die Mitwirkung bei den Konzessionen höchstens einen technischen Beirath für die allein entscheidenden Ausschüsse des Parlaments bedeuten konnte.

Farrer beruft sich in dem neuen Verhör*) auf den Parlamentsbericht vom Jahre 1872 dafür, dass das Handelsamt ausser Stande gewesen, die ihm durch Gesetz von 1844 ertheilte Vollmacht auszuführen, nämlich über die Beachtung des Gesetzes aus dem Standpunkte des öffentlichen Interesses zu wachen. Es sei sehr schwer, die richtige Linie zwischen öffentlichem und privatem Interesse zu ziehen; wollte aber die Regierung jeden Streit zwischen einem Geschäftsmann und einer Eisenbahngesellschaft aufnehmen, so würde sie grosse Kosten haben, würde die Streitsucht herausfordern und sich selber in eine schiefe Stellung bringen. Dabei scheint die Tragweite des Gesetzes noch durch unrichtige Interpretation eingeschränkt zu werden. Sect. 17 (1844) sagt, dass auf Veranlassung des Handelsamts der Kronanwalt vorgehen soll gegen eine Eisenbahngesellschaft, „falls eine der Bestimmungen der verschiedenen Gesetze verletzt ist, welche eine Eisenbahngesellschaft reguliren, oder eine Bestimmung dieses Gesetzes oder irgend eines allgemeinen Gesetzes über die Eisenbahnen.“ Nun interpretirt ein Jurist, welcher mehrere bekannte Werke über Eisenbahnrecht veröffentlicht hat und neuerdings acht Jahre Sekretär des Eisenbahntribunals gewesen ist,**) unter den „verschiedenen Gesetzen“ dürfe man bloss die allgemeinen Gesetze, nicht die besonderen

*) *Evid.* 1881 qu. 16447.

***) *Evid.* 1882 Browne qu. 1174.

Gesetze (*private acts*) verstehen. Wenn hier allerdings wieder ein Beispiel des den Sinn verdunkelnden Schwulstes der Gesetzessprache vorliegt, so muss man doch dem Wortlaute Zwang anthun, um dieser Interpretation zuzustimmen. Denn wozu ist erstens gesagt „*provisions of the several acts of parliament regulating any railway company*“ — und dann hinzugefügt „*or the provisions of this or of any general act relating to railways?*“ Augenscheinlich ist zuerst gemeint die Regulirung durch die speziellen *acts of parliament*, welche jedem einzelnen Bahnunternehmen die Zulassung gewähren. Auch spricht dafür, dass die erste *general act*, welche „zur Regulirung“ der Eisenbahnen erlassen ist, nämlich das Gesetz von 1840 (*sect. 11, 3 and 4 Vict.*) gleichlautend wie das Gesetz von 1844 denselben Passus enthält, und dass diesem Gesetze wiederum nur ein einziges Gesetz vorangegangen ist, das Bestimmungen für Eisenbahngesellschaften enthält, nämlich das Gesetz von 1838 wegen Beförderung der Briefsäcke.

Doch die Kontroverse ist unfruchtbar. Derselbe Jurist hat in der Hauptsache recht, wenn er meint*) (nicht ohne Ironie), die Vorschrift sei ein todter Buchstabe geblieben, weil das Handelsamt, sowie der in Bewegung zu setzende Kronanwalt, zu viel anderes zu thun haben.

Nun liegt ein merkwürdiger Fall vor, gleichsam zum Beweise, dass im Handelsamt auch mal guter Wille zum Einschreiten vorhanden sein kann, dass es aber nicht an dem Handelsamt allein liegt, wenn nichts gethan wird und daher auch sein guter Wille nichts helfen kann. Bezeichnenderweise ist es eine Petition vom Oktober 1873, bei welcher der Bruder Farrer's die Führerschaft übernommen.**) Die Petition trägt im Uebrigen höchst ansehnliche Unterschriften, an ihrer Spitze den Namen des Prinzen von Wales als Chef von *Wellington College*, des Kadettenhauses in der Nähe von London, welches gleich zahlreichen anderen Nachbarn eine kurze Verbindungslinie fordert, zu der die *South Eastern* und *South Western* verpflichtet seien, und in deren Ermangelung ein grosser Umweg gemacht werden müsse. Der *Solicitor general* giebt dem Handelsamt das Gutachten ab, es bestehe keine Verpflichtung für die Bahngesellschaften, die verlangte Verbindung herzustellen, da die Vorschriften der Gesetze von 1873 und 1854 wegen angemessener Beförderung sich bloss auf vorhandene, nicht auf erst zu bauende Linien beziehen. Dagegen reichen die Petenten ein Rechtsgutachten ein, welches betont, die *South Eastern* habe bereits zur Eröffnung des *Wellington College* (der die Königin beiwobute) die Zweiglinie gebaut, die jetzt verlangt werde, danach aber dieselbe wieder beseitigt. Jetzt wendet sich das Handelsamt an das

*) *Evid.* qu. 1177.

**) Eine lange Reihe von Aktenstücken im *Appendix* 1881 p. 321—342.

Schatzamt mit dem Ersuchen, seinen Anwalt mit der Verfolgung der Sache zu beauftragen. Als das Schatzamt ablehnend antwortet, macht das Handelsamt das Schatzamt darauf aufmerksam, wie der Standpunkt des Schatzamts das eben erlassene Eisenbahngesetz in seinem sechsten Abschnitte brachlege. Inzwischen ist bald ein Jahr vergangen. Das Schatzamt beharrt bei seiner Ansicht, dass kein Fall zum Einschreiten vorliegt. Darauf schreibt der Führer der Petition an das Handelsamt, nach dem Gesetze von 1873 dürfe jede Person, welche durch das Handelsamt bezeichnet werde, bei dem Tribunal klagen, und wenn das vom Gesetze vorgeschriebene Staatsdepartement in solchem Falle das Vorgehen ablehne, so spiele es den Eisenbahngesellschaften in die Hände. Jetzt schreibt das Handelsamt zum dritten Male an das Schatzamt, mit Abschrift dieser Eingabe: es bemerkt dazu, das Handelsamt besitze kein Geld zur Prozessführung (natürlich hat es deshalb sich an's Schatzamt wenden müssen) ausser durch das Schatzamt; sollte aber die Regierung ihren Beistand vor enthalten, so würde das neue Gesetz zum grossen Theile todt gemacht werden. Hierauf antwortet das Schatzamt gar nicht mehr. Die Petenten hatten sich früher zu 50 £, haben sich jetzt zu 75 £ Kostengarantie erboten: das Handelsamt antwortet, das würde nicht genug sein und die Interessenten sollten selber klagen. Den Schluss bildet ein Brief des Petenten W. J. Farrer (der die ganze Verhandlung mit dem Handelsamt führt) vom Juni 1875, wo er seiner getäuschten Hoffnung und Entrüstung Ausdruck verleiht.

Gleichsam zur Einweihung des neuen Gesetzes von 1873 in den Erwartungen, welche dasselbe auf das Handelsamt noch setzen durfte, hat dieser Fall gedient: als Probe auf die Vollmachten, welche diese Behörde auszuüben die Macht hat, selbst dann, wenn der Bruder des leitenden Mannes im Handelsamt, obenein der Prinz von Wales, der Herzog von Wellington u. s. w. im Namen des verletzten öffentlichen Interesses klagen. Die Probe ist gründlich negativ ausgefallen. Auch andere Fälle bestätigen das.*)

Gegenüber den neuen Velleitäten bei der Untersuchung von 1881 darf ein Mann, welcher das Handelsamt seit einem halben Jahrhundert kennt, mit Recht sagen: die Geschäftsleute, welche klagen wollen, werden durch eine Vermittelung des Handelsamts, behufs Veranstaltung einer öffentlichen Klage, in unnützer Weise aufgehalten.**)

Auch stimmt dazu das Lob, welches die Eisenbahnmäner dem Handelsamte spenden: dieses führe die Geschäfte in einer sehr vernünftigen und angemessenen Weise, eigne sich daher mehr als eine andere Behörde zur

*) *Evid.* 1881 qu. 3284—86, 3596—98.

**) *Evid. Baxter* 1881 qu. 9383. 9433—34.

Kontrolle des Tarifwesens u. s. w.*); oder noch besser: wir schenken jetzt dem Handelsamt Vertrauen; dasselbe würde aber zerstört, wenn es neue Vollmachten zur Tarifkontrolle erhielte.**)

Wie diese Befugnisse zur Kontrolle bestehender Verpflichtungen der Eisenbahngesellschaften, so sind auch die Hilfsdienste des Handelsamts für die Vorbereitung neuer Konzessionen auf ein Geringes beschränkt, obwohl vor Zeiten bekanntlich aus der Natur der Sache heraus Anläufe in dieser Richtung genommen worden sind. Regelmässig findet jetzt eine Prüfung der Gesuche im Handelsamt überhaupt nicht statt.***) Ausserordentlicher Weise verlangen Ausschüsse der Lords (nicht der *Commons*) gemäss einem Geschäftsgrundsatz des Oberhauses einen Bericht bei Gesuchen um Erhöhung der *Maxima*; an das Haus der Gemeinen wird bloss über Sicherheitsmaassregeln berichtet. Schon der Parlamentsbericht von 1872 erinnerte an die Leidensgeschichte unter Earl Dalhousie, da die Berichte des Handelsamts, kurze Zeit regelmässig erstattet, als Makulatur behandelt wurden, weil „das Handelsamt keinen *locus standi* vor dem Parlamentsausschuss hat.“ Selbst abgesehen von dieser staatsrechtlichen Sachlage, hält Farrer auch von den jetzt noch, ausnahmsweise, erstatteten Berichten des Handelsamts nicht viel, weil man zur Erstattung solcher Berichte die lokalen Umstände kennen müsse, dem Handelsamte hiefür aber die Vollmachten fehlen zur Vorforderung von Zeugen u. dgl. Der Schutz des Publikums liege bei dem Vorsitzenden der Parlamentsausschüsse und in dem persönlichen Auftreten der Parteien vor denselben.

Wenn wir jetzt mit einiger Hoffnung uns endlich zu dem neuesten (aber gewiss nicht dem letzten) Versuche wenden, so ermuthigt uns dabei wenigstens die Illusion der Neuheit des Experiments.

*) *Evid.* 1881 Grierson qu. 12545—48.

**) *Evid.* 1882 Walker, *General manager North British*, qu. 522.

***) *Evid.* Farrer 1881 qu. 16538—50.

Ein englisches Gutachten über amerikanische Eisenbahntarife.

Der Verkehr zwischen den grossen östlichen Hafenplätzen der Vereinigten Staaten von Amerika: New-York, Boston, Philadelphia und Baltimore einerseits und den Handelsstädten im Innern und im Westen, wie Chicago, Cincinnati, Milwaukee, St. Louis u. A. andererseits, wird hauptsächlich durch vier Eisenbahngesellschaften in den Vereinigten Staaten und eine Gesellschaft, deren Linien Canada durchziehen (die Grand Trunk Line of Canada), vermittelt. Diese Gesellschaften haben sich seit Jahren abwechselnd die heftigste Konkurrenz gemacht und wieder mit einander vertragen. Ein erbitterter Eisenbahnkrieg, welcher Mitte des Jahres 1881 zwischen den vier Eisenbahnen der Vereinigten Staaten, den sog. Trunk-Lines, d. h. der

New-York Central and Hudson River Railroad Company,
New-York Lake Erie and Western Railroad Company,
Pennsylvania Railroad Company und
Baltimore and Ohio Railroad Company,

ausbrach, wurde nach siebenmonatlicher Dauer erst Anfangs des Jahres 1882 durch einen Friedensschluss beendet. Die Verständigung zwischen den Eisenbahnen ist bisher regelmässig dadurch erschwert worden, dass sich die Konkurrenz zwischen ihnen mit der Konkurrenz der vier oben gedachten Hafenplätze komplizierte. Die Entfernungen der Binnenhandelsstädte nach den Häfen sind verschiedene, Baltimore und Philadelphia liegen denselben näher als New-York und Boston. So oft es sich nun darum handelt, die Grundsätze ausfindig zu machen, nach welchen die Frachten für die Hauptverkehre bemessen werden sollen, verlangen die entfernteren Häfen von den Eisenbahnen, dass diese auf die Entfernung keine Rücksicht nehmen, sondern gleiche Gesamtfachtsätze für alle vier Häfen aufstellen. Umgekehrt wollen die näher belegenen Häfen die Vortheile ihrer näheren Lage nicht preisgeben, und ihre Forderung geht dahin, dass der Gesamtfachtsatz nach ihnen hin niedriger sei, als der nach den weiter entfernten Häfen. Die Festsetzung der Tarife in den verschiedenen Relationen erfolgt schon seit längerer Zeit in der Weise, dass

für die einzelnen Güterklassen ein fester Frachtsatz für die Strecke von Chicago nach den östlichen Häfen angenommen, und dieser Frachtsatz, je nachdem die übrigen Binnenplätze den Häfen näher oder entfernter liegen als Chicago, entsprechend ermässigt oder erhöht wird. Um also eine Verständigung für alle Relationen herbeizuführen, bedarf es nur einer Vereinbarung über die Tarife (der verschiedenen Klassen) von Chicago ab. Es betragen die Entfernungen auf dem nächsten Schienenwege

Chicago-Boston	1 009	englische Meilen,
Chicago-New-York . . .	900	" "
Chicago-Philadelphia . .	823	" "
Chicago-Baltimore . . .	802	" "

Bei dem Friedensschlusse Anfang 1882 hatten sich die vier Eisenbahnen dahin verständigt, die Tarife von Chicago nach New-York als Normaltarife zu betrachten, die nach Boston aber denselben gleichzustellen, hingegen nach Philadelphia für je 100 Pfund 2 Cents, nach Baltimore 3 Cents weniger zu berechnen. Gleichzeitig war beschlossen, ein sachverständiges, thunlichst unparteiisches Gutachten darüber zu erheben, ob diese Tarifstellung als eine billige und angemessene zu erachten sei. Drei hervorragende englische Eisenbahnleute, die Herren Allen G. Thurman, E. B. Washburne und Thomas M. Cooley, wurden ersucht, dieses Gutachten zu erstatten und zu diesem Zwecke nach den Vereinigten Staaten zu reisen, um sich an Ort und Stelle über die Sachlage und die herrschenden Anschauungen zu unterrichten. Sie nahmen den Auftrag an, erschienen am 13. Februar 1882 in New-York und veranstalteten nunmehr eine eingehende Untersuchung, indem sie alle Interessenten um Material angingen, dieselben vernahmen und nach den hauptsächlichsten Städten reisten, um auch alle verschiedenen Verkehrseinrichtungen persönlich in Augenschein zu nehmen. Der Bericht, welchen sie an ihre Auftraggeber erstatteten, trägt das Datum des 20. Juli 1882. Derselbe wurde von ihnen demnächst auch der englischen Staatsregierung unterbreitet und von dieser beiden Häusern des Parlaments vorgelegt; er trägt die Ueberschrift:

Report of Messrs. Thurman, Washburne and Cooley, constituting an advisory commission on differential rates by railroads between the West and the Seaboard.

Einige Ausführungen dieses Berichtes englischer Eisenbahnfachleute über amerikanische Eisenbahnzustände werden auch für unsere Leser von Interesse sein.

Geht man von der Thatsache aus, so heisst es daselbst, dass die gegenwärtige Regelung der Tarife eine willkürliche und von den betreffenden Eisenbahngesellschaften lediglich zu dem Zwecke vorgenommen ist, um nach den

langen Kämpfen einen Friedensschluss herbeiführen zu können, so fragt es sich doch andererseits, ob sich überhaupt bestimmte Grundsätze allgemeiner Natur ausfindig machen lassen, nach welchen diese Tarife festgestellt werden können. Drei solcher Grundsätze wurden von den verschiedenen Interessenten vorgeschlagen: den Grundsatz, die Tarife nach der Entfernung, nach den wirklichen Kosten der Beförderung und nach Maassgabe der Konkurrenzverhältnisse zu bemessen. Von den Sachverständigen wird ein jeder dieser Grundsätze geprüft.

Die Entfernung kann nicht die alleinige Grundlage für Bemessung der Frachtsätze bilden, wenn man auch zugeben mag, dass dieselbe mitbestimmend sein muss. Eine genaue, rechnermässige Feststellung des Einflusses der Entfernung auf die Beförderungskosten ist nicht möglich. Ebenso wenig erscheint es angängig, die Tarife lediglich nach den Beförderungskosten der Bahnen zu berechnen, schon aus dem Grunde — worüber sich die Sachverständigen mit grosser Ausführlichkeit auslassen — weil es ganz unmöglich ist, die durchschnittlichen Selbstkosten für eine bestimmte Art von Transporten mit einer auch nur annähernden Genauigkeit zu berechnen. Läge aber auch diese Möglichkeit vor, so würden es den Eisenbahnen ihre eigenen Interessen verbieten, streng nach diesem Prinzip, ohne Beachtung anderer, für die Bemessung der Tarife maassgebender Gesichtspunkte, zu verfahren, und keine Aufsichtsgewalt würde die Bahnen zwingen können, gegen ihr eigenes Interesse und oft im Widerspruch mit den Interessen der Bevölkerung Tarife festzusetzen, welche lediglich auf den Selbstkosten fussend im Uebrigen den Verkehrsverhältnissen in keiner Weise angepasst wären.

Es fragt sich also, ob nicht das Prinzip der Konkurrenz, unter Mitberücksichtigung der Entfernung und der Beförderungskosten nach Lage der Sache das allein richtige ist. Die Sachverständigen bedauern, auch diese Frage nach den Wahrnehmungen, welche sie über den Konkurrenzbetrieb in den Vereinigten Staaten gemacht haben, nicht bejahen zu können. Es hat dort von Zeit zu Zeit ein Konkurrenzbetrieb stattgefunden, welcher, wenn überhaupt, dann jedenfalls nur wenigen Personen Nutzen gebracht, im Allgemeinen aber durch die Ungleichheiten und Unordnungen, die mit demselben verbunden waren, den gesammten Handel und Verkehr in hohem Grade geschädigt hat. Solche Zustände ergeben sich, wenn die Eisenbahnen oder ihre Agenten als einziges Ziel im Auge behalten, dem Konkurrenten möglichst viele Transporte zu entziehen und ihren Linien zuzuführen, um jeden Preis, einerlei, ob sie dabei gewinnen oder verlieren. In solchen Zeiten verschwindet jede Möglichkeit, die Frachtkosten auch nur von einem Tage zum anderen zu berechnen, und die Preise für alle mit der Eisenbahn zu befördernden Artikel unterliegen un-

berechenbaren Schwankungen. Die Agenten der Bahnen machen mit den Transportnehmern jeden Tag, ja jede Stunde andere — meistens geheim gehaltene — Bedingungen aus, lediglich zu dem Zweck, um den Agenten einer anderen Bahn einen Transport abzujagen. Die Frachten werden niedrig, aber Niemand weiss, wer eigentlich den Vortheil davon hat, und die Erträge der Bahnen verschwinden vollständig. Im Allgemeinen ist Konkurrenz die Seele des Handels, aber eine solche Konkurrenz ist sein Ruin. Am besten stehen sich bei derselben die bankerotten Bahnen, welche überhaupt nichts mehr zu verlieren haben.

Der Zweck der Konkurrenz geht dahin, Ungleichheiten herbeizuführen. Das Interesse des Verkehrs geht aber auf mässig hohe und möglichst gleichmässige Tarife. Die Eisenbahnen sollten niemals vergessen, dass die Beförderung von Personen und Gütern keine ausschliesslich private Thätigkeit ist, dass die zahlreichen Privilegien, welche der Staat ihnen gewährt hat, ihnen eine halb öffentliche Stellung geben, welche ihnen auch Pflichten gegen die Allgemeinheit auferlegt. Diesen Pflichten widerspricht es geradezu, wenn — als eine nothwendige Folge der Konkurrenz — zur Ausgleichung der übermässig niedrigen Frachten auf Konkurrenzrouten diejenigen Strecken, für welche keine Konkurrenz vorhanden ist, mit unverhältnissmässig hohen Frachten belastet werden. Keiner Oertlichkeit kann es erwünscht sein, wenn der Verkehr mit ihren nächsten Nachbarn lediglich aus dem Grunde erschwert und belastet wird, weil die Eisenbahnen in entfernteren Gegenden zu billig fahren.

Es ist eine unbestreitbare Thatsache, dass die Eisenbahntarife im Allgemeinen eine sinkende Tendenz haben. Wenn dies auch zum Theil eine Folge der Konkurrenz der Eisenbahnen unter einander ist, so haben hierzu doch auch andere Umstände beigetragen, z. B. die Konkurrenz der Wasserstrassen, die Konkurrenz der verschiedenen Handelsplätze selbst, wie sich solche beispielsweise bei Feststellung der Frachten für den überseeischen Verkehr geltend gemacht hat. Die Tarifunterschiede für die hier in Frage stehenden Verkehre zwischen den westlichen Handelsplätzen und den östlichen Häfen der Vereinigten Staaten verdanken ihren Ursprung einem Zusammenwirken aller dieser Verhältnisse. Derartige Unterschiede können heute gerechtfertigt, zu einer anderen Zeit wiederum gänzlich ungerechtfertigt sein. Soviel glauben die Sachverständigen jedenfalls sagen zu können, dass es den New-Yorker Interessenten nicht gelungen ist, nachzuweisen, dass die Unterschiede eine ungerechtfertigte Schädigung New-Yorks zum Vortheil von Baltimore und Philadelphia nach sich gezogen haben.

Das Gutachten der Sachverständigen geht hiernach dahin:

Die Frachtunterschiede sind entstanden durch die Konkurrenz; sie nehmen eine gewisse Rücksicht auf die Entfernung und auf die Transportkosten; sie anerkennen ebenso die Vortheile der einzelnen Hafenplätze, und sie sind dem grossen Gesetze unterworfen, welches den Frachtführer nöthigt, auf verschiedene, dieselben Plätze verbindenden Linien gleiche Tarife festzusetzen. Eine Aenderung der Tarife kann also nicht empfohlen werden. Damit ist aber nicht gesagt, dass eine solche Aenderung sich nicht mit der Zeit als erforderlich erweisen wird. Wenn es sich späterhin herausstellen sollte, dass die Tarife unbillig wirken, dass sie dem Verkehr eine künstliche, unnatürliche Richtung geben, dass sie einem der in Frage kommenden Häfen den Antheil am Verkehr entziehen, welcher demselben mit Rücksicht auf die sonst in Frage kommenden Verhältnisse gebühren würde, dann wird eine Aenderung oder Beseitigung der Frachtunterschiede erwogen werden müssen. Um dies aber beurtheilen zu können, wird den Eisenbahnverwaltungen eine aufmerksame, ruhige, objektive Beobachtung dieser Verkehre dringend empfohlen. Sie sollen genaue statistische Aufzeichnungen über dieselben machen und diese von Zeit zu Zeit regelmässig veröffentlichen, damit das Publikum sich gleichfalls ein Urtheil über diese Fragen bilden kann, „denn die Oeffentlichkeit ist das grosse Heilmittel für eingebildete Uebelstände, sie ist gleichzeitig ein gewichtiges Mittel, um Uebelständen, seien dies eingebildete oder wirkliche, vorzubeugen“.

Soweit der Bericht. Es ist erfreulich, aus demselben zu ersehen, dass die Engländer nach sorgfältiger Prüfung aller Verhältnisse ein so offenes Auge für die grossen Schäden haben, unter welchen die Eisenbahnzustände in den Vereinigten Staaten leiden, und dass sie mit solcher Freimüthigkeit und Entschiedenheit ihr Urtheil abgeben. Ob freilich die guten Rathschläge, welche sie den mächtigen Eisenbahnkönigen ertheilen, der nachdrückliche Hinweis auf die, den Eisenbahnen als öffentlichen Anstalten obliegenden Verpflichtungen praktische Erfolge haben werden, scheint nach Lage der Sache zum mindesten zweifelhaft.

v. d. L.

Die württembergischen Eisenbahnen

für das Rechnungsjahr vom 1. April 1881 bis 31. März 1882.

(Nach dem vom Königl. württembergischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten —
Abtheilung für die Verkehrsanstalten — herausgegebenen Verwaltungsbericht. *)

1. Längen.

Im Betriebsjahr 1881/82 wurde eröffnet:

am 15. Oktober 1881 die Strecke Ludwigsburg-Beihingen mit 5,13 km

Am 31. März 1882 betrug die Gesamtlänge der von
Württemberg gebauten und in württembergischem Staats-
eigenthum befindlichen Bahnen 1 540,65 „
(davon sind doppelgleisig 169,50 „)

Es liegen:

auf württembergischem Staatsgebiet 1 401,52 „
„ badischem „ 71,44 „
„ preussischem „ 59,61 „
„ bayerischem „ 8,08 „

Auf württembergischem Gebiet liegen ausserdem 24,17 km Bahn, welche
von der badischen Staatseisenbahnverwaltung gebaut sind und betrieben
werden.

Von den durch Württemberg gebauten Bahnen sind der bayerischen
Staatsbahn pachtweise zum Betriebe überlassen 11,23 km

Dagegen wird von der württembergischen Verwaltung
in Pacht betrieben die von der bayerischen Regie-
rung gebaute Strecke: Landesgrenze bei Nördlingen-
Bahnhof Nördlingen mit 3,75 „

Die Länge der von Württemberg betriebenen Bahnen
betrug am Jahresschluss 1881/82 1 533,17 „

Die durchschnittliche Betriebslänge des Jahres betrug 1,530,40 „

Im Sekundärbetrieb standen die Bahnstrecken:

Kisslegg-Wangen 13,27 km
Altshausen-Pfullendorf 25,14 „
Ludwigsburg-Beihingen 5,13 „

Zusammen 43,54 km

*) Vergl. die Statistik für das Jahr 1880/81 Archiv 1882 S. 390.

2. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Am 31. März 1882 waren vorhanden:

Lokomotiven	331 Stück	(für das km 0,21)
Tender	301	"
Personen-Wagen	786	" mit 35 868 Sitzplätzen.
Güter-Wagen	5 159	" " 49 026 t Tragkraft.

Die Lokomotiven haben zurückgelegt:

	1881/82 km	1880/81 km
In Schnell-, Personen-, Güter- und Arbeitszügen zusammen Zugkilometer	6 953 061	6 656 313
ferner in Vorspanndiensten und zum Schieben	301 807	261 484
zusammen Nutzkilometer	7 254 868	6 917 797
in Leerfahrten wurden gefahren	226 653	214 897
im Rangirdienst	2 009 560	2 053 180
zusammen Lokomotiv- und Rangirkilometer auf jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge kommen Nutzkilometer	4 742	4 563
jede Lokomotive hat durchschnittlich gefahren Nutzkilometer	22 323	22 090
und in Nutz-, Leerfahrt- und Rangirkilometer zu- sammen	29 203	28 005

Mit der vorhandenen Zugkraft wurden geleistet:

zusammen 226 626 895 Wagen-Achskilometer, und zwar von Personen-Wagen	64 317 552
„ Gepäck- und Güterwagen	155 522 195
„ Postwagen	6 787 148

Tonnenkilometer wurden auf den eigenen Betriebsstrecken ge-
leistet (Netto — ohne das Gewicht der Fahrzeuge):

	1881/82	1880/81
Personen nebst Gepäck (zu 75 kg ge- rechnet)	20 125 561	18 715 659
Gepäck und Hunde	902 909	898 278
Güter aller Art	253 433 930	239 862 889
und zusammen Brutto	1 415 117 033	1 313 194 316
es kommen hiernach auf: Tonnenkilometer		
1 Kilometer durchschnittlicher Be- triebslänge.	924 671	866 211
1 Nutzkilometer	195	189

von den Lokomotiven geleistete Tonnenkilometer.

Kosten der Zugkraft der Lokomotiven . . .	3 299 691 <i>M</i>
für je 1000 Nutzkilometer	455 "
" 1000 Wagen-Achskilometer aller Art .	14,55 "

Von sämtlichen eigenen Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen sind geleistet:

	1881/82	1880/81
	Wagen-Achskilometer	
auf eigenen Betriebsstrecken . . .	169 701 226	162 582 390
" fremden Bahnstrecken	47 832 935	40 886 166
zusammen . . .	217 534 161	203 468 556

3. Verkehr.

a. Personenverkehr.

Klasse	Zahl der beförderten Personen	Zurückgelegte Personenkilometer	Jede Person ist durchschnittlich gefahren-Kilometer
I. Wagenklasse	76 665	4 260 325	55,57
II. "	1 441 537	43 173 495	29,95
III. "	9 094 616	211 320 481	23,23
Militär	132 828	9 586 509	72,17
Zusammen . . .	10 745 646	268 340 810	24,97

Bei einem Verkehr von 10 745 646 beförderten Personen wurden benutzt:

	Rückfahrts-	Rundreise-	Abonnements-
	Billets		
Zahl der Personen	6 066 209	27 670	333 002
in % der Gesamtfrequenz . . .	56,45%	0,26%	3,10%
zurückgelegte Personenkilometer .	137 345 624	4 942 469	2 158 428
in % der Gesamtfrequenz . . .	51,18%	1,84%	0,80%
jede Person ist durchschnittlich gefahren km	22,64	178,62	6,48

b. Güterverkehr.

Es wurden befördert gegen Frachtberechnung:

	Tonnen		Tonnenkilometer		Jede Tonne ist durchschnittlich befördert km
	überhaupt	in %	überhaupt	in %	
I. Eilgut	29 541	0,97	2 335 462	0,99	79,06
II. Frachtgut	2 666 427	87,58	230 843 631	91,09	86,57
III. Postgut	52 397	1,73	4 364 407	1,73	83,29
IV. Militärgut auf Requisitionsschein	2 671	0,09	390 826	0,16	146,32
V. Viehverkehr	75 098	2,47	2 424 942	0,96	32,39
VI. Frachtpflichtiges Dienstgut einschl. Baumaterial	218 488	7,17	13 242 434	5,22	60,61
im Ganzen . . .	3 044 622	100,00	253 601 702	100,00	83,29

Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge: 165 709 Tonnenkilometer.

An Steinkohlen und Kokes wurden im Etatsjahr 1881/82 in Württemberg eingeführt:

	1881/82	1880/81
	Tonnen	
an Saar- und Rubrkohlen: zu Wasser . . .	37 350 = 7,3 0/0	45 990 = 9,5 0/0
mittelst Eisenbahn	464 441 = 90,2 0/0	436 256 = 87,7 0/0
zusammen . . .	501 791 = 97,5 0/0	482 246 = 97,0 0/0
an bayerischen, österreichischen, böhmischen und sächsischen Kohlen: mittelst Bahn . . .	12 605 = 2,5 0/0	14 102 = 3,0 0/0
zu Wasser	30 = —	—
zusammen . . .	12 635 = 2,5 0/0	14 102 = 3,0 0/0
Ganze Zufuhr . . .	514 426 = 100,0 0/0	496 348 = 100,0 0/0
davon mittelst Eisenbahn . . .	477 046 = 92,7 0/0	450 358 = 90,7 0/0

4. Anlagekapital.

Der Bauaufwand für die eröffneten, von Württemberg gebauten Bahnen betrug beim Rechnungsabschluss des Jahres 1881/82 = 446 864 515 *M* 23 *℔*, also bei einer Bahnbaulänge von 1540,65 km = 290 040 *M* für das Kilometer.

Für die Berechnung der Verzinsung des Anlagekapitals durch den Reinertrag des Betriebsjahres 1881/82 bleiben — unter Berücksichtigung der gepachteten fremden und verpachteten eigenen, sowie neu eröffneten Strecken — 442 596 638 *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 1881/82 auf noch im Bau begriffene Bahnen, sowie die für Vorarbeiten verwendeten Kosten zu der obigen Summe von 446 864 515 *M* 28 *℔* zugerechnet, so ergibt sich das Gesamt-Anlagekapital der Staats-Eisenbahnen beim Rechnungsabschluss von 1881/82 = 455 310 433 *M* 01 *℔*.

5. Finanzielle Ergebnisse.

Das Rechnungsergebniss beim Eisenbahnbetrieb im Etatsjahr 1881/82 ist folgendes:

	1881/82	1880/81
	<i>M</i>	<i>M</i>
Gesamteinnahme	27 881 343,13	26 535 743,66
„ ausgabe	15 028 881,88	15 336 146,58
Reinertrag	12 852 461,25	11 199 597,0

Einnahmen im Personenverkehr.

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Militär	Summa
Einnahme insgesamt. . . \mathcal{M}	368 851	2 279 222	6 561 532	174 677	9 384 282
„ f. d. Person . . . „	4,81	1,58	1,72	1,32	0,87
„ f. d. Personenk. \mathcal{M}	8,66	5,28	3,10	1,82	3,50
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge = 6 132 \mathcal{M}					
von den Schnellzügen:					
Einnahme. \mathcal{M}	288 729	1 425 848	27 497	—	1 742 074
„ f. d. Pers. km \mathcal{M}	8,93	6,28	2,49	—	durchschn. 6,44
für die Person entfällt durchschnittlich 3,93 \mathcal{M}					
von den Personen- und gemischten Zügen:					
Einnahme. \mathcal{M}	80 122	857 393	6 704 693	—	7 642 208
„ f. d. Pers. km \mathcal{M}	7,79	4,18	3,07	—	durchschn. 3,17
für die Person entfällt durchschnittlich 0,74 \mathcal{M} .					

Einnahmen aus dem Güterverkehr.

	überhaupt \mathcal{M}	in %	auf 1 Tonne \mathcal{M}	auf 1 Tonnenkm \mathcal{M}
I. Eilgut (einschl. des in Schnellzügen)	596 814	3,81	20,90	25,55
II. Frachtgut	13 466 062	85,99	5,05	5,83
III. Postgut	269 516	1,72	5,14	6,18
IV. Militärgut	43 432	0,28	16,96	11,11
V. Viehverkehr	590 914	3,77	7,87	24,37
VI. Frachtpfichtiges Dienstgut einschl. Baumaterial	694 006	4,43	3,18	5,24
im Ganzen	15 660 744	100,00	5,14	6,18
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge = 10 233 \mathcal{M} .				

Von den gesammten Tax- und Frachteinnahmen nach Abzug der herausbezahlten Antheile anderer Verwaltungen und der Rückvergütungen entfallen auf den Transport von:

	1881/82		1880/81	
	\mathcal{M}	in %	\mathcal{M}	in %
a) Personen und Reisegepäck	9 822 881,35	38,3	9 233 346,63	37,5
b) Gütern	15 861 859,59	61,7	15 383 183,22	62,5
zusammen	25 684 740,94	100,0	24 616 529,85	100,0
auf 1 Kilometer Betriebslänge zu a	6 418,51		6 090,44	
„ b	10 364,51		10 146,95	
zusammen	16 783,02		16 237,39	
auf 1 Nutzkilometer	3,54		3,56	

Der **Reinertrag** berechnet sich, wie folgt:

Es beträgt nach Abzug der zu Lasten des Eisenbahnbetriebes verrechneten Fracht für dienstliche Sendungen, des Pachtzinses der bayerischen Verwaltung für die ihr verpachteten Strecken etc. im Rechnungsjahr 1881/82

die eigentliche Betriebseinnahme 27 050 711,78 *M*

„ „ „ „ ausgabe 14 393 807,94 „ = 53,2⁰/₁₀₀ d. Einn.

Ueberschuss 12 656 903,84 *M* = 2,86⁰/₁₀₀ des Gesamtanlagekapitals für die im Betrieb stehenden Bahnen im Betrage von 442 596 638 *M* gegenüber 2,54⁰/₁₀₀ im Vorjahre.

Es kommen auf 1 Kilometer Betriebslänge:

	1881/82 <i>M</i>	1880/81 <i>M</i>	1879/80 <i>M</i>
von der eigentlichen Betriebseinnahme	17 675,58	16 937,67	17 851,72
„ „ „ „ ausgabe	9 405,26	9 653,21	9 191,08
vom Reinertrag	8 270,32	7 284,46	8 660,64

Auf 1 Nutzkilometer berechnet sich:

die eigentliche Betriebseinnahme zu	3,73	3,71	3,75
„ „ „ „ ausgabe „	1,98	2,11	1,93
Reinertrag zu	1,75	1,60	1,82

6. Unfälle.

Im Betriebsjahre 1881/82 sind folgende Bahnunfälle vorgekommen:

	auf		zusammen	
	freier Bahn	Stationen	1881/82	1880/81
Entgleisungen	7	9	16	20
Zusammenstöße	1	8	9	19
Sonstige Unfälle	21	38	59	53
zusammen	29	55	84	92
1880/81	27	65	92	

Tötungen und Verletzungen.

	Reisende		Bahnbedienstete und Bahnarbeiter		Fremde Personen	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Unverschuldet, durch Unfälle der Züge während der Fahrt	—	7	—	6	1	9
Durch unvorsichtiges Verhalten beim Besteigen und Verlassen der Züge	4	5	1	6	—	—
Beim Rangiren etc.	—	—	6	13	—	—
Beim Ueberschreiten der Geleise und aus anderen Ursachen	—	—	1	—	7	4
	4	12	8	25	8	13

im Ganzen 70

Ausserdem sind beim Betriebe der Bahn 10 Personen getötet und 1 verletzt, welche den Tod freiwillig suchten.

7. Personal.

	Etatsmässige B e a m t e	Diätarische	Arbeiter	S u m m a.
1. Allgemeine Verwaltung	176	46	10	232
2. Bahnaufsicht und Unter- haltung	1 152	124	1 573	2 849
3. Transportverwaltung				
äusserer Bahnhofsdiens	914	276	490	1 680
Expeditionsdienst . . .	79	335	586	1 000
Zugbegleitungsdienst .	383	154	83	620
Zugförderungsdienst . .	198	284	316	798
4. Werkstättenverwaltung	33	13	827	873
Gesamtzahl d. Personals	2 935	1 232	3 885	8 052
1880/81	2 879	1 233	4 014	8 126

Die finnländischen Staatseisenbahnen im Jahre 1881.

Die Eisenbahnen des zu Russland gehörigen Grossfürstenthums Finnland sind mit Ausnahme der etwa 40 km langen Linie Kervo-Borgå, welche einer Privatgesellschaft gehört, sämtlich Staatsbahnen und werden auch vom Staate betrieben. Die oberste Verwaltungsbehörde für diese Staatsbahnen bildet der Kaiserliche Senat von Finnland, welcher seinen Sitz in Helsingfors hat und von welchem eine ebendasselbst domizilirte, mit der Betriebsleitung auf den finnländischen Staatseisenbahnen betraute Spezialbehörde ressortirt. Die nachstehenden statistischen Notizen sind dem von dieser Behörde veröffentlichten Betriebsberichte für das Jahr 1881*) entnommen.

1. Längen.

Das gesammte im Jahre 1881 im Betrieb gewesene, 832 km lange Netz der finnländischen Staatsbahnen zerfällt in folgende Linien:

- | | |
|---|--------|
| 1. Helsingfors-Tavastehus-St. Petersburg | 476 km |
| Von der Gesamtlänge dieser 1862 eröffneten Linie | |
| liegen 445 km auf finnländischem und 31 km auf russischem Gebiet. | |
| 2. Hangö-Hyvinge | 149 „ |
| Eröffnet 1873. | |
| 3. Abo-Tammerfors-Tavastehus | 207 „ |
| Eröffnet 1876. | |

832 km

Zu diesen im Jahre 1881 im Betrieb gewesenen Staatsbahnlinien ist im Jahre 1882 noch die etwa 300 km lange, ebenfalls vom Staate gebaute und betriebene Linie Tammerfors-Nikolaistadt (Wasa) getreten.**)

Zweigeleisig ist nur eine 20 km lange Strecke der zu 1 aufgeführten Linie, alle übrigen Strecken sind eingleisig. Die Spurweite ist = 5 Fuss englisch = 1,524 m.

*) Jernvägsstyrelsens i Finland. Berättelse för år 1881. Helsingfors 1882.

**) Vgl. Archiv 1883 S. 54.

2. Anlagekosten.

Die Anlagekosten der im Jahre 1881 im Betrieb gewesenen Linien haben, soviel sich aus dem Betriebsberichte ersehen lässt, betragen:

	L i n i e	Länge km	A n l a g e k o s t e n	
			im Ganzen M	für das km Bahnlänge M
1	Helsingfors-Tavastehus-St. Petersburg. .	476	39 556 000	83 101
2	Hangö-Hyvinge	149	8 447 847	56 697
3	Abo-Tammerfors	207	16 214 400	78 330
	Zusammen . .	832	64 218 247	77 185

Es ist hierzu zu bemerken:

- a) Die Linie Hangö-Hyvinge wurde von einer Aktiengesellschaft gebaut, deren Kapital nominal 28 Millionen Franks betrug, wovon 8 Millionen in Aktien und 20 Millionen in Obligationen ausgegeben werden sollten. Der Staat hat die Linie im Jahre 1875 von dieser Gesellschaft gekauft für den Preis von 8 400 000 Frks. und die Uebernahme der Verpflichtungen, welche aus dem zu einem Nominalwerthe von 575 949 Thaler 4 Groschen 7 Pf. Pr. Ct. im Auslande verkauften Obligationen sich ergaben.
- b) Als Beitrag zu dem Bau der Strecke von der zwischen Helsingfors und Tavastehus gelegenen Station Riihimäki bis St. Petersburg hat der Kaiser von Russland im Jahre 1867 aus der Kasse des russischen Reichs eine Summe von 2 500 000 Silberrubeln unter der Bedingung bewilligt, dass $\frac{1}{3}$ des jährlichen Nettoertrags der betreffenden Strecke der Reichskasse zu Gute kommen soll. Diese Summe ist in den angegebenen Anlagekosten mit einbegriffen.
- c) Es besteht in Finnland ein besonderer „Fonds für Verkehrswege“, in welchen die Ueberschüsse der Eisenbahn- und Kanalverwaltung fließen und aus welchem die für die jährliche Amortisation der für Eisenbahnen und Kanäle gemachten Anleihen erforderlichen Summen entnommen werden. Für die Linie Helsingfors-Tavastehus-St. Petersburg betrug bis zum Schlusse des Jahres 1881 der zur Amortisation verwendete Betrag 9 408 813 M., für die Linie Abo-Tammerfors-Tavastehus 1 067 491 M.

3. Betriebsmittel und deren Leistungen in 1881.

Linien	Zahl der				Tragfähigkeit der Güterwagen Tonnen	Es haben durchlaufen die					
	Lokomotiven	Personenwagen	Personen-Sitz- plätze	Güterwagen		Lokomotiven im Ganzen	durchschnitt- lich jede Lokomotive	Personen, gemischten u. Militärzüge	Güter- züge	Personen- wagen	Güter- wagen
Kilometer											
1 Helsingfors- Tavastehus- St. Petersburg	61	182	5 972	1 376	10 577	1 500 447	24 598	764 326	584 013	6 494 466	14 608 618
2 Hangö- Hyvinge . .	13	27	849	270	1 721	177 525	14 794	109 391	57 732	528 183	1 182 128
3 Abo- Tammerfors- Tavastehus .	24	38	1 064	530	3 591	320 136	13 339	185 440	94 086	1 134 394	3 195 705
Zusammen . .	98	247	7 885	2 176	15 889	1 998 108	52 731	1 059 157	735 831	8 157 043	18 986 451

Linien	beförder- ten Personen	Zahl der			Durchschnitt- lich hat zurückgelegt		Verhältnis der Bela- dung der Güterwagen zum Tragvermögen dieselben. Prozent
		von den Reisenden zurück- gelegten Personen- km	beför- derten Güter	von den Gütern zurück- gelegten Tonnen- km	jeder Reisende jede Tonne Frachgut km		
1 Helsingfors - Ta- vastehus - St. Pe- tersburg	1 579 614	54 942 548	374 450	39 631 022	34,78	106,75	35,28
2 Hangö-Hyvinge .	31 858	1 759 079	28 203	1 852 426	55,22	65,35	24,65
3 Abo - Tammer- fors-Tavastehus .	103 887	6 858 060	110 040	10 709 834	66,01	97,68	49,48
Zusammen . .	1 715 359	63 559 687	512 693	52 193 282	37	102	—

4. Finanzielle Ergebnisse.

Linien	Einnahmen					Ausgaben		Ueberschuss	
	aus dem Personen- verkehr M	aus dem Güter- verkehr M	sonstige M	Zu- sammen M	für das km Bahn- länge M	im Ganzen M	für das km Bahn- länge M	der Einnahme über die Ausgabe im Ganzen M	für das km Bahn- länge M
1 Helsingfors-Ta- vastehus-St. Pe- tersburg	1 930 761	2 397 401	255 758	4 583 920	9 627	2 658 970	5 585	+1 924 950	+ 4042
2 Hangö-Hyvinge	69 423	142 319	34 167	245 909	1 651	343 567	2 307	— 97 658	— 655
3 Abo - Tammer- fors-Tavastehus	268 904	644 426	44 782	958 112	4 623	598 050	2 886	+ 360 062	+ 1738
Zusammen . . .	2 269 088	3 184 146	334 707	5 787 941	6 956	3 600 587	4 328	+2 187 354	+ 2629

5. Unfälle.

Die Zahl und Art der auf den finnländischen Staatseisenbahnen in der ganzen Zeit des Betriebes derselben bis jetzt (1862—1881) vorgekommenen Unfälle ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

Art der Unfälle	Zahl der Un- fälle	Reisende		Eisenbahnbeamte und Arbeiter				Sonstige Personen		Zu- sammen	
		getödtet	verletzt	Beamte	Arbeiter	Beamte	Arbeiter	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
bei fahrendem Zug:											
a) Zusammenstoß mit Wagen, Dräsinen etc.	5	—	—	1	—	4	—	—	—	1	4
b) Herabfallen von der Loko- motive oder dem Wagen .	13	—	—	6	4	2	1	—	—	10	3
c) Quetschen zwischen den Buffern	3	—	—	1	1	—	—	1	—	3	—
d) sonstige Ursachen	10	—	—	2	1	4	2	—	1	3	7
im Stationsdienst	23	—	—	6	1	10	3	2	1	9	14
Zusammen Unfälle, bei denen die Betroffenen keine eigene Schuld haben	54	—	—	16	7	20	6	3	2	26	28
Durch eigene Schuld ver- unglückten:											
in Folge von Unvorsichtigkeit beim Aus- und Einsteigen .	30	9	5	6	2	4	3	—	1	17	13
in Folge sonstiger Unvorsich- tigkeit	6	—	—	1	—	3	—	1	1	2	4
in Folge unbefugten Betretens des Bahnkörpers	58	—	—	9	2	2	1	33	11	44	14
Zusammen	148	9	5	32	11	29	10	37	15	89	59

Notizen.

Die Ventilation der unterirdischen Stadteisenbahnen in London.
Die in den Reisenotizen über die Londoner Stadteisenbahnen auf Seite 461 u. ff. des Jahrganges 1881 dieser Zeitschrift enthaltene, von manchen früheren derartigen Darstellungen abweichende Schilderung der namentlich durch die Kohlenfeuerung der Maschinen hervorgerufenen schlechten Luft in den Tunnelstrecken und des dadurch herbeigeführten unerquicklichen Aufenthaltes auf den Stationen und in den Wagen findet eine treffende Bestätigung durch den augenblicklich sich abspielenden Streit zwischen der Eisenbahnverwaltung und der öffentlichen Meinung über die Ventilation der bezeichneten Tunnelstrecken. Die Direktion der *Metropolitan District Railway* hat sich nämlich nicht länger der Ueberzeugung verschliessen können, dass die Luft in den Tunnelstrecken in der That zeitweise unerträglich ist und dass die schmalen Treppen und Zugänge zu den unterirdischen Bahnstationen nicht genügen, um die schlechte Luft abzuführen; dieselbe hat deshalb an mehreren Stellen der betreffenden Strecken Oeffnungen herstellen lassen, durch welche die verdorbene Luft ins Freie entweichen soll. Wie schlecht diese Luft ist, welche das Publikum bisher Jahre lang bei dem Aufenthalt auf den Stationen und bei den Fahrten auf den unterirdischen Bahnstrecken verschluckt hat, geht am deutlichsten daraus hervor, dass das Publikum jetzt gegen die neuen Ausblaselöcher (*blow-holes*) energischen Einspruch erhebt, indem es behauptet, dass die Stadttheile, in welchen die Löcher gelegen sind, durch die ausströmenden schädlichen Gase verpestet werden. In Nr. 898 der englischen technischen Zeitschrift „*Engineering*“ vom 16. März d. J. versucht nun die Verwaltung der *Metropolitan District Railway* eine Rechtfertigung ihres Verfahrens und verschantzt sich hauptsächlich dahinter, dass die mit der Prüfung der Angelegenheit betraute Kommission des Unterhauses die Erlaubniss zur Anlegung der Blaselöcher nicht ertheilt haben würde, wenn dieselbe nicht eingesehen hätte, dass eine bessere Ventilation der unterirdischen Eisenbahnstrecken dringend erforderlich und ein geeigneteres Mittel dazu nicht vorhanden sei. Die Eisenbahnverwaltung anerkennt, dass die verdorbene Luft in den Tunnelstrecken entfernt werden müsse, wenn die Bahn betriebs-

fähig bleiben solle; sie bemerkt, dass die unterirdischen Stadteisenbahnen, als ein hauptsächlichlicher Verkehrsweg Londons, für eine bedeutende Zahl von Menschen von grösserem Nutzen seien als die Strassen, unter welchen die Bahn hingehe, und dass die unter der Erde verkehrenden Menschen dasselbe Anrecht auf gute Luft haben, wie die über der Erde auf den Strassen sich bewegend. In Nr. 899 des „*Engineering*“ vom 23. März d. J. wird diese Rechtfertigung der Eisenbahngesellschaft von verschiedenen Seiten als ungenügend erklärt und darauf hingewiesen, dass die Gesellschaft das zur Ventilation angewendete Mittel nur deshalb gewählt habe, weil es jetzt das billigste sei und dass die bei Anlage der Bahn an geeigneteren Stellen hergestellten Luftöffnungen nur geschlossen worden seien, um die betreffenden, im Besitz der Bahn befindlichen Terrainstücke leichter und theurer verkaufen zu können.

Einen fernerer Beleg dafür, dass man neuerdings auch in weiteren Kreisen zu der Empfindung gelangt, wie unerquicklich der Aufenthalt auf den Londoner unterirdischen Stadtbahnen ist, bietet der in der amerikanischen Zeitschrift „*Railroad Gazette*“ vom 30. März d. J. enthaltene Aufsatz: „Eine Fahrt auf der Londoner unterirdischen Bahn“. Der Verfasser schildert den üblen Geruch, die dicke heisse Luft und die mangelhafte Beleuchtung in den Wagen, sowie den Lärm auf den Stationen und in den Tunnelstrecken sehr anschaulich, wenn auch in etwas grellen Farben und versteigt sich sogar dazu, das wiederholte ununterbrochene Durchfahren der ganzen unterirdischen Bahnstrecke als gleichwerthig mit wochenlanger Gefängnisshaft zu bezeichnen. J.

Die brasilianischen Eisenbahnen. Die Absicht der brasilianischen Regierung, das Eisenbahnnetz ihres Landes systematisch zu erweitern, derartig, dass jährlich durchschnittlich etwa 1 000 km neuer Eisenbahnen dem Verkehr übergeben werden können*) hat besonders die Aufmerksamkeit englischer Kapitalisten- und Industriellen-Kreise erregt und in der englischen Presse vielfache Besprechung gefunden. So enthielt die März-Nummer des „*Fortnightly Review*“ eine ausführliche Abhandlung von Charles Waring über diesen Gegenstand. Zur Ergänzung des unten angeführten Artikels dürfte Einiges hieraus allgemeineres Interesse haben.

Mr. Waring theilt die in Brasilien vorhandenen Eisenbahnen in drei Gruppen. Die erste Gruppe, deren Anlage durch staatliche, in den Jahren 1852, 1855 und 1857 gewährten Zinsgarantien gefördert wurde, umfasst 3 Eisenbahnen in den Provinzen Pernambuco, Bahia und San Paulo von zusammen 241 engl. Meilen Länge und mit einem Anlagekapital von

*) Vgl. Archiv 1883. S. 48 ff.

5 735 660 £. Die Regierung hat für dasselbe 7 pCt. Zinsen theils auf 30, theils auf 90 Jahre garantirt. In der Provinz Pernambuco geht die 77 $\frac{1}{2}$ Meilen lange Recife-São Francisco-Bahn von Cinco Pontas in der Nähe des Hafens von Pernambuco aus, durchschneidet in südwestlicher Richtung einen reichen Zuckerdistrikt und endet an dem Flusse Una. Ihr garantirtes Anlagekapital beträgt 1 285 660 £. Die Bahia-São Salvador-Bahn geht von der Stadt Bahia, der Hauptstadt der gleichnamigen Provinz und zweitgrössten Stadt des Reiches aus, durchschneidet Zucker-, Baumwoll- und Taback-Distrikte und endet bei der Stadt Alagoinhas. Ihre Länge beträgt 77 Meilen und ihr garantirtes Anlagekapital 1 800 000 £. Es lag anfänglich in der Absicht, diese beiden Bahnen bis zum São Francisco-Fluss zu führen und oberhalb der die Schifffahrt auf diesem Fluss unterbrechenden Fälle zu vereinigen, um so eine Verbindung zwischen diesem Wasserweg und der Küste des atlantischen Meeres herzustellen. Dieser Plan harrt aber noch der Ausführung. Die dritte Bahn ist die São Paulo-Eisenbahn, welche von dem wichtigen Hafenorte Santos ausgehend das Küstengebirge ersteigt und bis Jundiahy führt. Die Länge dieser Bahn ist 86 $\frac{1}{2}$ Meilen, ihr von 1858 ab auf 90 Jahre garantirtes Anlagekapital beträgt 2 650 000 £.

Während diese 3 Bahnen englischen Gesellschaften konzessionirt wurden, baute die Regierung zu gleicher Zeit die Dom Pedro II.-Bahn und betrieb dieselbe auch seit ihrer Fertigstellung. Diese Bahn geht von Rio de Janeiro aus, durchschneidet den wichtigsten Theil der gleichnamigen Provinz bis nach Barra do Pirahy, von wo eine Seitenlinie nach der Provinz San Paolo und eine andere nach dem südlichen Theile der Provinz Minas Geraes abzweigt. Bei dem Bau dieser Bahnen waren viele technische Schwierigkeiten zu überwinden. Zur Zeit sind 426 Meilen im Betriebe und 65 Meilen im Bau, die Kosten haben 10 Millionen Pfd. Sterl. betragen. Die Regierung bezieht von diesem hohen Anlagekapital gegenwärtig einen Reinertrag von ungefähr 8 pCt. aus dem Betriebe.

Diese erste Gruppe von Bahnen war im Jahre 1862 fertig gestellt. Es erfolgte nunmehr die Inangriffnahme der zweiten Gruppe, bei welcher englisches Kapital nicht theilhaftig ist. Die betreffenden Linien bilden Fortsetzungen und Zweigbahnen der ersten Gruppe, sie sind mit brasilianischem Gelde von einheimischen Unternehmern gebaut. Staatsgarantie ist denselben nicht gewährt, doch sind sie in einzelnen Fällen von den Provinzen unterstützt. Die Gesamtlänge dieser Bahnen, von denen viele jetzt mit 7 bis 10 pCt. rentiren, beträgt 2 305 Meilen, wovon 1 382 Meilen im Betrieb, 923 im Bau sind.

Der Bau der dritten Gruppe von Eisenbahnen wurde durch das Gesetz vom 24. September 1873 beschlossen. Es begreift diese Gruppe

12 in verschiedenen Provinzen gelegene Eisenbahnlinien in sich. Die Regierung wurde ermächtigt, behufs Herstellung dieser Bahnen für ein Kapital von $12\frac{1}{2}$ Millionen Pfd. Sterl. eine Zinsgarantie in Höhe von 7 pCt. auf 30 Jahre zu übernehmen; 451 Meilen derselben sind im Betrieb und 1 032 Meilen im Bau.

Die Gesamtlänge der garantirten und ungarantirten brasilianischen Eisenbahnen belief sich hiernach auf 4 400 Meilen (7 040 km), von denen 2 500 Meilen (4 000 km) im Betrieb, 1 900 Meilen (3 040 km) im Bau sind. Es stimmen diese Zahlen ziemlich genau mit den nach dem offiziellen Verwaltungsbericht der brasilianischen Regierung für das Jahr 1881 in der mehrfach erwähnten Mittheilung des Archivs gemachten Angaben.

Eisenbahnen in Japan. Die japanesische Regierung hat einer Aktiengesellschaft die Konzession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn ertheilt, welche in Tokio an die bereits bestehende Bahn Yokohama-Tokio anschliessen, nach dem in der Mitte der Insel (nordwestlich) gelegenen Takasaki, dann in östlicher Richtung über Mayebashi nach Akutsu und sodann ziemlich direkt nördlich über Shirakawa, Sendai, Marioka nach dem an der Nordspitze der Insel belegenen Aomori weitergeführt werden soll. Die Regierung hat eine Zinsgarantie von 8 pCt. des Anlagekapitals für einige Strecken auf 10, für andere auf 20 Jahre übernommen. Die von der Bahn durchschnittenen Staatsländereien, sowie die zu Stationen, Schuppen zu benutzenden staatlichen Gebäude sollen der Gesellschaft unentgeltlich überlassen werden. Die gesammte Bahn soll in 7 Jahren fertiggestellt sein; bis Ende 1882 waren die Geleise auf ungefähr 42 km gelegt; Mitte 1883 soll ein Theil der Linie Tokio-Takasaki (bis zum Orte Kumagaye) dem Betriebe übergeben werden. Die Bahn wird eingleisig mit einer Spurweite von 3 Fuss 8 Zoll englisch gebaut. Der Kostenanschlag für die erste Strecke Tokio-Mayebaski beläuft sich auf 3 760 900 yen, d. i. 50 900 yen für die englische Meile (ungefähr 11 600 000 \mathcal{M} oder ungefähr 97 725 \mathcal{M} für das Kilometer), derjenige für die ganze Bahn auf 20 000 000 yen (ungefähr 61 000 000 \mathcal{M}). Das Betriebsmaterial wird von England bezogen, die Arbeit ausschliesslich von Japanern unter Leitung japanesischer Ingenieure ausgeführt. Die Provinzen, welche die Bahn durchschneidet, gehören zu den fruchtbarsten Japans; die südlicheren derselben sind die hauptsächlichsten Seiden-, Baumwolle- und Reisdistrikte. Die nördlichsten produziren namentlich Reis und sind bekannt wegen ihrer Pferdezeit.

Ausser dieser Bahn ist von derselben Aktiengesellschaft der Bau einer Westbahn Tokio-Otsu zum Anschluss an die bereits bestehende Strecke Hiogo-Osaka-Kioto-Otsu in Aussicht genommen, es ist jedoch noch ungewiss, ob und wann dieses Projekt zur Ausführung gebracht werden wird.

Statistisches von den deutschen Eisenbahnen. Aus den amtlichen Veröffentlichungen des Reichs-Eisenbahn-Amtes für die Monate Januar, Februar und März 1883 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. Februar 1883.				
A. Hauptbahnen.				
1. Staatsbahnen etc.	21 810, ²⁴	49 971 672	2 291	102 046 031
gegen 1882	+ 210, ⁴⁸	+ 2 177 008	+ 79	+ 3 921 666
2. Privatbahnen in Staats- verwaltung	2 457, ²¹	5 763 435	2 346	11 998 169
gegen 1882	+ 18, ⁷⁰	+ 250 915	+ 85	+ 515 701
3. Privatbahnen in eigener Verwaltung	5 009, ²⁶	8 016 943	—	16 166 828
gegen 1882	+ 76, ⁶⁸	+ 274 472	—	+ 403 641
Sa. A.	29 276, ⁷¹	63 752 050	2 177	130 211 028
gegen 1882	+ 305, ⁸⁶	+ 2 702 395	+ 70	+ 4 841 008
B. Bahnen untergeord- neter Bedeutung	648,⁷³	386 785	596	795 308
gegen 1882	+ 242, ⁵⁹	+ 116 482	— 70	+ 233 377
II. März 1883.				
A. Hauptbahnen.				
1. Staatsbahnen etc.	21 862, ⁵⁴	57 294 944	2 625	161 883 966
gegen 1882	+ 262, ⁷⁸	— 1 659 496	— 104	+ 4 805 162
2. Privatbahnen in Staats- verwaltung	2 457, ²¹	6 821 036	2 776	19 021 980
gegen 1882	+ 18, ⁷⁰	+ 235 011	+ 75	+ 953 486
3. Privatbahnen in eigener Verwaltung	5 009, ²⁶	8 780 297	1 753	24 952 623
gegen 1882	+ 69, ⁶²	+ 291 327	+ 35	+ 662 771
Sa. A.	29 329, ⁰¹	72 896 277	2 488	205 858 569
gegen 1882	351, ¹⁰	— 1 133 158	— 27	+ 6 421 419
B. Bahnen untergeord- neter Bedeutung	648,⁷³	446 512	688	1 245 227
gegen 1882	+ 242, ⁵⁹	+ 131 364	— 88	+ 367 376

b. Zugverspätungen.

	Betriebslänge Kilometer	Beförderte Züge			
		fahrplanmässige		ausserfahrplanmässige	
		Personen- u. gemischte	Güter- Züge	Personen- u. gemischte	Güter- Züge
Januar 1883	29 943 ₃₂ .	164 530.	90 812.	1 334.	29 915.
Februar 1883	29 941 ₉₈ .	149 209.	85 831.	1 002.	27 641.
Verspätungen der fahrplanmässigen Personenzüge im					
			Januar 1883	Februar 1883	
Im Ganzen			1 718	693	Züge
Davon durch Abwarten verspäteter Anschlüsse			753	220	„
Also durch eigenes Verschulden			965	473	Züge
			oder 0,59 pCt.	0,32 pCt.	

c. Betriebsunfälle.

Zahl der Unfälle		Zahl der getödteten und verletzten Personen.	
Fahrende Züge	Beim Rangiren		
a. Januar 1883.		getödtet verletz	
Entgleisungen 12	19	Reisende	4 13
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	17 105
stösse . . . 6	27	Post-, Steuer- etc. Beamte	— —
Sa. 18	Sa. 46	Fremde	10 12
Sonstige . . 166		Selbstmörder	16 2
		Sa.	47 132
			179
b. Februar 1883.			
Entgleisungen 5	18	Reisende	2 1
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	24 82
stösse . . . 1	20	Post-, Steuer- etc. Beamte	— —
Sa. 6	Sa. 38	Fremde	10 6
Sonstige . . 131		Selbstmörder	10 —
		Sa.	46 89
			135

Steinkohlen- und Kokes-Versand auf den preussischen Staats- und vom Staat verwalteten Bahnen aus den grösseren preussischen Steinkohlenbezirken (in Tonnen [à 1000 kg]).

1. Aus dem Ruhrkohlenrevier.

Jahr	Im Ganzen	H i e r v o n u. A.					
		im Lokal- und Rheinischen Nachbarverkehr	nach Hamburg, Harburg und weiter	nach den Weserhäfen	nach Berlin	nach Bayern	nach Italien
1880	18 071 891	12 416 441	311 255	257 125	78 250	143 710	—
1881	18 931 291	12 760 344	491 790	294 355	59 200	118 915	—
1882	21 089 305	13 773 967	495 673	295 303	86 450	138 266	3 960*)

2. Aus dem Saarkohlenrevier.

Juni bis Ende Dezember	Im Ganzen	H i e r v o n u. A.						
		im Lokalverkehr	nach Elsass-Lothringen und Luxemburg	nach Frankreich	nach dem südwestdeutschen Verkehrsgebiet	nach Bayern	nach der Schweiz	nach Italien
1880	2 407 585	787 314	548 407	264 751	569 950	99 745	136 816	—
1881	2 416 904	794 432	566 665	276 970	556 338	100 259	122 210	—
1882	2 667 590	894 018	602 290	312 020	575 749	96 023	159 284	27 610

3. Aus dem Oberschlesischen Kohlenrevier.

Jahr	Im Ganzen	H i e r v o n u. A.					
		im Lokalverkehr	nach Berlin und weiter	nach Stettin	nach dem Direktionsbezirk Bromberg	nach Oesterreich über Mittelwalde	nach Oesterreich-Ungarn über die anderen Anschlusspunkte
1880	4 574 427	1 874 301	626 958	70 991	372 863	157 465	660 462
1881	5 022 401	2 231 860	679 496	68 288	459 071	215 614	730 377
1882	5 134 760	2 361 448	680 924	58 064	460 675	273 030	719 659

4. Aus dem Niederschlesischen Kohlenrevier.

Jahr	Im Ganzen	H i e r v o n u. A.			
		im Lokalverkehr	nach Berlin und weiter	nach Stettin	nach Oesterreich
1880	1 084 813	348 236	119 087	9 171	444 743
1881	1 145 121	383 405	127 552	17 172	458 960
1882	1 258 829	407 508	134 899	11 031	484 320

*) Seit 1. Juni 1882.

Die Eisenbahnen der Schweiz im Jahre 1881. *) Nach der von dem schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement herausgegebenen schweizerischen Eisenbahnstatistik.

1. Längen.

Am 31. Dezember 1881 hatten die schweizerischen Eisenbahnunternehmungen nachstehende bauliche Längen:

a) Normalbahnen mit Lokomotivbetrieb	2519,146 km
b) Spezialbahnen „ „ (schmalspurige, Zahnrad- etc. Bahnen)	84,341 „
c) Drahtseilbahnen	2,787 „
d) Tramways	13,33 „
	<hr/>
Zusammen	2619,604 km.
Hiervon sind im Ausland gelegen	11,087 „
	<hr/>
Insgesamt für die Schweiz	2608,517 km.

Ansländische Bahnunternehmungen in der Schweiz.

Normalbahnen mit Lokomotivbetrieb	68,161 km
Zusammen Eisenbahnen in der Schweiz	2676,678 km.
Hiervon abzuziehen die wegen Mitbenutzung doppelt gerechneten Strecken	103,559 „
	<hr/>
Einfache Länge sämtlicher dem öffentlichen Verkehr dienender Eisenbahnen in der Schweiz	2573,119 km.

Von der ganzen Länge sind 84 km Staatsbahnen im Privatbetrieb (Bern-Luzern), die übrigen Privatbahnen im Privatbetrieb.

Die in die Betriebsrechnungen eingestellte Länge der schweizerischen Bahnen betrug für 1881 im Jahresdurchschnitt 2592 km.

Mit Doppelgeleis versehen sind im Ganzen 285 km Bahnen.

2. Anlagekapital.

Das für Eisenbahnunternehmungen einbezahlte Kapital betrug am Schlusse des Jahres 1881:

Aktien	350 393 928 Frks.
Subventionen	99 086 707 „
Anleihen	566 251 772 „
	<hr/>
Zusammen	1 015 732 407 Frks.

In diesem Anlagekapital sind nicht inbegriffen die in Folge von Liquidationen zu Verlust gekommenen Ansprüche von Aktionären und Gläubigern, welche auf Ende 1881 zu 96 234 407 Frks. berechnet wurde.

*) Vergl. Archiv 1882 S. 247 u. fg.

Die Baukosten haben betragen:

	im Ganzen Frks.	für das Bahnkm. Frks.
für Anlage und Ausrüstung der Eisenbahn . . .	669 070 496	267 010
„ Beschaffung des Rollmaterials	81 420 804	30 736
„ Anlage u. Ausrüstung der Werkstätten . . .	8 477 674	3 200
Zusammen . . .	758 968 974	300 946

3. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Am 31. Dezember 1881 waren im Bestand:

	im Ganzen	für das Bahnkm
Lokomotiven	550	0,21
Personenwagen	1 688	0,63
Die Personenwagen hatten Sitzplätze	75 020	28,32
Lastwagen	8 436	3,22
Die Lastwagen hatten Tragkraft	t. 86 571	32,68

Die Lokomotiven haben durchfahren:

Im Nutzdienst	11 333 737 km
Vor Arbeitszügen, bei Leerfahrten und im Rangirdienst.	2 055 828 „

Im Ganzen 13 389 565 km

Durchschnittlich für das Jahr und die Lokomotive 24 478 „

	im Ganzen	durchschnittlich für das Jahr und die Achse
Von den Personenwagen wurden gefahren Achskm	82 135 536	19 421
Von den Lastwagen Achskm	174 761 017	10 296

Die Gesamtzahl der Zugkilometer betrug 10 952 771.

4. Verkehr.

Es wurden befördert: 21 861 765 Reisende, welche zusammen 457 197 260 km zurücklegten. Jeder Reisende legte also durchschnittlich 20,91 km zurück. Die mittlere Ausnutzung der Sitzplätze ergab sich zu 31,88 pCt. Das Gesamtgewicht der beförderten Güter, einschl. Gepäck und Thiere betrug 5 683 794 t, die Zahl der gefahrenen Tonnenkilometer im Ganzen 290 975 612, für das Bahnkilometer 112 255. Jede Tonne Gut wurde im Durchschnitt gefahren auf 51 km Strecke. Die mittlere Ausnutzung der Tragkraft ergab sich zu 30,36 pCt.

5. Finanzielle Ergebnisse.

	im Ganzen	für das Bahnkm
	Frks.	
Die Einnahmen haben betragen		
aus dem Personenverkehr	24 292 157	9 372
„ „ Güterverkehr (einschl. Gepäck u. Thiere)	31 709 037	12 233
„ verschiedenen Quellen	5 189 097	2 002
Zusammen . . .	61 190 291	23 607

Für den Reisenden und das km wurden eingenommen 5,31 Centimes.

Für die Tonne und das km 10,90 Centimes.

	im Ganzen	für das Bahnkm
	Frks.	
Die Betriebsausgaben haben betragen:		
Allgemeine Verwaltung	1 793 487	692
Unterhaltung und Bewachung der Bahn	8 120 294	3 133
Expeditions- und Zugdienst	8 774 844	3 385
Fahrdienst	9 409 323	3 630
Verschiedene Ausgaben	3 592 246	1 386
Zusammen . . .	31 690 194	12 226

Die Ausgaben betragen 51,79 pCt. der Betriebseinnahme.

Auf das Nutzkilometer kamen 2,50 Frks. und auf das Achskilometer 10,10 Cent. direkte Betriebsausgaben.

Der Reinertrag belief sich im Ganzen auf 29 500 097 Frks., für das Bahnkilometer auf 11 381 Frks.

6. Unfälle.

	getötet	verletzt
Reisende	5	5
Bahnbedienstete	21	36
Sonstige Personen	32	14
Zusammen . . .	58	55
Auf 1 Million beförderte Reisende wurden	0,23	0,23
Auf 100 000 Lokomotivkilometer wurden Bahnbedienstete	0,16	0,27

Roheinnahmen der italienischen Eisenbahnen in den Jahren 1882 und 1881 nach der Veröffentlichung im Mon. d. Str. ferr. vom 4. April 1883.

	I m G a n z e n		Für das km Bahnlänge	
	1882	1881	1882	1881
1. Staatseisenbahnen:	L i r e			
Oberitalienische Eisenbahn .	95 881 323	95 424 164	36 512	36 546
Römische „ .	32 523 945	32 171 826	19 302	19 127
Calabrisch-Sizilische „ .	12 318 827	11 505 556	9 172	8 803
2. Privatbahnen in Staats- verwaltung	18 204 919	17 801 444	19 470	19 038
3. Privatbahnen in Privat- verwaltung:				
Südbahnen	24 939 105	24 575 166	16 048	16 890
Venetianische Eisenbahn . . .	1 163 413	1 034 090	8 492	7 548
Sardinische „ . . .	1 419 319	1 470 896	3 648	3 830
Verschiedene andere Eisenb.	3 115 674	2 797 335	9 499	9 201
Zusammen . .	189 566 525	186 780 477	22 181	21 188

Die Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnlinien betrug am 31. Dezember 1881 8963, am 1. Dezember 1882 9151 und am 31. Dezember 1882 9251 km.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflichtgesetz.

Urtheil des Reichsgerichts (V. Zivil-Senat) vom 13. Mai 1882 in Sachen des Fabrikanten G. zu St. wider die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft.

Verjährung der Ansprüche aus dem Haftpflichtgesetze. Auslegung des §. 8 des letzteren.

Aus den Gründen.

Die Beklagte ist durch das am 22. November 1878 in zweiter Instanz bestätigte Erkenntniss des früheren Stadtgerichts in Breslau vom 15. April 1878 unter Anderem verurtheilt, dem Kläger den Schaden zu ersetzen, welcher demselben durch die bei dem Eisenbahnunfalle vom 19. August 1875 erlittene körperliche Verletzung und seine dadurch herbeigeführte Arbeitsunfähigkeit entstanden ist. Nach der Feststellung des Berufungsrichters ist im Vorprozesse festgestellt, dass die Verletzungen, welche Kläger bei dem Unfalle vom 19. August 1875 erlitten hat, eine Herzkrankheit herbeigeführt haben, und Beklagte ist zu dem Ersatze des ganzen Schadens verurtheilt, welcher dem Kläger durch die Herzkrankheit entstanden ist. In der gegenwärtigen Klage hat der Kläger die Erstattung des durch dieses Herzleiden ihm verursachten Schadens, nämlich der Kosten zur Heilung der Krankheit und der Kosten für seine Vertretung während seiner Arbeitsunfähigkeit, geltend gemacht.

Diesem Ansprüche hat die Beklagte die Einrede der Verjährung, gestützt auf §. 8 des Haftpflichtgesetzes, entgegengesetzt. Das Berufungsgericht hat diese Einrede verworfen. Die Revisionsklägerin hat zunächst die thatsächliche Feststellung des Berufungsrichters insofern bemängelt, als derselbe ein von ihr angeblich gemachtes Zugeständniss annehme, welches sie in der That nicht gemacht habe. Diese Ausführung kann indessen die Revision nach den Vorschriften der Zivilprozessordnung nicht rechtfertigen. Insbesondere rügt aber Beklagte eine Verletzung des §. 8 cit., weil der Berufungsrichter die Einrede der Verjährung verworfen habe. Der §. 8 bestimmt: „Die Forderungen auf Schadensersatz verjähren in zwei Jahren

vom Tage des Unfalls an.“ Diese Frist war zur Zeit der Anstellung der gegenwärtigen Klage abgelaufen; es fragt sich aber, ob die Verjährung der jetzt eingeklagten Forderungen durch die Anstellung der früheren Klage, soweit sie auf Feststellung der Verpflichtung der Beklagten zum Schadensersatz gerichtet war, unterbrochen worden ist, mit anderen Worten, ob eine allgemeine Feststellung der Verpflichtung zum Schadensersatz in Sachen, auf welche das Gesetz vom 7. Juni 1871 Anwendung findet, zulässig ist. Denn, wenn eine solche Feststellung statthaft ist, so muss sie die Folge haben, die Liquidation der Schadensersatzforderungen zu gestatten, auch wenn die Verjährungsfrist des §. 8 cit. abgelaufen ist.

Diese Frage ist schon durch das rechtskräftig gewordene Erkenntniss entschieden, indem dasselbe allgemein dahin geht, dass Beklagte dem Kläger den durch den Eisenbahnunfall entstandenen Schaden zu erstatten hat.

Wie der Berufungsrichter das Erkenntniss auslegt, ist das Erkenntniss nicht bloss auf den damals bereits entstandenen Schaden, sondern auf allen Schaden zu beziehen, welcher in seinem Grunde auf die körperliche Verletzung resp. das Herzleiden des Klägers zurückzuführen ist. Ist aber bereits früher in dieser Weise rechtskräftig entschieden, so hat es hierbei sein Verbleiben, auch wenn die Entscheidung irrthümlich sein sollte.

Enteignungsrecht.

Urtheil des Reichsgerichts (V. Zivil-Senat) vom 20. September 1882 in Sachen des Oekonomen F. zu L. wider die Königl. Eisenbahn-Direktion zu Frankfurt a. M.

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?

Entscheidungsgründe.

Der Kläger behauptet, dass sein Grundstück durch die in einer Entfernung von 8 Metern von der Nordwestecke desselben erfolgte Anlage des verklagtischen etwa 29 m hohen Eisenbahn-Viadukts und den auf demselben stattfindenden Eisenbahnbetrieb eine Werthverminderung von 9 000 *M* erlitten habe. Die den Viadukt passirenden Eisenbahnzüge bewirkten nämlich so starke Erschütterungen seiner Gebäude, dass dieselben schon mehrfach Beschädigungen dadurch erlitten hätten; ferner würden bei gewissen Winden die den Lokomotiven entfliegenden Feuerfunken in sein Grundstück immittirt und verursachten — namentlich in Betreff leicht Feuer fangender Gegenstände — so grosse Feuersgefahr, dass seitens der Feuerversicherungs-Gesellschaften die Versicherung versagt werde.

Ferner drohe ein von dem Beklagten dicht bei seinem Hause angelegter Kanal in Folge Rückstaus Wassergefahr.

Endlich sei auf Veranlassung des Beklagten ihm vom Landrathsamt die nothwendige bauliche Erweiterung seines Grundstücks nur unter der Bedingung gestattet, dass er auf jeden Schadensersatzanspruch gegen die Eisenbahn verzichte.

Alle diese Beschränkungen seines Grundstücks hätten bewirkt, dass der Werth desselben, der sich vor Anlage der Bahn auf 13 500 *M* belaufen habe, in Folge der Bahnanlage auf 4 500 *M* herabgesunken sei.

Diese Werthverminderung müsse Beklagter erstatten — eventuell wenigstens die bereits eingetretenen Beschädigungen beseitigen.

Der Berufungsrichter hat den Kläger mit diesen Ansprüchen abgewiesen.

Er führt unter Bezugnahme auf den Plenarbeschluss des Obertribunals vom 7. Juni 1852 — Entscheidungen Band 23 Seite 252 — aus, dass Beklagter zwar den durch Immission von Feuerfunken bereits wirklich verursachten Schaden würde ersetzen müssen, dass aber eine nur erst drohende Gefahr nach § 14 des Gesetzes vom 3. November 1838 nur einen Anspruch auf Herstellung von Sicherheitsmaassregeln begründe. Dass durch Immission von Feuer oder Wasser ein Schaden bereits entstanden sei, habe Kläger selbst nicht behauptet, eine solche Behauptung vielmehr nur in Betreff der Einwirkungen aufgestellt.

Da indess der Bahnbetrieb für einen Missbrauch des Eigenthums nicht erachtet werden könne und der eingetretene Schade nur eine mittelbare Wirkung dieses Betriebs sei, so brauche Beklagter denselben nur zu erstatten, falls er ihn vorausgesehen habe oder bei Aufwendung schuldiger Aufmerksamkeit hätte voraussehen können.

Ein dem Beklagten in dieser Beziehung zur Last zu legendes Versehen bei Ausführung des Eisenbahnbaues sei indess nicht behauptet, die Ursachen, durch welche die schädlichen Erschütterungen bedingt würden, liessen sich nicht feststellen, und der verursachte Schaden sei daher nach §. 11 Theil I Titel 3 des Allgemeinen Landrechts als ein zufälliger zu betrachten.

Die Behauptung, dass Beklagter nothwendige Erweiterungsbauten nur unter nicht annehmbaren Bedingungen zulassen wolle, entbehre jeder Begründung, denn in dem Schreiben des Landraths sei nur gesagt, die Eisenbahn-Direktion habe gegen den projektirten Erweiterungsbau nichts zu erinnern, falls Kläger auf den Ersatz etwaigen durch den Bahnbetrieb verursachten Schadens verzichte, und Kläger sei zur Erklärung hierüber aufgefordert.

Sei nun Beklagter zur Stellung der Bedingung nicht berechtigt, so werde Kläger am Bauen nicht verhindert, anderenfalls aber liege ein unberechtigter Eingriff in die Rechtssphäre des Klägers nicht vor, vielmehr

handle es sich um eine im allgemeinen Interesse getroffene polizeiliche Maassregel und es feble an jedem Anhalt, aus welchem Grunde Beklagter dafür verantwortlich sein sollte.

Die gegen diese Entscheidung eingelegte Revision musste für begründet erachtet werden.

Nach den aus dem Begriff des Eigenthums folgenden Grundsätzen braucht kein Grundeigentümer solche Benutzung der nachbarlichen Grundstücke zu dulden, welche eine Immission in sein Grundstück, wie die von Gefahr bringenden Feuerfunken, oder aber eine körperliche Einwirkung auf dasselbe, wie die heftigen Erschütterungen, verursacht.

Es steht ihm vielmehr gegen solche ihn benachtheiligende Benutzung des Nachbargrundstücks die negatorische Klage auf fernere Unterlassung derselben und auf Schadensersatz zu.

Anders verhält sich aber die Sache, wenn seitens der Staatsgewalt dem Unternehmer einer Eisenbahn im öffentlichen Interesse die Anlage und der Betrieb einer solchen gestattet ist. In diesem Falle sind die durch den Betrieb der Bahn benachtheiligten Eigentümer benachbarter Grundstücke keineswegs befugt, mit der negatorischen Klage Einstellung des sie durch Immissionen oder Erschütterungen beschädigenden Bahnbetriebes oder, wie der Berufungsrichter aus § 14 des Gesetzes vom 3. November 1838 herleiten will, Errichtung von Sicherheitsmaassregeln gegen drohende Nachtheile zu fordern.

In der Ertheilung der Konzession zum Betriebe der Bahn liegt vielmehr die allgemeine Anordnung der Staatsgewalt, dass sich die benachbarten Grundbesitzer diejenigen nachtheiligen Einwirkungen auf ihre Grundstücke gefallen lassen müssen, ohne welche der Betrieb nicht ausführbar ist.

Solche Konzessionirung hat daher den Charakter eines im öffentlichen Interesse seitens der Staatsgewalt bewirkten Eingriffs in das Privateigenthum, indem den benachbarten Grundbesitzern die ihnen nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zustehende negatorische Klage auf Unterlassung von Immissionen oder beschädigenden Erschütterungen versagt, ihrem Eigenthum also eine wesentliche Beschränkung auferlegt wird.

Solche Beschränkung, welche die Abwehr drohender Beschädigungen unmöglich macht, bewirkt selbstverständlich eine Werthverminderung der betreffenden Grundstücke, auch wenn ein wirklicher Schade noch nicht verursacht ist, und für diese müssen nach §§. 1 und 2 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 die Eigentümer entschädigt werden, ohne dass es darauf ankommt, ob diese Werthverminderung eine unmittelbare oder mittelbare Folge des Betriebes ist und ob den Unternehmern ein Versehen zur Last fällt oder nicht.

Dem steht auch nicht entgegen, dass nach §. 14 des Enteignungsgesetzes die Regierungen verpflichtet sind, die Unternehmer zur Herstellung solcher Anlagen zu nöthigen, welche zur Sicherung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahr und Nachtheile nöthig erscheinen.

Denn daraus folgt nicht, dass die bedrohten Eigenthümer, wie der Berufungsrichter annimmt, auf Herstellung solcher Einrichtungen klagen können, sondern vielmehr das Gegentheil, da es lediglich in das Ermessen der Regierungen gestellt ist, die Herstellung welcher Sicherheitsmaassregeln sie anordnen wollen und mit Rücksicht darauf anordnen können, dass nach der von der Staatsregierung erteilten Konzession dabei in erster Linie die Möglichkeit des Bahnbetriebes in Betracht gezogen werden muss.

Die Unterlassung der Anordnung solcher Anlagen oder die Anordnung unzureichender Sicherheitsmaassregeln kann auf unrichtiger Beurtheilung ihrer Nothwendigkeit oder Zulänglichkeit aber auch darauf beruhen, dass die Regierung trotz der Erkenntniss ihrer Nothwendigkeit oder Unzulänglichkeit weitere Anlagen als mit dem Bahnbetriebe für unvereinbar betrachtet.

Der Rechtsweg auf Herstellung bestimmter sichernder Anlagen ist daher ausgeschlossen.

Kann also der bedrohte Nachbar weder Einstellung der ihm nachtheiligen Immission oder Erschütterungen seines Eigenthums noch auch die Herstellung von ausreichenden Sicherheitsmaassregeln gegen die ihm daraus drohenden Beschädigungen fordern, so folgt aus dieser, seinem Eigenthum im Interesse des Bahnbetriebes auferlegten Beschränkung von selbst, dass er für die dadurch verursachte Entwerthung seines Grundstücks Entschädigung verlangen kann.

Dass diese Entschädigungsberechtigung durch §. 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, an dessen Stelle jetzt §. 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 getreten ist, habe beschränkt werden sollen, hat bereits das preussische Obertribunal mit Recht verneint. vgl. Entscheidungen Band 73, Seite 27 und Striethorst Archiv Band 99, Seite 105.

Hieraus folgt zugleich, dass bei Berechnung der zu vergütenden Werthverminderung auch die dem Grundstück im Interesse des Eisenbahnunternehmers auferlegte Baubeschränkung in Betracht zu ziehen ist.

Denn diese ist lediglich eine Folge davon, dass die durch den Eisenbahnbetrieb bedingte Immission von Feuerfunken nicht auszuschliessen ist.

Nach den bestehenden Polizeivorschriften dürfen die Polizeibehörden die Ausführung von Baulichkeiten innerhalb einer bestimmten Entfernung von den Schienensträngen (dem sogenannten Feuerrayon) nur mit Genehmigung der betreffenden Eisenbahnbehörde gestatten.

Demgemäss ist nach der Feststellung des Berufungsrichters dem Kläger die Ertheilung der nachgesuchten und nothwendigen polizeilichen Erlaubniss zur Ausführung von Baulichkeiten auf seinem Grundstück vom Landrath mit dem Bemerken versagt, dass die Eisenbahn-Direktion ihre Genehmigung von der Bedingung abhängig mache, dass Kläger zu Protokoll auf Ersatz des ihm durch den Eisenbahnbetrieb zugefügten Nachtheils verzichte, eine Bedingung, zu deren Erfüllung für Kläger eine gesetzliche Verpflichtung nicht vorliegt. Wenn der Berufungsrichter aufstellt, der Kläger sei, falls Beklagter zur Stellung einer solchen Bedingung nicht berechtigt sei, an der Ausführung seines projektirten Baues gar nicht gehindert, so ist das rechtsirrhümlich, da Kläger ohne polizeiliche Erlaubniss nicht bauen darf und ihm diese auf Grund des Widerspruchs des Beklagten versagt ist.

Ob mit Recht oder Unrecht, unterliegt nicht der richterlichen Kognition und erscheint für die Entschädigungsverbindlichkeit des Beklagten auch unerheblich, da allein durch seinen Widerspruch die Versagung der erforderlichen polizeilichen Bauerlaubniss veranlasst ist, er also um so mehr schadensersatzpflichtig erscheint, wenn dieser Widerspruch ein unbegründeter war.

Ebenso beruht es auf einem Rechtsirrthum, wenn der Berufungsrichter annimmt, es handle sich, falls der Beklagte zur Stellung der gedachten Bedingung berechtigt sei, nicht um einen unberechtigten Eingriff in die Rechtssphäre des Klägers, sondern um eine vom Landrath ausgehende im allgemeinen Interesse getroffene polizeiliche Maassregel, für deren Folgen ein Schadensersatz nicht geleistet zu werden brauchte.

Unzweifelhaft gehört es nach § 6g des Gesetzes vom 11. März 1850 zu der durch das allgemeine Interesse gebotenen Fürsorge der Polizei, feuergefährliche Bauten und Unternehmungen zu untersagen.

Im vorliegenden Falle wird aber die Feuersgefahr nicht dadurch veranlasst, dass Kläger ein Gebäude auf seinem Grundstück aufführen will, sondern allein durch den konzessionirten Bahnbetrieb in unmittelbarer Nähe des klägerischen Grundstücks und die dadurch bedingte feuergefährliche Immission von Funken in dasselbe.

Der Natur der Sache gemäss müsste also der drohenden Feuersgefahr durch Untersagung des gefährlichen Unternehmens, mit dem die Immission von Feuer verbunden ist, oder dadurch vorgebeugt werden, dass der Unternehmer zur Anlage von Sicherheitsvorrichtungen gegen die Gefahr ge-
nöthigt würde.

Lediglich dadurch, dass dies ohne Gefährdung des Bahnbetriebes nicht möglich ist, tritt die Nothwendigkeit ein, der Feuersgefahr durch Beschränkung der Baufreiheit der anliegenden Grundstücke vorzubeugen, und

da nicht bloss der Bahnbetrieb, sondern mit Rücksicht darauf, dass der Eisenbahnunternehmer für jeden durch die Immission von Feuer verursachten Brandschaden ersatzpflichtig sein würde, auch die Beseitigung oder Minderung der Möglichkeit eines durch die Immission entstehenden Schadens dem Eisenbahnunternehmer zum Vortheil gereicht, so kann es keinem Zweifel unterliegen, dass die Baufreiheit der Nachbargrundstücke lediglich im Interesse der Eisenbahnunternehmung beschränkt wird, woraus von selbst folgt, dass der Unternehmer die benachbarten Grundbesitzer für die durch diese Beschränkung bedingte Werthverminderung ihrer Grundstücke entschädigen muss.

Beizutreten dagegen ist dem Berufungsrichter darin, dass dem Kläger ein Entschädigungsanspruch wegen Anlage eines sein Grundstück unter Umständen mit Immissionen von Wasser bedrohenden Kanals zur Zeit nicht zusteht, weil eine solche beschädigende Einwirkung bis jetzt noch nicht stattgefunden hat.

Der Kanal steht mit dem Eisenbahnbetrieb in keinem Zusammenhang und durch die staatliche Konzession zu letzterem ist dem klägerischen Grundstück keine Beschränkung aufgelegt, die den Kläger hinderte, etwaigen beschädigenden Immissionen von Wasser mit der negatorischen Klage entgegenzutreten und eventuell Ersatz für den dadurch angerichteten Schaden zu fordern.

Es ist daher auch nicht erfindlich, wie durch die Anlage des bisher unschädlich gebliebenen Kanals der Werth des klägerischen Grundstücks vermindert sein könnte.

Hiernach war das Berufungsurtheil aufzuheben und die Sache zur anderweitigen Verhandlung und Feststellung darüber, ob und in welchem Maass der Werth des klägerischen Grundstücks durch die mit dem Bahnbetriebene verbundene Immission von Feuerfunken in dasselbe und die durch denselben bewirkte Erschütterung der klägerischen Gebäude, sowie die dem klägerischen Grundstück auferlegte Baubeschränkung vermindert werde, und zur anderweitigen Entscheidung in die Berufungsinstanz zurückzuweisen.

Urtheil des Reichsgerichts (II. Zivil-Senat) vom 17. November 1882 in Sachen des Gerbers J. zu Cr. wider die Rheinische Eisenbahngesellschaft.

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 zur Folge haben, ein Anspruch auf Schadensersatz zu.

Aus den Gründen.

Gegen die beiden in der Sache ergangenen oberlandesgerichtlichen Urtheile vom 14. Dezember 1880 und 4. Oktober 1881 ist seitens der

Verklagten das Rechtsmittel der Kassation ergriffen und in dem eingereichten Rekursgesuche auf zwei Angriffe gestützt:

I. Verletzung des §. 8. Absatz 2, §. 30 und 31 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 über die Enteignung von Grundeigenthum.

Das Oberlandesgericht verwerfe in seinem ersten Urtheile die der Klage entgegengesetzte Verspätungs-Einrede aus zwei Gründen. Der erste derselben verletze die §§. 8. Absatz 2 und 30 leg. cit., weil der vom Kläger verfolgte Anspruch in nothwendigem Zusammenhange mit der stattgehabten Expropriation stehe, indem er den für den Restgrundbesitz des Klägers durch die Abtretung entstehenden Minderwerth darstelle. Durch den zweiten Grund setze sich das Oberlandesgericht mit dem §. 31 leg. cit. in Widerspruch, da es für die Anwendung dieser Ausnahme-Bestimmung nicht darauf ankomme, dass „der Umfang“ der nachtheiligen Folgen der Enteignung sich erst später habe bemessen lassen, vielmehr nur vorausgesetzt werde, dass der Eintritt jener Folgen überhaupt erst nach dem im §. 25 leg. cit. gedachten Termine erkennbar geworden.

II. Verletzung der Artikel 544, 545, 639—641, 644, 646 und 647, 649—652, 690, 1370—1372 und 1376 des code civil, des §. 2n. 2 und §. 13 des Ressort-Reglements vom 30. Juli 1818, des §. 14 des Gesetzes vom 3. November 1838, endlich der §§. 8, 11 und 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874.

Das Oberlandesgericht gebe zu, dass eine Verbindlichkeit zum Schadensersatz nicht vorhanden sei bei Veränderungen an Staatsstrassen Kommunal- und Feldwegen, — sie solle aber begründet sein bei aufgehobener oder geschmälerter Benutzung von Strassen in Städten und Dörfern. Auch in dieser Beschränkung sei die fragliche Verbindlichkeit nicht anzuerkennen. An sich sei die Stadt- respective Dorfgemeinde befugt, kraft ihres an der Strasse bestehenden Eigenthumsrechts dieselbe zu verändern oder auch zu unterdrücken. Ein Quasikontrakt zwischen dem öffentlichen und Privateigenthum bestehe, wie unter Berufung auf Zachariae Band II. §. 440 auszuführen gesucht wird, nicht. Durch „die Natur der Dinge“ sei auch kein Verhältniss dahin begründet, dass den Adjazenten an derartigen Strassen ein wohl erworbenes Recht auf Benutzung derselben und daher ein Anspruch auf Schadensersatz bei Nivellements-Veränderungen zustehe. Ein solches Recht könne nur als Grundgerechtigkeit gedacht werden. Eine Grundgerechtigkeit entspringe aber lediglich entweder aus der natürlichen Lage der Grundstücke, oder aus dem Gesetze, oder aus Verträgen der Grundbesitzer, oder werde endlich durch Verjährung erworben. Keiner dieser Entstehungsgründe — so deduzirt die Rekurschrift weiter — liege hier vor, namentlich sei auch durch das Gesetz unmittelbar den gedachten Strassen eine solche Servitut nicht auferlegt.

Das Benutzungsrecht, welches den Adjazenten an letzteren zustehe, beruhe nur auf dem öffentlichen Rechte, es sei kein wohlerworbenes Recht im juristischen Sinne, dessen Verletzung einen Schadensersatz-Anspruch begründe. Dem Kassationskläger habe nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften nur offen gestanden, sich an die Bezirksregierung zu wenden und die Herstellung von Anlagen, welche ihm die Kommunikation ermöglichen, zu begehren.

Die Rekurschrift bezieht sich dann noch auf das Urtheil in den Entscheidungen des Reichsgerichts Band III. p. 171 seq., mit der Anführung, dass die Grundsätze des gemeinen Rechts für dessen Gebiet dasselbe ergangen sei, in der hier fraglichen Beziehung, von denen des französischen Rechts nicht abwichen, und rügt endlich die Annahme des Oberlandesgerichts, dass die Diessemer Strasse schon vor ihrer Unterführung unter die Eisenbahn als eine städtische Strasse anzusehen gewesen, unter Bezugnahme auf das näher bezeichnete Urtheil des Reichsgerichts vom 23. Oktober 1880 als rechtsirrhümlich.

Der Antrag geht dahin, die angefochtenen Urtheile zu vernichten und dem Kassationsverklagten die Kosten zur Last zu legen, sodann in der Sache selbst die Berufung gegen das Erkenntniss des Landgerichts zu D. vom 7. Dezember 1877 als unbegründet mit Strafe und Kosten zu verwerfen.

Namens des Kassationsverklagten ist kostenfällige Verwerfung des Rekurses beantragt.

Urtheil:

In Erwägung zum ersten Kassationsmittel,

dass nach der thatsächlichen Feststellung des Oberlandesgerichts die erhobene Klage nicht, wie die Rekurschrift annimmt, den für den Grundbesitz des Kassationsverklagten durch die Enteignung eines Theiles desselben entstandenen Minderwerth zum Gegenstande hat, — §. 8. Absatz 2 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 — vielmehr auf Ersatz des Schadens gerichtet ist, welcher aus der von der Enteignung unabhängigen Thatsache der Tieferlegung der Diessemer Strasse hergeleitet wird;

dass damit die auf §. 30 leg. cit. gestützte Einrede der Verspätung der Klage ohne Rechtsirrtum beseitigt war, da die Präklusivfrist der bezogenen Bestimmung sich lediglich auf Ansprüche bezieht, welche die von der Bezirksregierung festgestellte Grundabtretungs-Entschädigung betreffen;

dass, wenn das Oberlandesgericht weiter erwägt, dass, obschon aus den Verhandlungen über den Enteignungsplan, wie zu beweisen erboten sei, die projektierte Strassenveränderung für die Betheiligten erkennbar gewesen, doch erst bei Ausföhrung der Arbeiten sich der Umfang des

daraus für das Besitzthum aus dem Geschäftsbetrieb des Kassationsverklagten entstehenden Nachtheils habe ermessen lassen, diese Erwägung offenbar nur adminikulirender Natur ist und nicht eine selbständige, auf die Vorschrift des §. 31 leg. cit. bezügliche Bedeutung hat, da diese letztere, soviel ersichtlich, in der Vorinstanz gar nicht angerufen und nicht Gegenstand der Verhandlung gewesen ist, dieselbe überdies auch wie der §. 30 cit. einen Anspruch der hier vorliegenden Art in keiner Weise berührt;

dass hiernach das erste Kassationsmittel als unbegründet sich darstellt;

In Erwägung zum zweiten Kassationsmittel,

dass die Rekursschrift bei ihrem Angriffe von dem Grundsatz ausgeht, dass das Eigenthum der Stadt- und Dorfgemeinden an den Ortsstrassen ein unbeschränktes sei — Artikel 544 des code civil —, dass die Benutzung derselben nur auf Grund öffentlichen Rechtes des Adjazenten zustehe, und von einem wohl erworbenen Rechte der letzteren in Betreff dieser Benutzung nicht die Rede sein könne;

dass der bezüglichen Ausführung indess nicht beizupflichten ist;

in Erwägung, dass die Strassen der Städte und Ortschaften, auf deren Anlage die äussere Existenz und Entwicklung derselben beruht, zur Bebauung mit Häusern bestimmt sind, für welche sie das nothwendige Kommunikationsmittel bilden, so dass der Natur der Sache nach Häuser und Strasse sich gegenseitig bedingen;

dass, wenn man die Entstehung der letzteren ins Auge fasst, darin, dass von der zuständigen Verwaltung ein bereits bestehender Weg oder ein sonstiges Terrain zur städtischen Strasse erklärt wird, die Aufforderung, unter den gesetzlichen und speziell lokalen Bedingungen Häuser an derselben zu errichten, liegt, wobei der Vortheil, welchen die Strasse den Adjazenten gewährt, als die Gegenleistung sich darstellt;

dass so zwischen der Gemeinde und den jener Aufforderung entsprechenden Grundeigenthümern, welche mit ihren Bauten an die Lage und Richtung der Strasse gebunden sind und regelmässig für die Instandsetzung respektive Erhaltung derselben Lasten zu tragen haben, ein stillschweigendes Vertragsverhältniss, welches gegenseitige Rechte und Verbindlichkeiten erzeugt, begründet wird;

dass nun zwar eine solche Strasse im öffentlichen Eigenthume der Gemeinde steht und, mit Rücksicht auf ihre Bestimmung, dem allgemeinen Gebrauche zu dienen, extra commercium ist, dieser Umstand aber, wie die Jurisprudenz anerkennt, nicht ausschliesst, dass an derselben, soweit sie mit ihrer Bestimmung vereinbar, private Benutzungsrechte, welche sich juristisch als Servituten charakterisiren — art. 637 und 686 leg. cit. — bestehen können;

dass hieraus aber folgt, dass, wenn auch den Hauseigenthümern gegen Dispositionen, welche im Interesse der Gemeinde an derselben vorgenommen werden, ein Widerspruch nicht zusteht, dieselben doch für solche Veränderungen, welche eine Aufhebung oder erhebliche Beschränkung ihrer Benützung zur Folge haben, zu einem Schadensersatzanspruche berechtigt sind, arg. art. 701 und 1 142 l. cit.;

dass dieser Satz namentlich auch dann gilt, wenn eine Eisenbahngesellschaft mit Zustimmung der Gemeinde für den Zweck ihres Bahnbauens Nivellementsveränderungen, welche das Benutzungsrecht der Adjazenten verletzen, zur Ausführung bringt;

in Erwägung, dass das Oberlandesgericht thatsächlich feststellt, dass die Diessemer Strasse von der Kassationsklägerin behufs Ueberführung der Bahn an dem Eigenthume des p. J. um mehr als zwei Meter tiefer gelegt und dadurch, wie im Einzelnen ausgeführt wird, die Benutzbarkeit und der Werth desselben wesentlich vermindert ist;

dass, wenn das Oberlandesgericht auf Grund dieser Feststellung die Kassationsklägerin, welche ihre Passivlegitimation nicht bestreitet, als schadensersatzpflichtig erachtet hat, damit weder gegen die gesetzlichen Bestimmungen über das Eigenthum und die Servituten, noch gegen die Vorschriften des Enteignungsgesetzes verstossen ist;

dass zwar, wenn das Oberlandesgericht das Recht des Kassationsverklagten aus einem Quasikontrakte oder der Natur der Dinge herleitet, diese Art der Begründung an der Kassationsklägerin gerügt werden mag, mit derselben aber nach Vorstehendem die angegriffene Entscheidung nicht hinfällig wird, dass letztere der in der rheinisch-französischen Doktrin und Rechtsprechung konstant herrschenden Auffassung entspricht und in gleichem Sinne für das Gebiet des preussischen Rechtes in Uebereinstimmung mit der Judikatur des vormaligen Obertribunals von dem Reichsgerichte neuerlich erkannt worden ist (l. Hülfssenat in Sachen Rheinische Eisenbahngesellschaft c./a. Niehusmann, Urtheil vom 7. März 1882);

dass dem gegenüber auch das Erkenntniss, Entscheidungen des Reichsgerichts, Band III., p. 171 seq., bei welchem es sich um einen sachlich anders gearteten und nach gemeinrechtlichen Grundsätzen zu beurtheilenden Fall handelt, nicht mit Erfolg angerufen werden kann;

dass endlich die Ausführung des Oberlandesgerichts, dass die fragliche Strasse als eine städtische Strasse von Cr. anzusehen gewesen, wesentlich thatsächlicher Natur ist und einen Rechtsirrthum nicht erkennen lässt, namentlich auch die faktischen Voraussetzungen, unter denen in dem bezogenen reichsgerichtlichen Urtheile das Vorhandensein einer

städtischen Strasse verneint worden ist, von den hier vorliegenden verschieden sind;

dass nach alle diesem auch das zweite Kassationsmittel der Begründung entbehrt, ein Angriff aber, der sich gegen den Umfang der streitigen Ersatzverpflichtung richtet, nicht erhoben worden ist;

Aus diesen Gründen

verwirft das Reichsgericht, Zweiter Zivil-Senat, den gegen die Urtheile des Königlichen Oberlandesgerichts zu Cöln am 14. Dezember 1880 und 4. Oktober 1881 eingelegten Kassationsrekurs und legt der Kassationsklägerin die Kosten zur Last.

Urtheil des Oberverwaltungsgerichts I. Senat vom 18. November 1882 in Sachen der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft wider den Amtsvorsteher des Amtsbezirks Queis und die Gemeinde Zwebendorf.

Der §. 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 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 Herrschaft dieses Gesetzes gebauten Eisenbahnen anwendbaren Rechtsgrundsatz. Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte in Betreff der Vertheilung der Unterhaltungslast.

G r ü n d e :

Bei Anlegung der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn hat der damals schon bestehende Zwebendorf-Hohenthurmer Kommunikationsweg auf einer Rampe über den Eisenbahndamm geführt werden müssen und diese Ueberführung ist seitens der Eisenbahngesellschaft hergestellt worden. Der letzteren wurde durch Verfügung des zuständigen Amtsvorstehers vom 8. Juli v. J. aufgegeben, jenes so abgeänderte Wegestück, welches der Gesellschaft gehöre und von derselben auch mit Grenzsteinen besetzt sei, — ausser dem bereits gepflasterten Bahnkörper — mit einer Steindecke binnen bestimmter Frist bei Vermeidung des Zwangsverfahrens zu versehen. — Auf den Widerspruch der Gesellschaft wurde diese Verfügung durch Beschluss des Amtsvorstehers vom 7. August v. J. aufrecht erhalten und darauf von der Gesellschaft Klage mit dem Antrage erhoben:

den Weg als einen öffentlichen anzuerkennen, die Verfügungen der Wegpolizeibehörde vom 8. Juli bzw. 7. August v. J. aufzuheben und die Gemeinde Zwebendorf als die zur Unterhaltung des Weges Verpflichtete zu der geforderten Leistung anzuhalten.

Die Klage wurde darauf gestützt, dass die fragliche Wegestrecke durch die mit derselben vorgenommene Aenderung die Eigenschaft des öffentlichen Weges nicht verloren habe, der Gemeinde Zwebendorf aber

die Unterhaltung der öffentlichen Wege im Gemeindebezirke und somit auch jenes Wegetheiles obliege, und derselben nur insoweit etwa, als ihre Unterhaltungslast durch die Ueberführung des Weges über den Bahnkörper erschwert sei, ein zivilrechtlicher Entschädigungsanspruch zustehe. Dem Antrage der Beklagten entsprechend erkannte der Kreisausschuss des Delitzscher Kreises am 5. Oktober v. J. auf Abweisung der Klage. Nachdem in den Gründen der Entscheidung die Nothwendigkeit der geforderten Wegebesserung nachgewiesen ist, wird weiter ausgeführt: es sei ungerechtfertigt, wenn Klägerin beantrage, den fraglichen Weg als einen öffentlichen anzuerkennen. Das streitige Wegestück habe dadurch, dass die Klägerin auf demselben Rampen angelegt habe, noch nicht den Charakter eines öffentlichen Weges verloren. Hieran könne auch das nichts ändern, dass die Klägerin dasselbe für sich versteint habe. Aus der Aufschüttung der Rampen hätten nur gewisse rechtliche Verpflichtungen der Eisenbahngesellschaft bezüglich der Unterhaltung erwachsen können. Dies folge aus §. 14 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (G.-S. S. 505). Auf Grund dieser Bestimmung erfolge die landespolizeiliche Prüfung des Projekts, welche wesentlich öffentlich rechtlicher Natur sei. Es werde dabei den Eisenbahngesellschaften nach Anhörung der Interessenten auf Grund des vorgelegten Spezialprojektes in allen Details vorgeschrieben, welche Anlagen die Eisenbahngesellschaft an Wegen, Ueberfahrten, Vorfluthsanlagen etc. vorzunehmen habe. Dies sei im vorliegenden Falle durch das Protokoll vom 10. Mai 1870, welches der Kommissarius der Königlichen Regierung zu Merseburg aufgenommen habe, geschehen. Denn durch dieses Protokoll sei von Landespolizeiwegen die von der Eisenbahn projektierte Ueberführung des Weges über die Bahn mittelst der Rampen, deren Unterhaltung jetzt streitig sei, überhaupt erst genehmigt. Es handle sich also um eine Wegeanlage im Sinne des §. 14 a. a. O. Daraus folge *ex lege* die Verpflichtung der Klägerin zur Unterhaltung der Rampen.

Die Klägerin legte gegen diese Entscheidung rechtzeitig die Berufung ein und machte namentlich geltend, dass der §. 14 a. a. O. lediglich von Wegen handle, die nöthig seien, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in der Benutzung ihrer Grundstücke gesichert würden, nicht aber von öffentlichen Wegen, sodann, dass das Bedürfniss zu dem jetzt geforderten Ausbau der Wegestrecken erst nach der Anlegung der Rampen in Folge des mehr und mehr gesteigerten Verkehrs entstanden sei.

Der beklagte Amtsvorsteher wies hiergegen darauf hin, dass der streitige öffentliche Weg doch auch den anliegenden Grundbesitzern als Zugangsweg zu ihren Grundstücken diene.

Das Königliche Bezirks-Verwaltungsgericht zu Merseburg erkannte am 22. November v. J. auf Zurückweisung der eingelegten Berufung, und zwar, ohne im Uebrigen auf die Sache einzugehen, lediglich wegen verspäteter Klageerhebung. Es wurde nämlich festgestellt, dass der Beschluss des beklagten Amtsvorstehers vom 7. August dem die Klägerin vertretenden Betriebsamte an demselben Tage zugestellt, die gegen ihn erhobene Klage aber wohl bei dem Amtsvorsteher am 19. August eingereicht, von diesem aber an der zuständigen Stelle, nämlich beim Kreisausschuss erst am 22. August eingegangen sei, also um Einen Tag verspätet. (§. 35 des Verwaltungsgerichtsgesetzes, Art. IV. §. 2 Abs. 6 der Novelle zur Kreisordnung vom 19. März 1881).

Die gegen diese Entscheidung von der Klägerin fristzeitig eingereichte Revision ist begründet. Abgesehen davon, dass es mindestens zweifelhaft ist, ob die Klage dem Vorsitzenden des Kreisausschusses nicht bereits am 21. August eingehändigt ist, (anscheinend hat derselbe bereits an diesem Tage auf dem Schreiben, mit welchem die Klage überreicht wurde, die Beifügung des Separationsrezesses von Zwebendorf verfügt) so hat der Vorderrichter auch übersehen, dass der 21. August v. J. auf einen Sonntag fiel, die vierzehntägige Frist zur Einreichung der Klage also unter allen Umständen gewahrt ist (§. 81 des Verwaltungsgerichtsgesetzes, §. 200 der Reichszivilprozessordnung). Die angefochtene Entscheidung verletzt die letztere Bestimmung durch Nichtanwendung und war daher aufzuheben. (§§. 64 und 67 des ersten Gesetzes.)

Bei freier Beurtheilung der Sache ist dem Kreisausschuss zunächst darin beizupflichten, dass es sich hier um einen Theil eines öffentlichen Weges handelt und es einer Entscheidung hierüber nicht bedarf, da dies von keiner Seite bestritten wird. — Anlangend die Unterhaltungslast, so stützen die Beklagten ihren Antrag und der Kreisausschuss seine demselben entsprechende Entscheidung auf den §. 14 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838. Derselbe lautet:

„Ausser der Geldentschädigung ist die Gesellschaft auch zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet, welche die Regierung an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- oder Vorfluthsanlagen nöthig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden.“

Es folgen nunmehr wörtlich gleichlautend die Ausführungen des Erkenntnisses vom 18. November 1882 (Archiv S. 171 ff.) S. 176 Zeile 4 v. o. bis S. 180 Zeile 3 v. o., sodann fährt die Begründung fort:

Diese Materialien stellen so viel ausser Zweifel, dass es der Absicht des Gesetzgebers nicht entspricht, den § 14 a. a. O. nicht nur auf An-

lagen, welche nöthig sind, „damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden,“ sondern darüber hinaus auf Anlagen anzuwenden, welche weiter gehende öffentliche Interessen zum Gegenstande haben, insbesondere also auf öffentliche Wege, die zwar auch den benachbarten Grundbesitzern regelmässig aber weit darüber hinausgehenden Zwecken dienen. Die durch den Eisenbahnbau etwa nöthig werdenden Anlagen oder Umgestaltungen solcher öffentlichen, polizeilichen Anstalten waren der Eisenbahngesellschaft auf Grund des §. 4 jenes Gesetzes aufzuerlegen. Ob gleichwohl unter Umständen die thatsächliche Erwägung, dass nur eine dem öffentlichen Interesse im weiteren Umfange dienende Anlage wie z. B. ein öffentlicher Weg zugleich auch den benachbarten Grundbesitzern jenen Schutz vor Gefahren und Nachtheilen in Benutzung ihrer Grundstücke zu gewähren vermöge, dahin führen konnte, der Eisenbahngesellschaft die Anlage öffentlicher Verkehrsanstalten auf Grund des §. 14 a. a. O. aufzugeben, und wie es daher zu halten, wenn eine solche Auflage unzweideutig unter Bezugnahme auf den §. 14 a. a. O. thatsächlich gemacht ist, muss hier dahin gestellt bleiben, denn die vorliegenden Akten enthalten keine Andeutung dahin, dass bezüglich des hier in Rede stehenden Weges etwa der §. 14 a. a. O. zur Anwendung gebracht sei. Insbesondere gilt dies auch von dem vom Kreis Ausschuss in Bezug genommenen Protokoll d. d. Zwebendorf, den 10. Mai 1870, welches die landespolizeiliche Prüfung des Bauprojekts der Halle-Sorau-Gubener Bahn seitens des Königlich Eisenbahn-Kommissarius, der Königlich Regierung und der sonst bei der Sache interessirten Behörden und Korporationen zum Gegenstande hat. — Ist dabei auch, wie der Kreis Ausschuss feststellt, die hier fragliche Wegeüberführung zur Prüfung und auf Grund dessen sodann auch zur landespolizeilichen Genehmigung gekommen, so fehlt doch jeder Anhalt dafür, dass letztere gemäss einer anderen gesetzlichen Bestimmung als der des §. 4 a. a. O. erfolgt sei. Der §. 14 a. a. O. scheidet hiernach für die hier zu treffende Entscheidung aus, vielmehr sind für diese folgende rechtliche Gesichtspunkte maassgebend.

Sowohl für die Wegepolizeibehörde als für das über ihre Verfügungen ergehende Streitverfahren kommt an erster Stelle die landespolizeiliche (ministerielle) Anordnung oder Genehmigung in Betracht, auf Grund deren der Weg hergestellt ist. Dieselbe ist ein öffentlich rechtlicher Akt; die Eisenbahngesellschaft wird, wenn überhaupt, so nur durch ihn in den Kreis der nach öffentlichem Recht zur Wegebaulast Verpflichteten gestellt. Im vorliegenden Falle ist nur die Wegeveränderung landespolizeilich genehmigt bzw. angeordnet, dagegen über die Unterhaltung des Weges — wie vielfach auch sonst in solchen Fällen — nichts ausdrücklich bestimmt.

Hieraus folgt jedoch nicht, dass die landespolizeiliche Festsetzung von der Unterhaltung dessen, was nach ihr hergerichtet werden soll, derartig absehe, dass, wie Klägerin will, für diese zunächst lediglich der nach dem sonst bestehenden Rechte Wegebaupflichtige aufzukommen habe und demselben zu überlassen sei, seine etwaigen Entschädigungsansprüche zivilrechtlich zu verfolgen. Hiergegen erhebt sich das Bedenken, dass so der Wegebaupflichtige allerdings in eine ungünstigere Lage versetzt werden würde, als jeder Privateigenthümer, gegen welchen das Recht zur Zwangsenteignung angewandt wird. Dem gegenüber kann da, wo es sich bei der landespolizeilichen Genehmigung der Spezialbauprojekte der Eisenbahnen um Anlagen, insbesondere um Wege handelt, welche unabhängig von dem freien Ermessen des Unternehmers nothwendig im öffentlichen Interesse zu dauerndem Bestehen herzurichten sind, aus dem Mangel einer besonderen Regelung der Unterhaltungspflicht in der polizeilichen Auflage als Inhalt derselben zwar nicht gefolgert werden, dass die Eisenbahngesellschaft die Unterhaltung ohne Rücksicht auf das sich aus der Herstellung der Anlage zwischen ihr und dem ordentlichen Wegebauverpflichteten nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen ergebende Rechtsverhältniss unter allen Umständen allein übernehmen solle, wohl aber dies, dass nach dem Willen der Landespolizeibehörde die Unterhaltung des Angeordneten insoweit durch die Gesellschaft erfolgen solle, als erforderlich ist, um eine Kränkung des Rechts des ordentlichen Wegebaupflichtigen durch eine rechtswidrige Vermehrung seiner Baulast auszuschliessen. Lediglich in diesem Sinne kann die landespolizeiliche Anordnung verstanden und gehandhabt werden. Nun fehlt aber ein rechtlicher Anhalt für die Verpflichtung der Eisenbahngesellschaft, bei der Aenderung und Verlegung bestehender öffentlicher Wege durch die alleinige Unterhaltung des Neuhergestellten den Wegebaupflichtigen zu entbürden. Ihre Verpflichtung geht nur soweit, als die zum Ersatz geschaffene Neuanlage die Unterhaltungslast vermehrt. Diese Rechtsgrundsätze sind nicht durch den §. 14 des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874 (G.-S. S. 221) erst neu geschaffen worden, sie waren, wie in den legislatorischen Verhandlungen über dieses Gesetz vielfach anerkannt ist, schon vorher geltendes Recht, und insbesondere ergeben jene Verhandlungen, dass auch schon früher die Verwaltung bei den ihr obliegenden interimistischen Entscheidungen über die Wegebaulast entsprechend verfahren ist.

Es folgen, wiederum wörtlich gleichlautend, die Ausführungen Archiv S. 181 Z. 3 v. u. bis S. 183 Z. 4 v. o. Sodann wird fortgefahren:

Dabei kommen namentlich noch folgende Momente in Betracht. Schon aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass die Klägerin keinesfalls zur Abweisung der ihr etwa antheilig zur Last fallenden Unterhaltung geltend

machen kann, dass es sich jetzt darum handle, den Weg in einen anderen besseren Zustand zu setzen, als in welchem er nach Maassgabe der die Wegeänderung betreffenden landespolizeilichen Anordnung hergestellt sei. Die letztere hat den öffentlichen Fahrweg zwischen Zwebendorf und Hohenthurm zum Gegenstande. Lediglich um die Unterhaltung dieses Weges handelt es sich hier. Dieselbe kann sich, da der Weg ein öffentlicher ist, dieser seiner rechtlichen Natur nach nur nach den Anforderungen des wechselnden Verkehrsbedürfnisses richten. Hiernach stehen nicht Anlagen in Frage, welche sich gegenüber dem Gegenstande der landespolizeilichen Festsetzung als neue in dieser nicht vorgesehenen bezeichnen liessen.

Andererseits geht Klägerin mit Recht davon aus, dass sie den Eisenbahnkörper unter allen Umständen allein zu unterhalten hat. Der Bahnkörper und insbesondere das Planum desselben dienen an erster Stelle nicht dem öffentlichen Strassenverkehr, sondern dem Transportgewerbe der Bahn. Dementsprechend richtet sich die bauliche Unterhaltung des Bahnkörpers auch bei Strassenübergängen zunächst nach den Anforderungen des Bahnbetriebes, wie denn auch die letzteren für die Regelung des öffentlichen Strassenverkehrs auf den Niveauübergängen wesentlich in Betracht kommen. Diese Anforderungen gehen schon allein thatsächlich regelmässig weit über dasjenige hinaus, was zu beanspruchen wäre, wenn es sich um eine einfache, nicht zugleich dem Eisenbahnbetriebe dienende Verkehrsstrasse handelt. Ihre Befriedigung absorbiert die Erfüllung der Wegebauast. Dazu kommt, dass dem Wegebaupflichtigen nach polizeilichen Gesichtspunkten niemals diejenige Dispositionsbefugnis über den Bahnkörper eingeräumt werden kann, welche ihm über die sonstigen Strecken öffentlicher Wege zum Zweck ihres Baues und ihrer Unterhaltung zusteht. Hiernach ist bei der Bemessung der Baulast der Klägerin davon auszugehen, dass ihr dieselbe an den eigentlichen Bahnkörper und der Wegestrecke auf demselben unter allen Umständen ausschliesslich obliegt.

Endlich ist zu berücksichtigen, dass die Ausführung von Wegebauten, welche Gemeinden in Verbindung mit Eisenbahngesellschaften zu unternehmen haben, durch Dritte auf Kosten der Beteiligten insofern vielfach zu einer Erschwerniss der Last der Gemeinden führen kann, als letztere dadurch verhindert werden, in dem Umfange bei der Wegeunterhaltung Naturalwirthschaft zu treiben, von Diensten der Angehörigen, Materialienbeständen, ohnehin vorhandenen Aufsichts- und technischen Kräften etc. Gebrauch zu machen, in welchem es bei den ihnen sonst obliegenden Wegebauten geschieht.

Eine solche Erschwerniss würde die Gemeinden zu Unrecht treffen, da das zwischen ihnen und dem Eisenbahnunternehmer bestehende Rechtsverhältniss regelmässig ohne ihr Zuthun geschaffen wird.

Die Polizeibehörde und die Verwaltungsgerichte erscheinen daher berechtigt, dem dadurch Rechnung zu tragen, dass sie die Ausführung der Arbeit dem ordentlichen Wegebaupflichtigen — dessen Zustimmung vor ausgesetzt — allein überlassen, und den Eisenbahnunternehmer anhalten, seine Verpflichtung in der Leistung des entsprechenden Geldbeitrages abzubürden.

Hiernach hat der Kreisausschuss anderweit in der Sache und über den Kostenpunkt zu entscheiden. Bezüglich des letzteren wird eventuell zu erwägen sein, ob nicht die Kosten der Beweisaufnahme über das Bedürfniss der geforderten Wegebesserung, welche in erster Instanz erwachsen sind, der Klägerin jedenfalls auferlegt werden müssen.

Verwaltungsgerichtsgesetz.

Entscheidung des Ober-Verwaltungsgerichts vom 24. Januar 1883 in der Verwaltungsstreitsache der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, Klägerin, wider den Gemeindevorstand zu G., Beklagten.

Den Eisenbahn-Gesellschaften steht die Rechtswohltat der doppelten Fristen zur Anbringung der Rechtsmittel im Verwaltungsstreitverfahren nicht zu.

Aus den Gründen:

Das Verwaltungsgerichtsgesetz vom 3. Juli 1875 bestimmt weder in seiner ursprünglichen Fassung noch in der Fassung des Gesetzes vom 2. August 1880, dass den privilegierten Korporationen, zu welchen allerdings das frühere königliche Ober-Tribunal die Eisenbahngesellschaften rechnete (Präjudiz No. 2035 vom 1. August 1848) die doppelte Frist zur Einlegung der Rechtsmittel zusteht.

Wenn auch nach § 81 des Verwaltungsgerichtsgesetzes für die Berechnung der im gedachten Gesetze vorgeschriebenen Fristen die bürgerlichen Prozessgesetze maassgebend sind, so kann doch aus dieser Bestimmung für die vorliegende Frage kein Entscheidungsgrund entnommen werden, da es sich hier um die Abmessung, nicht aber um die Berechnung der Frist handelt. Eine analoge Anwendung des durch die deutsche Zivilprozessordnung aufgehobenen Artikel 13 der Verordnung vom 6. April 1839 auf das Verwaltungsstreitverfahren ist hiernach überhaupt unzulässig, abgesehen davon, dass der §. 81 des Verwaltungsgerichtsgesetzes in der Fassung des Gesetzes vom 2. August 1880 auf die bürgerlichen Prozessgesetze hinweist und hierunter nur die am 1. April 1881 in Geltung stehenden Gesetze verstanden werden können.

Das Rechtsmittel der Revision ist daher, da die Frist von zwei Wochen (§§. 54, 65 a. a. O.) unstreitig nicht innegehalten ist, mit Recht als verspätet zurückgewiesen worden.

Gesetzgebung.

Preussen. Gesetzentwurf, betreffend die Umgestaltung der Bahnanlagen innerhalb des Festungsgebiets der Stadt Cöln.

Dem Abgeordnetenhanse vorgelegt am 15. Februar 1883 und in erster Lesung an die verstärkte Budgetkommission zur Vorberathung überwiesen. (Drucksachen Nr. 93.)

An Kosten für die Umgestaltung der Bahnanlagen innerhalb des Festungsgebietes der Stadt Cöln werden in dem Entwurf ausser dem von der Stadtgemeinde Cöln vertragsmässig übernommenen Beitrag zu den Bankosten von 500 000 *ℳ* 24 000 000 *ℳ* beantragt.

In dem Berichte der verstärkten Budgetkommission über den vorstehenden, sowie den S. 188 des Archivs besprochenen Gesetzentwurf vom 16. März d. J. wird nach Absetzung der für die Bahnstrecke von Bromberg nach Fordon, für die Umgestaltung und Erweiterung des Bahnhofes Steglitz und für die Herstellung eines Geschäftsgebäudes für die Königliche Eisenbahn-Direktion zu Bromberg vorgesehenen Beträge die Genehmigung der übrigen Posten beantragt. (Drucksachen des Abgeordnetenhanse Nr. 155.)

Nachtrag zum Staatshaushalts-Etat für 1. April 1883/84.

Dem Abgeordnetenhanse vorgelegt am 2. März 1883. (Drucksachen Nr. 116.)

In dem Nachtrags-Etat wird u. A. für den Bau einer 19 km langen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Fischhausen nach Palmnicken der Betrag von 660 000 *ℳ* vorgehen. Von diesem Betrage werden dem Staate 100 000 *ℳ* seitens der Firma Station und Becker erstattet. Der Bau und Betrieb der Bahn soll durch die Ostpreussische Südbahn — an deren Linie sie anschliesst — erfolgen. Die vorgedachte Firma garantiert einen Reinertrag von 4 pCt. jährlich des vom Staate aufgewendeten Anlagekapitals auf die Dauer von 18 Jahren von der Betriebseröffnung an gerechnet.

Grossherzogthum Oldenburg. Gesetz für das Herzogthum Oldenburg vom 19. März 1883, betreffend die Organisation der Eisenbahnverwaltung.

Abgedruckt im Gesetzblatt für das Herzogthum Oldenburg 1883 Stück 57 S. 525 ff. Nr. 104.

I. Allgemeine Bestimmungen.

Artikel 1.

Die Verwaltung der Staatseisenbahnen (einschliesslich der Eisenbahn Oldenburg-Wilhelmshaven, Artikel 21 des Staatsvertrages zwischen Preussen und Oldenburg vom 16. Februar 1864) und der damit in Verbindung stehenden Verkehrsanstalten (Unterhaltung, Betrieb und Erneuerungs- und Ergänzungsbau) ist der Eisenbahn-Direktion übertragen, welche als obere Verwaltungsbehörde dem Staatsministerium unmittelbar untergeordnet ist.

Die Eisenbahn-Direktion bildet die Dienstbehörde sämtlicher für die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen angestellten Personen.

Artikel 2.

Für den Bau neuer Eisenbahnstrecken wird das Staatsministerium im einzelnen Falle eine besondere Eisenbahn-Baukommission einsetzen.

Dem Staatsministerium ist vorbehalten, auch die Ausführung bedeutender Erneuerungs- oder Ergänzungsbauten einer besonderen Baukommission zu übertragen.

Artikel 3.

Die Eisenbahn-Direktion besteht aus dem Eisenbahn-Direktor als Vorsitzenden, einem administrativen Mitgliede, dem Ober-Bau- und Betriebsinspektor als bau- und betriebstechnischem Mitgliede, dem Ober-Maschineninspektor als maschinentechnischem Mitgliede.

Der Direktion wird das erforderliche Personal an Hilfsarbeitern und Bürobeamten beigegeben.

II. Nähere Bestimmungen über die Verwaltung und den Betrieb.

Artikel 4.

Der Eisenbahn-Direktor vertritt die Verwaltung nach aussen und leitet und überwacht den gesammten Dienst der Eisenbahn-Direktion und der ihr unterstellten Beamten. Demselben steht die alleinige verantwortliche Entscheidung in allen Sachen zu, deren Behandlung nicht durch die Geschäftsordnung (Artikel 21) anderweitig geregelt ist.

Die Mitglieder der Direktion handeln selbständig verantwortlich in den ihnen durch die Geschäftsordnung (Artikel 21) zu eigener Erledigung zugewiesenen Sachen.

Die Abgrenzung der Geschäftskreise und Zuständigkeiten innerhalb der Direktion erfolgt durch die Geschäftsordnung (Artikel 21). In derselben ist auch festzusetzen, in welchen Angelegenheiten ausnahmsweise eine kollegiale Geschäftsbehandlung (Entscheidung durch Mehrheitsbeschluss) stattfinden soll.

Desgleichen werden in der Geschäftsordnung die erforderlichen Bestimmungen über die Vertretung des Eisenbahn-Direktors und der Mitglieder der Direktion in Verhinderungsfällen getroffen.

Artikel 5.

Für die nächste Aufsicht in Betreff der Bahnunterhaltung und Bahnbewachung fungiren Bezirks-Inspektoren, deren jedem eine bestimmte Bahnstrecke zugewiesen wird.

Dem Bezirks-Inspektor sind die Bahnmeister, diesen die Wärter unterstellt.

Artikel 6.

Für den Dienst auf den Stationen, sowie zur Handhabung der Ordnung und Polizei auf denselben werden je nach dem Umfang der Geschäfte Stationsverwalter, Haltestellen-Aufseher oder expedirende Wärter angestellt.

Wo die Bedeutung der Station es erfordert, sind dem Stationsverwalter Assistenten, Gepäckexpedienten, Telegraphisten, Portiers, Wäger, Lademeister beizugeben.

Artikel 7.

Der Kassendienst auf den Stationen ist entweder dem Stationsverwalter (Haltestellen-Aufseher, expedirenden Wärter) zu übertragen, oder es sind demselben dafür ein oder mehrere besondere Kassenbeamten, nach den einzelnen Geschäftszweigen getrennt, zuzuordnen.

Artikel 8.

Für den Zugbegleitungsdienst werden Zugführer, Packmeister und Schaffner angestellt. Dieselben stehen hinsichtlich der Disziplin zunächst unter dem Stationsverwalter ihres

Stationsortes. Im Dienste sind sie den Vorstehern derjenigen Stationen unterworfen, auf welchen sie sich jeweilig befinden, während unterwegs der Zugführer den Befehl über den ganzen Zug und das sämtliche Dienstpersonal desselben führt. Das Zugbegleitungspersonal hat die Aufrechterhaltung der Ordnung auf den Zügen nach Maassgabe des Betriebsreglements und des Bahn-Polizeireglements zu überwachen.

Artikel 9.

Für den Zugbeförderungsdienst fungirt der Betriebs-Maschineninspektor, welchem die mit dem Lokomotivdienst betrauten Werkmeister, sowie auch die Stationsbeamten in Bezug auf die von ihnen geleiteten Maschinen- und Wasserstationen unterstellt sind.

Artikel 10.

Der Werkstättenendienst (der Hauptwerkstätte und der Nebenwerkstätten) wird von dem Werkstätten-Maschineninspektor geleitet, welchem die Werkmeister der Werkstätten unterstellt sind.

Bei eintretender Vakanz einer der im Artikel 9 und 10 geschaffenen Stellen können die Funktionen derselben auf den Ober-Maschineninspektor und einen der Inspektoren übertragen werden.

Artikel 11.

Für die Verwaltung sämtlicher Materialien, einschliesslich der Schwellen und des Oberbaumaterials, wird eine besondere Kommission eingesetzt, welcher mindestens ein maschinentechnischer und ein betriebstechnischer Beamter angehören soll.

III. Von den Bezügen und der dienstlichen Stellung der Beamten.

Artikel 12 bis Artikel 18.

Dieselben enthalten die Gehaltssätze und die sonstigen Bestimmungen über das Besoldungswesen der bei der Eisenbahnverwaltung angestellten Beamten.

IV. Unterstützungs- und Pensionskasse.

Artikel 19.

Die Eisenbahn-Unterstützungskasse dient zur Unterstützung der im Eisenbahndienst Verwendeten (mit Ausnahme der Oberbeamten) und deren Hinterbliebenen in ausserordentlichen Fällen.

Der Kasse sollen folgende Einnahmen zufliessen:

1. ein Zuschuss aus der Eisenbahnkasse von jährlich 15 \mathcal{M} für jedes Kilometer der in Betrieb befindlichen Eisenbahnen,
2. die Ueberschüsse der Eisenbahn-Krankenkassen,
3. die Disziplinarstrafgelder,
4. der Erlös aus dem Verkauf der auf der Bahn, in den Bahngebäuden und Wagen gefundenen Gegenstände,
5. die Ueberschüsse aus dem Verkauf von Drucksachen (Formularen, Fahrplänen etc.),
6. der Erlös für Erlaubniskarten zum Betreten der Bahn,
7. die Ueberschüsse der Dienstkleidungsverwaltung,
8. die Erträge der Zusatz-(Straf-)Billets,
9. Bonifikationen und Inkassaprovisionen von Versicherungsgesellschaften,
10. Gebühren für Aushängen von Plakaten auf den Bahnhöfen,
11. Ueberschüsse der Stationskasse bei Revisionen,
12. freiwillige Zuwendungen von Lebenden oder von Todeswegen.

Artikel 20.

Für den Fall, dass für diejenigen Bediensteten, welche nicht Zivilstaatsdiener sind, aber dauernde Verwendung bei der Eisenbahnverwaltung gegen feste Remuneration, als Wärter, Bremser, Heizer, Lokomotivführergehülfen, Rangirer, Büroarbeiter etc. gefunden haben, eine Pensionskasse gegründet werden sollte, kann derselben ein Zuschuss aus der Eisenbahnkasse gewährt werden, welcher im Höchstbetrage den Beiträgen der Mitglieder gleichsteht und den Betrag von jährlich 15 \mathcal{A} für jedes Kilometer der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen nicht überschreiten darf.

V. Schluss- und Uebergangsbestimmungen.

Artikel 21.

Der Geschäftsbetrieb der Eisenbahn-Direktion wird durch eine vom Staatsministerium zu erlassende Geschäftsordnung geregelt.

Für den gesamten Betriebs- und Kassendienst sowie den Dienst der unter der Direktion fungirenden Beamten und Angestellten werden die erforderlichen Instruktionen von der Direktion mit Genehmigung des Staatsministeriums erlassen.

Die bestehenden Reglements und Instruktionen bleiben, soweit sie nicht mit dem Gesetz in Widerspruch stehen, bis zu anderweitiger Regelung in Kraft.

Artikel 22.

Soweit den an besonders theuren Orten stationirten Beamten eine Theuerungszulage nach Maassgabe der bisherigen gesetzlichen Bestimmungen gewährt worden ist, kann es bei derselben für die gegenwärtigen Inhaber dieser Stellen verbleiben. Künftig sind Theuerungszulagen nicht mehr zu gewähren.

Artikel 23.

Soweit die Abwicklung von Eisenbahn-Neubauarbeiten, insbesondere des Enteignungsverfahrens, auf den bereits im Betriebe befindlichen Strecken noch aussteht, erfolgt dieselbe durch die Eisenbahn-Direktion.

Artikel 24.

Der Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes wird im Verordnungswege bestimmt.*)

Mit diesem Zeitpunkt tritt das Gesetz vom 1. April 1867, betreffend die Organisation der Eisenbahnverwaltung, und das Gesetz vom 23. Dezember 1872, betreffend die Besoldungsverhältnisse der Eisenbahnverwaltung, ausser Kraft.

Oesterreich-Ungarn. Gesetzentwurf, betreffend die Errichtung einer Trajektanstalt in Bregenz.

Dem Abgeordnetenhaus von der österreichischen Regierung zur Berathung vorgelegt (Nr. 682 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen).

Die Trajektanstalt soll in Bregenz an die seit dem 1. Juli 1882 in Staatsbetrieb übernommene Vorarlberger Bahn anschliessen, welche die Fortsetzung der im Bau begriffenen Arlbergbahn bildet, und durch diese mit dem westlichen Staatsbahnnetze in Verbindung gesetzt wird. Die Fertigstellung der Trajektanstalt soll gleichzeitig mit der Vollendung der Arlbergbahn — Ende 1884 — erfolgen.

Während zur Zeit das österreichische Eisenbahnnetz an zwei Punkten (Buchs und St. Margarethen) mit der Schweiz, an einem Punkte (Lindau) mit dem bayerischen Eisen-

*) Durch eine besondere Verordnung vom 19. März 1883 (Gesetzblatt S. 536) ist dieser Zeitpunkt auf den 1. April 1883 bestimmt.

babnetze in Verbindung steht, werden durch die Trajektanstalt zwei weitere Anschlüsse (Rorschach und Romanshorn) an die Schweiz, je ein Anschluss an Württemberg (Friedrichshafen), Baden (Constanz) und ein zweiter Anschluss in Lindau gewonnen.

Die Kosten des Trajekts sind auf 820 000 fl. ö. W. veranschlagt.

Frankreich. Gesetz vom 28. März 1883, betreffend die Ermächtigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zum einstweiligen Betrieb verschiedener vom Staate gebauter und nicht an Gesellschaften koncessionirter Eisenbahnen.

Veröffentlicht im „Journ. officiel“ vom 29. März 1883 S. 1578 ff.

Der im Archiv 1883 S. 195 abgedruckte Gesetzentwurf hat die Zustimmung beider Häuser des Parlaments erhalten.

Italien. Handelsgesetzbuch, Codice di commercio del regno d'Italia.

Publizirt durch Königliches Dekret vom 31. Oktober 1882 und mit dem 1. Januar 1883 in Kraft getreten.

Dasselbe enthält nicht, wie das deutsche Handelsgesetzbuch, einen besonderen Abschnitt über das Eisenbahnfrachtrecht; der bezügliche Theil — Tit. XIII „del contratto di trasporto“ — behandelt vielmehr das Frachtgeschäft überhaupt, lehnt sich jedoch seinem Inhalt nach nicht nur an die Bestimmungen in Abschnitt 1 Tit. V Buch 4 des deutschen Handelsgesetzbuches an, sondern auch an diejenigen im zweiten Abschnitt ebendasselbst, der speziell über das „Frachtgeschäft der Eisenbahnen“ lautet. Auch der Berner Entwurf eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr ist anscheinend nicht unbenutzt gelassen, vielmehr in den §§. 391, 395, 396, 401, 403, 407 (die den Art. 10, 18, 15, 31 40 und 16 des Berner Entwurfs entsprechen), namentlich aber im §. 416 zum Vorbild genommen, indem dieser Paragraph offenbar dem Art. 35 des Entwurfs entlehnt ist, worin es heisst, dass die Eisenbahnen besondere Bedingungen (Spezialtarife) mit Festsetzung einer beschränkten Haftpflicht für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung veröffentlichen dürfen, „sofern diese Spezialtarife eine Preismässigung für den Transport gegenüber den gewöhnlichen Eisenbahntarifen enthalten“.

Im Uebrigen stimmt das neue italienische Gesetz in den Grundprinzipien mit denen des deutschen Handelsgesetzbuches im Grossen und Ganzen überein; die deutschen Bestimmungen gehen jedoch bei Weitem mehr auf Einzelheiten ein, was schon daraus ersichtlich ist, dass das deutsche Handelsgesetzbuch neben dem Theil über das Frachtgeschäft überhaupt (Art. 390—421) einen besonderen Abschnitt mit 10, zum Theil recht ausführlichen Artikeln über das Frachtgeschäft der Eisenbahnen enthält, während, wie bereits erwähnt, der codice di commercio in einem einzigen nicht viel längeren Titel das gesammte Frachtrecht abhandelt.

Grundsätzliche Verschiedenheiten zwischen dem deutschen und dem italienischen Recht zeigen sich hauptsächlich in den Bestimmungen über den Frachtbrief, der bei den Italienern mehr einem „Ladeschein“ entspricht, und wie dieser „an Ordre“, ja selbst „auf den Inhaber“ gestellt werden kann, sowie ferner im §. 403 Absatz 3 des cod. di comm., worin es heisst, dass der Mangel an genügenden Beförderungsmitteln den Frachtführer von der Haftbarkeit für etwaige Verzögerungen nicht befreit, während nach dem deutschen Handelsgesetzbuch die Eisenbahn nicht nur für den Fall, dass „die regelmässigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des Transports nicht genügen“, den Abschluss des Frachtgeschäfts resp. die Annahme der Beförderung des Guts verweigern kann (Art. 422, 3),

sondern auch für den durch Versäumung der bedungenen oder üblichen Lieferfrist entstandenen Schaden nicht haftet, sofern sie den Nachweis führt, dass die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abgewendet werden können (Art. 397 und 399 Handelsgesetzbuch). J. P.

Königliches Dekret vom 7. Januar 1883, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Palermo über Misilmeri nach Corleone.

Veröffentlicht in der „Gazz. Uff.“ vom 1. März 1883.

Bau und Betrieb der in Gemässheit des Gesetzes über die Eisenbahn-Ergänzungsbauten vom 29. Juli 1879 zur Ausführung zu bringenden Linie Palermo-Misilmeri-Corleone wird durch dieses königliche Dekret einem Konsortium übertragen. Der Staatsbeitrag zum Bau beträgt $\frac{6}{10}$ der im Ganzen ausschl. des Betriebsmaterials auf 4 012 864 Lire (59 027 Lire für das Kilometer) veranschlagten Aulagekosten. Die noch festzustellenden Kosten für das Betriebsmaterial werden ebenfalls zu $\frac{6}{10}$ vom Staate übernommen.

Königliches Dekret vom 18. Februar 1883, betreffend den Bau der Eisenbahn Parma-Guastalla-Suzzara.

Veröffentlicht in der „Gazz. Uff.“ vom 15. März 1883.

Durch königliches Dekret vom 27. März 1881 ist die Konzession für den Bau und Betrieb der Eisenbahn Parma-Guastalla-Suzzara einem Konsortium übertragen worden. — Nach den Bedingungen dieser Konzession sollte die Bahn, entsprechend den Bestimmungen des Gesetzes vom 29. Juli 1879 als eine Linie der vierten Kategorie mit 0,96 m Spurweite gebaut werden. Durch das neue Dekret wird jedoch bestimmt, dass diese Linie in die dritte Kategorie versetzt und als eine normalspurige ausgebaut werden soll. Nach den umgearbeiteten Plänen und Kostenausschlägen sind die Anlagekosten auf zusammen 4 747 080 Lire berechnet, die Kosten für das Kilometer betragen danach 107 888 Lire. Der Staat gewährt einen Zuschuss zu den Anlagekosten, dessen Höhe sich nach den wirklich entstehenden kilometrischen Kosten richtet. Bis zum Kostenbetrage von 80 000 Lire für das Kilometer übernimmt der Staat $\frac{6}{10}$, für die Mehrkosten $\frac{7}{10}$. Die letzte Rate dieses Staatsbeitrages wird dem gesetzlich festgestellten Vertheilungsmodus*) entsprechend ohne Gewährung von Zinsen im Jahre 1894 ausgezahlt.

Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Entschädigung der bei Ausführung einer Arbeit verunglückten Arbeiter.

Von der Regierung der Deputirtenkammer vorgelegt und mitgetheilt im „Mon. d. Str. ferr.“ vom 28. März 1883.

In Art. I dieses Gesetzes wird bestimmt, dass die Unternehmer von Eisenbahnen und Tramways, die Besitzer städtischer und ländlicher Liegenschaften, auf denen neue Anlagen oder Reparaturarbeiten ausgeführt werden, diejenigen, welche die Ausführung derartiger Arbeiten übernommen haben, die Eigenthümer und Betriebsführer von Bergwerken, Steinbrüchen, Werkstätten, unter Vorbehalt des Regresses untereinander oder der Heranziehung sonstiger beteiligter Personen, stets solidarisch haftbar sind für jeden Schaden, welcher den bei der Ausführung oder dem Betriebs derartiger Anlagen Beschäftigten (lavoranti) am Leben und an der Gesundheit zugefügt wird. Die Haftbarkeit fällt weg, wenn nachgewiesen wird, dass der Unfall durch eigene Schuld des Beschädigten oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

*) Vgl. Archiv 1882 S. 521.

Die übrigen Artikel des Entwurfs enthalten weitere Bestimmungen, namentlich bezüglich der Feststellung der als Kapital oder Rente zu zahlenden Entschädigung. Wie im §. 4 des deutschen Reichs-Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 ist auch die Bestimmung getroffen, dass ein Betrag, welcher dem Beschädigten oder dessen Rechtsnachfolger etwa aus einer Unfallversicherungsanstalt gezahlt wird, bei der seitens der Haftpflichtigen zu zahlenden Entschädigung in Anrechnung kommt, wenn die haftpflichtige Person mindestens ein Drittel zu den für die Unfallversicherung zu zahlenden Prämien beigesteuert hat und die Versicherung selbst sich auf alle Arten von Unfällen ohne Unterschied bezog.

Grossbritannien. Gesetzentwurf (Nr. 278), betreffend den Ankauf der Eisenbahnen in Irland.

Dem englischen Unterhause von einer Anzahl Abgeordneter vorgelegt im August 1882.

Die wesentlichen Bestimmungen des Gesetzentwurfs lauten:

§. 1.

Am und nach dem 1. Januar 1884 soll der Schatzsekretär Ihrer Majestät das Recht haben, den verschiedenen Gesellschaften und Personn, welche in Irland Eisenbahnen besitzen, ihre Eisenbahnen nebst allem Zubehör abzukaufen.

§. 2.

Der Kaufpreis besteht in einem Kapital, welches dem fünfundzwanzigfachen Betrage der im Durchschnitte der letzten sieben Jahre, vom 31. Dezember 1883 zurückgerechnet, seitens der Eisenbahnen erzielten jährlichen Reinerträge gleichkommt. Das Kapital wird gezahlt in der Form von Staatsannuitäten mit einer Umlaufzeit von 99 Jahren, welche 3½ pCt. am 1. Januar und 1. Juli jeden Jahres zahlbarer Zinsen tragen.

§. 3.

Nachdem der Staat von den in dieser Weise gekauften Eisenbahnen Besitz ergriffen hat, sollen dieselben sein Eigenthum werden und demnächst in den Besitz und das Eigenthum des im nachstehenden eingesetzten Eisenbahnverwaltungsamts übergehen.

§. 4.

Wenn eine Gesellschaft oder eine Person, welche Eisenbahnen besitzt, sich weigert oder unterlässt, ihre Eisenbahnen zu verkaufen, so soll das Eisenbahnverwaltungsamt berechtigt sein, in denjenigen Gegenden, in welchen diese Eisenbahnen belegen sind, nach vorheriger Genehmigung durch das Parlament neue Eisenbahnen zu bauen.

§. 5.

Den Gesellschaften oder Personen, welche Eisenbahnen besitzen, bleibt es überlassen, nach Verkauf ihrer Bahnen an den Staat die erforderlichen Vereinbarungen zwischen den Aktionären und Prioritätsgläubigern der Eisenbahnen herbeizuführen. Im Falle von Streitigkeiten hierüber entscheidet das Eisenbahnverwaltungsamt endgültig.

§. 6.

Das Eisenbahnverwaltungsamt besteht aus vier Personen, welche die Königin alle fünf Jahre ernennt, und vier Personen, von welchen jede der vier Provinzen Irlands eine wählt.

(Der Wahlmodus wird näher vorgeschrieben.)

§. 7.

Das Verwaltungsamt beaufsichtigt und verwaltet die gekauften Eisenbahnen in vollem Umfange mit allen erforderlichen Befugnissen, wie solche zur Zeit den Direktoren und Verwaltern der irländischen Eisenbahnen zustehen.

§. 8.

Das Verwaltungsamt soll im ersten Jahre seiner Thätigkeit genaue Untersuchungen über die in den verschiedenen Provinzen Irlands erforderlichen Eisenbahn-Neubauten anstellen und dem Parlamente mit thunlichster Beschleunigung einen Plan über einen den Bedürfnissen der industriellen Entwicklung des Landes entsprechenden Ausbau des Eisenbahnnetzes vorlegen. Wenn das Parlament diesen Plan genehmigt, so sollen die Kosten des Baues durch Ausgabe von Staatsannuitäten aufgebracht werden, deren Umlaufzeit und Zinsfuß das Parlament in jedem einzelnen Falle festsetzt.

§. 9.

Das Recht von Privatgesellschaften und Privatpersonen, in Irland Eisenbahnen zu bauen oder zu betreiben, bleibt durch vorstehende Bestimmungen unberührt.

Bulgarien. Gesetzentwurf, betreffend die Eisenbahn Sistov-Sofia-Kustendil.

1. Die Regierung wird beauftragt, nach allen Richtungen hin Vorstudien für die Eisenbahn Sistov-Sofia-Kustendil unverzüglich vorzunehmen. Für diese Vorstudien werden der Regierung 350,000 Franken bewilligt. Die Regierung ist verpflichtet, diese Vorstudien selbst zu machen; von Anderen gemachte Vorstudien darf sie weder annehmen noch kaufen.

2. Auf Grund der gemachten Vorstudien hat das Ministerium der öffentlichen Arbeiten das Bedingnisheft auszuarbeiten und dem Staatsrath zur Prüfung und Bestätigung vorzulegen.

In dem Bedingnisheft muss unter Anderem auch die Möglichkeit vorgesehen werden, dass bei den Submissionen Eisenbahnarbeiten auch an Private vergeben werden können.

3. Nach Genehmigung des Bedingnisheftes durch den Staatsrath, hat das Ministerium der öffentlichen Arbeiten in den Lokalzeitungen und in einigen bedeutenderen ausländischen Zeitungen bekannt zu machen, dass Submissionen zum Bau der Eisenbahn stattfinden werden.

4. Die Submissionen sind während der Session der Nationalversammlung auszusprechen. Die Nationalversammlung wird 30 Tage vor Ausschreibung der Submissionen einberufen. Gleich nach Eröffnung der Nationalversammlung ist dieser vom Ministerium ein ausführlicher Bericht über die gemachten Vorstudien, über das Bedingnisheft, sowie über die Mittel zur Bestreitung der Kosten des Baues vorzulegen.

5. Die Zusammensetzung der Kommission, welche die Submissionsarbeiten zu führen hat, wird von der Nationalversammlung bestimmt.

6. In dem im Artikel 4 erwähnten Berichte (über die Angabe der Mittel) müssen auch die Verbindlichkeiten Bulgariens bezüglich des Ausbaues der internationalen Linie und der Eisenbahn Rustschuk-Varna in Betracht gezogen werden.

7. Alle die von der Regierung in der Eisenbahnfrage eingegangenen Verpflichtungen sind kraftlos (nicht bindend), solange dieselben von der Nationalversammlung nicht genehmigt sind.

Bücherschau.

Besprechungen.

Die historische Entwicklung des deutschen und deutsch-österreichischen Eisenbahnnetzes vom Jahre 1838 bis 1881. Herausgegeben vom königlich preussischen Statistischen Bureau, bearbeitet von Ernst Kühn. (XII. Ergänzungsheft zur Zeitschrift des königlich preussischen Statistischen Büreaus.) Zwei Theile. I. Theil: Die tabellarische Darstellung. II. Theil: Die graphische Darstellung. Berlin 1882, 1883.

Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands nach den Angaben der Eisenbahnverwaltungen. Bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamte. Band I. Betriebsjahr 1880/81. Berlin 1882. Insbesondere: Bemerkungen zu Tabelle 1., II. Notizen über Entstehung und Entwicklung der einzelnen Bahnen. (S. 38—78.)

Fast gleichzeitig sind zwei für den künftigen Geschichtsschreiber der deutschen Eisenbahnen unentbehrliche Werke vor kurzem veröffentlicht. Der erste Band der vom Reichs-Eisenbahnamte bearbeiteten Statistik der deutschen Eisenbahnen — auf dessen reichen Inhalt wir bei anderer Gelegenheit eingehender zurückkommen werden — enthält in den Bemerkungen zu der Tabelle 1 (Verzeichniss der Eisenbahnen mit normaler Spurweite) ausführliche Notizen über die Entstehung und Entwicklung der einzelnen deutschen Eisenbahnen, d. h. eine kurze Geschichte jedes einzelnen Eisenbahnunternehmens. Ausserdem sind dem Werke vier historische Eisenbahnkarten beigegeben, auf welchen die Entwicklung des deutschen Eisenbahnnetzes vom Jahre 1835—1880 von Jahrfünft zu Jahrfünft veranschaulicht wird. Die erste dieser Karten umfasst den Zeitraum von 1835 bis 1850; die bis 1840, bis 1845 und bis 1850 fertig gestellten Eisenbahnen sind durch Farben unterschieden, auf den übrigen drei Karten sind dann die bis zum Abschluss je eines Jahrfünfts neu hinzugetretenen Bahnen wiederum besonders durch Farben gekennzeichnet. Eine Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands in dem Berichtsjahre

(1880/81), auf welcher die einzelnen deutschen Bundesstaaten und jedes einzelne Eisenbahnunternehmen farbig dargestellt wird, bildet den Schluss dieser kartographischen Anlagen des Werkes.

Das erste in der Ueberschrift bezeichnete Werk erstreckt sich auf die deutschen und die österreichischen Eisenbahnen. Der eine Theil desselben enthält den Text, der zweite einen Atlas von nicht weniger als 44, einschliesslich der nachgelieferten Karte für 1882, 45 Karten, auf welchen die in jedem einzelnen Jahre von 1838—1882 vorhandenen Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreichs dargestellt sind. Die Staatsbahnen, die Privatbahnen unter Staatsverwaltung, die Privatbahnen unter eigener Verwaltung und seit 1878 auch die Bahnen untergeordneter Bedeutung sind durch Farben unterschieden; auch der Zuwachs jedes Jahres ist besonders kenntlich gemacht, und da auf jeder Karte in schwachem blauen Vordruck das im Jahre 1882 vorhandene Eisenbahnnetz eingezeichnet ist, so lässt sich für jedes Jahr das in demselben vorhandene mit dem Eisenbahnnetz in seiner neuesten Ausdehnung vergleichen. Für diejenigen Gegenden Deutschlands und Oesterreichs, welche mit besonders dichten Eisenbahnnetzen ausgestattet sind, also das rheinisch-westfälische, das Saar- und das oberschlesische Kohlenrevier, das Königreich Sachsen, die Umgegend von Berlin und Wien, Breslau und München die Gegend zwischen Magdeburg und Halle, das Gebiet zwischen Frankfurt a. M. und Stuttgart, sind Kartons in vergrössertem Maassstabe beigegeben. Die Kartennetze gewähren ungeachtet des kleinen Maassstabes (1 : 5 000 000) ein ungemein klares, übersichtliches Bild, und sind mit grösster Sorgfalt und Sauberkeit hergestellt; es ist ausserordentlich belehrend, so auf Einen Blick das gesammte Eisenbahnnetz eines jeden Jahres vor sich zu sehen, und die Entwicklung des deutsch-österreichischen Eisenbahnnetzes gleichsam mit den Augen verfolgen zu können.

Der Text zu diesem Atlas (Theil I. des Werkes) zerfällt in zwei Abschnitte, in deren erstem die Entstehung der Bahngebiete mit Angaben über die Verwaltung, sowie die Zusammensetzung und den Bestand derselben ausführlich und in tabellarischer Form bearbeitet ist, während der zweite Abschnitt unter der Ueberschrift: die Zusammenstellung der Längen der deutschen Eisenbahnen und die Vertheilung derselben auf die deutschen Staaten und Landestheile folgende drei Tabellen vereinigt:

1. Die Eisenbahnlängen am Jahresschlusse und bei den grösseren Bahngebieten auch die jährliche Zu- oder Abnahme derselben,
2. die Vertheilung der Eisenbahnlängen auf die Staaten und Landestheile,
3. die absolute Zu- und Abnahme der Eisenbahnen; das Verhältniss der Länge der Eisenbahnen in den Staaten und Landestheilen zur Ge-

sammt-Eisenbahnlänge im Deutschen Reiche am Schluss des Jahres 1831, letztere = 1000 gesetzt; und der Bestand der Eisenbahnen auf 1 Quadratkilometer, letztere Tabelle in fünf- bzw. zweijährigen Perioden.

Abgesehen davon, dass das vom königl. statistischen Bureau herausgegebene Werk sich auch auf die Eisenbahnen Oesterreichs erstreckt, (welche allerdings weniger eingehend bearbeitet werden), behandeln die beiden gedachten Werke denselben Gegenstand. Eines wird aber durch das andere keineswegs entbehrlich. Das Kartenmaterial der statistischen Arbeit ist ja vollständiger, aber die Karten des Reichseisenbahnamts haben einen grösseren Maassstab. Die Darstellung der Geschichte der einzelnen Eisenbahnunternehmungen wird in der Reichsstatistik in fortlaufendem Texte gegeben, während die tabellarische Form, in welcher das statistische Bureau diesen Theil der Arbeit einkleidet, eine blosser Zusammenstellung der betreffenden Thatsachen bedingt. Beide Formen haben ihre Vorzüge, und es ist sehr erfreulich, dass man, je nach dem Bedürfniss, zur einen oder anderen greifen kann. Das Reichs-Eisenbahnamt konnte durchweg mit amtlichem Material arbeiten; doch auch das Material des statistischen Büreaus ist ein vorzügliches, alle die über die einzelnen Eisenbahnen vorhandenen zahlreichen Veröffentlichungen sind sorgfältig benutzt worden.

So sind wir denn glücklich im Besitz von zwei ausgezeichneten, sich gegenseitig ergänzenden Nachschlagewerken über die deutsche Eisenbahnen. Dieselben werden das Studium der deutschen Eisenbahngeschichte bedeutend erleichtern, sie machen ein reiches Material Jedermann zugänglich, das bisher im Bedarfsfalle nur mit ungewöhnlichen Schwierigkeiten zu beschaffen war. Wir bezweifeln nicht, dass beide Werke, insbesondere aber auch die Arbeit des statistischen Büreaus, für die Bibliotheken der Eisenbahnen nicht nur, sondern auch anderen Behörden und Privaten, sich bald als unentbehrlich erweisen werden, und hoffen, dass — wie ja das Reichs-Eisenbahnamt nunmehr alljährlich einen weiteren Band der Reichs-Eisenbahnstatistik veröffentlichen wird — so auch das preussische statistische Bureau nicht unterlässt, von Zeit zu Zeit Fortsetzungen seiner verdienstvollen Arbeit herauszugeben.

v. d. L.

G. Kecker, Kaiserl. Baurath und Eisenbahn-Betriebs-Inspektor zu Metz. Vergleichende Studien über Eisenbahn-Signalwesen unter besonderer Berücksichtigung der deutschen, englischen, französischen und belgischen Signal-Einrichtungen. Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann. 1883.

Wenn auch die englischen und französischen Signal-Einrichtungen in ihren Grundzügen den meisten Eisenbahn-Betriebs-Technikern Deutschlands bekannt sein werden, so dürfte dies bezüglich der daran geknüpften

speziellen Vorschriften wohl nicht in gleichem Maasse der Fall sein. Allerdings ist durch die im vorigen Jahre erschienene deutsche Uebersetzung der „Dienstvorschriften für den äusseren Betriebsdienst auf den englischen Eisenbahnen“ von Textor eine fühlbare Lücke in der deutschen Eisenbahn-Literatur ausgefüllt und namentlich das englische Signalwesen in seinen Einzelheiten uns näher gerückt worden. Auch haben die in dieser Zeitschrift (Jahrg. 1880 S. 177—184 und Jahrg. 1882 S. 24—27) enthaltenen auszüglichen Mittheilungen aus dem an den französischen Minister der öffentlichen Arbeiten erstatteten Berichte der Untersuchungs-Kommission, betreffend die Verhütung von Eisenbahn-Unfällen, so wie aus den Zirkular-Erlassen, welche der französische Minister auf Grund dieses Berichts an die Eisenbahnverwaltungen gerichtet hat, über den gegenwärtigen Stand des Signalwesens in Frankreich einiges Licht verbreitet. Indessen bietet gerade der Vergleich der verschiedenen Signalsysteme, wie er in dem vorliegenden Werkchen durchgeführt ist, und der darauf gestützte Versuch, ein bestimmtes Programm aufzustellen für das, was man anstreben und was man vermeiden soll, ein erhöhtes Interesse. Wenn freilich in dem Vorwort als Zweck der vorliegenden Arbeit bezeichnet wird, das Eisenbahn-Signalwesen von einem allgemeinen Gesichtspunkte aus „in möglichst erschöpfender Weise“ zu behandeln, so wird man danach leicht noch mehr erwarten, als was die Abhandlung wirklich bietet, auch wenn man von vorn herein auf alle technischen Details verzichtet, von deren Besprechung nach dem Vorwort absichtlich Abstand genommen ist. Ein so überreiches Feld, wie das Eisenbahn-Signalwesen, auf 82 Druckseiten erschöpfend behandelt sehen zu wollen, wäre in der That ein unbilliges Verlangen, und niemand würde dasselbe stellen, wenn der Verfasser nicht selbst mit jenen einleitenden Worten den Leser dazu aufforderte. Nehmen wir an, dass der Hauptnachdruck auf den Zusatz „von einem allgemeinen Gesichtspunkte aus“ hat gelegt werden sollen; dass also dem Verfasser vor Allem darum zu thun war, seinen Gegenstand nicht von dem einseitigen Standpunkt einzelner Bahnbezirke aus zu beurtheilen, sondern die in verschiedenen Ländern und Bezirken vertretenen Standpunkte — „möglichst erschöpfend“ — ins Auge zu fassen und daraus das seiner Ansicht nach Beste herauszuschälen. Die Art und Weise, wie dies geschehen ist, wird gewiss in weiten Kreisen Anerkennung finden und manche wünschenswerthe Anregung geben, wenn auch kaum anzunehmen ist, dass die bestehenden Meinungsverschiedenheiten der Betriebstechniker über gewisse Punkte so bald zu beseitigen sein werden.

Der erste Abschnitt behandelt die Verständigung zwischen Signalwärter und Lokomotivführer; es werden darin neben allgemeinen Betrachtungen hauptsächlich die Unterschiede des englischen und des franzö-

sischen Signalsystems und der darauf bezüglichen Vorschriften für das Zugpersonal beleuchtet.

Der zweite Abschnitt, welcher nach der Inhaltsangabe „über die Verständigung der Signalwärter unter einander“ handeln soll, beschränkt sich auf eine Darstellung der in England hierfür angewandten Mittel.

Es folgen dann 3 Abschnitte, welche nach der Reihe „französisches Blocksystem“, „englisches Signalsystem“ und „belgisches Signalsystem“ betitelt sind und vorzugsweise die Vorrichtungen und Vorschriften betreffen, welche dazu dienen sollen, das Aufeinanderlaufen zweier in derselben Richtung fahrenden Züge zu verhindern und den Verkehr der Züge auf grösseren Bahnhöfen sicher zu stellen.

Hieran reihen sich in dem sechsten und letzten Abschnitt Schlussbetrachtungen unter Bezugnahme auf die deutsche Signalordnung, deren Einzelheiten dabei als bekannt vorausgesetzt werden.

Unter den Mittheilungen über die in England jetzt üblichen Signalvorrichtungen befindet sich eine Angabe, welche noch nähere Erläuterungen wünschenswerth erscheinen lässt. Es heisst nämlich auf S. 23:

„Nachdem man in England sich allgemein für das absolute Blocksystem entschieden hat, ist es nur noch nöthig, die beiden Signale „Halt“ und „Fahrt frei“ zu geben. Das Signal „Vorsichtig weiterfahren“, für welches früher das grüne Licht bestimmt war, ist in Fortfall gekommen. In Folge dessen wendet man nunmehr der besseren Unterscheidung wegen, für das Signal „Fahrt frei“ statt des weissen Lichtes das grüne Licht an.“

Abweichend hiervon enthält die oben erwähnte deutsche Uebersetzung der „Dienstvorschriften für den äusseren Betriebsdienst auf den englischen Eisenbahnen“ noch die 3 Signale an den Armtelegraphen: „Gefahr“ — Arm horizontal gestellt, bei Nacht rothes Licht; „Vorsicht“ — Arm schräg abwärts gerichtet, bei Nacht grünes Licht; „Ordnung“ — Arm senkrecht herabhängend, bei Nacht weisses Licht. Da der Textor'schen Uebersetzung nach einer in dem dazu gehörigen Vorwort enthaltenen Bemerkung die im Februar 1880 neu gedruckte Ausgabe der Rules and Regulations für die Beamten und Arbeiter im Dienste der London and North Western Railway Company zu Grunde gelegen hat, so muss die angedeutete Aenderung der Signale erst in der allerneuesten Zeit vorgenommen sein oder sie ist nicht allgemein auf den englischen Bahnen durchgeführt. In jedem Fall würde eine nähere Darlegung des Sachverhalts — vielleicht in einer der fachlichen Zeitschriften — behufs Beseitigung nahe liegender Zweifel erwünscht sein.

Uebrigens wird nach den Mittheilungen in dem Abschnitt III auch bei den neuerdings auf mehreren französischen Bahnen eingeführten Blocktele-

graphen das Signal „Fahrt frei“ bei Nacht durch grünes Licht gegeben, — wie es dort heisst: „um das Licht der Semaphoren von dem der vorge-schobenen Signalscheiben zu unterscheiden, welche bei freier Fahrt weisses Licht zeigen.“

Hiernach würde man berechtigt sein anzunehmen, dass in England und Frankreich der Grundsatz, wonach grünes Licht die Bestimmung hat, „Vorsicht — Langsamfahren“ zu signalisiren, aufgegeben werden solle oder bereits aufgegeben sei. Wenn der Verfasser in der Schlussbemerkung gleichfalls dafür eintritt, das weisse Licht als Signalfarbe zu beseitigen, also das grüne Licht allgemein für das Signal „freie Fahrt“ anzuwenden, so heisst das: die deutsche Signalordnung in ihren Grundlagen bekämpfen. Wenn das aber mit Erfolg geschehen soll, so bedarf es schlagender Beweismittel für die Unzweckmässigkeit der bei uns gültigen Signalbestimmungen. Die kurze Motivirung, „das weisse Licht könne zu gefahrbringenden Täuschungen Veranlassung geben“ (S. 81), kann um so weniger als ein derartiges Beweismittel angesehen werden, als der Verfasser in dem ersten Abschnitt selbst sagt, dass Verwechslungen, wie sie bei Anwendung des weissen Lichtes möglich sind, doch die Gefährdung eines Zuges nicht zur Folge haben können (S. 6).

Begründeter kann der Angriff erscheinen, den der Verfasser (S. 74) gegen die in der deutschen Signalordnung vorgeschriebene Anwendung des grünen Lichtes auf der dem Bahnhof zugekehrten Seite der Signallaternen an den Bahnhofs-Abschluss-telegraphen richtet. Hier soll das grüne Licht lediglich dem Stationspersonal anzeigen, dass die Laterne nach der freien Strecke zu roth geblendet ist, also das Haltsignal darstellt. Aber dasselbe grüne Licht ist auch dem Lokomotivführer eines aus dem Bahnhof ausfahrenden Zuges sichtbar und wird gewohnheitsmässig nur deshalb nicht als Langsamfahrtsignal aufgefasst, weil der Lokomotivführer weiss, dass er an jedem Bahnhofsende einen Abschluss-telegraphen zu passiren hat, welcher bei Dunkelheit — allerdings auch nur unter Umständen — dem Bahnhof grünes Licht zukehrt. Dass dies theoretisch ein schwacher Punkt der deutschen Signalordnung ist, wird niemand verkennen; inwieweit derselbe vom praktischen Standpunkt für bedenklich zu erachten ist, darüber lässt sich streiten. Jedenfalls erscheint es beachtenswerth, dass sowohl in England als in Frankreich die Rückseite der Signallaternen vielfach mit blauem oder violetttem Licht versehen wird, welches allerdings eine geringere Leuchtkraft besitzt, dafür aber auch nicht die Bedeutung eines Signals für den Lokomotivführer haben soll.

Uebrigens entspricht das, was der Verfasser über die Bedeutung der Signalfarben im Allgemeinen sagt (S. 7), nicht ganz dem in der

deutschen Signalordnung angewandten und wohl auch in den anderen Ländern gültigen Grundsatz, dass für die Tagessignale nicht sowohl die Farbe, als vielmehr die Form das charakteristische Merkmal bilden soll. Allerdings ist dieser Grundsatz, welcher bei Aufstellung der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands als zweckmässig anerkannt wurde, nicht ganz konsequent durchgeführt, indem die Signale: „Es kommt ein Extrazug in entgegengesetzter Richtung“ und „Die Telegraphenleitung ist zu revidiren“ bei Tage beide durch eine runde Scheibe vorn an der Lokomotive gegeben werden, das erstere aber durch eine grüne, das letztere durch eine weisse Scheibe. Der von dem Verfasser erwähnte Grundsatz, wonach die grüne Farbe allgemein die Aufforderung zur Vorsicht darstellen soll, trifft zwar hier ebenfalls nicht zu; aber auch die Charakterisierung des Signals durch die Form ist dabei ausser Acht gelassen. Ein zwingender Grund hierzu liegt nicht vor, und eine Modifikation der erwähnten Signalbestimmung dahin, dass die Aufforderung zum Revidiren der Telegraphenleitung durch eine viereckige Scheibe zu geben sei, dürfte sich um so mehr empfehlen, als im Winter die grüne Scheibe häufig von Reif oder Schnee bedeckt wird und dann nicht mehr von einer weissen Scheibe unterschieden werden kann. Im Uebrigen werden die zu den Tagessignalen dienenden Gegenstände — Flügel oder Scheiben — bekanntlich meist roth oder roth und weiss angestrichen, weil diese Farben auf verhältnissmässig grosse Entfernungen sichtbar sind.

Was die Fürsorge für möglichst gute Erkennbarkeit und für die Verhütung von Verwechslungen betrifft, so sind die mehrfach in dem Buche vorkommenden Hinweise auf die in England, theils auch in Frankreich und Belgien hierfür angewandten Mittel bemerkenswerth. Dahin gehört der verschiedene Anstrich der Vorder- und Rückseite der Signalarms — vorn roth, hinten weiss oder grau — (S. 23 und 43); das Bestreben, die Signalmaste so hoch zu machen, dass die Arme den Himmel als Hintergrund haben, oder auch die Schaffung eines künstlichen Hintergrundes, von welchem sich der roth gestrichene Signalarms deutlich abheben soll (S. 23 und 24); endlich die Anwendung von Inschriften auf den Signalarmen, oder auf transparenten Tafeln an diesen Armen, um den Weg, welcher für einen Zug geöffnet ist, zweifellos zu kennzeichnen (S. 51 u. 59).

Der Verfasser bespricht ferner die Gruppierung der Signale auf komplizirteren Bahnhöfen und führt einzelne Beispiele übersichtlicher Signalbilder auf englischen Bahnhöfen an, deren Zweckmässigkeit er gegenüber dem Vorwurf einer zu grossen Anhäufung von Signalen vertheidigt. Die hier berührte Frage ist deshalb schwer zu einem befriedigenden Abschluss zu bringen, weil dabei mit allgemeinen Betrachtungen nicht viel weiter zu kommen ist. Nur wenn man die verschiedenen Lösungen mit einander

vergleicht, die bei den zahlreichen in der Praxis vorkommenden Problemen möglich sind, kann man sich ein einigermaassen sicheres Urtheil über die günstigste Lösung bilden, muss sich aber auch dann hüten, dies Urtheil zu sehr zu verallgemeinern, da häufig die örtlichen und die speziellen Betriebsverhältnisse an der einen Stelle zweckmässig erscheinen lassen, was für eine andere keineswegs besonders zu empfehlen ist. Gegen die Uebersichtlichkeit der Signalanordnung an sich wird Niemand etwas einzuwenden haben, und mit Recht muss gefordert werden, dass das Signalbild, das der Lokomotivführer eines herannahenden Zuges vor sich sieht, nicht bei grösserer Annäherung wesentliche Verschiebungen erleidet, dass namentlich nicht etwa ein und dasselbe Signalzeichen erst rechts und dann links von einem andern erscheint, wie dies bei stärkeren Bahnkrümmungen wohl vorkommen kann. Bei den preussischen Bahnen gilt es deshalb als Regel, dass die Signalmaste für mehrere nebeneinander liegende Geleiswege thunlichst in einer und derselben, quer zur Bahnachse liegenden Ebene errichtet werden. Eine Meinungsverschiedenheit wird aber leicht hervortreten, sobald es sich darum handelt, ob die erforderlichen Signale so viel als möglich in ein geschlossenes Signalbild zusammengefasst werden sollen oder ob es vorzuziehen ist, dieselben in zwei oder mehrere, räumlich genügend weit von einander getrennte Gruppen zu zerlegen, wobei sich diese naturgemäss weniger komplizirt gestalten werden. Hier kommt besonders die Frage in Betracht, ob es sich empfiehlt, Aus- und Einfahrtsignale in demselben Signalbild zu vereinigen. In Preussen ist diese Frage verneint worden. Da man hier an dem Grundsatz festhält, dass das deckende Signal stets in angemessener Entfernung vor dem Gefahrpunkt stehen soll, so rücken die Aus- und Einfahrtsignale meist ziemlich weit auseinander und bilden für sich getrennte Gruppen. Ob wirklich eine Vereinfachung und der Vorzug einer besseren Uebersichtlichkeit darin erblickt werden kann, wenn man — unter Verzicht auf den eben erwähnten Grundsatz — ein einziges Signalbild anwendet, welches alle Signalzeichen für beide Fahrrichtungen in sich vereinigt, das darf wohl mit einigem Grund bezweifelt werden. Aber auch hinsichtlich der Signale für eine und dieselbe Fahrrichtung kann es unter Umständen zweifelhaft sein, ob ein Signalbild, welches durch die Kennzeichnung einer grossen Anzahl von Geleiswegen sehr komplizirt ausfällt, nicht besser in zwei, durch einen grösseren Zwischenraum getrennte Signalbilder zerlegt wird, wie dies thatsächlich mehrfach auf preussischen Bahnen nach reiflicher Prüfung geschehen ist. Die Frage ist, wie gesagt, allgemein zutreffend überhaupt nicht zu lösen; jedenfalls wird aber bei der Entscheidung über die in jedem einzelnen Fall zu wählende Anordnung beachtet werden müssen, dass ein Signalbild, welches, mit Musse studirt, vielleicht sehr übersichtlich und sinnreich zu-

sammengestellt erscheint, für das schnelle Erfassen eines bestimmten gegebenen Signales seitens des Lokomotivführers — worauf es doch in erster Linie ankommt — nicht immer das geeignetste sein wird.

Besondere Beachtung dürfte der Vorschlag des Verfassers verdienen, das Vorsignal, welches nach der deutschen Signalordnung mit dem Hauptsignal automatisch verbunden sein soll, statt dessen mittelst eines besonderen Hebels zu stellen, jedoch von dem Hauptsignal derartig in Abhängigkeit zu setzen, dass es nicht eher geöffnet werden kann, als bis das Hauptsignal auf „freie Fahrt“ gestellt ist, während andererseits das Vorsignal zu schliessen ist, bevor das Hauptsignal auf „Halt“ gestellt werden kann (S. 68). Neben den dafür geltend gemachten Gründen würde auch die Rücksicht auf die ziemlich grossen Entfernungen, auf welche sich die Drahtleitungen häufig erstrecken müssen, für die getrennte Handhabung des Haupt- und Vorsignals sprechen. Dass im Uebrigen der befürwortete Ersatz der Scheiben durch Flügel bei den Vorsignalen rathsam sein sollte, wird schwerlich ungetheilte Zustimmung finden, wogegen dem Verlangen nach allgemeinerer Einführung von Vorsignalen, welche von der Stellung der Hauptsignale abhängig sind und dem Lokomotivführer schon auf grosse Entfernung die Stellung dieser anzeigen, vom Standpunkte der Betriebssicherheit gewiss nur beigezpflichtet werden kann.

Noch ein Punkt, auf den der Verfasser wiederholt hinweist, mag hier besonders hervorgehoben werden. Weder in Frankreich noch in England und Belgien beschäftigt sich der Stationsvorsteher oder sein Vertreter mit der Annahme und Abmeldung von Zügen; dies ist vielmehr lediglich Sache der Signalwärter und der diesen zugetheilten Gehülfen. Der Signalwärter giebt das Signal für die Einfahrt eines Zuges nicht eher, bis er sich davon überzeugt hat, dass das betreffende Geleis von Maschinen und Zügen frei ist, und der diensthabende Stationsbeamte hat nur für die rechtzeitige Freistellung der Einfahrtsgeleise zu sorgen. Die Wichtigkeit des hierin liegenden Prinzips ist nicht zu verkennen. Die Disposition über die Einlassung von Zügen in einen Bahnhof, die Fürsorge für die richtige Weichen- und Signalstellung mit Hilfe eines Apparats, welcher Irrthümer auf mechanischem Wege verhindert, und die Kontrolle über das Freisein der Einfahrtsgeleise sind thunlichst an einem und demselben Zentralpunkt zu vereinigen. Bei den zahlreichen Zentralapparaten, welche im Laufe der letzten Jahre auf den preussischen Bahnen zur Anwendung gekommen und theilweise noch in der Ausführung begriffen sind, ist jenem Prinzip bereits so viel als möglich Rechnung getragen. Allerdings erfolgt die An- und Abmeldung der Züge meist auf dem Stationsbureau; dafür ist aber durch die Blockirung der einzelnen Signalhebel vom Stationsbureau aus ein gefahrbringendes Missverständniss ausgeschlossen, und sofern einerseits

der Stationsbeamte, andererseits der Signalwärter, jeder in dem von ihm zu übersehenden Bezirk, sich von dem Freisein der zu befahrenden Geleise überzeugt, bevor er die Einlassung des Zuges seinerseits gestattet, dürfte dies Verfahren wohl kaum hinter dem in den drei anderen Ländern üblichen Verfahren an Zuverlässigkeit nachstehen.

Was der Verfasser im Allgemeinen über die deutsche Signalordnung sagt, erscheint nicht ganz verständlich. Unter anderem heisst es an einer Stelle (S. 65): „Die deutsche Signalordnung entbehrt jedoch noch der erforderlichen Vollständigkeit. Es wäre zu wünschen, dass die Motive zu derselben mehr bekannt würden, um widersprechende Auslegungen zu vermeiden.“ Wenn man nicht bloss die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875, sondern die für alle preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen gleichmässig festgestellte Instruktion für Ausführung jener Signalordnung zu Rathe zieht, so hält es schwer, einen Punkt zu finden, bei dem man über die Motive zweifelhaft sein könnte. Eine nähere Angabe der Einzelheiten, an welche dabei gedacht sein mag, wäre erwünscht gewesen.

Wenn der Verfasser ferner mit Bezug auf Deutschland empfiehlt (S. 66), „sich für ein Signalsystem zu entscheiden, welches auch den weitgehendsten Anforderungen zu genügen im Stande ist“ etc., so klingt das, als sei man in Deutschland mit dem Signalwesen überhaupt noch sehr weit zurück und schwanke zwischen verschiedenen Systemen hin und her. Da dies allgemein jedenfalls nicht zugegeben werden kann, so müsste die Behauptung, welche sich vermuthlich ebenfalls mehr auf Detailfragen beziehen soll, doch wohl etwas näher präzisirt werden.

Immerhin wird, wie schon aus den vorstehend hervorgehobenen Punkten zu ersehen ist, in der vorliegenden Schrift ein dankenswerther Beitrag zur weiteren Klärung mancher wichtiger Fragen gegeben, und es kann daher das Studium derselben um so mehr angelegentlichst empfohlen werden, als die Gewandtheit und Kürze der Darstellung ein solches Studium wesentlich erleichtert.

Oberbeck.

A. J. Susemihl. Das Eisenbahn-Bauwesen für Bahnmeister und Bauaufseher. Dritte Auflage. 1882. Preis 4 Mark.

Das zuerst im Jahre 1877 erschienene Buch liegt jetzt in einer dritten, erheblich vermehrten Auflage vor, welche von dem inzwischen leider verstorbenen, verdienstvollen Verfasser noch vor seinem Tode im wesentlichen vorbereitet und von G. Barkhausen herausgegeben worden ist. Obgleich das Buch schon bei seinem ersten Erscheinen verschiedentlich besprochen worden ist, wollen wir doch nicht unterlassen, dasselbe in seiner neuen

Auflage nochmals auch hier allen Eisenbahn-Verwaltungen bestens zu empfehlen. Man muss mit Bahnmeistern zu arbeiten in der Lage gewesen sein, um zu wissen, mit welcher geringen Vorbildung die meistens aus dem Unteroffizierstande entnommenen Beamten dieser Gattung im Allgemeinen in ihre Stellung eintreten, und um danach den Werth des vorliegenden Buches zu schätzen. Im besten Falle kennt ein Bahnmeister nach einiger Zeit die meisten auf seiner speziellen Bahnstrecke vorgekommenen Arbeiten und Konstruktionen; sobald er aber in neue Verhältnisse gebracht und mit neuen, ihm ungewohnten Arbeiten betraut wird, macht sich die Einseitigkeit seiner Ausbildung und Erfahrung geltend, und mancher mit neuen Konstruktionen gemachte Versuch scheitert an der durch die Unsicherheit des Wissens und Könnens hervorgerufenen Unlust der Bahnmeister, welchen die Ausführung und Unterhaltung der neuen Konstruktion übertragen werden muss. In dem vorliegenden Buche ist nun dem strebsamen Bahnmeister eine vorzügliche Gelegenheit geboten, sich auch über solche Dinge zu unterrichten, die er nicht täglich unter den Händen hat. Namentlich bezieht sich das auf die in neuerer Zeit in immer weiterem Umfange zur Anwendung gelangenden eisernen Oberbau-Systeme, welche in der neuen Auflage eine eingehendere Besprechung erfahren haben. Der Bahnmeister wird in dem Buche für jede ihm verständiger Weise übertragene Aufgabe eine leicht fassliche und ausreichende Belehrung finden und wird, wenn er sich den Inhalt des Buches ganz zu eigen zu machen bestrebt ist, doch im Allgemeinen nicht mit überflüssigem über seinen Bildungsstandpunkt hinausgehendem Wissen angefüllt werden. Jede Eisenbahn-Verwaltung sollte darauf halten, dass ihre Bahnmeister und Bauaufseher sämmtlich das Buch in die Hand bekommen und sich durch gelegentliche Unterweisungen und Prüfungen versichern, dass der Inhalt desselben richtig verstanden und benutzt wird; die guten Folgen würden sehr bald sichtbar werden.

J.

W. Hostmann und Richard Koch. Mittheilungen über Lokalbahnen insbesondere Schmalspurbahnen. Wiesbaden 1882.

Diese Mittheilungen sollten ursprünglich jährlich zweimal erscheinen. Seit dem Jahre 1883 sind sie bereits in eine selbständige Zeitschrift unter dem Titel „Zeitschrift für Lokal- und Strassenbahnen“ umgewandelt. Dieselben werden sich hauptsächlich auf fertige Bauausführungen beziehen; die Herausgeber wollen damit die Anlage von Lokalbahnen befördern, d. h. solchen Bahnen, bei welchen weder die Interessen des grossen Verkehrs, noch die der Landesvertheidigung berührt werden, sondern welche nur für eine bestimmte Gegend oder für ein bestimmtes industrielles Etablissement von Bedeutung

sind, und werden, da die normalspurigen Lokalbahnen sich im Allgemeinen bezüglich ihrer Anlage wenig von den Hauptbahnen unterscheiden, ihr besonderes Augenmerk auf die Ausführung schmalspuriger Lokalbahnen richten. Es ist nicht zu verkennen, dass die Vereinigung derartiger Mittheilungen in einer besonderen Zeitschrift namentlich für die behufs Herstellung von Lokalbahnen entstehenden Privat-Comités von besonderem Werth sein wird. J.

Pohl und Widimsky, Eisenbahnkarte des östlichen Europa mit besonderer Berücksichtigung des Russischen Reiches. Wien 1883.

Von dieser Karte, welche im Jahrgang 1882 dieser Zeitschrift (S. 79) besprochen wurde, liegt eine neue, die dritte Auflage vor.

Der Inhalt dieser Auflage der an sich klaren und übersichtlichen Karte befriedigt nicht ganz, denn er kennzeichnet den gegenwärtigen Stand des Eisenbahnnetzes im Rahmen der Karte nur unvollständig. Zwar sind in Russland mehrere vage Bahnlinien als konzessionirt oder im Bau befindlich nachgetragen, von denen einige bereits im Betriebe stehen, andere noch nicht festgestellt wurden, aber ein grosser Theil von den bereits im vorigen Jahre eröffneten russischen Eisenbahnen fehlt darin ganz, z. B. die finnländische Bahn von Tammerfors nach Nicolaistadt, die Militärbahn von Brest-Litewsk (Shabinka) nach Pinsk, die Obojanische Bahn.

Ebenso wenig ist der nicht russische, insbesondere der österreichische Theil dieser Karte ergänzt worden, denn es fehlen darin fast alle die Bahnen, welche seit der ersten Auflage fertig gestellt sind oder noch im Bau stehen.

Vielleicht genügen die Andeutungen, um auf das Erscheinen der nächsten Auflage mehr Sorgfalt zu verwenden. W. L.

U E B E R S I C H T

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Annual report of the commissioner of railroads made to the Secretary of the Interior for the year ending June 30. 1882. Washington.

Barracini, A. Relazione statistica sulle costruzioni di strade ordinarie, a cure e per conto dello Stato. 1881. Roma.

Belenchtung des im Auftrag der Regierungen der Kantone Zürich, Schaffhausen, Aargau und Thurgau von den Herren Zschokke, Kaiser und Steinmann-Bucher abgegebenen Gutachtens über die Situation der Nordostbahn und die Auszahlung von Dividenden. Zürich 1882. // 1,00.

- Board of Railroad Commissioners of Massachusetts.** XIV. annual report. Boston 1883.
- Bundesgesetz** über das Obligationenrecht vom 14. Brachmonat 1881. Bern. // 1,25.
- Cavalgnac, C.** L'Etat et les tarifs des chemins de fer. Paris.
- Codice di commercio** del Regno d'Italia. Torino. L. 1,00.
- Colby, J. H.** The statute railroad laws of the State of New York. Albany. \$ 6,50.
- Eger, G. Dr.** Das Deutsche Frachtrecht mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnfrachtrechts. Ein Kommentar zu Tit. V, Buch 4 des Handelsgesetzbuches. 3. Band. 1883. Berlin.
- Ferrara, L.** Sulla ferrovia del S. Gottardo. Napoli.
- Sulla ferrovia del S. Gottardo: cenni estratti della relazione del viaggio compiuto nel 1881. Napoli. L. 3,50.
- Hafner, H.** Das schweizerische Obligationenrecht. Zürich. // 3,00.
- Halm.** Haftpflicht und Unfallversicherung. Leipzig. // 1,00.
- Hue de Grais, Graf.** Handbuch der Verfassung und Verwaltung in Preussen und dem Deutschen Reich. 3. Aufl. Berlin. // 7,00.
- Kaufmann, R. v.** Die Reform der Handels- und Gewerbekammern. Berlin. // 1,40.
- Kleinwächter, F.** Die Kartelle. Innsbruck. // 5,20.
- Kosub, H.** Die Verwaltung der Werkstätten und Werkstattematerialien, sowie Betriebs- und Baumaterialien bei den preussischen Staatseisenbahnen. Berlin. // 5,00.
- Levi, E.** Il contratto di trasporto secondo il nuovo Codice di commercio. Bologna. L. 3,00.
- Nicholls, S.** Steam tramways. Steam on common roads. // 3,00.
- Powell, C.** State aid and state interference. London. Sb. 9.
- Protokolle** über die Verhandlungen der internationalen Konferenz, betr. technische Einbeit im Eisenbahnwesen. Bern 1882. // 2,00.
- Reynolds, M.** Continuous railway brakes. Lockwood.
- Schweizerische Eisenbahnstatistik** für 1881. Bern. // 6,00.
- Signalordnung** für die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns. Wien 1882. // 0,40.
- Statistiek** van het vervoer od de spoorwegen en tramwegen over het jaar 1881. s'Gravenhage. Fl. 0,40.
- Stretton, C. E.** A few remarks on railway accidents, their cause and prevention.
- Thompson, E.** American and English railroad cases. New York. \$ 5,00.
- Verzameling** van Wetten, Besluiten betreffende de Spoorwegen in Nederland 1881. s'Gravenhage. Fl. 5,70.
- — idem. Algemeen Register over de jares 1832—1880. Fl. 2,40.
- Wetten, Decreten, Besluiten en Tractaten** op den Waterstaat en de Spoorwegen in Nederland. s'Gravenhage. Fl. 4,75.
- Watkin, Sir E.** The Channell tunnel.
- Wirtschaftsjahr,** Das deutsche, 1881. Berlin. // 3,00.
- Zolltarif,** allgemeiner vom 25. Mai 1882, für das österreich-ungarische Zollgebiet. Wien. // 5,00.

Zeitschriften.

Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Heft 5. 1. März 1883.

Inhalt: Mittheilungen über Brücken der Berliner Stadtbahn. Bestimmung der Zuggeschwindigkeit.

Heft 6. 15. März 1883.

Inhalt: (Heft 6 und 7.) Eiserner Oberbau der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Bahnschwellen aus ausländischem Holze. Festigkeitseigenschaften des Stahlgusses. anderen Gusseisensorten gegenüber. Einführung kontinuierlicher Bremsen in Frankreich

Heft 7. 1. April 1883.

Inhalt: Ueber Compoundlokomotiven. Mittheilungen über feuerlose Lokomotiven. Unterseeischer Tunnel zwischen Calabrien und Sicilien.

Heft 8. 15. April 1883.

Inhalt: Das für die preussischen Staatsbahnen angenommene System für kontinuierliche Bremsen. Reisetrain des Kronprinzen und der Kronprinzessin des Deutschen Reiches. Uebersicht der Betriebsamts-Bezirke der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung. Vorlesungen über Eisenbahnwesen.

Annales des ponts et chaussées. Paris.**Januar 1883.**

Inhalt: Note sur la qualité des matériaux d'empierrement de provenance extérieure, employés dans le département de l'Aisne. Note sur la jonction des caissons dans les fondations à l'air comprimé. Calcul et trace des panneaux des voûtes biaisées. Étude sur l'influence des irrigations sur l'attitude d'une nappe souterraine, avec application aux irrigations pratiquées à Gennevilliers. Chronique.

Februar 1883.

Inhalt: Fondation à l'air comprimé d'un pont sur la Garonne à Marmande. Travaux d'entretien du canal de Suez. Durée comparative des rails de fer et d'acier. Longueur des chemins de fer et des tramways électriques.

Bulletin du ministère des travaux publics. Paris.**Januar 1883.**

Inhalt: Répertoire des lois pour le mois de janvier 1883. Répertoire des décrets pour le 3^e trimestre de 1882. Caisse des retraites pour les employés des chemins de fer de l'État. Recettes de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général (3 premiers trimestres de 1882 et 1881). Recettes de l'exploitation des chemins de fer algériens (3 premiers trimestres de 1882 et 1881). Ouvertures, concessions et déclarations d'utilité publique des chemins de fer en 1882. Belgique (Chemins de fer vicinaux: analyse du projet de loi). Allemagne (Résultats d'exploitation en 1880 des chemins de fer du „Verein.“). Italie (Résultats d'exploitation des chemins de fer en 1881). Le prix des rails en Amérique. Les tarifs de chemins de fer au Brésil.

Februar 1883.

Inhalt: Répertoire des lois pour le mois de février 1883. Résumé des dépenses de premier établissement des chemins de fer d'intérêt général en 1881. Résultats comparatifs de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local en 1882. Recettes mensuelles des chemins de fer (octobre 1882). Résultats d'exploitation des chemins de fer de l'État en 1881. Belgique (Le déficit du budget et les chemins de fer). Suisse (Exploitation des chemins de fer en 1881).

Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie. Wien.

Die No. 22 bis 45 (vom 24. Februar bis 21. April 1883) enthalten ausser den offiziellen Bekanntmachungen und den Mittheilungen über In- und Ausland nachstehende Aufsätze etc.:

(No. 22:) Ueber die Verwendung des Flusseisens zu Brücken auf Eisenbahnen. (No. 23:) Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband-Güterverkehr. (No. 31. 32. 37. 40. 41:) Eisenbahn-Tarif-Enquête. (No. 33:) Eiserner Oberbau in Süddeutschland. (No. 34:) Lokomotivkessel-Proben und Kesselrevisionen im Jahre

1882. (No. 38:) Stand der Fahrbetriebsmittel auf den österreichischen und gemeinsamen Eisenbahnen am Schlusse des I. Semesters 1882. (No. 41:) Zur elektrischen Lokomotivbeleuchtung. (No. 42:) Eiserner Oberbau in Süddeutschland. (No. 45:) Die Länge des österreichischen Eisenbahnnetzes am 31. Dezember 1882.

Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung. Wien.

- No. 7.** 18. Februar 1883. Die Tyersbefestigung mit Sprengringen. Das Personenporto. Die Einnahmen der österreich-ungarischen Bahnen im Jahre 1882.
- No. 8.** 25. Februar 1883. (No. 8 u. 9.) Das neue Aktiengesetz und die Eisenbahnen. (No. 8.) Ueber Transportmechanik auf der Wasserbahn. Zur Tyersbefestigung mit Sprengringen.
- No. 9. u. 10.** 4. u. 11. März 1883. Siebenundzwanzig ungültige Bestimmungen des Betriebsreglements.
- No. 10.** 11. März 1883. Der Bau der Orientbahnen. Reminiscenz zur Frage der elektrischen Schiffslampen.
- No. 11.** 18. März 1883. Die gemeinsame Eisenbahnstatistik. Weiteres über die Wiener Tramwayverhältnisse. (No. 11 u. 12.) Die Wiener Metropolitan-, Zentral- und Peripheriebahn.
- No. 12.** 25. März 1883. Zur Konstituierung der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.
- No. 13.** 1. April 1883. Die Fortsetzung der k. k. Bosnabahn von Serajewo ans Meer. Die Eisenbahnfrage in Frankreich.
- No. 15. u. 16.** 15. u. 22. April 1883. Ueber die Einführung kontinuierlicher Bremsen auf den Eisenbahnen. Uebersicht der im Jahre 1882 auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens erschienenen österreichischen Gesetze, Verordnungen und Normalerlasse. Zur Tarifffrage in England. Die Einführung des Sparmarkensystems auf den sächsischen Eisenbahnen.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

II. u. III. Heft 1883.

Inhalt: Elektrische Weichen- und Signalriegelung auf den Bahnhöfen Altona, Kiel und Rendsburg. Kohlenaufladevorrichtung für Tender auf der Station der russischen Westbahnen in Birsula. Kohlenladekränen für Tender auf den dänischen Staats-Südbahnen in Jütland und Fühnen. K. Engelbart's Billetschalter mit Vorrichtung zum Hören durch luftdicht geschlossene Fenster. Die mexikanische Zentraleisenbahn. Aufhängen der Notketten der Eisenbahnwagen. Ueber die Anwendung der Siemens & Halske'schen Doppeldrahtzugtransmission bei zentralen Signal- und Weichenstellvorrichtungen. Beschreibung zweier Radreifenbefestigungen, durch welche das Abspringen derselben wirksam verhindert wird. Virtuelle Länge und Grundgeschwindigkeit. Seilschiebebühnen in der Wagenreparatur der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn bei Tempelhof. Ueber die Schmierung der Lokomotivkolben und Schieber. Die Widerstände der Lokomotiven und Eisenbahnzüge, der Wasser- und Kohlenverbrauch, sowie der Effekt der Lokomotiven. Mechanischer Eisenbahnwaggonschieber; Patent Schmid. Die Langschwollen-Oberbaukonstruktionen System Hohenegger und System Haarmann. Ueber die Ursachen der Radreifenbrüche. Bemerkungen zu dem Apparat zur Erprobung von Schmiermaterialien von Jähns. Ueber Dilationen eiserner Eisenbahnbrücken. System radial laufender Achsen für Eisenbahnfahrzeuge von Klose. Dampfbläutewerk von Latowski. Hentzel's Patent-Brückenwaage für Eisenbahnfahrzeuge ohne Geleisunterbrechung. Bestimmung der Zuggeschwindigkeit nach Professor Steiner. Bericht über die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Railroad-Gazette. New-York.**No. 7.** 16. Februar 1883.

Inhalt: The relation of operating expenses to dead weight. Train accidents in 1882. The cost of carrying dead weight. The political economy of Railroads. Telegraph consolidation. Hill's spark arrester. Hydraulic lifting jack.

No. 8. 23. Februar 1883.

Inhalt: Mechanical drawing. The South Carolina Railway. American rail production and consumption. English first-class passenger carriage. Are sleeping cars healthy?

No. 9. 2. März 1883.

Inhalt: The development of a new traffic centre. Locomotive boilers. Experiments on steel and iron bridge girders. The Weebawken Tunnel. Heating and lighting cars and the construction of car seats.

No. 10. 9. März 1883.

Inhalt: Pennsylvania Railroad report. The education of workingmen. Over cutting off saw and gaining machine. Over-hung traversing gainer and cut-off saw.

No. 11. 16. März 1883.

Inhalt: Balancing locomotive wheels. The Chicago exposition and the conventions. The Baltimore and Ohio Railroad and its organization. Eight-coupled locomotive for the St. Gotthard Railway.

No. 12. 23. März 1883.

Inhalt: Buying of competitors. Legislative criticism of state railroad management. Eight-coupled locomotive for the St. Gotthard railway. On the care and maintenance of iron bridges. Wellmann's patented car-wheel.

No. 13. 30. März 1883.

Inhalt: Faught's improved hold-fast for lathe spindles. The union of the Boston and Maine and the Eastern Railroads. Brake shoes and continuous brakes for freight trains. A ride on the London Underground. Sickness and mortality of railroad employes.

No. 14. 6. April 1883.

Inhalt: The New York, Pennsylvania and Ohio. The diamond car truck. The Pintsch system of lighting railroad cars with gas. Tire sections and wheel sections. A Pullman train from Calais to Rome. A German diagnosis of a railroad accident.

Revue générale des chemins de fer. Paris.**No. 2.** Februar 1883. (No. 2 u. 2.)

Inhalt: Étude sur les gares de tirage avec voies de manoeuvres inclinées. Construction et pose des appareils destinés à établir une communication entre deux voies. Théorie du mouvement en courbe sur les chemins de fer. avec ses applications à la voie et au matériel. Note sur le frein continu automatique et modérable à air comprimé (Système Westinghouse), appliqué au matériel de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée. Statistique (Résumé de la statistique de l'union des chemins de fer allemands pour l'exercice 1880).

No. 3. März 1883.

Inhalt: Des pensions de retraite dans les grandes compagnies françaises de chemins de fer. Note sur le développement du trafic des voyageurs sur les chemins de fer anglais. Note sur le matériel de la voie de chemin de fer économiques à voie normale dans les Pays-bas. Compte-rendu de l'article de M. Émile Level, intitulé: „Les chemins de fer et le budget.“ Étude sur la stabilité

des ponts métalliques en arc. Statistique (Chemins de fer français d'intérêt général: accidents survenus en 1880. État du personnel et situation des caisses de pensions de secours en faveur des agents des chemins de fer au 31 décembre 1880. Longueur, trafic et recettes brutes des chemins de fer de l'Espagne et du Portugal pour l'année 1881).

Sekundärbahn-Zeitung. Siegen.

- No. 10.** 7. März 1883. Zahnstange nach Abt's System. Niveaureuzung der M.-Gladbach-Rheydter Strassenbahn mit dem Geleise der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Zum Bergbahnwesen.
- No. 11.** 14. März 1883. Kosten der Zugkraft bei Lokalbahnen. Die Schenbetz'sche Biegevorrichtung für Eisenbahnschienen.
- No. 12.** 21. März 1883. Die Sekundärbahnfrage in Italien. Ein Gutachten, betreffend den Dampftrieb auf Strassenbahnen.
- No. 13.** 28. März 1883. Hartgussherzstück mit ununterbrochenem Hauptgeleise. Verkehrsmittel der Weltstädte für Personenbeförderung. Schmalspurige Sekundärbahnen. Zur Frage über die Betriebsmotoren für Strassenbahnen.
- No. 14.** 4. April 1883. Dampfomnibus (System Krauss) für Lokalverkehr auf Hauptbahnen.
- No. 15.** 11. April 1883. Zum Stand der Sekundärbahnen in Süddeutschland und der Schweiz.
- No. 16.** 18. April 1883. Die Verwaltung der Arnheimischen Trambahngesellschaft.
- No. 17.** 25. April 1883. Versenkt liegende Zungenweichen. Sekundärbahnvorlage im preussischen Abgeordnetenhaus. Sekundärzüge im Personenverkehr auf den württembergischen Eisenbahnen 1883.

Zeitschrift für Lokal- und Strassenbahnwesen. Wiesbaden.

Heft 1. 1883.

Allgemeine Uebersicht. Die Lokalbahnen in Volks- und Staatswirtschaft. Der Dampftrieb auf Strassenbahnen. Die Waldenburger Bahn. Die Lokal- und Strassenbahn-Unternehmungen der schweizerischen Lokomotivfabrik und Genossen zu Winterthur. Betriebsresultate der Schmalspurbahnen. Die Strassenbahnen in den Städten. Die Bodenbahn. Der Oberbau der Strassen-Eisenbahnen.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin.

Die Nummern 18 bis 32 (vom 2. März 1883 bis 23. April 1883) enthalten ausser den regelmässigen Nachrichten aus dem Deutschen Reich, Oesterreich-Ungarn etc., Präjudizien, offiziellen Anzeigen und dergleichen, nachstehende Abhandlungen:

(No. 18, 20, 27, 31, 32): Kritik und Antikritik (23 angebliche Ungültigkeiten im Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands). (No. 18, 19): Ueber die Eintheilung der Güterzüge. (No. 18, 19, 20, 21, 23, 25, 27): Die zweite Berathung des Etats der preussischen Staats-Eisenbahnen. Die amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1882. Der Sieg des Rheins über die Eisenbahnen. (No. 19, 21, 24): Statistik der Eisenbahnen Deutschlands; bearbeitet im Reichs-Eisenbahnname. (No. 20, 23): Klassifikation von Eisen und Stahl und der Verein deutscher Eisenhüttenleute. (No. 20): Betriebsergebnisse der Ludwigs-Eisenbahn pro 1882. Mängel der englischen Eisenbahn-Statistik. Oesterreich-Ungarische Betriebsöffnungen in 1882. (No. 21): Die künstliche Hervorrufung von Polarlichterscheinungen. (No. 22): Die Besoldungen der preussischen Staats-Eisenbahnbeamten. (No. 22, 24): Die Tarife für Kohlen und Coaks auf der Gotthardroute. Zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes. (No. 23, 24): Aus der

Konferenz der ständigen Tarifkommission. (No. 23): Die schweizerischen Eisenbahnen; Rückkauf oder Betriebsübernahme. Die Euphratthalbahn. (No. 24) Dritte Lesung des Etats der Staats-Eisenbahnen im preussischen Abgeordnetenhaus. Grossherzoglich badische Staats-Eisenbahnen. (No. 24, 25): Die Eisenbahnen der australischen Kolonien. (No. 25): Die Frachtenkonkurrenz der deutschen Binnenschiffahrt gegen die Eisenbahnen. (No. 26): Stadt Lauenburg contra Berlin-Hamburg. Die Simplonbahn. Bericht der verstärkten Budgetkommission des preussischen Abgeordnetenhauses. Halberstadt-Blankenburger Bahn. (No. 27): Ueber die Lage des Richtstollens beim Tunnelbau. Uebersicht der Konzessionsgesuche für den Bau und Betrieb von Dampftramways in Niederländisch-Indien. Pariser Stadtbahn. Bulgarische Eisenbahnen. Persische Eisenbahnen. (No. 28): Bemerkungen zur Eisenbahn- und Bevölkerungsstatistik. Ueber Schienenproben. Die Oesterreichische Nordwestbahn. (No. 29): Die historische Entwicklung des deutschen und deutsch-österreichischen Eisenbahnnetzes. Schädigt der projektirte Bau eines Schiffahrtskanals von Dortmund nach der unteren Ems die Einnahmen der betreffenden Staatsbahnen? Sedlaczek's Lokomotivlampe. (No. 31): Die östliche Verbindung der Monarchie und die Marmoroser Salzbahnen. Stationsanzeiger in den Eisenbahnzügen. (No. 32): Routenvorschriften der Parteien.

Folgende, das Eisenbahnwesen u. s. w. betreffende Aufsätze befinden sich in nachstehenden Zeitschriften:

Allgemeine Bauzeitung. Wien.

Heft 4. 1883. Die Wiener Stadtbahnen.

Archiv für Post und Telegraphie. Berlin.

No. 5. März 1883. Die Benutzung der Berliner Stadtbahn zu Postbeförderungen.

Bayerische Handelszeitung. München.

No. 13. 31. März 1883. Deutschlands Eisenbahnen im Betriebsjahr 1880/81.

Bayerische Verkehrsblätter. München.

No. 3. März 1883. Das Akkord-Prämienverfahren im vereinigten Eisenbahn-, Zoll- und Dampfschiffahrts-Güterladendienst in Lindau. Vorschläge zur Einführung von Blankobilletts.

No. 4. April 1883. Die Zentralisation der Weichen und Signale auf der Station München-Ostbahnhof. Das Personal und die Personalausgaben der Kgl. bayerischen Staatsbahnen im Vergleich mit anderen deutschen Bahnen.

Centralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

No. 9. 3. März 1883. Anbringung von Geschwindigkeitsmessern auf den Lokomotiven. Zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes.

No. 11 u. 12. 17. u. 24. März 1883. Bemerkungen über deutsche und englische Eisenbahneinrichtungen.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

No. 26. 31. März 1883. Die schiefe Ueberführung der Schleswiger Chaussee über die Kiel-Flensburger Eisenbahn bei Eckernförde.

No. 32. 21. April 1883. Projekt zu einer elektrischen Stadteisenbahn für Wien.

L'Économiste. Paris.

No. 12. 24. März 1883. La discussion sur les chemins de fer au parlement prussien.

Engineering. London.

- No. 895.** 23. Februar 1883. Continuous brakes. (No. 895 u. 897). Private bills for session 1883.
- No. 896.** 2. März 1883. Lokomotive valve gear.
- No. 897.** 9. März 1883. Tramway locomotives. Indian public works department reorganisation.
- No. 898.** 16. März 1883. Tramway locomotives. The ventilation of the district railway.
- No. 900.** 30. März 1883. Locomotive for the St. Gothard Railway.
- No. 902.** 13. April 1883. Private bill legislation.

Journal des chemins de fer. Paris.

- No. 9 u. 10.** 3. u. 10. März 1883. La question des chemins de fer.

Monitore delle strade ferrate. Torino.

- No. 8.** 21. Februar 1883. Il bilancio dei lavori pubblici pel 1883 alla camera dei deputati.
- No. 9.** 28. Februar 1883. Il ministro Baccarini e le costruzioni ferroviarie. (No. 9, 10, 11, 12.) Le strade ferrate dell' Alta Italia nel 1881. L'ingegneria nei suoi rapporti colla giurisprudenza e colla sicurezza delle persone.
- No. 10.** 7. März 1883. Il ministro Baccarini e l'industria nazionale.
- No. 13.** 28. März 1883. Gli infortunii nel lavoro. Ferrovia Adriaco-Tiberino.
- No. 14.** 4. April 1883. Prodotti ferroviarii del anno 1882. L'industria nazionale e le ferrovie meridionali.
- No. 15.** 11. April 1883. Cassa di assicurazione per gli infortunii degli operaj sul lavoro. Ferrovia da Fano a Santa Barbara. Il riscatto delle Ferrovie Svizzere.
- No. 16.** 18. April 1883. L'industria nazionale, il ministro Baccarini e la società delle ferrovie meridionali.

The Railway News and Joint stock Journal. London.

- No. 1000.** 3. März 1883. Population and passenger traffic of the United Kingdom. French railway statistics. The continuous brakes. Brazil and her Railways.
- No. 1001.** 10. März 1883. (No. 1001—1003:) English railways in 1882. Projected railways for 1883. German railway statistics.
- No. 1002.** 17. März 1883. The coal traffic by railway to London.
- No. 1003.** 24. März 1883. The increase of railway capital. Last years railway dividends. The proposed surrender of the Atlantic and Great Western to the Erie. Tramway enterprise in the United Kingdom. German railway statistics.
- No. 1004.** 31. März 1883. Railway receipts and expenditure. Projected railways. The proposed surrender of the Atlantic and Great Western to the Erie Railway Company.
- No. 1005.** 7. April 1883. Projected railways. Partial repeal of the passenger duty. The proposed surrender of the Atlantic and Great Western to the Erie. Irish Railways in the first quarter of the year.
- No. 1007.** 21. April 1883. The Metropolitan District Railway. The Brazilian Railways. Private bills in Parliament.

Revue commerciale et juridique des chemins de fer etc. Bruxelles.

- 8. Lieferung.** 5. März. L'uniformité technique en matière de chemins de fer.
- 9. Lieferung.** 25. März. Trafic et tarifs internationaux des chemins de fer italiens.
- 10. Lieferung.** 10. April. Le trafic sur le Rhin.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

- No. 8.** 24. Februar 1883. Beobachtungen über Ventilationsverhältnisse bei den Tunnels der Gotthardbahn. Zweckmässigkeit des First- oder Sohlenstollenbetriebes.
- No. 10.** 10. März 1883. Die Abrutschungen beim Fort de l'Ecluse auf der Linie Genf-Mâcon der Paris-Mittelmeerbahn. Verbesserungen im schweizerischen Eisenbahnwesen durch Vereinheitlichung des Betriebes.
- No. 11.** 17. März 1883. Die neuen Studien über eine Simplonbahn.
- No. 12.** 24. März 1883. Ueber die Modifikation der gebräuchlichsten Lokomotivumsteuerungen. Die neuen Studien für die Simplonbahn. Betriebseinheit der schweizerischen Eisenbahnen.
- No. 13.** 31. März 1883. Die schweizerischen Normalbahnen. Verstaatlichung schweizerischer Eisenbahnen.
- No. 14.** 7. April 1883. Maassregeln zur Sicherung des Eisenbahnverkehrs in Deutschland. Zum Artikel: Verbesserungen im schweizerischen Eisenbahnwesen.

Vierteljahrsschrift für Volkswirtschaft, Politik und Kulturgeschichte. Berlin.

- Band II.** 1. Hälfte. 1883. Internationale rechtliche Streitfragen österreichischer Eisenbahnen.

Wochenblatt für Architekten und Ingenieure. Berlin.

- No. 28.** 6. April 1883. Ueber transportable Eisenbahnen.

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

- No. 11.** 17. März 1883. Virtuelle Längen der Eisenbahnen.
- No. 12.** 24. März 1883. Sekundär- und Strassenbahnen in Süddeutschland.

Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hannover.

- Heft 1 und 2.** 1883. Projekt einer Firth of Forth-Brücke bei Queensferry. Zugwiderstände auf Eisenbahnen. Güter- und Güterzug-Betrieb auf den Bahnhöfen zu Hannover. Ueber den Bau der Moselbahn.

Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.

- Heft 1—3.** 1883. Die Tunnelbauten auf der Strecke Nordhausen-Wetzlar im Zuge der Berlin-Coblenzer Eisenbahn. Wasserstation mit Pulsometerbetrieb auf Bahnhof Schmiedeberg im Bezirke der Königlichen Eisenbahn-Direktion Berlin.

Zeitschrift für Baukunde. München.

- Heft 3.** Umbau der Eisenbahn-Hängebrücke über den Niagara.

Der Waarenverkehr auf den Eisenbahnen und Wasserstrassen Russlands im Jahre 1878.

Auf Grund einer seitens des Kaiserlich Russischen Ministeriums der Verkehrswege zu St. Petersburg in russischer Sprache herausgegebenen Verkehrsnachweisung für das Jahr 1878 soll nachstehend versucht werden, die interne russische Verkehrsbewegung für das Jahr 1878 ziffermässig darzustellen. Die Darstellung ist analog der russischen ministeriellen Nachweisung auf folgende Waarengattungen, soweit dieselben als gewöhnliches Frachtgut zur Beförderung gekommen sind, beschränkt:

1. Getreide und Mehl, 2. Holz, 3. Holz als Baumaterial, 4. Steinkohlen, 5. Salz, 6. Leinsamen, 7. Flachs, 8. Hanf, 9. Zucker, raffiniert, 10. Zucker, roh (Streuzucker), 11. Eisenbahnschienen, 12. Gusseisen, 13. Eisen, 14. Fische aller Art (ausschl. Heringe), 15. Heringe, 16. Fleisch aller Art, 17. Talg und Fett, 18. Mineralöle, 19. Spiritus und Branntwein, 20. Baumwolle, rohe, 21. Wolle aller Art, 22. Taback, 23. Felle, bearbeitet, 24. Felle, unbearbeitet.

I. Verkehrsbewegung auf dem Eisenbahnwege.

Auf den russischen Eisenbahnen in einer Gesamtlänge von 21 840 km, deren Hauptlinien auf der beiliegenden Karte verzeichnet sind, wurden im Jahre 1878 zusammen 1092,7 Millionen Pud (61 Pud = 1 Tonne à 20 Ctr.) = 17,9 Millionen Tonnen befördert.

Von diesen Quantitäten sind 16 Millionen Pud von ausländischen Bahnen auf russische und 54 Millionen Pud von russischen auf ausländische Bahnen übergegangen, während die noch verbleibenden 1022,7 Millionen Pud sich im innern Verkehr auf den russischen Eisenbahnstrecken bewegt haben.

Von den hauptsächlichsten Waarengattungen wurden auf den Eisenbahnen gefahren und zwar:

	Millionen Pud
1. Getreide und Mehl	390,5
2. Holz	121,8
3. Holz als Baumaterial	71,2
4. Steinkohlen	102,6
5. Salz	28,2
6. Leinsamen	14,8
7. Flachs	9,5
8. Hanf	5,2
9. Zucker, raffiniert	13,5
10. Eisenbahnschienen	10,8
11. Gusseisen	5,0
12. Fische aller Art	8,6
13. Heringe	6,2
14. Fleisch aller Art	3,5
15. Talg und Fett	2,5
16. Mineralöle	7,5
17. Spiritus und Branntwein	8,5
18. Baumwolle, rohe	8,4
19. Wolle aller Art	4,9
20. Tabak in Blättern	4,5
21. Felle, bearbeitet	1,7
22. Felle, unbearbeitet	2,5
zusammen	831,4

Die Angaben über die Beförderung von Holz und Steinkohlen sind nach dem Inhalte der russischen Statistik nicht ganz vollständig, weil diese Sendungen nicht von sämtlichen Eisenbahnen aufgenommen worden sind.

Hiernach liefern: Getreide etc. 36 0/0, Holz 11 0/0, Steinkohlen 9,5 0/0 und Holz als Baumaterial 6,5 0/0 von der ganzen zur Beförderung gekommenen Masse (1092,7 Millionen Pud).

Von den Frachtgütern sind durch die einzelnen Bahnen bewegt worden.

	Millionen Pud
1. durch die Nikolai-Bahn	155,7
2. „ „ Moskau-Rjasaner Bahn	92,4
3. „ „ Warschau-Wiener „	92,2
4. „ „ Odessaer „	91,6
5. „ „ Moskau-Kursker „	89,8
6. „ „ Rjasan-Koslower „	88,0
7. „ „ Orel-Witebsker „	76,7
8. „ „ Kiew-Brester „	70,9

		Millionen Pud
9.	durch die Moskau-Nischnyer Bahn	68,9
10.	„ „ Koslow-Woronesch-Rostower Bahn	61,4
11.	„ „ Moskau-Brester „	61,1
12.	„ „ Kursk-Charkow-Asower „	59,6
13.	„ „ Riga-Dünaburger „	57,9
14.	„ „ St. Petersburg-Warschauer „	54,5
15.	„ „ Dünaburg-Witebsker „	47,0
16.	„ „ Baltische „	43,8
17.	„ „ Charkow-Nikolajewer „	42,6
18.	„ „ Libau-Romnyer Bahn (Romnyer Theil)	40,1
19.	„ „ Orel-Griäsier „	39,8
20.	„ „ Moskau-Jaroslawer Bahn	34,9
21.	„ „ Grjäszi-Zarizyner „	34,9
22.	„ „ Kursk-Kiewer „	33,2
23.	„ „ Rjashsk-Wjasma „	33,1
24.	„ „ Rybinsk-Bolojowsker „	31,8
25.	„ „ Tambow-Saratower „	31,0
26.	„ „ Libau-Romnyer „ (Theil Radziwilischki)	30,4
27.	„ „ Tambow-Koslower „	30,0
28.	„ „ Brest-Gräjewoer „	25,6
29.	„ „ Warschau-Bromberger Bahn	25,8
30.	„ „ Fastower „	24,1
31.	„ „ Warschau-Terespoler „	22,9
32.	„ „ Orenburger „	20,8
33.	„ „ Lossowo-Sewastopoler „	20,7
34.	„ „ Rjashsk-Morschansker „	20,1
35.	„ „ Weichselbahn	20,0
36.	„ „ Morschansk-Sysransker Bahn	18,5
37.	„ „ Rostow-Wladikawkaser „	15,6
38.	„ „ Lodzer „	15,2
39.	„ „ Mitauer „	11,4
40.	„ „ Konstantinowker „	10,5
41.	„ „ Schuisk-Iwanower „ (Iwanower Theil)	9,7
42.	„ „ Wolga-Don „	8,9
43.	„ „ Schuisk-Iwanower „ (TheilKineschma)	8,9
44.	„ „ Poti-Tifliser „	8,6
45.	„ „ Nowotorsker „	8,6
46.	„ „ Liwener „	7,5
47.	„ „ Jaroslaw-Wologdaer „	3,8
48.	„ „ Uralische „	3,4

		Millionen Pud
49.	durch die Nowgoroder Bahn	3,2
50.	„ „ Riga-Balderaaer Bahn.	2,7
51.	„ „ Riga-Tukkumer „	1,9
52.	„ „ Borowitscher „	1,2
53.	„ „ Zarskoiseloeer „	0,9
54.	„ „ Sestroretschker „	0,6
55.	„ „ Donetzker „	0,2
Summa		914,1

Hiernach war der grösste Verkehr auf den Eisenbahnen um Moskau und auf den nach dem Auslande führenden Eisenbahnen.

Den bedeutendsten Empfang im direkten Verkehr hatten:

		Millionen Pud
1.	die Nikolai-Bahn mit	80,5
2.	„ Ausländischen Bahnen mit	54,0
3.	„ Moskau-Rjäsaner Bahn „	32,7
4.	„ Riga-Dünaburger „ „	26,8
5.	„ Moskau-Kursker „ „	25,4
6.	„ Kursk-Charkow-Assower Bahn mit	18,0
7.	„ Libau-Romnyer Bahn mit	17,3
8.	„ Baltische „ „	17,2

Den grössten Transitverkehr hatten:

1.	die Rjäsan-Koslower Bahn mit	68,6
2.	„ Moskau-Rjäsaner „ „	42,3
3.	„ Dünaburg-Witebsker Bahn mit	39,4
4.	„ Orel-Witebsker „ „	31,5
5.	„ Kiew-Brester „ „	27,4
6.	„ Tambow-Koslower „ „	27,3
7.	„ Orel-Grjäsäi „ „	24,0
8.	„ Moskau-Kursker „ „	23,0
9.	„ Nikolai „ „	20,2
10.	„ Koslow-Woronesch-Rostower Bahn mit	17,8
11.	„ Brest-Grjewaeer „ „	17,5
12.	„ Rjashsk-Morschansker „ „	12,4
13.	„ Kursk-Kiewer „ „	11,5
14.	„ St. Petersburg-Warschauer „ „	11,4
15.	„ Kursk-Charkow-Asower „ „	9,9

II. Verkehrsbewegung auf dem Wasserwege.

Auf den internen, russischen Wasserwegen sind im Jahre 1878 befördert 478 Millionen Pud = 7,3 Millionen Tonnen, mithin um mehr als die Hälfte weniger als in demselben Jahre auf den Eisenbahnwegen.

Von den einzelnen wichtigen Artikeln wurden auf dem Wasserwege befördert:

	Millionen Pud
1. Getreide und Mehl	101
2. Holz	159
3. Holz als Baumaterial	58
4. irdenes Baumaterial	71
5. Steinkohlen	1
6. Salz	18
7. Leinsamen.	4
8. Flachs und Hanf	2
9. Zucker	1
10. Eisenbahnschienen	1
11. Fische aller Art (ausschl. Heringe)	6
12. Heringe	2
13. Talg und Fett	1
14. Mineralöle	6
15. Spiritus und Branntwein	1
16. Eisen und Gusseisen	14
Summa	446

Hiervon sind befördert worden:

Auf den Flüssen:	Millionen Pud
1. der Wolga, nördlich Dwina und Newa	413
2. dem Dnjeper, westlich Dwina und Niemen	48
3. dem Don mit Zuflüssen	10
4. dem Dnjestr	4
5. der Narwa und Luga	3
Summa	478

Von diesen Waaren sind in St. Petersburg ausgeladen worden:

	Millionen Pud
1. Getreide und Mehl	21,5
2. Holz	69,9
3. Holz als Baumaterial	10,4
4. Baumaterial, irdenes	50,0
5. Fische und Heringe	0,2
6. Leinsamen, Flachs und Hanf	2,1
7. Eisen und Gusseisen	0,6
8. Talg	0,8
Summa	155,5

Von den Eisenbahnen sind auf den Wasserweg übergegangen:

	Millionen Pud
1. Getreide und Mehl	15,0
2. Holz	0,2
3. Holz als Baumaterial	3,3
4. Steinkohlen	0,2
5. Salz	1,2
6. Leinsamen	0,6
7. Flachs und Hanf	0,2
8. Eisenbahnschienen	0,3
9. Zucker, raffinirt	0,1
10. Fische und Heringe	0,2
11. Mineralöle	0,2
12. Taback	0,2
13. Fett	0,2
Summa	21,9

Die bedeutendste Post hiervon, 11 Mill. Pud Getreide, ist in Samara mit der Orenburger Bahn eingegangen und auf der Wolga weiter befördert worden.

Von den Wasserwegen sind dagegen auf die Eisenbahnen übergegangen:

	Millionen Pud
1. Getreide und Mehl	28,6
2. Holz	5,6
3. Holz als Baumaterial	6,0
4. Salz	9,7
5. Leinsamen	1,6
6. Zucker, raffinirt	0,2
7. Flachs und Hanf	0,5
8. Eisen und Gusseisen	3,8
9. Fische aller Art (ausschl. Heringe)	2,8
10. Heringe	0,8
11. Talg	0,1
12. Mineralöle	3,1
13. Spiritus	0,3
Summa	63,1

Die Hauptartikel: Getreide, Salz, Holz, Mineralöle und Eisen sind von der Wolga übergegangen. Das Getreide ist aus den Gouvernements Astrachan und Orenburg mit 11 Millionen Pud in Samara von den Eisenbahnen auf die Wolga und von dieser mit 20 Millionen Pud in Ribinsk wieder auf die Ribinsk-Bologowsker Bahn, Anschluss an die Nikolai Bahn übergegangen. 7 Millionen Pud Salz und 3,1 Millionen Pud Mineralöle sind auf der Griäsi-Zarizyner und Moskau-Nowgoroder Bahn weiter be-

fördert worden. 3,4 Millionen Pud Eisen wurden der Moskau-Nowgoroder Bahn übergeben.

In Prozenten ergaben die beförderten Waarenmassen:

a) auf der Eisenbahn 69,6 %

b) auf dem Wasserwege 30,4 %

während die auf den Eisenbahnen und Wasserstrassen verfrachteten bedeutenderen Waarengattungen als:

Getreide etc. 31,3 %

Holz. 17,9 %

Holz als Baumaterial 8,2 %

und die übrigen Waarengattungen zusammen . 42,6 % lieferten.

Von den russischen Eisenbahnen wird dem Mangel an geeigneten Wasserstrassen auf weitere Entfernungen durch angemessene Tarifiermassigungen, die mit dem Wachsen der Entfernung nach einer bestimmten Skala — dem sogenannten statutenmässigen Abschlag — sogar gesetzlich von der russischen Regierung fast allgemein vorgeschrieben sind, Rechnung getragen, während auf kürzere Entfernungen der Lokalverkehr durch ausserordentlich hohe Lokaltaxen belastet wird.

III. Frequenz der grösseren Städte und Knotenpunkte Russlands.

Die beiliegende Nachweisung, die lediglich eine auszugswise Wieder- *Anlage.*gabe der russischen Statistik ist, giebt für die Eisenbahnknotenpunkte, sofern sie gleichzeitig Endpunkte der einmündenden Bahnen sind, den gesammten Lokal- und Transitverkehr der Eisenbahnen und der Wasserstrassen an, für die Eisenbahnknotenpunkte, die nicht Endstationen sind, ausser dem Lokalverkehr nur den Verkehr mit den anderen daselbst einmündenden Bahnen und für die übrigen Orte nur den Lokalverkehr auf der Bahn und den Wasserstrassen ausschliesslich des Seeverkehrs.

Nach derselben hat

1. die Stadt Moskau mit etwa 800 000 Einwohnern den grössten Waarenverkehr mit den Eisenbahnen, da dieselbe von den in der Uebersicht genannten Waaren 193,5 Millionen Pud empfangen und 72,7 Millionen Pud versandt hat.

Der wichtigste Massenartikel Moskau's ist Getreide, wovon 74,7 Millionen Pud empfangen und 47,9 Millionen Pud versandt hat. Daselbst konzentriert sich der Verkehr des grössten Theils der Getreide produzierenden Gouvernements. Nach Lage der Verkehrswege sind von den 26 Getreide exportirenden Gouvernements acht, nämlich die von Samara, Kasan, Simbirsk, Pensa, Riäsan, N. Nowgorod, Orenburg und Astrachan ausschliesslich auf Moskau angewiesen, da auch die beiden letzteren verhältnissmässig nur geringe Mengen in der Richtung nach Asien abgeben. Der Getreide-Ver-

sand aus acht weiteren Gouvernements: nämlich dem Gebiet der donischen Kosaken, aus Saratow, Tambow, Tula, Orel, Kursk, Woronesch, Charkow geht nur theilweise nach Moskau, und theilweise nach Libau, Riga, sowie nach Deutschland, während die zehn noch übrigen, südwestlich und westlich gelegenen Gouvernements keinen Getreideverkehr mit Moskau haben.

Von den 47,9 Mill. Pud Getreide, die von Moskau versandt worden, wurden 42,9 Millionen mit der Nikolaibahn nach St. Petersburg und Reval, 1,5 Million mit der Moskau-Brester Bahn nach dem Westen (hauptsächlich für Riga und Libau bestimmt)

und 1,7 Million mit der Moskau-Nowgoroder Bahn nach den nördlichen, getreidearmen Gouvernements befördert.

An Leinsamen hat Moskau erhalten:

2,7 Mill. Pud mit der Moskau-Nowgoroder, Moskau-Riäsaner und Moskau-Kursker Bahn, mithin aus den östlichen und südlichen Gouvernements und dasselbe Quantum mit der Nikolaibahn nach Petersburg weitergeschickt, woselbst 3,9 Millionen zum Export auf dem Seewege angekommen sind.

An Flachs hat Moskau mit denselben Bahnen und aus denselben Gouvernements ausschliesslich der Moskau-Riäsaner Bahn und der anschliessenden Gouvernements erhalten:

0,8 Million Pud,

und ausserdem mit der Moskau-Jaroslauer Bahn aus den nördlichen Gouvernements

0,5 Million Pud

und davon weitergesandt:

0,2 Million Pud mit der Moskau-Brester Bahn, die auf der direkten Landroute hauptsächlich nach Schlesien und Oesterreich gegangen sind, und 0,3 Million Pud mit der Nikolaibahn zum Export über See.

An Hanf hat es

0,5 Million Pud hauptsächlich mit der Moskau-Kursker Bahn erhalten und das gleiche Quantum nach Petersburg zum Export über See weitergesandt.

An Brennholz hat Moskau erhalten:

63,8 Millionen Pud mit allen einmündenden Bahnen, am meisten mit der Moskau-Brester Bahn, hauptsächlich zum eigenen Verbrauch.

An Bauholz hat es erhalten:

14,6 Millionen Pud, hauptsächlich von der Nikolaibahn, gleichfalls bis auf 0,4 Million Pud zum eigenen Verbrauch.

An Eisen (Eisen, Gusseisen und Eisenbahnschienen) sind in Moskau

6,3 Millionen Pud eingeführt und

4,9 Millionen Pud ausgeführt worden. Von dem eingeführten Eisen sind angekommen:

- 3,2 Millionen Pud mit der Moskau-Nowgoroder Bahn, die aus den Eisenwerken am Ural stammen und bis Nischny-Nowgorod ausschliesslich auf dem Wasserwege befördert sind;
- 0,2 Million Pud mit der Moskau-Jaroslawer Bahn, mithin gleichfalls russischen Ursprungs;
- 1,7 Million Pud mit der Nikolaibahn, ausländischen Ursprungs, über Petersburg und über Reval eingeführt,
- 1 Million Pud mit der Moskau-Brester Bahn, ausländischen Ursprungs, über Riga eingeführt, im Ganzen
- 6,1 Millionen Pud, davon
- 3,4 Millionen Pud russischen und
- 2,7 Millionen Pud ausländischen Ursprungs.

Das ausländische Eisen ist theils englischen, theils deutschen Ursprungs. Ueber Libau ist im Jahre 1878 ausländisches Eisen nur in unbedeutenden Quantitäten nach Moskau befördert worden. — Von Oberschlesien ist kein Eisen nach Moskau gegangen.

Ferner sind in Moskau eingegangen:

Steinkohlen.

- 2,1 Millionen Pud aus Petersburg bezw. Reval,
- 1,3 Million Pud aus Riga, gegen
- 1,8 Million Pud aus dem Inlande.

Mineralöle.

- 21 Tausend Pud von Petersburg und Riga, und
- 1,7 Million Pud vom Inlande.

Kochsalz.

- 3 Millionen Pud aus dem Inlande und zwar hauptsächlich über Nischny-Nowgorod mit der Wolga.

Zucker.

- 7 Millionen Pud aus dem Inlande und zwar fast ausschliesslich mit der Moskau-Kursker Bahn aus den südlich von Kursk gelegenen Gouvernements, besonders aus Charkow und Kiew.

Die ausländische Kohle in Moskau ist ausschliesslich englischen Ursprungs und neuerdings aus Moskau und den südlich davon gelegenen Gegenden durch die russische Kohle aus dem Donetz-Becken vollständig verdrängt.

Die ausländischen Mineralöle, Petroleum etc., sind neuerdings gleichfalls aus Moskau verdrängt und zwar durch die kaukasischen Mineralöle, die inzwischen dem amerikanischen Produkt bereits in den Hafenplätzen, selbst in Petersburg und Riga, erfolgreich Konkurrenz machen.

Die beiden wichtigsten Hafenplätze für Moskau und dessen Handelsgebiet sind Petersburg und Reval; der Empfang dieser beiden Plätze auf

der Eisenbahn hat sich unter Berücksichtigung der Frequenz der vorgelegenen Stationen wie folgt feststellen lassen:

	Petersburg	Reval
	Tausend Pud	
1. Getreide und Mehl	73 377	15 461
2. Holz	73 397	364
3. Holz als Baumaterial	10 615	267
4. Steinkohlen	67	1
5. Salz	354	—
6. Leinsamen	5 563	991
7. Flachs	1 775	363
8. Hanf	415	11
9. Zucker, raffinirt	232	17
10. Zucker, roh (Streuzyucker)	2 274	19
11. Eisenbahnschienen	656	—
12. Gusseisen	220	—
13. Eisen	1 023	26
14. Fische aller Art	442	1
15. Heringe	262	2
16. Fleisch aller Art	892	4
17. Talg und Fett	1 003	7
18. Mineralöle	460	4
19. Spiritus	1 228	53
20. Baumwolle	631	1
21. Wolle	104	16
22. Taback	439	13
23. Felle, bearbeitet	71	8
24. Felle, unbearbeitet	169	6
	<hr/>	<hr/>
	157 769	17 658

Von dem Getreide sind 21,5 Millionen Pnd auf der Newa in Petersburg angekommen, die sämmtlich mit verhältnissmässig grossen Mühen und mit grossem Zeitaufwand die Wolga heran transportirt sind.

Sodann sind gegen 1 Million Pud Getreide auf der Warschau-Petersburger Bahn und etwa 0,5 Million auf der Baltischen Bahn nach Petersburg gebracht. Der Rest des Petersburger Getreides mit mehr als 50 Millionen und das Revaler Getreide mit 15,5 Millionen ist fast ausschliesslich auf der Nikolaibahn angekommen, und rührt mit 42,9 Millionen aus Moskau, mit 20 Millionen von Rybinsk, wo diese Quantität von der Wolga auf die Eisenbahn übergegangen ist, und mit dem Reste von nur 2,5 Millionen von den eigenen Stationen der Nikolaibahn, hauptsächlich aus dem Kowschen Gouvernement, her.

Das Holz ist fast ohne Ausnahme auf der Newa nach Petersburg

gelangt, nämlich 69,9 Millionen Pud gewöhnliches Holz und 10,4 Millionen Pud Bauholz. Der Rest ist von den drei Bahnen, der Nikolai-, der Warschau-Petersburger und der Baltischen Bahn zugeführt worden.

Der Versand von Petersburg beträgt insgesamt 10,8 Millionen Pud, darunter 3,8 Millionen Pud Getreide, 2,8 Millionen Pud englische Steinkohlen und 2 Millionen Pud Eisen (Schienen, Gusseisen und Eisen).

Der Versand von Reval betrug insgesamt 6,1 Millionen Pud, darunter 4,5 Millionen Pud Baumwolle, die mit 3,1 Millionen Pud nach Moskau gegangen ist, und 0,7 Millionen Pud Eisen (Schienen, Gusseisen und Eisen). Von dem in Reval und in Petersburg eingetroffenen Eisen sind 1,7 Millionen Pud nach Moskau befördert.

2. Ein zweites grosses Verkehrsgebiet wird östlich von Zarizyn und westlich von Riga begrenzt.

In diesem Gebiet überwiegt das Getreide noch mehr als in dem vorigen. Von den 8 südöstlichen und südlichen Gouvernements, die ihr Getreide nur theilweise nach Moskau schicken, theilt sich der Getreidestrom auf den Stationen Griäsi und Orel. Griäsi hat 18 Millionen Pud Getreide versandt, das aus den südöstlichen Gouvernements herrührte, und zwar 10 Millionen nördlich nach Moskau und 8 Millionen westlich nach Orel. Bis Orel ist das Getreide auf 17,5 Millionen Pud angewachsen, wozu in Orel noch ein mit der Moskau-Kursker Bahn und den südlichen Gouvernements eingegangener Empfang von 10,8 Millionen Pud kommt. Von den rund 28 Millionen Pud Getreide sind von Orel 27 Millionen mit der Orel-Witebsker Bahn weitergegangen und in Riga 21,4 Millionen Pud angekommen. Die Differenz von 5,6 Millionen Pud Getreide ist theils auf der getreidearmen Strecke bis Dünaburg zum Konsum verblieben, theils abgelenkt und zwar in Smolensk auf die Moskau-Brester Bahn hauptsächlich für Libau (1,3 Millionen) und in Dünaburg auf die Petersburg-Warschauer Bahn theils für Libau, theils für Wirballen (1 Million Pud), während auf der Strecke Dünaburg-Riga noch 0,5 Million Getreide hinzugekommen sind.

An Leinsamen weist Station Griäsi den Empfang von über 0,5 Million Pud Flachssamen nach, der über Orel nach Westen weiter befördert, demnächst auf dieser Tour bis zu 1,6 Million Pud angewachsen und schliesslich im Quantum von 1,5 Million Pud in Riga angelangt ist. Die ursprünglichen Versandbahnen dieser Waare (Griäsi - Zarizyn, Koslow - Tambow-Saratow) zeigen dagegen keinen Versand an Flachs. Von den in Moskau mit der Moskau-Riäsan-Bahn eingegangenen 1,8 Million Pud Flachssamen kommen ebenfalls 1 Million Pud von den oben genannten Eisenbahnlinien, während ein Empfang von Flachs auch hier nicht nachgewiesen ist. Es folgt hieraus, dass in jenen Gouvernements Flachs zum Export nicht produziert ist. Thatsächlich wird dort nach Gewinnung des Samens der Stengel

des Flachses demnächst als Stren, Dachstroh und Brennmaterial verwendet. Im Gegensatz hierzu steht, dass aus den nördlichen Gouvernements mit der Moskau-Jaroslawer und Jaroslaw-Wologdaer Bahn nach Moskau nur Flachs und kein Leinsamen befördert ist, was theilweise dadurch zu erklären ist, dass in den nördlichen Gouvernements das Reifen des Flachssamens durch das Klima erschwert ist.

Die Beförderung von Flachs beginnt auf der vorstehend behandelten Haupttroute Zarizyn-Riga erst von Orel ab und zwar mit 2000 Pud; bis Riga steigt dieses Quantum auf 1 Million Pud.

Ebenso beginnt auch die Beförderung von Hanf auf dieser Route wesentlich erst ab Orel und zwar mit 0,7 Million Pud; bis Riga steigt dieses Quantum auf 1,4 Million Pud, nachdem vorher auf Station Dünaburg ein Quantum von 0,8 Million Pud Hanf an die Petersburg-Warschauer Bahn zur Beförderung nach Deutschland über Wirballen abgegeben ist.

An Mineralölen aus dem Kaukasus sind auf Station Griäsi 2,4 Million Pud zusammengekommen und davon 0,6 Million in nördlicher Richtung nach Moskau und 1,7 Million in westlicher Richtung nach Orel weitergegangen, und schliesslich in Riga 21 000 Pud angekommen, gegenüber dem amerikanischen Petroleum für das Jahr 1878 ein immerhin bedeutender Erfolg.

Die Differenz zwischen dem von Griäsi abgegangenen und dem in Riga angekommenen Mineralöl ist theils auf den Zwischenstationen zum Lokalkonsum verblieben, theils an die kreuzenden Bahnen für die zunächst gelegenen Stationen abgegeben worden.

Der Empfang von Riga aus Russland betrug an:	Tausend Pud
1. Getreide	27 523
2. Holz	1 157
3. Holz, Baumaterial	246
4. Steinkohlen, russische	2
5. Salz	—
6. Leinsamen	2 286
7. Flachs	1 150
8. Hanf	1 388
9. Zucker, raffinirt	150
10. Zucker, roh (Streuzucker)	343
11. Eisenbahnschienen	—
12. Gusseisen	66
13. Eisen	76
14. Fischen aller Art	8
15. Heringen	15
16. Fleisch	177
17. Talg und Fett	1

	Tausend Pud
18. Mineralölen, russischen	21
19. Spiritus	204
20. Baumwolle	1
21. Wolle	121
22. Taback	88
23. Fellen, bearbeitet	25
24. Fellen, unbearbeitet	19
Zusammen	35 066

Der Versand von Riga nach Russland betrug insgesamt 9,6 Millionen Pud, darunter 3 Millionen Pud Eisenbahnschienen, 2,6 Millionen Pud Gusseisen und Eisen und 1,6 Million Pud Steinkohlen. Die übrigen Artikel sind nicht von Bedeutung. Die Eisenbahnschienen vertheilen sich auf die Strecken bis über die Stationen Kursk und Griäsi hinaus; von dem übrigen Eisen geht etwa 1 Million Pud nach Moskau, der Rest vertheilt sich in derselben Weise wie die Eisenbahnschienen.

3. Das dritte grosse westrussische Verkehrsgebiet wird in der Richtung von Süden nach Norden von zwei grossen Bahnen durchschnitten, von der Libau-Romny-Bahn mit den beiden nördlichen Hafentplätzen Libau und Königsberg und von den Südwestbahnen mit den beiden nördlichen Hafentplätzen Königsberg und Danzig und den beiden südlichen Nikolajew und Odessa. Auch für dieses Gebiet überwiegt das Getreide.

Dasselbe rührt hauptsächlich aus den 10 südwestlichen und westlichen Gouvernements Cherson, Jekaterinoslaw, Odessa, Kischenew, Podolsk, Pultawa, Kiew, Tschernigew, Mohilew, Schitomis her und kommt theils nach Süden, theils nach Norden zum Versand. Die Scheidelinie liegt etwa auf der Route Charkow-Elisabethgrad-Birsula bis hinauf nach Schmerinka. Das Getreide südlich von dieser Linie bewegt sich vorzugsweise nach Nikolajew und Odessa, das Getreide nördlich davon, theils nach Libau, theils nach Königsberg über Grajewo und Wirballen und nach Danzig über Mlawa, und westlich auf dem direkten Eisenbahnwege nach den ausserrussischen Konsumplätzen von Oesterreich, der Schweiz und von Deutschland. Der Empfang an Getreide und sonstigen Artikeln von Nikolajew und Odessa, desgleichen der Versand davon ist in dem vorliegenden statistischen Material nicht enthalten. Dasselbe gilt von dem Versand nach und durch Oesterreich und von dem Empfang von dort. Der Verkehr nach Libau sowie nach Deutschland über die nördlichen Grenzübergänge, nämlich über Wirballen, Grajewo, Mlawa und Alexandrowo ist zwar auch nicht speziell nachgewiesen, lässt sich aber unter gleichzeitiger Hinzunahme des Verkehrs, der sich in der Richtung von Osten nach Westen auf der Moskau-Brester, der St. Petersburg-Warschauer Bahn bewegt hat, nach der Frequenz der nächst vorgelegenen Kreuzungsstationen annähernd angeben und hat hiernach betragen:

	Libau	Wirballen	Grajewo	Miawa	Alexandrowo
	T a u s e n d			P u d	
1. Getreide und Mehl	18 503	9 760	16 673	6 053	6 161
2. Holz	1 232	352	—	1	182
3. Holz als Baumaterial	844	143	19	84	206
4. Steinkohlen	—	—	—	3	6 351
5. Salz	—	—	29	47	11
6. Leinsamen	487	592	86	13	47
7. Flachs	337	2 851	29	3	14
8. Hanf	3	505	28	3	4
9. Zucker, raffiniert	132	101	3	20	46
10. Zucker, roh (Streuzucker)	35	124	1 084	23	3
11. Eisenbahnschienen	2	—	—	—	—
12. Gusseisen	2	1	—	—	21
13. Eisen	43	—	2	5	79
14. Fische aller Art (ausschl. Heringe)	1	7	—	—	1
15. Heringe	185	—	—	—	1
16. Fleisch aller Art	—	—	—	7	4
17. Talg und Fett	20	—	22	7	17
18. Mineralöle	45	43	6	6	3
19. Spiritus und Brantwein	35	171	140	4	4
20. Baumwolle, rohe	—	—	—	—	2
21. Wolle aller Art	5	71	115	3	81
22. Taback	92	379	119	84	1
23. Felle, bearbeitet	5	16	23	6	10
24. Felle, unbearbeitet	5	37	63	9	61
Summa	22 428	15 153	18 441	6 391	13 310

Auf der Libau-Romny-Bahn sind bis Wileika 21,5 Millionen Pud Getreide befördert, wovon 4,4 Millionen Pud von der Kursk-Kiewer Bahn und deren Vorbahnen herrühren und in Bachmatsch auf die Libau-Romny-Bahn übergegangen sind; der Rest rührt von den eigenen Stationen der Libau-Romny-Bahn her.

In Wileika sind 6,7 Millionen Pud nach Wirballen und Königsberg und 13,7 Millionen Pud über Koscheaary nach Libau gegangen, woselbst sie auf 18,5 Millionen Pud angewachsen sind.

Die in Wirballen eingetroffenen und nach Königsberg weiter beförderten 9,8 Millionen Pud setzen sich zusammen aus den 6,7 Millionen Pud von der Libau-Romny-Bahn und aus 3,1 Million Pud von der Warschau-Petersburger Bahn einschl. des Uebergangs in Dünaburg von der Dünaburg-Witebsker Bahn.

Die Südwestbahnen haben von den Stationen südlich von Schmerinka 3,2 Millionen Pud, von der Kursk-Kiewer Bahn 7,3 Millionen und von der Fastow-Bahn und den eigenen Stationen nördlich von Schmerinka etwa 15 Millionen Pud, insgesamt also etwa 25,5 Millionen Pud nach dem Norden befördert und davon in Kowel 5,7 Millionen Pud an die Weichselbahn und in Brest 3,7 Millionen Pud an die Warschau-Terespoler Bahn abgegeben und den Rest mit 16,2 Millionen Pud nach Grajewo weiter befördert, woselbst das Quantum auf 16,67 Millionen Pud gestiegen war.

Die Weichselbahn hat 5,7 Millionen Pud in Kowel übernommen,

1 Million Pud in Warschau abgegeben, und einschliesslich des Getreides von ihren eigenen Stationen 6 Millionen Pud nach Mlawa zum Weitertransport nach Danzig gebracht.

Von den 6,16 Millionen Pud, die in Alexandrowo eingetroffen sind, sind 4,4 Millionen von Warschau, der Rest von den Stationen der Warschau-Bromberger Bahn gekommen und theils nach Danzig zum Seeexport, theils nach Berlin und anderen Konsumplätzen weitergegangen.

Warschau selbst hat von der Warschau-Terespoler Bahn 10,5 Millionen Pud, darunter 3,7 Millionen Pud von den Südwestbahnen, das gleiche Quantum von der Moskau-Brester Bahn und den Rest von den eigenen Stationen, sodann von der Warschau-Petersburger Bahn 0,6 und von der Weichselbahn 1 Million, zusammen 12,4 Millionen Pud erhalten und davon 7,2 Millionen Pud versandt. Der Rest 5,2 Millionen Pud ist dort verbraucht. Nach den Angaben zu I. sind auf dem Eisenbahnwege 390,5 Millionen Pud, nach den Angaben zu II. auf dem Wasserwege . . . 101 „ „

zusammen 491,5 Millionen Pud

Getreide in Russland befördert worden.

Hiervon sind nach den 4 nördlichen Hafenplätzen Petersburg, Reval, Riga und Libau und nach den 4 nördlichen Grenzübergängen Wirballen, Grajewo, Mlawa und Alexandrowo im Ganzen 173,5 Millionen Pud = 33% gegangen.

Auf die genannten 8 Plätze hat sich der Getreideverkehr in der Weise vertheilt, dass Petersburg 40%, Reval 9%, Riga 16%, Libau 11%, Wirballen 6%, Grajewo 10%, Mlawa 4%, Alexandrowo 4% erhalten hat.

Der Import nach Russland über Libau und die vier Grenzübergänge war, soweit aus dem russischen statistischen Material nachweisbar, unbedeutend. Zu nennen dürfte nur Kochsalz sein, das mit 1,4 Millionen Pud über Alexandrowo nach Russland eingeführt ist; davon sind 0,8 Millionen Pud nach Warschau zum Lokalkonsum und 0,5 Millionen Pud über Warschau hinaus mit der Warschau-Terespoler Bahn bis nach Brest und mit der Weichselbahn bis hinunter nach Kowel gegangen. Gegenwärtig ist jedoch das russische Salz bereits bis Warschau und darüber hinaus vorgedrungen und droht das deutsche Salz zu verdrängen. Dasselbe gilt von den Mineraloelen.

IV. Verkehrsnachweis für St. Petersburg für die Jahre 1879 und 1880, ausschliesslich des Seeverkehrs und des Verkehrs mit Finnland.

Da der benutzten russischen Verkehrsnachweisung auch das Material über den Waaren-Ein- und Ausgang im Verkehr mit St. Petersburg (ausschliesslich des Seeverkehrs und des Verkehrs mit Finnland) in den Jahren 1879 und 1880 beigelegt war, so folgt nachstehend eine auszugsweise Uebersicht des genannten Verkehrs unter Beschränkung auf die wichtigeren Artikel.

U e b e r s i c h t
der in St. Petersburg in den Jahren 1879 und 1880 auf der Newa und den Eisenbahnen angekommenen und abgesandten Waaren.

No.	Bezeichnung der Waaren	Auf der Newa		Auf den Eisenbahnen								Summa		
		Empfang	Versand	Nikolai		St. Peters- burg — Warschau		Baltische		Finn- ländische		Empfang	Versand	
				Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand			
T a u s e n d P u d .														
1	Weizen	1879 6 899	22 11 964	110	1	1	—	64	—	30	18 864	227		
		1880 2 317	58 464	210	—	1	—	30	8	1	2 811	273		
2	Boggen	1879 10 524	— 15 291	44	1	8	—	44	—	91	25 816	187		
		1880 5 524	36 13 167	348	—	164	9	131	—	12	18 700	691		
3	Hafer	1879 10 728	2 13 599	290	479	60	35	531	—	212	24 841	1 095		
		1880 17 096	10 12 956	259	509	65	36	485	—	117	30 597	996		
4	Gerste	1879 205	— 657	8	313	1	416	3	1	66	1 589	78		
		1880 325	— 525	100	525	18	856	7	—	53	2 231	178		
5	Grütze von Buchweizen	1879 1 574	14 2 402	58	1	45	—	71	—	65	3 977	253		
		1880 1 629	7 1 720	116	—	54	—	1 100	—	47	3 350	324		
6	Hirsegrütze	1879 17	3 426	16	—	39	—	14	—	39	473	111		
		1880 2	2 419	18	—	25	—	11	—	14	421	17		
7	Weizenmehl	1879 989	6 4 356	178	1	138	1	234	—	281	5 347	787		
		1880 391	10 3 863	186	5	328	29	205	—	245	4 288	974		
8	Roggenmehl	1879 11 656	384 7 018	475	2	195	5	627	1	735	18 682	2 416		
		1880 7 163	210 4 272	890	7	478	14	786	1	437	11 457	2 811		
9	Erbesen, Bohnen etc.	1879 2	14 248	7	81	3	3	12	—	15	334	51		
		1880 84	2 325	9	12	3	1	16	—	15	422	45		
10	Spiritus und Getreide- Branntwein	1879 84	11 735	127	25	53	689	29	—	9	1 538	229		
		1880 99	8 537	150	22	31	645	30	—	11	1 301	290		
11	Taback in Blättern	1879 72	— 148	6	145	6	—	23	—	50	365	85		
		1880 40	1 160	3	191	2	—	18	—	78	391	102		
12	Thee	1879 —	— 72	122	38	25	28	3	—	1	138	151		
		1880 —	— 85	153	46	13	22	3	—	1	153	170		
13	Streuzucker	1879 —	— 465	11	1 271	9	3	13	—	13	1 739	46		
		1880 —	— 246	13	1 939	1	—	18	—	12	2 185	44		
14	Zucker	1879 —	— 14	65	212	35	45	—	—	46	100	398		
		1880 —	— 13	32	202	67	28	—	—	18	99	351		
15	Fleisch aller Art, ausschl. Federvieh	1879 3	— 1 233	13	6	8	1	14	—	37	1 243	72		
		1880 2	— 1 423	11	19	10	1	27	1	22	1 446	70		
16	Kuhbutter	1879 53	— 132	8	6	12	6	9	89	4	286	33		
		1880 115	— 131	14	42	3	9	35	65	1	362	53		
17	Fische, ausschl. Heringe	1879 107	1 371	147	25	26	57	6	25	7	585	187		
		1880 51	— 380	173	78	21	56	6	42	9	607	209		
18	Heringe	1879 118	6 79	110	2	29	1	50	—	1	200	196		
		1880 105	5 216	108	2	23	—	35	—	1	323	172		
19	Kochsalz	1879 1	145 350	59	—	39	1	12	—	4	352	259		
		1880 41	122 243	33	—	21	3	17	—	8	287	201		
20	Flachssamen	1879 5 032	— 3 167	118	—	1	3	10	—	1	8 202	130		
		1880 4 097	— 2 124	15	6	1	4	76	—	3	6 231	95		
21	Flachs und Heede	1879 490	— 1 874	26	15	364	8	100	—	6	2 387	496		
		1880 498	— 2 021	56	13	136	1	232	—	13	2 533	437		
22	Haaf und Heede	1879 78	— 469	4	—	—	7	13	—	4	554	21		
		1880 —	— 580	8	—	—	7	42	—	15	587	65		

No.	Bezeichnung der Waaren	Auf den Eisenbahnen										Summa		
		Auf der Newa		Nikolai		St. Peters- burg - Warschau		Baltische		Finn- ländische		Empfang	Versand	
		Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand			
T a u s e n d P u n d .														
23	Rohe Baumwolle . . .	1879	—	—	1	51	38	23	309	3	—	1	348	78
		1880	—	3	13	49	35	10	163	23	—	3	511	88
24	Wolle, ungesponnen . .	1879	1	1	92	4	1	1	9	3	1	2	104	11
		1880	1	1	95	26	12	7	11	5	1	3	121	52
25	Felle, unbearbeitet . .	1879	—	9	46	50	23	17	49	5	—	8	112	89
		1880	4	3	37	71	26	9	25	15	4	8	93	107
26	Felle, bearbeitet und Lederwaaren	1879	—	1	170	139	14	45	22	11	1	9	207	196
		1880	1	1	131	125	33	49	29	1	5	9	190	176
27	Talg und Fett von Thieren	1879	422	—	145	22	—	18	3	34	—	—	568	77
		1880	152	1	159	89	—	6	3	99	—	9	805	186
28	Gusseisen, unbarbeitet	1879	357	125	2	391	12	7	55	22	2	7	466	552
		1880	144	197	—	449	6	1	73	21	—	15	223	674
29	Eisen, unbearbeitet . .	1879	242	169	359	372	97	78	169	169	174	36	1001	755
		1880	313	217	547	454	174	231	179	119	193	38	1566	1050
30	Stahl, unbearbeitet . .	1879	16	—	1	26	27	3	30	1	—	11	71	48
		1880	1	—	6	26	26	1	21	2	—	15	55	44
31	Gusseisen, Eisen und Stahlwaaren, ausschl. Eisenbahnschienen und Gewebe etc.	1879	261	64	191	1194	152	72	269	88	9	37	738	1175
		1880	303	319	124	1182	172	95	331	86	26	65	976	1547
32	Eisenbahnschienen . .	1879	—	27	331	1739	78	244	1	11	—	13	116	2025
		1880	—	315	729	2444	266	945	4	8	—	—	1069	3712
33	Rohe Naphta	1879	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1880	—	—	22	5	—	4	—	—	—	7	22	16
34	Petroleum, Photogen u. Mineralöle	1879	265	1	339	68	—	2	59	29	47	—	711	177
		1880	99	4	897	121	—	25	27	59	—	18	1014	247
35	Naphta-Abfälle	1879	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		1880	131	—	12	2	—	1	—	3	—	—	146	6
36	Steinkohlen und Coaks	1879	510	1311	2	3562	—	18	—	102	29	68	532	5061
		1880	85	295	59	4295	—	24	15	69	16	119	164	4744
37	Holz	1879	64 659	—	1 597	212	565	296	765	—	1 947	—	69 514	121
		1880	65 283	—	1 416	26	591	25	891	2	3 183	—	71 289	53
38	Holz als Baumaterial . .	1879	6 563	7	81	1 069	395	67	36	56	73	195	7 148	1 291
		1880	8 632	—	143	1 201	151	21	191	59	83	177	9 229	1 458
39	Granit-Steine, Platten und Ziegel	1879	53 987	244	1 414	424	129	35	2 126	89	622	68	58 278	869
		1880	52 734	269	1 466	587	169	69	1 253	66	1 114	88	59 836	1 199
40	Heu und Stroh	1879	1 207	—	484	9	16	1	3	—	1	—	1 811	10
		1880	1 213	—	972	1	48	—	6	—	1	3	2 249	4
41	Verschiedene andere Waaren	1879	2 439	897	13 711	8 564	2 343	1 536	1 585	1 237	398	681	21 095	12 825
		1880	2 478	787	8 459	8 554	2 635	1 276	1 555	1 379	973	886	15 799	12 882
	Gesamtverkehr	1879	179 218	3 382	84 129	29 031	6 276	3 528	6 595	3 781	3 927	2 829	280 145	33 542
	ausschl. Eilgut	1880	171 664	2 929	61 178	22 684	7 137	4 216	10 691	4 401	5 685	2 626	255 555	36 356
	Das hauptsächlichste Eilgut bestand in:													
42	Grossvieh, 1000 Stück	1879	1	—	146	—	5	—	7	—	1	—	156	—
		1880	1	—	140	—	7	—	7	—	1	—	155	—
43	Kleinvieh, 1000 Stück	1879	5	—	49	—	12	—	3	—	—	—	69	—
		1880	—	5	55	—	59	—	3	—	—	—	88	5

Von den vorstehend verzeichneten Frachtgütern sind in den einzelnen Monaten befördert worden:

No.	In den Monaten	Auf der Neva		Auf den Eisenbahnen								Summa		
				Nikolai		St. Petersburg Warschau		Baltische		Finn- ländische				
		Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	
T a u s e n d P u d .														
1	Januar . .	1879	—	—	4 742	1 208	910	396	691	210	368	215	6 711	2 029
		1880	—	—	3 494	1 357	680	505	1 038	277	517	165	5 729	2 304
2	Februar . .	1879	—	—	4 545	1 132	653	311	815	320	414	246	6 427	2 009
		1880	—	—	3 428	1 503	537	523	1 483	328	652	176	6 100	2 530
3	März . . .	1879	—	—	5 443	1 383	795	244	281	283	400	287	7 228	2 197
		1880	—	—	3 945	2 097	633	583	1 295	326	737	189	6 610	3 195
4	April . . .	1879	2 151	38	2 596	908	693	216	714	324	234	255	6 388	1 741
		1880	2 480	5	2 040	1 418	426	368	1 426	424	775	250	7 147	2 445
5	Mai	1879	31 801	438	13 181	1 593	566	226	656	240	201	312	46 405	2 809
		1880	28 986	843	10 653	1 956	383	365	658	260	281	239	40 961	3 663
6	Juni	1879	32 662	695	15 234	2 401	327	194	484	267	137	312	48 844	3 869
		1880	32 366	576	13 007	2 187	348	288	572	338	178	274	46 471	3 663
7	Juli	1879	34 931	424	9 834	2 465	300	173	580	314	223	225	45 868	3 601
		1880	37 098	654	8 482	2 060	341	265	516	272	261	342	46 698	3 595
8	August . .	1879	27 284	565	5 872	2 050	226	229	287	285	238	188	33 967	3 317
		1880	37 950	396	2 803	1 826	354	315	405	347	201	194	41 713	3 078
9	September .	1879	36 385	367	6 469	2 432	330	295	284	433	233	198	43 701	3 735
		1880	25 136	355	3 229	2 793	629	268	267	291	208	241	29 469	3 948
10	Oktober . .	1879	13 696	95	9 287	1 851	293	443	384	435	317	203	23 977	3 027
		1880	7 648	100	3 806	2 162	821	256	418	459	257	215	12 950	3 192
11	November .	1879	308	760	3 029	1 386	424	358	519	260	421	195	4 701	2 959
		1880	—	—	2 637	1 654	1 139	243	817	602	966	210	5 559	2 709
12	Dezember .	1879	—	—	3 897	1 222	759	443	600	410	672	184	5 928	2 259
		1880	—	—	3 654	1 671	846	237	196	477	652	151	6 948	2 536
Summa		1879	179 218	3 382	94 129	20 031	6 278	3 528	6 595	3 781	3 927	2 820	280 145	33 542
		1880	171 664	2 929	61 178	22 684	7 137	4 216	10 091	4 401	5 685	2 626	255 755	36 856

Hiernach betrug:

1879 1880

Millionen Pud

a) der Gesamt-Eingang 280,1 255,3

b) „ „ Ausgang 33,5 36,9

Der hauptsächlichste Empfang und Versand bestand in folgenden Waaren:

a) Empfang: 1879 1880 1879 1880

Millionen Pud

Millionen Pud

1. Getreide	99,4	74,3	4. Holz als Baumaterial	7,1	9,2
2. Holz	69,5	71,3	5. Leinsamen	8,2	6,2
3. Baumaterial, irdenes	58,3	59,9	6. Flachs	2,4	2,5

b) Versand:

1. Getreide	5,2	6,2	2. Steinkohlen	5,1	4,7
-----------------------	-----	-----	--------------------------	-----	-----

Braesicke, Regierungsrath,

unter Beihülfe vom Eisenbahn-Sekretär Zantop und dem russischen Dolmetscher, Bureau-Assistent von Stempel.

Die englische Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre.

Auf Grund der amtlichen Publikationen erörtert

von

Gustav Cohn.

XV.

Die *Railway Commissioners* nach dem Gesetze von 1873.

1.

Wenn die verhältnissmässige Ordnung des festländischen Behördenorganismus dem wissenschaftlichen Bedürfnisse nach einem logischen Ueberblick über die Gebiete der Verwaltung und der Rechtspflege keineswegs leicht entgegenkommt:*) so sind die Schwierigkeiten eines derartigen Bemühens an dem englischen Staatswesen vollends grosse, nicht nur wegen der (durch die neueren Forschungen hervorgehobenen) Eigenthümlichkeiten des englischen Verfassungs- und Verwaltungsrechts im Gegensatze zum Festlande, sondern namentlich auch wegen des von uns wiederholt bemerkten Widerspruches der herkömmlichen Einrichtungen dieses Staates zu den neuen technischen Aufgaben desselben. Der Hochtory Sibthorp besass die Folgerichtigkeit, die neue Technik der Eisenbahnen überhaupt zu verdammen, weil sie der Verfassung des Landes unbekannt seien.**) Die Geschichte des Jahrhunderts ist über diesen Protest längst hinweggeschritten, und nicht erst heute, sondern schon damals, als solche Worte gesprochen wurden, war die Sachlage vielmehr die umgekehrte: die Eisenbahnen haben Schwierigkeiten hervorgerufen, an welche die Verfassung des Landes nicht heranreicht.

Durchaus im Sinne der Verfassung des Landes war es, wenn bei der parlamentarischen Untersuchung des Jahres 1844 ein Beamter des Handelsamts erklärte:***) „es würde viel besser sein, nichts dem Handelsamt zu überlassen, wenn es irgend ginge, sondern alles durch Parlamentsakte fest-

*) Als Beleg aus der neuesten deutschen Literatur vgl. Georg Meyer, Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts. Leipzig 1883. I. § 1, 2.

**) Cohn, I, 155.

***) I, 171.

zusetzen; doch das Detail ist so verschieden, dass ich fürchte, man muss etwas dem Handelsamte überlassen.“

Und die Erfahrung von vier Jahrzehnten hat bewiesen, dass die Beamten dieser Behörde mit gutem Grunde sich vor solchen Befugnissen scheuten.

Ebenso aber ist der Versuch misslungen, die Judikatur der Reichsgerichte für diejenige Grenzziehung im Dienste des öffentlichen Wohles zu brauchen, welche mit den besonderen Problemen des neuen Verkehrsmittels zusammenhing; er ist um so mehr misslungen, weil dieser Rechtsprechung die nothwendige gesetzliche Richtschnur fehlte, die sie von dem Parlamente erwarten durfte, die aber das Parlament in dem unglaublichen Wirrwarr der Sphären staatlicher Thätigkeit der Rechtsprechung glaubte anheimstellen zu dürfen.

Die herkömmlichen Gerichtsinstanzen haben nur da genügt, wo die neue Technik Probleme stellte, für welche die herkömmlichen Rechtsgrundsätze ausreichten oder die nothwendigen gesetzlichen Ergänzungen leicht gefunden wurden: wie bei der Haftpflicht für Unfälle.

Die Schöpfung des Jahres 1873 ist ein Versuch, in beiderlei Richtung durch eine neue Behörde zu leisten, was Handelsamt und Reichsgericht nicht vermocht haben.

Was auch der Romantiker der angelsächsischen Selbstverwaltung sagen mag: „Regierung durch Kommissionen ist ungesetzlich und verderblich“,*) — etwas der Art war das nächstliegende Mittel, gegenüber den Aufgaben der Eisenbahnpolitik eine neue Abhülfe zu versuchen. An Stelle des Reichsgerichts ein technisches Spezialgericht, an Stelle des Handelsamts eine neue Administrativbehörde: beides aber, Spezialgericht und Administrativbehörde, in den gleichen Personen, in denselben drei Männern verkörpert. In einer eigenthümlichen Kombination ist hier Rechtspflege und Verwaltung vereinigt.

2.

Das Gesetz vom Jahre 1873**) bestimmt Folgendes. Wie schon sein Titel angiebt, ist der Hauptzweck die bessere Durchführung des Gesetzes von 1854. Letzteres hat wesentlich drei Punkte im Auge: erstens, die Eisenbahngesellschaften zur Gewährung aller billigen Beförderung (*all*

*) Toulmin Smith, *Government by Commissions illegal and pernicious*. London 1849.

**) *An Act to make better provision for carrying into effect the Railway and Canal Traffic Act, 1854, and for other purposes connected therewith*. 21. July 1873. 36 and 37 *Vict. ch. 48*. Die Bill vgl. Cohn, I, 353—360.

reasonable facilities) anzuhalten; zweitens, den Verkehr vor Benachtheiligung oder ungleicher Behandlung zu schützen; drittens, den Durchgangsverkehr zu sichern.*)

Die für diesen Zweck geschaffene Kommission soll aus drei Mitgliedern bestehen (darunter ein Jurist und ein Eisenbahnpraktiker) nebst zwei Hilfsmitgliedern. Sie werden von der Königin ernannt und können durch den Lordkanzler wegen Unfähigkeit oder Missverhaltens entfernt werden (§ 4). Sie sollen binnen drei Monaten nach ihrer Ernennung alle Werthpapiere von einer Eisenbahn- oder Kanalgesellschaft im Vereinigten Königreiche, welche sie etwa besitzen, verkaufen, sollen auch kein anderes Amt innehaben, welches sie hindert, sich ganz diesem ihrem Amte zu widmen (§ 5). Jede Klage auf Grund des Gesetzes von 1854 (mit Ergänzung durch Gesetz von 1868 behufs Gleichheit der Behandlung im Dampfschiffsverkehr) und auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes soll vor die *Commissioners* gebracht werden. Neben Privaten kann auch das Handelsamt durch einen Bevollmächtigten klagen (§ 6). Für Streitigkeiten zwischen Eisenbahngesellschaften (oder Kanalgesellschaften) soll die Kommission als Schiedsgericht dienen, wenn eine Partei es verlangt und kein anderes Schiedsgericht für den fraglichen Fall vorausbestimmt ist (§ 8). Jeder Streit, bei welchem eine Eisenbahngesellschaft die eine Partei ist, kann auf Verlangen beider Parteien und mit Zustimmung der *Commissioners* letzteren zur Entscheidung vorgelegt werden (§ 9). Die Vollmachten des Handelsamts zur Genehmigung von Betriebsverträgen zwischen Eisenbahngesellschaften und zur (sehr mittelbaren) Kontrolle des gleichzeitigen Dampferverkehrs in Händen von Eisenbahngesellschaften, laut *Railway Clauses Act 1863*,**) werden auf die neue Behörde übertragen (§ 10).

Die zwei *Assistant-Commissioners* haben im Auftrage der *Commissioners* die Befugnisse der letzteren hinsichtlich Untersuchung, Vorforderung von Zeugen und Urkunden, Verhör, Vereidigung, sowie (mit Zustimmung der Parteien) für schiedsrichterliche Thätigkeit. Jahresgehalt der *Commissioners* 3000 £, der Assistenten 1500 £ (§§ 21, 22). Mit Zustimmung des Schatzamtes dürfen die *Commissioners* einen oder mehrere technische Experten als „*Assessors*“ zuziehen, desgleichen die erforderliche Bureaubeamten anstellen (§§ 23, 24).

Die *Commissioners* haben die Befugnis, alle unter dieses Gesetz gehörenden Fälle, sei es, dass es Rechtsfragen oder dass es Thatfragen sind, zu entscheiden, und dürfen zu diesem Zwecke alle richterlichen Vollmachten ausüben (§ 25). Sie sollen gegenüber einem eigenen Erkennt-

*) 8. *Report R. C.* p. 4. Vgl. 1. *Report R. C.* p. 1—5. Vgl. *Act 1873, sect. 11.*

**) *Cohn I*, 303—304.

niss auf Ansuchen einer Partei, welche appelliren will, über jede Frage, welche nach ihrer Ansicht eine Rechtsfrage ist, den *status causae* schriftlich formuliren (*to state a case in writing*) zur Entscheidung der Rechtsfrage durch einen höheren Gerichtshof. Diese höhere Instanz soll den Fall entweder neu beurtheilen oder mit ihrer Rechtsansicht an die *Commissioners* zurückverweisen (§ 26). Gebührentarif und Kostenbemessung im einzelnen Falle für das Verfahren vor den *Commissioners* ist deren Aufgabe (§§ 28, 32). Stadtkorporationen und ähnliche lokale Behörden dürfen wegen Verletzung von Sect. 2 des Gesetzes von 1854 als Kläger auftreten, wenn sie ein Zertifikat vom Handelsamt erhalten (§ 13).

Neben diesen Bestimmungen über die neue Behörde hat nun das Gesetz von 1873 noch in materieller Hinsicht die älteren Vorschriften ergänzt oder verdrängt: namentlich durch die Vorschrift, welche freilich aus dem gesetzlich verlangten Durchgangsverkehr folgt, dass Durchgangssätze gewährt werden sollen, über deren Angemessenheit die neue Behörde zu entscheiden hat, sei es nun, dass die Durchgangssätze selber oder bloss die Antheile daran streitig sind: doch darf keine Eisenbahngesellschaft gezwungen werden, niedrigere Meilensätze zu nehmen, als sie für den gleichen Verkehr auf einer anderen Linie zwischen denselben Endpunkten des Durchgangsverkehrs erhebt (§ 11). Ferner soll jede Eisenbahngesellschaft auf jeder ihrer Stationen Bücher offen auslegen, welche alle ihre Frachtsätze enthalten; die *Commissioners* dürfen, auf Klage einer beteiligten Person, Spezialisirung der Frachtkosten verlangen: Busse bis zu 5 £ für jeden Tag (§§ 13, 14). Ueber die billige Höhe der Stationskosten (*terminals*) hat die neue Behörde zu entscheiden (§ 15). Eine Eisenbahngesellschaft darf (von vorausgegangener Erlaubniss des Parlaments abgesehen) kein Abkommen treffen, wodurch sie Befugnisse über einen Kanal erwirbt, ausser mit Genehmigung der *Commissioners*, welche verweigert wird, falls diese glauben, das Abkommen schade dem öffentlichen Interesse (§ 16). Die bereits besessenen Kanäle sollen in gutem Zustande erhalten werden (§ 17).

Dieses in der Hauptsache das ganze Gesetz von 1873: laut seinem letzten Paragraphen (§ 37) wurde es bloss provisorisch auf fünf Jahre erlassen.

Seitdem sind nun zwei neue Gesetze ergangen, welche dasselbe in nicht wesentlichen Stücken ergänzt haben.

Erstens das Gesetz vom 30. Juli 1874.*) In seinem zweiten Theile wird dem Handelsamte die neue Behörde von 1873 für alle Fälle einer

*) *An Act to amend the powers of the Board of Trade with respect to inquiries, arbitrations, appointments, and other matters under special Acts, and to amend the Regulation of Railways Act, 1873, so far as regards the reference of differences to the Railway Commissioners in lieu of Arbitrators. 37 and 38 Vict. ch. 40.*

schiedsrichterlichen Befugniss gegenüber Eisenbahn- und Kanalgesellschaften substituirt (§§ 6. 7).

Zweitens das Telegraphengesetz vom 16. August 1878,*) welches die Entscheidung über Streitigkeiten zwischen der Staatstelegraphen-Verwaltung und den Eigenthümern einer Strasse wegen Aufstellung von Telegraphenstangen dem neuen Tribunale als der Berufungsinstanz zuweist (§§ 4. 5).

Die Bedeutung des Gesetzes von 1874 besteht darin, dass nach dem Gesetze des vorausgegangenen Jahres die neue Kommission bei einseitigem Verlangen der einen Partei bloss Vollmacht zur Entscheidung zwischen Eisenbahn-(Kanal-) und Eisenbahngesellschaft hatte, jetzt aber auch dann als Schiedsrichter wirken darf, wenn eine der beiden Parteien nicht eine solche Gesellschaft, sondern eine Privatperson ist.**)

Den provisorischen Charakter hat die Behörde bisher behalten: auf fünf Jahre zunächst geschaffen, ist sie dann durch neue Gesetze (die zugleich Prolongationen von ähnlichen anderen Gesetzen zum Gegenstande hatten) mit einer weiteren vorläufigen Lebensfrist ausgestattet worden, aber bezeichnender Weise nicht auf längere, sondern auf kürzere Zeitabschnitte als beim ersten Mal.***) Durch die *Expiring Laws Continuance Act* vom Jahre 1878 wurden die beiden Gesetze von 1873 und 1874, welche am 21. Juli 1878 abgelaufen waren, bloss bis Ende 1879 verlängert;†) im Jahre darauf bis 31. December 1882;††) im Jahre 1882 neuerdings auf eine ähnliche Dauer, wie aus der Thatsache des Fortbestehens zu folgern ist, welche durch die neueste Publikation des Jahresberichts für 1882†††) bestätigt wird (*9. Annual Report of the Railway Commissioners with Appendices*), der indessen kein Wort über die Verlängerung sagt; während andererseits schon hier bemerkt werden darf, dass eine Gesetzesvorlage auf Grund der parlamentarischen Untersuchungen der Jahre 1881 und 1882 und der Ausschussberichte im laufenden Jahre 1883 überhaupt nicht beabsichtigt ist,*†) und daher auch keine Verwirklichung des Vorschlages, die neue Behörde zu einer definitiven und dauernden zu machen. Es ist

*) *An Act to make further provision respecting the Post office Telegraphs: 41 and 42 Vict. ch. 76.* Darüber 5. *Report R. C. p. 13.*

***) 1. *Report R. C. p. 4.*

****) *Evid. Browne 1882 qu. 1214—15.*

†) 5. *Report R. C. p. 13.*

††) 6. *Report R. C. p. 8.* 42 and 43 *Vict. ch. 56.*

†††) Derselbe ist mir durch die Freundlichkeit der Behörde Ende April 1883 direkt zugegangen.

*†) Laut Zuschrift des *Board of Trade (Railway department)* an den Verfasser d. d. 6. April 1883.

eine Ironie des Zufalles, dass der letzte Jahresbericht der Behörde in der üblichen Ueberschrift auf seinem Umschlage

„*The Regulation of Railways act, 1873*“

durch einen Druckfehler daraus eine *Regulation of Railways act 1883* werden lässt.

3.

Es bedürfte nicht dieser Gebrechlichkeit und Fragwürdigkeit der Existenz, um bei einer neuen Behörde dieser Art in englischen Zuständen theils auffallende Lücken ihrer Befugnisse, theils ebenso auffallende Zweifel über deren Grenzen erwarten und finden zu müssen.

Hier das Wesentliche davon.

Das Gesetz vom Jahre 1854 gab dem damals bestellten Gerichtshofe der *Common Pleas* (für Schottland: *Court of Session*) das Recht, eine Busse von höchstens £ 200 für jeden Tag des Ungehorsams gegen den gerichtlichen Befehl aufzulegen (*sect. 3*). Das neue Gesetz von 1873 unterlässt eine wörtliche Wiederholung derselben Vorschrift, sagt aber (*sect. 6*): die *Commissioners* sollen, um zur Untersuchung und Entscheidung jeder der ihnen zugewiesenen Klagen befähigt zu sein, die ganze Jurisdiktion besitzen, welche durch *sect. 3* des Gesetzes von 1854 den damaligen Gerichtsinstanzen übertragen war, und sollen Befehle gleicher Natur erlassen dürfen, wie jene bisherigen Gerichte.*)

Der Wortlaut des Gesetzes scheint kaum einen Zweifel übrig zu lassen. Sei es aber der Umstand, dass die Weitschweifigkeit der englischen Rechts- und Gesetzessprache eine wörtliche Wiederholung der fraglichen Vollmacht, zur Verhängung von Bussen für Ungehorsam, fordern durfte und man bei ihrem Mangel ernsthafter Weise annehmen durfte, der Gesetzgeber habe die neue Behörde mit dieser Vollmacht gar nicht ausstatten wollen; sei es das instinktive Widerstreben der herkömmlichen Gerichtshöfe gegen eine Ausstattung dieses neuen Bastards mit gleichen Befugnissen: es ist jedenfalls eine Thatsache,**) dass auf Klage der *London, Chatham and Dover Railway Company*, welche eine Entscheidung der Behörde unbeachtet liess und dafür gebüsst werden sollte, der *Court of Exchequer* zu Gunsten der klagenden Eisenbahngesellschaft entschied, da diese eine „*rule of prohibition*“ gegen die *Railway Commissioners*, welche solche Befugniss auszuüben sich anmassen, nachsuchte. Erst fünf Jahre nach Errichtung des neuen Tribunals, am 24. Juni 1878, hat der Gerichtshof der *Queen's Bench* aus Anlass der Appellation in einem anderen Falle zu Gunsten der streitigen Vollmacht entschieden und dieselbe damit festgestellt.

*) Dazu vergleiche man auch *sect. 26* des Gesetzes von 1873.

**) 5. *Report R. C.* p. 5.

Ein zweiter Punkt. Die Urtheile der Kommission (*injunctions*) sind Verfügungen, welche eine Remedur für die Zukunft gewähren: sie dürfen sich nicht auf die bereits geschehenen Störungen des Rechtszustandes erstrecken; zur Abhülfe an dem geschehenen Unrecht bedarf es einer neuen Klage, welche vor die ordentlichen Gerichtshöfe gehört und vor diesen die Forderung geltend macht.*)

Drittens. Die Kompetenz der Kommission erstreckt sich bloss auf die Materien, welche durch die allgemeinen Gesetzesbestimmungen von 1854 und 1873 geregelt und ihr zugewiesen sind. Dagegen hat sie keine Befugniss, über diejenigen Rechtsverletzungen zu entscheiden, welche der Nichtachtung der Konzessionen der Eisenbahngesellschaften (*special acts*) entspringen.**) Die Kommission bemüht sich aber — wir werden den lobenswerthen Eifer derselben überhaupt noch kennen lernen — die fragliche Kompetenz durch Interpretation zu erweitern. Sie behauptet nämlich, dass sie auf Grund des Gesetzes von 1854 Vollmacht habe, indem sie fragt:***) thut eine Eisenbahngesellschaft alles, um die „billige Beförderung“ (*reasonable facilities*) zu gewähren, welche das Gesetz verlangt, wenn selbige Frachtsätze fordert, die über ihre *Maxima* hinausgehen? Sie antwortet: Nein; weil dieses Ueberschreiten der *Maxima* eine Uebertheuerung (*overcharge*) in sich schliesst, verletzt die Eisenbahngesellschaft das Gesetz. Denn wenn der „ungebührliche Vorzug“, welchen dasselbe Gesetz verbietet, ebensowohl in den Leistungen der Eisenbahngesellschaft als in ihren Preisen liegen kann, so darf man auch, fährt sie fort, in den sehr weiten Begriff der „*facilities*“ nicht bloss die Art der Leistungen, sondern auch die Höhe der Preise hineinbeziehen; ein übermässiger Frachtsatz ist solch ein Hinderniss, wie es eine Eisenbahngesellschaft nur irgend sonst bereiten kann. Ja, obenein nimmt diese Interpretation noch eine zweite Stütze zu Hülfe, indem sie gar behauptet, es läge auch ein „ungebührlicher Vorzug“ darin, dass eine Eisenbahngesellschaft sich selbst bevorzugt durch solch hohe Preise, so gut wie in der Bevorzugung des einen Kunden gegenüber dem andern Kunden: sie fühlt jedoch selber, dass diese zweite Stütze gebrechlich ist.

In einer Klage gegen die *Great North of Scotland* wurde durch die Kommission im obigen Sinne entschieden; zugleich aber, auf Verlangen der unterliegenden Partei, behufs Appellation die Rechtsfrage gestellt: ob es eine Verletzung des Gesetzes von 1854 ist, wenn eine Eisenbahngesellschaft mehr als das Maximum erhebt? Der Appellhof für Schottland (*Court of Session*) entschied am 25. Oktober 1878 im Sinne der ersten Instanz: es sei nicht der geringste Zweifel darüber, dass die Kommission kompetent

*) 5. *Report R. C.* p. 3. Vgl. *Evid.* 1881, Hunter qu. 442—3. Farrer qu. 16379.

**) 3. *Report R. C.* p. 12. vergl. 4 *Report R. C.* p. 5.

***) 5. *Report R. C.* p. 7.

sei. In demselben Jahre kam ein zweiter, fast identischer Fall in England vor, welcher in erster Instanz ebenso entschieden, in der Appellinstanz der *Queen's Bench* aber, wegen Beilegung des Streites, nicht zum Antrag gebracht wurde.*)

Dagegen hat neuerdings ein dritter Fall, welcher durch verschiedene Appellinstanzen in England (nicht in Schottland) getrieben worden ist, bewiesen, dass eine andere Rechtsansicht in diesen Kreisen herrscht. Die Kommission hatte in einer Klage gegen die *Great Western* wegen Ueberschreitung der *Maxima* für die Personenfahrsätze, ihrer Auffassung folgend, auf Grund des Gesetzes von 1854 wegen Verletzung der „*facilities*“ entschieden. Indessen sowohl die *Queen's Bench* als die Oberappellinstanz des *Court of Appeal* haben im Jahre 1881 auf „*prohibition*“ gegen die Kommission erkannt, d. h. auf Ueberschreitung der Kompetenz, weil nicht nachgewiesen sei, dass der zu hohe Fahrsatz ein solcher sei, welcher das Reisen eines Passagiers verhindert oder einen Zug in seiner Fahrt anhält.**)

Ein vierter Punkt. Die durch Gesetze von 1873 und 1874 gegebene Befugniß, als Schiedsgericht zwischen Eisenbahngesellschaften untereinander oder zwischen einer Eisenbahngesellschaft und einer andern Partei zu dienen, ist nach den neuesten Entscheidungen der höchsten Gerichte***) keine vollkommene. Aus dem Dunkel der Rechtsbedenken ist hier bloss das hervorzuheben, dass die Befugniß bis zur Stunde eingeschränkt ist durch den Wortlaut des Gesetzes von 1873, welcher lautet: „für jede Differenz, die unter den Vorschriften eines allgemeinen oder speziellen Gesetzes entsteht.“

Was ferner das Recht zur Erzwingung von Durchgangssätzen anlangt, so ist dieses durch Schranken begrenzt, die allerdings zum Theil — obwohl die Kommission sie durchbrochen zu sehen wünscht†) — über ein bescheidenes Maass der Vollmachten weit hinaus weisen. Durchgangssätze können nur durch eine betheiligte Eisenbahngesellschaft, nicht durch „das Publikum“ gefordert werden. Und zweitens darf die Kommission nur auf Annahme oder Ablehnung des vorgeschlagenen Satzes erkennen; sie darf selber keinen Satz von sich aus feststellen.

Endlich der Instanzenzug gegen die Entscheidungen der Kommission. Nach dem Gesetze von 1873 soll die Kommission nach eigenem Befinden dem Verlangen einer vor ihr unterliegenden Partei nachkommen, wenn sie

*) 5. *Report R. C.* p. 8.

**) 8. *Report R. C.* p. 4. Appendix 8. *Report* p. 74. 77. *Evid.* 1882 *Sir F. Peel* qu. 2953. 2978—88.

***) 8. *Report R. C.* p. 11.

†) 4. *Report R. C.* p. 6.

meint, dass nicht eine Thatfrage, sondern eine Rechtsfrage vorliegt, über welche dem hohen Gerichtshof die Entscheidung zusteht: sie soll der Partei den *status causae* zur Entscheidung der höheren Instanz ausfertigen. Für die Fälle, wo die Kommission findet, im Widerspruche zu der Ansicht der Partei, dass nicht eine Rechtsfrage, sondern eine Thatfrage vorliegt, und daher das Begehren der Partei abweist, hat letztere gleichwohl andere, früher schon angedeutete Rechtsmittel zur Verfügung, um eine Appellation durchzusetzen.*) Sie kann nämlich von den hohen Gerichtshöfen (*High Court* und *Court of Appeal*) ein „*Mandamus*“ erbitten, welches die Kommission zwingt, die Rechtsfrage anzuerkennen und schriftlich zu formuliren (*to state a case*), mit welcher sich alsdann die Partei abermals an die höhere Instanz wendet. Damit ist es in die Hand der Appellinstanzen gelegt, im Gegensatze zur ersten Instanz das (schwierige) Problem, ob Thatfrage oder Rechtsfrage vorliegt, zu beantworten.

Sie kann zweitens aber bei den Appellinstanzen die „*rule nisi for prohibition*“ nachsuchen, welche dann gewährt wird, wenn eine Ueberschreitung der judiziellen Befugnisse nach Ansicht des angerufenen Gerichtshofes vorliegt.

Wir werden weiter unten sehen, was dieser Instanzenzug, im Zusammenhange mit den sonstigen Mühsalen des Gerichtsverfahrens für unsere Materie, zu bedeuten hat.

Es sei schliesslich bemerkt, dass am 24. August 1880 im Unterhause die Resolution gefasst wurde:**) „es ist wünschenswerth, dass die Eisenbahn-Kommission, wenn sie über Streitigkeiten zwischen irländischen Eisenbahngesellschaften entscheidet, die Untersuchung in Irland vornehme, sofern nicht das Handelsamt aus besonderen Gründen sich dafür ausspricht, dass die Verhandlung in England stattfindet.“ Der Bericht der Kommission für das Jahr 1880 bemerkt zu dieser Resolution, dass sie laut dem vorangegangenen Jahresbericht schon im Jahre 1879 auf Wunsch der Parteien in Dublin verhandelt habe. Und das Gleiche ist abermals im Jahre 1882 geschehen. Auch ist derartige durch das Gesetz von 1873 vorgesehen, wenn dieses (*sect. 27*) sagt: „die Commissioners sollen zu solchen Zeiten und an solchen Orten sitzen und ihre Verhandlungen in solcher Weise führen, wie ihnen am geeignetsten für die schleunige Geschäftserledigung scheint.“

*) 7. *Report R. C.* p. 3. Vgl. die früher angeführten Staatsrechts-Werke von Blackstone und Gneist.

**) 7. *Report R. C.* p. 8. Vgl. 6. *Report R. C.* p. 7; 9. *Report R. C.* p. 5. *Evid.* 1882, Peel qu. 3165.

Die Eisenbahnen in Britisch-Ostindien.

Ueber das Eisenbahnwesen des Kaiserreichs Indien ist bisher alljährlich ein Bericht an den Staatssekretär für Indien erstattet, welcher auch dem Parlamente vorgelegt und durch den Druck veröffentlicht zu werden pflegt. Seit dem Jahre 1860 wurde dieser Bericht von dem regierungsseitig ernannten Direktor der indischen Eisenbahngesellschaft, Juland Danvers in London bearbeitet; vom Jahre 1882/83 ab soll die Berichterstattung durch Beamte in Indien selbst bewirkt werden. Der bisherige Berichtersteller nimmt Veranlassung, in dem letzten von ihm für das Jahr 1881/82 bearbeiteten Berichte einen Rückblick auf die Entwicklung der Eisenbahnen Indiens vom Jahre 1860—1882 zu werfen, welchen wir seinem wesentlichen Inhalt nach in Uebersetzung wiedergeben. In Indien ist den Eisenbahnen eine ganz besondere Kulturmission übertragen. Ihre Aufgabe ist es, ein grosses, weites, fruchtbares Land für die Bewirthschaftung zu erschliessen, eine zahlreiche, halbzivilisirte Bevölkerung der Gesittung und Bildung zugänglich zu machen. Erst mittelst der Eisenbahnen gelang es ausserdem, der in früheren Zeiten in Indien regelmässig in kurzen Zwischenpausen wiederkehrenden Landplage der Hungersnöthe und ihrem Gefolge von Schrecken und Elend fast vollständig Herr zu werden. Der Regierung Grossbritanniens aber ist es als ein hohes Verdienst anzurechnen, dass sie es richtig erkannt hat, wie die Eisenbahnen das einzige Mittel waren, diese grossartigen Aufgaben zu lösen, und damit ein Ziel zu erreichen, welchem Jahrzehnte lang fast ohne allen sichtbaren Erfolg nachgestrebt war, dass sie aber fernerhin ohne Rücksicht auf theoretische Bedenken und Vorurtheile den Eisenbahnbau nicht nur staatlich unterstützte, sondern auch ihrerseits den Bau und Betrieb der Eisenbahnen in die Hand nahm, als sich kein Privatmann, keine Aktiengesellschaft auf das allerdings in seinem finanziellen Erfolg sehr zweifelhafte Geschäft des Eisenbahnbaues einlassen wollte. Und die Regierung hat in dieser ihrer Kolonie treffliche Erfolge mit dem Staatseisenbahnbau und dem Staatseisenbahnbetriebe erzielt; das ergibt, der Rückblick des Direktors Juland Danvers auf die zweiundzwanzig Jahre

seiner Thätigkeit, das geht auch hervor aus dem eingehenden Berichte über das letzte Jahr 1881/82.*)

Während Ende des Jahres 1853 die Länge der in Indien in Betrieb befindlichen Eisenbahnlinien erst $20\frac{1}{2}$ englische Meilen betrug, war dieselbe bis zum Schlusse des Jahres 1860 auf 839, 1870 auf 4 775, 1875 auf 6 519 Meilen gestiegen und hat am Jahresschlusse 1881 $9\ 875\frac{1}{4}$ Meilen (15 899 km) erreicht. Die Hauptbahn führt von Calcutta in nordwestlicher Richtung über Baraker, Allahabad, Tundla, Delhi und Lahore bis zu zwei wichtigen Punkten an der afghanischen Grenze, Peshawar und Kohat. Von dieser Bahn zweigt sich bei Allahabad eine Linie ab, welche bis Bombay an der Westküste Vorderindiens führt. Auch die von Tundla und Delhi abzweigenden und bei Bandikui sich vereinigenden Bahnen führen über Kurree und Baroda direkt bis Bombay. Eine von Lahore in südwestlicher Richtung von der Hauptbahn Calcutta-Peshawar abzweigende Linie führt nach dem Indus thale und in diesem abwärts bis zu dem Hafen Karachi am arabischen Meere. Im Süden der vorderindischen Halbinsel sind die Hauptlinien die von Madras und Nagapatam nach Bombay und Bampur, also von der Ost- nach der Westküste führenden Bahnen. Mannigfache Querverbindungen zwischen den genannten Hauptlinien und Verzweigungen derselben sind theils bereits vorhanden, theils im Bau begriffen oder projektirt. In Hinterindien ist bis jetzt nur eine Bahn im Betriebe, welche von Rangoon in der Richtung auf Mandalay, die Hauptstadt des birmanischen Reiches, bis nahe an die Grenze von Britisch Birma führt.

Im Jahre 1860 war für die Anlage der Eisenbahnen ein Kapital von 31 171 353 £ ausgegeben, die Roheinnahmen beliefen sich auf 586 328 £, die Reineinnahmen auf 303 180 £, was einer Verzinsung des Anlagekapitals von noch nicht ganz 1 pCt. entspricht. Die Regierung musste für das von einzelnen Gesellschaften aufgebraachte Anlagekapital eine Zinsgarantie in Höhe von 5 pCt. leisten. Zweiundzwanzig Jahre später finden wir ein Anlagekapital von 134 200 581 £, eine Roheinnahme von 13 725 953 £ und eine Reineinnahme von 6 952 714 £, womit das Anlagekapital zu ungefähr 5 pCt. verzinst wird. Die Zinsgarantie der Regierung war zum Theil überhaupt nicht mehr erforderlich, zum Theil belief sie sich nur auf $3\frac{1}{2}$ pCt. Zinsen.

Die indische Eisenbahnpolitik hat verschiedene Phasen durchlaufen. Nachdem zunächst alle Versuche fehlgeschlagen waren, Aktiengesell-

*) Der Titel des Buches lautet: *Report to the Secretary of State for India in Council on Railways in India, for the year 1881—82. By Juland Danvers, Esqu., Government Director of Indian Railway Companies, and Secretary, public works department, India Office. Presented to both Houses of Parliament by Command of Her Majesty.* London 1882. Vgl. für frühere Jahre Archiv 1881, S. 186; 1883, S. 164.

schaften zu gewinnen, welche bereit waren, den Bau von Eisenbahnen in Indien ohne staatliche Zinsgarantie zu übernehmen, sah sich die Regierung genöthigt, derartige Vergünstigungen zu gewähren, und nunmehr kam mit einem Kostenaufwande von 99 996 191 £ nach und nach ein Netz von 6 122 Meilen Bahnen zu Stande.

Ein Wechsel in dieser Politik trat Jahre im 1870 ein. Der Vizekönig Lord Lawrence nahm den Bau eines Staatsbahnnetzes in Angriff. Die Mittel hierfür wurden durch Staatsanleihen zu einem Zinsfuss von 3 bis $4\frac{3}{4}$ pCt. beschafft; Bau und Betrieb der Bahnen wurden durch Regierungsbeamte geleitet und ausgeführt. Die Ausdehnung der nach diesem System bis zum 31. Dezember 1881 dem Betrieb übergebenen Bahnen betrug $3\,704\frac{1}{2}$ Meilen, von welchen $2\,174\frac{1}{2}$ Meilen mit $3' 3\frac{3}{8}''$ Spurweite gebaut sind. Einschliesslich der für 1 583 Meilen noch im Bau befindlicher Bahnen verausgabten Gelder haben die Anlagekosten der Staatsbahnen sich auf 34 204 390 £ belaufen. Unter denselben befinden sich verschiedene Linien, für welche die Mittel von den Provinzialregierungen im Einverständniss mit der Staatsregierung beschafft worden sind. Diese Bahnen werden als „Provinzialbahnen“ bezeichnet.

Die Eisenbahnpolitik kehrt sodann zurück zur theilweisen Uebertragung von Eisenbahnen an Aktiengesellschaften, wobei, sofern überhaupt eine staatliche Unterstützung gewährt wird, ein anderweites Garantiesystem zur Anwendung kommt. Die Regierung behält sich das Recht des Rückkaufs zu gewissen Perioden vor und nach 99 Jahren fällt das Eigenthum an den Eisenbahnen dem Staat zu.

Das unter der Herrschaft dieser Eisenbahnpolitik vollendete und im Bau begriffene Eisenbahnnetz hat eine wunderbare Umgestaltung der sittlichen und materiellen Zustände des Landes herbeigeführt. Nicht allein hat die Zahl der beförderten Reisenden sich von 3 837 324 in 1860 auf 52 271 133 in 1881 vermehrt, auch die Güterbeförderung stieg von 632 613 Tons in 1860 auf 11 637 000 Tons in 1881. Die aus dem Personen- und Güterverkehr verreinnahmte Summe betrug in 1860 586 328 £, in 1881 13 725 953 £. Der Werth des indischen Exports ist von 34 090 154 £ auf 75 911 723 £, der des Imports von 34 170 793 £ auf 62 113 984 £ gestiegen. Die Staatseinnahmen, welche im Rechnungsjahre 1865/66 53 107 359 £ betragen, steigerten sich auf 70 348 457 £ im Rechnungsjahre 1881/82. Die reichen Schätze in dem Boden des Landes sind theilweise aufgeschlossen worden. Die Fläche des bebauten Landes hat sich vergrössert. Die Arbeitslöhne sind gestiegen. Die Wirkung von Hungersnöthen ist abgeschwächt. Ein bedeutender Getreidehandel ist im Entstehen begriffen. Während im Jahre 1860 noch nicht ein Zentner Getreide von Indien ausgeführt wurde, wurden im Jahre 1881 9 379 236 Ctr.

nach England verschifft. Bei alledem ist der indirekte Gewinn aus den Eisenbahnen weit grösser als der direkte, wenn er auch nicht mit derselben Genauigkeit angegeben werden kann. Den Eisenbahnen ist zum grössten Theil die Ausdehnung des Handels, die Erhöhung der Staatseinnahmen, der Erfolg der in letzter Zeit vorgenommenen grossen Finanzreformen und die Verbesserung der Lage der Bevölkerung zu verdanken.

Wir lassen diesem Rückblick die wichtigsten statistischen Daten über die Eisenbahnen in Indien im Jahre 1881/82 folgen:

Längen.

Eisenbahnen	Zur Ausführung genehmigte Länge der Bahnen	Am 31. Dez. 1881 waren im Betrieb	Im Jahre 1881 wurden eröffnet	Von der im Betrieb befindlichen Länge sind doppelgleisig
	Englische Meilen			
Ostindische Eisenbahn (Staatsbahn im Privatbetrieb) und garantirte Bahnen	6 242 ³ / ₄	6 094	8	804 ³ / ₄
Subventionirte Bahnen	342 ³ / ₄	48 ³ / ₄	18 ³ / ₄	—
Staatsbahnen:				
Kaiserliche	2 994 ³ / ₄	2 366 ¹ / ₂	422 ³ / ₄	2 ¹ / ₄
Provinziale	1 785 ¹ / ₂	920 ¹ / ₄	128 ³ / ₄	—
Eisenbahnen einheimischer Staaten .	535 ¹ / ₂	445 ³ / ₄	148 ¹ / ₂	—
Zusammen	11 901 ¹ / ₄	9 875 ¹ / ₄	726 ³ / ₄	807

Die Spurweite der im Betrieb befindlichen Bahnen beträgt bei 6 970 Meilen 5 Fuss 6 Zoll engl. (1,63 m), bei 27¹/₄ Meilen 4 Fuss (1,2 m), bei 2 769 Meilen 3 Fuss 3³/₈ Zoll (1,0 m), bei 60¹/₄ Meilen 2 Fuss 6 Zoll (0,76 m) und bei 48³/₄ Meilen 2 Fuss engl. (0,61 m).

Das Anlagekapital der ostindischen Eisenbahnen belief sich am 31. Dezember 1881 auf 134 200 581 £, davon traf

auf Staats- und Provinzialbahnen	32 293 415 £
„ Bahnen der einheimischen Staaten	2 590 608 „
„ garantirte Bahnen	67 329 179 „
„ die ostindische Eisenbahn	31 987 379 „
	134 200 581 £

Die „Ostindische Eisenbahn“, welche von Calcutta nach Delhi und Jubulpore führt, ist, wie bereits bemerkt, Staatsbahn in Privatbetrieb. Die durchschnittlichen Kosten für die Meile betragen bei den Eisenbahnen

mit 5 Fuss 6 Zoll Spurweite etwa 16 000 £, bei den Bahnen mit 3 Fuss $3\frac{3}{8}$ Zoll etwa 7000 £; die durchschnittlichen Kosten für die Meile bei sämtlichen Bahnen zusammengenommen betragen etwa 13 500 £.

Finanzielle Ergebnisse.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich in dem Rechnungsjahre 1881 auf 13 725 953 £, gegen 12 457 469 £ in 1880 und die Ausgaben in 1881 auf 6 773 239 £ gegen 6 310 426 £ in 1880. Der Reinertrag war daher in 1881 6 952 714 £ gegen 6 147 043 £ in 1880.

Das gesammte Reinerträgniss ergab durchschnittlich in 1881 für das aufgewandte Kapital eine Verzinsung von 5 £ 3 sh. für je 100 £, gegen 4 £ 15 sh. in 1880.

Verkehr.

Die Zahl der beförderten Personen, welche in 1880 48 066 060 betragen hatte, stieg in 1881 auf 52 271 133. Davon fuhren 0,39 pCt. in erster, 1,74 pCt. in zweiter und 97,74 pCt. in den niedrigeren Klassen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betragen in 1881 4 089 842 £ gegen 3 899 701 £ in 1880.

An Gütern wurden in 1881 durch die Eisenbahnen befördert 13 211 082 Tons, in 1880 10 453 137. Die Einnahme aus dem Güterverkehr war in 1881 9 151 168 £, in 1880 7 918 356.

An Brennmaterial wurde verbraucht 559 660 Tons Kohlen, 154 318 Tons Holz, 7 935 Tons Koke und 9 360 Tons Patentbrennmaterial. Von dem verbrauchten Brennmaterial waren 175 951 Tons Kohlen aus England bezogen.

Betriebsmittel.

Das im Jahre 1881 im Betrieb zur Verwendung gekommene Rollmaterial bestand aus: 2 113 Lokomotiven, 4 823 Personen- und 41 089 Güterwagen. An Zugmeilen wurden in 1881 zurückgelegt 34 403 205 gegen 30 172 323 in 1880.

Personal.

Beim Betriebe und der Unterhaltung der ostindischen Eisenbahnen wurden in 1881 beschäftigt: 3 763 Europäer, 3 771 Ostindier und 162 043 Eingeborene. Die Verwendung der letzteren als Lokomotivführer ist in stetem Zunehmen, es sind jetzt zwischen 4 und 500 Eingeborene als Führer beschäftigt.

H. C.

Die bayerischen Staatsbahnen im Jahre 1881

nach der: „Nachweisung über den Betrieb der königl. bayerischen Verkehrs-Anstalten für das Jahr 1881.“*)

I. Länge.

Das königl. bayerische Staatseisenbahnnetz bestand Ende 1881 aus:

Hauptbahnen	3875,48 km
Bahnen untergeordneter Bedeutung	420,39 „
Eigentumslänge zusammen	4295,87 km
davon lagen im Königreiche Bayern	4259,45 „
in Oesterreich	36,42 „

Von der Gesamtlänge waren 285,85 km zweigeleisig. Im Jahresdurchschnitt berechnet sich die Eigentumslänge auf 4263,97 km. Zur Eröffnung gelangten im Laufe des Jahres 1881: 49,79 km Sekundärbahnen.

Für den Betrieb

gehen ab: eigene Strecken als verpachtet	103,08 km
kommen hinzu: fremde Strecken als gepachtet	41,03 „
mithin: Gesamt-Betriebslänge am Ende 1881	4233,82 „
und zwar: für Personenverkehr	4212,44 „
„ Güterverkehr	4233,82 „

Die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt ist:

für Personenverkehr	4179,32 km
„ Güterverkehr	4200,70 „

Das Gesamtnetz — in Länge von 4295,87 km — umfasste:

I. eigentliche Staatsbahnen mit	3823,94 km
II. von Kommunen oder Privaten gebaute, jedoch sofort nach Vollendung vom Staate definitiv übernommene Bahnen mit	304,64 „
III. Vizinalbahnen mit	167,29 „
	<u>4295,87 km</u>

Ausserdem sind im Betrieb 31,38 km Anschlussbahnen für nicht öffentlichen Verkehr.

*) Vgl. Archiv 1882, S. 237.

II. Baukosten.

Die Gesamt-Baukosten betragen:

	Länge km	Anlagekosten	
		im Ganzen	für das km
a) für die in Staatsregie gebauten und die vom Staate erworbenen Bahnen:			
eigentliche Staatsbahnen . . .	3823,94	870 578 684	227 667
Vizinalbahnen	167,29	15 368 192	91 866
zusammen . . .	3991,23	885 946 876	221 975
b) für die von Kommunen oder Privaten übernommenen Bahnen	304,64	34 028 571	111 701
Gesamt-Summe . . .	4295,87	919 975 447	214 155
c) für die von fremden Verwaltungen gepachteten, nicht auf bayerischem Gebiete liegenden Bahnstrecken . .	39,4	16 597 567	421 151
d) für die an fremde Verwaltungen verpachteten Bahnstrecken	117,2	32 781 895	279 828

III. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Ende 1881 waren vorhanden:

	Stückzahl		Beschaffungskosten:		
	im Ganzen	auf je 10 km Betriebslänge Stück	zusammen	für das Stück	auf je 10 km Betriebslänge
1. Lokomotiven	1 013	2,39	51 870 388	51 206	122 515
Tender	875	—			
2. Personenwagen	2 469	—	17 098 355	6 925	40 590
Plätze	92 122	219	—	—	—
3. Gepäckwagen	540	—	—	—	—
4. Güterwagen	15 255	—	—	—	—
5. Bahnpostwagen	226	—	—	—	—
6. Sonstige Wagen	596	—	1 379 052	6 102	3 274
Zusammen Gepäck-, Güter- etc. Wagen	16 617	—	120 060 866	—	283 576

Auf der Bahn wurden zurückgelegt:

von den Lokomotiven	{ im Ganzen 20 266 712	Nutzkilometer	
	{ durchschn. von jeder Lokomotive 19 987	"	
" " Personenwagen	142 067 710	} 750 275 879 Wagen-	
" " Gepäck- und Güter- etc. Wagen	582 750 759		} Achskilometer.
" " Bahnpostwagen	25 457 410		

Auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge kommen geförderte Züge:

während des Jahres . . . 4527

durchschnittlich auf 1 Tag 12,40

bei einer durchschnittlichen Stärke der Züge von 39 Achsen.

IV. Finanzielle Ergebnisse.

Uebersicht der Betriebseinnahmen:

	1881	1880
Aus dem Personen- und Gepäckverkehr	23 885 758 <i>M</i>	24 564 354 <i>M</i>
„ „ Güterverkehr	51 272 849 „	50 164 284 „
Sonstige Einnahmen	4 724 981 „	4 597 812 „
Gesamt-Einnahmen	79 883 588 <i>M</i>	79 326 450 <i>M</i>

Betriebs-Ausgaben:

	1881 <i>M</i>	in % der Gesamt- Ausgabe	1880 <i>M</i>
Allgemeine Verwaltung	3 308 168	7,36	
Bahnverwaltung	12 132 429	26,98	
Transportverwaltung	29 520 507	65,66	
zusammen Ausgabe	44 961 104		45 811 902
Es betrug hiernach der Ueberschuss	34 922 484		33 514 548

= 43,72 pCt. der Einnahmen und 3,82 pCt. der Baukosten (im Jahres-Durchschnitt) sowie = 8190 *M* auf 1 km der durchschnittl. Eigenthums-länge (4263,97 km).

VI. Unfälle im Jahre 1881:

	auf freier Bahn	in Stationen	zusammen
Entgleisungen	8	69	77
Zusammenstöße	3	40	43
Sonstige Unfälle	124	665	789
	135	774	909

Bei sämtlichen Unfällen verunglückten:

	getödtet	verletzt	ausserdem: Selbstmörder	
			getödtet	verletzt
Reisende	—	8	—	—
Bahnbedienstete und Bahn- arbeiter im Dienst	9	500	—	—
bei Nebenbeschäftigungen	—	237	—	—
Sonstige Personen	21	33	14	2
im Ganzen	30	778	14	2
	808			

Durchschnittlich kommen auf je 1 Million beförderter Reisender 0,46 und auf je 1 Million Personenkm 0,01 Verletzungen.

Eine Uebersicht der Betriebs-Ergebnisse der Vizinal-Eisenbahnen zeigt folgendes Resultat:

Betriebslänge Ende 1881 167,29 km

Gesamtbau-Aufwand 15 368 192 *M.*

In 1881 wurden		befördert	dafür ein- genommen <i>M.</i>
Personen	Zahl	584 153	298 263
Reisegepäck	kg	1 354 200	9 632
Fahrzeuge	Stück	133	495
Thiere	"	7 109	9 603
Güter	kg	233 331 560	342 633
Die sonstigen Einnahmen betragen			9 196
Summa aller Einnahmen.			669 822
" " Ausgaben			463 949
		Ueberschuss	205 873

Die Eisenbahnen im Grossherzogthum Baden im Jahre 1881

nach dem Jahresbericht über die Eisenbahnen und die Dampfschiffahrt im Grossherzogthum Baden für das Jahr 1881*),

herausgegeben von der General-Direktion der badischen Staatseisenbahnen.

Das vom badischen Staate Ende 1881 betriebene Eisenbahnnetz setzt sich zusammen aus:

	Im Ganzen	davon werden als Sekundärbahnen betrieben
I. badischen Staatsbahnen	1185,06 km	109,15 km
II. gepachteten Strecken	24,48 „	
III. mitbetriebenen Strecken	4,86 „	
IV. Privatbahnen	102,86 „	47,54 „
Summa	1317,26 „	156,69 km
davon sind doppelgleisig	396,36 km	

Ausserhalb des badischen Gebietes liegen 137,80 km, rechnet man jedoch die sonstigen, im badischen Gebiete belegenen Bahnstrecken und zwar: die Strecken fremdländischer Verwaltungen . . . mit 100,89 km die badische Strecke der Main-Neckarbahn . . . „ 38,64 „ die verpachtete Strecke Wertheim-Mitte Mainbrücke „ 1,64 „ hinzu, so ergibt sich eine Gesammtlänge des Eisenbahnnetzes auf badischem Gebiete von 1320,63 km.

Das Anlagekapital der einschliesslich der 1,64 km langen verpachteten Strecke zus. 1186,70 km langen Staatsbahnen betrug am Jahreschluss 1881 zusammen 389 636 063 *M.*, also für das km. 328 336 *M.*, das der 102,86 km langen Privatbahnen 10 823 611 *M.* oder für das km 105 227 *M.*

Die wichtigsten das Gesamt-Ergebniss des Betriebes der badischen Eisenbahnen betreffenden Angaben für die Jahre 1881 und 1880 sind nachstehend vergleichend nebeneinander gestellt:

*) Die Statistik für 1880 vergl. Arch. 1882, S. 240.

		1881	1880
Länge der Bahn am Jahreschluss und Betriebslänge			
nach dem Jahresdurchschnitt	km	1 317, ⁹⁶	1 317, ⁹⁶ *
Anlagekapital am Jahreschluss insgesamt . . .	„	400 459 674	393 294 753
für das km	„	310 540	305 372
zur Rentenberechnung	„	397 092 626	391 651 794
Bestand an Lokomotiven	Anzahl	412	411
Personenwagen	„	1 070	1 032
Lastwagen	„	5 974	5 904
Wagen für den Verkehr im Ganzen.	„	7 044	6 936
Bahndienstwagen	„	281	281
Es wurden befördert:			
Personen in I. Klasse	„	124 117	124 571
„ II. „	„	1 348 041	1 507 210
„ III. „	„	8 691 174	8 473 405
zu ermässigten Taxen I.-III. Klasse	„	714 778	700 062
überhaupt.	„	10 878 110	10 805 248
Reisegepäck, Expressgut, Milch	Tonnen	26 259	25 268
Fahrzeuge und Leichen	Anzahl	569	653
Thiere	Tonnen	87 757	104 511
Eilgüter	„	30 267	29 624
Stückgüter	„	409 103	405 784
Güter zu ermässigten Taxen	„	3 785 719	3 553 390
Zahlungspflichtige Güter überhaupt	„	4 225 089	3 988 798
Dienstgüter (frachtfreie)	„	185 202	212 186
Einnahmen aus dem Personenverkehr	„	10 594 749	10 486 939
„ „ „ Gepäck-, Fahrzeuge-, Viehverkehr	„	1 472 280	1 467 197
„ „ „ Güterverkehr	„	16 402 010	16 019 073
„ „ „ Transport überhaupt	„	28 469 039	27 973 209
„ „ Leistungen für die Reichspostverwaltung	„	51 024	48 548
„ „ Militärgut u. frachtpflichtigem Dienstgut	„	40 909	41 021
„ „ Wagenmieten	„	658 731	615 520
„ „ sonstigen Quellen	„	1 624 680	1 751 575
„ „ im Ganzen.	„	30 844 383	30 429 873
„ „ auf 1 km Bahnlänge	„	23 416	23 101
Ausgaben im Ganzen	„	17 549 260	16 965 305
„ auf 1 km Bahnlänge	„	13 323	12 879
Die Ausgaben absorbirten von der Bruttoeinnahme	Prozent	56, ⁹⁰	55, ⁷⁵
Einnahme-Ueberschuss im Ganzen.	„	13 295 123	13 464 568
„ „ auf 1 km Bahnlänge	„	10 093	10 222
„ „ in Prozenten des Anlagekapitals	„	3, ³⁵	3, ⁴⁴
1 Person hat durchschn. durchfahren	km	25, ⁹⁰	25, ²⁴
1 Tonne Gut hat durchschn. durchfahren	„	72, ⁴⁶	71, ⁹⁶
Die Transporteinnahme auf 1 km zurückgelegte Strecke			
betrug im Durchschnitt			
von 1 Person	„	3, ⁷⁸	3, ⁸⁴
„ 1 Tonne Gut	„	5, ³⁶	5, ⁵⁹

*) In der Statistik für 1880 ist diese Länge = 1314,⁰² km angegeben; es ist nicht ersichtlich, wodurch diese Differenz sich ergeben hat.

Unfälle.

Von 33 mit erheblicheren Materialbeschädigungen verbundenen Entgleisungen und Zusammenstössen fanden 2 auf freier Bahn, 31 auf Bahnhöfen statt.

Bei Betriebsunfällen (ohne eigenes Verschulden) wurden:

	Bedienstete	Reisende	Sonstige Personen	Zusammen	
				1881	1880
getödtet	1	1	1	3	4
verletzt	27	4	—	31	29
durch eigenes Verschulden (einschl. Selbstmord) wurden getödtet	4	1	12	17	26
verletzt	32	3	2	37	37
zusammen getödtet	5	2	13	20	30
verletzt	59	7	2	68	66

Bezüglich der Betriebsergebnisse der Main-Neckarbahn entnehmen wir dem Jahresberichte noch die nachstehenden Angaben:

Die Länge der Bahn (einschl. der Strecke Friedrichsfeld-Mannheim) betrug = 103,8 km.

Bestand an Lokomotiven	60 Stück
„ „ Personenwagen	106 „
„ „ Gepäckwagen	18 „
„ „ Güterwagen aller Art	440 „
„ „ Bahndienstwagen	70 „

Von den Lokomotiven sind zurückgelegt	1 158 370	Nutzkilometer
„ „ Personen- und Gepäckwagens desgl.	16 989 441	Achskilometer
„ „ Güterwagen sind zurückgelegt .	12 872 200	„

Die Baukapitalien betragen im Jahre 1881:

für Preussen (im Durchschnitt)	5 572 811	ℳ
„ Baden	7 569 943	„
„ Hessen	9 546 386	„
zusammen	22 689 140	ℳ

Die zur Vertheilung gekommenen Rein-Einnahmen beliefen sich auf 1 920 651 ℳ 67 $\frac{1}{3}$, somit ergab sich eine Verzinsung des Baukapitals von 8,46 pCt.

Notizen.

Staateisenbahnbauten in Oesterreich. Während der vor Kurzem geschlossenen Session des Reichsraths in Oesterreich sind reiche Mittel für den Ausbau des Eisenbahnnetzes auf Staatskosten von der Regierung gefordert und von den gesetzgebenden Körperschaften bewilligt worden. Die österreichische Eisenbahnzeitung vom 20. Mai d. J. (Nr. 20) bringt hierüber folgende Zusammenstellung:

B a h n	Länge km	Kostenanschlag fl.
1. Böhmisoh-Mährische Transversalbahh	310,7	25 304 000
2. Abzweigungen der galizischen Transversalbahh	146,30	11 500 000
3. Eisenbahh Triest-Herpelje	20,0	3 340 000
4. „ Stry-Benkis	79,2	7 240 000
5. „ Siveric-Knin	20,5	1 700 000
6. „ Hannsdorf-Ziegenhals	49,5	600 000
7. „ Czernowitz-Navosiclica	31,0	350 000
Summa	656,9	50 034 000

Bei den letzteren beiden Bahnen, die von Aktiengesellschaften gebaut werden, handelt es sich nur um Staatsunterstützung. Auch bei der Böhmisoh-Mährischen Transversalbahh sind die Anlagekosten beträchtlich höher, als 25,3 Millionen Gulden, die übrigen Kosten werden aber von den beiden Ländern Böhmen und Mähren aufgebracht. Es ist gewiss erfreulich, dass, nachdem in Oesterreich die allmähliche Einführung des Staateisenbahnsystems beschlossen ist, der Staat nunmehr so erhebliche Mittel für den Ausbau des Eisenbahnnetzes aufzuwenden bereit ist.

Ueber die staatlichen Zinsgarantiezuschüsse an die österreichischen Eisenbahnen finden wir eine auf Grund langjähriger, ausserordentlich schwieriger Berechnungen angefertigte Zusammenstellung in den Nummern 54 und 55 des Zentralblatts für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt. Hiernach haben Zinsgarantievorschüsse folgende Bahnen erhalten: Süd-Norddeutsche Verbindungsbahh, Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahh, Kaiser-

Franz-Josef-Bahn, Kronprinz-Rudolf-Bahn, Kaschau-Oderberger-Bahn (östr. Strecke), mährisch-schlesische Nordbahn, österreichische Nordwestbahn, galizische Carl-Ludwig-Bahn, erste ungarisch-galizische Eisenbahn (östr. Strecke), Vorarlberger Bahn, zwei Strecken der österreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft, ungarische Westbahn (östr. Strecke), Erzherzog-Albrecht-Bahn, mährische Grenzbahn. Die Gesamthöhe der diesen Bahnen geleisteten Vorschüsse belief sich Ende des Jahres 1881 auf 159 767 775 fl. 21 kr. Silber und 22 472 651 fl. 87 $\frac{1}{2}$ kr. in Papier, rund etwa 360 Millionen Mark. Die an die neuerdings in Staatsbesitz übergegangene Kaiserin-Elisabeth-Bahn gezahlten Zinsgaranzienzuschüsse sind in dieser Summe nicht enthalten.

Die Herstellung von Eisenbahnverbindungen zwischen Wien einerseits und Konstantinopel und Salonichi andererseits ist durch die am 9. Mai d. J. erfolgte Unterzeichnung der von der sog. *Conférence à quatre* ausgearbeiteten orientalischen Eisenbahnkonvention, wie es scheint, um einen wichtigen Schritt weiter gefördert. Die Eisenbahnen der europäischen Türkei erstrecken sich von Konstantinopel und Salonichi^{*)} in das Innere des Landes hinein, die erstere bis zur Station Bellova, die letztere bis Mitrowitz.^{*)} Von österreichisch-ungarischer Seite her ist eine entgegenkommende Schienenstrasse bis Semlin-Belgrad hergestellt. Zwischen Belgrad und Mitrowitz sowie Bellova fehlt es an Eisenbahnen. Diese Lücke soll nun zunächst ausgefüllt werden durch die „serbischen Bahnen“ (Belgrad-Nisch, Nisch-Pirot und Nisch-Vranja.^{**)} Nach Vollendung dieser Bahnen werden nur noch die Zwischenglieder Pirot-Caribrod-Sophia-Bellova und Vranja-Pristina fehlen (Pristina ist eine Station vor Mitrowitz), um eine ununterbrochene Schienenverbindung bis nach Konstantinopel zu haben. Die Verhandlungen über die diesen Bahnen zu gebende Richtung haben sich ganz ausserordentlich in die Länge gezogen.^{***)} In den Art. 10, 21, 28 und 33 des Berliner Friedensvertrages von 1878 war schon der alsbaldige Bau dieser Linien vorgesehen, und es war den 4 Staaten Oesterreich-Ungarn, der Pforte, Serbien und Bulgarien der Auftrag erteilt, unmittelbar nach Abschluss des Friedensvertrages an die Regelung dieser Fragen heranzutreten. Erst nach Verlauf von beinahe fünf Jahren ist diese Regelung in dem Vertrage vom 9. Mai d. J. unumkehrbar in ihren allgemeinen Umrissen erfolgt, die Linien im Einzelnen

^{*)} Siehe auch Archiv 1882 S. 194 ff.

^{**)} Vgl. Archiv 1881 S. 172, 407, 1882 S. 318.

^{***)} Vgl. Paul Dehn, Deutschland und die Orientbahnen. München, 1883. inbes. S. 20—25.

festgestellt und vorgesehen, dass dieselben am 15. Oktober 1886 fertig sein sollen. Der Vertrag*) muss spätestens am 1. Oktober 1883 ratifiziert sein. Derselbe enthält, abgesehen von den Bestimmungen über die Richtung der Bahnen, die erforderlichen Festsetzungen über die Spurweite derselben (1,436 m) das Betriebsmaterial, den Betriebsdienst, die Tarife, Fahrpläne u. s. w. Der Betrieb soll thunlichst nach einheitlichen Grundsätzen geführt werden; in beiden Richtungen soll sowohl zwischen Pesth und Konstantinopel, als zwischen Pesth und Salonichi täglich wenigstens ein Personenzug mit einer Schnelligkeit von nicht unter 35 km (die Aufenthalte inbegriffen) fahren. Auch über die Beaufsichtigung der Bahn, die Regelung der Zollverhältnisse, die Post- und Telegraphenangelegenheiten sind die erforderlichen Bestimmungen in dem Vertrage vorgesehen.

Die Ausführung der einzelnen Bestimmungen des Vertrages soll einer besonders gebildeten Kommission übertragen werden.

Die Eisenbahnen in Thessalien, über deren Konzessionirung wir. s. Z.**) Mittheilungen gemacht haben, sind seit November v. J. in Ausführung begriffen. Der Bau ist neuerdings derart beschleunigt, dass man bereits im Frühjahr d. J. von dem Hafen Volo auf der Eisenbahn bis Velestino fahren zu können hoffte. Die Eröffnung der ganzen Strecke Volo-Larissa wird für den Herbst d. J., die der Linie Velestino-Phersala-Kalampaka für den Herbst 1884 in Aussicht genommen.

Die belgischen Eisenbahnen im Jahre 1881 [nach dem den belgischen Kammern vorgelegten ministeriellen Jahresbericht***)].

Längen:

Das Eisenbahnnetz Belgiens umfasste am 31. Dezbr. 1881: 4 182,476 km
hiervon waren:

I. im Staatsbetriebe:

vom Staate gebaute Linien.	. 1 153,417 km
„ „ angekaufte Privatbahnen	. . . . . 1 409,308 „
Privatbahnen im Staatsbetrieb	<u>325,341 „</u>

2 888,066 km

*) Der Vertrag, 21 Artikel enthaltend, ist abgedruckt in der Münchener Allgemeinen Zeitung No. 137 vom 18. Mai d. J. S. 1985. 1986.

**) Vgl. Archiv 1882 S. 402.

***) Vgl. die Statistik für 1880. Archiv 1882, S. 396.

II. im Privatbetriebe: (auf belgischem Gebiet)

Die Staatsbahnstrecke Landen-St.

Trond 10,220 km

Privatbahnstrecken (darunter .

139,230 km gemeinschaftlich) . 1 284,190 "

1 294,410 "

4 182,476 km

Von den in Belgien konzessionirten Privatgesellschaften wurden ausserdem auf fremdem Gebiet noch 214 km Bahnen betrieben.

Von der Gesamtlänge dienten:

dem Personen- und Güterverkehr.

" Güterverkehr allein.

doppelgeleisig waren.

eingleisig "

die mittlere Betriebslänge betrug in 1881

	im	
	I. Staatsbetrieb	II. Privatbetrieb (ausschl. auf fremdem Gebiete)
	km	
dem Personen- und Güterverkehr.	2 744,483	1 259,840
" Güterverkehr allein.	143,583	34,576
doppelgeleisig waren.	1 297,405	180,855
eingleisig "	1 590,661	1 113,555
die mittlere Betriebslänge betrug in 1881	2 840,790	1 294,410

Von den im Staatsbetrieb befindlichen Bahnen haben 20 km die Spurweite = 1,20 m. Der Rest ist normalspurig.

Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1881 waren vorhanden:

	bei den Bahnen			
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb	
	zusammen	km	zusammen	km
	Stückzahl		Stückzahl	
Lokomotiven	1 456	0,50	521	0,85
Tender	959	0,33	376	0,25
Dampfwagen	14	0,005	5	—
Personenwagen	2 945	1,02	827	0,54
Gepäck- und Eilgutwagen	645	0,22	450	0,30
Sonstige für die Einstellung in Personenzüge bestimmte Fahrzeuge	303	0,10	—	—
Güterwagen	36 041	12,48	12 991	8,61
Verschiedene Wagen (ausschl. Bahnmeisterwagen)	1 776	0,61	38	0,02

Betriebsergebnisse.*)

Die allgemeinen Betriebsergebnisse für 1881 stellten sich wie folgt:

	I. im Staatsbetrieb	II. im Privatbetrieb*)
Im Personenverkehr:		
Anzahl der beförderten Reisenden	43 950 022	13 289 564
Einnahme zusammen . . frcs.	36 168 888,33	10 708 646
Einnahme von Gepäck . . "	900 808,56	247 352
" " Eilgut . . . "	7 207 909,74	1 452 782
" " Stückgut . . "	65 648 675,91	23 711 807
" aus Geldsendungen "	243 045,73	38 977
" von Fahrzeugen "	43 605,27	5 632
" " Pferden u. Vieh "	1 148 343,20	402 148
Ausserordentliche Einnahme "	2 033 866,53	1 980 380
Gesamt-Roh-Einnahmen frcs.	113 395 143,27	38 548 174
Für das km "	39 916,76	25 479,24
Betriebsausgaben . . . "	70 097 861,67	21 173 529
Für das km "	24 675,49	14 031,43
Reinertrag frcs.	43 297 281,60	17 374 645
Für das km "	15 241,27	11 447,81

Anlagekapital.

Der Betrag des auf die Eisenbahnen verwendeten Kapitals ist in dem ministeriellen Berichte nur für die Staatsbahnen angegeben. Vom Staate verausgabt waren bis zum 31. Dezember 1881 . . frcs. 789 708 310.

Hierzu der Betrag der Annuitäten, welche der Staat sich verpflichtet hat, für den Rückkauf verschiedener Konzessionen zu verwenden, mit " 319 798 631

Zusammen frcs. 1 109 506 941.

Die spanischen Eisenbahnen am 1. Januar 1883.)** Nach der offiziellen, von der spanischen Generaldirektion der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Statistik.***)

*) Für die im Privatbetrieb stehenden Strecken beziehen sich die Zahlenangaben nicht nur auf die auf belgischem Gebiet befindlichen, sondern auch auf die zusammen 214 km langen Strecken, welche von den Konzessionären auf fremdem Gebiete betrieben werden. Da getrennte Abrechnungen nicht vorliegen, so gelten die Mittelzahlen für den Gesamtbetrieb.

***) Vgl. Archiv 1882. S. 242. 486 ff.

***) Situacion de los Ferro-Carriles en 1^o de enero de 1883. Ministerio de Fomento. Direccion General de Obras Públicas. Madrid, establecimiento tipográfico de M. Minuesa de los Rios. Barranco de embajadores. 1883.

Am 1. Januar 1883 waren:

	im Betrieb	im Bau	die Projekte genehmigt für
Eisenbahnen für allgemeinen Verkehr (lineas de servicio general)	7536	1480	2200
Eisenbahnen, welche nicht zu dem für den allgemeinen Verkehr bestimmten Netze gehören (Lineas no comprendidas en la red de servicio general)	312	580	400
Tramways	60	—	—
Zusammen	7908	2060	2600

Die bedeutendsten im Jahre 1882 eröffneten Eisenbahnstrecken sind: die 49 km lange Strecke Brañuelas—Ponferrada, die letzte Theilstrecke der Eisenbahn Palencia—Leon—Ponferrada; die 33 km lange Strecke Bilbao—Zornoza—Durango und die 14 km lange Theilstrecke Calafell—Villanueva der Linie von Valls nach Villanueva und Barcelona.

Bau und Betrieb der spanischen Eisenbahnen war am 1. Januar 1883 an über 60 verschiedene Konzessionäre — Aktiengesellschaften und Privatpersonen — übertragen. Die Netze der bedeutenderen Gesellschaften hatten den nachstehend angegebenen Umfang:

1. Die Gesellschaft für die Eisenbahn von Madrid nach Saragossa und von Madrid nach Alicante 2 733 km;
2. die Gesellschaft für die Eisenbahnen von Nordspanien 1 848 „
3. die Gesellschaft für die andalusischen Eisenbahnen . 1 188 „
4. die Gesellschaft für die direkten Eisenbahnen von Madrid und Zaragossa nach Barcelona 784 „
5. die Gesellschaft für die Eisenbahnen von Asturien, Galizien und Leon 743 „
6. die Gesellschaft für die Eisenbahn von Madrid nach Caceres und Portugal 423 „
7. die Gesellschaft für die Eisenbahnen von Almansa nach Valencia und Tarragona 407 „

An Subventionen wurde vom Staate an Eisenbahngesellschaften im Jahre 1882 der Betrag von 10 513 979 Pesetas (8 411 183 *M.*) gezahlt, im Ganzen sind bis zum 31. Dezember 1882 gezahlt worden: 613 228 704 Pesetas (490 582 963 *M.*).

Portugiesische Eisenbahnen. Nach amtlichen Quellen.

1. Die Süd- und Südostbahnen gehörten ursprünglich einer Privatgesellschaft, gingen aber 1869 in den Besitz der Regierung über. Zur Zeit dieses Ueberganges umfasste dieses Netz nur die Linie von Barreiro (am linken Tajo-Ufer, Lissabon gegenüber) nach Beja und Abzweigungen von dieser Linie nach Setubal und von Casa Branca nach Evora, zusammen Bahnen von 192 km Länge. Es kosteten diese 192 km Bahnen dem Staate zusammen 22 149 811 *M**) , das Kilometer also ungefähr 115 000 *M*. Die Regierung setzte nach 1869 den Bau der Linien von Beja in südlicher und östlicher Richtung und von Evora in nördlicher Richtung fort, so dass der Gesamtumfang des Netzes der Süd- und Südostbahnen am 30. Juni 1880 322 km betrug. Die vom Staate gebauten zusammen 130 km langen Strecken kosteten 8 864 270 *M* oder das Kilometer ungefähr 68 000 *M*.

Im Rechnungsjahre 1879/80 (1. Juli 1879 bis 30. Juni 1880) betrug die Gesamteinnahme der Süd- und Südostbahn 2 154 019 *M* (für das Kilometer 6 700 *M*). Die Ausgabe betrug im Ganzen 980 419 *M* (3 044 *M* für das km).

2. Die Minho-Douro-Bahnen sind ebenfalls Staatsbahnen in Staatsverwaltung. Die beiden Hauptlinien dieses Netzes führen von Porto an der Mündung des Douro nach Valença am Minho und von Porto nach Pinhao am Douro. Der erstere, von Porto nach Norden führende Zweig heisst speziell Minho-Bahn, der zweite, nach Osten gerichtete Douro-Bahn. An die erstere Linie schliesst noch eine Zweigbahn von Nine nach Braga. Die Gesamtlänge der Minho-Douro-Bahnen betrug Ende des Jahres 1881: 262 km.

Das bis zum 30. November 1878 verrechnete Anlagekapital betrug:

	im Ganzen	für das km
	M a r k	
für die 144 km lange Minho-Bahn	29 739 375	206 520
„ „ 118 „ „ Douro-Bahn	29 601 611	250 861
Zusammen	59 340 986	

Im Kalenderjahre 1881 betrug die Einnahme aus dem Verkehr der Minho-Douro-Bahnen zusammen 2 965 149 *M*.

Im Jahre 1880 war die Einnahme 2 809 939 „

Also in 1881 mehr 155 210 *M*.

*) 1 portug. Milreis ist bei der Umrechnung = 4,50 *M* gerechnet.

Die Betriebsausgaben der Minho-Douro-Bahnen haben betragen im Jahre 1881	1 470 546 M
desgl. im Jahre 1880	1 455 931 „
Also in 1881 mehr	14 615 M.

3. Die 57 km lange Eisenbahn von Porto nach Povia und Fama-liao gehört einer Privatgesellschaft, von welcher sie auch betrieben wird. Nach dem den Aktionären von der Verwaltung der Gesellschaft vorgelegten Jahresberichte für 1882 betrug das Anlagekapital am Schlusse des Jahres 1881 4 136 886 M und am Schlusse des Jahres 1882 4 161 294 „ oder für das km Bahnlänge 73 000 M.

	1882	1881
	M a r k	
Die Einnahme hat betragen	281 101	263 034
„ Ausgabe „ „	238 770	217 138

Ausser den vorangeführten Bahnen befindet sich in Portugal noch das Netz der „Compagnie royale des chemins de fer Portugais“. Die von dieser Gesellschaft betriebenen Linien, deren Länge Ende 1881 578 km betrug, führen von Lissabon nach Porto und von dieser Linie in Entroncamento abzweigend, nach Badajoz und Valencia zum Anschluss an die spanischen Eisenbahnen.

Das gesammte Eisenbahnnetz Portugals umfasste nach Vorstehendem Ende 1881: 1219 km.

Die Eisenbahnen Schwedens im Jahre 1881*) nebst vergleichender Uebersicht der wichtigsten Eisenbahnverhältnisse in Schweden, Norwegen und Dänemark. Nach der von der Königl. schwedischen Verkehrsverwaltung herausgegebenen offiziellen Statistik.**)

Längen.

	Wirkliche Länge am Schlusse des Jahres		Mittlere Betriebslänge im Jahre 1881
	1881	1882	
	K i l o m e t e r		
Staatsbahnen	2 194	2 232	2 012
Privatbahnen	3 980	4 073	3 944
Zusammen	6 174	6 305	5 956

*) Vgl. Archiv 1882, S. 319. Die Eisenbahnen Schwedens in 1880.

**) Bidrag till Sveriges officiella Statistik. Allmän Svensk Järnvägsstatistik för år 1881.

Am Schlusse des Jahres 1882 kamen hiernach im Königreich Schweden durchschnittlich auf je 10 000 Einwohner 13,79 und auf je 100 qkm Fläche 1,42 km Eisenbahn.

Die Spurweite ist bei sämtlichen Staatsbahnen die normale (1,435 m); von den am Schlusse des Jahres 1881 im Betrieb gewesenen Privatbahnen hatten 2 704 km die Normalspur, der Rest, also 1276 km, hatte Schmalspur; das Maass derselben ist bei 101 km 0,802, bei 694 km 0,891 m, bei 222 km 1,067 m, bei den übrigen 1,093 und 1,219 m.

Anlagekapital.

Das gesammte, bis zum Schlusse des Jahres 1881 in den schwedischen Eisenbahnen verwendete Anlagekapital betrug

bei den Staatsbahnen	235 743 750 M ^{*)}
„ „ Privatbahnen	259 256 250 „
Zusammen	<u>495 000 000 M</u>

Für die am Schlusse des Jahres 1882 im Betrieb befindlich gewesenen Eisenbahnen ergibt sich das Anlagekapital

bei den Staatsbahnen zu	241 875 000 M
„ „ Privatbahnen „	262 125 000 „
Zusammen	<u>504 000 000 M</u>

Die den Privatbahnen gewährte Staatsunterstützung belief sich bis zum Ende des Jahres 1881 auf 48 700 000 M.

Betriebsmittel.

Am Schlusse des Jahres 1881 waren im Dienst:

	Bei den		Zusammen
	Staats-	Privat-	
	Staats-	Privat-	
	bahnen	bahnen	
Lokomotiven	295	315	610
Personenwagen	709	719	1 428
Postwagen	42	31	73
Güterwagen	7 551	8 221	15 772

Betriebsergebnisse für das Jahr 1881.

	Staats-	Privat-	Zusammen
	Staats-	Privat-	
	bahnen	bahnen	
Zahl der beförderten Reisenden . . .	3 279 041	3 800 000	7 079 041
Mittlere Länge der von 1 Reisenden durchfahrenen Strecken . . km	—	—	38

*) Eine schwedische Krone ist bei der Umrechnung = 1,125 M gerechnet.

	Staats- bahnen	Privat- bahnen	Zusammen
Menge des beförderten zahlenden Gutes t	1 900 000	4 500 000	6 400 000
Mittlere Länge der von 1 Tonne Gut durchfahrenen Strecken . . km	—	—	60
Roheinnahme M	20 362 500	19 350 000	39 712 500
Betriebsausgabe "	11 812 500	10 125 000	21 937 500
Reineinnahme "	8 550 000	9 225 000	17 775 000

Aus der der schwedischen Statistik beigefügten vergleichenden Uebersicht der Eisenbahnverhältnisse in Schweden, Norwegen und Dänemark für das Jahr 1881 entnehmen wir noch die nachstehenden Angaben. Die in dieser Uebersicht in Bezug auf die schwedischen Eisenbahnen mitgetheilten Zahlen stimmen nicht genau mit den in der vorhergehenden Statistik enthaltenen Angaben überein; die Ursache dieser Erscheinung liegt wahrscheinlich in dem Umstande, dass für die Zwecke der Vergleichung der Eisenbahnverhältnisse der 3 Länder die Zahlen in anderer Weise, als für die offizielle Statistik zusammengestellt worden sind.

	Schweden	Norwegen	Dänemark
Länge der im Betrieb befindlichen Bahnen km	6 159*)	1 117**)	1 385***)
Mittlere Betriebslänge "	5 956	1 103	1 361
Anlagekapital M	486 031 760	94 475 619	91 496 000
Lokomotiven Stück	610	94	180
Wagen "	17 273	2 615	3 224
Beförderte Reisende Zahl	7 075 773	1 937 485	6 398 230
" Güter t	6 459 773	879 551	1 114 813
Mittlere Länge der zurückgelegten Strecke von 1 Reisenden. km	38	29	30
" 1 t Gut "	60	54	64
Einnahme aus dem Personenverkehr. . . M	10 799 020	2 039 859	6 809 158
" " Güterverkehr "	24 890 663	3 143 926	5 761 189
" sonstigen Quellen "	771 616	114 394	270 497
Gesamt-Einnahmen M	36 461 299	5 298 179	12 840 844
Ausgaben "	20 135 423	3 899 874	8 375 061

*) Einbegriffen sind 19 km, welche in 1881 provisorisch vor der offiziellen Eröffnung in Betrieb genommen wurden. Nicht einbegriffen sind 2 Linien von zusammen 34 km Länge.

**) Nicht einbegriffen sind 2 im Laufe des Jahres 1881 eröffnete Linien von 212 km Länge.

***) Nicht einbegriffen sind 5 Linien von 235 km Länge, welche durch Gesellschaften betrieben werden.

Für die im Bau befindlichen und für die in Aussicht genomme Aus-
führung weiterer Linien wurden im Jahre 1881 noch Anleihen im Betrage
zu 8 126 500 £ genehmigt.

Es hat in 1881 betragen die

Brutto-Einnahme	1 444 226 £
Betriebsausgabe	738 334 „
Rein-Einnahme	705 892 „

Das Anlagekapital (13 301 597 £) hat sich also zu 5,31 pCt. verzinzt.
Die zur Beschaffung des Bankapitals gemachte Anleihe wurde durch-
schnittlich mit 4,52 pCt. verzinzt.

An Rollmaterial war am 31. Dezember 1881 vorhanden:

233 Lokomotiven, Zunahme gegen 1880:	18
532 Personenwagen, „ „ „	42
4 849 Güterwagen, „ „ „	406.

Die für den Bezug von Eisenbahnmaterial aus dem Auslande veraus-
gabte Summe betrug in 1881 409 710 £, gegen 358 657 £ in 1880.

Befördert wurden in 1881:

Personen	6 907 312, davon
in 1. Klasse	2 024 365,
in 2. „	4 882 947,
Lebendes Vieh	1 029 611 Stück (37 404 Tons),
Wolle	224 387 Ballen (40 468 Tons),
Mineralien	1 330 336 Tons,
Sonstige Güter	625 642 Tons.

„Indem ich diese Uebersicht über den Betrieb der Eisenbahnen der
Kolonie Neu-Südwaies hiermit abschliesse“, bemerkte der Kommissar am
Ende seines Berichtes, „fühle ich mich veranlasst, die Regierung zu be-
glückwünschen zu dem wachsenden Gedeihen dieses so grossen und
wichtigen Zweiges der Staatsverwaltung.“

Unter den Beilagen des Berichtes findet sich u. A. eine Uebersicht
der im Jahre 1881 seitens der Eisenbahnen gewährten Freibillets. Die
Gesamtzahl derselben beträgt 4 992, darunter befinden sich 1 931 für
Arbeiter, welche Anstellung suchen, 644 für Einwanderer, der grösste
Theil der übrigen ist für einen Theil der Beamten der Bahn, bei
Gelegenheit öffentlicher Festlichkeiten, für Presszwecke (226) u. dgl.
verausgabt.

Die wichtigsten Zahlen über die — ausserordentlich günstige — Ent-
wicklung dieser Staatsbahnen von 1855—1881 sind nach Anl. 52 des
Berichtes nachstehend (S. 378) abgedruckt.

Die Eisenbahnen in Neu-Südwaltes von 1856—1881.
(Anhang No. 52 zum Berichte des Eisenbahnkommissars für 1881.)

Jahr	Länge der Bahnen am 31. Dec.	Zahl der beför- derten Personen	Zahl der beför- derten Güter (in Tonnen)	Einnahmen aus dem Per- sonen-Verkehr	Einnahmen aus dem Ver- kehr	Gesamt- Einnahmen	Betriebs- Ausgaben	Einnahmen auf der zugmelle	Abgaben auf die zugmelle	Verhältnis der Aus- gaben zu den Einnahmen	Rein- Einnahme	Anlagekapital der Betrie- den	Ver- zinsung des Anlage- kapitalis
	encl. Meilen			£	£	£	£	d.	d.	%	£	£	%
1855	14	98 846	140	9 093	156	9 249	5 950	157,34	101,37	64,43	3 290	515 347	0,639
1856	23	350 724	2 469	29 526	2 157	32 283	21 788	113,32	76,48	67,49	10 495	683 217	1,536
1857	40	329 019	20 847	34 970	8 417	43 387	31 338	96,38	69,75	72,23	12 025	1 023 838	1,176
1858	55	422 492	33 385	45 858	16 451	62 309	43 928	105,69	74,81	70,50	18 381	1 231 867	1,432
1859	55	422 877	43 020	46 502	15 258	61 760	47 598	100,41	77,38	77,07	14 162	1 273 416	1,107
1860	70	551 044	55 394	45 428	16 841	62 269	50 427	83,37	67,32	80,38	11 841	1 422 672	0,832
1861	73	525 591	101 130	49 637	25 367	75 004	61 187	83,17	68,34	81,38	13 817	1 536 032	0,899
1862	97	642 431	205 139	62 096	41 775	103 871	68 725	90,19	60,07	66,16	35 146	1 907 807	1,442
1863	124	627 164	218 535	71 297	52 644	123 941	96 867	94,38	73,76	78,16	27 073	2 466 950	1,007
1864	143	693 174	379 661	81 487	66 167	147 653	103 715	82,30	59,32	70,24	43 938	2 631 790	1,069
1865	143	751 587	416 707	92 984	73 048	166 032	108 926	82,42	54,07	63,90	57 106	2 746 373	2,236
1866	143	668 330	500 937	85 636	82 899	168 535	106 230	82,02	46,87	62,64	62 305	2 786 034	2,073
1867	204	616 375	517 022	87 564	101 508	189 072	117 324	82,02	51,90	63,64	71 748	3 282 330	2,183
1868	247	714 563	596 514	99 408	124 951	224 359	144 201	70,06	45,05	64,39	80 138	4 060 390	1,973
1869	318	759 635	714 113	109 427	135 448	264 972	176 362	71,47	47,37	66,57	88 613	4 681 329	1,892
1870	339	776 707	766 523	117 854	139 388	307 142	206 003	81,81	54,36	67,08	101 139	5 566 092	1,817
1871	358	756 062	741 886	129 496	225 526	325 322	197 918	91,37	50,79	55,46	158 257	5 887 258	2,088
1872	398	753 910	825 360	164 862	260 127	424 989	297 918	96,43	48,45	48,92	217 071	6 338 918	3,397
1873	403	873 602	923 788	178 216	306 020	484 236	328 035	104,71	51,47	49,16	246 920	6 739 978	3,633
1874	403	1 028 501	1 070 938	188 595	347 648	536 576	227 708	103,09	49,31	48,08	278 872	6 844 546	4,074
1875	473	1 288 225	1 171 354	205 941	408 707	614 648	296 174	100,20	48,38	43,16	318 474	7 245 379	4,336
1876	509	1 727 730	1 244 131	233 870	453 355	633 225	339 406	98,50	48,32	48,86	353 819	7 990 601	4,438
1877	598	2 957 144	1 925 886	271 588	544 332	815 920	418 988	92,06	47,52	51,33	396 935	8 883 177	4,468
1878	688 1/2	3 705 733	1 430 041	306 308	596 681	902 989	536 988	81,62	48,54	53,47	366 001	9 784 645	3,741
1879	738 1/2	4 317 864	1 720 815	319 950	632 416	952 366	604 721	77,93	49,49	62,49	347 645	10 406 485	3,811
1880	849 1/2	5 440 138	2 033 850	330 149	770 868	1 161 017	647 719	86,22	47,99	55,79	513 298	11 778 819	4,338
1881	992 1/2	6 907 312	2 033 850	488 675	955 551	1 444 226	738 334	88,33	45,16	51,12	705 892	13 301 537	5,307

Notizen.

II. Kolonie Queensland.

Die Länge der am 31. Dezember 1881 im Betrieb	
befindlichen Bahnen betrug	800 engl. Meilen
Im Bau begriffen waren	200 " "
Vom Parlamente genehmigt ist ferner der Bau von	
weiteren	383 " "
Vorarbeiten sind in Ausführung begriffen für	754 " "
Das Anlagekapital der im Betrieb befindlichen Bahnen be-	
trug am 31. Dezember 1881	5 845 714 £
Einschliesslich der im Bau begriffenen Bahnen beziffert sich	
das bis Ende 1881 verwendete Kapital auf	6 305 045 "
Eisenbahn-Anleihen sind genehmigt zum Betrage von	8 142 487 "
Es bleiben also noch zur Verfügung der Regierung	1 837 442 "
Es betrug in 1881:	
die Einnahme aus dem Personenverkehr	113 490 "
" " " " Güterverkehr	235 100 "
	<u>Zusammen 348 590 £</u>
die Betriebsausgaben	195 279 "
also die Reineinnahme	153 311 "
Befördert wurden in 1881	247 284 Reisende,
	161 008 Tons Güter.
Zugmeilen wurden zurückgelegt	904 159.
Die Einnahme für die Zugmeile betrug	7 Sh. 8 1/2 d.
" Ausgabe " " " "	4 Sh. 3 3/4 d.

Die Anzahl der von diesen Bahnen ausgegebenen Freifahrtscheine belief sich auf 12 572, wovon allerdings beinahe die Hälfte auf die Beamten der Bahn, ein sehr beträchtlicher Theil auf andere öffentliche Zwecke, 1155 auf Einwanderer entfallen.

Die Versuche der Kolonialregierung, für das System der Konstruktion von Bahnen durch Privatgesellschaften gegen Ueberlassung von Staatsländereien eine parlamentarische Majorität zu gewinnen, sind bis jetzt nicht von Erfolg gewesen. Dagegen sind Aussichten vorhanden für das Zustandekommen eines Vertrages mit einer Gesellschaft für den Bau einer transkontinentalen Eisenbahn von Brisbane nach dem Golf von Carpentaria (vgl. Archiv 1882, S. 405).

Statistisches von den deutschen Eisenbahnen. Aus den amtlichen Veröffentlichungen des Reichs-Eisenbahn-Amtes für die Monate März, April und Mai 1883 entnehmen wir Folgendes über die Betriebsergebnisse, Zugverspätungen und Betriebsunfälle auf den deutschen (ausschliesslich der bayerischen) Eisenbahnen:

a. Betriebsergebnisse.

	Länge Kilometer	Einnahme im Monat in <i>M</i>		Einnahme in <i>M</i> vom 1. Januar bis Ende des Monats
		im Ganzen	für das km	
I. April 1883.				
A. Hauptbahnen.				
1. Staatsbahnen etc.	22 008, ⁸⁰	55 004 995	2 499	220 939 392
gegen 1882	+ 308, ¹⁸	+ 1 377 127	+ 28	+ 8 690 412
2. Privatbahnen in Staats- verwaltung	2 335, ⁸²	5 756 691	2 464	23 826 565
gegen 1882	+ 17, ⁸²	+ 275 385	+ 99	+ 1 516 153
3. Privatbahnen in eigener Verwaltung	5 009, ²⁶	8 399 054	1 677	33 421 862
gegen 1882	+ 69, ⁶²	+ 35 970	— 16	+ 768 926
Sa. A.	29 353,⁸⁸	69 160 740	2 356	278 187 819
gegen 1882	+ 395,⁶²	+ 1 688 482	+ 26	+ 10 975 491
B. Bahnen untergeord- neter Bedeutung . . .				
	648, ⁷³	413 389	637	1 660 417
gegen 1882	+ 242, ⁵⁹	+ 118 338	— 89	+ 487 516
II. Mai 1883.				
A. Hauptbahnen.				
1. Staatsbahnen etc.	22 177, ⁸⁷	57 928 760	2 612	279 608 627
gegen 1882	+ 269, ⁴⁸	+ 1 808 264	+ 50	+ 10 781 596
2. Privatbahnen in Staats- verwaltung	2 166, ²⁵	5 740 224	2 650	29 798 835
gegen 1882	+ 17, ¹²	— 49 973	— 44	+ 2 016 017
3. Privatbahnen in eigener Verwaltung	5 009, ²¹	8 735 325	1 744	42 176 771
gegen 1882	+ 26, ⁰⁴	+ 52 567	— 2	+ 841 076
Sa. A.	29 353,³³	72 404 309	2 467	351 584 233
gegen 1882	312,⁶⁴	+ 1 810 858	+ 35	+ 13 638 689
B. Bahnen untergeord- neter Bedeutung . . .				
	648, ⁷³	442 016	681	2 107 044
gegen 1882	+ 242, ⁵⁹	+ 129 294	— 89	+ 621 422

b. Zugverspätungen.

	Betriebslänge Kilometer	Beförderte Züge			
		fahrplanmässige Personen- u. gemischte Züge	Güter- Züge	ausserfahrplanmässige Personen- u. gemischte Züge	Güter- Züge
März 1883	29 996 ₀₃ .	167 512.	92 964.	1 378.	27 769.
April 1883	30 027 ₀₃ .	162 698.	91 463.	1 401.	31 772.
Verspätungen der fahrplanmässigen Personenzüge im					
			März 1883	April 1883	
Im Ganzen			1 528	729	Züge
Davon durch Abwarten verspäteter Anschlüsse			610	267	"
Also durch eigenes Verschulden			918	462	Züge
			oder 0,55 pCt.	0,28 pCt.	

c. Betriebsunfälle.

Zahl der Unfälle		Zahl der getödteten und verletzten Personen.	
Fahrende Züge	Beim Rangiren		
a. März 1883.			
Entgleisungen 9	24	Reisende	getödtet 2 verletzt 5
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	19 86
stösse . . . 1	28	Post-, Steuer- etc. Beamte	— 3
Sa. 10	Sa. 52	Fremde	14 16
Sonstige . . 131		Selbstmörder	6 —
		Sa. 41	110
			151
b. April 1883.			
Entgleisungen 3	23	Reisende	2 6
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	19 72
stösse . . . 2	20	Post-, Steuer- etc. Beamte	— 1
Sa. 5	Sa. 43	Fremde	10 17
Sonstige . . 121		Selbstmörder	7 —
		Sa. 38	96
			134

Ueber die Betriebs-Einnahmen der französischen Hauptbahnen in
vom 12. Mai 1883 die

Bezeichnung der Bahnen.	Betriebslänge			
	am 31. Dezember des Jahres		im Durchschnitt während des Jahres	
	1881	1882	1881	1882
	Kilometer			
Ancien réseau.				
Nord	1 353	1 358	1 345	1 355
Est	744	744	753	744
Ouest	900	900	900	900
Paris à Orléans	2 017	2 017	2 017	2 017
Paris-Lyon-Méditerranée	4 533	4 765	4 504	4 628
Midi	796	820	796	801
Ceinture de Paris (rive droite)	20	20	20	20
Grande ceinture de Paris	34	96	34	78
Sa.	10 385	10 700	10 357	10 523
Nouveau réseau.				
Nord	675	712	670	678
Est	2 055	2 208	2 032	2 066
Ouest	2 223	2 247	2 179	2 233
Paris à Orléans	2 342	2 342	2 342	2 342
Paris-Lyon-Méditerranée	1 576	1 576	1 549	1 576
Midi	1 518	1 518	1 518	1 518
Sa.	10 389	10 603	10 290	10 413
Réseau spécial.				
Paris-Lyon-Médit. (Rhône-M. Cenis)	144	144	132	132
Lignes appartenant à l'État	3 615	4 028	2 930	3 778
Compagnies diverses	778	898	729	810
Gesamtsumme	25 272	26 334	24 399	25 617

den Jahren 1881 und 1882 entnehmen wir dem Journal officiel No. 129 nachstehende Uebersicht:

Einnahme im Jahre		Differenz von 1881 gegen 1882	Für das Kilometer			
			Einnahme		Differenz von 1881 gegen 1882	
1881	1882		1881	1882	im Ganzen	in Prozent
F r a n c s						
134 851 929	138 456 734	+ 3 604 805	100 262	102 182	+ 1 920	+ 1,91
55 047 389	55 913 725	+ 866 336	73 104	75 153	+ 2 049	+ 2,80
84 856 851	86 380 034	+ 1 523 183	94 235	95 978	+ 1 693	+ 1,80
121 147 492	123 173 240	+ 2 025 748	60 113	61 068	+ 955	+ 1,59
317 396 331	313 266 062	- 4 130 269	70 470	67 676	- 2 794	- 3,96
67 939 751	69 890 147	+ 1 950 396	85 351	87 254	+ 1 903	+ 2,23
6 761 528	6 596 926	- 164 602	338 076	329 846	- 8 230	- 2,43
1 302 189	2 063 019	+ 760 830	38 300	26 449	- 11 851	- 30,94
789 303 460	795 739 887	+ 6 436 427	76 210	75 619	- 591	- 0,78
17 798 259	18 319 048	+ 520 789	26 565	27 019	+ 454	+ 1,71
70 161 719	71 720 772	+ 1 559 053	34 528	34 715	+ 187	+ 0,54
43 417 902	46 270 568	+ 2 852 666	19 926	20 721	+ 795	+ 3,99
51 577 482	52 325 508	+ 748 026	22 023	22 342	+ 319	+ 1,45
23 697 386	24 499 692	+ 802 306	15 299	15 545	+ 246	+ 1,61
29 204 738	30 269 142	+ 1 064 404	19 239	19 940	+ 701	+ 3,64
235 857 486	243 404 730	+ 7 547 244	22 921	23 375	+ 454	+ 1,98
6 599 066	6 471 278	- 127 788	49 993	49 025	- 968	- 1,94
25 652 464	31 581 029	+ 5 928 565	8 755	8 359	- 396	- 4,52
13 833 298	15 040 233	+ 1 206 935	18 976	18 568	- 408	- 2,15
1 071 245 774	1 092 237 157	+ 20 991 383	43 905	42 637	- 1 268	- 2,89

Betriebsergebnisse der russischen Eisenbahnen in den Jahren 1882 und 1881. Nach den vom russischen Ministerium der Wegekommunikationen veröffentlichten monatlichen Nachweisungen.*)

	Staats- Bahnen		Privat- Bahnen		Zusammen	
	1882	1881	1882	1881	1882	1881
Betriebslänge**) am 31. Dezember. . . km***)	1 021	947	21 874	21 740	22 895	22 687
Zahl der beförderten Reisenden						
a) Zivilpersonen . .	1 066 149	977 889	32 454 648	30 110 370	33 520 797	31 088 259
b) Militärpersonen . .	80 287	83 048	2 183 322	2 213 355	2 263 609	2 296 403
Beförderte Güter						
a) Eilgut. . . . t	3 766	4 833	96 714	90 054	100 480	94 887
b) gewönl. Frachtgut t	1 061 318	962 768	37 038 800	33 807 855	38 100 118	34 770 623
Betriebseinnahmen:						
im Ganzen . . . Rbl.	5 305 584	5 099 603	202 430 359	185 924 646	207 735 943	191 024 249
für das km Bahnlänge „	—	—	—	—	9 073	8 420
Einnahmen, welche mit dem Beförderungsdienste nicht zusammenhängen. „	22 567	12 580	3 648 234	5 556 088	3 670 801	5 568 668

Von ausländischen Bahnen und auf dem Seewege wurde den russischen Bahnen in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1882 und 1881 an Frachtgut im direkten Verkehr zugeführt:

	1882	1881
	T o n n e n	
über Reval	65 356	76 921
„ Riga	29 599	34 169
„ Libau	38 853	47 731
„ Wirballen	21 916	44 898
„ Grajewo	25 422	13 956
„ Mlawo	99 279	83 898
„ Alexandrowo	99 525	98 771
„ Sosnowize: Rechte-Oder-Ufer-Bahn . .	38 280	75 102
„ Oberschlesische Eisenbahn . .	302 244	313 300
„ Graniza	36 069	46 585
„ Radziwilow	18 640	10 483
„ Woloschisk	22 899	15 119
„ Ungheni	21 196	25 536
Zusammen	819 278	886 469

*) Vergl. Archiv 1883 S. 167.

**) In dieser Nachweisung sind die 1181 km langen finnländischen Bahnen sowie 377 km Militärbahnen nicht enthalten. Vergl. über die finnländischen Bahnen Archiv 1883 S. 266.

***) Bei der Umrechnung ist 1 Werst = 1,067 km und 1 Pud = 16,36 kg gerechnet.

Eisenbahn-Unfälle in Grossbritannien und Irland während des Jahres 1881. Nach dem von den Inspektionsbeamten der Eisenbahnabtheilung an das Handelsamt erstatteten Generalbericht.*)

Es betrug die Gesamtzahl der beim Betriebe der Eisenbahn

	Reisende	Bahnbeamte	sonstige Personen (einschl. Selbstmörder)
getödteten Personen 1096, nämlich	108	521	467
verletzten „ 4564, „	1854	2445	265

Von den verunglückten Reisenden wurden bei Zugunfällen (*accidents to trains*)

getödtet: 23
verletzt: 987.

Ausserdem wurden noch auf dem den Eisenbahngesellschaften gehörigen Terrain aus Veranlassungen, bei welchen die Bewegung von Fahrzeugen nicht in Betracht kam und welche daher nicht eigentlich als „Eisenbahn-Unfälle“ bezeichnet werden können,

	Reisende	Bedienstete	sonstige Personen
getödtet: 53 Personen und zwar	3	41	9
verletzt: 4105 „ „ „	252	3734	119

	1881	1880
Die Gesamtzahl der beförderten Reisenden (ausschl. der Reisen der Abonnenten) betrug	622 160 000	603 884 000
mithinkommt 1 Tödtung auf beförderte Reisende	5 760 740	4 252 704
1 Verletzung „ „ „	335 577	374 166
Das Verhältniss der unverschuldet getödteten Reisenden zur Gesamtzahl der beförderten Reisenden war	1:27 050 435	1:20 927 034
desgleichen der verletzten	1: 630 354	1: 667 300

Werden die Abonnementsreisen mit in Rechnung gezogen, so kommt ein getödteter Reisender auf etwa 32 Millionen beförderte.

Ueber die Art der in den letzten 10 Jahren durch die Beamten der Eisenbahn-Abtheilung des Handelsamtes untersuchten Unfälle giebt die nachstehende Uebersicht Auskunft:

*) *General Report to the Board of Trade upon the accidents which have occurred on the railways of the United Kingdom during the year 1881.* London 1882. Vgl. auch Archiv 1882 S. 42.

Art des Unfalls	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	In 1881 wurden dabei			
											Reisende		Bahnbeamte	
											getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
Zusammenfahren oder Entgleisen von Maschinen und Fahrzeugen in Folge von Hindernissen oder Bahnmängeln	21	24	18	14	23	21	12	8	22	24	2	60	—	7
Kessel - Explosionen, Brüche von Axen, Rädern, Radreifen oder andere Defekte der Betriebsmittel	17	23	13	13	12	11	19	9	9	6	—	23	5	1
Zu schnelles Einfahren der Züge in Stationen	7	5	—	2	3	5	2	8	7	5	—	36	—	1
Zusammenstöße zwischen auf demselben Geleise sich folgenden Maschinen und Zügen ausschl. auf Anschlüssen, Stationen oder Nebengeleisen	22	18	9	10	3	5	3	8	8	9	4	215	4	11
Zusammenstöße auf Anschlussgeleisen	32	20	22	14	19	15	9	10	14	13	—	71	—	21
Zusammenstöße zwischen festen Signalen in Stationen oder Nebengeleisen	91	98	75	67	49	44	38	43	49	36	8	390	1	42
Zusammenstöße sich entgegen fahrender Maschinen oder Züge	5	3	6	7	2	3	3	1	—	3	5	28	2	12
Zusammenstöße auf Bahn-Niveau-Kreuzungen	—	3	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Falsches Einfahren von Maschinen oder Zügen in Nebengeleise oder sonst durch Spitzweichen	34	36	17	25	32	27	11	9	8	9	4	20	3	7
Auf geneigten Ebenen	9	11	7	8	5	13	11	3	1	6	—	35	—	4
Verschiedene sonstige Arten von Unfällen	8	6	—	3	1	11	10	11	9	7	5	1	—	—
Zusammen	246	247	168	164	150	155	118	110	127	118	28	879	15	106

Als Ursachen der vorangeführten Unfälle sind durch die Untersuchung ermittelt oder als wahrscheinlich erkannt worden:

	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
Bruch oder Unlösbarkeit der Kupplungen	4	4	5	5	3	8	9	2	3	5
Mangelhafter Zustand der Betriebsmittel	11	15	5	11	8	7	6	7	4	3
Mangelhafter Zustand der Bahn oder Bauwerke	16	24	13	20	19	21	12	8	18	20
Konstruktionsmängel der Betriebsmittel	11	12	8	6	6	10	8	2	3	—
Konstruktionsmängel der Bahn oder Bauwerke	4	6	4	4	11	13	9	9	5	6
Unzureichende oder mangelhafte Anpassung an die Verkehrserfordernisse	13	37	18	23	23	16	6	5	1	1
Unzureichende Anlage, zu lange Dienststunden, oder Unerfahrenheit der Beamten	7	17	1	12	8	7	2	1	1	—
Unzureichende oder unangemessene Bremskraft.	8	12	6	10	21	27	28	23	47	28
Mangelhafte Einrichtung der Signale oder Weichen, fehlende oder mangelhafte Verriegelung, Fehlen der Sicherheitsvorrichtungen an Weichen	71	78	49	53	48	41	21	21	20	21
Unzureichende oder unzweckmässige Reglements	11	33	24	37	29	53	11	9	4	1
Mangelhaftes System zur Sicherung der Zugintervalle oder Fehlen der telegraphischen Verbindung oder des Blocksystems	42	59	36	43	25	23	18	14	9	11
Nachlässigkeit, Sorglosigkeit oder Versehen von Beamten	180	182	126	126	101	101	81	80	96	77
Uebermässige Geschwindigkeit, mit Rücksicht auf Maschine, Bahn oder andere Umstände	16	12	9	13	18	23	12	14	20	12
Nebeliges oder stürmisches Wetter oder Schneestürme	14	22	28	9	5	9	8	14	11	14

In Bezug auf die Ausdehnung des Blocksystems findet sich in dem Berichte die Mittheilung, dass Ende 1881 von den im Vereinigten Königreich im Betriebe befindlichen 17 124 (engl.) Meilen Eisenbahnen 12 098 Meilen nach dem Blocksystem betrieben wurden.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Strassenrecht.

Endurtheil des Ober-Verwaltungsgerichts (I. Senat) vom 28. Februar 1883 in Sachen der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft wider den Amtsvorsteher des Amtsbezirks Kyhna und die Landgemeinde Gross Kyhna.

Vertheilung der Unterhaltungslast bei den aus Rücksichten des Eisenbahnbaues veränderten oder verlegten öffentlichen Wegen.

G r ü n d e :

Die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn durchschneidet im Bezirke der Landgemeinde Gross-Kyhna den von diesem Orte nach Quering bzw. Gross-Lissa führenden Kommunikationsweg an der Stelle, an welcher sich derselbe nach den letzteren beiden Orten hin theilt. Beim Bau der Bahn ist der Weg dem landespolizeilich genehmigten Bauplane entsprechend im Niveau der Eisenbahn über diese weggeführt worden, wobei, da der Bahnkörper gegen das umliegende Terrain erhöht ist, die drei angrenzenden Wegestrecken durch Aufschütten von Rampen an das Bahnplanum haben herangeführt werden müssen.

Durch Verfügung vom 7. Juni v. J. hat der zuständige Amtsvorsteher der gedachten Eisenbahngesellschaft angegeben, jenen Weg, soweit auf demselben Rampenschüttungen stattgefunden haben (auf der Seite nach Kyhna etwa 62 laufende Meter, auf der nach Quering ebensoweit und auf der nach Gross-Lissa etwa 54 laufende Meter weit) durch Zufüllen der Löcher und demnächstige 15 Zentimeter starke Kiesschüttung zu bessern. — Die Gesellschaft hat sich der Wegebesserung nur innerhalb der am Bahnplanum befindlichen Barrieren (nach der Anzeige des Gemeindevorstehers vom Schienenstrange nach Gross-Kyhna 12 Meter, nach Lissa und nach Quering je 14 Meter weit) unterzogen, im Uebrigen aber, da sie nicht sich, sondern die Gemeinde Gross-Kyhna nach öffentlichem Recht für wegebaupflichtig erachtet, gegen jene Verfügung Einspruch und auf den diesen abweisenden Bescheid des Amtsvorstehers vom 10. Juni v. J. Klage im gegenwärtigen Streitverfahren mit dem Antrage erhoben,

die gedachten Verfügungen des Amtsvorstehers aufzuheben, den fraglichen Weg, soweit nicht das durch die Barrieren begrenzte Bahnplanum in Frage komme, für einen öffentlichen Kommunikationsweg zu erklären und die Verpflichtung zu der ihr angesonnenen Unterhaltung desselben der Gemeinde Gross-Kyhna aufzuerlegen.

Dem Antrage der Beklagten entsprechend erkannte der Kreisausschuss des Kreises Delitzsch am 12. Juli v. J. auf Abweisung der Klage, da die vor dem Jahre 1874 stattgefundene Wegeüberführung sich als eine Anlage im Sinne des § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 darstelle, woraus ohne Weiteres nach eben diesem Gesetze die Verbindlichkeit der Klägerin zur Unterhaltung derselben folge.

Auf die gegen diese Entscheidung von der Klägerin eingelegte Berufung hat dagegen das Königliche Bezirks-Verwaltungsgericht zu Merseburg am 24. Oktober v. J. abändernd dahin erkannt,

dass die Verfügungen des beklagten Amtsvorstehers vom 7. und 15. Juni 1882 der Klägerin gegenüber ausser Kraft gesetzt werden und die mitbeklagte Gemeinde Gross-Kyhna zur Ausführung der von dem Amtsvorsteher geforderten Wegebesserung innerhalb eines von dem Amtsvorsteher neu zu bestimmenden Zeitraums verpflichtet werde.

Auch der Berufungsrichter geht davon aus, dass sich die Herstellung der Rampen zur Ueberführung des Weges allerdings als eine Anlage im Sinne des § 14 des Eisenbahngesetzes charakterisire. Zu ihrer Unterhaltung, soweit die mit der Erhöhung der Wegestrecken in Verbindung stehende Wegeänderung, namentlich also die Höhe und das gleichmässige Gefälle des Wegeplanums, die Wasserdurchlässe und die angeblich vorhandene Futtermauer in Frage ständen, sei die Klägerin nach § 14 a. a. O. verpflichtet, nicht aber, soweit die nach wie vor bestehende Wegeeinrichtung in Betracht komme. Um eine Unterhaltung der Rampen des Wegeüberganges handle es sich hier aber nicht, vielmehr um die der oberen Fahrbahn. Dafür, dass von der Unterhaltung dieser die vor dem Eisenbahnbau zum Bau der Wegestrecke unzweifelhaft verpflichtet gewesene Gemeinde Gross-Kyhna entbunden sei, biete der § 14 a. a. O. keine Handhabe. Dass durch die Erhöhung der Wegestrecken die Fahrbahnunterhaltung eine schwierigere geworden, sei von der Gemeinde nicht behauptet und ohne Weiteres nicht anzunehmen, da die Steigungsverhältnisse auf den Rampen nur sehr mässige seien.

Gegen diese Entscheidung haben die Beklagten rechtzeitig die Revision eingelegt. — Dieselben werfen dem Vorderrichter Verletzung des § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 durch Nichtanwendung vor, indem sie die Annahme bestreiten, dass durch die erfolgte Höherlegung der

Wegefahrbahn eine Veränderung der bestehenden Wegeeinrichtung nicht verursacht sei. Vielmehr bringe die bis auf etwa 3 Meter ansteigende Erhöhung der Oberfläche eines nur 8—11 Meter breiten Weges schon an sich eine Aenderung des früheren Zustandes insofern mit sich, als, wie ein namhaft gemachter Sachverständiger begutachten werde, eine derartig erhöhte Wegefahrbahn dem Drucke der von ihr zu tragenden Lasten weit geringeren Widerstand entgegen zu setzen vermöge, wie die mit den angrenzenden Grundstücken in einer Ebene liegende, und daher in kürzeren Zwischenräumen wiederkehrender Reparaturen bedürfe. Ferner sei vorliegenden Falls aber auch seitens der Eisenbahngesellschaft nicht einmal Vorkehrung getroffen, die Einrichtung, welche vor der Erhöhung bestanden habe, in gleicher Weise wieder herzustellen. Auf dem früheren Wege habe sich eine ungefähr 6 Zoll starke Decke von Steinschlag befunden, während die Gesellschaft bei Anlegung der Rampen lediglich Erde verwandt und Sand darauf gebracht habe, ohne für die Auflegung einer richtigen Steindecke Sorge zu tragen. Beim Mangel dieser Decke bildeten sich aber viel leichter Senkungen und Löcher, welche eine Besserung nöthig machten. Hätte die Eisenbahngesellschaft die Oberfläche mit Steinschlag gedeckt, so würden die jetzt nöthigen Ausbesserungen nicht erforderlich sein. Danach enthalte die von der klagenden Gesellschaft vorgenommene Wegeveränderung eine Aenderung der früher vorhanden gewesenen Wegeeinrichtung, welche die jetzt nothwendige Herstellung und Befestigung des Wegeoberbaues zur Folge gehabt habe. Dieselbe falle also nach der von dem Bezirks-Verwaltungsgerichte selbst adoptirten Auslegung des § 14 des Eisenbahngesetzes der Gesellschaft zur Last.

Die Klägerin hat diese sämtlichen thatsächlichen Angaben bestritten. Sie behauptet, dass Fahrbahnen, welche, wie die hier in Rede stehende, in wenig geneigter Ebene lägen und auf einem wohl befestigten Untergrunde ruhten, gegen Abnutzung ebenso widerstandsfähig seien, wie die in gerader Ebene liegenden, ferner, dass der Weg vor dem Bahnbau keineswegs mit Steinschlag regelmässig befestigt gewesen, dagegen aber das Planum der Rampen mit 6 Zoll starker Packlage versehen, die Zwischenräume mit Steinschotter ausgefüllt und das Ganze demnächst abgekiest sei.

Es war, wie geschehen, zu erkennen.

Die Revision erscheint gerechtfertigt, wenn auch aus anderen, als den von den Beklagten geltend gemachten Gründen. Der Berufungsrichter macht seine Entscheidung lediglich von der Frage abhängig, dass es sich bei der hier fraglichen Wegeüberführung um eine Anlage im Sinne des § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 handle; dies wird, indem bei Veränderungen an Wegen für die Unterhaltungspflicht aus § 14

zwischen der Veränderung und der nach wie vor bestehenden Wegeeinrichtung unterschieden wird, für den durch Anschüttung von Rampen hergestellten Unterbau bejaht, für die obere Wegefahrbahn, die hier gebessert werden soll, verneint. Diese ganze Begründung ist insofern eine rechtsirrhümliche, als für die Beurtheilung der Verpflichtung zur Unterhaltung der in Rede stehenden Wegeüberführung der § 14 a. a. O. überhaupt nicht in Betracht kommt. — Diese Gesetzesvorschrift handelt nicht wie der spätere § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 von Anlagen im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile, sondern ausschliesslich von solchen, welche die Regierung an Wegen u. s. w. nöthig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden. Eine solche Anlage steht hier nicht in Frage, sondern ein öffentlicher Weg, der zwar auch für die benachbarten Grundbesitzer nutzbar ist, unzweifelhaft aber weit hierüber hinausgehenden Zwecken, nämlich dem öffentlichen Verkehrsinteresse zu dienen hat. — Kann daher schon seinem Wortlaute nach der § 14 des Eisenbahngesetzes auf eine solche Anlage der Regel nach keine Anwendung finden, so erhellt weiter auch aus dessen Entstehungsgeschichte, welche in einem im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1883 Seite 171 ff., veröffentlichten Endurtheil des unterzeichneten Gerichtshofes vom 18. November v. J. mitgeteilt ist, dass der Gesetzgeber keineswegs beabsichtigt hat, den § 14 a. a. O. auf Anlagen im öffentlichen Interesse zu beziehen, vielmehr davon ausgegangen ist, dass Aenderungen an öffentlichen Wegen, wie eine solche hier in Frage steht, im Wege der landespolizeilichen Feststellung der Bahnlinie gemäss § 4 desselben Gesetzes angeordnet bzw. genehmigt werden würden.

Die angefochtene Entscheidung, welche lediglich auf einer Abmessung der Unterhaltungspflicht der Klägerin nach Maassgabe des § 14 des Eisenbahngesetzes beruht, ist hiernach rechtsirrhümlich begründet und unterliegt der Aufhebung.

Für die freie Beurtheilung der Sache ergiebt sich weiter aus Vorstehendem, dass die Frage, welche allein Gegenstand der Ausführungen in der Revisionsbeschwerde ist, nicht entscheidend ist, ob nämlich im Sinne jenes § 14, falls er überhaupt hier in Betracht käme, so, wie es der Berufungsrichter will, zwischen Veränderung und nach wie vor bestehender Wegeeinrichtung unterschieden, und die neu auf der Rampe hergestellte Fahrbahn, weil sie an Stelle des alten verschütteten Wegeplanums getreten ist, als nach wie vor bestehende Wegeeinrichtung angesehen werden könnte.

Maassgebend sind vielmehr die folgenden, gleichfalls bereits in jenem Endurtheil vom 18. November v. J. dargelegten Gesichtspunkte: der Eisen-

bahnbau kann nicht erfolgen, ohne dass durch denselben in weitem Umfange in den Bestand polizeilicher, dem öffentlichen Interesse dienender Anstalten, namentlich in den der öffentlichen Wege, eingegriffen wird. — Dazu bedarf es polizeilicher Genehmigung; diejenige Instanz, welcher die Obhut über die verschiedenen Einrichtungen für den öffentlichen Verkehr zusteht, soll über den Ausgleich der konkurrierenden Interessen der einzelnen Verkehrsanstalten befinden. In diesem Sinne soll nach § 4 des Eisenbahngesetzes (die durch das spätere Enteignungsgesetz etwa eingeführten Modifikationen des Verfahrens und der Zuständigkeit kommen hier nicht in Betracht) auch festgestellt werden, welche Veränderungen der Eisenbahnbau-Unternehmer aus Anlass des Bahnbaues an öffentlichen Wegen vorzunehmen hat. Es geschieht dies durch die Feststellung der Bauprojekte seitens des Ministers (jetzt des der öffentlichen Arbeiten), sowie auch demnächst, namentlich bei Gelegenheit der Prüfung und Abnahme des Baues, durch die Landespolizeibehörde als Organ des Ministers, der jederzeit um seine schliessliche Entscheidung angegangen werden kann. Demgemäss ist auch hier unstreitig die in Rede stehende Wegeüberführung landespolizeilich gutgeheissen worden. Bei diesen polizeilichen Anordnungen und Genehmigungen ist früherhin und so auch hier regelmässig nichts ausdrücklich, wie es jetzt nach §. 14 des Enteignungsgesetzes geschehen soll, über die Pflicht zur Unterhaltung der veränderten oder neu angelegten Wege u. s. w. bestimmt worden. Daraus folgt jedoch nicht, dass die landespolizeiliche bzw. ministerielle Anordnung oder Gutheissung solcher Wegeänderungen für die Frage der Unterhaltungslast bedeutungslos sei, dass nach wie vor die Polizeibehörde lediglich den nach örtlichem öffentlichen Recht im Allgemeinen Wegebaupflichtigen zur Unterhaltung der ohne sein Zuthun veränderten Anlage anhalten und demselben überlassen solle, wie er etwa zum Ersatz seines Schadens gelangen möge. Es ist nicht anzunehmen, dass die Landespolizeibehörde, indem sie einer Eisenbahngesellschaft die Aenderung öffentlicher Wege gestattet und den im Interesse des Bahnbetriebes geschaffenen Zustand polizeilich schützt, damit den Wegebaupflichtigen in eine ungünstigere Lage versetzen wolle, als jeden Privateigenthümer, gegen welchen das Recht zur Zwangsenteignung angewandt wird. Danach kann, wenn eine besondere Regelung der Unterhaltungslast bei der polizeilichen Anordnung oder Genehmigung der Aenderung öffentlicher Wege nicht stattgefunden hat, als Inhalt und Ausfluss eines solchen öffentlich rechtlichen, polizeilichen Aktes zwar nicht dies angesehen werden, dass die Eisenbahngesellschaft die Unterhaltung ohne Rücksicht auf das sich aus der Herstellung der Anlage zwischen ihr und dem ordentlichen Wegebaupflichtigen nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen ergebende Rechtsverhältniss und im Widerspruch mit demselben unter allen Umständen allein übernehmen solle, wohl aber dies, dass nach dem

Willen der Landespolizeibehörde die Unterhaltung der Anlage insoweit durch die Gesellschaft zu erfolgen hat, als erforderlich ist, um eine Kränkung des Rechts des ordentlichen Wegebaupflichtigen durch Vermehrung seiner Baulast auszuschliessen. In diesem Sinne entspricht die landespolizeiliche Genehmigung oder Anordnung dem Rechtsverhältniss der Beteiligten nach gemeinem Recht. Nur so kann sie daher auch, falls nicht ausdrücklich Abweichendes bestimmt ist, verstanden werden. Endlich hat die Wegepolizeibehörde, welcher die Ueberwachung der hergestellten Wegeanlage obliegt, dieses Rechtsverhältniss für ihre Anordnungen zu berücksichtigen. Denn es handelt sich nach Vorstehendem keineswegs nur um privatrechtliche Entschädigungsansprüche des Wegebaupflichtigen gegen die Eisenbahngesellschaft wegen Vermehrung der Wegebauast, sondern um die dieser Gesellschaft aus einem landespolizeilichen Akte und so aus einem Grunde des öffentlichen Rechtes erwachsende Verbindlichkeit.

Bei der Anwendung dieser Rechtsgrundsätze auf den vorliegenden Fall kann die Gemeinde sich als die der Regel nach in ihrem Bezirke Wegebaupflichtige von der streitigen Wegebesserung nur insoweit befreien, als von ihr nachgewiesen würde, dass dieselbe durch die von der Klägerin vollzogene Aenderung der Wegeanlage erschwert wäre. Es ist also nach der konkreten Sachlage allerdings von der Beurtheilung der Wegebauast. hinsichtlich des gesammten neu gestalteten Wegekörpers abzusehen und so, wie es der Berufungsrichter für die Handhabung des hier nicht maassgebenden § 14 a. a. O. will, zwischen dem Wegeunterbau, den Rampen und ihrer Konstruktion als Trägerin des Planums und diesem letzteren selbst zu unterscheiden. Daraus ergibt sich als die allein zu beantwortende Frage, ob und eventuell in welchem Maasse die Unterhaltung des Planums als eine Mehrbelastung der Gemeinde im Verhältniss zu dem früheren Zustande dargethan ist, eine Beschränkung des Streitgegenstandes, durch welche zugleich die Schwierigkeiten vermindert werden, welche der Handhabung der Rechtsverhältnisse zwischen den wegebaupflichtigen Verbänden und den Eisenbahngesellschaften in technischer Beziehung ohnehin entgegenstehen und welche die amtliche Thätigkeit der Ortspolizeibehörden leicht über deren Kräfte in Anspruch nehmen können.

In thatsächlicher Beziehung hat bereits der Berufungsrichter hervorgehoben, dass für die Unterhaltung der Fahrbahn aus der von der Klägerin bewirkten Aenderung der Wegeanlage eine Erschwerung nicht resultire. Dies ist nun zwar in der Revisionsbeschwerde bestritten, und behauptet worden, dass sich eine Mehrlast in der Unterhaltung aus der verminderten Widerstandsfähigkeit des in Form von Rampen erhöhten Wegekörpers ergebe. — Allein, ganz abgesehen davon, ob eventuell nicht in Betracht käme, dass die von der Gemeinde zu unterhaltenden Wegestücke um die

Theile, welche zwischen den Barrieren der Bahn von der Klägerin unterhalten werden, und zwar anscheinend nicht unerheblich gegen früher verkürzt sind; so ist auch jene Behauptung derartig unbestimmt und unvollständig, dass durch sie der der Gemeinde allein zustehende Einwand, namentlich hinsichtlich des Maassstabes für die Vertheilung der Wegebauast, gar nicht substantiirt wird und dieselbe daher im gegenwärtigen Verfahren auch nicht wohl weiter Berücksichtigung finden kann. Eben dies gilt aus anderem Grunde von dem weiteren thatsächlichen Inhalte der Revisionsbeschwerde. — Wenn nach demselben die ursprüngliche Anlage des Wegeplanums auf den Rampen, sei es absolut oder doch im Verhältniss zu dem früheren Zustande des Weges, eine mangelhafte gewesen ist, so mag sich daraus vielleicht ein zivilrechtlicher Entschädigungsanspruch der Gemeinde herleiten lassen. Hier dagegen sind jene Vorgänge rechtlich bedeutungslos. Denn es handelt sich nicht um die polizeiliche Abnahme der Rampen nach ihrer Vollendung, sondern um die Beseitigung von Mängeln der Fahrbahn auf denselben, welche nach länger als zehnjähriger Benutzung hervorgetreten sind. — Für die Abmessung der Verpflichtung zur laufenden Unterhaltung kommt aber in thatsächlicher Beziehung lediglich der jetzige Zustand des Weges, und, was das Theilnahmeverhältniss der Parteien anlangt, die Konstruktion und ursprüngliche Anlage der Rampen nur insoweit in Betracht, als sich daraus eine dauernde Erschwerung der Unterhaltungslast und so ein in jedem Baufalle branchbarer Vertheilungsmaassstab ergibt. Die Ortspolizeibehörde würde ihre Zuständigkeit überschreiten, falls sie die ursprüngliche Anordnung und thatsächliche Herstellung der jetzt zu unterhaltenden Wegeanlage, welche zu ihrer Zeit polizeilich zu genehmigen und zu überwachen waren, in anderer als der angedeuteten Beziehung für die von ihr zu treffende Entscheidung berücksichtigen wollte.

Nach alle Dem war die angefochtene Entscheidung aufrecht zu erhalten.

Endurtheil des Königlichen Oberverwaltungsgerichts (I. Senat) vom 21. März 1883 in Sachen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft wider die Polizeiverwaltung zu D.

Verwaltungs-Streitverfahren in Wegebauast gemäss Art. IV. des Gesetzes vom 19. März 1881.

G r ü n d e.

Der §. 8 des über die Feldflur der Stadt D. abgeschlossenen und von der Königlichen Generalkommission bestätigten Separationsprozesses lautet:

„Die Stadtfur D. wird von der Berlin-Leipziger Eisenbahn durchschnitten, welche der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft

gehört und von der Separation nicht berührt worden ist. Dasselbe gilt von zweien in der Sect. II der Karte von der Stadtflur D. verzeichneten, von der Delitzsch-Eilenburger bis zur Delitzsch-Dübener Strasse reichenden Wegen, von welchen der westliche allgemeiner Benutzung, der östliche ausser zu Zwecken der Eisenbahngesellschaft nur als Zubehör zu dem Planstück Nr. 533 dient. Beide Wege werden von der Eisenbahngesellschaft allein unterhalten.“

Unter Bezugnahme auf diese Rezessbestimmung hat die Ortspolizeiverwaltung der Stadt D. der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft durch Verfügung vom 21. April 1882 aufgegeben, den im §. 8 des Rezesses als westlichen und allgemeiner Benutzung dienenden Weg durch Aufschüttung von Steinknack in Höhe von 6 Zoll auszubessern und chausseemässig herzurichten. Nachdem diese Verfügung auch auf den Einspruch der von ihr Betroffenen durch Beschluss vom 23. Mai anrecht erhalten war, hat die gedachte Gesellschaft im gegenwärtigen Streitverfahren — und zwar allein gegen die Polizeiverwaltung — Klage mit dem Antrage erhoben,

die Verfügung der Beklagten vom 21. April und den Beschluss vom 23. Mai 1882 aufzuheben.

Dem Antrage der beklagten Behörde entsprechend hat der Kreis Ausschuss des Kreises D. durch Endurtheil vom 12. Juli v. J. auf Abweisung der Klage erkannt, und zwar aus materiellen, die angefochtene Anordnung überall billigenden Gründen.

Auf die Berufung der klagenden Gesellschaft ist dagegen von dem königlichen Bezirksverwaltungsgericht zu Merseburg am 24. Oktober v. J. lediglich dem Antrage der Klage gemäss entschieden worden. In den Gründen dieses Erkenntnisses wird zunächst anerkannt, dass es sich hier um einen öffentlichen Weg handle und daher die beklagte Behörde auf Grund des Art. IV. §. 1 der Novelle zur Kreisordnung vom 19. März 1881 formell befugt gewesen sei, zum Zweck der unstreitig nöthigen Besserung des Weges einzuschreiten. Materiell aber bestehe die der Klägerin angesonnene Verpflichtung nicht, da jene Bestimmung des Separationsrezesses die Unterhaltung des Weges durch die Eisenbahngesellschaft nur als etwas Thatsächliches erwähne und in Verbindung mit der Vollziehung des Rezesses durch einen Vertreter der Gesellschaft nur ein Anerkenntniss der damals angenommenen Verbindlichkeit in sich schliesse, das bei dem jetzigen Bestreiten der letzteren kein rechtliches Fundament derselben darstelle. Da nun ein solches auch nicht, wie die beklagte Behörde wolle, aus dem Eigenthum der Gesellschaft am Wegekörper, endlich auch nicht aus der Verlegung des Weges an seine jetzige Stelle folge,

selbst wenn diese gemäss § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 auf Anordnung der Landespolizeibehörde geschehen sei, und da für einen anderen Rechtsgrund jeder Anhalt fehlte, so müsse das Vorgehen der Beklagten gegen die Klägerin als der gesetzlichen Grundlage entbehrend beseitigt werden.

Gegen diese Entscheidung hat die beklagte Behörde rechtzeitig die Revision eingelegt und innerhalb der gewährten Nachfrist gerechtfertigt. Der Berufungsrichter, so wird ausgeführt, gehe davon aus, dass der zu bessernde Weg ein öffentlicher sei und dabei sich im Privateigenthum der Klägerin befinde. Gleichwohl solle Klägerin nicht zur Unterhaltung des Weges verpflichtet sein, da aus der Erwerbung des Grund und Bodens zur Anlage des Weges noch nicht die Unterhaltungspflicht folge. Damit seien die §§ 37, 100, Titel 8, Theil I, § 37, Nr. 1, Titel 7, Theil II, § 11, Titel 15, Theil II und § 49 der Einleitung des Allgemeinen Landrechts durch Nichtanwendung verletzt. Aus den bezeichneten Bestimmungen sei der Satz abzuleiten, dass der Eigenthümer eines Grundstückes zur Unterhaltung einer auf demselben befindlichen Anlage, deren Erhaltung aus Gründen des öffentlichen Wohles geboten erscheine, verpflichtet sei. Dieser Satz sei auf öffentliche Wege angewandt im § 37, Titel 7 und § 11, Titel 15, Theil II des Allgemeinen Landrechts. Weiter verkenne aber der Vorderrichter auch den Zweck der Separationsrezesse sowie die bei ihrem Abschluss übliche Sprache, wenn er annehme, dass der § 8 des Separationsrezesses von D. an der in Bezug genommenen Stelle nur den Hinweis auf ein bis dahin thatsächlich bestandenes Verhältniss enthalte, nicht aber eine Norm dafür, wie es in Zukunft mit der Wegeunterhaltung gehalten werden solle. Eine derartige Auslegung stehe mit den § 111, Titel 17, § 405, Titel 16, § 252, Titel 5, §§ 65 und 69, Titel 4, Theil I des Allgemeinen Landrechts im Widerspruch.

Die Revisionsbeklagte hat diese Ausführungen bestritten und hervorgehoben, dass, auch wenn die Rechtsauffassung der Beklagten getheilt werde, dennoch die Verfügung, wonach der Weg chausseemässig hergestellt werden solle, nicht gerechtfertigt erscheine. In dieser Hinsicht wird auf die Ausführungen in den Vorinstanzen und insbesondere darauf hingewiesen, wie der Nachweis eines Bedürfnisses zu einer den Betrag von 2 000 *M* erfordernden Herstellung des Weges vermisst werde.

Die Revision erscheint, wiewohl aus anderen als den von der Beklagten geltend gemachten Gründen, gerechtfertigt (§ 67 des Verwaltungsgerichtsgesetzes).

Der Berufungsrichter durfte nicht, wie er gethan, die angefochtene Verfügung nur um deswillen aufheben, weil der klagenden Gesellschaft die Unterhaltungslast bezüglich des in Rede stehenden Weges aus Gründen

des öffentlichen Rechtes nicht obliege, da es die Klägerin unterlassen hat, auf Uebernahme der ihr polizeilich angesonnenen Last gegen denjenigen zu klagen, welcher — die Beurtheilung der Wegebaulast durch den Vorderrichter als an sich zutreffend vorausgesetzt — jene Last anstatt der Klägerin nach öffentlichem Rechte zu tragen hat. Es kommt in dieser Hinsicht — wie der Gerichtshof schon wiederholt in gleichliegenden Fällen ausgeführt hat — Folgendes in Betracht: Der § 2, Absatz 3, Artikel IV jener Novelle zur Kreisordnung verordnet, dass die gegen den Beschluss der Wegepolizeibehörde zulässige Klage, „soweit der in Anspruch Genommene zu der ihm angesonnenen Leistung aus Gründen des öffentlichen Rechts statt seiner einen Andern für verpflichtet erachtet, zugleich gegen diesen zu richten sei.“ Der Wortlaut dieser Vorschrift nöthigt zwar nicht unbedingt zu der Annahme, dass eine gegen den Beschluss der Wegepolizeibehörde erhobene Klage schon deshalb zurückgewiesen werden müsse, weil sie nicht gegen den angeblich verpflichteten Dritten mitgerichtet ist. Denn einerseits sind im Gesetze die Folgen der unterlassenen Klageanstellung nicht ausdrücklich angegeben; andererseits schliesst die oben gedachte Fassung den Fall nicht aus, dass der in Anspruch Genommene darüber in Zweifel ist, gegen wen als den eigentlich Verpflichteten er die Klage mitzurichten habe, und nur der Wegepolizeibehörde gegenüber auszuführen beabsichtigt, dass unter allen Umständen nicht er der Verpflichtete sei. Gleichwohl ergibt sich aus dem Zusammenhange mit der bisherigen Gesetzgebung, dass eine derartige Negatorienklage der Wegepolizeibehörde gegenüber nicht zulässig ist, vielmehr die gegen den Beschluss derselben erhobene Klage zugleich gegen den als Verpflichteten zu bezeichnenden Dritten mitgerichtet werden muss, widrigenfalls der in Anspruch Genommene in dem Klageverfahren gegen die Behörde letzterer gegenüber dieses Einwandes verlustig geht (vergl. v. Brauchitsch, die neuen preussischen Verwaltungsgesetze Band II, Seite 23, Note c). Nach § 135 II, 1b der Kreisordnung vom 13. Dezember 1872 hatte der Kreisausschuss in streitigen Wegebausachen — ebenso wie früher die Landespolizeibehörde — nach erfolgter Instruktion resolutorisch zu entscheiden, von wem und auf wessen Kosten das im Interesse des öffentlichen Verkehrs Erforderliche geschehen müsse. Der Kreisausschuss war hierbei an die Anträge der Wegepolizeibehörde, welche nur gutachtlich zu berichten hatte (§ 61 Absatz 4 a. a. O.), nicht gebunden; er konnte auch einen bisher nicht zugezogenen Dritten, welchen er für den Verpflichteten erachtete, zum Verfahren beiladen und im Interimistikum verurtheilen. Das öffentliche Interesse verlangte aber, wenn das Bedürfniss eines Wege-

baues thatsächlich vorlag, immer ein positives Ergebniss; es war erforderlich, dass irgend Jemand für den zu solchem Bau Verpflichteten erklärt wurde. Diesem stand zwar demnächst der ordentliche Rechtsweg offen, aber nicht gegen die Polizeibehörde, sondern nur gegen denjenigen, welchen er statt seiner zu der ihm angesonnenen Leistung für verpflichtet erachtete, wie dies der § 135 II, 1 b a. a. O. ausdrücklich bestimmt, aber auch schon vor Erlass der Kreisordnung hinsichtlich der Resolute der Landespolizeibehörde unzweifelhaften Rechts war. Die Novelle zur Kreisordnung hat nun das Verfahren anders geregelt. Die Instruktion der Sache und der Erlass des Interimistikums ist in die Hände der Wegepolizeibehörde gelegt, deren Beschluss auf erfolgten Einspruch an die Stelle der resolutorischen Entscheidung des Kreis Ausschusses tritt. Gegen diesen Beschluss findet die Klage im Verwaltungsstreitverfahren statt: der Verwaltungsrichter aber entscheidet endgültig und unter Fortfall des ordentlichen Rechtsweges über die Frage, wer nach öffentlichem Rechte der Verpflichtete ist. Aus dieser Konstruktion des Verfahrens ergibt sich, dass, ebenso wie früher im ordentlichen Rechtsweg stets ein bestimmter Dritter in Anspruch zu nehmen war, auch jetzt der Dritte im Verwaltungsstreitverfahren mitverklagt werden muss. Nur auf diese Weise lässt sich ein positives Resultat erreichen, während die entgegengesetzte Auffassung unter Umständen zu einem negativen Ausspruch führen könnte, der zur Folge haben würde, dass eine im öffentlichen Interesse unabweislich gebotene Wegebesserung bis zum Erlass einer anderweiten Anordnung lediglich um deshalb unterbleiben müsste, weil die Wegepolizeibehörde sich in der Person des nach öffentlichem Recht Verpflichteten geirrt hat. Allerdings ist das auf Grund des Art. IV des Gesetzes vom 19. März 1881 geregelte Verwaltungsstreitverfahren nicht allein an Stelle des ordentlichen Rechtsweges getreten, vielmehr dient es auch zur Rechtskontrolle darüber, ob die Wegepolizeibehörde innerhalb ihrer gesetzlichen Befugnisse gehandelt hat. Insoweit also die Klage darauf gerichtet ist, dass die Wegepolizeibehörde ihre gesetzliche Zuständigkeit überschritten habe, wird dieselbe zulässig sein, ohne dass der in Anspruch Genommene zugleich einen Andern belangt. Auch ist nicht zu verkennen, dass sich die Verpflichtungsfrage mit der Zuständigkeitstrage oft nahe berührt; so z. B. wenn der Amtsvorsteher einen aus einem privatrechtlichen Titel Verpflichteten (Pächter u. s. w.) in Anspruch nimmt, oder wenn er an Stelle der Landespolizeibehörde einer Eisenbahngesellschaft unter Bezugnahme auf § 14 des Gesetzes vom 3. November 1838 neue Auflagen macht und die Gesellschaft auf seine Unzuständigkeit hierzu sowie darauf hinweist, dass der Amtsvorsteher sich nur an den ordentlichen Wegebaupflichtigen halten könne. In diesen Fällen ist der

Einwand der Unzuständigkeit durchgreifend und die gegen die Wegepolizeibehörde allein gerichtete Klage kann nicht als unzulässig erachtet werden. Allein um einen solchen Fall handelt es sich hier nicht, vielmehr muss dasjenige, was seitens des Vertreters der Klägerin im Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem unterzeichneten Gerichtshofe gegen die Abweisung der Klage auf Grund des Abs. 3, § 2, Art. IV a. a. O. geltend gemacht worden ist, als nicht zutreffend bezeichnet werden. — Diese Ausführungen liefen darauf hinaus, wie bei Anstellung der vorliegenden Klage eben nicht von der Auffassung ausgegangen sei, dass die von der Klägerin bestrittene Verpflichtung zu der ihr Beklagterseits aufgegebenen Wegebesserung von öffentlich rechtlichen Gesichtspunkten aus zu erörtern sei, sondern vielmehr davon, dass es sich um Beurtheilung privatrechtlicher Verhältnisse, um ein vertragsmässiges Abkommen handle, und ein Weg in Frage stehe, welcher im Allgemeinen nur den Zwecken der Adjazenten diene; die Verpflichtungsfrage könne mithin als lediglich privatrechtlicher Natur im Verwaltungsstreitverfahren nicht entschieden werden. Bei Prüfung der Frage aber, ob die im Art. IV, § 2, Abs. 3 a. a. O. gegebene Klage zugleich gegen jenen andern angeblich Verpflichteten hätte gerichtet werden müssen, komme es auf die subjektive Rechtsauffassung des polizeilicherseits in Anspruch Genommenen, und nicht auf das objektive Recht, an.

Unzweifelhaft hat das Gesetz es nicht so, wie Klägerin will, in das subjektive Ermessen des durch eine polizeiliche Verfügung zum Wegebau Herangezogenen gestellt, ob er auch gegen denjenigen klagen solle, welchen er statt seiner für verpflichtet erachtet. Der Wortlaut des Gesetzes bietet für eine solche Auffassung keinen Anhalt, und mit der ratio desselben steht sie im offenbaren Widerspruch, da sie in ihren praktischen Folgen den vorstehend angedeuteten, vom Gesetz verfolgten Zweck in vielen Fällen vereiteln würde. Erachtet der in Anspruch Genommene einen Weg nicht für einen öffentlichen, sondern für einen Privatweg und daher die Frage der Unterhaltungspflicht als lediglich dem Privatrecht angehörig, so kann er seine Klage gegen den polizeilichen Beschluss allein auf diese Behauptung stützen, die, falls sie zutrifft, die Unzuständigkeit der Polizeibehörde darthut und so durchgreift. Will der Kläger dagegen auch für den Fall, dass der Weg für einen öffentlichen erkannt wird, die ihm angesonnene Baulast von sich abwehren, so kann er dies nach jenem Gesetz nur dadurch, dass er seine Klage zugleich für diese Eventualität gegen denjenigen richtet, den er statt seiner nach öffentlichem Recht für verpflichtet erachtet. Endlich kann auch davon hier nicht die Rede sein, dass die beklagte Behörde

ihren Beschluss und dessen Vertheidigung, soweit es sich um die Frage der Wegebauast handelt, auf ausschliesslich privatrechtliche Rechtstitel gestützt habe. Weder trifft dies für jenen §. 8 des Separationsrezesses von D. zu, da solche Rezesse, soweit in denselben die Baulast für die öffentlichen Wege unter Genehmigung der Generalkommissionen in Ausübung landespolizeilicher Funktionen geregelt wird, allerdings öffentlich-rechtliche Normen sind, noch auch für die Frage nach den rechtlichen Verbindlichkeiten, welche für das Gebiet des öffentlichen Rechtes aus dem Eigenthum als solchem folgen, und welche die Beklagte für die Wegebauast aus dem Eigenthum am Wegekörper herleiten zu können glaubt. Irrt sich, was hier nicht zu entscheiden, die beklagte Behörde in der Beantwortung dieser letzteren Frage wie in der nach der rechtlichen Bedeutung jenes §. 8 des Separationsrezesses, so bewegen sich diese Irrthümer auf dem Gebiete des materiellen öffentlichen Rechtes, sie berühren aber nicht die Frage der Zuständigkeit der Polizeibehörde zu der von ihr getroffenen Entscheidung. Diese Zuständigkeit ist so wenig anfechtbar, wie die des Kreisausschusses, welcher in seinem Endurtheil der materiellen Beurtheilung des Streitfalles durch die Ortspolizeibehörde beigetreten ist.

Hiernach unterliegt die angefochtene Entscheidung der Aufhebung wegen Nichtberücksichtigung der Vorschrift des Abs. 3, § 2, Art. IV a. a. O.

Bei freier Beurtheilung der Sache kommt Folgendes in Betracht:

Der in Rede stehende Weg ist in jener Rezessbestimmung im Gegensatz zu einem auf der Ostseite des Bahnhofs liegenden Wege ausdrücklich als allgemeiner Benutzung dienend anerkannt worden. Ganz ebenso ist der Streitweg schon in einer vom Kreislandrath mit Vertretern der klagenden Gesellschaft, der Stadtgemeinde D. und sonstigen Interessenten über die Verlegung dieser Wege aus Anlass des Eisenbahnbaues am 11. März 1857 gepflogenen Verhandlung als Verbindungsweg zwischen der Dübener und Eilenburger Strasse bezeichnet worden, der östlich gelegene Weg dagegen als „Wirtschaftsweg“. Werden ferner die Bestimmung des Weges zur Verbindung zweier öffentlichen Strassen sowie der Umstand in Betracht gezogen, dass in jener Verhandlung vom 11. März 1857 auch die Möglichkeit berücksichtigt ist, den Weg als Einfahrtsweg zum Bahnhof zu benutzen (in diesem Falle sollte er nicht 2, sondern 3 Ruthen breit ausgewiesen werden), so kann es keinem Bedenken unterliegen, den Weg gleich beiden Vorderrichtern für einen öffentlichen zu erachten. Die entgegengesetzte Annahme der Klägerin, dass der Weg nur ein Feldweg, also ein Privatinteressentenweg sei, steht ohne jeden genügenden Anhalt da. —

Anlangend endlich die Anordnung der Beklagten, den Weg durch Aufschüttung einer 6 Zoll starken Steindecke von Steinknack auszubessern und chausseemässig herzustellen, so kann die Klägerin zunächst aus der Anforderung des chausseemässigen Ausbaues nicht den Einwand herleiten, dass die Beklagte mit derselben ihre Zuständigkeit überschreite. Wie der Gerichtshof in zahlreichen ähnlichen Fällen entschieden hat, erlangt ein öffentlicher Weg dadurch allein, dass derselbe mit Rücksicht auf das Interesse des öffentlichen Verkehrs kunstmässig und in gleicher oder ähnlicher Weise, wie es für Chausseen vorgeschrieben ist, ausgebaut werden muss, noch nicht den rechtlichen Charakter der Chaussee als einer mit besonderen rechtlichen Prärogativen ausgestatteten Wegeanlage (zu vgl. die gedruckten Entscheidungen, Bd. II, S. 267, Bd. III, S. 184, Bd. IV, S. 247 und 256, Bd. VII, S. 258). Die die rechtliche Eigenthümlichkeit der Chausseen bestimmenden Vorrechte müssen staatlicherseits verliehen werden, sie entstehen aber keineswegs aus der Thatsache allein, dass ein Weg „chausseemässig“, d. h. kunstmässig, ausgebaut werden muss, um dem Verkehrsinteresse zu genügen. Die Ortspolizeibehörden sind daher auch zuständig, solchen Ausbau zu erzwingen, falls derselbe erforderlich ist.

Nun bestreitet zwar im vorliegenden Falle die Klägerin auch dies, dass der geforderte Ausbau von dem vorhandenen Verkehrsbedürfnisse erheischt werde; allein in dieser Beziehung ist die Klage nicht substantiirt. Nach der Art und Weise, in welcher die Rechtskontrolle in streitigen Wegebausachen durch die Novelle zur Kreisordnung neu und abweichend von den früheren Vorschriften geregelt worden ist, genügt es nicht, die Anforderungen der Ortspolizeibehörde zu bestreiten, vielmehr muss die gegen dieselbe gegebene Klage dadurch begründet werden, dass Thatsachen angegeben und unter Beweis gestellt werden, aus denen die Sachwidrigkeit der erhobenen Forderungen gefolgert werden kann. In dieser Beziehung hat die Klägerin nichts beigebracht, was geeignet wäre, ihren Klageantrag zu unterstützen. Dieselbe hat sich zwar im Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Bezirksverwaltungsgericht zum Beweise dessen, dass eine einfache Kiesschüttung genügen werde, auf das Zeugniß des Ober-Ingenieurs, Baurath W. in B. berufen. Allein es ist nicht erfindlich, wie das Urtheil dieses Sachverständigen, der im Dienste der Klägerin steht oder doch jedenfalls stand, fern von D. seinen Wohnort hat, und daher nicht wohl mit den Verhältnissen des lokalen Verkehrs so vertraut sein kann, wie der die Polizei verwaltende Bürgermeister, geeignet sein sollte, die Auffassung des letzteren zu widerlegen. Dazu kommt, dass polizeilicherseits durchaus nichts Ausserordentliches, vielmehr nur eine Befestigung des Weges gefordert ist, wie sie für Strassen in der unmittel-

baren Umgebung der Städte, an denen bereits Wohnhäuser angebaut werden, — dass letzteres hier der Fall, ist unstreitig — gebräuchlich, und im Kreise D. sogar — was gerichtskundig — für zahlreiche ländliche Kommunikationswege mit Rücksicht auf die Bodenbeschaffenheit durchgeführt worden ist. Nach alle dem war davon abzusehen, die Bedürfnisfrage noch zum Gegenstande weiterer Instruktion zu machen, vielmehr musste, da auch davon nicht füglich die Rede sein kann, dass die Höhe der aufzuwendenden Kosten die Klägerin übermässig belasten könne, so, wie geschehen, die erstinstanzliche Entscheidung wieder hergestellt werden.

Der Klägerin bleibt unbenommen, den Weg des Streitverfahrens gemäss Absatz 5 des § 2, Art. IV a. a. O. gegen denjenigen zu beschreiten, den sie aus Gründen des öffentlichen Rechts für den Wegebaupflichtigen erachtet.

Endurtheil des Königlichen Oberverwaltungsgerichts (I. Senat) vom 31. März 1883 in Sachen des Königlichen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahn-Direktion zu Fr., wider den Amtsvorsteher des Amtsbezirks K.

Inwieweit unterliegen die Zufahrwege 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?

G r ü n d e :

Der Amtsvorsteher des Amtsbezirks K. hat die königliche Eisenbahn-Direktion zu Fr. als Vertreterin des königlichen Eisenbahnfiskus in einer Verfügung vom 19. November 1881 aufgefördert, binnen vier Wochen den Zufahrweg nach dem Bahnhofe K. der Berlin-Wetzlarer Eisenbahn in gleicher Breite mit der anschliessenden Chaussee, also wenigstens noch um 3 m breiter, herzustellen. Der gegen diese Verfügung erhobene Einspruch wurde durch Beschluss des Amtsvorstehers vom 7. Dezember verworfen. Die gedachte fiskalische Behörde ist darauf im gegenwärtigen Streitverfahren mit dem Antrage klagbar geworden, den Beschluss der Wegpolizeibehörde aufzuheben, sowie eventuell die Gemeinde K. zu der fraglichen Verbreiterung des Bahnhofszufahrweges zu verurtheilen.

Dem Antrage des Beklagten entsprechend erkannte der Kreisausschuss des Kreises M. — ohne die Gemeinde K. an dem Streitverfahren zu theiligen — am 17. April 1882 auf Abweisung der Klage, da die angefochtene Verfügung materiell begründet sei.

Dagegen hat das königliche Bezirks-Verwaltungsgericht zu Erfurt auf fristzeitig von dem Kläger gegen diese Entscheidung eingelegte Berufung, nachdem im Termin zur mündlichen Verhandlung der Sache in der Berufungsinstanz vom Kläger der eventuelle, gegen die Gemeinde K.

gerichtete Klageantrag ausdrücklich zurückgenommen war, am 9. September 1882 dahin erkannt, dass die Verfügungen des beklagten Amtsvorstehers vom 19. November und 7. Dezember 1881 aufzuheben.

Die Gründe dieser Entscheidung sind im Wesentlichen folgende:

Die Verpflichtung des Fiskus zu der ihm angesonnenen Leistung sei immer nur aus dem Umstande abgeleitet, dass die Eisenbahnverwaltung aus Anlass des Bahnbaues den Weg von K. nach der A.'er Forst verlegt, von diesem einen Zufuhrweg nach dem Bahnhofe neu angelegt und soweit das alte Wegeterrain nicht habe benutzt werden können, den Grund und Boden ihrerseits erworben habe, sowie diesen noch gegenwärtig eigenthümlich besitze. In Konsequenz hiervon habe der Kreisausschuss ausdrücklich die Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung auf die Vorschrift des § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 basirt. Für die Kompetenz des Amtsvorstehers und die sachliche Zulässigkeit des Verwaltungsstreitverfahrens müsse in erster Reihe § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 in Betracht kommen. Das Oberverwaltungsgericht habe in einem Endurtheil vom 12. März 1879 bestimmt anerkannt, dass wegen der Vorschrift des § 166 des Zuständigkeitsgesetzes zu allen nach § 14 a. a. O. zu treffenden Festsetzungen nur die Regierungen als Landespolizeibehörden berufen seien. Nun handele es sich hier nicht nur um die Unterhaltung einer landespolizeilich angeordneten oder gebilligten Anlage, sondern auch, soweit die Verbreiterung in Frage stehe, um eine nachträgliche neue Anforderung. Könne es gleichwohl zweifelhaft erscheinen, ob jener § 14 hier Anwendung finde, da es sich um Interessen des öffentlichen Verkehrs handle, so komme doch jedenfalls § 14 des Enteignungsgesetzes in Verbindung mit § 56b desselben und § 157 des Zuständigkeitsgesetzes in Betracht, wonach die Entscheidung über die Verpflichtung des Unternehmers einer Anlage, für welche das Enteignungsrecht gewährt sei, zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen an Wegen u. s. w., die auch im öffentlichen Interesse nothwendig würden, in die Hand des Bezirksraths gelegt sei. Hiernach sei so wenig der Amtsvorsteher zu seinem Einschreiten als der Kreisausschuss zu einer Entscheidung in der Sache selbst zuständig gewesen. In dem vom Amtsvorsteher in Bezug genommenen Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 17. September 1879 (Entscheidungen, Band V, Seite 229*) sei freilich die Kompetenz des Amtsvorstehers zum Einschreiten gegen die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft zwecks Herstellung eines von der Bahnverwaltung nach landespolizeilicher Feststellung angelegten Bahnhof-Zufuhrweges nicht bestritten worden. Auf diese Einzelentscheidung könne indessen

*) Vergl. auch Eisenbahn-Verordnungsbl. 1879. S. 201 ff. Archiv. 1879. S. 128.

gegenüber der klaren Bestimmung des § 14 a. a. O. kein Gewicht gelegt werden. — Wenn die Gemeinde K. oder der Amtsvorsteher den Eisenbahnfiskus zu der geforderten Wegeverbreiterung für verpflichtet erachteten, so müsse ihnen überlassen bleiben, entsprechende Anträge an den Bezirksrath zu Erfurt zu stellen.

Gegen diese Entscheidung hat der beklagte Amtsvorsteher rechtzeitig die Revision eingelegt und begründet. Er wirft dem Berufungsrichter vor, den § 14 des Eisenbahngesetzes, die §§ 14, 56 des Enteignungsgesetzes und den § 157 des Zuständigkeitsgesetzes durch Anwendung verletzt zu haben. Die hier streitige Verfügung sei ihrem klaren Inhalte nach nicht allein im sicherheits-, sondern auch im verkehrspolizeilichen Interesse erlassen. Sie habe letzteres sogar in erster Linie im Auge. Nur dann könnte aber die Zuständigkeit des Beklagten aus den §§ 14 a. a. O. angefochten werden, wenn es sich lediglich um sicherheitspolizeiliche Maassregeln handelte.

Der Kläger erachtet die Revisionsbeschwerde nicht für begründet. Es stehe hier nicht nur die Unterhaltung, sondern auch die Erweiterung eines Weges in Frage; zu dieser letzteren fehle dem Fiskus das Terrain, das Expropriationsrecht sei ihm zur Erwerbung desselben nicht verliehen, und der Bescheid des Amtsvorstehers und die erstinstanzliche Entscheidung würden daher nicht vollstreckbar sein. Die in Rede stehende Wegeverlegung sei seiner Zeit im Anschluss an einen bestehenden Kommunikationsweg und im Einverständniss mit den berufenen landespolizeilichen Organen auf Grund der §§ 14 des Eisenbahngesetzes und des Enteignungsgesetzes ausgeführt. Ob die Eisenbahnverwaltung zu der angesonnenen Verbreiterung verpflichtet sei, werde von denselben Organen zu entscheiden sein, welche die ursprüngliche Anordnung getroffen hätten. — Abgesehen hiervon könne der Amtsvorsteher die Verbreiterung des Weges nur von der Gemeinde K. fordern, da diese verpflichtet sei, den von der Eisenbahnverwaltung verlegten Wegetheil in Unterhaltung zu nehmen. — Der Kläger beantragt die Bestätigung der angefochtenen Entscheidung.

In einem nachträglich eingereichten Schriftsatze vom 4. Januar 1883 hat der Revisionskläger seinerseits diese Ausführungen bestritten.

Die Revision ist an sich begründet.

Dass der Amtsvorsteher als Ortspolizeibehörde nicht zuständig ist, Eisenbahnunternehmern auf Grund der §§ 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 und des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 an Stelle der Landespolizeibehörde oder der im Enteignungsverfahren zuständigen Instanzen (des Bezirksrathes etc.) Auflagen zu machen, unterliegt keinem Zweifel. Daraus folgt aber nichts weiter, als dass ortspolizeiliche

Verfügungen, wenn und soweit sie auf jene Gesetzesvorschriften gestützt werden, wegen Unzuständigkeit des Amtsvorstehers aufzuheben sind. Keineswegs sind aber die Eisenbahnunternehmer durch jene Vorschriften hinsichtlich aller mit den Eisenbahnanlagen in Verbindung stehenden im polizeilichen, öffentlichen Interesse jemals auszuführenden Anlagen der Zuständigkeit der Ortspolizeibehörden ein für alle mal entrückt, und dies gerade dann nicht, wenn etwa auf Grund des § 14 des Enteignungsgesetzes oder sonst landespolizeiliche Auflagen im öffentlichen Interesse, insbesondere wegen Herstellung, Veränderung und Unterhaltung öffentlicher Wege gemacht sind. Solche landespolizeilichen Auflagen bilden die Grundlagen der Thätigkeit der Ortspolizei, welcher es obliegt, ihre Erfüllung und Beobachtung fortgesetzt zu überwachen und nöthigenfalls zu erzwingen. Ist also einem Eisenbahnunternehmer landespolizeilich die Herstellung und Unterhaltung eines öffentlichen Weges auferlegt, so hat der Amtsvorsteher die Unterhaltung unbedenklich von demselben zu fordern, und diese Forderung kann sich auch auf die Verbreiterung des Weges, welche etwa im Laufe der Zeit nach Maassgabe des wechselnden öffentlichen Bedürfnisses erforderlich wird, erstrecken, wenn nur die landespolizeiliche Feststellung dahin zu verstehen ist, dass die Unterhaltungspflicht keine andere sein soll, als die der Wegebaupflichtigen bei einem öffentlichen Wege überhaupt. Es bedarf dann keiner neuen landespolizeilichen Feststellung, denn es handelt sich in solchem Falle nicht um eine neue Anlage, sondern um die Unterhaltung einer bestehenden nach Maassgabe des jeweiligen öffentlichen Bedürfnisses.

Auf dieser Rechtsauffassung beruhen die beiden Endurtheile des Oberverwaltungsgerichtes vom 12. März 1879 und vom 17. September 1879*), welche der Vorderrichter in Bezug nimmt, und von denen er anscheinend das letztere im Widerspruche mit dem § 14 des Enteignungsgesetzes findet. Das erstere entschied einen Fall, wo ein Amtsvorsteher Wege- und Entwässerungs-Anlagen ausdrücklich auf Grund des § 14 des Eisenbahngesetzes forderte und konnte hiernach diese Anforderung nur wegen Unzuständigkeit des Amtsvorstehers abweisen. Das letztere betraf einen Weg, welcher als Zufuhweg zu einer Bahnhofsanlage diente, und dessen Instandsetzung der Amtsvorsteher von der Eisenbahngesellschaft forderte, welche ihn angelegt hatte. Hierzu musste der Amtsvorsteher für zuständig aus § 61 der Kreisordnung anerkannt werden, da der Weg als öffentlicher im Sinne dieses Gesetzes angesehen wurde, und der Amtsvorsteher keineswegs eine neue Anlage auf Grund jener §§ 14 a. a. O. an Stelle der Landespolizeibehörde betrieb. Ob die von ihm zur Unterhal-

*) s. oben.

tung herangezogene Eisenbahngesellschaft die dazu Verpflichtete sei, oder etwa die angrenzenden Gemeinden und Gutsbezirke, darüber ist in jenem Endurtheil nicht entschieden und konnte nicht entschieden werden, da für jenen Fall noch der § 135 II, 1b der Kreisordnung Anwendung fand, in dieser Beziehung also das Urtheil des Kreisausschusses als Interimistikum im Verwaltungsstreitverfahren endgültig war.

Im vorliegenden Falle kann die Entscheidung nicht, wie der Berufungsrichter will, durch jene §§ 14 a. a. O. sowie durch § 56 des Enteignungsgesetzes und § 157 des Zuständigkeitsgesetzes begründet werden, und zwar lediglich um deswillen, weil der beklagte Amtsvorsteher seine Verfügung und seinen auf Einspruch ergangenen Bescheid gar nicht auf die §§ 14 a. a. O. stützt, vielmehr ausdrücklich erklärt, nämlich in der Berufungsgegenerklärung vom 13. Juli 1882: „weder die §§ 4 und 14 des Gesetzes vom 3. November 1838 greifen hier Platz, noch auch der § 14 des Gesetzes vom 11. Juni 1874.“ Bei dieser Sachlage ist auch der Versuch nicht entscheidend, welchen der Kreisausschuss in seinem Endurtheil macht, einen Grund für die von ihm ausgeführte Verpflichtung des Klägers in dem § 14 des späteren Gesetzes zu finden. Jener Erklärung des Amtsvorstehers gegenüber durfte der Berufungsrichter seine Entscheidung keinenfalls, wie er es gethan, auf die Unzuständigkeit des Amtsvorstehers stützen und ausführen, derselbe möge sich, falls er den Eisenbahnfiskus für verpflichtet erachte, zur Feststellung dieser Verpflichtung an den Bezirksrath wenden. Aus der blossen Möglichkeit, dass auf Grund des § 14 des Enteignungsgesetzes Unternehmern, denen das Enteignungsrecht verliehen worden ist, Anlagen im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile zur Pflicht gemacht werden können, folgt noch nicht die Unzuständigkeit der Ortspolizeibehörden, dieselben Anlagen innerhalb ihrer nach gemeinem Rechte bestehenden Zuständigkeit von dem nach gemeinem Rechte dazu Verpflichteten zu fordern. Der Berufungsrichter musste daher den erlassenen Bescheid und den Angriff der Klage gegen denselben jedenfalls nach Maassgabe der allgemeinen wegebaupolizeilichen Normen materiellen und formellen Inhalts prüfen. Seine Entscheidung ist als auf irriger Anwendung jener Gesetzesvorschriften beruhend aufzuheben, ohne dass es darauf ankäme, weiter zu erörtern, ob nicht der Berufungsrichter auch in der in der Revisionsbeschwerde hervorgehobenen Richtung irrt, indem er übersieht, dass § 14 des Enteignungsgesetzes nur von Anlagen im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile handelt, Worte die absichtlich gewählt sind, um nicht die Bereicherung der benachbarten Distrikte mit bequemen Zufuhrwegen zu den Eisenbahnhöfen den Eisenbahnunternehmern zur Last zu legen, und indem er endlich übersieht,

dass hier eine Zuständigkeit des Bezirksrathes überhaupt nur im Enteignungsverfahren und dann lediglich zum Zwecke der definitiven Planfeststellung auf den Antrag des Eisenbahnunternehmers (§ 14 des Enteignungsgesetzes) geschaffen werden kann.

Bei freier Beurtheilung der Sache würde, vorausgesetzt, dass es sich hier um einen öffentlichen Weg im Sinne des § 1 Art. IV der Novelle zur Kreisordnung vom 19. März 1881 handelte, und dass das Bedürfniss zu der geforderten Verbreiterung des Weges ausser Zweifel stände, lediglich die erstinstanzliche Entscheidung wieder herzustellen sein. Denn die Frage, ob unter jenen Voraussetzungen die nöthige Verbreiterung des Weges im öffentlichen Verkehrsinteresse nicht von der Gemeinde K., in deren Bezirke der Weg liegt, als dem in diesem die Wegebaulast nach gemeinem Rechte tragenden Rechtssubjekte zu fordern wäre, würde hier ausscheiden, da Kläger seinen eventuellen gegen die Gemeinde gerichteten, im Verfahren erster Instanz zu Unrecht ganz ignorirten Klageantrag zurückgezogen hat, darüber aber, ob der Amtsvorsteher in seinem auf Einspruch ergangenen Beschluss über die Verpflichtung zu dem geforderten Wegebau nach gemeinem Rechte materiell zutreffend befunden hat, gemäss Abs. 3 des § 2 Art. IV a. a. O. nur dann entschieden werden dürfte, wenn eben die Klage nicht nur gegen den polizeilichen Beschluss sondern auch gegen denjenigen gerichtet wäre, welchen Kläger statt seiner als verpflichtet bezeichnen zu können glaubt. Dem Kläger würde dann nur offen bleiben, seine Rechtsansprüche gegen die im gegenwärtigen Verfahren gar nicht zugezogene Gemeinde in einem besonderen Verfahren nach den Absätzen 4 und 5 des § 2 Art. IV a. a. O. zu verfolgen.

Von jenen Voraussetzungen trifft hier jedoch jedenfalls die nicht zu, dass es sich um einen öffentlichen Weg im Sinne des § 1 Art. IV a. a. O. handelt.

In dieser Hinsicht sind die Auffassungen der Parteien nicht maassgebend, insbesondere nicht die Ausführungen der Revisionsgegengerklärung der klagenden Direktion, welche deren eigenen Angaben in den Vorinstanzen und den von den Parteien vorgelegten Situationsplänen widersprechen.

In der Berufungsschrift des Klägers vom 24. Juni 1882 ist angegeben:

„Das Wegestück, dessen Verbreiterung uns von dem Verklagten angesonnen worden ist, bildet nicht einen Theil des infolge des Bahnbaues verlegten und südwestlich des Bahnhofes K. überführten Feldweges nach dem A.'er Walde, vielmehr ist es eine nordöstlich von diesem Wege, da wo er selbst nach Südwesten umgeführt worden ist, sich abgrenzende ganz neu hergestellte und nicht an die Stelle eines vorhandenen Weges getretene

Wegestrecke, welche lediglich im Interesse des Verkehrs nach und von dem Bahnhofe K. im Anschluss an den bestehenden, jetzt von der Gemeinde K. ausgebauten Weg, nach dem landespolizeilich genehmigten Projekte, eisenbahnseitig angelegt worden ist, und sich zur Zeit noch im Eigenthum und Unterhaltung des Eisenbahnfiskus befindet.“

Diese Auslassung wird durch die vorliegenden anerkannten Situationspläne vollständig bestätigt.

Danach kann zunächst nicht davon die Rede sein, dass es sich hier, wie Kläger jetzt in der Revisionsgegenerklärung ausführt, um eine „in Anschluss an einen bestehenden Kommunikationsweg“ ausgeführte „Wegeverlegung“ handelt, eine Ausführung, welche offenbar nur gemacht ist, um daran die weitere Deduktion zu knüpfen, dass die Gemeinde gesetzlich verpflichtet sei, den von der Eisenbahnverwaltung „verlegten“ Wegetheil in Unterhaltung zu nehmen. — Ob der Weg, welcher schon früher von der Dorflage K. aus durch die K.'er Flur in die A.'er Forst führte, und welcher nach dem Bahnbau seitens der Gemeinde K. von der Dorflage an bis zu dem Punkte, wo der Bahnhof durch die streitige Wegestrecke an denselben angeschlossen ist, chausseemässig ausgebaut ist und daher auch vom Amtsvorsteher „Chaussee“ genannt wird, ein Feldweg oder ein öffentlicher Kommunikationsweg war, ist zweifelhaft und unaufgeklärt. Keinesfalls handelt es sich hier um die Unterhaltung dieses Weges, welcher südwestlich des Bahnhofes um diesen herum über die Bahn weggeführt ist, damit er seinen früheren Zwecken dienen kann. — Was hier allein in Frage steht, ist der Anschluss des Bahnhofes selbst an diesen Weg. Diesen hat der Eisenbahnfiskus auf seinem Grund und Boden durch eine kurze Wegestrecke, welche sich nordöstlich von jenem Wege abzweigt, auf seine Kosten hergestellt. An derselben befinden sich nach dem vorliegenden Situationsplane wenig über 100 Meter von ihrem Anfangspunkte entfernt, das Empfangsgebäude, der Güterschuppen und die Laderampe, woselbst sie sich ihrem Zwecke entsprechend platzartig erweitert, während sie im Uebrigen als Sackgasse verläuft und nach aussen hin, wie der Amtsvorsteher hervorhebt, mit einem Geländer abgegrenzt ist. Dieser Anschluss des Bahnhofes an jenen früheren Weg, dieser Zufuhrweg ist Theil der Bahnhofsanlage selbst. Es ergibt dies schon allein die vorgedachte Situation, und auch das Protokoll über die landespolizeiliche Prüfung des Bahnhofesprojektes vom 5. Oktober 1877 enthält nichts, was dieser sich aus der Sachlage aufdrängenden Auffassung widerspräche. Nach seiner Bestimmung dient dieser Weg allerdings in gewissen Beziehungen dem öffentlichen Verkehr, nämlich so wie die Bahn und der Bahnhof, dessen Theil er ist, überhaupt. — Der-

selbe ist aber um dieser Bestimmung willen kein öffentlicher Weg im Sinne des Art. IV a. a. O. Derselbe steht nicht zur Verfügung der Wegepolizeibehörde im Interesse des öffentlichen Verkehrs überhaupt und nach Maassgabe der die Wegepolizei regelnden allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen, sondern zur Verfügung des Eisenbahnunternehmers nach Maassgabe der diese Unternehmungen regelnden gesetzlichen Vorschriften. Die Last seiner Unterhaltung liegt daher auch nicht der Gemeinde K. ob, sondern dem Eisenbahnunternehmer in gleicher Weise wie für den Bahnhof sonst — (zu vergl. die allgemeine Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 5. November 1880, Eisenbahn-Verordnungsblatt Seite 537).

Endlich ist aber auch die Zuständigkeit des Amtsvorstehers in Bezug auf diesen Bahnhofstheil wesentlich beschränkter als für öffentliche Wege im Allgemeinen. § 24 des Eisenbahngesetzes bestimmt: „Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Bahn nebst den Transport-Anstalten fortwährend in solchem Stande zu erhalten, dass die Beförderung mit Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen könne; sie kann hierzu im Verwaltungswege angehalten werden.“ Die Organe dieser Aufsicht sind nicht die Amtsvorsteher sondern der Minister der öffentlichen Arbeiten und die demselben dazu untergeordneten besonderen Behörden. Diese haben darüber zu wachen, dass jene Bahnhofsanlage, der Anschluss des Bahnhofs an den von der Gemeinde K. ausgebauten Weg, so erfolgt, wie es das Interesse des Verkehrs, dem die Bahn dient, erheischt. — Die Zuständigkeit der Ortspolizeibehörden aus § 10 Titel 17 Theil II des Allgemeinen Landrechts ist so auf diejenigen Seiten der polizeilichen Wirksamkeit beschränkt, für welche die Eisenbahnanlagen nicht als besondere, eigengeartete Transport- und Verkehrsanstalten in Betracht kommen, sondern für welche sie jedem Unternehmen eines Privaten gleichstehen. Nach diesen Gesichtspunkten mag die Ortspolizeibehörde einzuschreiten befugt sein, wenn die Eisenbahnverwaltung den fraglichen Weg derartig einrichtet, dass aus seiner Verfassung offenbare dringende Gefahren für das passierende Publikum erwachsen, ganz ebenso, wie hinsichtlich jedes Privatweges, den der Unternehmer eines gewerblichen Etablissements zur Nutzbarmachung des letzteren anlegt. Nicht aber hat der Amtsvorsteher die Interessen und Bedürfnisse des Verkehrs für diesen Weg, wie sonst für die öffentlichen Wege (ausschliesslich der Chausseen) wahrzunehmen. Diese Interessen und Bedürfnisse sind eben die des Eisenbahn-Verkehrs und Transportes, und unterstehen nach besonderen Gesetzen der Fürsorge besonderer Organe — (zu vergl. das diesseitige Endurtheil vom 16. Juni 1880, Eisenbahn-Verordnungsblatt Seite 473 ff.). Dass die angefochtenen

Verfügungen des beklagten Amtsvorstehers an erster Stelle diese Verkehrsbedürfnisse wahrnehmen sollen, wird von ihm selbst in der Revisionsbeschwerde betont und unterliegt auch abgesehen hiervon nach Lage der Sache keinem Zweifel. Die angefochtene Entscheidung ist daher zwar nicht in ihrer Begründung, wohl aber in ihrem Resultat gerechtfertigt.

Es bedarf nach Obigem auch kaum des Hinweises darauf, dass der Amtsvorsteher die ihm mangelnde Zuständigkeit nicht durch die Erklärung begründen kann, eventuell nehme er den fraglichen Zufuhrweg als öffentlichen in Anspruch. Ist der Weg, wie gezeigt, kein öffentlicher in der gewöhnlichen rechtlichen Bedeutung des Wortes, sondern Theil einer Bahnhofsanlage, so schliesst das ja nicht unbedingt aus, dass er in einen öffentlichen verwandelt wird. Das würde aber nicht dem Fiskus als Eigenthümer aufzugeben sein, sondern demjenigen, welchem die Wegebauast im Gemeindebezirke K. und damit die Verpflichtung obliegt, die nöthigen neuen öffentlichen Wege in demselben herzustellen, es würde dazu ferner der Nachweis des Bedürfnisses gehören, dass die Beibehaltung des jetzigen Charakters des Weges mit dem öffentlichen polizeilich zu schützenden Interesse unverträglich sei, endlich würde dazu die Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten erforderlich sein, da es sich dabei um eine Aenderung der ministeriell festgestellten Bahnhofsanlage handelte. Von allem dem ist hier nicht die Rede; namentlich fehlt jeder Nachweis irgend eines Bedürfnisses nach der fraglichen Aenderung; dasselbe kann nicht darin bestehen, dass der Amtsvorsteher und die Instanzen, welche über den Bau der öffentlichen Wege zu entscheiden haben, geeigneter seien, das hier in Frage stehende Verkehrsbedürfniss zu würdigen und seine Befriedigung herbeizuführen, als die Organe der Staatspolizei über das Eisenbahnwesen.

Endlich erhellt aus Vorstehendem, dass sich der Amtsvorsteher nicht zutreffend auf die erwähnte diesseitige Entscheidung vom 17. September 1879 beruft. In dieser handelte es sich um einen öffentlichen Weg nach einem Bahnhofs hin; hier ist ein Weg in Frage, der Theil der Bahnhofsanlage selbst ist. Dieser Unterschied ist überwiegend thatsächlicher, keineswegs nur rechtlicher Natur. Es können die in jener Entscheidung aufgestellten Rechtsgrundsätze durchaus nicht mechanisch und ohne Würdigung der konkreten thatsächlichen Verhältnisse auf alle Wegestrecken angewandt werden, welche ein Bahnhofsgebäude, einen Güterschuppen, eine Laderampe mit einem sonst vorhandenen öffentlichen oder Feldwege verbinden.

Nach allem dem war die angefochtene Entscheidung aufrecht zu erhalten.

Enteignungsrecht.

Organisationsgesetz vom 26. Juli 1880.

Endurtheil des Obergerichtes (I. Senat) vom 3. März 1883 in Sachen der Paulinenu-Neuruppiner Eisenbahn-Gesellschaft wider den Königlichen Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg.

Gegen die auf Grund des § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November bzw. der §§ 14, 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.

G r ü n d e.

Die am 12. September 1880 eröffnete Paulinenu-Neuruppiner Eisenbahn durchschneidet in der Feldmark Fehrbellin Acker- und Wiesenpläne der Königlichen Domäne daselbst, insbesondere die zu dieser gehörige grosse Amts- oder Buchwiese von Süden nach Norden. An der südlichen Seite grenzt die Wiese an den Rhin- oder Fehrbellinkanal und ist von demselben durch einen breiten, von Ost nach West laufenden Damm, den sog. Rhinbord, getrennt. Dieser Bord steht in der südwestlichen Ecke der Wiese mit einer Chaussee in Verbindung und bildete vor dem Bau der Eisenbahn den Weg zur Abfuhr des auf der Wiese gewonnenen Heues. Nördlich vom Rhinbord war auf der Wiese ein Hülfsdamm angelegt und mit dem Bord in Verbindung gebracht zu dem Zweck, um den Transport des Heues von den entfernten Theilen der grossen Wiese nach dem Rhinbord hin zu erleichtern. Bei dem Bahnbau ist nach dem landespolizeilich genehmigten Projekt desselben der Rhinbord durch den Bahnkörper unterbrochen und nur jener Hülfsdamm im Niveau der Bahn über diese weggeführt und nach seiner Ueberführung auf der westlichen Seite der Bahn durch einen dieser parallel neuangelegten Weg mit dem Rhinbord in Verbindung gesetzt worden.

Die Entwässerung der Wiese ist früher durch einen auf der inneren Seite des Rhinbords entlang laufenden Graben bewirkt worden, welcher gleichfalls in der südwestlichen Ecke der Wiese seinen Abfluss hat. Auch dieser Graben ist durch den Bahnkörper durchschnitten und bei der landespolizeilichen Feststellung des Bauprojektes der Eisenbahngesellschaft aufgegeben worden, den Graben auf der östlichen Seite des Eisenbahndammes in einem diesem parallel anzulegenden Graben mit zwei Planumsdurchlässen „an geeigneter Stelle“ fortzusetzen.

Unter dem 26. September 1881 beschwerte sich die Abtheilung für direkte Steuern, Domänen und Forsten der königlichen Regierung zu Potsdam in Vertretung des Domänenfiskus bei dem Präsidenten der königlichen Regierung daselbst darüber, dass der westlich vom Bahndamme

projektierte Parallelweg ungenügend hergestellt und die Entwässerungsanlage insofern ganz unbrauchbar sei, als der auf der östlichen Seite des Bahnkörpers gezogene Graben ohne gehörige Böschungen sei, und der Röhrendurchlass, welcher das Wasser aus demselben auf die andere Seite der Bahn leite, auf dieser keine Verbindung mit dem Abzugsgraben am Rhinbord habe, so dass das Wasser hier frei auf die Wiese ablaufe und diese versumpfe. Im Laufe der über diese Beschwerde veranlassten Untersuchung wurde endlich noch die Anforderung erhoben, dass, um einem dringenden wirthschaftlichen Bedürfnisse abzuhelfen, auch auf der östlichen Seite der Bahn der Rhinbord mit dem über die Bahn geführten Hülfsdamm durch einen der Bahn parallel anzulegenden Weg in Verbindung gesetzt werden müsse.

Sowohl dieser letzteren Forderung als auch der einer Vervollständigung der Entwässerungsanlage wurde seitens der Eisenbahngesellschaft widersprochen, darauf jedoch der letzteren durch Verfügung des Präsidenten der königlichen Regierung zu Potsdam vom 23. Mai 1882 aufgegeben, den geforderten Verbindungsweg östlich des Bahnkörpers anzulegen, da ohne diesen das Heu auf der fiskalischen Wiese nur mit einem zu dessen Werthe in keinem Verhältniss stehenden Zeit- und Arbeitsverluste eingeerntet werden könne, und den Wasserdurchlass auf der westlichen Seite der Bahn durch einen Graben mit dem Abzugsgraben am Rhinbord zu verbinden, da das Wasser selbstverständlich nicht wild ablaufen dürfe.

Gegen diese Verfügung legte die Eisenbahngesellschaft Beschwerde an den königlichen Oberpräsidenten ein, indem sie hervorhob: zwischen ihr und der königlichen Regierung zu Potsdam als Vertreterin des Fiskus sei über die Abtretung des zum Bahnbau erforderlichen Terrains ein Vertrag vom 22./29. April 1880 abgeschlossen, in welchem die wechselseitigen Leistungen beider Kontrahenten genau fixirt worden seien, insbesondere auch betreffs der von der Gesellschaft anzulegenden Zugangswege, Uebergänge und Abzugsgräben. Auf Grund dieses Vertrages sei das zum Bahnbau erforderliche Terrain längst überwiesen, die Entschädigungssumme festgesetzt und gezahlt. — So wenig wie einer Privatperson könne nun dem Domänenfiskus das Recht zustehen, Ansprüche über die vertragsmässigen Bestimmungen hinaus zu erheben. Seien durch die Bahnanlage für die fiskalischen Grundstücke Nachtheile entstanden, so seien diese durch die gezahlte Entschädigungssumme mit umfasst und abgegolten. Jedenfalls handele es sich um privatrechtliche, nur im ordentlichen Rechtswege zu erledigende Streitigkeiten. Selbstverständlich fänden hier die gesetzlichen Vorschriften über Zwangsenteignung nicht Anwendung, eventuell würde nach den §§ 31 und 25 des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigenthum gleichfalls nur der ordentliche Rechtsweg stattfinden.

Von dem königlichen Oberpräsidenten mit dieser Beschwerde durch Bescheid vom 2. September 1882 abgewiesen, hat die Eisenbahngesellschaft fristzeitig Klage erhoben mit dem Antrage,

diesen Bescheid und die Verfügung des königlichen Regierungspräsidenten vom 23. Mai 1882 aufzuheben.

Zur Begründung der Klage werden die Ausführungen der Beschwerde im wesentlichen wiederholt, insbesondere, dass der § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 nur bei Expropriationen Platz greife, nicht aber da, wo, wie im vorliegenden Falle, die zum Eisenbahnbau erforderlichen Flächen im Wege gütlichen Uebereinkommens vertragsmässig erworben seien. Für ein Eingreifen der Landespolizeibehörde fehle hier jede Befugniß.

Der beklagte königliche Oberpräsident hat dem gegenüber gleich wie in dem angefochtenen Bescheide ausgeführt, dass der § 14 des Gesetzes vom 3. November 1838 auch von denjenigen in Anspruch genommen werden könne, welche den nöthigen Grund und Boden vertragsmässig überlassen hätten, es sei denn, dass sie in dem Vertrage — was hier nicht der Fall — ausdrücklich darauf verzichtet hätten.

Die Klage musste als gesetzlich überhaupt nicht zulässig abgewiesen werden, ohne dass also auf eine Prüfung des angefochtenen Bescheides in materieller Beziehung einzugehen gewesen wäre.

Unzweifelhaft kann die erhobene Klage, wenn überhaupt, so nur auf Grund des § 66 des Organisationsgesetzes vom 26. Juli 1880 statthaft sein, nach welchem „gegen polizeiliche Verfügungen des Regierungspräsidenten“ die Beschwerde an den Oberpräsidenten und gegen dessen auf die Beschwerde erlassenen Bescheid die Klage bei dem Ober-Verwaltungsgerichte nach Maassgabe der Bestimmungen des § 63 Abs. 3 und 4 stattfindet. Dass die hier zum Gegenstande der Beschwerde und Klage gemachte Verfügung des Präsidenten der Königlichen Regierung zu Potsdam vom 23. Mai 1882 eine polizeiliche ist, unterliegt keinem Zweifel. — Käme daher der Wortlaut jenes Gesetzes allein in Frage, so müsste der Weg der Beschwerde und Klage nach demselben allerdings schon offen stehen. Eine derartige nur die Wortfassung berücksichtigende Handhabung des Gesetzes ist jedoch unstatthaft. Vielmehr kommt in Betracht, dass der § 66 sowohl nach seinem Inhalt, wie nach seiner Stellung im Gesetz über die Organisation der allgemeinen Landesverwaltung eine allgemeine Norm ist, die als solche nur da eintritt, wo die Zuständigkeit der Verwaltungsinstanzen nicht durch besondere Gesetze abweichend geregelt worden ist. In dem § 63 des Organisationsgesetzes, welcher von den Rechtsmitteln gegen polizeiliche Verfügungen der Orts- und Kreispolizeibehörden handelt, ist dies mit den Worten: „soweit das Gesetz nicht aus-

drücklich Anderes bestimmt“, besonders hervorgehoben. Die §§ 63 und 66 gehören ein und demselben Titel des Gesetzes an, welcher die „Rechtsmittel gegen polizeiliche Verfügungen“ regelt. Der Grundgedanke dieser Organisation, welcher aus dem § 30 des Zuständigkeitsgesetzes vom 26. Juli 1876 in den § 63 des Organisationsgesetzes übernommen wurde, ist in § 66 auf die höhere Stufe der Landespolizei angewandt. Wenn dabei jene Worte des § 63 im § 66 nicht wiederholt sind, so ist dies gewiss nicht geschehen, um in dem letzteren etwas Abweichendes zu bestimmen. Vielmehr liegt die Annahme weit näher, dass man auch ohne jene Wiederholung die Bedeutung des Gesetzes als einer allgemeinen subsidiären Norm für erkennbar erachtete. Zu der entgegengesetzten Auslegung würde man nicht kommen können, ohne die Stellung der Vorschrift im System der die Verwaltungsorganisation betreffenden Gesetzgebung, wie dieselbe namentlich auch in dem Zuständigkeitsgesetze vom 26. Juli 1876 durchgeführt ist, und in einem neuen derartigen Gesetze gleichzeitig mit dem Erlass des Organisationsgesetzes festgehalten werden sollte, zu ignoriren und einen Rechtszustand zu schaffen, der weder mit den sonst gesetzlich geordneten Kompetenzen der Behörden, noch mit der Stellung der Verwaltungsgerichte als solcher vereinbar sein würde. Dies ergibt sich namentlich für den vorliegenden Fall aus Folgendem:

Der § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874, welcher unzweifelhaft auch auf die mit dem Rechte der Enteignung von Grundstücken ausgestatteten Unternehmer von Eisenbahnbauten Anwendung findet, enthält in seinem ersten Absatze, wo von den Auflagen gehandelt wird, welche den mit dem Enteignungsrechte ausgestatteten Unternehmern zu Gunsten der benachbarten Grundstücke und im öffentlichen Interesse gemacht werden können, eine Ausdehnung des § 14 des Eisenbahngesetzes auf jene Unternehmer überhaupt, unter gleichzeitiger Berücksichtigung des in diesem nicht gedachten öffentlichen Interesses. Der Absatz 2 des § 14 des Enteignungsgesetzes lautet: „Ueber diese Obliegenheiten des Unternehmers entscheidet die Bezirksregierung (§ 21).“ — Die Entscheidung soll also im Enteignungsverfahren stattfinden. Diese Bestimmung verliert auch dann für die hier zu treffende Entscheidung nicht ihre Bedeutung, wenn man mit dem königlichen Ministerium der öffentlichen Arbeiten in dessen Erlass vom 21. Juni 1880 (Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 284) davon ausgeht, dass die Zuständigkeit der Regierungen (jetzt im Geltungsgebiete jenes Organisationsgesetzes der Regierungspräsidenten), als Landespolizeibehörden den Eisenbahn-Bauunternehmern ausserhalb des Enteignungsverfahrens die im § 14 des Eisenbahngesetzes gedachten Auflagen zu machen, durch den § 14 des Enteignungsgesetzes nicht berührt sei. — Die Handhabung des § 14 des Enteignungsgesetzes,

der, wie gedacht, unzweifelhaft auch auf Eisenbahnunternehmungen Anwendung findet, und bezüglich dieser den Absatz 1 des § 14 des Eisenbahngesetzes nur ergänzt und erläutert, muss der Regel nach erfolgen in Verbindung mit der Feststellung der Pläne zu den Eisenbahnbauten. Die letztere steht gemäss § 4 des Eisenbahngesetzes dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu. Ihr haben die landespolizeilichen Prüfungen der Bauprojekte, zu welchen der § 14 des Eisenbahngesetzes, der jedenfalls bezüglich der Zuständigkeitsfrage durch das Enteignungsgesetz nach dessen § 15 nicht berührt ist, die Regierung, jetzt nach deren Reorganisation die Regierungspräsidenten, beruft, vorzugehen. — Die landespolizeilichen Anforderungen, welche hierbei erhoben werden, erhalten durch die ministerielle Genehmigung der Bauprojekte ihre Bestätigung, ein Verfahren, welches dafür Gewähr leistet, dass die landespolizeilichen Anforderungen aus § 14 a. a. O. mit denjenigen im Einklange stehen, welche die Technik des Eisenbahnbaues und Betriebes zu erheben hat. — Der so festgestellte Plan für den einzelnen Eisenbahnbau ist aber auch zugleich der vorläufige Bauplan für das Enteignungsverfahren nach § 15 des Enteignungsgesetzes. Als solcher unterliegt er auf den Antrag des Unternehmers der definitiven Feststellung im Enteignungsverfahren durch den Bezirksrath und eventuell in der Rekursinstanz wiederum durch den Minister der öffentlichen Arbeiten gemäss §§ 18 ff. des Enteignungsgesetzes, wobei namentlich auch die Anlage, zu deren Errichtung wie Unterhaltung der Unternehmer verpflichtet ist (§ 14 des Enteignungsgesetzes) festzustellen sind.

In diesem ganzen Verfahren von der landespolizeilichen Prüfung der Eisenbahnbauprojekte an bis zu deren etwaiger definitiver Feststellung in dem Enteignungsverfahren ist für die Frage im Verwaltungsstreitverfahren aus § 66 des Organisationsgesetzes kein Raum.

Eine solche Klage setzt definitive landespolizeiliche Verfügungen voraus, während auf dem hier fraglichen Gebiete im Einzelfalle meist nicht übersehen werden kann, ob die Verfügung nicht noch der endgültigen Festsetzung im Enteignungsverfahren unterliegen wird. — Die landespolizeilichen Festsetzungen aus § 14 des Enteignungsgesetzes wie aus § 14 des früheren Gesetzes stehen ferner in dem engsten sachlichen Zusammenhange mit der Handhabung der Eisenbahnbau- und Betriebspolizei, welche nicht von den Regierungspräsidenten als Landespolizeibehörden, sondern von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dessen besonderen Organen, den Eisenbahn-Kommissariaten, geübt wird. Dieser Zusammenhang bestimmt auch die Organisation der Kontrolle über die Handhabung jener landespolizeilichen Funktionen. Derselbe verweist mit Nothwendigkeit auf den Minister der öffentlichen Arbeiten als Rekursinstanz, wie dies speziell für das Enteignungsverfahren in dem § 157 des Zuständigkeitsgesetzes zur Anerkennung gekommen ist.

Steht nun aber den Regierungspräsidenten als Landespolizeibehörde auch ausserhalb des vorgedachten regelmässigen Verfahrens aus § 14 des Eisenbahngesetzes die Befugniss zu, nachträglich, wie hier, den Eisenbahnunternehmern Auflagen im Sinne dieser Bestimmung zu machen, frühere desfallsige Verfügungen abzuändern und zu ergänzen, so fragt es sich, ob für die Kontrolle über derartige Verfügungen, welche sich doch immer nur als Ausnahmen im Verhältniss zu jenem Verfahren als der Regel verhalten, etwas Anderes gilt, als für letzteres. — Dies ist zu verneinen, da die die Regel bestimmenden Verhältnisse auch die Ausnahme beherrschen. — Wie sich die landespolizeiliche Befugniss aus § 14 des Eisenbahngesetzes und § 14 des Enteignungsgesetzes nach dem diesen Gesetzen zum Grunde liegenden Gedanken als ein nothwendiges Korrelat des den Unternehmern verliehenen Enteignungsrechtes darstellt, so hat ihre Handhabung auch den Gebrauch des letzteren zur Voraussetzung. Die landespolizeilichen Festsetzungen beschränken sich nicht auf Anlagen auf denjenigen Grundstücken, deren der Unternehmer ohnehin für sein Unternehmen bedarf. Dieselben ergehen mit Rücksicht auf die Möglichkeit, dass der Unternehmer von dem Enteignungsrechte Gebrauch machen könne, um ihnen zu genügen (vergl. Anmerkung 3 zu § 14 des Enteignungsgesetzes in dem Kommentar von Dr. Bähr und Langerhans, und Anmerkung 4 zu § 23 desselben Gesetzes in dem Kommentar von Seydel). Auch die späteren landespolizeilichen Festsetzungen können somit Gegenstand der Planfeststellung im Enteignungsverfahren werden. Sie sind Ergänzungen und Modifikationen des ersten vorläufigen Planes im Sinne des § 15 des Enteignungsgesetzes. Ebenso ist der untrennbare Zusammenhang mit der Handhabung der Bahnbau- und Betriebspolizei derselbe für diese späteren Anordnungen, wie für die bei der Feststellung des Bauprojektes getroffenen, welche nur ergänzt und berichtigt werden. Es würde demgegenüber einen Eingriff in die eisenbahnpolizeilichen, durch das Organisationsgesetz nicht berührten Befugnisse des Ministers der öffentlichen Arbeiten darstellen, wenn man als den regelmässigen Weg der Kontrolle über jene Anordnungen die Beschwerde und Klage aus § 66 des Organisationsgesetzes statuiren und damit die Wirksamkeit der Ministerialinstanz auf ein ausnahmsweises Eingreifen von Aufsichtswegen einschränken wollte.

So bilden die gesetzlichen Vorschriften, nach denen die Kontrolle über die Handhabung der in Rede stehenden landespolizeilichen Befugnisse in Verbindung mit der Ausübung der Eisenbahnbau- und Betriebspolizei gesetzt ist, sowie diejenigen, welche jene Handhabung in den engsten Zusammenhang mit dem Enteignungsverfahren bringen, eine spezialgesetzliche, die Zuständigkeiten von Behörden regelnde Norm, welche die allge-

meine Vorschrift des § 66 a. a. O. ausschliesst. Man könnte die letztere nicht anwenden, ohne einerseits auf das Gebiet der eisenbahnpolizeilichen ministeriellen Befugnisse hinüberzugreifen und andererseits die verwaltungsgerichtlichen Entscheidungen als vorläufige Feststellungen demnächst zum Gegenstande der Entscheidungen der Bezirksräthe und der Ministerialinstanz im Enteignungsverfahren zu machen. Das Eine wie das Andere hat gewiss nicht in der Absicht des Gesetzgebers gelegen. Im Gegentheil war man nach dem Entwurf eines neuen Zuständigkeitsgesetzes, welcher zugleich mit dem Organisationsgesetze Gesetzeskraft erlangen sollte, ebenso wie in dem zur Zeit noch gültigen Zuständigkeitsgesetze darauf bedacht, ausdrücklich ausser Zweifel zu stellen, dass die Kompetenz des Ministers der öffentlichen Arbeiten aus § 4 des Eisenbahngesetzes durch die neueren spezialgesetzlichen Vorschriften über die Behandlung streitiger Wegebau- und Wasserpolizeisachen nicht berührt werde (§ 166 des Zuständigkeitsgesetzes vom 26. Juli 1876, § 145 des Entwurfs der Staatsregierung zu einem neuen Zuständigkeitsgesetze vom Jahre 1880, § 161 des neuesten Entwurfs vom Jahre 1882).

Nach alledem ist der Gerichtshof nicht zuständig, die geforderte Entscheidung in der Sache zu fällen. Wenn der beklagte königliche Oberpräsident sich derselben auf den Antrag der Klägerin unterzogen hat, so bedarf es doch einer förmlichen Aufhebung seines Bescheides nicht, da letzterer dem in keiner Weise entgegensteht, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten die ihm allein gebührende Entscheidung in der Sache trifft. — Es war hiernach die erhobene Klage abzuweisen.

Gesetzgebung.

Schweiz. Entwurf eines Bundesgesetzes, betr. die Aufsicht über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften.

Der schweiz. Bundesversammlung vom Bundesrathe vermittelt Botschaft vom 6. März 1883 vorgelegt.

Art. 1. Auf den Baukonto einer Eisenbahngesellschaft dürfen nur solche Beträge verrechnet werden, welche für die Erstellung der Bahn und die Beschaffung der Betriebsmittel wirklich verausgabt worden sind.

Nach Eröffnung des Betriebs dürfen die Kosten für neue Bahnanlagen oder für Anschaffung von Betriebsmaterial dem Baukonto nur in dem Maasse zugeschrieben werden, als dadurch der Werth und die Ertragsfähigkeit der Unternehmung erhöht wird.

Art. 2. Alle Ausgaben, welche nicht auf die Baurechnung gehören (Art. 1), sind aus den jährlichen Betriebseinnahmen zu bestreiten.

Gründungs-, Organisations- und Verwaltungskosten, gleichwie Kursverluste und Emissionskosten, können im Verhältniss zu ihrer Höhe und zu derjenigen der Jahreserträge auf eine Reihe von Jahren zur Amortisation vertheilt werden.

In gleicher Weise sind diejenigen Posten, welche entgegen der Vorschrift des Art. 1 auf die Baurechnung gebracht worden sind, aus den jährlichen Einnahmüberschüssen zu amortisiren.

Die Einlagen in die Reserve- und Erneuerungsfonds sind gleichfalls aus den Einnahmeüberschüssen zu bestreiten und nach dem Bedürfniss zu bemessen.

Art. 3. Die jährlichen Rechnungen und Bilanzen sind von den Eisenbahnverwaltungen dem Bundesrath vorzulegen, welcher zu untersuchen hat, ob dieselben den Vorschriften dieses Gesetzes entsprechen. Soweit dies nicht der Fall ist, trifft der Bundesrath, nach Anhörung der betreffenden Verwaltungen, die nöthigen Verfügungen und setzt die unter gegenwärtiges Gesetz fallenden Posten von sich aus fest.

Art. 4. Diese Verfügungen sind den Gesellschaften unter ausführlicher Begründung mitzuthellen, und es hat die Generalversammlung der Aktionäre das Recht, gegen Anordnungen, durch welche der Betrag des Reingewinns herabgesetzt wird, binnen 60 Tagen von der Eröffnung an beim Bundesgericht Beschwerde zu erheben.

Findet das Gericht, dass der Bundesrath die ihm durch das gegenwärtige Gesetz übertragenen Befugnisse überschritten und dadurch die Ansprüche der Aktionäre auf den Reingewinn beeinträchtigt hat, so wird es die Summe festsetzen, um welche dieser letztere gegenüber der Verfügung des Bundesrathes zu erhöhen ist.

Die dahergigen Beschwerden sind nach dem für die staatsrechtlichen Streitigkeiten vorgeschriebenen Verfahren zu erledigen.

Art. 5. Die Entscheide des Bundesrathes sind unter Vorbehalt von Art. 4 für die Aktionäre verbindlich (OR. Art. 631 und 639) und es dürfen vor Erlass derselben Dividenden weder beschlossen, noch ausbezahlt werden.

Art. 6. Die Bestimmungen der Konzessionen über den Rückkauf der Bahnen bleiben unverändert bestehen; dagegen werden alle mit diesem Gesetz im Widerspruch stehenden gesetzlichen Erlasse und Verordnungen aufgehoben.

Art. 7. Die Statuten der Bahngesellschaften sind mit den Vorschriften dieses Gesetzes in Uebereinstimmung zu bringen.

Art. 8. Der Bundesrath wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Italien. Königl. Dekret vom 4. März 1883, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Fano nach Santa Barbara.

Veröffentlicht in der Gazz. Uff. vom 2. April 1883.

Die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Fano (Eisenbahnstation zwischen Rimini und Ancona) nach Santa Barbara (in der Nähe von Urbino) wird einem ad hoc gebildeten Konsortium übertragen. Zu den auf 1 977 107 Lire veranschlagten Anlagekosten leistet der Staat in Gemässheit des Gesetzes vom 29. Juli 1879 einen Zuschuss von 1 186 264 Lire. Die Bahn muss binnen 6 Jahren fertig gestellt sein.

Königl. Dekret vom 1. April 1883, betreffend den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn (System Agudio) von Sassi nach Superga durch die Stadtgemeinde Turin.

Veröffentlicht in der Gazz. Uff. vom 7. Mai 1883.

Zu den auf 1 500 000 Lire veranschlagten Kosten für die Herstellung dieser 3130 m langen Drahtseilbahn leistet der Staat in Gemässheit des Gesetzes über die Eisenbahn-Ergänzungsbauten vom 29. Juli 1879 einen Zuschuss von $\frac{6}{10}$, also von 900 000 Lire. Die Seilbahn muss im Laufe des Jahres 1884 fertiggestellt und mit dem Tramway Turin-Gassinio auf der Station Sassi so in Verbindung gebracht werden, dass Reisende ohne umzusteigen von Turin nach Superga befördert werden können.

Bücherschau.

Besprechungen.

F. Seydel, Das Gesetz vom 21. Juli 1852, betreffend die Dienstvergehen der nicht richterlichen Beamten, die Versetzung derselben auf eine andere Stelle oder in den Ruhestand, und seine Ergänzungen. Berlin. Carl Heymanns Verlag. 1883.

Das sogenannte Disziplinalgesetz für die nicht richterlichen Beamten hat vorzugsweise in der neueren Zeit mannigfache Aenderungen und Ergänzungen erfahren. Die Einführung des Gesetzes in den in 1866 erworbenen Landestheilen, die anderweite Organisation der Justiz und der inneren Verwaltung, die Einrichtung von Verwaltungsgerichten, die Uebertragung der Entscheidung in Disziplinarsachen auf Behörden, welche dieser Befugniß früher entbehrten, haben wesentliche Umgestaltungen verschiedener Bestimmungen zur Folge gehabt und eine Rechtslage geschaffen, welche häufig nicht leicht zu erkennen, jedenfalls nicht leicht zu übersehen ist. An einer Bearbeitung des so geänderten und ergänzten Gesetzes hat es bisher gefehlt; das Bedürfniss einer solchen machte sich aber um so fühlbarer geltend, als die ohnehin sehr spärlichen Kommentare des Gesetzes in seiner ursprünglichen Gestalt bereits vor einer langen Reihe von Jahren erschienen sind und daher die neuere Verwaltungspraxis nicht berücksichtigen. Die vorliegende Schrift kommt dem bestehenden Bedürfnisse in umfassender Weise entgegen. An der Hand der bezüglichen neueren Gesetze wird der dermalige gesetzliche Zustand dargestellt; an der Hand der allgemeinen Rechtsgrundsätze und unter Berücksichtigung der Rechtsprechung der verschiedenen höchstinstanzlichen Gerichte, der Verwaltungspraxis sämtlicher beteiligter Ressorts, sowie der dem Gesetze vorausgegangenen Landtagsverhandlungen werden seine einzelnen Bestimmungen erläutert; zur Erleichterung ihrer Anwendung dient die Hinweisung auf diejenigen gesetzlichen Normen, auf welche das Gesetz direkt oder indirekt Bezug nimmt und die Mittheilung der von den maassgebenden Verwaltungsorganen erlassenen zusätzlichen Vorschriften.

Die Behandlung ist mehr die eines Handbuches als eines Kommentars. Nach einer kurzen Einleitung, welche die rechtliche Natur des Staatsdienstverhältnisses erörtert und die Geschichte des Disziplinalgesetzes enthält, werden die Anordnungen, Ergänzungen und Erläuterungen der einzelnen Paragraphen möglichst in systematischer Weise zum Gegenstand selbständiger Abhandlungen gemacht. Der Schrift ist angehängt der Abdruck der vorzugsweise wichtigen gesetzlichen Abänderungsbestimmungen. Zur Erleichterung der Benutzung dient ein chronologisches und ein alphabetisches Sachregister. Die Bearbeitung des sehr umfangreichen Materials ist eine sehr sorgfältige, die Darstellung klar und durchsichtig.

Die Schrift wird allen Behörden, welche zur Handhabung des Disziplinalgesetzes berufen sind, insbesondere auch den Königl. Eisenbahndirektionen und Betriebsämtern ein willkommenes Hilfsmittel für die richtige Gesetzesanwendung sein. G.

Gustav Schmoller. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich. Leipzig, Verlag von Duncker und Humblot.

Diese wohl umfangreichste der in Deutschland erscheinenden periodischen Veröffentlichungen auf dem Gebiete der Volkswirtschaft widmet auch dem Eisenbahnwesen in hervorragendem Maasse ihre Aufmerksamkeit. Die Zeitschrift steht im wesentlichen auf dem Standpunkte der preussisch-deutschen Staatseisenbahnpolitik. Das neueste, uns zur Besprechung zugegangene Heft (1883 2. Heft) bringt unter dem Titel: „Die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preussen“ S. 89—139 einen Aufsatz, in welchem nach einer kurzen geschichtlichen Einleitung der Gang der Eisenbahnverstaatlichungen vom Jahre 1879 bis in die neueste Zeit auf Grund der amtlichen Materialien dargestellt wird. Dem Aufsatz ist eine Uebersichtskarte der preussischen Eisenbahnen beigegeben, auf welcher die einzelnen Direktionsbezirke nach dem Stande vom 1. April 1883 mit verschiedenen Farben bezeichnet sind.

J. Brosius, Maschinen-Inspektor beim Königl. Eisenbahn-Betriebsamt Hannover-Rheine, und **R. Koch**, Inspektor und Chef für Eisenbahnbetrieb im Königl. serbischen Bauten-Ministerium zu Belgrad. Die Schule für den äusseren Eisenbahnbetrieb. Handbuch für Eisenbahnbeamte und Studirende technischer Anstalten. Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann.

Das vorliegende Werk ist im Laufe der drei letzten Jahre in drei Theilen erschienen. Die Abgrenzung dieser Theile von einander ist aber

allem Anscheine nach mehr durch zufällige Umstände, als durch die Absicht, den Stoff sachlich zu gliedern, bedingt worden. Will man die sechs Abtheilungen, in welche das Buch nach dem Inhaltsverzeichniss eingetheilt ist, in einzelne Bände zerlegen, um nicht ein zu starkes, unhandliches Buch zu erhalten, so wird man zweckmässig die Abgrenzung derselben anders wählen, als dies beim Erscheinen der einzelnen Theile geschehen ist. Die erste Abtheilung enthält nämlich auf 253 Seiten zunächst einige wichtige Angaben aus der Zeichenkunde, der Arithmetik, der Geometrie und der Physik und dann in einem Kapitel über Mechanik eine ziemlich ausführliche Behandlung sämtlicher bei der Eisenbahn zur Anwendung kommenden mechanischen Anlagen und Hilfsmittel. Diese Abtheilung umfasst also einen für sich abgeschlossenen Kreis von Vorkenntnissen, welche für das Studium des Eisenbahnbetriebes als nothwendig oder wünschenswerth angesehen werden.

Die zweite Abtheilung (S. 254—368), welche im Zusammenhang mit der ersten erschienen ist, behandelt die Lokomotive und würde mit der dritten Abtheilung (S. 369—512), welche die Eisenbahnwagen zum Gegenstande hat, in passender Weise zu einem zweiten Bande „Eisenbahn-Betriebsmittel“ vereinigt werden können.

Die vierte Abtheilung (S. 513—802), den Bau und die Unterhaltung der Eisenbahnen betreffend, könnte wieder einen Band für sich bilden, während die fünfte Abtheilung „Signalwesen“ (S. 803—838) und die sechste, welche die Handhabung des Betriebes behandelt (S. 839—1131), in dem vierten Bande zu vereinigen wären.

Durch eine solche Zerlegung würde der praktische Vortheil gewonnen sein, dass die einzelnen Bände unabhängig von einander weiter entwickelt und durch neue Auflagen ersetzt werden könnten, wofür sich bei der Verschiedenartigkeit ihres Stoffes sehr bald ein Bedürfniss geltend machen wird. Auch für den Vertrieb würde es sich voraussichtlich in Zukunft als günstig herausstellen, wenn jeder der vorbezeichneten Bände für sich getrennt zu haben wäre. Die erste Abtheilung nämlich, welche fast lauter feststehende und in sich abgeschlossene Angaben enthält, wird für eine Reihe von Jahren kaum einer Abänderung oder Ergänzung bedürfen. Ueberdies bietet dieselbe nicht nur für diejenigen Interesse, welche sich dem Studium des Eisenbahnwesens zugewendet haben; vielmehr werden Viele, die sich mit den Grundsätzen der Physik und Mechanik vertraut machen wollen, und namentlich Studirende, denen daran liegt, in gedrängter Kürze die Resultate ihres Studiums auf diesen Gebieten sich in das Gedächtniss zurückzurufen, wohl daran thun, sich dazu der vorliegenden übersichtlichen Zusammenstellung zu bedienen. Die Behandlung des Stoffes hält hier gerade für letzteren Zweck die richtige Mitte zwischen

den bis auf's Aeusserste eingeschränkten Angaben, wie man sie in den Ingenieur - Taschenbüchern zu finden pflegt, und den umfangreichen Lehrbüchern, welche dem Studium selbst als Grundlage zu dienen bestimmt sind. Ausserdem ist aber die Art der Behandlung im Verein mit den wohlgelungenen bildlichen Darstellungen besonders geeignet, auf eine klare Anschauung hinzuwirken und auch in Personen, welche zu dem Lesen dieses Buches weiter nichts, als einen gesunden Menschenverstand mitbringen, Interesse und Verständniss für den behandelten Stoff zu erwecken.

Die zweite und dritte Abtheilung werden im Gegensatz zur ersten im Laufe der nächsten Jahre voraussichtlich häufiger einer Umarbeitung und Ergänzung unterzogen werden müssen, wenn sie sich den Fortschritten der Konstruktion und einheitlichen Gestaltung der Eisenbahn-Betriebsmittel thunlichst anschliessen sollen. Schon jetzt würde eine Vervollständigung der von der Lokomotive handelnden Abtheilung durch spezielle Angaben über die neuerdings vereinbarte Konstruktion und Ausbildung der Normallokomotiven für Personenzüge und für Güterzüge erwünscht erscheinen. In der dritten Abtheilung sind die Normalien für Personen- und Güterwagen, wie sie auf Grund der in den letzten Jahren stattgehabten Beratungen von Maschinentechnikern festgesetzt sind, zwar berücksichtigt worden; aber schon jetzt macht sich die Nothwendigkeit geltend, diese Festsetzungen in mehreren Punkten zu modifiziren und über die bisherigen Grenzen hinaus auszudehnen. Die verschiedenen Systeme kontinuierlicher Bremsen, deren Wettkampf seit einiger Zeit das Interesse der Eisenbahntechniker in hohem Maasse rege gehalten hat, sind zwar in dem Buche beschrieben; aber die Bremse von Carpenter, welche erst vor wenigen Monaten für die preussische Staatsbahnverwaltung als Norm einer kontinuierlichen Bremse angenommen worden ist, hat nur eine ganz flüchtige Erwähnung gefunden, vermuthlich, weil diesem System zu der Zeit, als der zweite Theil des vorliegenden Werkes erschien, noch nicht eine so grosse Bedeutung beigemessen wurde, wie sie dasselbe jetzt erlangt hat. Ebenso haben die neueren Bestrebungen, die für gewisse Verhältnisse sehr empfehlenswerthe Bremse von Heberlein noch zu verbessern, nicht mehr Aufnahme finden können, und es ist wohl unzweifelhaft, dass schon nach verhältnissmässig kurzer Zeit zahlreiche neue Erfahrungen, neue Verbesserungen und Erfindungen vorliegen werden, welche bei der Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahn-Betriebsmittel zu berücksichtigen sind und in einer „Schule für den Eisenbahnbetrieb“ nicht wohl unbeachtet bleiben dürfen.

In Bezug auf die vierte Abtheilung liegt die Sache wieder anders. Die bei dem Bau und der Unterhaltung der Eisenbahnen zu befolgenden Grundsätze und Konstruktionen sind zu einem grossen Theil — wenn man nicht sehr weit in die Einzelheiten eindringen will — zu einem ge-

wissen Abschluss gekommen, und wenn auch anzunehmen ist, dass der Oberbau theils in Bezug auf Querschnittsdimensionen der Schienen und eisernen Schwellen, theils hinsichtlich der Befestigungs- und Verbindungsmittel versuchsweise noch mannigfachen Modifikationen unterworfen werden wird, so dürften doch die Angaben und Darstellungen, so weit sie bereits Aufnahme gefunden haben, wohl auch für längere Dauer dem beabsichtigten Zwecke genügen; denn es handelt sich hier ja nicht um eine möglichst vollständige Wiedergabe aller einzelnen Formen des Oberbaus, sondern nur um die Hervorhebung der wesentlichen Eigenthümlichkeiten der verschiedenen Systeme und um die Bezeichnung der für die Geleisunterhaltung wichtigen Punkte. Zu bedauern ist, dass in den Figuren 779, 780 und 782, welche eine gewisse Norm abgeben sollen, unter dem mittleren Theile des Schienenfusses eine rinnenförmige Vertiefung in der oberen Platte der Haarmann'schen Langschwelle dargestellt ist, wie sie allerdings probeweise zur Erzielung einer elastischen Lagerung der Schienen Anwendung gefunden, aber sich als höchst nachtheilig erwiesen hat.

Die fünfte und sechste Abtheilung bilden zusammen den eigentlichen Kern des Buches, indem darin angegeben wird, was alles mit dem in den vorhergehenden drei Abtheilungen beschriebenen Material, nämlich den Betriebsmitteln und der Bahn nebst Zubehör zu geschehen hat, um einen geregelten Betriebsdienst zu erhalten. Das Signalwesen, welches die nur 36 Seiten umfassende fünfte Abtheilung bildet, hätte ebensowohl — oder vielleicht für die Klarheit der Gesamtdisposition noch zweckmässiger — in die folgende Abtheilung mit aufgenommen werden können. Von einer streng logischen Eintheilung der letzteren ist bei der vielseitigen Natur des Betriebsdienstes wohl absichtlich und mit Recht von vorn herein abgesehen. Es sind vielmehr darin die einzelnen Dienstzweige und die von den verschiedenen Beamtenkategorien vorzugsweise zu beachtenden Gesichtspunkte einfach nach einander aufgezählt, wobei die Reglements und Instruktionen nicht als geschlossene Sammlung von Vorschriften aufgenommen, sondern völlig sachgemäss in Bruchstücken jedesmal da eingeschaltet sind, wo es der Zusammenhang erforderte. Ein zwingender Grund, die Signalordnung in dieser Hinsicht anders zu behandeln, dürfte nicht vorliegen, zumal dabei die einzelnen Abtheilungen der Signalordnung ungetheilt an denjenigen Stellen einzurücken sein würden, an denen der betreffende Signaldienst Erwähnung gefunden hat. Jedenfalls sind die beiden letzten Abtheilungen des Buches als eng zusammengehörig zu betrachten, können aber von den übrigen Abtheilungen völlig getrennt gehalten und selbstständig weiter ausgebildet werden, wobei wieder ganz andere Umstände in Betracht kommen, als bei der weiteren Bearbeitung des übrigen Stoffes.

Wenn sonach hier einer viertheiligen Gliederung des gesammten Inhalts das Wort geredet wird, so geschieht dies nicht bloss im Interesse einer möglichst klaren und einfachen Disposition, sondern hauptsächlich von dem praktischen Gesichtspunkt aus, dass es wünschenswerth erscheint, wenn jeder dieser vier Theile unabhängig von den übrigen nach Maassgabe des schnelleren oder langsameren Fortschrittes auf den darin behandelten Gebieten modifizirt und erweitert werden kann. Es würden dann z. B. bei einer neuen Auflage des zweiten, die Eisenbahn-Betriebsmittel betreffenden Theiles die Besitzer des Buches, welche sich diese neue Auflage statt der früheren anschaffen wollen, nicht genöthigt sein, die erste Abtheilung, in der sich voraussichtlich fast gar nichts ändern wird, wieder mitzukaufen. Bei der vorliegenden Ausgabe endigt die erste Abtheilung in Folge eines ungünstigen Zufalls gerade auf der Vorderseite des Blattes, auf dessen Rückseite die zweite Abtheilung anfängt, so dass es auch gar nicht möglich ist, diese Theile getrennt binden zu lassen. Es würde auf diesen kleinen äusserlichen Uebelstand hier nicht so viel Werth gelegt sein, wenn dazu nicht der Wunsch und die Hoffnung geführt hätte, dass das Werk, namentlich in seiner zweiten, dritten, fünften und sechsten Abtheilung, recht viele Auflagen erleben und es auch künftig das Bestreben der Verfasser sein möge, bei jeder neuen Auflage dem zeitigen Stande der Eisenbahntechnik und der Grundsätze für den Eisenbahnbetrieb so weit als möglich Rechnung zu tragen.

Es muss als besonders erfreulich bezeichnet werden, dass gerade zwei Männer, welche mitten in der Eisenbahnpraxis stehen, Zeit und Energie genug gehabt haben, um neben ihren Berufsgeschäften ihre schriftstellerische Thätigkeit, aus welcher vor einigen Jahren bereits die „Schule des Lokomotivführers“ hervorgegangen ist, auf das ganze Gebiet des Eisenbahn-Betriebes auszudehnen. Gerade der praktische Standpunkt, welcher dabei überall festgehalten ist, im Verein mit der sehr einfachen, treffenden und klaren Darstellungsweise verleiht dem Werke einen hervorragenden Werth und wird ihm ohne Zweifel eine weite Verbreitung verschaffen. Die Behandlung des Stoffes ist in der That, — worauf nach dem Titel die Verfasser mit Recht besonderen Werth gelegt haben, — gemeinasslich, ohne dass durch unnöthige Breite der Ausführungen das Interesse an der Sache beeinträchtigt wird. Zudem ist das Verständniss durch eine grosse Zahl von Abbildungen wesentlich erleichtert; das ganze Buch enthält mehr als tausend Holzschnitte und 4 lithographirte Tafeln.

Ob bei der Sichtung des überreichen Stoffes überall die richtige Grenze innegehalten ist, darüber lässt sich ein abschliessendes Urtheil nicht fällen. Die Wünsche derjenigen, welche das Werk studiren oder daraus in einem Einzelfalle Rath und Belehrung schöpfen wollen, werden immer

verschieden weit gehen; die Einen werden dies, die Andern jenes gern noch ausführlicher behandelt sehen wollen, und wer nur mit kritischen Blicken den Inhalt des Buches mustert und gern etwas daran auszusetzen finden möchte, wird vielleicht sagen können, es gehöre ein grosser Theil des behandelten Stoffes, so das Projektiren von Bahnen, die Ausführung der Mauerarbeiten, das Bearbeiten des Holzwerks u. s. w. nicht in eine Abhandlung über Eisenbahnbetrieb. Es ist aber wohl zu beachten, dass die Verfasser den Zweck verfolgt haben, nicht nur für die mit einer guten Vorbildung versehenen Beamten und Studirenden, sondern auch für untere Eisenbahnbeamte, bei denen nur elementare Schulkenntnisse vorausgesetzt werden dürfen, ein Lehrbuch zu schaffen, und wenn man sich von diesem Gesichtspunkt aus fragt, was man etwa als überflüssig ausgeschieden sehen möchte, so wird man finden, dass das Gegebene doch zum allergrössten Theile in gewissen Beziehungen zu der Thätigkeit einzelner Beamten-Kategorien im Eisenbahnbetriebe steht, und dass die betreffenden Beamten leicht etwas in dem Buche vermissen könnten, wenn man allzu streng bei der Ausscheidung des allenfalls entbehrlichen Materials verfahren wollte. Eine Unvollständigkeit könnte wohl am ersten in dem Theile, welcher von der Lokomotive handelt, empfunden werden; die in der zweiten Abtheilung enthaltene Vorbemerkung giebt indessen in dieser Beziehung den nöthigen Aufschluss, indem darin diejenigen, welche sich genau über die Lokomotive unterrichten wollen, auf die „Schule des Lokomotivführers“ verwiesen werden. Immerhin würde vielleicht eine Vervollständigung des hier Gegebenen in einzelnen Punkten, ohne über den vorgesteckten Zweck hinauszugehen, den Werth dieses Theiles noch zu erhöhen geeignet sein.

Auf Einzelheiten näher einzugehen, ist hier nicht der Ort. Selbst wenn Manches in dem Buche anzweifelbar sein sollte, so kann dadurch der grosse Nutzen, den es unzweifelhaft stiften wird, nicht beeinträchtigt werden. Es ist in dem letzten wesentlichsten Theile desselben eine schon lange vermisste Grundlage geschaffen worden, auf der mit Erfolg weiter zu bauen sein wird.

Oberbeck.

Kupka, P. F., Ingenieur. Die Verkehrsmittel in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Mit einer Karte der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Leipzig. Duncker & Humblot. 1883.

Die Verkehrsmittel, über welche das vorstehende Werk handelt, sind die Wasserstrassen (hauptsächlich Kanäle), die Eisenbahnen, die Posten und Telegraphen. Ausserdem enthält dasselbe eine allgemeine Einleitung. Den breitesten Raum nehmen die Eisenbahnen ein. Die Quellen der Darstellung werden S. 403 angegeben. Es sind, abgesehen von einzelnen

älteren Werken, nur die bekannten periodischen Schriften und Berichte, wie Poor's: *Manual of the Railroads*, Jos. Nimmo's *Reports on the internal commerce*, die „*Railroad Gazette*“ u. dgl. Das systematische, vortreffliche Werk von Chs. Francis Adams jun.: *Railroads, their origin and problems*, welches kurz hinter einander 2 Auflagen*) erlebte und wohl den besten Einblick in die Eisenbahnverhältnisse der Vereinigten Staaten giebt, scheint dem Verfasser nicht bekannt geworden zu sein. Der Census über das Jahr 1880 war vermuthlich bei Herausgabe seines Buches noch nicht veröffentlicht.

Dieses Material, vor Allem Bogen lange Auszüge aus Poor's und Nimmo's vorgedachten Werken, ist nun neben einander gestellt und hierdurch auch solchen Lesern zugänglich gemacht, welchen die Originalien nicht zur Verfügung stehen. Eine gründliche, systematische Verarbeitung desselben wird — leider — durchweg vermisst. Der Verfasser hat sich nicht der Mühe unterzogen, seinem Gegenstande ordentlich auf den Leib zu rücken, den Erscheinungen auf den Grund zu gehen und uns eine abgerundete, durchdachte Darstellung zu geben. Soweit eigene Anschauungen des Verfassers hervortreten, freut es zu sehen, dass auch er frei ist von den bis vor Kurzem in unserer Eisenbahn-Literatur vorherrschenden blinden Schwärmerei für die amerikanischen Eisenbahnverhältnisse. Bei aller Anerkennung ihrer Grossartigkeit verschliesst er seine Augen doch keineswegs vor den vielen dunklen Schattenseiten, welche die dortige Technik, der Betrieb und die gesammte Eisenbahnpolitik aufzuweisen haben.

Auf eine unbedingte Vollständigkeit seiner Darstellung erhebt der Verfasser selbst wohl keinen Anspruch, er hat nur das Wesentliche herausgenommen, das vornehmlich, was seiner Meinung nach für den deutschen Leser von besonderem Interesse ist. Einige Unrichtigkeiten sind mir aufgefallen. Zunächst der Titel. Das Land, über welches der Verfasser spricht, heisst „Vereinigte Staaten von Amerika“, nicht von „Nordamerika“. Hat man wohl je gelesen: *United States of North-America*? Der Delaware-Raritan-Kanal wurde nicht, wie es S. 75 heisst, 1834, sondern erst 1838 vollendet. Schlimmer ist die Verwechslung von George und Robert Stephenson (S. 142). Der Erbauer der preisgekrönten Lokomotive „*The Rocket*“ war George Stephenson (der Vater Roberts). Ein Druckfehler kann hier dem Zusammenhange nach nicht vorliegen. Bei den einleitenden Bemerkungen über die Pacific-Bahnen wäre wohl auch der Entdeckung des Passes durch die Rocky-Mountains durch John C. Fremont zu gedenken gewesen. Diese grossartige Entdeckung machte die Pläne Asa Whitney's, über welche sich Kupka eingehender verbreitet, erst möglich. Dr. v. d. Leyen.

*) New-York 1879, 1880, vgl. Archiv 1880, S. 38—40.

U E B E R S I C H T

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Bundesgesetz über das Obligationenrecht. 2. Aufl. Bern.	M 1,00.
Code fédéral des obligations. Bern.	M 0,80.
Fogowitz . Moderne Eisenbahnpolitik. Wien.	M 2,00.
Gesetze und Verordnungen über die Viehbeförderung auf Eisenbahnen und die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei derselben. Berlin.	M 0,45.
Hahn , F. v. Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. Das 4. Buch des Handelsgesetzbuches. 2. Aufl. Braunschweig.	M 5,00.
Hugstetter , die, Katastrophe, Verhandlung der Strafkammer in Freiburg 1883.	M 1,50.
Jäkel , L. Das Kassen- und Rechnungswesen bei den preussischen Staats- und den unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen. 6. Aufl. Görlitz.	M 6,00.
Kleinwächter , Fr. Die Nationalökonomie als Wissenschaft und ihre Stellung zu den übrigen Disziplinen. Berlin.	M 0,80.
Kupka , P. F. Die Verkehrsmittel in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika. Leipzig.	M 8,80.
Labaye , E. De l'unification des tarifs de chemins de fer, leur égalité pour tous. Paris. Fr. 1,00.	
Lavollée , C. Les chemins de fer et le budget. Paris.	
Level , E. Les chemins de fer et le budget. Paris.	
Meyer , G. Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts. Leipzig.	M 2,00.
Nachrichten , statistische, über die Eisenbahnen der österreich-ungarischen Monarchie für das Betriebsjahr 1879. Wien.	M 16,00.
Obligationenrecht , das schweizerische. St. Gallen.	M 2,00.
Plessner . Anleitung zur Ermittlung der Betriebs-Einnahmen und Ausgaben.	M 2,50.
Réforme (la) des tarifs de chemins de fer. Paris.	
Thompson , E. The american and english railroad cases: collection of all the railroad cases in the courts of last resort in America and England (1880—1882). New-York. \$ 4,50.	
Verwaltungsbericht der königlich württembergischen Verkehrsanstalten für das Rechnungsjahr 1881—82. Stuttgart.	M 5,00.
Vorschriften über die Beförderung von Personen, Thieren, Gütern u. s. w. auf deutschen Eisenbahnen. Berlin.	M 3,60.

Zeitschriften.

Annales des ponts et chaussées. Paris.

März 1883.

Inhalt: Note sur la mesure des vitesses et des débits dans un cours d'eau rapide et profond. Notice sur un nouveau système de roue hydraulique en dessus à mouvement direct. Effets des charges roulantes sur les ponts métalliques. Enquête du parlement anglais sur les tarifs des chemins de fer. Le corps des ponts et chaussées et l'Institut.

April 1883.

Inhalt: Étude sur la situation physique et morale des ouvriers des grands chantiers. Note sur la marche des bateaux à vapeur en courbe. Note sur le partage des dépenses entre les propriétaires et l'administration en cas d'expropriation pour cause d'utilité publique. Note sur les appareils de sécurité Loiseau et Lebanc.

Bulletin du ministère des travaux publics. Paris.**März 1883.**

Inhalt: Répertoire des lois pour le mois de mars 1883. Répertoire des décrets pour le 4^e trimestre de 1882. Commission chargée de l'examen des comptes des compagnies de chemins de fer. Garanties d'intérêt aux compagnies de chemins de fer. Belgique (Résultats d'exploitation des chemins de fer en 1881). Allemagne (Exploitation des chemins de fer de 1863 à 1879).

April 1883.

Inhalt: Résumé des dépenses de premier établissement des chemins de fer en 1881. (Chemins de fer du Midi, de l'État.) Compte courant de la garantie d'intérêts au 31 décembre 1881: réseau algérien. Documents statistiques concernant des chemins de fer au 31 décembre 1880. Allemagne (Longueur des chemins de fer comparée à la superficie et à la population).

Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie. Wien.

Die No. 46 bis 69 (vom 24. April bis 19. Juni 1883) enthalten ausser den offiziellen Bekanntmachungen und den Mittheilungen über In- und Ausland nachstehende Aufsätze etc.:

(No. 46, 52): Eisenbahntarif-Enquête. (No. 49): Konkurrenzanschreibung für den Bau der Abzweigungen der galizischen Transversalbahn. (No. 50, 51): Protokoll über die Verhandlungen des der k. k. Direktion für Staatsbahnbetrieb in Wien beigegebenen Staatseisenbahnrates. (No. 53): Uebersicht der in Oesterreich gelegenen Schleppbahnen zu Ende 1882. (No. 54, 55): Abrechnungen über die von den österreichischen Eisenbahnen beanspruchten Garantievorschüsse. (No. 57): Die Schleppbahnkonzessionen im Jahre 1882. (No. 58): Lokomotivprüfungen im Jahre 1882. (No. 59): Einige Bemerkungen über die Qualität des Schienenmaterials und über die Uebernahmebedingungen der Eisenbahnen. (No. 65): Aenderungen der einheitlichen Waarenklassifikation. (No. 69): Die Verkehrsmittel in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.**Heft 9. 1. Mai 1883.**

Inhalt: Ueber das Warmlaufen der Eisenbahnwagenachsen. Eisenbahnwagen mit Klose's radial verstellbaren Achsen. Zur Frage der Verwendung von Güterzugmaschinen vor Personenzügen. Eisenbahn-Ausstellung in Chicago. Lieferungsverträge mit Eisenbahnverwaltungen.

Heft 10. 15. Mai 1883.

Inhalt: Eine Mittheilung über Erfahrungen mit Drahtseilbahnen. Die Eisenbahnfrage in Frankreich.

Heft 11. 1. Juni 1883.

Inhalt: Entwurf von Normen für die Untersuchungen an Dampfkesseln und Dampfmaschinen. Stopfbüchsenkonstruktion mit Anwendung von Metallriderungen.

Heft 12. 15. Juni 1883.

Inhalt: Gutachten betr. Normen für die Untersuchungen an Dampfkesseln und Dampfmaschinen. Ueber die Detailkonstruktionen der Bremsen an Eisenbahnfahrzeugen.

Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung. Wien.**No. 17.** 29. April 1883.

Zur Eisenbahnstatistik. Zum fünfundzwanzigjährigen Jubiläum der Aussig-Teplitzer Bahn. Uebersicht der im Jahre 1882 auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens erschienenen österreichischen Gesetze, Verordnungen und Normalerlasse.

No. 18. 6. Mai 1883.

(No. 18 und 19): Die neuen oberitalienischen Eisenbahnen und deren Bedeutung für Deutschland und den Brenner-Verkehr. (No. 18): Bahnen als Begründer neuer Industriezweige.

No. 19. 13. Mai 1883.

Die Konvention der Prioritäten der Elisabeth-Bahn. Die Eisenbahnfrage in Frankreich. (No. 19, 20, 21): Die sekundäre schmalspurige Zahnradbahn bei Salgó-Tarján.

No. 20. 20. Mai 1883.

Der Reichsrath und das Eisenbahnwesen.

No. 21. 27. Mai 1883.

Kontrolle der elektrischen Installationen. Das Personal der sächsischen Staats-Eisenbahnen.

No. 22. 3. Juni 1883.

(No. 22 und 23): Der Geschäftsbericht der westlichen Staatsbahnen.

No. 23. 10. Juni 1883.

Die Wiener Stadtbahnen.

No. 24. 17. Juni 1883.

Die Statistik des Vereins deutscher Eisenbahnbewaltungen. Eisenbahn-Betriebskosten in Amerika.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.**IV. Heft 1883.**

Inhalt: Ueber den Lauf der Eisenbahnwagen auf gerader Bahn. Ueber zweckmäßige Materialvertheilung bei den Schienenprofilen. Die Frage der Betriebssicherheit der Eisenbahngleise, speziell der wirklichen Anstrengung der Fahr-schienen. Beschreibung des Diagramms für die Berechnung der Bremskraft und den Einfluss von Gefällen beim Anhalten von Eisenbahnzügen. Holz oder Eisen-schwellen. Notizen über die Erdarbeiten beim Bau des Zentralbahnhofes in Frankfurt a. M. Differenzialflaschenzug mit Gall'scher Lastkette. Apparat zum Auffinden von schwachen Stellen in den Siederöbren. Eisenbahnbillet-Zählapparat, konstruirt von dem Stationsvorsteher Gerke in Dransfeld. Beschreibung eines neuen selbstthätigen Schmieapparates für Lokomotiven und Dampfmaschinen, System radial laufender Achsen für Eisenbahnfahrzeuge von A. Klose. Compound-Lokomotiven von Borries. Bericht über Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Railroad-Gazette. New-York.**No. 15.** 13. April 1883.

Inhalt: The value of goods as a basis of classification. The illnesses of Railroad men. Peter Cooper and the first locomotive. Steel permanent way, London and North-Western Railway. Malaria and the Railroad service.

No. 16. 20. April 1883.

Inhalt: Car wheels. The Grand Trunk. Standard time. The proper weight for cast-iron car wheels. German passenger locomotive. Florida Railroad. The Massachusetts Railroad commission on the claims of local traffic.

No. 17. 27. April 1883.

Inhalt: Instructions to section foremen. A standard car truck. Diagonal rail joint. The proper weight for cast-iron car wheels. The New-York Railroad commission on the cost of the elevated roads. The Massachusetts Railroad commission on suburban rates.

No. 18. 4. Mai 1883.

Inhalt: Instructions to section foremen. The Michigan central report. Boston suburban traffic and fares. Standard engine sheds on the London and North-Western Railway.

No. 19. 11. Mai 1883.

Inhalt: Train rules. Instructions to section foremen. The Lake Shore report. Stop over privileges on limited tickets. A bracket girder.

No. 20. 18. Mai 1883.

Inhalt: Instructions to section foremen. Train rules. Comparative growth of agricultural and other traffic. Horming's punching and shearing machines. Locomotive for the Old Colony Railroad.

No. 21. 25. Mai 1883.

Inhalt: Train rules. The Reading lease of the Central Railroad of New Jersey. Operating expenses (Motive power). The progenitors of American locomotives. Exhibits at the Chicago exposition of Railway appliances.

No. 22. 1. Juni 1883.

Inhalt: Train rules. The breakage of car wheels. Brooks narrow-gauge locomotive. Locomotive chimney for burning anthracite coal. The increased efficiency of Railroads for the transportation of freight. National exposition Railway appliances.

Revue générale des chemins de fer. Paris.**April 1883.**

Inhalt: Note sur le renversement du rail dans les voies vignoles d'après des expériences faites à la Compagnie d'Orléans. Note sur l'influence des rayons des courbes sur les dépenses d'exécution des terrassements. Note sur le wagon dynamométrique du chemin de fer du Nord. Dynamomètre hydraulique construit dans les ateliers de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée. Description du frein „Duplex“ à vide, système Eames. Notice accompagnant la „Carte des chemins de fer de la France au 1^{er} Janvier 1883“.

Mai 1883.

Inhalt: Note sur la question des chemins de fer économiques et en particulier des chemins de fer à voie étroite. Note sur les détériorations accidentelles des rail d'acier observées sur le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée. La consommation de combustible dans les locomotives. Compte-rendu du tome II de l'ouvrage de M. M. Lavoigne et Pontzen, sur les chemins de fer en Amérique. Statistique des chemins de fer suisses, pour 1881. Aperçu du nouveau projet de Métropolitain de Paris. Frein à air comprimé, système Carpenter.

Sekundärbahn-Zeltung. Siegen.**No. 18.** 2. Mai 1883.

Die schmalspurige Lokalbahn von Liestal nach Waldenburg im Kanton Baselland. Sekundärzüge im Personenverkehr auf den württembergischen Eisenbahnen 1883. Zur Thal- und Bergbahnfrage in der Schweiz. Die neuen elektrischen Bahnen.

No. 19. 9. Mai 1883.

Die Sekundärbahnfrage in Bayern. Maskelyne's Zähl- und Kontrollapparat für Strassen- und Pferdebahnen.

No. 20. 16. Mai 1883.

Schleswig-Angler Eisenbahn. Sekundärbahnprojekte in der bayerischen Oberpfalz.

No. 21. 23. Mai 1883.

Vignoleschienen contra doppelköpfige Schienen. Hochbahnen in New-York. Gas- und andere Motoren für Eisenbahnbetrieb.

No. 22. 30. Mai 1883.

(No. 22, 23, 24, 25): Ueber Strassenbahnen. (No. 22, 23): Die Trambahnen.

No. 23. 6. Juni 1883.

Motive für die Geleisbreite bei Schmalspurbahnen.

No. 24. 13. Juni 1883.

Die rheinische Provinzialverwaltung und das Nebenbahnwesen. (No. 24, 25): Sekundärbahnvorlage in der zweiten Kammer des grossherzoglich hessischen Landtags.

No. 25. 20. Juni 1883.

Wilkau-Kirchberg im Betriebe.

Zeltung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin.

Die Nummern 33 bis 48 (vom 27. April 1883 bis 22. Juni 1883) enthalten ausser den regelmässigen Nachrichten aus dem Deutschen Reich, Oesterreich-Ungarn etc., Präjudizien, offiziellen Anzeigen und dergleichen, nachstehende Abhandlungen:

(No. 33, 34, 37, 38): Kritik und Antikritik. (No. 33, 40, 42, 43): Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands. (No. 33, 35): Verhandlungen über die Sekundärbahnvorlage im preussischen Abgeordnetenhaus. (No. 34): Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Der Betriebsvertrag mit der Geldern-Oberysseischen Lokal-Eisenbahn-Gesellschaft in Winterswyck. (No. 35, 36): Die Einführung des Sparmarken-Systems auf den königlich sächsischen Staats-Eisenbahnen. Zur Haftpflicht wegen Verletzung der Arbeiter in den Metalldrehereien durch Metallsplitter. Die Gotthardbahn und deren Tarifsystem. (No. 36): Die böhmisch-mährische Transversalbahn und das Péage-Recht des Staates. (No. 37): Die gewerblichen Ausbildungs-Einrichtungen für Handwerkerlehrlinge an den Reparaturwerkstätten der preussischen Staats-Eisenbahnen. Statistik der schweizer Hauptbahnen im Vergleich mit den Resultaten der Vereinsstatistik. Einfluss wiederholter Erhitzung auf die Festigkeit von Stahl und Eisen. (No. 38): Zum Hugstetter Eisenbahnunfall. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Eisernes Oberbausystem. (No. 39): Der neue Vertrag über die Eisenbahnen in den Balkanländern. (No. 40): Sekundärzüge im Personenverkehr mit den württembergischen Staatsbahnen. Begleitung der Stückgutzüge durch fahrende Expeditionsbeamte. Statistik der schwedischen, norwegischen und dänischen Bahnen im Vergleich mit den Resultaten der deutschen Vereinsstatistik. Eisenbahnbau in Frankreich. (No. 41): Zugverspätungen auf den deutschen Eisenbahnen. Elektrotechnische Tagesfragen. (No. 42): Ein neues Verfahren zur Kontrolle der

Retourbillets. Die Lokal-Güterbahn zu Frankfurt a. O. Der italienische Gesetzentwurf, betreffend den Eisenbahnbetrieb. (No. 43): Routenvorschriften der Parteien und obligatorische Bahnhofsvorschrift. (No. 44): Unfälle auf den deutschen Bahnen. Die Lokal-Güterbahn zu Frankfurt a. O. Aus der Sitzung der Eisenbahn-Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrs-Interessenten. (No. 45): Ueberschlägliche Berechnung der Selbstkosten des Transportes für die verschiedenen Tarifklassen des Personen- und Güterverkehrs. Retourbillets. Zur Transportversicherung der Eisenbahngüter. (No. 46, 47): Die Durchführung des Staatsbahn-Systems in Preussen. (No. 47): Der Abschluss der Eisenbahnverstaatlichungen. Die französischen Eisenbahnkonventionen. Niederländische Zentralbahn. (No. 48): Ergebnisse der Berufszählung vom 5. Juni 1882 im Deutschen Reich für den Eisenbahnbetrieb. Eisenbahn über das Eis.

Folgende, das Eisenbahnwesen u. s. w. betreffende Aufsätze befinden sich in nachstehenden Zeitschriften:

Bayerische Verkehrsblätter. München.

No. 5. Mai 1883. Internationales Recht und Gesetzgebung, insbesondere internationales Eisenbahnfrachtrecht. Die Zentralisation der Weichen und Signale auf der Station München-Ostbahnhof. Definition der zur Messung der Eisenbahntransportleistungen gebräuchlichen technischen Ausdrücke.

Bayerische Handelszeitung. München.

No. 21, 22 u. 23. 26. Mai, 2. u. 9. Juni 1883. Verkehr und Verkehrswege aus Bayern nach Süden und Osten.

Centralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

No. 17, 18 u. 19. 28. April, 5. u. 17. Mai 1883. Empfangsgebäude und Nebenanlagen auf den neuen Bahnhöfen der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.
 No. 19. 12. Mai. Die Eisenbahnfrage in Frankreich.
 No. 20. 19. Mai 1883. Zum Eisenbahnunfall in Hugstetten.
 No. 22. 2. Juni 1883. Die Staats-Eisenbahnbauten der nächsten Jahre in Oesterreich.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

No. 33 u. 39. 5. u. 19. Mai 1883. Der Bau der Arlbergbahn im Jahre 1882.
 No. 41. 23. Mai 1883. Die Anschlussstrecken des Arlbergs. Bauchronik. Eröffnete Eisenbahnstrecken in Deutschland und Oesterreich-Ungarn im Jahre 1882.
 No. 46. 9. Juni 1883. Drahtseilbahnen nach System Bleichert.
 No. 47. 13. Juni 1883. Neues eisernes zweitheiliges Oberbausystem für Strassenbahnen.

L'Économiste. Paris.

No. 17. 28. April 1883. Le budget extraordinaire et les conventions avec les compagnies de chemins de fer. Le chemin de fer du Sénégal au Soudan et l'exploration du Haut Niger.
 No. 19. 12. Mai 1883. Lettres de Suisse: Message et projets de loi relativement au rachat des chemins de fer.
 No. 20. 19. Mai 1883. La condition des employés de chemins de fer en France et en Angleterre.
 No. 22. 2. Juni 1883. Les transports par chemin de fer.

No. 23. 9. Juni 1883. Discussions de la société d'économie politique: Quelle influence peuvent exercer sur le commerce français les grands percements réalisés ou projetés, comme ceux de l'Arlberg, du Saint-Gothard, du Simplon, du mont Cenis et du mont Blanc? Les tarifs de chemins de fer aux États-Unis.*)

No. 24. 16. Juni 1883. Les conventions avec les Compagnies des chemins de fer, l'État et les actionnaires. — Des chemins de fer d'intérêt local et des chemins de fer à voie étroite.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

Heft 5. Mai 1883. Ueber die elektrische Kraft, den Widerstand und den Nutzeffekt von Ladungssäulen (Akkumulatoren). Elektrische Signaleinrichtung auf fahrenden Eisenbahnzügen.

Engineering. London.

No. 903. 20. April 1883. The Portrush Electric Railway.

No. 904. 27. April 1883. Resistance of Railway curves. The District Railway ventilators. Private bill legislation.

No. 905. 4. Mai 1883. Recent Railway accidents. Private bill legislation.

No. 906. 11. Mai 1883. Private bill legislation.

No. 909. 1. Juni 1883. The Paris Metropolitan Railway. Private bill legislation. Hydraulic fan brake.

No. 910. 8. Juni 1883. The brake failure at Northampton.

No. 911. 15. Juni 1883. Wire rope tramways. Private bill legislation.

Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Jena.

4. u. 5. Heft. 1883. Mittheilungen über die wirtschaftliche Literatur Russlands in den Jahren 1881 und 1882. Les finances de la France.

Journal des chemins de fer. Paris.

No. 17. 28. April 1883. L'État et les compagnies de chemin de fer.

No. 22. 2. Juni 1883. La question des chemins de fer (réseau de l'État).

No. 24. 16. Juni 1883. Le nouvelles conventions avec l'État.

Mémoires et compte rendu des travaux de la société des ingénieurs civils. Paris.

Januar 1883. Les chemins de fer d'intérêt local; étude critique du cahier des charges.

Monitore delle strade ferrate. Torino.

No. 17. 25. April 1883. Il ministro Baccarini e l'industria nazionale.

No. 18. 2. Mai 1883. Esercizio delle Ferrovie italiane. Può gettarsi un ponte sullo Stretto di Messina?

No. 19. 9. Mai 1883. Esercizio delle Ferrovie italiane.

No. 20, 21 u. 22. 16., 23. u. 30. Mai 1883. Il progetto di legge per l'esercizio ferroviario.

No. 23. 6. Juni 1883. Esercizio delle ferrovie italiane.

No. 24. 13. Juni 1883. Il freno continuo Heberlein. Fondo di previdenza della società cooperativa fra gli agenti delle ferrovie dell'Alta Italia in Torino. Servizio telefonico.

*) Uebersetzung des Artikels „Ein englisches Gutachten über amerikanische Eisenbahn-Tarife.“ Archiv S. 254 ff.

The Railway News and joint stock journal. London.

- No. 1008.** 28. April 1883. The Channel tunnel. The Railway commissioners. Through rates for booking to Europe. Railway compensation charges.
- No. 1009.** 5. Mai 1883. Railway traffic agreements: The Southern lines treaty of peace. The Scotch Railway Companies and the government duty. Railway accidents.
- No. 1010.** 12. Mai 1883. The Railway commission and Railway rates. The Metropolitan District Railway. The Channel tunnel scheme. Metropolitan District Railway extension to Hounslow. Railway bills in parliament.
- No. 1011.** 19. Mai 1883. The growth of Railway capital and revenue. Railways in Canada. Compressed air for tramways. (The Mékarski system).
- No. 1012.** 26. Mai 1883. Growth of railway capital and revenue. The Mexican Railway Company. Railway law and parliamentary expenses. The Western Union Telegraph Company. Automatic brakes.
- No. 1013.** 2. Juni 1883. Live stock traffic. The American Trunk Line pool. Railway bills in parliament. The coal traffic by Railway to London.
- No. 1014.** 9. Juni 1883. Payment of dividend out of capital. Railway bills in parliament.
- No. 1015.** 16. Juni 1883. The live stock traffic of American Railroads. The steel rail trade.

Revue commerciale et juridique des chemins de fer etc. Bruxelles.

Lieferung 13. 25. Mai 1883. Les chemins de fer administrés par l'État prussien pendant l'exercice de 1881—1882.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

- No. 15.** 14. April 1883. Scheiben- und Schalen-guss-Eisenbahnräder.
- No. 17.** 28. April 1883. Sekundärbahnen in Rumänien.

Wochenblatt für Architekten und Ingenieure. Berlin.

- No. 34.** 27. April 1883. Das Empfangsgebäude für den Zentralbahnhof zu Amsterdam.
- No. 46 u. 47.** 8. u. 15. Juni 1883. Ueber Lokal-Güter-Eisenbahnen.

Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien

- No. 16, 17 u. 18.** 21., 28. April u. 5. Mai 1883. Ueber die Bedeutung elektrischer Bahnen für die Bewältigung des Lokalverkehrs, speziell in Wien.
- No. 17.** 28. April 1883. Das Wiener Stadtbahnprojekt des Stadtbauamtes.

Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins. Hannover.

Heft 3 und 4. 1883. Neuere Querschwellen-Oberbausysteme in Eisen.

Zeitschrift für Lokomotivführer. Nordstemmen.

V. Band. VIII. Heft. Ueber die Lauffähigkeit der Eisenbahnfahrzeuge. Zur Oekonomie der Lokomotivfeuerung.

IX. Heft. Ueber Geschwindigkeitsmesser für Eisenbahnzüge. Die Stellung des Weichenstellers mit Rücksicht auf obligatorische Einführung der Zentralweichenstellung.

Die englische Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre.

Auf Grund der amtlichen Publikationen erörtert

von

Gustav Cohn.

(Schluss.)

XVI.

Die Wirksamkeit der *Railway Commissioners*.

1.

Fragen wir jetzt, was hat die neue Behörde mit den gesetzlichen Vollmachten geleistet, so tritt uns zunächst die Eine unverkennbare Thatsache entgegen, dass die dafür bestellten Männer achtbaren Eifer und Ernst von Anfang an bekundet haben. Welche besonderen Gründe hier mitgewirkt haben, die uns den auffallenden Gegensatz zu dem Quietismus des Handelsamts und seiner Männer erklären, ist eine Frage für sich, zu deren Beantwortung bloss Vermuthungen möglich sind. Ob es die Neuheit des Versuches ist, welche mit den lähmenden Erfahrungen des Handelsamts noch nicht behaftet, jugendfrohe Erwartungen mit sich bringt, die am Ende auch mit fortschreitenden Jahren dahin schwinden; ob es die besondere Energie und Thatenlust glücklich gewählter Persönlichkeiten ist; ob es vielleicht der provisorische Charakter des neuen Tribunals sein mag, welcher den jährlich drohenden Widerruf vor die Seele seiner Mitglieder hält und dadurch zu Leistungen spornt, die den permanenten Charakter des Tribunals sich erobern wollen — ich kann eine Antwort darauf nicht finden, weil die vorliegenden Materialien darüber nichts sagen. Sicher ist, dass für sich allein dieses Verhalten einer englischen Behörde im Verlaufe der Geschichte der englischen Eisenbahnpolitik im moralischen Sinne als ein Lichtpunkt erscheint. Denn seit lange ist so etwas nicht dagewesen.

Nicht nur, dass die *Commissioners* die Befugnisse, welche ihnen das Parlament zugewiesen hat, vom ersten Augenblicke lebhaft in die Hand nahmen; auch deren Entwicklung und Erweiterung beschäftigt sie fortwährend, wie es fast jeder einzelne der Jahresberichte über ihre Thätigkeit zeigt. Beides in diametralem Gegensatze zum Handelsamt.

Dass dieses achtbare Streben freilich sich nicht in entsprechenden Thaten hat ausdrücken können, dass die Erfahrung der neuen zehn Jahre die Ansicht meiner älteren Schrift in der Hauptsache bestätigt, das ist denn eine andere und zwar die entscheidendere Seite des Gegenstandes, welche für die wesentlichen Züge der uns beschäftigenden Sachlage im Angesichte solch ehrenwerthen Bemühens desto mehr beweist.

Mitglieder des Tribunals sind von Anfang bis zum gegenwärtigen Augenblick Sir Frederick Peel und Mr. W. P. Price gewesen; das rechtsverständige Mitglied war zuerst Mr. H. Macnamara, welcher nach halbjähriger Krankheit zu Beginn des Jahres 1877 starb; an dessen Stelle trat Mr. Alex. Edw. Miller am 27. Februar 1877,*) welcher seitdem bis heute den Posten bekleidet. Ueber ihre Wirksamkeit haben diese Männer jährlich amtliche Berichte erstattet, die zuerst jeweilen vom 1. September bis 31. August des folgenden Jahres reichen (erster Bericht vom 1. September 1873 bis 31. August 1874), dann aber — seit dem sechsten Jahresbericht — mit den Kalenderjahren abschliessen, so dass zunächst dieser Bericht vom 1. September 1878 bis 31. Dezember 1879 reicht, der siebente vom 1. Januar 1880 bis 31. Dezember 1880 und dann die folgenden entsprechend für die Jahre 1881 und 1882.

2.

Die neue Behörde hat ihre Thätigkeit sofort damit eingeleitet, dass sie ihren eigenthümlichen Charakter als Administrativ- und Aufsichtsinstanz zugleich mit der richterlichen Befugniss geltend machte.

Im ersten Jahresberichte theilt sie mit,**) dass sie Inspektionen veranlasst habe, welche auf mehreren Stationen verschiedener Eisenbahngesellschaften untersuchen sollten, ob dieselben nach dem Gesetze von 1873 mit den vorschriftsmässigen Tarifbüchern ausgestattet seien; nur sehr wenige hatten zufolge dieser Inspektion die Anordnungen des Gesetzes erfüllt.

Sie hat ferner im Jahre 1874 in Zeitungen die Aufforderung erlassen,***) dass laut dem siebzehnten Paragraphen des Gesetzes von 1873 jede Eisenbahngesellschaft, die Kanäle besitzt, verpflichtet ist, dieselben in gutem schiffbarem Zustande zu erhalten, und dass Jedermann, der eine Verletzung dieser Vorschrift anzuzeigen hat, mündlich oder schriftlich davon der Behörde Mittheilung machen soll, worauf die *Commissioners* sofort die nöthige Untersuchung veranstalten würden.

*) 4. *Report R. C.* p. 3.

) 1. *Report R. C.* p. 6. *) *Evid.* 1881 qu. 16474.

In den Kreisen der englischen Eisenbahnverwaltungen hat, wie sich denken lässt, solches Auftreten peinliches Befremden hervorgerufen. Der Verein der Eisenbahngesellschaften hat später ein Memorandum*) an das Handelsamt gerichtet, welches, zum Nachweise der Nutzlosigkeit und Schädlichkeit des neuen Tribunals abgefasst, an diese Thaten als flagrante Beispiele eines unerhörten Benehmens erinnert.**) Die Eisenbahnmänner im Parlamentsausschusse von 1881 — 1882 verweisen auf diese Vorfälle, inmitten der sonstigen Kontroversen über Zusammensetzung, Qualifikation und Leistungen der Behörde, wie auf das Empörendste, was überhaupt in diesen Angelegenheiten jemals erlebt worden ist.***) Mr. Bolton lässt sich die Stelle des Memorandums, welche sich dagegen entrüstet, zur Erbauung durch Grierson vorlesen und mit Glossen versehen. Man stellt sich aufs peinlichste berührt durch die angebliche Verletzung aller Traditionen eines englischen Gerichtshofes, dass er gleichsam dem Publikum seine Dienste nach Art eines neuen Geschäftsunternehmens anpreist. Und der in der höchsten Resignation gegenüber den Eisenbahnverwaltungen geübte Staatssekretär des Handelsamts wagt es nicht, das Benehmen der *Commissioners* zu rechtfertigen, ja er wäscht seine Hände in Unschuld; das Handelsamt habe damit nichts zu schaffen, und er wünsche†) seine Meinung darüber lieber nicht zu äussern.

So lange es sich hierbei um die Unzufriedenheit der Eisenbahnmänner im Allgemeinen handelt oder um die hergebrachte Resignation der Behörde, welche so lange zu ihrer Kontrolle bestimmt, aber nichts zu leisten fähig war, liegt hier bloss Selbstverständliches vor. Als positiv falsch aber muss der besondere Vorwurf zurückgewiesen werden, welcher einen Makel an das fragliche Vorgehen der *Commissioners* haftet, weil ein Gerichtshof so etwas nicht thue. Der frühere Sekretär der Behörde, welcher jenes Aktenstück unterzeichnet hat, ist vollkommen im Recht, wenn er auf diesen Vorwurf im Zeugenverhör††) erwidert: die Kommission sei eben nicht ein ordentlicher Gerichtshof (*court*) und vereinige mit ihren judiziellen Befugnissen andersartige Vollmachten, aus welchen sich Maass-

*) *Evid.* 1881 qu. 13518. 13828—31. 13854.

**) Gegen die Errichtung der neuen Behörde ist schon am 30. Oktober 1874 ein Protest desselben Vereins eingereicht, als „Memorial an den Premierminister“. App. 1881 p. 1.

***) Die vorgelesene Stelle wirft der Behörde vor, dass selbige das Handelsamt angeregt habe, gegen solche Eisenbahngesellschaften Klage zu erheben, welche bei der Inspektion der Tarifbücher in gesetzwidrigem Verhalten betroffen worden seien! Vgl. *Evid.* qu. 13854. Man möchte fragen, ob die grundsätzliche Nichtbeachtung aller Kontrollgesetze zu den woblerworfenen Rechten der Eisenbahngesellschaften gehört, gleich den Vorbehalten der Tarifrevision.

†) *Evid.* 1881 qu. 16474—78. ††) *Evid.* Browne 1881 qu. 1417—18.

regeln, wie die gerügten, von selber ergeben. Wie denn beispielshalber der zehnte Paragraph des Gesetzes von 1873 die Vollmacht zur Genehmigung von Betriebsverträgen ausspreche und zu diesem Behuf eine voraufgehende Anzeige in den Tagesblättern erfordert, welche die Interessenten vorfordert; wie ferner — verschieden von den strengen Formen der ordentlichen Gerichtshöfe — der siebente Paragraph der Kommission die Vollmacht ertheilt, mit den Parteien privatim zu korrespondiren.

Ausserdem aber ist es gerade der Umstand, dass eine Staatsbehörde — zum Unterschiede von neuen Geschäftsunternehmungen — mit gutem Gewissen von sich erklären kann, dass sie einem Bedürfnisse entgegenkomme, dass sie also nicht um ihretwillen, sondern um des Publikums Willen Dienste anbietet: es ist dieser Umstand, sage ich, welcher eine solche Ankündigung über jedes Odium erhebt, und ein scheinbares Odium nur für die empfindlichen, verwöhnten Nerven englischer Eisenbahn-Verwaltungsräthe entstehen lässt. Ist es dennoch wahr, dass gerade diese Form der Selbstankündigung nicht die beste sei, wohlan, dann wäre es die Pflicht des Ressortministeriums gewesen, den Neuling dem Publikum vorzuführen. Indessen, eben der Vertreter des Ministeriums hüllt sich in diplomatisches Schweigen.

Dieses sind Bemerkungen, die sich an der Schwelle aufdrängen. Wir wenden uns zu den Gebieten der eigentlichen Wirksamkeit und zunächst zu dem Hauptgebiete, der richterlichen Thätigkeit.

3.

Der Ausschussbericht vom Jahre 1872 erklärte: die Entscheidungen oder der Mangel an Entscheidungen hat gezeigt, wie wenig ein ordentlicher Gerichtshof geeignet ist, solche Fälle zu behandeln, wie sie das Gesetz vom Jahre 1854 im Auge hat. Es ist eine unbestrittene Thatsache, dass unter der Jurisdiktion des Reichsgerichts der *Common Pleas* jenes Gesetz eingeschlimmert war.*) Angesichts dieser Thatsache kann ein gewisser Erfolg des neuen Gerichtshofs nicht gelegnet werden. In der Frist vom Anbeginn der Wirksamkeit bis zum 30. März 1882**) sind überhaupt 110 Urtheile der *Railway Commissioners* ergangen; darunter waren 20 Urtheile, gegen welche appellirt wurde, und unter letzteren 11, bei denen das Urtheil der ersten Instanz bestätigt wurde. Die Mehrzahl dieser Urtheile***)

*) *Evid.* 1882 qu. 3016. 3200.

**) *Evid.* 1882 qu. 3076—88. *App.* 1881 p. 68—79.

***) Das amtliche Verzeichniss im *Appendix* vom Jahre 1881 führt die Gesamtheit der Geschäfte auf (1873—1881) in der Zahl von 189; davon sind 59 unter *sect.* 6, ferner 36 unter *sect.* 8 (Schiedsgericht), dann 39 unter *sect.* 10 (Genehmigung von Betriebsverträgen), weiter 19 unter *sect.* 11 (Durchgangsverkehr).

fällt unter Sect. 6 des Gesetzes von 1873, also unter die Vorschriften des Gesetzes von 1854.

Ein gewisser Erfolg kann nicht geleugnet werden — in jenem Zusammenhange, in durchaus relativem Sinne. Absolut genommen ist der Erfolg gering.

Die entscheidenden Momente haben sich, wie mir von vornherein unzweifelhaft gewesen, in keiner Weise geändert. Niemand, der die Verhältnisse kannte, durfte etwas anderes erwarten. Es liegt jetzt eine Fülle von Zeugnissen vor, welche das aus der Erfahrung bestätigt.

Die entscheidenden Momente, welche irgend einer durchgreifenden Wirksamkeit des neuen Tribunals unerschütterlichen Widerstand entgegengesetzt haben, sind: die Uebermacht der Eisenbahngesellschaften, welche jeden mit Strafe bedroht, der es wagt, sie vor Gericht zu fordern; eng damit verknüpft zweitens die pekuniäre Gewalt, welche nach der Weise englischer Prozessführung, die den Parteien horrende Opfer zumuthet, es regelmässig diesen grossen Geldmächten allein ermöglicht, den Kampf durchzuführen, den Gegner zu erdrücken; endlich die mangelhafte Befolgung eines wirklich errungenen Gerichtsurtheils gegen Eisenbahngesellschaften, befördert durch den zerklüfteten Zustand der Gerichtskompetenzen und den Mangel obrigkeitlicher Administrativbefugnisse.

In ersterer Hinsicht hören wir es wie einen ewig wiederkehrenden Refrain durch alle Zeugenaussagen hindurchgehen: ein Privater, welcher gegen Eisenbahngesellschaften Klage erhebt, ist ein gezeichneter Mann (*a marked man*) bei den Eisenbahngesellschaften.*) Die Macht, welche letztere besitzen, einen Geschäftsmann zu chikaniren, wenn dieser sich unbotmässig zeigt, ist regelmässig der Grund, dass man das Unrecht schweigend hinnimmt, auch da, wo man überzeugt ist, Recht zu erhalten, wenn man die Sache in die Hand nimmt.***) Im Bewusstsein dieser Uebermacht lachen wohl die Eisenbahnverwaltungen die Einzelnen aus, welche sich ihnen gegenüber beschwerten. Gegenüber der Beschwerde, dass die erhobene Fracht die Maxima überschreitet, drohen sie, für den Fall einer gerichtlichen Klage, die Frachtsätze der anderen Artikel, die unter dem Maximum sind, bis zu deren Niveau zu erhöhen.***) Selbst Farrer, der Sekretär des Handelsamts, sagt aus: der Hauptgrund, welcher die Privaten abhält, sich zu rühren, sei die Macht der Eisenbahnverwaltungen, ihnen Schaden auf allerhand Art zuzufügen.†) Er widerlegt die unliebsame Zu-

*) *Evid.* 1881 Forwood qu. 1805. Vgl. qu. 7123. 7131. 7282. 7443—47.

) *Evid.* 1881 qu. 2993—3000. 4438—41. 4476—81. 4618. 5287—98. 5562—69. 6398. *Evid.* 1882 qu. 1469. 3504—09. *) *Evid.* 1881 qu. 4403. 4488—92. 5252.

†) *Evid.* 1881 qu. 16447—62. 16383—84: „it is quite clear that it is a very formidable thing to fight a railway company“.

muthung, aus diesem Grunde das Handelsamt zum Kläger im Namen der Privaten zu machen, mit dem Argument: der Name der Privaten könne dabei nicht verschwiegen werden, und der Zorn würde diese darum ebenso erreichen wie bisher. Der Sekretär der im Jahre 1876 geschaffenen *British Trade Association*, deren Mitglieder 150—200 000 Arbeiter beschäftigen, versichert, dass grosse Geschäftshäuser aus Furcht vor den Eisenbahnverwaltungen nicht klagen wollen, und empfiehlt zu diesem Behuf grosse Organisationen, wie die von ihm vertretene.*)

Mehrere praktische Vorkommnisse werden erörtert, welche die Beweise für die Chikanen der Eisenbahnverwaltungen liefern. Da wird einem Ziegelfabrikanten in *North Staffordshire*, welcher sich über die Höhe der Fracht beklagt, von der Bahnverwaltung die Strafe diktiert, einen Frachtaufschlag von 50 pCt. zu zahlen und obenein den Frachtbetrag im Voraus zu entrichten.**)

Da wird einem Kohlenbergwerk wegen Beschwerde über zu hohe Frachtsätze der Verkehr überhaupt gesperrt, indem die Bahnverwaltung erklärt, sie höre auf für Kohlen gemeiner Frachtführer zu sein,***) gemäss jenem erstaunlichen Rechtswirrwarr, der erst ganz neuerlich im Sinne der Vernunft gelöst zu sein scheint. Oder die *Midland* lässt wegen einer Klage über zu hohe Stationskosten sofort als Strafe eine lokale Tarifierhöhung um 100 pCt. eintreten.†)

Die geschilderte Macht der Eisenbahnen reicht bis in das Verhör der Parlamentsausschüsse hinein und ähnlich wie vor die Gerichtshöfe, scheuen sich die Leute, ihre Klagen vor das Tribunal der parlamentarischen Untersuchung zu bringen. Männer von sehr guter Stellung im Geschäftsleben haben dem uns aus der neuesten Untersuchung bekannten Juristen Hunter nur unter der ausdrücklichen Bedingung Mittheilungen gemacht, dass ihr Name verschwiegen bleibe.††) Ein Kaufmann, welcher vom Ausschusse gefragt wird, ob die Frachtsätze die Maxima überschreiten, antwortet darauf (gleich vielen Anderen), er wisse es nicht, weil ihm von den Bahnverwaltungen verweigert worden sei, die Tarifbücher einzusehen; doch scheut er sich, den Namen einer Bahn zu nennen, bis er es endlich nach wiederholter Vermahnung dennoch thut.†††) Recht freimüthig redet erst derjenige von der Leber weg, welcher sich aus dem Geschäfte zurückgezogen und keine Strafe mehr zu fürchten hat — wie es denn Beispiele derart vor dem neuesten Ausschusse giebt.*†)

*) *Evid.* 1881 qu. 8910—17. **) *Evid.* 1882 qu. 3331.

***) *Evid.* 1881 qu. 3000. 3745. †) *Evid.* 1881 qu. 420—21.

††) *Evid.* 1881 qu. 419. 833.

†††) *Evid.* 1881 Taylor qu. 3:63—74. Vgl. Brown qu. 6398.

*†) *Evid.* 1881 qu. 3739. 3848.

Ja, ein Mitglied des Ausschusses von 1881—1882, Mr. W. H. O' Sullivan muss von dem Sessel des Ausschussmitgliedes herabsteigen und sich als Zeuge melden, weil die hinter ihm stehenden Beschwerdeführenden sich scheuen, selber hervorzutreten.*) Sie haben, sagt O' Sullivan zum Ausschusse gewendet, von vielen Zeugen gehört, dass sie sich fürchten, vor die *Railway Commissioners* zu gehen aus Scheu vor der Vergeltung der Eisenbahnverwaltungen: nun hat mir ein höchst achtbarer Geschäftsmann aus dem Süden von Irland, der Mitglied des Parlaments ist, von eignen Beschwerden gesprochen und seinen Geschäftsführer als Zeugen senden wollen, dieses dann aber aus Furcht unterlassen; daher habe ich die Sache als Ausschussmitglied selber in die Hand genommen. Und nun erzählt O' Sullivan, wie er von der Eisenbahnverwaltung in seinen eigenen Geschäftsinteressen, als Inhaber einer grossen Bierbrauerei, durch auffallende Erhöhung der Frachtsätze geschädigt worden sei u. s. w.

Der Eisenbahndirektor der *Great Western* wird vor dem Parlamentsausschusse gefragt:**) würde es Sie überraschen, wenn ich Ihnen sagte, dass wir nur mit den grössten Schwierigkeiten einen Kohlengrubenbesitzer, der jährlich eine Million *Tons* befördert, bewegen konnten, vor diesem Ausschusse zu erscheinen? Er antwortet: ich kann bloss sagen, dass ich für jeden Geschäftsmann, der eine Klage gegen die *Great Western* vorzubringen hätte und sich fürchtete, hierher zu kommen, eine grosse Verachtung haben würde. Er hat, weil er das gehört, ein Rundschreiben an seine Unterdirektoren erlassen, um zu erfahren, ob bei seiner Bahn jemals zu solchen Befürchtungen Anlass gegeben worden, und Alle hätten geantwortet, es sei nicht der geringste Grund dazu vorhanden.***) Glücklicherweise besitzt der englische Staat ernsthaftere Methoden, die Wahrheit über die Eisenbahnen zu ermitteln, als Zirkulare der Eisenbahndirektoren an ihre Untergebenen.†) Ebenso nichtig, wie diese biedere Versicherung, ist das Versprechen, eine Reihe von Geschäftsleuten vor den Ausschuss zu stellen, die gleichsam als Entlastungszeugen dienen sollen. Es ist, wie gelegentlich zuvor schon bemerkt, von der ganzen „Liste“ nicht ein einziger erschienen.

Zu denjenigen aber, welche der Eisenbahnmann verachtet, würde er auch — und das ist wohl das Allerstärkste — das Kriegsdepartement Ihrer Britischen Majestät zählen müssen: denn selbst dieses erklärt, es

*) *Evid.* 1881 qu. 12039—46. **) *Evid.* 1881 qu. 13666—67.

***) *Evid.* 1881 qu. 12721. 12806—09.

†) So fragt der Eisenbahnmann Mr. Bolton im Verhör den Direktor der *Midland*: Sie geben niemals einen unrechtmässigen Vorzug? Die Antwort lautet, wie bei jenen Wählern des Ministers unter Louis Philippe: Nein! *Evid.* 1882 qu. 1968.

scheue eine Klage vor den *Railway Commissioners* gegen die Eisenbahngesellschaften zu führen, weil es so viel mit selbigen zu thun habe.*)"

Das nennt man „*free trade in a free country.*“

4.

Zweitens: die schweren Kosten des Verfahrens stehen im Wege, welche dem Unrechte der Eisenbahngesellschaften wie ein Wall gegen die Rechtsansprüche Schutz gewähren. Es ist ihr Interesse, dass die Kosten hoch seien, und sie thun das Ibrige, sie zu erhöhen.

Hierbei spielen Umstände mit, über welche das neue Tribunal so gut wie gar keine Macht hat, welche selbst das Parlament und seine Gesetzgebung nur zu einem geringen Theile ändern kann. Es sind die enormen Kosten der Mandatare, es sind die kostspieligen Appellinstanzen, welche durch gesetzliche Reformen eingeschränkt, aber nicht beseitigt werden können.

Die Gebühren, welche gemäss dem Gesetze von 1873 das neue Tribunal für seine Verhandlungen festgestellt hat, sind nach englischen Begriffen allerdings mässig und dies wird auch von den Geschäftsleuten anerkannt.***) Sie bilden aber nur einen unbedeutenden Theil der Gesamtkosten, weil die Eisenbahngesellschaften die gesuchtesten und theuersten Advokaten ins Feld führen, deren (für deutsche Begriffe unerhörte) Kostspieligkeit ihren Zwecken gerade am besten dient.***) Die Gegenpartei ist aber genöthigt, gleiche Kräfte zu stellen. Bei dieser Sachlage ist es nicht erheblich, wenn gelegentlich urgirt wird, ob die niedere Klasse der Sachwalter (*solicitors*), welche vor den Grafschaftsgerichten und den Bankerottgerichten plädiren darf, hier Zutritt hat oder nicht: das neue Tribunal hat sie nicht ausgeschlossen,†) thatsächlich aber hat die Sitte und die erwähnte Tendenz sie ausgeschlossen.††) Ausnahmsweise ist es ein einziges Mal vorgekommen;†††) doch auch da, wie von der Partei entschuldigend bemerkt wurde, durch Unachtsamkeit.

Dabei muss man sich immer gegenwärtig halten, dass selbst die unterste Instanz, diejenige der Grafschaftsgerichte, für die dahin gehörigen kleinen Sachen Kosten verursacht, die in ihrer Weise ganz unverhältnissmässige sind. So hat ein Handlungsreisender, welcher sich im Kampf

*) *Evid.* 1881 Haliburton qu. 5965—73.

**) *Evid.* 1881 qu. 11228. 11259—62. *Evid.* 1882 qu. 1204—09. Es werden als ordentliche Gerichtssporteln Beträge wie 5 £ angegeben; es wird aber dazu bemerkt, dass bei der Komplizirtheit der Rechtsfälle Sachwalter von juristischer Bildung unentbehrlich sind.

***) *Evid.* 1882, Peel qu. 3066. †) *Evid.* 1882 qu. 3060—64.

††) *Evid.* 1882 qu. 1365—66. †††) *Evid.* 1881 qu. 15814.

ums Recht wegen einer Fahrpreisdifferenz von anderthalb Shilling von der Eisenbahnverwaltung verklagen liess, nicht weniger als zehn Pfund Sterling (204 Mark) Kosten zahlen müssen und hat obenein auf Ausfertigung des Urtheils verzichtet, um noch weitere Kosten zu sparen.*) In einem anderen Falle, wo dieselbe Bahnverwaltung aus gleichem Grunde verklagt und verurtheilt wurde, hat sie den Prozess zwei Jahre lang hingezogen, indem sie denselben vom Grafschaftsgericht an die höheren Instanzen trieb.

Und nun gar das Verfahren in grösseren Sachen. Es ist nichts Ungewöhnliches, wenn die Stadtbehörde von Newington (Vorstadt von Hull) eine erfolglose Klage durch Eisenbahntribunal und Appellhof führt und dabei eine Summe von Zweitausendfünfhundert Pfund Sterling an Kosten aufwendet.**) Der juristische Beirath bescheinigt sich allerdings selber, „der Arbeiter sei seines Lohnes werth“:***) doch die Andern, welche passender solch Zeugniß ausstellen, scheinen dem nicht beizustimmen.

Als ein typischer Fall für die Art, wie ein Prozess, der mit Kosten von solcher Höhe beladen ist, durch alle denkbaren Instanzen seitens der Eisenbahnverwaltungen getrieben wird, sei der folgende erwähnt.†) Die *Great North of Scotland*-Eisenbahngesellschaft beförderte für die Handelsgesellschaft von Aberdeen, deren Geschäft die Düngerfabrikation ist, verschiedene Waaren zu Frachtsätzen, von welchen die Versender im Jahre 1876 bemerkten, dass sie gesetzwidrig hoch seien. Auf eine Anfrage dieserhalb erhielten sie keine befriedigende Antwort und verweigerten im Mai 1877 nach Konsultation eines Juristen Bezahlung der Frachtrechnungen. Im Februar 1878 verklagten sie darauf die Eisenbahngesellschaft vor dem Eisenbahntribunal. Durch diese Klage veranlasst, setzte die Eisenbahngesellschaft verschiedene Frachtsätze auf das Maximum herab; nur für Dünger that sie das nicht, erliess vielmehr eine öffentliche Erklärung, nach welcher sie aufhörte, gemeiner Frachtführer für Dünger zu sein, dagegen bereit sei, Zugkraft, Wagen und Geleise für den Transport von Dünger zu vermieten. Die Handelsgesellschaft von Aberdeen musste eine förmliche Anerkennung der Unterwerfung schriftlich vollziehen: die so berechneten Frachtsätze waren bedeutend höher als die so lange überschrittenen Frachtmaxima. Nicht bloss bei der *Great North of Scotland* war diese förmliche Unterwerfung die Bedingung, wenn anders die Güter überhaupt befördert werden sollten: auch die anstossende

*) *Evid.* 1882 qu. 2899—2900. 2953—57. *Evid.* 1881 qu. 8038—43.

) *Evid.* 1881 qu. 9935. 9979—82. *) *Evid.* Littler 1882 qu. 3912.

†) *Evid.* Copland 1881 qu. 631—655. 671—678. Ausnahmsweise ist bei diesem Zeugniß bemerkt, dass der Zeuge eingeschworen ist. Ueber die Anwendung dieses Mittels vgl. meine „Parlamentar. Untersuchungen“ in „Volkswirtschaftl. Aufsätze“ 1882. S. 19.

Caledonian wurde freundschaftlich zu gleichem Verhalten beim Durchgangsverkehr veranlasst. Hierauf erfolgte nun das Urtheil der *Railway Commissioners* zu Gunsten der klagenden Partei; die Eisenbahngesellschaft beruhigte sich dabei aber keineswegs, sondern ging an die schottische Appellinstanz: diese bestätigte einstimmig das erste Urtheil. Damit war für dieses Mal der Instanzenzug der Gerichtshöfe erschöpft. Aber über den Gerichtshöfen steht das Parlament: an dieses wandte sich die Eisenbahngesellschaft mit einer Bill wegen Erhöhung der so lange streitigen *Maxima*. Inzwischen hatte die bisher in allen Gerichtsinstanzen siegreiche Handelsgesellschaft einen Kostenaufwand gehabt, welcher nach Abzug der von der verklagten Eisenbahngesellschaft zurückerstatteten Kosten immer noch 643 £ betrug.

Die *Great North of Scotland* fuhr jetzt fort, auch nach der Entscheidung der Gerichtshöfe, die widerrechtlichen Frachtsätze zu erheben,*) indem sie bloss die auf der Station Aberdeen erhobenen Sätze dem gerichtlichen Urtheil anpasste. Uebrigens verursachte es Mühe genug, die Tarifbücher einzusehen, und theilweise wurde hartnäckiger Widerstand entgegengesetzt. Auf 7 Stationen ermittelte man — zwei Jahre nach der richterlichen Entscheidung — unter 150 Frachtsätzen nicht weniger als 119 widerrechtliche. Bis dann im Mai 1881 die Bill für Erhöhung der *Maxima* im Parlament genehmigt ward.**)

Die Einzigen, welche sich nach dieser kostbaren Mühsal vor Gerichtshöfen und Parlament der Früchte freuen, sind die „Arbeiter die ihres Lohnes werth sind“.

Natürlich versugen zu gleichem Kraftaufwande anderen Parteien die Mittel: jener Prozess der Stadtbehörde von Newington wird nach Vergeudung von 2 500 £ an Kosten fahren gelassen, weil die Fonds erschöpft sind.**)

Wieviel mehr muss einzelnen Privaten die Kraft dazu fehlen; wie schwer muss sich ein besonnener Geschäftsmann dazu entschliessen, solchen Kampf zu beginnen!†) Die im Publikum herrschende Ansicht ist die, dass vor das Eisenbahntribunal überhaupt nicht Privatleute gehen um zu klagen, sondern bloss Eisenbahngesellschaften unter einander sich befehlen.††) Eine Ansicht, welche allerdings übertrieben ist, aber doch insofern sich der Wahrheit annähert, als in manchen Jahresberichten (so beispielsweise dem letzterstatteten, über das Jahr 1882) in der That kaum einzelne Fälle vorkommen, wo Privatleute die Kläger sind.

*) *Evid.* 1881 qu. 4681—90.

**) *Evid.* 1881 qu. 6877—79. **) *Evid.* 1881 qu. 9663—64.

†) *Evid.* 1881 qu. 358. 3282—87. 3517—22. 3991. 4258—61. 4900—05. 5056. 6825—36. 6992. 7543. 7565. 7705. 8038—43. 9546—71. 10256—60. 10373—75. 10876. *Evid.* 1882 qu. 3504—09. ††) *Evid.* 1881 qu. 6882—85.

Die Aussagen über die unerschwinglichen Prozesskosten wiegen um so schwerer, weil sie meist von Leuten kommen, die dem neuen Tribunal Sympathie und Vertrauen entgegenbringen, aber erst durch verschiedene wichtige Reformen des Bestehenden einen Erfolg herbeigeführt zu sehen hoffen: namentlich dadurch, dass eine Staatsbehörde den Privaten das Odium und die Kosten der Klage abnimmt.*)

Der Vorsitzende des Eisenbahntribunals, Sir Fred. Peel, sagt selber, die Furcht vor den Kosten, die ein Streit mit den Eisenbahngesellschaften verursacht, habe die Leute von dem Prozessiren bei seiner Behörde abgehalten.**)

Und Farrer geht soweit, selbst über die Reformwünsche, welche grosse gewerbliche Organisationen anstreben, die als Gegenpartei den Eisenbahngesellschaften gewachsen seien, aus der Kühle seiner Skepsis kaltes Wasser auszugüssen: „was für Organisationen man auch vor das Tribunal stellt, die Organisation der Eisenbahnen wird dennoch mächtiger, reicher, kampffähiger sein, als irgend eine von jenen.***)

Man erwäge, wie sehr diesen erdrückenden Kosten des Gerichtsverfahrens die Weitsichtigkeit des englischen Instanzenzuges entgegenkommt, wenn z. B. in Fällen, wo die Entscheidung des Eisenbahntribunals feststeht und dessen Verfügung (*injunction*) erfolgt ist, dieselbe bloss als Richtschnur für die Zukunft gilt, dagegen ein neuer Prozess gegen die gleiche Bahngesellschaft angestrengt werden muss wegen Rückerstattung der bisher widerrechtlich erhobenen Frachtsätze. So haben in dem zuvor erwähnten Falle, wo die *London and North Western* gewissen Brauereien einen ungebührlichen Vorzug gewährte,†) die Kläger Evershed und Genossen nach Erlangung des Urtheils des Eisenbahntribunals einen zweiten Prozess bei dem Reichsgericht anhängig machen müssen, damit dieses entscheide, ob sie die während der letzten sechs Jahre zuviel gezahlte Fracht von der Bahngesellschaft zurückerstattet bekommen sollten; sie haben dann, in Folge der Appellation der *London and North Western*, an den *Court of Appeal* und endlich an das *House of Lords* gehen müssen ††).

Wenn nach alledem die Eisenbahnmänner sich auf die „äusserst kleine Zahl“ von Prozessen vor dem Eisenbahntribunal berufen, zu dem Zwecke, dieselbe als „besten Beweis für die Kleinheit der wirklichen Beschwerden“ zu verwerthen, †††) — so ist das wohl kaum ernsthaft zu nehmen. Wir sehen hier vielmehr eine unwandelbare Erscheinung wieder, welche uns

*) *Evid.* 1881 qu. 2164—71. 4438—41.

***) *Evid.* 1882 qu. 2974. ***) *Evid.* 1881 qu. 16391—96. 16528—33.

†) *3. Report R. C.* p. 3. ††) *Evid.* Browne 1882 qu. 1180.

†††) *Evid.* 1882 Noble, Midland qu. 1932. Jefferis qu. 2953—77.

bereits aus den ersten Stadien der englischen Eisenbahnpolitik leider zu gut bekannt ist. *)

Andererseits liegen zahlreiche Zeugnisse über mannigfaltige Rechtsverletzungen vor.

Zunächst ist die Verletzung der gesetzlichen Vorschrift verbreitet, welche Oeffentlichkeit und Zugänglichkeit der Tarif- und Klassifikationsbücher verlangt. Es wird oft geradezu ein hartnäckiger Widerstand seitens der Eisenbahnbeamten dem berechtigten Anspruche des Publikums entgegengesetzt. **) Im Verhör des letzten Parlamentsausschusses spielt sich eine Scene ab, wo Sir Edw. Watkin zur Vertheidigung der Eisenbahnverwaltung dem Präsidenten des Vereins der Eisenhändler das Klassifikationsbuch vorlegt, der Zeuge aber ruhig versichert: er sehe das zum ersten Male; im Publikum sei es allgemeine Ueberzeugung, dasselbe sei ein Buch mit sieben Siegeln. ***)

Nicht ohne Grund sucht man diese Bücher geheim zu halten: denn, wie Prof. Hunter festgestellt, auf drei Stationen der *Great Eastern* waren unter 1040 Gruppen von Frachtsätzen nur 19 innerhalb der gesetzlichen *Maxima*. †) Die gleiche Beschwerde wird gegen die anderen grossen Bahnverwaltungen vorgebracht, gegen die *Great Western*, gegen die *North Eastern* u. s. w. ††) Erleichtert wird die Ungesetzlichkeit, wenn die Geschäftsleute die *Maxima* gar nicht kennen, wie u. a. der Vertreter der Handelskammer von Bradford eingesteht. †††)

Daneben wird bezeugt, dass persönliche Rabatte gewährt werden zu Gunsten der einen und zum Schaden der anderen Interessenten. Der Mayor von Liverpool theilt aus eigener Erfahrung mit, er habe sein Geschäft in einer bestimmten Branche aufgeben müssen, weil er den Rabatt nicht erhielt. *†) Besonders Gravirendes bringt der Vorsitzende des Kohlenwerkes von Denaby Main vor: **†) so lange diese Rabatte vorkommen — und sie kommen massenhaft vor — seien alle Gesetze, welche mit feinen Distinctionen die gleiche Behandlung der Kunden vorschreiben, hinfällig. Es sei aber sehr schwer, dem Missbrauche beizukommen, weil Documente darüber nicht existiren und die Empfänger sehr abgeneigt sind, davon Zeugniß abzulegen. Sein eigenes Kohlenwerk genoss gewisse Vortheile, welche dasselbe sofort verlor, als es wagte, jenen Prozess wegen der

*) Cohn I, 133.

**) *Evid.* 1881 qu. 4690. 4708. 4720—30. 5822—27. 8374—76.

***) *Evid.* 1881 Dennis, qu. 4109—22. 4244—48.

†) *Evid.* 1881 qu. 4070—94.

††) *Evid.* 1881 qu. 3754—69. 1135—38. 4851—8. 6455—69. 6520—22. 7652—62. 9461—73. 9531—45. 9557. *App.* 1881 p. 207. *Evid.* 1882 qu. 1169.

†††) *Evid.* 1881 qu. 1443—47. *†) *Evid.* 1881, Forwood qu. 1730—38. 2193.

**†) *Evid.* 1881, Pope, qu. 11806—16. 11889—923. 11997. 12017—18. 12027—38.

ungleichen Behandlung anzustrengen: zwei Jahre früher würde er nicht vor den Parlamentsausschuss gegangen sein und diese Aussage gemacht haben; denn das würde einen jährlichen Verlust von einigen tausend Pfd. Sterlg. gekostet haben. Die Rabatte werden aus der Hand gezahlt; wie die Eisenbahnverwaltung darüber Buch führt, ist dunkel. Beizukommen sei dem Missbrauch bloss dadurch, dass man das ganze Beamtenpersonal vom Verwaltungsrath bis herab zum Kassier von Staatswegen eidlich verpflichtet, dergleichen zu unterlassen.

Wie viel Grund zu diesen Klagen vorliegen muss, wird durch die Thatsache bekräftigt, dass die grösste der Bahngesellschaften, die *London and North Western*, trotz der Entscheidung des Gerichtshofes vom Jahre 1877 gegen gewisse zu hohe Frachtsätze dieselben noch im Jahre 1881 unerschütterlich forterhebt, und es keine Macht giebt, den Gehorsam gegen das Gerichtsurtheil zu erzwingen. *)

5.

Haben wir nun einen Blick auf das materielle Recht zu werfen, welches die Befugnisse der *Railway Commissioners* enthält: so darf für das wichtigste Gebiet derselben auf die vorangegangenen Erörterungen zurückverwiesen werden, welche sich mit den Kontroversen über das Tarifprinzip und deren Folgerungen für den Grundsatz der „ungleichen Behandlung“ befassten. Nach der Oekonomie der vorliegenden Blätter muss es bei dem Gesagten sein Bewenden haben.

Das zweite Gebiet, an Wichtigkeit dem anderen folgend, die gesetzliche Erzwingung des Durchgangsverkehrs und der Durchgangssätze, hat weitaus nicht die praktische Bedeutung gewonnen, welche manche ferner Stehende nach dem Buchstaben des Gesetzes ihm beizulegen geneigt waren, und ist selbst hinter den Erwartungen kundiger Männer zurückgeblieben.

Farrer, welcher selber noch im Jahre 1872 eine grössere Meinung davon hatte, sagt jetzt — ganz mit demjenigen übereinstimmend, was ich schon in meiner älteren Schrift als Quintessenz der bisherigen Entwicklung dargelegt —: in den parlamentarischen Untersuchungen von 1853 und 1872, welche den fraglichen Gesetzesbestimmungen vorausgingen, sei eine der grossen Fragen die Erzwingung des Durchgangsverkehrs und der Durchgangssätze gewesen, vor dem gegenwärtigen Ausschusse aber sei darüber sehr wenig geklagt; denn die Eisenbahngesellschaften haben, ohne äusseren Zwang, das Erforderliche in ihrem eignen

*) *Evid.* 1881 qu. 3001. 3064. 3094—97.

Interesse immer mehr gethan.*)" Ein anderer unparteiischer und sachkundiger Zeuge, der bisherige Sekretär des neuen Tribunals, sagt aus:**) „Man dachte bei Erlass des Gesetzes von 1873, dass das Publikum dabei gewinnen würde, wenn es Durchgangssätze über verschiedene Linien erhielte, indem die Initiative den Eisenbahngesellschaften gegeben wurde; aber thatsächlich finden wir, dass die Eisenbahngesellschaften nicht feindselig wider einander Durchgangssätze nachsuchen, und daher hat das Publikum den durch das Parlament beabsichtigten Gewinn von dem Gesetze nicht gehabt.***)

Wer die Geschichte der englischen Eisenbahnpolitik und den Geist (nicht den Buchstaben) ihrer Gesetze verstanden hat, dem ist diese Erfahrung nur die nachträgliche Bestätigung dessen, was vor 10 Jahren schon klar war.

Sowie es dritte Personen unternehmen, auf dem ihnen zustehenden, eng begrenzten Felde ihr Klagerecht zu üben und gegen zwei Eisenbahnverwaltungen einen Durchgangsverkehr zu erzwingen, den diese freiwillig nicht gewähren: so tritt uns die wohlbekannte Mühsal entgegen.

Einige Beispiele.

In Cardiff treffen die *Taff Vale* und die *Great Western* zusammen, halten aber die Verbindungsbahn für den Personenverkehr nicht offen. Auf Klage einiger Interessenten erlassen die *Railway Commissioners* am 13. Mai 1881 †) einen Befehl an die beiden Verwaltungen, den Durchgangsverkehr für Personen einzuführen. Doch nach wiederholten Mahnungen erhielt noch am 14. Dezember desselben Jahres das Tribunal vom Sachwalter der *Great Western* die Mittheilung, dass die beiden Verwaltungen sich nicht einigen könnten: worauf das Tribunal bemerkt, die Befolgung ihrer Befehle könne nicht von diesen Differenzen abhängig gemacht werden. Gleichwohl sagt der Jahresbericht für 1881: wir warteten mit Auflegung einer Busse. Und der Jahresbericht für 1882 sagt gar nichts darüber.

In Strood stossen die *London, Chatham and Dover* und die *South Eastern* zusammen; sie sind durch ihre Konzession verpflichtet, Verbindungsverkehr zu unterhalten, auch existirt die Bahn dazu schon, wird aber nicht in Betrieb gesetzt. Auf Klage ††) von Interessenten verfügte das Tribunal (welches, wie wir wissen, unmittelbar über die Vorschriften der *Special act* keine Kompetenz besitzt) auf Grund des Gesetzes von 1854 am

*) *Evid.* 1881 qu. 16470. 16575.

**) *Evid.* 1882 qu. 1229. Vgl. *Littler Q. C. Evid.* 1882 qu. 3912—32.

**) Dieses ist zugleich die Antwort auf Reitzenstein, über einige Verwaltungseinrichtungen auf den Eisenbahnen Englands (Berlin 1876) S. 30. Fälle der Art sind allerdings vor das Tribunal gekommen, so vgl. u. a. 9. *Report R. C.* p. 5. ff.; ihre Bedeutung ist aber an den oben wiedergegebenen Zeugnissen zu messen.

†) 8. *Report R. C.* p. 8—9 *App.* p. 23. ††) 4. *Report R. C.* p. 5—6.

6. Januar 1878 die Einführung des Durchgangsverkehrs. Diese Verfügung bleibt unbefolgt. Darauf wird am 14. März 1878 der Befehl erneuert, mit Androhung einer Busse für jeden Tag der Versäumniss. Jetzt wird im April der Verkehr eingeführt, aber zugleich gegen die Verfügung des Tribunals bei dem *Court of Exchequer* appellirt. Die Appellinstanz verwirft die Verfügung der ersten Instanz, weil die *Traffic act* von 1854 sich auf fraglichen Fall nicht erstrecke: wogegen sich das Tribunal mit den uns bekannten Argumenten (in ihrem Jahresberichte für 1878) wehrt.

Dann ein Fall aus dem Kanalverkehr.*)

Es klagen im Jahre 1877 mehrere Kanalgesellschaften in Warwick behufs eines Durchgangsverkehrs von Birmingham nach London gegen die Gesellschaft des Birmingham-Kanal wegen übermässig hoher Kanalzölle und beantragen Durchgangssätze von einer konkurrenzfähigen Höhe gegenüber den Eisenbahnfrachtsätzen. Das Eisenbahntribunal sanktionirt, mit einigen Modifikationen, die verlangten Durchgangssätze. Jetzt appellirt**) die verklagte Gesellschaft bei dem *Court of Exchequer* wegen Ueberschreitung der Kompetenz gegen das erlassene Urtheil; und der hohe Gerichtshof erkennt im Sinne der Appellation am 18. Juni 1879. Die verklagte Birmingham-Kanal-Gesellschaft hatte nämlich laut *Special act* vom Jahre 1846 mit der *London and North Western* ein Abkommen getroffen, wodurch letztere für die Garantie einer Jahresdividende von 4 pCt. die Verfügung über die Kanalzölle des Birmingham-Kanal erlangte, indem die Kanalgesellschaft ohne Zustimmung der *London and North Western* die Zölle nicht ändern durfte. Weil nun die durch das Eisenbahntribunal sanktionirten Durchgangszölle weniger als der bestehende Zoll des Birmingham-Kanals betragen, das Gesetz von 1854 aber bestimmt, dass die zu gewährenden „*Facilities*“ entsprechend den Kräften (*according to its powers*) sein sollen, und in diesem Falle die Kräfte der Kanalgesellschaft durch das Abkommen mit der *London and North Western* gebunden seien: so hat die Verfügung des Eisenbahntribunals dessen Kompetenz überschritten. Ausserdem sagt der *Court of Exchequer* in seinem Erkenntniss, die Vorschrift des Gesetzes von 1873 über die Durchgangssätze gewähre solche bloss „unbeschadet gesetzlicher Rechte, welche gegenüber einer Gesellschaft erworben sind,“ in diesem Falle sei also die Zustimmung der *London and North Western* erforderlich.

Dazu bemerkt nun der Bericht der *Railway Commissioners*, durch diese Interpretation werde die Vorschrift des Gesetzes von 1873 fast hinfällig. Auch haben sie gegen dieses Erkenntniss appellirt: doch keiner der folgenden Jahresberichte (1880, 1881, 1882) theilt über das Ergebniss etwas mit.

*) 4. *Report R. C.* p. 7-8. **) 6. *Report R. C.* p. 4-5. *App.* p. 24-29.

Nicht den Durchgangsverkehr zwischen verschiedenen Gesellschaften betreffend, aber nahe zu der Materie gehörig ist der folgende Fall.*)

Der Stadtrath von Hastings hat gegen die *South Eastern* geklagt, weil der Bahnhof für den Verkehr zu eng geworden. Die *Railway Commissioners* entschieden am 18. Mai 1878, dass dies Mangel an angemessener „*accommodation*“ sei (laut Gesetz von 1854) und die Eisenbahngesellschaft daher die nöthigen Bauten zu bewerkstelligen habe. Am 6. Juni 1878 erlangte die Gesellschaft eine Entscheidung von dem Gerichtshofe der *Queen's Bench*, wonach die „*accommodation*“, zu welcher die Eisenbahngesellschaften verpflichtet sind, nicht für die Bauten zu verstehen sei, sondern bloss im Sinne eines angemessenen Gebrauches der vorhandenen Einrichtungen. In einigen analogen Fällen wird ebenso entschieden. Gegen das Erkenntniss der *Queen's Bench* (das übrigens nicht einstimmig gefällt ist) appellirten die *Railway Commissioners* an den *Court of Appeal*, welcher am 5. Februar 1881 zu Gunsten der liberaleren Deutung, also im Sinne der ersten Instanz entscheidet. Es ist in den Berichten nichts darüber gesagt, welchen praktischen Erfolg dieses Urtheil gehabt hat.

So viel über diese Materie.

Was dann die anderen Befugnisse der neuen Behörde betrifft, so treten dieselben durchaus in den Hintergrund.

Die Vollmacht, zu entscheiden, was angemessene (*reasonable*) Stationskosten seien, ist äusserst selten angerufen worden: in dem Verzeichniss der behandelten Sachen für die Jahre 1873—1881 sind überhaupt bloss 5 Fälle genannt.**)

Die Befugnis, die Schiffbarhaltung der Kanäle zu erzwingen, ist bloss für Irland in einigen Fällen thätig geworden.***)

Um uns alte, längst bekannte Dinge in die Erinnerung zu rufen, erzählt ein Kanalspediteur, dass die *North-Staffordshire*-Eisenbahngesellschaft den ihr gehörigen *Trent and Mersey*-Kanal vernachlässigt, und dass der Direktor dieser Bahn zu ihm offen gesagt hat, er wünsche nur, der Kanal wäre zugeschüttet, dass man aber als Einzelner eine Klage vor dem Tribunal scheue aus Furcht vor der Eisenbahnverwaltung.†) Uebrigens erwähnt derselbe Zeuge, was auch sonst berichtet wird, dass man einen unabhängigen Kanal neu projektire: wenn es nicht auf Schnelligkeit ankomme, könne nichts dem Wasserwege gleichkommen.††)

Endlich die schiedsrichterliche Befugnis.

*) 5. *Report R. C.* p. 6. Vgl. ferner 6. *Report* p. 4. 7. *Report R. C.* p. 3. 8. *Report R. C.* p. 3—5. *App.* zu 8. *Report R. C.* p. 61—66.

**) *App.* 1881 p. 68—79. *Evid.* Farrer 1881 qu. 16 359.

***) Sir F. Peel *Evid.* 1882 qu. 3158—63.

†) *Evid.* 1882 qu. 3405—15. ††) qu. 3465—66. 3482—4. 3516.

Der Umstand, dass die neue Behörde eine Polizeigewalt ausübt, hat sie, nach kundigem Zeugniß,*) zum Schiedsrichteramt unbrauchbar gemacht: in verhältnissmässig seltenen Fällen hat man sich an sie gewendet. Bezeichnend ist hierbei, dass die Kosten eines schiedsrichterlichen Verfahrens bei dieser Behörde bedeutend geringere sind, als bei den durch die Parteien sonst frei gewählten Personen. Denn in jenem Falle betragen sie bloss (!) 15 Guineas (320 Mark) für jeden Tag, aber vor privaten Schiedsrichtern, die nicht von der Regierung besoldet sind, acht bis zehn Mal so viel. Gerade in den letzten Jahren werden die Schiedsgerichte immer seltener; im Bericht für 1881 werden bloss drei Fälle erwähnt;** im Bericht für 1882 ist gar nichts derart erwähnt.

Fasse ich den Gesamteindruck aus der Wirksamkeit der neuen Behörde zusammen, so erkenne ich den achtbaren Eifer und die Leistungen im Einzelnen rückhaltlos an, vermisse aber einen durchgreifenden Erfolg, welcher angesichts der wohlbekanntenen Schwierigkeiten auch nicht zu erwarten war. Er wäre, nach dem Wesen des hier vorliegenden Problems, selbst dann nicht zu erwarten, wenn man es dahin brächte, nach dem Vorbilde anderer Staaten eine energische Instanz zu schaffen, welche für die Interessen der Gesamtheit gegenüber den Eisenbahngesellschaften nachdrücklich einträte. Denn eben die Erfahrungen der anderen Staaten haben dieses negative Ergebniss geliefert. Weil aber dem Anscheine nach eine grundsätzliche Reform des Eisenbahnwesens in England auch heute noch fern liegt, weil eine kühne That dazu gehörte, welche über die persönlichen Kräfte und über die sachlichen Möglichkeiten wohl weit hinaus geht, so muss die Reform nothgedrungen auf dem engeren Felde der blossen Staatskontrolle sich versuchen, und dass für solche Reform wenigstens die Lust, der Muth vorhanden ist und gerade in der zunächst dafür berufenen neuen Behörde vorhanden ist, das macht einen guten Eindruck; auch wenn es bloss eine Illusion wäre, sie thäte in sittlichem und politischem Sinne dem Betrachter wohl, welcher so lange nichts als Gehelassen, nichts als Furcht vor „Verantwortlichkeit“ an amtlicher Stelle zu finden gewohnt war.

XVII.

Die Reform der *Railway Commissioners*.

1.

Wollten wir nun aus einem allgemeineren Standpunkte die Aufgaben der nothwendigen Reform — bloss auf dem herkömmlichen Boden des

*) *Evid.* 1882 qu. 1204—22. **) *Report R. C.* §§ 16—18.

englischen Eisenbahnsystems — aufstellen, so würden wir uns von der Wirklichkeit leider sehr weit entfernen. Wir würden eine Reihe von Postulaten ins Feld führen, deren Erfüllung von dem gegebenen englischen Staate so weit in die Zukunft hinaus verwiesen wird, dass ihr der gänzliche Abbruch und Neubau des bisherigen Systems wohl zuvorkommt. Musste ich doch bereits erwähnen, dass die parlamentarischen Untersuchungen der Jahre 1881—82, sowie die daraus hervorgegangenen Ausschussberichte und Reformvorschläge, im Jahre 1883 noch gar keinen Gesetzentwurf veranlasst haben. Indessen auch abgesehen von dieser thatsächlichen Lage der Dinge, ist es hier nicht unsere Aufgabe, den Engländern Belehrung zu ertheilen über das, was sie thun sollen —, sondern die Aufgabe ist, aus ihren Erfahrungen zu lernen oder das bisher daraus Gelernte auf festere Grundlagen zu stellen.

Wir werden daher von jenen Forderungen absehen, welche nach deutscher Weise auf eine andersartige Systematik des Behördenwesens, der Rechtspflege und der Verwaltung, auf eine Umgestaltung des Instanzenzuges der Justiz, auf eine Ordnung und Ergänzung des materiellen Eisenbahnrechts abzielen. Wir werden uns beschränken auf dasjenige, was für englische Männer innerhalb des zur Zeit Erreichbaren zu liegen scheint: um alsdann immer noch zu finden, dass dieses über das wirklich Erreichbare hinausgeht; wie es denn in der That im Einzelnen hohe Anforderungen enthält, die mitten aus den alltäglichen Missständen entsprungen, die Grenzen des bestehenden englischen Staatswesens weit hinter sich lassen.

Ablehnend oder kühl verhalten sich die Eisenbahnverwaltungen, und ähnlich, wie es scheint, das Parlament. Die alleinige Thatsache, dass man nicht einmal die erste Versuchsfrist von fünf Jahren, mit deren Ablauf im Jahre 1878, in gleicher Länge aufs Neue der jungen Institution zugestanden, dass man noch viel weniger eine definitive Bestätigung gewährt hat, dass man vielmehr mit knickrigem Widerstreben nur kurze Gnadenfristen von heut auf morgen gegeben und nach der Anregung des letzten Parlamentsausschusses bei dem abermaligen Ablauf der Frist das gleiche Verhalten beobachtet, im Jahre 1883 — so weit bis jetzt bekannt ist — garnichts gethan hat: — diese äussere Thatsache genügt ungefähr, uns zu verrathen, wie ernst es den gesetzgebenden Körperschaften mit diesen Reformversuchen ist.

Anders und zwar erfreulicher ist die Ansicht desselben Gegenstandes, wenn wir uns nun auf die Seite derjenigen stellen, welche in erster Reihe dabei mitzuwirken berufen waren, wenn wir uns namentlich in die Mitte der zahlreichen Kreise des Geschäftslebens stellen, welche ihre Wünsche vor den Ausschuss von 1881—1882 gebracht haben.

In grossen Zügen stellt diese verschiedene Auffassung von demjenigen, was geschehen sollte und geschehen könnte, den alten Widerspruch dar, welcher uns in der ganzen Geschichte der englischen Eisenbahnpolitik entgegengetreten ist: den Widerspruch zwischen dem herkömmlichen Verfassungs- und Verwaltungsrecht zu den Anforderungen der neuen Technik. Derselbe spitzt sich dieses Mal so weit zu, dass die neuen Verkehrsbedürfnisse sich nicht scheuen, die experimentelle Behörde mit Vollmachten auszustatten, welche den in Gesetzesform niedergelegten Willen des Parlaments bei Seite setzen sollen. In der Kühnheit dieser selbst für festländische Anschauungen ungereimten Reformgedanken liegt deutlich genug die Verzweiflung an dem ganzen alten Verwaltungsorganismus ausgedrückt.

Wir wenden uns aber zum Einzelnen.

2.

Es ist zunächst die Zusammensetzung der *Railway-Commission*, welche aus leicht begreiflichen Gründen zum Gegenstande der Erörterung gemacht wird. Denn einmal ist die hier (nach der Art unserer Handelsgerichte) beliebte Vereinigung des Juristen- und des Expertenelements, welche nicht bloss beide auf eine gleiche Stufe der judiziellen Vollmachten stellt, sondern sogar das dritte Mitglied, welches weder Jurist noch Experte ist, zum Vorsitzenden erhebt, — durchaus im Widerspruche mit den Grundsätzen der hergebrachten englischen Gerichtsverfassung: ein Hinweis auf die Schriften von Gneist wird hier genügen. Zweitens aber verwickelt sich die Frage in unserem Falle dadurch, dass es nicht nur, ja im Wesentlichen gar nicht, ein Gerichtshof zur Erledigung der Privatrechtsfälle einer gewissen Sphäre sein soll (wie bei den Handelsgerichten), sondern vielmehr ein solches Tribunal, welches theils in den judiziellen Formen der englischen Gerichte, theils ohne dieselben dasjenige verrichtet, was andere Länder dem Gebiete der „Verwaltung“ zuweisen. Bei dieser Verwicklung wird die Schlichtung der verschiedenen Anschauungen so schwierig, dass man sich darauf beschränken muss, denselben für sich allein das Wort zu gestatten.

Der praktische Juristenstand hat die Neigung, dem Laienelement gegenüber die grosse Bedeutung der eigenen Fachgelehrsamkeit geltend zu machen, welche er doch wiederum der eigentlichen Wissenschaft gegenüber, sei es in Worten, sei es in Thaten, leicht zu einer blossen Geschäftsroutine zusammenschumpfen lässt. Dieselbe „Theorie“, welche er nach der einen Seite hin verachtet, soll ihm den Anspruch auf eine besondere Exklusivität nach der anderen Seite hin gewähren. Im wissenschaft-

lichen Sinne gesprochen, ist er nach oben Demokrat, nach unten Aristokrat. Wenn das irgendwo wahr ist, so gilt es für den englischen Juristenstand. Von jenen geläuterten Begriffen und Grundanschauungen, welche das Wesen der Wissenschaft gegenüber der Praxis ausmachen, regelmässig erschrecklich weit entfernt, in einem Wüste des schlechthin Empirischen stecken bleibend, welcher der Mühsal der Aussenstehenden undurchdringlich ist, weil die eigene Rechtsgelahrtheit unfähig ist, ihn zu ordnen, — entwickelt er doch ein Standesgefühl, welches nicht in jedem Sinne so respektabel ist, wie in dem moralischen.

Es lässt sich darnach von vornherein erwarten, dass von den Juristen vorzugsweise derartige Reformen gewünscht werden, welche das Laienelement in den Hintergrund schieben oder in diejenige Stellung bringen, die es in dem englischen Gerichtsverfahren sonst einzunehmen pflegt.

Wenn es sich in unserem Falle wirklich bloss darum handelte, die überlegene Logik des Privatrechts, in welcher sich der Jurist geübt hat, im Vergleiche zu dem Schöffenelement hervorzukehren: so möchte dem eher zuzustimmen sein. Doch der Anlass zu dieser neuen Kombination liegt gerade darin, dass Fragen zu entscheiden sind, an welche die übliche Logik nicht heranreicht, dass auch nicht die Aussagen, welche man in einem Verhör von Sachverständigen gewinnt, dieser üblichen Logik die ausreichende Ergänzung gewähren können: sondern dass tiefgehende volkswirtschaftliche Prinzipienfragen zu entscheiden sind, welche nicht nur über die gewohnten Grundsätze des Privatrechts hinausreichen, sondern ein neues Problem der Gesetzgebung bilden, das man nur in der Verlegenheit um entsprechende Erledigung durch das Parlament und durch Verwaltungsbehörden von der dazu berufenen Instanz abschiebt, um es zwischen den gewohnten Gerichtshöfen und neuen Spezialtribunalen hin- und herzurücken. Oder glaubt wirklich Jemand im Ernste, dass diese Fragen ihre höchste Instanz in der ungeheuren Perrücke des Lordkanzlers zu suchen haben? Dass die letzte Entscheidung über den Grundsatz für zulässige Differentialtarife bei zwei bis drei hoch emporgestiegenen Advokaten zu finden ist?

Solche Bedenken werden wir daher nicht unterdrücken können, wenn die Juristen, welche durch ihre besondere Praxis bei dem Eisenbahntribunal dazu berufen waren, ihre Rathschläge zur Verbesserung desselben geben. Es sei ein grosser Irrthum, heisst es,*) wenn man annehme, dass Experten gute Richter seien; ein Beisitzer (Assessor) sei ein sachverständiger Zeuge, welchen man einem Kreuzverhör nicht unterwerfen kann, während ein sachverständiger Zeuge ein Beisitzer sei, welchen man dem

*) Pember *Q. C. Evid.* 1882 qu. 1495—1512.

Kreuzverhör unterwerfen kann; es sei aber ein Beisitzer, der verhört werden kann, einem Beisitzer vorzuziehen, den man nicht verhören kann. Als Richter seien Sachverständige zur Parteilichkeit geneigt, weil ihnen die juristische Zucht fehle, und sobald sie eine Zeit lang aus der Praxis heraus sind, vergessen sie das darin Erfahrene, wie denn, dem fortschreitenden Leben gegenüber, die Erfahrung selber veraltet. Der frühere Misserfolg des *Court of Common Pleas* (1854—1873) habe seinen Grund nicht in dem ausschliesslich juristischen Charakter der Richter, sondern bloss darin, dass dieser ordentliche Reichsgerichtshof zu viel andere Arbeit hatte: es komme darauf an, einen speziellen Gerichtshof für diese Materie, von rein juristischem Charakter, zu bilden. Die Hauptaufgabe sei Entscheidung von Rechtsfragen, nicht von Thatfragen, und das Experiment des Tribunals von 1873 sei misslungen, weil das Laienelement den Rechtsfragen nicht gewachsen gewesen.*)

Selbst der bisherige Sekretär des Tribunals, welcher aus Rücksicht auf diese Stellung sich nicht erlaubt, mit der Sprache ebenso herauszugehen, wie andere Advokaten, äussert sich gegen das technische Element und für Stärkung des juristischen Elementes in dem Gerichtshof: er glaube nicht, irgend ein Gerichtshof ziehe grossen Nutzen davon, dass er Mitglieder von spezieller Sachkunde enthalte; die spezielle Sachkunde sollte von denjenigen kommen, welche im besonderen Falle erfahren sind, und es sei das Interesse der Parteien, solche Persönlichkeiten als Zeugen vor den Gerichtshof zu stellen.**)

Dem gegenüber steht dann freilich die Ansicht eines in Eisenbahngeschäften seit einem halben Jahrhundert thätigen *Solicitor* und „*parliamentary agent*“ (***) welcher umgekehrt meint, das Expertelement sei zu schwach vertreten in dem Tribunal, obwohl das eine (überhaupt einzige derartige) Mitglied, der frühere Präsident der *Midland* tüchtig sei; es müssten zwei solche Mitglieder darin sein. Das „Recht“ wiege jetzt zu stark darin vor, und der juristische Verstand habe eine eigenthümliche Unfähigkeit, das Wesen von Handelsgeschäften zu begreifen.

Die Juristen wünschen, nach Beseitigung der Laien aus dem Tribunal, einen einzigen hohen Richter, welcher den Richtern des „hohen Gerichtshofes“ (*High Court*) gleichgestellt ist und wohl, gleich dessen *Divisions*, der *Queen's Bench* u. s. w., eine Eisenbahndivision darin bildet. †)

Bezeichnend ist die ernste Betonung der Gehaltsfrage und die Höhe des Gehalts, welche man für unumgänglich hält. „Die *Commissioners*

*) Vgl. ebenso Webster *Q. C. Evid.* 1882 qu. 1639—44. Littler *Q. C.* qu. 3679.

) *Evid.* 1882 qu. 1335—9. *) Baxter *Evid.* 1881 qu. 9313—69.

†) *Evid.* 1882 qu. 3919—25.

haben jetzt bloss dreitausend Pfund Sterling jährlich“, sagt einer der grossen Advokaten:*) „sie sollten Stellung und Gehalt eines Richters im hohen Gerichtshofe erhalten.“ Jeder dieser letzteren hat ein Jahresgehalt von fünftausend Pfund, der Lordkanzler ein Gehalt von zehntausend Pfund, der Lord-Oberrichter ein Gehalt von achttausend Pfund.**)

Merkwürdigerweise und im Widerspruche mit dem, was man erwarten sollte, stimmt die Denkschrift, welche der Verein der Eisenbahnverwaltungen wider das neue Tribunal gerichtet hat,***) in der Verwerfung des Laienelementes mit den grossen Advokaten überein: auch sie will einen einzigen hohen Richter; sie namentlich behauptet, dass die Eisenbahngesellschaften erst zu einem solchen Richter, nicht zu dem gegenwärtigen Tribunale Vertrauen hegen können. Hier wird uns indessen durch den unmittelbaren Zusammenhang des Schriftstückes der „Mangel an Vertrauen“ deutlich gemacht, wenn man an derselben Stelle der (früher von uns erwähnten) Entrüstung über das administrative Gebahren der neuen Behörde Ausdruck †) verleibt und daneben einen einzigen hohen Richter verlangt, welcher gleich den Richtern der ordentlichen Reichsgerichte sich solcher unerhörten Eingriffe enthält. Mit anderen Worten heisst das einfach: wir wollen ein wesentliches Stück der materiellen Befugnisse dieser Behörde ††) beseitigt sehen, und wir wollen zu einem Richter Vertrauen haben, wie wir nach unseren öfteren Erklärungen zu dem Handelsamte „Vertrauen haben“ aus dem Grunde, weil es uns thun lässt, was wir wollen. Mit besonderem Missfallen sehen es die Eisenbahngesellschaften an, dass die neue Behörde, ganz anders gesinnt, fortwährend auf Erweiterung ihrer Vollmachten hingewiesen hat, und erklären dieses in ungnädiger Weise dadurch, dass die Behörde jetzt zu wenig zu thun habe. †††)

*) *Evid.* 1882 qu. 1714—29; qu. 3664.

**) *Whitaker's Almanack for 1883* p. 149.

***) *Evid.* 1881 qu. 13518. 13828—31. *Evid.* 1882 qu. 1494.

†) Ein Advokat, welcher gänzlich auf dem Standpunkte der Eisenbahnverwaltungsräthe steht, sagt: er habe als Vertreter der Eisenbahngesellschaften vor dem neuen Tribunale das Gefühl gehabt, als ob er vor dem Zuchtpolizeigericht stände. *Evid.* Littler 1882 qu. 3672—75.

††) *Evid.* Peel 1882 qu. 3026—30.

†††) Es wird obenein in dem Memorandum berechnet, dass bei nur 18 jährlichen Prozessen vor der Kommission und 10 000 £ Jahreskosten jeder Prozess dem Staate 550 £ koste; dazu hätten die Eisenbahngesellschaften weit grössere Prozessausgaben vor diesem Tribunale als vor andern Tribunalen. Wie durch die Reform im Sinne von einem hohen Richter und zwei Beisitzern die Kosten vergrössert würden, hebt Sir F. Peel hervor *Evid.* 1882 qu. 3018—25.

3.

Eng verknüpft mit der Zusammensetzung des Tribunals und mit seinem Verhältniss zu den höheren Gerichtshöfen ist die Frage der Appellation gegen seine Erkenntnisse.

Die Absicht bei Einrichtung der neuen Behörde war darauf gerichtet, den Spielraum der Appellation einzuengen, und zwar vermittelt der Ausscheidung dessen, was sich als Thatfrage darstellt, und vermittelt der Befugniss des Tribunals, selber im Streitfalle zu entscheiden, was Thatfrage und was Rechtsfrage sei. Thatsächlich ist, wie wir gesehen haben, diese endgültige Kompetenz durch die unerschütterlichen Handhaben der hergebrachten englischen Rechtsmittel bei Seite gesetzt worden, indem vermöge derselben der Weg offen blieb, um bei den höchsten Gerichtshöfen die Entscheidung, ob Thatfrage, ob Rechtsfrage, nachzusuchen, hiermit aber jedes Urtheil der neuen Instanz der Appellation unterzuordnen. Wir haben auch bereits bemerkt, wie sehr die Ausbeutung solcher Mittel den Interessen der Eisenbahnverwaltungen gedient hat, welche das Uebergewicht ihrer Rechtsstellung durch grossen Aufwand an Prozesskosten zu erhöhen beflissen sind. Das hindert natürlich die Eisenbahnverwaltungen nicht, bei passender Gelegenheit — wie es in der Denkschrift gegen das Tribunal geschieht — sich über die hohen Kosten zu beklagen, gleichzeitig aber sich darüber zu beschweren, dass das Recht der Appellation durch die Vorschriften des Gesetzes von 1873 illusorisch gemacht worden sei.*)

Indessen lässt sich freilich durch Beseitigung jener Schranken der Appellation, welche durch das Gesetz von 1873 geschaffen sind zugleich mit dem neuen Tribunale selber, der Weg der Berufung erleichtern; und es ist natürlich, dass die grossen Advokaten dieser weiteren Entfaltung des Instanzenzuges das Wort reden.**)

Als Beispiel der Doctorfragen, welche in der Kontroverse, ob *quaestio facti* oder *quaestio juris*, bisweilen die Instanzen beschäftigen, mag der folgende Fall dienen.***) In einer älteren Eisenbahnkonzession der *Great North of Scotland* ist ein minimier Frachtsatz für „*all sorts of manure*“ (alle Arten Dünger) vorgeschrieben. Die neuere Technik der Kunstdüngerfabrikation hat seit Erlass jener Konzession Arten von Dünger hervorgebracht, welche im Werthe hoch über den damals allein vorkommenden Arten von Naturdünger stehen; es ist daher anzunehmen, dass — hätte dem Parlament jene Technik bei der Konzession schon vorgelegen — ein höherer Frachtsatz für den Kunstdünger bewilligt worden wäre. Die Eisenbahnverwaltung hat diese Erwägung der Billigkeit unmittelbar in die

*) *Evid.* Pember 1882 qu. 1494. **) *Evid.* 1882 qu. 1650, 3666—67.

***) *Evid.* 1882 qu. 3677.

Praxis übersetzt: offenbar auf einem zu kurzen Wege. Da eine Klage vor den *Railway Commissioners* erhoben wird wegen Ueberschreitung des Maximums, entscheiden diese für den Kläger. Die verurtheilte Eisenbahnverwaltung sucht darauf Appellation nach, weil es sich im vorliegenden Falle um eine Rechtsfrage handle; die *Commissioners* verweigern die Appellation, weil es bloss eine Thatfrage sei. Der Advokat, welcher im Verhör diesen Fall mittheilt, ist natürlich der entgegengesetzten Ansicht, und führt ihn an, um den bestehenden Zustand der Appellation als reformbedürftig zu kennzeichnen. Er will aber geradezu auch für die Thatfrage die Appellation zugelassen sehen: man thue damit nur das gleiche, was Jedermann jetzt schon in der „*Chancery division*“ thun darf.*) Vor dem Missbrauch der Appellationen brauche man sich nicht zu fürchten, wenn man nur die erste Instanz so gestalte, dass die grossen Geschäftsleute und Eisenbahngesellschaften Vertrauen dazu haben.

In Wirklichkeit haben überhaupt bloss in seltenen Fällen die *Railway Commissioners* während einer achtjährigen Praxis die Appellation deshalb verweigert, weil sie einen Fall für eine Thatfrage erklärten, den die unterliegende Partei für eine Rechtsfrage hielt.**) Und selbst, wenn es eine Rechtsfrage ist, erscheint die Appellation öfters um dessentwillen überflüssig, weil soeben aus Anlass eines voraufgegangenen Falles ein höherer Gerichtshof die Rechtsfrage entschieden hat. Dass aber, wie Advokaten behaupten, die grosse Mehrzahl der von der Kommission entschiedenen Fälle nicht Thatfragen, sondern Rechtsfragen gewesen seien, ist unrichtig.***) Ein grosser Theil derselben bezog sich auf die Entscheidung dessen, was angemessen (*reasonable*) sei: und Fragen wie die, ob es angemessen sei, dass Leute für eine zwanzigjährige Verpflichtung zur Kundschaft bei einer Eisenbahngesellschaft eine Preisermässigung erhalten †), sind doch wohl Thatfragen und nicht Rechtsfragen.

Wenn dann ferner von juristischer Seite her gewünscht wird, ††) es solle die Sitte der ordentlichen Gerichtshöfe des Landes, dass jeder Richter individuell sein eigenes Votum öffentlich abgibt, auch in die neue Behörde aufgenommen werden, damit bei einer Appellation der höhere Gerichtshof das Votum des juristischen Mitgliedes kenne (während bisher bloss das Gesammturtheil bekannt gemacht worden nach der für England ausnahms-

*) *Evid.* 1882 qu. 3666. Vgl. *Pember* 1882 qu. 1531. 1603. Dasselbe wolle Lord Justice Brett.

**) *Peel Evid.* 1882 qu. 2998. Vgl. 2. *Report. R. C.* p. 7.

***) *Evid.* *Peel* 1882 qu. 2969—73.

†) Vgl. 3. *Repor.: R. C.* p. 4. Treffende Bemerkungen über den flüssigen Unterschied von Thatfrage und Rechtsfrage *Evid.* *Peel* 1882 qu. 3180.

††) *Evid.* *Browne* 1882 qu. 1377.

weisen Gewohnheit des *Privy Council*): so spricht gegen diesen Vorschlag, als einen unerheblichen, die Thatsache, dass niemals, ausser in einem einzigen Falle, das juristische Mitglied von den beiden anderen Mitgliedern der Behörde überstimmt worden ist.*)

Die erdrückende Uebermacht der Eisenbahngesellschaften bei dem bestehenden und gar bei dem erweiterten Instanzenzuge der Appellation wird dann allerdings selbst von Advokaten insofern anerkannt, als der Vorschlag unterstützt wird, die vollen Kosten — zumal die sehr ins Gewicht fallenden Mandatargebühren — der unterliegenden Partei dann aufzuerlegen, wenn die Appellation sich als vexatorisch erweist.**) Einzelnen, so namentlich dem von Sir E. Watkin zum Verhör gestellten Eisenbahnadvokaten Littler, erscheint solch ein Vorschlag natürlich „absolut unvernünftig“, weil kein Grund vorliege, die eine streitende Partei ungünstiger zu stellen, als die andere:***) was ja gar nicht zu geschehen braucht.

Wenn die oben erwähnten Anregungen darauf gerichtet sind, die Kompetenz des neuen Tribunals einzuschränken: so will umgekehrt diese Behörde selber (neben der alsbald zu erwähnenden Ausdehnung der materiellen Befugnisse) im Rahmen der bestehenden Gerichtsverfassung ihre Kompetenz vergrössern, indem sie Folgendes vorschlägt.†) Nach dem Gesetze von 1873 darf jede Streitsache, welche eine Eisenbahngesellschaft gegen eine andere Eisenbahngesellschaft hat, vor das Tribunal als Schiedsgericht gebracht werden: die ergänzenden Bestimmungen des Gesetzes von 1874 geben dem Handelsamte Vollmacht, jeden Streit, in welchem die eine Partei eine Eisenbahngesellschaft und in welchem das Handelsamt als Schiedsgericht zu wirken berechtigt ist, an das Eisenbahntribunal zu weisen. Es wird nun angeregt: den Abtheilungen des *High Court of Judicature* (*Queen's Bench* u. s. w.) eine analoge Befugniß zu ertheilen, damit sie Sachen, welche ihnen dazu gemacht scheinen, namentlich die Prozesse zwischen Eisenbahngesellschaften, dem neuen Tribunal zuweisen gemäss denjenigen Grundsätzen, nach welchen das Gesetz über die Gerichtsverfassung vom Jahre 1873 eine Ueberweisung der Fälle von einer Abtheilung des hohen Gerichtshofes an die andere vorgesehen hat. Denn es sind Sachen vor die Richter des hohen Gerichtshofes gekommen, bei denen diese selber bemerkt haben, sie seien entschieden dazu geeignet, dem neuen Tribunale vorgelegt zu werden. Aber nach der bestehenden Gesetzgebung ist das gemeinsame Begehren aller Parteien erforderlich, um diese Ueberweisung zu bewirken.

*) *Evid.* Peel 1882 qu. 2990. **) *Evid.* Pembr 1882 qu. 1531. 1604—06.

***) *Evid.* 1882 qu. 3668—72. †) 5. *Report R. C.* p. 12.

4.

Neben dieser Reform des Instanzenzuges soll namentlich in folgenden Punkten, an denen wir die Schranken der gesetzlichen Vollmachten kennen gelernt haben, eine Erweiterung derselben eintreten.

Es wird darauf hingewiesen,*) dass in einem Falle (*Evershed v. London and North Western*), wo die Kläger wegen ungebührlichen Vorzuges von dem Eisenbahntribunal Recht erhalten hatten, dieselben nun erst noch bei einem der hohen Gerichtshöfe eine Klage anzubringen hatten, um für die verflossenen sechs Jahre, wo sie rechtswidrig zuviel Fracht gezahlt, das Zuvielgezahlte rückerstattet zu erhalten, dass sie, daran nicht genug, auf Appellation der unterliegenden Eisenbahngesellschaft an den Appellationsgerichtshof und an das Haus der Lords dieserhalb gehen mussten. Der Vertreter des Handelsamts und der Sekretär des Eisenbahntribunals stimmen in der Forderung überein, es solle der neuen Behörde Vollmacht erteilt werden, mit der Zukunft zugleich das Vergangene zu erledigen,**) um diese entsetzliche Weitläufigkeit zu beseitigen.

Ferner soll künftig dieselbe berechtigt sein, auch über die Verletzungen der Konzessionen zu entscheiden, damit sie sich nicht bloss mit jener mühseligen Deutung der „*facilities*“ des Gesetzes von 1854 (gemäss der Entscheidung des *Lord Justice Brett*) zu behelfen habe.***)

Dann wird aus den Kreisen der Geschäftsleute (unter augenscheinlicher Zustimmung einzelner Mitglieder des Untersuchungsausschusses von 1881—1882) wiederholt der Wunsch geäußert: es sollte eine Strafe für wissentliche Erhebung von rechtswidrigen Fracht- und Fahrsätzen eingeführt werden, so gut wie auf der anderen Seite das Publikum bestraft wird, wenn es auf der Fahrt ohne Fahrbillet betroffen ist.†) Die Handelskammer von Warrington sagt in einer Denkschrift,††) welche sie an den Parlamentsausschuss richtet: „Die Stadtoberkeiten ernennen Inspektoren um das Publikum vor Verfälschung von Waaren, vor falschen Maassen und Gewichten und vor ähnlichen Betrügereien zu schützen; es scheint uns, dass die bewusste Forderung von gesetzwidrigen Frachtsätzen durch die Eisenbahngesellschaften eine Rechtsverletzung ist, die gerade so sehr der polizeilichen Vorkehrungen bedarf... Die Eisenbahngesellschaften besitzen ein praktisches Monopol für die Güterbeförderung, und es wird unerträglich, wenn unrechtmässige Frachten erhoben werden dürfen, gegen welche das Publikum sich allein durch kostspielige und langwierige Prozesse schützen kann.“

*) *Evid.* Browne 1882 qu. 1180. **) *Farrer, Evid.* 1881 qu. 16379.

***) *Evid.* 1882. Peel qu. 2976—99. †) *Evid.* 1881 qu. 5304—06.

††) *Appendix* 1881 p. 207. *Memorial* 22 June 1881.

5.

Nun aber die Hauptsache: wie ist dem schweren Missstande abzuhelfen, welchen wir in der grossartigen Verkümmernng des Rechtsschutzes kennen gelernt haben? Dem Missstande, welcher in dem Zusammenhange mit dem neuen Tribunal als eine alte Erscheinung wiedergekehrt ist und uns abermals bewiesen hat, dass dieses neueste Experiment ihm ebensowenig gewachsen ist, wie dasjenige, welches voraufgegangen?

Es ist begreiflich, dass man, angesichts des in mancher Hinsicht hoffnungserregenden neuen Versuches, an diesen und an seine Fortentwicklung Erwartungen knüpft, welche die Abhülfe endlich doch kommen sehen. Im Ganzen sind diese Erwartungen ziemlich sanguinische und scheinen die negativen Erfahrungen, die man bereits gemacht, nicht zu kennen.

Die Reform, um welche es sich handelt, ist kurz gefasst: die Einsetzung eines öffentlichen Klägers an die Stelle des zu schwach befundenen privaten Klägers.

Als Voraussetzung, welche von keinem Theile in Frage gestellt wird, gilt der englische Grundsatz, dass auch dann, wenn das öffentliche Interesse durch eine solche Umgestaltung in den Vordergrund geschoben wird, nicht etwa nach festländischer Art, im Wege der „Verwaltung“, die Verfolgung des Unrechts stattfinden soll, sondern dass stets ein ordentliches Gerichtsverfahren stattfindet, und dass die Wahrnehmung des öffentlichen Interesses an dem streitigen Falle, oder der besondere Schutz des Einzelinteresses durch eigenthümliche Organe der öffentlichen Gewalt, sich darin äussert, dass die Staatsbehörde einen öffentlichen Kläger stellt, welcher die schuldige Partei vor das zuständige Gericht ruft und vor das herkömmliche Verfahren desselben. Wie also beispielshalber das neueste grosse Fabrik- und Werkstättengesetz vom 27. Mai 1878 vorschreibt, es sollen alle Zuwiderhandlungen gegen seine Bestimmungen vor einem Gerichtshofe von summarischer Jurisdiktion verfolgt, und es solle die Appellation bei dem nächsten Gerichte der *Quarter Sessions* angebracht werden (§§ 89, 90), hiermit aber den Fabrikinspektoren die Aufgabe ertheilt, als Kläger vor den Gerichten aufzutreten, so oft sie Uebertretungen zu rügen finden: ebenso in den anderen Gebieten des Verwaltungsrechts.

Auch in unserem Gebiete will man das Gerichtsverfahren festhalten, sofern es sich dabei um die Verfolgung eines widergesetzlichen Verhaltens der Eisenbahngesellschaften handelt: man will nur der Ohnmacht des privaten Klägers abhelfen, indem die Staatsverwaltung für ihn eintritt. Damit eine solche Abhülfe durch den Staat sich rechtfertige, bedarf es aber einer Grenzziehung zwischen Privatrecht und Verwaltungsrecht, welche die streitigen Fälle als Gegenstände des Verwaltungsrechts anerkennt, weil in ihnen ein öffentliches Interesse verletzt sei: einer Grenzziehung, welche

entweder *a priori* alle Fälle gewisser Kategorien durch Gesetz dahin verweist, oder vermitteltst Entscheidung in jedem einzelnen Falle durch eine geordnete Behörde festsetzt, was dahin gehört und was nicht. Zu den Schwierigkeiten unserer Angelegenheit gehört unter anderen auch die, dass eine stupende Unklarheit über diese prinzipiellen Dinge im englischen Rechte und in dessen Handhabung herrscht. Die grosse Schwierigkeit allerdings liegt, wie wir sehen werden, und wie wir aus Früherem wissen, auf einem anderen Gebiete.

In jedem Falle wird das Feld des Streites auf das Wünschenswertheste eingeengt werden, wenn möglichst alles dasjenige, was nicht nothwendig der Verfolgung durch den einzelnen Prozess überlassen werden muss, also die durchgehenden Normen des Verhaltens, über welche zwischen den verschiedenen Parteien Differenzen bestehen, grundsätzlich festgestellt werden, statt dass sie dem endlosen Wirrwarr von Einzelfällen mit deren mannigfaltigen, widerspruchsvollen Schicksalen vor den englischen Gerichtsinstanzen überlassen werden.

Die Reformvorschläge der Betheiligten deuten in ihrer Weise auf die hier genannten Gesichtspunkte mit richtigem Gefühle hin.

Das erste, was man anstrebt, gleichsam ein Mittelding zwischen dem Auftreten des einzelnen Interessenten und dem Eintreten der Staatsbehörde statt seiner, ist die Entwicklung der korporativen Vereine zu diesem Behuf.

Der Vertreter von Liverpool meint, das neue Eisenbahntribunal sei das Kind Liverpools (womit er an den Zusammenhang der parlamentarischen Untersuchung und Gesetzgebung von 1872—1873 erinnert) und dennoch sei dasselbe nutzlos für Liverpool, weil die Handelskammer keinen *locus standi* zu einer Klage vor dem Tribunal habe.*) Aehnlich der Vertreter der Handelskammer von Bradford.**)

Von anderer Seite wird dann wieder eingewendet, die Handelskammern würden nicht das Geld an einen Prozess wenden wollen, weil es sich regelmässig um die Interessen einzelner besonderer Geschäftszweige handle; daher sollten die Interessentenvereine, wie z. B. der Verein der Eisenfabrikanten, einen *locus standi* erhalten.***) Diese sollten klagen. Von Vertretern der Interessentenvereine wird dann aber bemerkt, auch diese würden die nothwendigen grossen Geldopfer schwer aufbringen: wenn es nicht die Handelskammern sein können, so soll es die Staatsbehörde in die Hand nehmen; das Handelsamt soll klagen.†) Ist doch der Para-

*) *Evid.* 1881 qu. 1739—43. **) *Evid.* 1881 qu. 1542—45.

***) *Evid.* 1882 qu. 1181. *Evid.* 1881 qu. 5562—9. 5629.

†) *Evid.* 1881 qu. 9660—65. 9765. 5761—2. *Evid.* Hunter qu. 410. 453—9. 473—80. 601—28. 780—88.

graph 13 des Gesetzes von 1873, welcher die Ortsobrigkeiten (*local corporations*) berechtigt, vor dem Eisenbahntribunal zu klagen, fast ein todter Buchstabe geblieben.*)

Angesichts der Erfahrungen, welche seit vierzig Jahren**) mit dem Handelsamte gemacht worden sind — brachte doch schon die parlamentarische Untersuchung des Jahres 1844 zu Tage, dass die Vollmachten des Gesetzes von 1840, welche dem Handelsamte gegeben waren wegen der Uebermacht der Eisenbahngesellschaften gegenüber den Privaten, die zu klagen sich scheuen, nicht gehandhabt wurden — angesichts der alten und immer erneuten Erfahrungen hat nun wohl Farrer in seiner Art Recht, vom Handelsamt diese Zumuthung abzuschieben,***) und das Vertrauen der Industriellen zum Handelsamte mit dem Gegenkomplimente zu erwidern, es würde viel besser sein, wenn die lokalen und industriellen Korporationen die Sache verfolgten. Er giebt allerdings sogleich zu, auch solche Korporationen würden gegenüber den Eisenbahngesellschaften die schwächeren bleiben.

Wir brauchen aber, auch ohne diese beachtenswerthe Stimme zu hören, bloss an den Fall aus dem Jahre 1875 zu denken, welchen das Handelsamt wirklich einmal aufzunehmen geneigt schien, — um einzusehen, wie hier Verhältnisse vorliegen, über welche das Handelsamt für sich allein nicht Macht hat. Die Interessenten haben das allmählig auch einzusehen gelernt. Und am klarsten hat das ein Jahresbericht des Eisenbahntribunals selber gesagt, welcher zugleich aus dem erfreulichen Eifer der jungen Behörde heraus das Mittel der wirklichen Abhülfe angiebt.†) Bei Betrachtung des Gesetzes von 1854, heisst es dort, zeigt sich, dass in den meisten Fällen nicht ein Einzelner sondern eine gewisse Anzahl von Personen verletzt ist: weil aber der Prozess mit einer Eisenbahngesellschaft kostbar und daher für eine einzelne Person schwierig ist, so sollte, falls im gegebenen Klagefalle ein öffentliches Interesse erwiesen ist, ein Vertreter des öffentlichen Interesses die Sache führen; das Gesetz von 1873 hat dafür einen Beamten des Handelsamts vorgesehen, welcher vor dem Eisenbahntribunale die Klage anbringe; weil jedoch bis zu diesem Augenblicke kein Gebrauch von diesem Verfahren gemacht worden, so wird beantragt, es möchte das Eisenbahntribunal selber mit dieser Funktion betraut werden.

Offenbar würde mit einer solchen Maassregel der zwiespältige Charakter der neuen Behörde vollends besiegelt worden. Sie würde die administrative und die judizielle Befugniss für einen und denselben Fall in einer Hand

*) *Evid.* 1882 qu. 1181. **) *Cohn* I, 135.

***) *Evid.* 1881 qu. 16447—462 vgl. qu. 16382—96. 16528—33.

†) *4. Report R. C.* p. 8—9. Vgl. *Evid.* 1881 qu. 1639—42. 1720—30. 3005. 3066

vereinigen: sie würde, wenn überhaupt nach der gesammten politischen Lage der Dinge eine Reform in der angedeuteten Richtung erwartet werden dürfte, eine merkwürdige Neubildung gegenüber dem herkömmlichen englischen Verwaltungsrechte sein, welche doch wiederum an die Analogie des alt hergebrachten Friedensrichteramts anknüpft, in welchem polizeiliche, administrative und judizielle Vollmachten eng verbunden sind. Nur dass diese alte Institution den Grundbau von Verwaltung und Justiz bildet, während die neue Behörde ihre Nachahmung an der Spitze des Behördenwesens versucht, wo eine solche Vereinigung sonst nicht zu finden ist.

6.

Es würde aber ein solches Einschreiten im öffentlichen Interesse vereinfacht, die Zahl der streitigen Fälle würde vermindert werden, wenn das nebelhafte Durcheinander von Rechtsansichten und Präjudizien über das materielle Recht, welches wir kennen gelernt haben, durch klare Grundsätze abgelöst würde. Auch diese Aufgabe muthet man der neuen Behörde zu: statt langwieriger Prozesse soll sie feststellen, was unter rechtswidriger „Ungleichheit der Behandlung“ verstanden werde, sie soll diejenigen Differenzialsätze im Vorwege genehmigen, welche im Namen des Ganzen erlaubt sind.*)

Also eine starke Ministerialverwaltungsbehörde! immer wieder ein Surrogat für das Handelsamt, für dasjenige, was ein englisches Handelsministerium auch nicht entfernt zu leisten vermocht, zu leisten versucht hat.

Und hierbei abermals bleibt der Wunschzettel der englischen Geschäftsleute nicht stehen. Mit auffallender Häufigkeit tritt das Verlangen hervor, es möchte die neue Behörde eine allgemeine Einwirkung auf das Tarifwesen auszuüben bevollmächtigt werden, vermöge deren sie die *Maxima* frei nach eigenem Ermessen bestimmt, ohne gebunden zu sein durch die *Maxima*, welche das Parlament in die Konzessionen gesetzt hat!**). Der Eine schränkt diese Vollmacht ein durch den Vorbehalt der Fälle von „schwerer Ungerechtigkeit“, der Andere will den Vorbehalt uneingeschränkt. Materiell hat ja, wie wir aus der lottrigen Technik dieses Konzessionswesens wissen, leider solch Verlangen vielfältigen Anlass:***) aber formell ist es allerdings eine ungeheure Ketzerei gegen die ersten

*) Namentlich Hunter *Evid.* 1881 qu. 394—398. 503. Vgl. Cohn I. 280 f.

***) *Evid.* 1881 qu. 2219. 2722—23. 2867. 8751—56. 9129—30. 9170—71. 6837—39. 7004—06.

***) *Evid.* 1881 qu. 8755—56: . . . *more justice, than a House of Commons Committee can do, because I know the difficulties of working the matter before a Committee.* Vgl. *Evid.* Morley 1881 qu. 2947—56. Ferner Cohn I, 248.

Begriffe des englischen Rechts. Eine neue technische Behörde soll Vollmacht haben, die Acte des Parlaments von sich aus aufzuheben! Begreiflich, dass die Eisenbahnverwaltungsräthe über solch eine Zumuthung ent-rüstet sind; denn hier sind sie es nicht, welche sich gegen den Staat auflehnen, sondern die Gegenpartei ist es, welche die ihnen verbrieften Rechte mit einer unerhörten Theorie in Zweifel stellt. Begreiflich auch, dass ein alter Eisenbahnadvokat das für „Wahnsinn“ erklärt:*) ist ihm doch in seiner langen Wirksamkeit die Interessenharmonie aufgegangen, welche obrigkeitliche Eingriffe überhaupt als unnütz und schädlich erscheinen lässt.

Die Eisenbahnkommission selber geht in den Worten soweit natürlich nicht, wie jene Geschäftsleute. Aber auch sie verlangt,**) dass sie das Recht erhalte, eine Reduktion zu verfügen, wenn die Tarifsätze zwar innerhalb der *Maxima*, aber „*unreasonable*“ sind. Für den Durchgangsverkehr steht ihr nach dem Gesetze von 1873 dieses Recht zu, unter gewissen Modalitäten: dasselbe habe keineswegs, wie auf Seiten der Eisenbahngesellschaften damals befürchtet wurde, eine Gefahr für den Eisenbahnbesitz in sich geschlossen. Es komme jetzt nur darauf an, die Vollmachten des Gesetzes von 1873 dahin zu erweitern, dass nicht bloss auf Antrag einer Eisenbahngesellschaft, sondern auch auf Antrag der Geschäftsleute, und nicht bloss zwischen Bahn und Bahn, sondern auch auf einem einheitlichen Bahnnetze dieses Recht durch die *Railway Commissioners* ausgeübt werde.

Dreissig Handelskammern des Reiches haben in den Monaten von October bis December des Jahres 1880 gleichlautende Denkschriften an das Handelsamt gerichtet,***) in welchem sie diese Reformgedanken unterstützen: Permanenz der neuen Behörde und Erweiterung ihrer Befugnisse in Richtung auf Kontrolle der „Billigkeit“ der Tarifsätze, der Güterklassifikation, der Veröffentlichung der Tarife und so weiter.

Es ist eine energische öffentliche Kontrolle, welche man wünscht, so sehr sie sich nach vielen Erfahrungen von dem Maasse der wirklichen Politik entfernt. Man knüpft diese Wünsche an den ersten schüchternen Versuch, welcher mit einigem Ernst und einigem Erfolge gemacht wird. Und selbst der Parlamentsausschuss der Jahre 1881—1882 erkennt, wie wir gesehen haben, einige dieser Wünsche als begründet an. Er nimmt in seinen Bericht den Rathschlag mit auf, das Eisenbahntribunal zu einer dauernden Institution zu erheben; er will die judiziellen Vollmachten desselben verstärken; er will das Recht zur Gewährung von Durchgangssätzen auf die Fälle ausdehnen, in welchen ein Geschäftsmann darauf an-

*) *Evid.* Baxter 1881 qu. 9252. 9261—73.

) 4. *Report R. C.* p. 6. *) *Appendix* 1881 p. 3.

trägt. Anderes freilich und sehr Wesentliches lässt er fallen. Doch auch das eingeschränkte Maass dessen, was der Parlamentsausschuss empfiehlt, scheint über das Erreichbare hinaus zu gehen.

Es scheint abermals zu gehen, wie es so oft gegangen ist. Wenn die öffentliche Meinung gar zu vernehmlich nach einer Abhülfe verlangt, dann greift man zu dem gewohnten Mittel: man setzt einen Untersuchungsausschuss von Parlements wegen oder von Regierungswegen nieder. Das hierin zu Tage geförderte Material — man möchte fast sagen: interessanter für die Theorie als für die Praxis — verschwindet in seinen Hauptzügen bereits in dem abgeblassten Bilde der Ausschussberichte. Die absteigende Klimax zwischen Erkenntniss und Wollen zeigt sich öfters bereits in dem Abstände der Ausschussvorschläge von der eignen Darstellung der Sachlage. Abermals abwärts geht der Weg bis zum Parlamente selber. Wie wir es bei grossen Untersuchungen über die Vorsichtsmaassregeln gegen die Unfälle gesehen, die Bill, welche auf den Bericht der Kommission folgt, ist ein dürftiger Schatten von all der hellen Wahrheit, welche die Untersuchung hervorgehoben hat. Was aber die Bill etwa an Kraft enthält, das geht wohl in der Behandlung durch das Parlament verloren, und selten gelingt es, eine Mehrheit des Unterhauses für irgend eine Maassregel zu gewinnen, welche Ernst macht mit der unentbehrlichen Kontrolle. Das Gesetz von 1873 war, wie man heute einräumen muss, ein verhältnissmässig günstiges Resultat der damaligen Vorarbeiten. Aber selten gelingt das; selten namentlich, dass solch ein Gesetz lebendig wird und praktisch mehr bedeutet, als die Blaubücher, aus welchen es hervorgegangen.

Zunächst scheint es, als wolle überhaupt nichts auf die Ausschussarbeiten der Jahre 1881 und 1882 erfolgen.

Es ist begreiflich, dass in dieser politischen Atmosphäre die Eisenbahngesellschaften sich gewöhnen, die Verjährung der staatlichen Vollmachten als ihr wohlverworbenes Recht anzusehen.

XVIII.

Schlussbetrachtungen.

1.

Ich bin nahezu am Ende. Was uns so lange beschäftigt hat, es ist ein Epilog zu meinen früheren Untersuchungen; es ist eine Probe des nachfolgenden Jahrzehnts auf die Ansichten, welche ich damals gewonnen. Mir scheint, die Probe hat meine Ansichten bekräftigt: mir scheint das so sehr, dass ich erwarten muss, man werde darin das Neue, welches doch die Frucht mühseliger Arbeit sein sollte, vermissen. Würde

das Einer mir entgegenhalten, — immerhin dieser Bileam sei mir gegrüsst: denn die Mühe wäre nicht vergeblich aufgewendet, wenn sie bloss dazu gedient hätte, an der ferneren Entwicklung der englischen Eisenbahnpolitik zu zeigen, dass inmitten all der schwankenden Wahrheiten, von welchen das volkswirtschaftliche und politische Denken erfüllt ist, ich einen kleinen Theil auf festere Grundlagen gestellt habe, an welchen die Folgezeit wenig zu ändern vermag.

Ich könnte daher die vorausgegangenen Erörterungen nicht anders schliessen, als mit dem Rückblick, mit welchem ich dieselben begonnen. Das eigenthümlich Neue, welches darin denn doch sich, wie ich glaube, findet, liegt in dem Detail, liegt namentlich in dem Experiment der neuen Behörde — dem allgemeinen Sinne nach gehört es ganz in den älteren Zusammenhang hinein, welchen wir von früher kennen.

Wohl hätte ich bei diesem Anlass es nicht vermeiden können, auf Einwendungen zu antworten, welche gegen meine frühere Schrift gemacht worden, — wenn solche gemacht worden wären. Mir sind keine derartigen bekannt geworden, Einwendungen nämlich, welche das Wesentliche treffen und ernsthafte Widerlegung verdienen. Dagegen sind manche Arbeiten veröffentlicht worden, welche meine Schrift bestätigen. So bei aller Verschiedenheit des Anlasses und des Zieles das Werk von Franqueville, welches bald nach dem zweiten Bande meiner Untersuchungen erschienen ist und mit der glücklichen Ungenirtheit eines amtlichen Verlags, eine Masse von Rohmaterialien mittheilt, die auch mir vorgelegen haben. So ganz neuerdings die Darstellung der „englischen Eisenbahnen“ in den Materialien der königlich italienischen Untersuchungskommission für die Eisenbahnen, von Maggiorino Ferraris,*) welche ebenfalls eine für den praktischen Zweck der unmittelbaren Vergleichung von Land zu Land angefertigte Behandlung des Gegenstandes ist, daher die verwaltungstechnischen, privatökonomischen, juristischen, volkswirtschaftlichen, statistischen Seiten desselben äusserlich geordnet vorführt. Sie stützt sich zum grössten Theile auf fremde Arbeiten und ist theilweise eine seitenlange Uebersetzung derselben, was sie (z. B. der meinigen gegenüber) nicht allzudeutlich verräth. Dann aber ist in gewissem Betracht auch Sax hier zu nennen, welcher in seinem (bereits erwähnten) Werke und namentlich neuerdings in seinem Beitrage zu dem Handbuche der politischen Oekonomie von Schönberg in der Hauptsache mir zustimmt, wobei manche Differenzen geschwunden sind, die ich zuvor beleuchtet hatte.**)

*) *Atti della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane*, 31 Marzo 1881, parte II p. 1533—1637.

**) Conrad's Jahrbücher für Nationalökonomie. 1879, XXXIII.

Ich darf hiernach bei dieser Gelegenheit über solche Auseinandersetzungen hinweggehen.

Doch ehe ich schliesse, liegt mir noch einiges Andere zu sagen ob.

Wenn ich mir erlaube, diese Erörterungen kurzweg mit der Ueberschrift: „die englische Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre“ zu bezeichnen, so ist das ja, wie der Leser gesehen hat, nur in dem Sinne zu verstehen, dass ich von verschiedenen Punkten her auf das ganze Problem der englischen Eisenbahnpolitik Licht zu werfen gesucht habe — von Punkten her, welche während der neuesten Periode in den Vordergrund der öffentlichen Aufmerksamkeit getreten sind. Dies zu thun, war hier die Aufgabe; sie durfte es sein im Anschlusse an die ältere Schrift. Aber einzelnes wenigstens mag in einer Schlussbetrachtung Platz finden, was zu diesem Problem gehört, indem es durch neue Thatsachen dasselbe aus dem Mittelpunkte beleuchtet.

2.

Im Mittelpunkte der Angelegenheit steht nun offenbar die Thatsache des wachsenden Monopols der Eisenbahngesellschaften.

Obwohl ich, sagt ein grosser Chemikalienfabrikant,*) fast täglich um Frachtsätze über das ganze Reich hinweg korrespondire, kenne ich doch nicht einen einzigen Fall, wo das Eisenbahnmonopol nicht vollkommen ist, und wo es zwei Eisenbahngesellschaften giebt, welche Konkurrenzfrachten anbieten.

Hierbei zeigt sich, wie ich früher schon hervorgehoben habe, dass die etwa noch vorkommenden, in anderen Formen sich äussernden Reste der Konkurrenz nur eine Störung der Ordnung sind, deren Aufhören man von der Fortentwicklung des Eisenbahnsystems wünschen muss und erwarten darf. Oft haben die Eisenbahnfachmänner, wenn sie zugeben mussten, die Konkurrenz in Frachtsätzen sei zu Ende (gegenwärtig geben sie es nicht bloss zu, sondern sie werden ordentlich böse, wenn man daran zweifelt, und fragen, ob man von den Eisenbahngesellschaften eine Konkurrenz verlange, wie die der beiden Löwen, die im Wald spazieren gehen) — oft haben sie, und so auch jetzt noch, das Argument geltend gemacht, dass die Konkurrenz in den Leistungen der Eisenbahngesellschaften (*facilities*) geblieben sei und fortdaure. Aus der Theorie des Preises heraus durfte man hiegegen längst bemerken, dass dieses ja nur die andere Hälfte des Preises sei, und unmöglich die Konkurrenz in der andern Hälfte Bestand haben könne, wenn sie in der einen Hälfte ein überwundener Standpunkt sei.**)

Die Thatsachen bestätigen diese Voraussetzung: sie

*) *Evid.* P. Spence 1881 qu. 10436. **) Cohn II, 365.

zeigen nicht bloss den flüchtigen Charakter der Konkurrenz in den Leistungen, sondern sie drängen auch den Zweifel auf, ob ihre Wirksamkeit, sei diese nun von längerer oder kürzerer Dauer, wünschenswerth und nützlich ist. Die Geschäftsleute klagen,*⁾ dass sie von den Frachtagenten der 2—3 (oder mehr) Eisenbahngesellschaften überlaufen werden, welche sich um Zuwendung der Frachtgüter bemühen, die Gehülfen der Geschäftsleute dieserhalb bestechen — ohne dass irgend ein sonstiger Vortheil daraus erwächst, und statt durch Zudringlichkeit zu konkurriren, sollten sie lieber in den Frachtsätzen konkurriren!**⁾ Es ist eine ähnliche Erscheinung, wie man sie heute bei den Sortimentsbuchhändlern, z. B. in Zürich, findet, welche über den Preisaufschlag eine Koalition schliessen, um dann in den Leistungen eine überflüssige Konkurrenz zu eröffnen, welche die Kundschaft belästigt.

Doch die Entwicklung zur Zentralisation und damit zur Ordnung, sorgt dafür, dass auch dieser Unordnung ein Ende bereitet wird. Die beiden grossen Eisenbahngesellschaften, die *London and North Western* und die *Lancashire and Yorkshire*, haben diese Noth der Konkurrenz schon hinter sich: sie theilen den Verkehr (*they divide the traffic*).**³⁾

Wenn man nun in dem offenen Meere „den grossen *freetrader* †“ sieht, der für das englische Eisenbahnsystem durch seine gewaltige Konkurrenz den Regulator zu bilden habe: so wissen wir von früher her, dass — welche auch die Wünsche derer sein mögen, die kein anderes Heilmittel kennen, als die Konkurrenz — dieser Trost längst aufgehört hat, ein ungetrübter zu sein. ††) Solche Wünsche wollen nicht, dass die Eisenbahngesellschaften Docks und Häfen besitzen; die Thatsache ist aber um nichts weniger da und wird immer bedeutsamer. †††) Daneben erstreckt sich das System der Koalitionen über das Meer: die Dampfer für China und Indien haben eine Koalition; *†) es besteht für alle transatlantischen Rheder eine Konferenz zur gemeinsamen Feststellung der Frachtsätze, geradeso wie bei den Eisenbahnen, damit sie nicht „einander den Hals abschneiden“. **†) Es ist die grosse, immer imposanter und problematischer werdende Erscheinung, auf welche ich früher mit Nachdruck hingewiesen habe***†) und welche neuerdings als das System der „Kartelle“ von anderer Seite beleuchtet worden ist.

*⁾ *Evid.* Willson, Birmingham, 1831 qu. 11388—93. Vgl. Grierson *Evid.* 1881 qu. 13639.

**⁾ Ueber die amerikanischen Verhältnisse vgl. den neuen Bericht der englischen Sachverständigenkommission (Thurmann, Washburne and Cooley) vom 20. Juli 1882, abgekürzt wiedergegeben im Archiv für Eisenb. 1883, S. 256 f.

***⁾ *Evid.* Walmsley 1881 qu. 12050. †) *Evid.* Farrer 1881 qu. 16517—22.

††) Cohn II, 332—42. †††) *Evid.* 1882, Birt qu. 285—88.

*†) *Evid.* 1881 qu. 2360. **†) *Evid.* Findlay qu. 14311—30. ***†) II, 371—387.

„Die Eisenbahngesellschaften sind heute gewissermaassen in der Stellung eines Regierungsdepartements; sie haben eine ungeheurere Gewalt über den Verkehr des Landes.“*)

Wenn aus diesem Grunde von solchen, welche ihnen diese Gewalt erhalten sehen wollen, ihnen zugemuthet wird als Bedingung der Erhaltung, dass ihr Gebahren dem Publikum verständlich sei und klar vor Augen liege, dass u. a. ihr Tarifsystern einfach und öffentlich sei: so wird gleichzeitig auf die gründliche Passivität der Aktionäre hingewiesen; noch niemals habe einer von diesen einen Blick in die Geschäftsbücher zu thun begehrt.***) So dass also in Wahrheit, ohne Kontrolle von der einen oder von der anderen Seite, einige wenige absolute Herrscher aus den Kreisen des Geldmarktes das Land regieren.***)

Es scheint nun, dass die Unzufriedenheit der Geschäftsleute und die geringe Aussicht auf energische Staatshilfe mehr und mehr dazu veranlasst, gemeinnützige Strassen auf dem Wege der Selbsthilfe ins Auge zu fassen, wie man den Konsumverein dem korrupten Kramhandel entgegenstellt. Wie einst die Eisenbahn von Liverpool nach Manchester gegen das Monopol der Kanäle seitens der Interessenten ins Feld geführt wurde: so will man jetzt — im gleichen Bezirk — den Kanal gegen die Eisenbahnen ins Feld führen, indem die Stadtbehörde von Preston sich in Besitz der *Ribble Navigation Company* zu bringen sucht, um damit auf Strom- und Seeweg zu einem bedeutend wohlfeileren Satze nach Liverpool zu gelangen, als auf der Eisenbahn.†) Die Kaufleute von Hull haben gegen das riesengrosse Monopol der *North Eastern* eine selbständige Eisenbahn durchgesetzt, natürlich unter äusserstem Widerstande der *North Eastern*: doch ist die Linie von Hull nach Barnsley bereits im Bau begriffen.††)

3.

Es ist einleuchtend, dass diese Bemühungen dürftige Versuche sind und bleiben werden, gegenüber der Macht, der sie sich entgegenstellen. Es ist auch nicht jene mythologische Abneigung des Engländers gegen Staatshilfe,†††) welche dazu treibt: sie sind nur das *pis-aller*, weil die oft verlangte Staatshilfe ausbleibt. Die Gesinnungen des englischen

*) Farrer *Evid.* 1881 qu. 16444—45; wiederholt qu. 16525.

**) *Evid.* Grierson 1881 qu. 13845.

***) Analoge Erscheinungen in den Vereinigten Staaten von Amerika vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1879, 105. Ferner v. d. Leyen im Archiv für Eisenbahnwesen 1880, 1 ff. 1881, 237 ff., besonders 277.

†) *Appendix* 1881 p. 256. ††) *Evid.* 1881 qu. 9654—58. 9674.

†††) Vgl. meinen Aufsatz über „Ideen und Thatsachen im Genossenschaftswesen“ im Jahrb. f. Gesetzgeb. u. Volkswirtschaft 1883, 15 ff.

Publikums sind in dieser Hinsicht durch eine so grosse Anzahl von Zeugnissen belegt, dass kein Zweifel obwalten kann. Auch an dieser Seite unseres Gegenstandes zeigt es sich, dass der Engländer, da wo er nicht der Stärkere ist, wo er der Schwächere ist, wo er des Schutzes bedarf, weil er sich selber nicht helfen kann, für die Hülfe des Staates ebenso eingenommen ist, wie andere Leute und von dem Grundsatz des *non-interference* nichts wissen will.

Und auf diesem Gebiete so wenig als auf einem anderen Gebiete der Volkswirtschaft oder der Sozialpolitik ist es die freie Staatsverfassung, welche einem energischen Eingreifen der Staatsverwaltung widerspricht. Der Unsinn des „*free trade in a free country*“ wird neuerdings, inmitten des Zeugenverhörs des letzten Parlamentsausschusses, durch wiederholte und ausdrückliche Anrufung der Gesetzgebung des Staates Illinois, in den Vereinigten Staaten von Amerika, in das gebührende Licht gestellt.*) Hier ist am 2. Mai 1873 ein Gesetz erlassen unter dem Titel „ein Gesetz zu verhindern Erpressung und ungerechte Unterscheidung u. s. w.“ (*an act to prevent extortion and unjust discrimination etc.*), welches bestimmt: wenn eine Eisenbahngesellschaft mehr als einen billigen und angemessenen (*fair and reasonable*) Tarifsatz erhebt, so soll sie der Erpressung schuldig sein (Sect. 1); welches dann ausführlich alle die Arten der ungerechten Bevorzugung (Unterscheidung) aufzählt, einschliesslich aller Differentialtarife, und im vierten Paragraphen Strafen von mindestens tausend Dollars bis zu fünfundzwanzigtausend Dollars aufwärts (steigend je nach der Wiederholung der Gesetzeswidrigkeit) androht. Schon am 1. Juli 1871 wurde ein Gesetz erlassen, welches ein „Amt der Eisenbahn- und Lagerhaus-Kommissäre“ errichtete: diesen liegt es ob, von sich aus die „vernünftigen“ Maxima der Tarifsätze festzustellen, und eine Jury entscheidet im Streitfalle, ob der Bahngesellschaft vernünftige Zumuthungen gemacht worden sind.

Derartige Vorgänge der Gesetzgebung eines über die Maassen freien Landes schwebten den Männern vor, welche jetzt in England eine ernsthafte Entwicklung des Eisenbahnnetzes vor dem Parlamentsausschusse forderten.

Oder die schweizerische Eidgenossenschaft. Ich wähle ein Beispiel aus der neuesten Judikatur des Bundesrathes.**)

Das Eisenbahndepartement des Bundesrathes hat an die Verwaltung der *Suisse-Occidentale* für diese selber und die an einem Export- und Transittarif mitbetheiligten Bahnverwaltungen, gestützt auf Art. 35 des

*) *Evid.* 1881 Hunter qu. 4097—4100. *Appendix* 1882 p. 344—362. Vgl. Grierson *Evid* 1881 qu. 12660—69.

**) Schweizerisches Bundesblatt 1883, I, 199.

Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872, wonach die Bahnverwaltungen Niemanden einen Vorzug in irgend welcher Form einräumen dürfen, welchen sie nicht unter gleichen Umständen allen Anderen gestatten, folgendes Begehren gestellt: „der Grundsatz, dass für näherliegende Stationen keine höheren Gesamttaxen erhoben werden dürfen als für weiter entfernte, hat Anwendung zu finden auf alle Stationen zwischen Genf und den Tarifendpunkten Basel, Aarau und Luzern, ohne Rücksicht darauf, ob sie an einer der zwischen den Bahnverwaltungen vereinbarten, für die Endpunkte maassgebenden Instradirungsrouten gelegen seien oder nicht.“ Dieser Verfügung gab der Bundesrath, weil dieselbe nicht allgemeine Nachachtung fand, durch seinen Beschluss vom 3. November 1882 energischen Nachdruck, indem er von der ihm laut Art. 35 des Eisenbahngesetzes zustehenden Befugniß Gebrauch machte und die Aufhebung des fraglichen Export- und Transitarifs verlangte. Darauf haben alle an diesem Tarif direkt beteiligten schweizerischen Eisenbahnverwaltungen dem Eisenbahndepartement die Erklärung abgegeben, dass sie sich nicht länger weigern wollen, den Seiten- und Parallelstationen, welche näher bei Genf liegen als Basel, Aarau und Luzern, diejenigen Taxen zu bewilligen, welche durch den Spezialtarif festgesetzt sind.

So die Schweiz. Eine Probe auf englischem Boden zu Gunsten des staatlichen Eingreifens hat, wie vor längeren Jahren bereits die Verallgemeinerung der dritten Personenklasse, so neuerdings das Blocksystem behufs Steigerung der Fahrsicherheit geliefert: wie jenes ältere Beispiel im Sinne des wirklich erfolgten staatlichen Zwanges, so dieses neue Beispiel im Sinne dessen, was vernünftigerweise beabsichtigt, aber leider nicht zu Gesetzeskraft erwachsen war, um jetzt so viel langsamer unter allgemeiner Zustimmung in der Praxis durchzudringen, nach dem freien Befinden der Eisenbahnverwaltungen und dem Opfer von einigen tausend Menschenleben. Jetzt erklärt der Direktor der grössten Eisenbahngesellschaft, der *London and North Western*, an die späte Bekehrung seines Vorgängers*) anknüpfend, dass auf ihrem ganzen Netze das absolute Blocksystem fertig sei.***) Die Kosten allerdings, 1 Mill. Pfd. Sterlg. für die Anlage und 40 000 £ an jährlicher Mehrausgabe für den Betrieb, gehen weit über die Ersparniß an Unfallentschädigungen hinaus, wie ich das früher dargethan habe;***) aber jetzt heisst es: „natürlich stellen wir nicht die Geldfrage über die Frage der Sicherheit.“†) Vielleicht ist dennoch die neue Ausdehnung der Haftpflicht auf die Unfälle der Bediensteten nicht gering anzuschlagen bei Erwägung der Einflüsse, welche hierbei mitgewirkt haben.

*) Cohn II, 217. **) *Evid. Findlay* 1881 qu. 14354—60.

***) Cohn II, 241—243. †) *Evid.* qu. 14516.

4.

Wie ich nun aber schon früher hervorgehoben habe, bleibt das Verlangen derer, welche vom Staate Hülfe gegenüber den Eisenbahnen erwarten, auch in England nicht bei der Mühsal der Kontrolmaassregeln für die Aktienunternehmungen stehen. Diejenigen, welche den Staatsbahngedanken als etwas den Engländern Fremdes und Fernliegendes bezeichnen, wie es noch kürzlich wieder im preussischen Abgeordnetenhanse geschehen ist, reden aus ihren Wahnvorstellungen von der englischen Volkswirtschaft, nicht aus den Thatsachen. Ich habe in der früheren Schrift gezeigt, dass jener Gedanke von den Anfängen her in Parlament und parlamentarischen Untersuchungen, in den Revüen der regierenden Parteien wie in gemeinnützigen Versammlungen, eine sehr bemerkenswerthe Rolle gespielt hat, und dass derselbe trotz der unleugbaren grossen Hindernisse immer wieder hervorgetreten ist.

So auch im letzten Jahrzehnt.

Die „Statistische Gesellschaft“, in deren Mitte sich bereits während der vorangegangenen Jahre zu wiederholten Malen und zwar im Jahre 1873 auf überaus vernehmliche Weise die Bestrebungen zu Gunsten eines englischen Staatsbahnsystems haben hören lassen, beschäftigte sich im Jahre 1876 mit einem Vortrage ihres Präsidenten Farr „über die Preischätzung der Eisenbahnen,“*) worin der Redner sich für den Staatsankauf der englischen Bahnen aussprach und die Worte äusserte: „wir wissen, was Fürst Bismarck in Deutschland jetzt thut; wir wissen, was ein Chatham in England thun würde zur Rettung der Zukunft seines Vaterlandes.“**)

Wer nun aber den durchaus konservativen Charakter dieser Statistischen Gesellschaft kennt, welche eine grosse Anzahl von leitenden Staatsmännern zu den Ihrigen zählt, wird das Gewicht einer solchen Aeusserung nicht unterschätzen. Wenn dagegen einer von jenen sogenannten Volkswirthen, welche unsere Parlamente launig zu unterhalten pflegen und der Volkswirtschaftslehre in den weiteren Kreisen des Publikums den Ruf gemacht haben, dass sie überhaupt keine ernsthafte Wissenschaft sei — wenn einer von jenen neulich seine Scherze auch gegen die Idee eines englischen Staatsbahnsystems gerichtet hat: so diene ihm unter anderen dieses Wort zum Bescheid. Und wenn die Autorität eines deutschen Professors als lächerlich gering für die Ansichten der praktischen Engländer bei jener Gelegenheit hingestellt worden, so sei nebenbei bemerkt, dass selbst aus denjenigen englischen Kreisen, deren Anschauungen der deutsche Pro-

*) *Journal of the Statistical Society*, vol. 39, 1876 p. 482.

**) „We know what Prince Bismarck is doing in Germany; we know what a Chatham would do in England for the salvation of its future life.“

fessor gründlich fern steht, und so lange es einen deutschen Professor giebt, hoffentlich immer fern stehen wird, — selbst aus jenen Kreisen der praktischen Eisenbahnmänner ein Zeugniß der rückhaltlosen Anerkennung für die deutsche Wissenschaft des Faches vor dem letzten Parlamentsausschusse abgelegt wird. Sie haben, im Gegensatze zu England, heisst es da, eine reguläre Literatur darüber in Deutschland; denn die Deutschen machen alle diese Dinge sehr erschöpfend.*)

In der neuesten Untersuchung sind es neben den Stimmen einzelner Geschäftsmänner,**) ebenso wie vor zehn Jahren, die Handelskammern des Reiches,***) welche für Staatsbahnen Propaganda machen. Erst kürzlich haben in der nahe verwandten Kanalfrage 52 Handelskammern, vertreten in der Assoziation der Handelskammern des Vereinigten Königreiches, an den Präsidenten des Handelsamts ein Memorial gerichtet, datirt vom 31. März 1882, worin sie sagen: †) „es giebt keine Gründe des öffentlichen Wohles, um derentwillen die Kanäle in den Händen der Eisenbahngesellschaften sein sollten, . . . und es ist höchst unheilvoll, dass die einzige Konkurrenz im inländischen Verkehr fortgenommen ist . . .“ Hier wird nun die Resolution wiedergegeben, welche die Handelskammern am 2. März 1882 in London gefasst haben: „der Kanalverkehr sollte frei sein von der Herrschaft der Eisenbahngesellschaften, wie die Landesstrassen (*high roads*) jetzt sind; man soll die Kanäle zu dem wohlfeilsten Transportmittel für Güter und landwirthschaftliche Erzeugnisse, statt dass sie jetzt ein Mittel der Hemmung in den Händen der Eisenbahngesellschaften ††) sind.“

Doch dieses sind Bestrebungen und Anregungen aus den Kreisen des Publikums, wie sie längst da waren: es fehlt immer noch an Anzeichen, dass in den Kreisen der Regierung diese Anregungen Spuren zu hinterlassen anfangen.

Wie aber selbst dort, wo ein scharfes Kontrolgesetz für Aktienbahnen besteht und gehandhabt wird, der Staatsbahngedanke trotz grosser politischer Schwierigkeiten, Fortschritte macht, das beweisen die Vorgänge dieses Jahres in dem schweizerischen Nationalrath, aus dessen Mitte eine starke Minorität (59 gegen 67) sich am 21. April 1883 für den Bundes-Rückkauf zunächst eines Theiles des Eisenbahnnetzes aussprach, — auf Grund des Mehrheitsbeschlusses der vorbereitenden Kommission; das beweist namentlich die Rede, welche bei diesem Anlass das hervorragende Mitglied des

*) *Evid.* Forbes 1882 qu. 2416. **) *Evid.* 1881 qu. 4531—34. 4887. 5110—13.

***) *Evid.* 1881 qu. 5843—45. †) *Appendix* 1882 p. 395—7.

††) Die *Great Western* besitzt Kanäle im Kaufwerthe von 1 Mill. £, die ihr jährlich £ 8000 — Minus bringen. *Evid.* 1881 *Lloyd* qu. 10181.

Bundesraths, Dr. Welti, hielt, worin er betonte: „wohl haben wir ein scharfes Eisenbahngesetz: richten wir aber ein Begehren an eine Gesellschaft, so wird hin- und hergestritten; mit Bezug auf das Tarifwesen hat der Bund nur eine negative Stellung; mit einem Wort, zwischen dem Bund und den Bahnen besteht ein gespanntes Verhältniss.“*)

5.

Indessen für jetzt und vermuthlich noch für längere Zeit sind es die Aktiengesellschaften, welche die Eisenbahnen von England in Händen halten.

Ich möchte wenigstens einige wesentliche Züge hier wiedergeben, welche die Position der Gesellschaften in Ziffern**) bezeichnen.

Das Kapital in gewöhnlichen Aktien (*ordinary stock*) betrug
zu Anfang des Jahres 1883: 237 $\frac{1}{2}$ Mill. £

„ „ „ „ 1882: 238 „ „

Das Kapital in den verschiedenen anderen Eisenbahnpapieren, Prioritätsaktien und Obligationen (*debenture, guaranteed, preference stocks*)

zu Anfang 1883: 420 $\frac{1}{2}$ Mill. £

„ „ 1882: 388 „ „

Die Summe von beiden war 1883: 658 Mill. £

1882: 626 „ „

also in dem Jahre 1882 eine Zunahme um 32 Mill. £, während das Kapital in gewöhnlichen Aktien um $\frac{1}{2}$ Mill. £ abgenommen. Es deutet das auf eine Entwicklung fortschreitender Konzentration, indem die bestehenden Unternehmungen neue Obligationen oder andere bevorzugte Werthpapiere ausgeben behufs Ausbau ihres Netzes; im Gegensatze zu neuen Unternehmungen, welche neue Aktien ausgeben und neue Bahnen bauen unabhängig von den alten Bahnnetzen.

Der Reinertrag des ganzen Kapitals (im Durchschnitte aller Arten der Eisenbahnpapiere) ergibt etwa 4 $\frac{1}{5}$ pCt.***) und zwar so, dass die Durchschnittsrente aus dem gewöhnlichen Aktienkapital ungefähr dem Durchschnittszinse der Obligationen und sonstigen bevorzugten Papiere gleichkommt.

*) Vgl. hierzu die Botschaft des schweizerischen Bundesraths an die Bundesversammlung vom 6. März 1883, betreffend die Frage des Rückkaufs der schweizerischen Eisenbahnen.

**) Vgl. *Investor's Monthly Manual* (Supplement zum „Economist“) January 31. 1883; *Burdett's Official Intelligence* for 1883.

***) Vgl. *Evid. Watkin* 1881 qu. 16762. Die Berechnung ist für 1879; Farr berechnet für 1874 auf 610 Mill. £ 4 $\frac{1}{5}$ pCt. *Journal of the Statist. Soc.* 1876 p. 480.

Hierbei ist bemerkenswerth, dass die Aktienerträge der grössten Bahngesellschaften sich bedeutend über den Durchschnitt erheben.*) Und zwar:

	Aktien Mill. £	pCt. Divid. 1882	pCt. Kurs 30. Jan. 1883
<i>London and North Western</i>	34 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{2}$	177
<i>Midland</i>	23 $\frac{1}{3}$	5 $\frac{7}{8}$	140
<i>North Eastern</i>	22 $\frac{2}{3}$	8	173
<i>Great Western</i>	17 $\frac{1}{6}$	6 $\frac{1}{4}$	146
<i>Lancashire and Yorkshire</i>	14 $\frac{1}{5}$	5 $\frac{1}{4}$	132,

wonach das Aktienkapital der fünf grössten Gesellschaften, zusammen 112 Mill. £ betragend, einen viel höheren Durchschnitt als den Gesamtdurchschnitt erreicht, nämlich beinahe 7 pCt.

Die grösste von allen, die *London and North Western*, stellt jetzt in Wertpapieren (neben den Aktien noch 61 $\frac{1}{4}$ Mill. £ in anderen Papieren) eine Summe von 95 $\frac{3}{4}$ Mill. £ dar; doch dies ist bloss die Summe des nominellen Kapitals: veranschlagt man, von den anderen Papieren absehend, bloss die Aktien nach ihrem Marktwerthe, so bedeutet das schon ein Mehr von 26 $\frac{1}{2}$ Mill. £, zusammen also 122 $\frac{1}{4}$ Mill. £ oder mehr als drei Milliarden Franken.

Die Aktien dieser Bahngesellschaft wie die der anderen obengenannten Bahnen sind in auffallendem Maasse im Kurse gestiegen, absolut oder relativ: während nämlich bei mehreren derselben die Dividende vor zehn Jahren, im Zusammenhange mit dem damaligen grossartigen Aufschwunge des Verkehrs, noch höher war als jetzt, ist der Kurs keineswegs herabgegangen. Er ist bei der *London and North Western* so entschieden gestiegen, dass er, bei 8 $\frac{1}{2}$ pCt. Dividende für 1872, zu Anfang 1873 auf 145 stand, während er bei 7 $\frac{1}{2}$ pCt. Dividende zu Anfang 1883, auf 177 steht. Der Kurs der *Midland*-Aktien war damals bei 7 $\frac{1}{2}$ pCt. Dividende 135 pCt. und ist jetzt bei 5 $\frac{7}{8}$ pCt. Dividende 140 pCt. Die *North Eastern*-Aktien standen damals, bei 9 $\frac{1}{2}$ pCt. Dividende, auf 157; sie stehen jetzt bei 8 pCt. Dividende, auf 173. Zum Theil gewiss eine Folge des Geldkapitalüberflusses im Jahre 1883 verglichen mit dem Jahre 1873: aber doch nur sehr zum Theil. Zum grossen und überwiegenden Theile eine Folge des befestigten Vertrauens zu der gesicherten Lage, zu der lukrativen Gewalt der grossen Bahngesellschaften.

Unter den kleinen Bahngesellschaften bildet eine eigenthümliche Ausnahme die oft genannte *Taff Vale* in Wales, welche mit 1 $\frac{1}{5}$ Mill. £ Aktienkapital 17 $\frac{1}{2}$ pCt. Dividende für 1882 gegeben hat und einen Kurs von 263 pCt. zu Anfang 1883 behauptet.**)

*) Vgl. Cohn I, 364. II, 559—77.

**) *Evid.* 1881 qu. 8649—51. Ursprünglich war ihre Dividende auf 7 pCt. durch die Konzession begrenzt: 1859 wurde diese Schranke durch das Parlament wieder beseitigt.

Bahnen von mittlerer Grösse, wie die *South Eastern, Caledonian, Great Northern, London Brighton and South Coast*, zusammen mit einem Aktienkapital von 27 Mill. £, haben eine Dividende von $4\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{4}$ pCt. Ihre Kurse erheben sich gleichfalls auf eine Höhe, dass sie bloss eine Rente von etwa 4 pCt, ja noch weniger geben.*)

Einzelne Bahngesellschaften haben sich auch nach diesen zehn Jahren noch nicht von den Sünden ihrer Erzeuger zu erholen vermocht: so die *London Chatham and Dover*, welche für ihre 11 Mill. Aktienkapital noch immer keine Dividende zahlt; oder sie haben nur mühsam begonnen, sich zu bessern, wie die *Great Eastern*, welche jetzt 2 pCt. Dividende giebt.

Die Kursschwankungen sind im Laufe der Jahre geringer geworden, als sie einstmals waren. Auch dieses ist ein Symptom der fortschreitenden Konsolidation. Je weniger der Ertrag eines Werthpapiers sich ändert, je fester das Vertrauen zu seinem dauernden Ertrage, je weniger — durch diese Einflüsse bedingt — das Papier die Hände wechselt: um so geringer sind die Schwankungen seines Marktwertes.

Die Kurse der *London and North Western* bewegten sich in früheren Jahrzehnten zwischen den Extremen von 254 und 83 pCt.;**) sie sind jetzt auf einen Spielraum von 10—20 pCt. eingeschränkt, welchen sie durch eine Reihe von Jahren nicht überschritten haben.

So gewinnen diese Papiere am Ende den Charakter solider Kapitalanlagen, welchen in den ersten Anfängen des Eisenbahnwesens Comte de Daru***) von den Eisenbahnpapieren erwartete, um sie an die Stelle unsolider Spekulationspapiere zu setzen. Allerdings ziemlich spät und noch keineswegs vollkommen.

Einzelne der grossen Bahngesellschaften haben während der letzten zehn Jahre durch neue Linien ihr Netz ganz bedeutend vergrössert. So hatte die *Great Western*†) im Jahre 1881 über 2 000 englische Meilen Bahn; während sie im Jahre 1871 ††) bloss 1387 Meilen besass; also eine Vergrösserung um etwa die Hälfte.

6.

Zuletzt ein Blick auf die Gesetzgebung.

Dass etwas Grösseres in dem hier betrachteten Zeitraume nicht zu Stande gekommen ist, wissen wir. Den seitab von der Eisenbahngesetz-

*) Farr berechnet, dass die Aktien der *London and North Western* im Durchschnitte der 20 Jahre 1855—1874 nach den jeweiligen Kursen $5\frac{1}{10}$ pCt. gaben: Konsols $3\frac{1}{2}$, Aktien der Bank von England 4 pCt.

**) *Journal of the Statistical Society* 1876 p. 482.

***) *Des chemins de fer et de l'application de la loi du 11. Juni 1842*. Paris 1843 p. 229.

†) *Evid.* Grierson 1881 qu. 13519—21. ††) Cohn I, 322.

gebung liegenden Erfolg für die Haftpflicht, welcher gleichwohl für die Arbeiter der Eisenbahnen ein bedeutender Fortschritt ist, kennen wir bereits.

Es ist aber an kleineren Ergebnissen und an vielleicht folgenreicheren Anregungen der allerneuesten Zeit einiges zu nennen, was nicht stillschweigend übergangen werden kann.

Zunächst das Gesetz über die Beförderung der Postpakete. Es ist früher gezeigt worden,*) wie auch an diesem Punkte die Verkümmern der öffentlichen Verpflichtungen der englischen Eisenbahngesellschaften Missstände hervorgerufen hat, welche seit Jahrzehnten in England empfunden wurden, im bewussten Gegensatze zum Festlande empfunden wurden, aber nach Lage der Verhältnisse vergebens der Abhilfe harrten. Die Beförderung jener kleinen Frachtstücke, welche seit lange die Staatspost der deutschen und einiger benachbarter Länder zur grossen Befriedigung des Publikums besorgt, welche seit einem Jahrzehnt in den Vereinigten Staaten von Amerika im Anschlusse an dieses Muster organisirt worden ist, — sie hat in England bisher dieses Vortheils entbehren und sich mit einer wesentlich unvollkommeneren und theureren Beförderungsweise durch private Spediteure begnügen müssen. Der entscheidende Grund war das mühselige Rechtsverhältniss zwischen der englischen Postverwaltung und den Eisenbahnverwaltungen, welchem das Parlament nicht abgeholfen hat, trotz mancher Anregungen seitens der Postbehörde, trotz des Vorschlags der königlichen Untersuchungskommission von 1865—1867 und so weiter — wie ich das an seinem Orte dargethan habe.

Neuerdings hat nun, wie es scheint, die internationale Anregung des Weltpostvereins dazu beigetragen, das seit vielen Jahren vergebens gekannte Beispiel des Auslandes endlich auch in England zu befolgen. Es ist dieses wohl einmal ein Fall, wo der Gedanke der „internationalen Gesetzgebung“, welcher seine Wirksamkeit der Natur der Sache gemäss auf eine bescheidene Sphäre und auf äusserst langsame Fortschritte beschränken muss,**) einen seiner Triumphe zu verzeichnen hat: die längst empfundenen Mängel der nationalen Paketbeförderung in Grossbritannien gelangten angesichts der internationalen Bestrebungen stärker zum Bewusstsein und die entscheidenden Faktoren fühlten sich angetrieben, endlich etwas für die Reform zu thun. Um mit dem eignen Postwesen den neuen Einrichtungen des Weltpostvereins genügen zu können, musste man jenes zuerst im eignen Hause vervollkommen.

*) Cohn II, 164—168.

**) Vgl. meinen Aufsatz über „internationale Fabrikgesetzgebung“ in Conrad's Jahrbücher 1881, N. F. Bd. III.

So wurde denn am Schlusse der Parlamentssession des Jahres 1882 das neue Gesetz*) fertig, welches folgende — natürlich die unverkennbaren Züge der ganzen englischen Eisenbahngesetzgebung tragende — Bestimmungen enthält.**)

Sintemal der Generalpostmeister, mit Zustimmung des Schatzamts, eine Vereinbarung mit den Eisenbahngesellschaften getroffen hat über Entschädigung für die Beförderung von Paketen . . . und sintemal der Entwurf zu vorliegendem Gesetze die Zustimmung der Eisenbahngesellschaften gefunden hat, . . . wird verordnet:

Die Eisenbahngesellschaften erhalten elf zwanzigstel des Bruttoertrages der auf den Eisenbahnen beförderten Postpakete; wird aber der Posttarif für Beförderung der Pakete abgeändert, gegenüber dem vorliegenden Gesetz, so dürfen die Eisenbahngesellschaften eine andere Quote des Erlöses verlangen. Die Feststellung der Summe des Erlöses, bei welcher amtliche Sendungen mit vollem Porto und ausländische Pakete mit vollem Inlandporto zu berechnen sind, findet durch die Postverwaltung wenigstens einmal in jedem Vierteljahr statt und die Ausweise darüber sind binnen 7 Wochen an das Eisenbahn-Clearinghaus abzuliefern, der schuldige Betrag aber binnen einer weiteren Woche an dieses auszahlend. Behufs Vertheilung dieser Summe unter die verschiedenen Eisenbahngesellschaften soll für dieselben die Postverwaltung eine Woche lang in jedem Halbjahre Aufzeichnungen über die Zahl der Pakete machen, welche von den verschiedenen Postorten des Reichs mit der Eisenbahn befördert werden. Auch sollen die Postbeamten die Pakete thunlichst zwischen den einzelnen Eisenbahngesellschaften so vertheilen, dass ihre Leistung ihrem Antheile an dem Erlöse entspreche.***) Ausser der Verpflichtung zur „billigen Sorgfalt“ (*reasonable care*) tragen die Eisenbahnverwaltungen keine Haftung für Schaden oder Verlust der beförderten Pakete. Alle Streitigkeiten werden durch Schiedsrichter nach dem Gesetz über Eisenbahnschiedsgerichte von 1859 entschieden. Das Abkommen gilt für 21 Jahre mit gegenseitiger Kündbarkeit bei Ablauf dieser Frist.

Vorbehalten bleibt den Eisenbahngesellschaften das ungeschmälerte Recht, auch fernerhin, wie bisher, für eigene Rechnung Pakete zu befördern, in Konkurrenz mit der Postverwaltung.

Die Portosätze für inländische Pakete sind (ohne Unterschied der

*) *An Act to amend the Post-office Acts with respect to the Conveyance of Parcels.* 18. August 1882 (45 & 46 Vict. ch. 74).

***) Das Gesetz füllt im Original 16 Folioseiten aus; ich gebe hier nur das Wichtigste kurz wieder.

****) Nähere Bestimmungen über die Abrechnung zwischen den einzelnen Gesellschaften enthält das *third schedule* des Gesetzes.

Entfernung im ganzen Reiche) mit vierfacher Abstufung nach dem Gewicht von 1—7 Pfund folgende: bis zu 1 Pfund 3 pence; 1—3 Pfund 6 pence; 3—5 Pfund 9 pence; 5—7 Pfund 1 shilling. Es sind also viel höhere Sätze als diejenigen, welche wir seit Jahren im deutschen Reiche haben, vollends wenn wir erwägen, dass die Entfernungen des deutschen Reiches grössere, der Verkehr hier weniger intensiv ist, als im britischen Reiche, daher die Beförderungskosten von Postgegenständen sich höher stellen, und dass selbst der höchste Portosatz in Grossbritannien alle Pakete ausschliesst, welche schwerer sind, als 7 englische Pfund d. h. nicht viel über 6 deutsche Pfund.

Wie in dem oben angedeuteten rechtlichen Charakter dieses neuen Gesetzes, so zeigt sich auch in diesen exorbitanten Portosätzen der wohlbekannte Einfluss der Eisenbahngesellschaften.

Aber es ist doch ein Fortschritt; zum ersten Male ist jetzt das begonnen, was schon Rowland Hill in seinem Reformprojekt vor bald einem halben Jahrhundert zugleich gewollt hat.

Im offenbaren Zusammenhange mit den sonstigen Angelegenheiten Irlands ist die Eisenbahnfrage dieser Insel letzthin angefasst worden.

Ich verweise auf die ältere Schrift, welche die eigenthümlichen Schwierigkeiten des irländischen Eisenbahnsystems in Kürze darstellt.*) Diese Schwierigkeiten haben schon früher dazu geführt, ein Staatseisenbahnsystem für Irland dem Parlamente vorzuschlagen, ganz unabhängig von einer Reform des englisch-schottischen Eisenbahnsystems. So wurden im April 1873**) und im April 1874 im Unterhause derartige Anträge gestellt, fielen aber gegen grosse Majoritäten durch; zufällig oder nicht, unter dem Ministerium Disraeli war bei der Abstimmung im Unterhause am 28. April 1874 die ablehnende Majorität noch wesentlich grösser (241 gegen 56) als im Jahre zuvor. Jedenfalls hatte auch Gladstone als Premierminister am 29. April 1873 sich bestimmt gegen den Antrag erklärt und Anlass genommen, dem ganzen bestehenden Eisenbahnsystem eine Lobrede zu halten.

Nun war u. a. wieder, am Schlusse der Session von 1882, eine Bill für Staatsankauf der irländischen Bahnen von einer Anzahl irischer Unterhausmitglieder***) eingebracht worden, welche damals ohne Ergebniss blieb. Laut einer Mittheilung des Handelsamts sollte in der Session des Jahres 1883 eine ähnliche Bill eingebracht werden; aber bisher (Mitte Juli 1883) ist mir dieselbe nicht bekannt geworden.

*) I, 313—15. II, 583. **) I, 356.

***) Wiedergegeben in deutscher Uebersetzung im Arch. f. Eisenb. 1883, 305.

Wir erinnern uns, dass der Parlamentsausschuss von 1882 in seinem Berichte die Zersplitterung des Irländischen Bahnsystems hervorgehoben und eine Maassregel des Parlaments behufs Verschmelzung der zerstückten Theile anempfohlen hat. Ein Ergebniss dieser Anregung scheint noch nicht bemerkbar zu sein. Vielleicht dass an diesem Punkte ein Anfang gemacht wird.

7.

Wir erwähnten bereits auf Grund einer amtlichen Mittheilung des Handelsamts, dass die Regierung nicht die Absicht beuge, den Materialien der Untersuchungen von 1881 und 1882 und den schon sehr abgeblassten Reformvorschlägen, in der Parlamentssession des Jahres 1883 eine gesetzgeberische Anregung folgen zu lassen. Auch aus der Mitte des Parlaments ist, wie man wohl hätte erwarten dürfen, bisher eine Bill zur Ausführung jener Reformvorschläge nicht eingebracht worden. Indessen eine Anregung wenigstens ist von einem Mitgliede des Parlamentsausschusses ausgegangen, welche bezweckt die Ergebnisse der Untersuchung von 1881—82 nicht der Vergessenheit anheimfallen zu lassen. Unter den Männern, welche gegenüber der starken Vertretung der Eisenbahnverwaltungen im Ausschusse eine objektivere und kritischere Stellung genommen, war Mr. Samuelson, Mitglied für Banbury: dieser hat am 4. Mai 1883 in der Sitzung des Unterhauses*) die Aufmerksamkeit auf den Ausschussbericht vom letzten Sommer gelenkt und die Motion gestellt:

„Dass es zweckmässig ist, die Railway-Commission zu einer permanenten Behörde und einem *Court of Record* zu machen; dass in allgemeiner Uebereinstimmung mit den Empfehlungen des Ausschusses die Vollmachten der Commission erweitert werden; dass endlich bei Gesuchen um neue Befugnisse seitens einer Eisenbahnunternehmung beim Parlament, Handels- und Landwirthschaftskammern sowie ähnliche Körperschaften und einzelne Personen, welche nachtheilig berührt werden durch die geforderten oder schon bestehenden Fracht- und Fahrsätze, einen *locus standi* (vor dem konzessionirenden Ausschusse des Parlaments) erhalten.“

Zur Begründung dieser Motion knüpfte Mr. Samuelson an die Ergebnisse der letzten Untersuchung an, welche wir kennen. Er hob namentlich hervor, dass die neue Behörde bei den Geschäftsleuten grosse Befriedigung erweckt habe, und die Eisenbahngesellschaften nicht im Stande gewesen seien, irgend einen Vorwurf gegen sie aufrecht zu erhalten. Er erörterte die hauptsächlich verlangten neuen Vollmachten der Behörde und die Nothwendigkeit des definitiven Charakters derselben. Er ging dann zu der Frage der Differentialtarife über und mit dem Hinweis auf

*) *Time*, May 5, 1883.

die Bevorzugung der fremden industriellen und landwirthschaftlichen Produkte, zumal des ausländischen Viehes vor dem inländischen, betonte er, dass die Verfügung über diese wichtigen Fragen in der Hand der Eisenbahnverwaltungen nicht länger bleiben dürfe. Es sei nicht zu dulden, wenn Eisenbahngesellschaften die Tarife nach ihrer Willkür dergestalt einrichten, dass sie das eine Gewerbe oder den einen Ort vor dem andern bevorzugen oder gar die eine Nation vor der andern. Man könnte vielleicht sagen, es sei jetzt schon hinreichende Fürsorge getroffen (?), doch die Privaten fürchteten sich, gegen die Eisenbahngesellschaften vor der Commission aufzutreten, weil die Eisenbahngesellschaften Mittel besitzen, solchen Klageführern ihr Auftreten gründlich zu verleiden. Er würde sich freuen, wenn das Handelsamt die Frage im öffentlichen Interesse aufnehmen könnte; und vielleicht würde für solchen Zweck dienlich sein, wenn das neue Ministerium der Landwirthschaft ein wenig mehr Druck auf das andere Ministerium ausüben möchte. Jedenfalls sollte man den Interessenvertretungen einen locus standi vor der Commission gewähren, — wie er und andere Mitglieder denn zahlreiche Petitionen von Landwirthschafts- und Handelskammern mit diesem Inhalte dem Hause nur eben überreicht haben. Und so berührte der Antragsteller eine Reihe der anderen Punkte: Einschränkung der Appellation gegen die Urtheile des neuen Tribunals, Revision der Tarifmaxima und der Güterklassifikation, ein locus standi vor den Parlamentsausschüssen für die Interessenten zur Wahrung ihrer Ansprüche. Es sei eine Thatsache, dass für gewisse Klassen von Gütern auf den englischen Bahnen sehr viel höhere Frachtsätze erhoben werden, als auf den Bahnen des Auslandes. Ohne das Vertrauen der Eisenbahnaktionäre zu dem Worthalten des Parlaments erschüttern zu wollen, müsse man doch diese Dinge scharf ins Auge fassen, wenn Englands geschäftliche Stellung in der Konkurrenz mit anderen Ländern sich behaupten solle.

Dem Mitgliede für Banbury folgte mit unterstützenden und bestätigenden Worten ein anderes aus den 23 Mitgliedern des Ausschusses von 1881 und 1882, das Mitglied für East-Sussex, Mr. Gregory. Die dürftige Theilnahme des Unterhauses an dem Gegenstande ergibt sich daraus, dass während dieser Rede das Haus bereits so leer war, um zweimal eine Auszählung — freilich vergebens — versuchen zu lassen.*) Ein dritter Redner schloss sich an in Mr. Howard, welcher aus den Erfahrungen seines eigenen Geschäftshauses berichtete, dass dieses vor einigen Jahren gegen die Midland und die London and North Western wegen der Terminals eine Forderung bei dem Eisenbahntribunal geltend gemacht und sofort nach der Anzeige durch Erhöhung der Frachtsätze mit Retorsion bestraft worden sei.

*) Das Quorum, die nothwendige Anzahl anwesender Mitglieder, ist im Unterhause 40.

Diesen drei Befürwortern der Motion antwortete zunächst der Präsident des Handelsamts, Mr. Chamberlain. Er begann mit einem (aus der Geschichte der englischen Eisenbahnpolitik von dieser Stelle her sattem bekannten) Hymnus auf die englischen Eisenbahnverwaltungen. Der Antragsteller, meinte er, habe doch wohl nicht die Absicht gehabt, eine Klage zu führen gegen die Eisenbahngesellschaften des Vereinigten Königreichs: denn wenn er die Art und Weise betrachte, in welcher das enorme Geschäft ihrer Unternehmungen geführt werde, verglichen mit der Verwaltung ähnlicher Unternehmungen in anderen Ländern, so sei er tief überzeugt davon, dass diese Gesellschaften sich um das Vaterland wohl verdient machten. Was nun aber das neue Tribunal anlange, so beschäftige sich die Regierung seit einer Reihe von Jahren mit dem Gegenstande und die Erledigung desselben sei bloss durch den Drang anderer Arbeiten verzögert worden. Er denke, er könne jetzt sagen, dass die Frage innerhalb einer messbaren Frist ihre Lösung erhalten dürfte, und wenn er die Ehre haben sollte, seinen gegenwärtigen Posten im nächsten Parlament innezuhaben, so möchte er vielleicht in die Lage kommen, eine Maassregel zu jenem Behuf vorzuschlagen. In diesem Sinne habe er gegen die Resolution nichts einzuwenden und pflichte einzelnen Punkten der Vorschläge des Parlamentsausschusses bei: so namentlich dem Gedanken die neue Behörde zu einer permanenten zu machen. Grössere Schwierigkeiten sähe er in der Einräumung des Rechts an einzelne Geschäftsleute, Durchgangssätze zu verlangen; und in der Entscheidung über das, was jeweilen ein „ungerechter Vorzug“ sei. Da öfters eine ganze Klasse von Geschäftsleuten an solcher Entscheidung Interesse habe, sei es nicht billig, dass Einzelne allein den schweren Kampf aufnehmen sollten; daher müssten entsprechende Körperschaften einen *locus standi* haben vor der Railway Commission. Bestimmt lehnte er die Erwartung ab, dass vom Handelsamte ein Vorgehen zu erwarten sei, denn eine öffentliche Behörde komme gar zu leicht in den Schein der Verfolgungssucht, wenn sie so etwas in die Hand nehme.

Nicht weniger als zehn Redner entgegneten der Rede des Handelsministers: ohne Ausnahme alle zehn zu Gunsten der Resolution und Mehrere darunter mit dem Ausdruck der Ungeduld über die dilatorische Behandlung der Angelegenheit durch die Regierung. Ein Hauptpunkt der Beschwerde war bei fast allen die Sache der Differentialtarife und besonders derjenigen, welche das ausländische Produkt vor dem inländischen bevorzugen. Der Eine (Mr. Craig) sagte: Handel und Ackerbau befänden sich in einem traurigen Zustande; daran seien zum grossen Theile die Differentialtarife schuld. Viscount Folkestone meinte, im Namen der Landwirtschaft sei es weit gerechter, dass ausländische Erzeugnisse theurere Frachtsätze, verglichen mit den inländischen Erzeugnissen, bezahlen

als umgekehrt. Dasselbe sagten Mr. Monk, Mr. Dulkham, Mr. Stuart-Wortley, Mr. Barclay.

Von den Vertretern der Eisenbahnverwaltungen sprach überhaupt bloss ein einziger, vielleicht deshalb, weil Keiner von den vielen übrigen zugegen war (es wurde ein drittes Mal die Auszählung und dieses Mal beinahe mit Erfolg versucht). Es war auch ein Mitglied des Ausschusses und wir kennen es: Mr. Bolton. Er sagte, er wolle der Resolution nicht Widerstand entgegensetzen; denn wenn ein Gesetzentwurf eingebracht werde, so würden die Eisenbahnverwaltungen schon den Beweis liefern, dass sie ihre Aufgabe erfüllt haben in einer Weise, welche die Zustimmung des Hauses finden müsste. Er glaube übrigens nicht, dass dieselben gegen einen Gesetzentwurf, der auf den Ausschussbericht von 1882 gegründet sei, etwas einzuwenden haben würden.

Die Resolution fand danach Annahme. Und es bleibt jetzt fernerhin zu erwarten, was Regierung und Parlament in der bezeichneten Richtung leisten werden.*) Inwieweit eine wirklich etwa im Laufe der nächsten Jahre zu Stande kommende gesetzgeberische Reform der Art die entscheidenden Züge der Angelegenheit zu ändern und zu bessern vermag, das ist in meinen früheren und gegenwärtigen Erörterungen angedeutet.

Selbst ein Organ der öffentlichen Meinung, welchem man neben bedeutendem Ansehen eine gewisse Unbefangenheit und Objektivität zuzuschreiben pflegt, die es im Gegensatz zu den üblichen Vorurtheilen der herrschenden Parteien beispielshalber bei Arbeiterfragen öfters bewiesen hat, — selbst die *Saturday Review****) spricht sich, aus Anlass der hier wiedergegebenen Parlamentsverhandlung, im Sinne des stärksten Optimismus für das Bestehende aus, wie es irgend ein Eisenbahnverwaltungsrath geschrieben haben könnte.

8.

Die einzige gesetzgeberische Maassregel, welche für unseren Gegenstand von Seiten der Regierung in der Parlamentssession des Jahres 1883 angeregt worden, ist die Reform der Passagiersteuer.***)

Wir kennen aus unseren vorangegangenen Erörterungen den Stand dieser Frage. Die Beschwerden der Militärverwaltung haben den Eisenbahnmännern in der Untersuchung von 1881—82 erneuten Anlass gegeben, jenen wunderbaren Standpunkt der Retorsion und damit das Verlangen

*) Laut Schreiben des *Railway-Department, Board of Trade*, an den Verfasser, vom 18. Mai 1883, ist die Absicht der Regierung auch noch jetzt dieselbe geblieben, in der gegenwärtigen Session keine Reformmaassregel der Art vorzulegen. Es fragt sich, wann es geschehen wird. **) May 12, 1883.

***) *No other railway legislation is this Session proposed by Her Majesty's Government*: Schreiben des *Board of Trade* vom 18. Mai 1883.

nach Abschaffung der Passagiersteuer, als eines alten fiskalischen Unrechts, hervorzukehren.

Es ist bezeichnend, dass dieser connexe Charakter der beiderseitigen Umbilden in dem neuesten Gesetzentwurf der Regierung amtliche Gestalt erhalten hat: der Auffassung der Eisenbahnmänner folgend, schliessen die beiden Mächte, die Eisenbahngesellschaften und die Staatsregierung, einen Vertrag durch gegenseitigen Verzicht auf den bisherigen Grund der Beschwerde.

Schon bei seiner Budgetrede in den ersten Tagen des April 1883 kündigte der Schatzkanzler dem Unterhause eine Bill dieser Art an; sie ist seitdem im Handelsamte ausgearbeitet und mir durch die Freundlichkeit dieser Behörde am 19. Juni zugesandt worden (*A Bill to amend the law relating to Railway Passenger duty, and to amend and consolidate the law relating to the conveyance of the Queen's Forces by Railway*).

Dieser Entwurf bestimmt Folgendes:

Die bisher gezahlten Abgaben vom Eisenbahnpassagierverkehr sollen dahin abgeändert werden, dass alle Fahrpreise, welche den Satz von einem Penny für die engl. Meile nicht übersteigen, von der Steuer befreit sind; dass ferner auch von höheren Fahrsätzen, welche in dem städtischen Lokalverkehr erhoben werden, bloss 2 pCt. (statt der normalen 5 pCt.) zu zahlen sind. Die Entscheidung über das, was zum Lokalverkehr zu rechnen sei, steht den Kommissären für innere Steuern zu. Das Handelsamt hat darüber zu wachen, dass für die Beförderung der Passagiere zu Sätzen von nicht mehr als einem Penny für die Meile das Angemessene geschieht, so wie darüber, dass für Arbeiterzüge*) in Wohlfeilheit und Beschaffenheit das Erforderliche gethan werde. Findet das Handelsamt, dass eine Versäumniß vorliegt, so kann es entweder selber eine Untersuchung veranstalten oder den Fall dem Eisenbahntribunal zur Entscheidung übergeben. Diejenige dieser beiden Instanzen, welche den Fall untersucht, hat auch die entsprechende Verfügung an die Eisenbahngesellschaft zu erlassen. Falls die letztere binnen Monatsfrist nicht Folge geleistet hat, soll das Handelsamt den Kommissären für innere Steuern dieses melden. Von Stund' an verliert die Eisenbahngesellschaft die Wohlthat des neuen Gesetzes bis zu dem Augenblicke hin, wo das Handelsamt der Steuerbehörde melden kann, dass die Verfügung befolgt ist.

Die zweite Hälfte des Gesetzentwurfes bestimmt dann dieses: Offiziere und Mannschaften der Armee, Marine und Polizei, sowie deren Gepäck, Waffen, Munition u. s. w. sollen (Mangels einer Uebereinkunft) zu zwei Drittel des sonst von der Eisenbahnverwaltung erhobenen Fahrsatzes befördert werden, falls die Zahl der Personen kleiner als hundertfünfzig ist, aber zur Hälfte, wenn sie diese Ziffer erreicht. Gleiche Vergünstigung

*) *For workmen going to and returning from their work.*

für die auf öffentliche Kosten beförderten Familienmitglieder der Truppen. Personengepäck nach Analogie des sonst auf den englischen Bahnen Ueblichen; Waffen, Munition u. s. w. zum Satze von höchstens zwei Pence für die Tonne und Meile; für Pulver und andere explosive Stoffe besondere Vereinbarung.

Dieses der neue Gesetzentwurf.

Ich bin nicht im Stande, eine Rechnung über das Verhältniss der beiden Hälften zu einander anzustellen. Nicht nur, dass die Schwierigkeit derselben über den gegenwärtigen Zweck hinausgeht, — es stehen dabei auch flüssige Grössen in Frage. Denn man begreift, wie viel von der wirklichen Kontrolle des Handelsamts abhängt bei der Entscheidung über das, was die Eisenbahnverwaltungen für den Verkehr der wohlfeilen Züge zu leisten haben: je nachdem jene Kontrolle strenger oder laxer ist, wird die Wohlthat des Gesetzes in engeren oder weiteren Grenzen den Eisenbahngesellschaften zu Theil werden. Es ist nicht gewagt, wenn man nach allen bisherigen Erfahrungen annimmt, die Kontrolle werde der nöthigen Strenge entbehren. Der (zuvor bereits anerkannte) Eifer des neuen Eisenbahntribunals kann nur indirekt im Sinne der Strenge mitwirken, weil dasselbe erst auf Anrufung des Handelsamtes eine Untersuchung vorzunehmen berechtigt ist.

Doch selbst bei Voraussetzung einer strengen Kontrolle kann ich mich kaum entschliessen, diese Steuerentlastung zu billigen. Sie ist in erster Reihe ein Geschenk an die Eisenbahngesellschaften, welches sich weder aus dem Wesen dieser Steuer, noch aus der vorwaltenden ökonomischen Lage der entlasteten Gesellschaften rechtfertigen lässt. Eine Gegengabe seitens der Eisenbahngesellschaften in Form von wohlfeilen Zügen für die ärmeren Volksklassen, welche an positiven Opfern jenes Geschenk erreicht, hat prinzipiell — selbst bei Annahme einer strengen Handhabung des Gesetzes — gar nicht ins Auge gefasst werden können, weil eine ausgedehnte Erfahrung gelehrt hat, dass die Pennyfahrtsätze nicht verlustbringende sind. Die Gegengabe in Form der ermässigten Fahrtsätze für die bewaffnete Macht ist erstens einer falschen Rechtsanschauung entsprungen, ist zweitens eine ungleiche. Sie ist einer falschen Rechtsanschauung entsprungen, denn wir kennen die Verdrehung der Gesetze und der öffentlichen Ansprüche, aus welcher sie hervorgegangen. Sie ist eine ungleiche, — soweit ich es nach einem Anschlage des Erlasses an schuldiger Steuer gegenüber der muthmaasslich bedeutend kleineren Summe zu Gunsten der Armeeverwaltung zu übersehen vermag.

Eben wegen dieser Beschaffenheit des neuen Gesetzentwurfes darf man erwarten, dass er Gesetzeskraft erlangen wird.

Die Ergebnisse des Betriebes der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn in 1872—1881/82

unter Benutzung der Verwaltungsberichte der Kaiserlichen General-Direktion der Eisenbahnen zu Strassburg bearbeitet

von

Lindner,

Kaiserlicher Regierungsrath im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen.

Inhalt: Vorbemerkungen. Ausdehnung der Eisenbahnen. Anlagekapital. Finanzielle Ergebnisse: (Gesamte Betriebs- und reine Verkehrs-Einnahme. Gesamte Betriebs-Ausgabe und reine Betriebs-Kosten. Betriebs-Einnahme-Ueberschuss und Reinertrag. Summarische Uebersicht)-Betriebs-Ergebnisse. Betriebsmittel und deren Leistungen. Summarischer Rückblick: (Verhältnisszahlen für 1872—1881/82. Finanzielles und Betriebs-Gesamtergebnis in 1872—1881/82). Schlusswort. Tabellarische Nachweisungen (1—12).

Vorbemerkungen.

Nachstehend geben wir eine zusammenfassende Darstellung der Resultate des Betriebes der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Bahn in dem ersten Dezennium der Verwaltung, welches mit dem Betriebsjahr 1881/82 am 31. März 1882 zum Abschluss gekommen ist. Der Ausdruck „Dezennium“ ist allerdings nur mit der Einschränkung zutreffend, dass die gesammte Betriebsperiode, was die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen betrifft, $10\frac{1}{4}$ Jahre und hinsichtlich der Wilhelm-Luxemburg-Bahn rund $9\frac{1}{2}$ Jahre umfasst.

Die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, vom Deutschen Reiche gemäss der Zusatzkonvention zum Frankfurter Friedensvertrag erworben, werden für dessen Rechnung vom 1. Januar 1872 ab durch die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg verwaltet.

Die im Grossherzogthum Luxemburg belegenen Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft werden für Rechnung des Reiches pachtweise betrieben; dieselben sind am 16. September 1872 von der gleichfalls mit der Verwaltung derselben beauftragten Generaldirektion der Eisenbahnen zu Strassburg in Betrieb genommen worden.

Die beiden Bahnen werden bei der Etatsaufstellung und Rechnungslegung als ein einheitliches Bahnnetz angesehen derart, dass die im Staatsvertrag vom 11. Juni 1872 enthaltenen Vereinbarungen über die Ermittlung der Erträge und Kosten nur für die alljährlich vorzunehmende Abrechnung mit der Grossherzoglich luxemburgischen Staatsregierung Bedeutung haben.

Dementsprechend ist auch bei der vorliegenden Bearbeitung der Betriebsergebnisse verfahren worden, mit der Maassgabe, dass das Anlagekapital und die finanziellen Resultate der beiden Bahnunternehmungen sowohl im Ganzen als für jede einzeln zur Darstellung kommen.

Das Material ist zum weitaus überwiegenden Theil den Verwaltungsberichten der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen zu Strassburg entnommen worden.

Im Uebrigen ist die allgemeine Bemerkung voranzuschicken, dass für das fünf Quartale umfassende Betriebsjahr 1876/77 (vergl. Reichsgesetz vom 29. Februar 1876) die rechnungsmässigen Ergebnisse sowohl für das Kalenderjahr 1876 als für das Quartal vom 1. Januar bis 31. März 1877, die rein statistischen Ermittlungen dagegen nur für das Kalenderjahr 1876 vollständig vorliegen.

Es schien nicht rathsam, die Ergebnisse der letzteren Ermittlungen zum quoten Theil auf das erste Trimester 1877 zu übertragen; es sind deshalb in die tabellarischen Nachweisungen No. 4/9 und 11/12 lediglich die amtlich ermittelten statistischen Angaben für 1876 aufgenommen worden.

Ferner ist zu bemerken, dass bei der Darstellung der finanziellen Ergebnisse die Einnahme- und Ausgabe-Reste durchgehends ausser Ansatz gelassen worden sind.

Was das Anlagekapital der Wilhelm-Luxemburg-Bahn (ursprüngliche Herstellungskosten vor der Anpachtung seitens des Reichs) betrifft, so wird man eine Abweichung von der in den Jahresberichten der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen zu Grunde gelegten, schätzungsweise durch Kapitalisirung der Jahrespacht (einschliesslich des Agio für Frankengeld) ermittelten Ziffer bemerken.

Die Kapitalisirung des Pachtzinses ergibt in sofern ein ungenaues Resultat, als in der Pachtsumme nicht allein die Verzinsung des Anlagekapitals, sondern auch eine Amortisationsquote enthalten ist.

Es ist daher bei der vorliegenden Untersuchung das ursprüngliche Anlagekapital für die im Grossherzogthum Luxemburg belegenen Strecken des Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnunternehmens gemäss den in der Fachzeitschrift „Économiste du Grand Duché de Luxembourg“ veröffentlichten, als zuverlässig zu erachtenden Mittheilungen einschliesslich der Staats-

subvention von 8 000 000 Francs zu 54 832 320 Francs gleich 43 865 856 *M* angenommen worden.

Eine Anlehnung an die in früheren Jahrgängen dieser Zeitschrift veröffentlichte Darstellung der Ergebnisse des Betriebes der preussischen (und englischen) Eisenbahnen ist namentlich hinsichtlich der tabellarischen Anordnung des Materials, so weit als irgend thunlich, im Interesse der Ermöglichung etwaiger vergleichender Betrachtungen angestrebt worden.

Ausdehnung der Bahn 1872—1881/82.

Die Betriebslänge der Reichs- und Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen betrug am Schlusse der Jahre

1872	984,7 km
1881/82	1 395,5 „

davon doppel - geleisig

1872	439,3 km
1881/82	557,3 „

Die Zunahme der Betriebslänge betrug im Ganzen 410,8 km, in Prozenten 41,7 pCt. Die Zunahme der Doppelgeleisstrecken betrug im Ganzen 118 km, in Prozenten 26,9 pCt. Sekundär wurden betrieben

1872	— km
1881/82	120,2 „

Die Tabelle 1 weist eine stetige Zunahme der Betriebslänge des Bahnnetzes auf, mit Ausnahme von 1875, in welchem Jahre durch Rückgabe zweier seither von der deutschen Verwaltung betriebener Strecken bei Novéant und Avricourt an die französische Ostbahn eine Minderung von 5,5 km eintrat. Die Zunahme der Betriebslänge entfällt ausschliesslich auf die Reichseisenbahnen und betrug also für diesen Theil des Gesamtbahnnetzes 50,7 pCt.; die Betriebslänge der Wilhelm-Luxemburg-Bahn betrug in der ganzen Periode unverändert 174,5 km.

Anlagekapital und Vermehrung desselben von 1872—1881/82.

Das Reich hat für den Erwerb der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen gemäss der Zusatzvereinbarung zum Frankfurter Friedensvertrag einen Betrag von 260 000 000 *M* bezahlt; dieser Erwerbspreis übersteigt notorisch die wirklichen Herstellungskosten um den Betrag von 91 433 428 *M* (rund).

Um einerseits die Verzinsung des Anlagekapitals des Reiches und andererseits den Reinertrag des Bahnunternehmens ermitteln zu können, sind daher für das Anlagekapital zwei gesonderte Nachweisungen aufge-

stellt worden, von denen die erste (Tab. 2a) die vom Reiche auf die im Laufe der einzelnen Jahre in vollem Betrieb gestandenen Bahnstrecken bis zum Schlusse jedes Betriebsjahres verwendeten Beträge einschliesslich des vollen Erwerbspreises zur Darstellung bringt, die zweite (Tab. 2b) das thatsächliche (effektive) Anlagekapital der dem Reiche eigenthümlich gehörenden Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Bahn unter Sonderung der früheren Herstellungskosten und der Aufwendungen des Reiches ersichtlich macht.

Das Verhältniss am Beginn und Schluss der Periode zeigt die nachstehende Uebersicht:

Anlagekapital.	Ende 1872.	Ende 1881/82.	Zunahme 1881/82.	
			Im Ganzen.	In pCt.
a) vom Reiche verwendetes.	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	
Eisenbahnen in Elsass-Lothringen	293 170 605	444 423 176	151 252 571	51,6
Wilhelm-Luxemb.-Bahn	—	5 636 537	5 636 537	—
Im Ganzen	293 170 605	450 059 713	156 889 108	53,5
b) effektives.				
Reichseigene Eisenbahnen				
in Elsass-Lothringen	201 737 177	352 989 748	151 252 571	74,9
Wilhelm-Luxemb.-Bahn	43 865 856	49 502 393	5 636 537	12,7
Im Ganzen	245 603 033	402 492 141	156 889 108	63,8

Von dem effektiven Anlagekapital entfielen auf das Kilometer Baulänge der Bahn:

a) bei den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen:			
	1872	<i>M</i> 266 143	
	1881/82	„ 290 526	
sohin Zunahme in 1881/82	„ 24 383		
	= 9,16 pCt.		
b) bei der Wilhelm-Luxemburg-Bahn:			
	1872	<i>M</i> 260 285	
	1881/82	„ 293 735	
sohin Zunahme in 1881/82	„ 33 450		
	= 12,85 pCt.		
c) auf das Gesamtnetz:			
	1872	<i>M</i> 264 946	
	1881/82	„ 290 818	
sohin Zunahme in 1881/82	„ 25 872		
	= 9,8 pCt.		

Betriebs-Einnahme und Ausgabe. 1872—1881/82.**I. Gesamt-Betriebseinnahme.**

(Reichs- und Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen.)

In Tabelle 3 ist die gesammte Betriebseinnahme von Jahr zu Jahr in Spalte 2 ersichtlich gemacht.

Die Bruttoeinnahme ist in der ganzen Periode ziemlich stetig gestiegen und zwar von 26 464 022 *M* in 1872

auf 43 539 254 *M* in 1881/82

sohin 17 075 232 *M* Mehrung in 1881/82 und in Prozenten
= 64,5 pCt.

II. Gesamt-Betriebsausgabe.

Ferner ist in Spalte 3 derselben Tabelle die gesammte Betriebsausgabe nachgewiesen.

Es ergibt sich hieraus, dass die Betriebsausgaben den absoluten Maximalstand in 1873 erreicht haben, dagegen trotz der andauernden Zunahme der Betriebslänge der Bahn von da ab bis 1880/81 stetig gesunken sind und erst in 1881/82 eine Zunahme erfahren haben, indessen ohne entfernt auf den Stand von 1873 zu steigen.

Die Ausgaben betragen

in 1872 . . . *M* 20 939 050

in 1881/82 . . . „ 27 423 945

sohin zuletzt mehr . . . „ 6 484 895 = 30,9 pCt.

In Spalte 4 der Tabelle ist das Prozentverhältniss der Ausgaben zur Bruttoeinnahme nachgewiesen.

Auch hier ist das ungünstigste Verhältniss (95 pCt.) im Jahre 1873 ersichtlich, von da ab tritt ein stetiger Rückgang der Ausgabe-Prozente zu Tage.

Das Verhältniss der Ausgaben zur Gesamteinnahme war:

1872 79,1 pCt. der Gesamteinnahme

1881/82 63,0 „ „ „

sohin Abnahme in 1881/82 = 16,1 und in Prozenten 20,3.

III. Einnahmeüberschuss.

In Spalte 5 der Tabelle 3 ist der Einnahmeüberschuss des gesammten Bahnnetzes jahrweise nachgewiesen.

Von einem ausnahmsweisen bedeutenden Rückgang im Jahre 1873 abgesehen, welcher im nächstfolgenden Jahre schon nahezu wieder ausgeglichen erscheint, gewahren wir eine stetige Zunahme der Nettoeinnahme. Dieselbe betrug:

in 1872 5 524 972 *M*

in 1881/82 16 115 309 *M.*,

sobin mehr zuletzt 10 590 337 *M.* = 191,7 pCt.

Die Vertheilung der Gesamt-Betriebseinnahme und -Ausgabe sowie des Einnahmeüberschusses und bezw. der Mehrausgabe auf die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen einerseits und die Wilhelm-Luxemburg-Bahn andererseits ist in der untenstehenden Nachweisung für die Periode 1872 bis 1881/82 dargestellt.

Jahr	Einnahme		Ausgabe		Ueberschuss bezw. Mehrausgabe		
	Eisenbahnen in Elsass- Lothringen	Wilhelm- Luxemburg- Bahnen ¹⁾	Eisenbahnen in Elsass- Lothringen	Wilhelm- Luxemburg- Bahnen	Eisenbahnen in Elsass- Lothringen (Ueberschuss)	Wilhelm-Luxemburg-Bahnen (Ueberschuss)	Mehrausgabe (Mehrausgabe)
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
1872	25 197 890	1 266 132	18 957 626	1 981 424	6 240 264	—	715 292
1873	26 625 507	4 850 598	24 112 246	5 803 895	2 513 261	—	953 297
1874	29 569 667	4 690 999	23 323 973	5 832 799	6 245 694	—	1 141 800
1875	30 333 145	4 757 093	20 823 617	5 307 523	9 509 528	—	550 430
1876/77 ²⁾	38 550 585	5 264 682	26 496 224	6 891 171	12 054 361	—	1 626 489
1877/78	30 830 830	4 432 979	20 122 046	4 887 565	10 708 784	—	454 586
1878/79	31 844 586	4 527 870	21 119 449	4 836 074	10 725 137	—	308 204
1879/80	32 882 303	4 606 965	20 547 804	4 685 807	12 334 499	—	78 842
1880/81	35 074 816	5 028 076	20 973 612	4 867 098	14 101 204	160 978	—
1881/82	37 928 109	5 611 145	22 536 571	4 887 374	15 391 538	723 771	—

Wir bemerken bei der Betriebseinnahme für die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen eine stetige Steigerung in ziemlich gleichem Verhältniss bis 1879/80, in stärkerem Verhältniss in den Jahren 1880/81 und 1881/82. Die Einnahmen betragen:

1872 25 197 890 *M.*

1881/82 37 928 109 „

sobin Zunahme 1881/82 . . . 12 730 219 „

in Prozenten 50,5 pCt.

Bei der Wilhelm-Luxemburg-Bahn gewahren wir von 1873 ab, in welchem Jahre dieselbe erstmals in vollem Jahresbetrieb stand, in der Betriebseinnahme nur geringe Schwankungen bis 1879/80, von letzterem Jahre ab eine stärkere Zunahme der Bruttoeinnahme.

Die Einnahmen betragen:

1873 4 850 598 *M*

1881/82 5 611 145 „

sobin 1881/82 mehr . . . 760 547 „

in Prozenten 15,7 pCt.

¹⁾ Vom 16. September 1872 in Betrieb.

²⁾ 5 Quartale: vom 1. Januar 1876 bis 31. März 1877.

Die Betriebsausgaben erreichten bei den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen den höchsten Stand in 1873, gehen zurück bis 1875, von da ab verharren dieselben trotz Zunahme der Betriebslänge annähernd auf der gleichen absoluten Höhe bis 1881/82, in welchem Jahre eine nicht unerhebliche Zunahme, allerdings bei gleichzeitiger Zunahme der Betriebslänge ersichtlich ist.

Die Ausgaben betragen:

	1872 . . .	18 957 626 <i>M</i>	
(höchster Stand)	1873 . . .	24 112 246 „	
	1881/82 . . .	22 536 571 „	
	sohin in 1881/82	im Ganzen	in pCt.
	Mehr gegen 1872 . . .	3 578 945 <i>M</i>	18,8
	Abnahme gegen 1873 . . .	1 575 675 „	6,5.

Bei der Wilhelm-Luxemburg-Bahn haben die Betriebsausgaben den höchsten Stand im Jahre 1874 erreicht, von da ab bemerken wir mit geringer Schwankung einen Rückgang bis 1879/80, in den beiden letzten Jahren ein neuerliches geringes Steigen, ohne dass der absolut höchste Stand von 1874 wieder erreicht wurde.

Die Ausgaben betragen:

	1873 . . .	5 803 895 <i>M</i>	
	1874 . . .	5 832 799 „	
	1881/82 . . .	4 887 374 „	
sohin in 1881/82 Abnahme:			
	gegen 1873 . . .	916 521 <i>M</i>	= 14 pCt.
	„ 1874 . . .	945 425 „	= 14,5 „

Betriebs-Einnahmeüberschuss.

Der Einnahmeüberschuss der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ist mit Ausnahme eines ausserordentlichen, im nächstfolgenden Jahr wieder ausgeglichenen Rückganges für das Jahr 1873, in der ganzen Periode stetig gestiegen. Der Einnahmeüberschuss betrug:

	1872	6 240 264 <i>M</i>
	1881/82	15 391 538 „
	sohin mehr 1881/82 . . .	9 151 274 „
	in Prozenten	146,8 pCt.

Bei der Wilhelm-Luxemburg-Bahn ist von 1873 eine bald steigende bald sinkende, seit 1876/77 stetig sinkende Mehrausgabe, in den beiden letzten Jahren der Periode ein Einnahmeüberschuss zu verzeichnen.

Die Mehrausgabe betrug:

	in 1873	953 297 <i>M</i>
	in 1874 (höchster Stand)	1 141 800 „
	in 1879/80 (niedrigster Stand)	78 842 „

Der Ueberschuss betrug:

1880/81	160 978	<i>M</i>
1881/82	723 771	"
sohin Zunahme gegen 1880/81 . . .	562 793	"
	oder 349 pCt.	

Reine Verkehrseinnahme.

In Tabelle 4 sind die Einnahmen aus dem Personenverkehr und aus dem Güterverkehr gesondert nachgewiesen und der Gesamteinnahme gegenübergestellt; aus dieser Tabelle ist zugleich die Zunahme und die Abnahme der Verkehrs- und der Gesamt-Einnahme von Jahr zu Jahr ersichtlich.

Es geht hieraus hervor, dass die Verkehrseinnahmen mit einer geringen Schwankung in 1877/78 in der ganzen Periode eine steigende Tendenz haben und den Maximalstand in 1881/82 erreichen.

Die Verkehrseinnahme betrug für Personen- und Güterverkehr zusammen:

1872	22 937 567	<i>M</i>
1881/82	39 522 394	"
sohin eine Zunahme in 1881/82 von		
im Ganzen	16 584 827	"
	in Prozenten = 72,3 pCt.	

Die sonstigen Einnahmen betragen:

1872	3 526 455	<i>M</i>
1881/82	4 016 860	"
Zunahme in 1881/82	490 405	<i>M</i> = 13,9 pCt.

Von der Verkehrseinnahme entfielen:

	1872	1881/82	Zunahme 1881/82
auf den Personenverkehr	7 310 475 <i>M</i>	10 224 135 <i>M</i>	2 913 660 <i>M</i> = 39,9 pCt
auf den Güterverkehr	15 627 092 "	29 298 259 "	13 671 167 " = 87,4 "

Bei dem Personenverkehr war die Tendenz eine steigende mit Ausnahme der Jahre 1877/78 und 1879/80, welche einen Rückgang gegen die bezüglichen Vorjahre ersehen lassen.

Bei dem Güterverkehr ist für die ganze Periode die Tendenz steigend mit einziger Ausnahme des Jahres 1877/78, welches einen Rückgang gegen 1876 mit 441 058 *M* = 1,8 pCt. aufweist.

Die Steigerung ist bei dem Personenverkehr im Durchschnitt gleichmässiger als beim Güterverkehr, in welchem die einzelnen Jahre sehr grosse Unterschiede aufweisen.

Die grösste Jahreszunahme zeigt sich 1873 und zwar

im Personenverkehr . . . 733 800 \mathcal{M} = 10 pCt.

„ Güterverkehr . . . 5 825 725 „ = 37,8 „

Die geringste Jahreszunahme tritt zu Tage 1876 und zwar

im Personenverkehr . . . 36 862 \mathcal{M} = 0,4 pCt.

„ Güterverkehr . . . 370 760 „ = 1,5 „

Der Rückgang gegen das Vorjahr betrug beim Personenverkehr:

1877/78 . . . 31 460 \mathcal{M} = 0,8 pCt.

1879/80 . . . 457 129 „ = 4,7 „

Das Verhältniss der Einnahme aus Personen- und aus Güterzügen war in der Periode 1872—1881/82 (ausschliesslich des Quartals 1. Januar bis 31. März 1877) das folgende:

	Einnahme	
	aus Personenzügen	aus Güterzügen
1872 . .	31,87 pCt.	68,13 pCt.
1873 . .	27,27 „	72,73 „
1874 . .	27,70 „	72,80 „
1875 . .	27,84 „	72,66 „
1876 . .	27,11 „	72,89 „
1877/78 . .	27,41 „	72,59 „
1878/79 . .	28,42 „	71,58 „
1879/80 . .	26,28 „	73,72 „
1880/81 . .	25,90 „	74,10 „
1881/82 . .	25,87 „	74,13 „
	100 pCt.	

Für Anfang und Ende der Periode ergibt sich:

					1881/82
1872 Personenzüge	31,87 pCt.	1881/82	25,87 pCt.	} 6 pCt.	{ Abnahme Zunahme
1872 Güterzüge	68,13 „	1881/82	74,13 „		

Einnahmen aus dem Personenverkehr im Einzelnen.

Die Vertheilung der Einnahme aus Personenzügen auf die einzelnen Wagenklassen bezw. Gepäck, Hunde und sonstige Nebenerträge ist in Tabelle 5. I nachgewiesen.

Das Verhältniss bei Beginn und am Schluss der Periode ergibt nachstehende Vergleichung der Einnahmen aus dem Personenverkehr für 1872 und 1881/82:

Jahr	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Militär-Billets	Abonnement-Billets	Summa	Gepäck und Hunde	Sonstige Einnahmen	Total-Einnahme	Zunahme in 1881/82	
	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	im Ganzen	In pCt.
1872	845 011	2 294 209	3 492 291	187 115	6 522	6 825 148	474 438	10 889	7 310 475		
1881/82	1 131 589	2 941 187	5 253 730	201 161	77 321	9 604 988	611 901	7 246	10 224 135	2 913 660	39,9

Die Einnahmen sind in 1881/82 gegen 1872 gestiegen

in I. Klasse . . .	um	35 pCt.
„ II. „ . . .	„	28 „
„ III. „ . . .	„	50 „
aus Abonnement-Billets	um	1 089 „
„ Militär-Billets . .	„	7 „
„ Gepäck- u. Hunde- Beförderung . . .	„	27 „

Die sonstigen Einnahmen sind um 33 pCt. in 1881/82 gegen 1872 gesunken.

Die Einnahmen aus Personenzügen vertheilen sich auf das Kilometer Bahn (nach dem Jahresdurchschnitt der Betriebslänge) im Einzelnen wie in Tabelle 7 nachgewiesen.

Die Gesamt-Einnahme aus Personenzügen betrug auf das Kilometer Bahn in

1872	8 926 <i>M.</i>
1873	7 907 „
1874	8 231 „
1875	8 743 „
1876	8 563 „
1877/78	7 756 „
1878/79	7 479 „
1879/80	7 111 „
1880/81	7 333 „
1881/82	7 617 <i>M.</i>

Die kilometrische Einnahme hatte den höchsten Stand in 1872 mit 8 926 *M.*, den niedrigsten in 1879/80 mit 7 111 *M.* und ist in 1881/82 gegen 1872 auf 7 617 *M.* d. i. um 1 309 *M.* = 14,7 pCt. gesunken.

Einnahmen aus dem Güterverkehr im Einzelnen.

In Tabelle 5. II ist nachgewiesen, wie sich die Einnahmen aus dem Güterverkehr in 1872—1881/82 im Einzelnen zusammensetzen aus Beförderung von Eilgut, Frachtgut, Post- und Militärgut, sowie Vieh und aus Nebenerträgen.

Das Verhältniss am Beginn und am Schluss der Periode ergibt sich aus der nachstehenden Vergleichung der Einnahmen aus dem Güterverkehr für 1872 und 1881/82.

	1872	1881/82	Zunahme in 1881/82		Abnahme in 1881/82	
			im Ganzen <i>M</i>	in Pro- zenten	im Ganzen <i>M</i>	in Pro- zenten
Eilgut	645 146	768 268	123 122	19,1	—	—
Gewöhnliches Frachtgut .	14 324 109	27 314 087	12 989 978	90,7	—	—
Militärgut	50 970	31 635	—	—	19 335	37,9
Vieh	309 167	509 636	200 469	64,8	—	—
Nebenerträge	296 148	630 910	334 762	113,0	—	—

Wir ersehen hieraus eine fast allgemeine Zunahme.

Die Einnahmen sind gestiegen

aus Eilgut um . . . 19 pCt.

„ Frachtgut um . . 91 „

„ Viehverkehr um . . 65 „

„ Nebenerträgen um . 113 „

Dieselben sind im Ganzen gestiegen um 87 pCt.

Die Vertheilung der Einnahmen aus dem Güterverkehr im Einzelnen auf das Kilometer Bahnlänge (nach dem mittleren Jahresdurchschnitt gerechnet) ist in Tabelle 8 nachgewiesen.

Die nachstehende Uebersicht zeigt die Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr auf das Kilometer Bahnlänge in den einzelnen Jahren von 1872—1881/82 (ausschl. des Quartals 1. Januar bis 31. März 1877).

Die Einnahme aus dem Güterverkehr auf das Kilometer Bahnlänge betrug:

1872	19 081 <i>M</i>	1877/78	20 543 <i>M</i>
1873	21 084 „	1878/79	18 835 „
1874	21 495 „	1879/80	19 955 „
1875	23 240 „	1880/81	20 984 „
1876	23 018 „	1881/82	21 742 „

Die kilometrische Einnahme aus dem Güterverkehr erreichte den höchsten Stand in 1875 mit 23 240 *M*, sank am tiefsten in 1878/79 auf 18 835 *M*; gegen 1872 ist dieselbe in 1881/82 von 19 081 *M* auf 21 742 *M* oder um 13,9 pCt. gestiegen.

Die Betriebsausgaben im Einzelnen.

Die Vertheilung der Betriebsausgaben auf die einzelnen Titel (Besoldungen, andere persönliche Ausgaben, allgemeine sächliche und Kosten der

Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Bahnanlagen, Kosten des Bahntransports und der Erneuerung der Betriebsmittel, Ausgaben für Benutzung fremder Bahnanlagen, Betriebsmittel und Beamten, Pachtzahlungen für dem Reiche nicht gehörende Bahnstrecken) ergibt sich aus Tabelle 10.

Wir bemerken bei den

Besoldungen

eine stetige Zunahme (eine unerhebliche Schwankung in 1876 abgerechnet) bis zum Jahre 1878/79, in welchem der höchste Stand mit 6 719 771 *M* erreicht wird. Von da ab sind die Ausgaben für Besoldungen zurückgegangen, so dass in 1881/82 mit 6 359 567 *M* nahezu wieder der Stand von 1875 erreicht ist.

Die

anderen persönlichen Ausgaben

(diätarische Besoldungen, Löhne, Reisekosten, Funktions- und Theuerungszulagen, Pensionen, Unterstützungen u. s. w.)

weisen in 1873 eine ausserordentliche Mehrung auf, von da ab sind dieselben bis 1878/79 einschliesslich stetig bis unter den Stand von 1872 zurückgegangen und trotz eines neuerlichen Ansteigens in 1881/82 am Schlusse mit 4 003 824 *M* noch unter dem Betrage für 1872 von 4 881 007 *M* geblieben.

Bei den

allgemeinen sächlichen Kosten

zeigen sich nur geringe Schwankungen in 1873 und 1874 (Höchstbetrag 1 637 806 *M*). Dieselben stehen am Schlusse der Periode mit 1 294 411 *M* nur ein Geringes über dem Betrag für 1872 mit 1 242 599 *M*.

Was die

Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen

anlangt, so sind bis 1876/77 einschliesslich unter diesem Titel auch die Kosten der Ergänzung und Erneuerung der Bahnanlagen gebucht worden und in der Nachweisung (Tabelle 10) dort mit aufgeführt.

Bei Vergleichung der Resultate für die ganze Periode mussten daher diese Ausgaben auch für die Jahre 1877/78—1881/82 mit den Ausgaben für Bahnunterhaltung zusammengefasst werden.

Die Gesamtausgaben dieser beiden Titel zeigen zunächst ein ausserordentliches Anwachsen in 1873 mit einer Zunahme von rot. 2,5 Millionen Mark gegen das Vorjahr, gehen in den Jahren 1874 und 1875 um etwa 900 000 *M* zurück, haben in 1875 bis 1880/81 nur eine mässige Steigerung erfahren und schliessen mit dem Höchstbetrage von 6 217 852 *M* in 1881/82 gegen 3 206 146 *M* in 1872.

Die Ausgaben für

Ergänzung und Erneuerung der Bahnanlagen allein

sind von 1877/78—1881/82 mit einer Schwankung in 1879/80 nur mässig gestiegen und schliessen mit 3 138 722 *M* in 1881/82 (Maximum) gegen 2 651 661 *M* in 1877/78.

Was die

Kosten des Bahntransports

betrifft, so sind bis 1876/77 einschl. hierunter auch die Ausgaben für Erneuerung der Betriebsmittel verrechnet.

Bei Betrachtung der ganzen Periode sind die letzteren Ausgaben daher durchgehend mit ersteren zusammenzufassen.

Die Gesamtkosten dieser beiden Titel sind von rund 4 Millionen Mark in 1872 auf rund 6,8 Millionen Mark in 1874 gestiegen, welches Jahr den höchsten Stand bezeichnet; von da ab sind dieselben stetig zurückgegangen und schliessen mit rund 4,94 Millionen Mark in 1881/82.

Die Ausgaben für

Erneuerung der Betriebsmittel allein

hatten in der Periode 1877/78—1881/82 den niedrigsten Stand in 1877/78 mit 72 928 *M*, den höchsten Stand in 1878/79 mit 567 305 *M* und schliessen mit 504 851 *M* in 1881/82.

Die Ausgaben für

Benutzung fremder Bahnanlagen, Betriebsmittel und Beamten betragen in maximo (1872) 3 494 252 *M*, weisen seit 1873 einen erheblichen Rückgang auf (Minimalbetrag 1 260 253 *M* in 1880/81) und schliessen mit 2 338 638 *M* in 1881/82. Die erhebliche Steigerung in 1881/82 gegen das Vorjahr entfällt auf Miethe und Konventionalstrafen für geliehene fremde Betriebsmittel; derselben steht indessen, was nicht zu übersehen ist, eine noch erheblichere Zunahme der Einnahmen an Wagenmietben für 1881/82 gegenüber.

Die

Pächte

für dem Reiche nicht gehörige Bahnstrecken (einschl. der Zinsen von dem Kaufgelderrest für die Strecke Colmar-Münster) sind von 1873, in welchem Jahre erstmals die volle Jahrespacht für die Wilhelm-Luxemburg-Bahn bezahlt wurde, mit unwesentlichen Schwankungen, welche grossentheils durch die Verschiedenheit des Agio für Beschaffung des Frankengeldes (Pacht der Wilhelm-Luxemburg-Bahn) erklärt werden, gleich geblieben und schliessen in 1881/82 — in welchem Jahre die Pacht für die der lothringischen Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Bahnstrecken nur bis zum Datum des Erwerbs der letzteren durch das Reich zu zahlen war — mit 2 261 364 *M* gegen 2 311 972 *M* in 1873.

Fassen wir nunmehr noch die Ausgaben
 für Allgemeine Verwaltung,
 „ Bahnverwaltung,
 „ Transportverwaltung und
 „ Pächte für fremde Bahnstrecken
 ins Auge, so finden wir den Betrag der Ausgabe für
 a) das Zugkilometer
 b) das Bahnkilometer
 zu Anfang und am Schluss der Periode 1872—1881/82 aus nachstehender
 Uebersicht:

Ausgabe auf	Für das Zug- kilometer		1881/82		Für das Bahn- kilometer		1881/82	
	1872	1881/82	Zu- nahme	Ab- nahme	1872	1881/82	Zu- nahme	Ab- nahme
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
Allgemeine Verwaltung . .	0,23	0,21	—	0,02	1 625	1 470	—	155
Bahnverwaltung	1 17	0,85	—	0,32	8 155	5 938	—	2 217
Transportverwaltung	2,17	1,60	—	0,57	15 075	11 267	—	3 808
Pächte für fremde Bahn- strecken	0,10	0,23	0,13	—	712	1 678	966	—

Einnahme und Ausgabe auf das Zug- und das Bahnkilometer.

Es erübrigt nun noch, die Verhältniszahlen von Einnahmen und Aus-
gaben auf das Zug- und das Bahnkilometer zu ermitteln.

Dieselben sind in Tabelle 11 nachgewiesen.

Wir ersehen daraus, dass die Einnahme auf das Zugkilometer
das Maximum in 1872 von 4,65 *M* am Schlusse der Periode in 1881/82
mit 4,60 *M* nahezu wieder erreicht hat, auf 4,19 *M* in minimo in den
Jahren 1873 und 1877/78 zurückgegangen ist, und im Durchschnitt von
10 Jahren (ausschl. Quartal ^{1. Januar} 31. März 1877) 4,38 *M* betrug.

Demgegenüber weisen die Ausgaben auf das Zugkilometer, welche
in 1872 3,68 *M*
in 1873 3,98 *M* (Maximum)
betragen haben, einen Rückgang am Ende der Periode auf, indem dieselben
in 1881/82 nur 2,90 *M* (Minimum) betragen.

Im zehnjährigen Durchschnitt ergibt sich eine Ausgabe von 3,25 *M*
auf das Zugkilometer.

Die Einnahmen auf das

Bahnkilometer

sind von 32 313 *M* in 1872 auf 34 035 *M* in 1875 (Maximum) gestiegen,

auf 28177 *M* in 1878/79 (Minimum) gefallen und erreichten am Schlusse der Periode mit 32 311 *M* in 1881/82 nahezu den Stand von 1872.

Im zehnjährigen Durchschnitt der Periode betragen die Einnahmen 31 478 *M* auf das Bahnkilometer.

Die Ausgaben auf das Bahnkilometer betragen in 1872 25 567 *M*, stiegen in 1873 auf 29 402 *M* (Maximum), fielen in 1879/80 auf 19 514 *M* (Minimum) und betragen am Schlusse der Periode in 1881/82 20 352 *M*.

Im zehnjährigen Durchschnitt ergibt sich eine Ausgabe von 23 433 *M* auf das Bahnkilometer.

Die Nettoeinnahme auf das Zug- und das Bahnkilometer zeigt die nachfolgende Uebersicht:

Nettoeinnahme

	auf das Zugkilometer	auf das Bahnkilometer
1872	0,97 <i>M</i>	6 746 <i>M</i>
1873	0,21 „	1 533 „
1874	0,63 „	4 827 „
1875	1,13 „	8 690 „
1876	1,24 „	9 335 „
1877/78	1,22 „	8 818 „
1878/79	1,20 „	8 070 „
1879/80	1,42 „	9 478 „
1880/81	1,61 „	10 900 „
1881/82	1,70 „	11 959 „

Im Durchschnitt der 10 Jahre 1,13 *M* 8 045 *M*

Der Betriebs-Einnahmeüberschuss verglichen mit dem Anlagekapital in 1872 und in 1881/82.

Der Betriebs-Einnahmeüberschuss der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn zusammengenommen betrug in

1872	5 524 972 <i>M</i>
1881/82	16 115 309 „

Vom Reiche waren (unter Berechnung des vollen Erwerbspreises der elsass-lothringischen Eisenbahnen) verwendet auf beide Bahnen zusammen

in 1872	293 170 605 <i>M</i>
„ 1881/82	450 059 713 „

mithin berechnet sich der Einnahmeüberschuss

in 1872	auf 1,9 pCt.
„ 1881/82	„ 3,6 „

des vom Reiche verwendeten vollen Kapitals.

Die thatsächlichen Herstellungskosten der beiden Bahnen zusammen betragen

Ende 1872 245 603 033 *M.*

„ 1881/82 402 492 141 „

sohin bezifferte sich der Betriebs-Einnahmeüberschuss des gesammten Netzes in

1872 auf 2,2 pCt.

1881/82 „ 4,0 „

des effektiven Anlagekapitals.

Der Betriebs-Einnahmeüberschuss betrug für die

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen (allein)

1872 6 240 264 *M.*

1881/82 15 391 538 „

Vom Reiche waren auf diese Bahnen verwendet

Ende 1872 293 170 605 *M.*

„ 1881/82 444 423 176 „

mithin berechnet sich der Einnahmeüberschuss der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen

in 1872 auf 2,1 pCt.

„ 1881/82 „ 3,46 „

des vollen vom Reiche verwendeten Kapitals.

Die thatsächlichen Herstellungskosten zuzüglich der Aufwendungen des Reiches erreichten jedoch

1872 nur 201 737 177 *M.*

1881/82 „ 352 989 748 „

wonach sich also der Einnahmeüberschuss

1872 auf 3,09 pCt.

1881/82 „ 4,4 „

des effektiven Anlagekapitals beziffert.

Bei den

Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen (allein)

ist ein Betriebs-Einnahmeüberschuss überhaupt erst in den Jahren 1880/81 und 1881/82 erzielt worden.

In dem letzteren Jahre betrug derselbe 723 771 *M.*

Vom Reiche waren 1881/82 auf diese Bahn verwendet 5 636 536 *M.*, hierzu die ursprünglichen Anlagekosten 43 865 856 *M.* = Summa 49 502 392 *M.*; demnach war der Einnahmeüberschuss 1881/82 = 1,44 pCt. des effektiven Anlagekapitals.

Der Reinertrag 1872 und 1881/82 verglichen mit dem effektiven Anlagekapital.*)

Um den reinen Ertrag des Bahnunternehmens im privatwirthschaftlichen Sinne zu ermitteln, wird man die Pachtzahlungen für die dem Reiche nicht gehörenden Bahnstrecken von der Gesamt-Betriebsausgabe zunächst abzusetzen und die hiernach verbleibenden reinen Betriebskosten von der Bruttoeinnahme abzuziehen haben.

Die Pachtzahlungen betragen

	bei der Reichsbahn	bei der Wilhelm-Luxemburg-Bahn
1872	vakant	582 971 <i>M</i>
1881/82	237 300 <i>M</i>	2 024 063 „

Demnach ergibt sich, wenn wir im obigen Sinne verfahren, unter Zugrundelegung der an früherer Stelle aufgeführten Beträge in Einnahme und Ausgabe der Reinertrag für das Gesamtbahnnetz mit

6 107 943 <i>M</i> in 1872,
<u>18 376 672 „ „</u> 1881/82, sohin
12 268 729 <i>M</i> in 1881/82 mehr = 200,9 pCt.

Bei der Berechnung des Kapitalwerths des Bahnunternehmens werden ferner nicht die vom Reiche thatsächlich aufgewendeten Erwerbskosten für die elsass-lothringischen Eisenbahnen, sondern nur die wirklichen Anlagekosten derselben zuzüglich der nachmaligen Aufwendungen in Ansatz zu bringen sein, d. h. das Eingangs festgestellte sog. effektive Anlagekapital.

Das letztere betrug für beide Bahnen

Ende 1872	245 603 033 <i>M</i>
„ 1881/82	402 492 141 „

sohin beziffert sich der Reinertrag beider Bahnen zusammen

1872	auf 2,48 pCt.
1881/82	„ 4,56 „

des wirklichen Bankapitals; die absolute Zunahme des Ertrags war demnach in 1881/82 = 2,08 pCt., die relative Ertragssteigerung gleich 83,4 pCt.

Betrachten wir nunmehr die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen für sich allein, so finden wir:

1872 Reinertrag	6 240 264 <i>M</i> ,
1881/82 „	15 628 838 „
sohin 1881/82 Zunahme	9 388 574 „ und
Steigerung in Prozenten = 150,4 pCt.	

*) Die Ertragsberechnung in den Verwaltungsberichten der Kaiserlichen General-Direktion zu Strassburg weicht von der hier versuchten nicht unwesentlich ab; es ist dort eine anderweite Berechnung des Anlagekapitals zu Grunde gelegt. Im Einzelnen muss auf die bezüglichen Jahresberichte der genannten Behörde verwiesen werden.

Das effektive Anlagekapital berechnet sich

Ende 1872	zu	. . . . .	201 737 177 <i>M</i> ,
„ 1881/82	„	. . . . .	352 989 748 „
sohin finden wir den Reinertrag der Reichseisenbahnen allein			
1872	zu	. . . . .	3,09 pCt.,
1881/82	„	. . . . .	4,42 „

des wirklichen Bankapitals.

Der Reinertrag hat also in 1881/82 dem Betrage nach um 1,33 pCt. des Anlagekapitals und relativ um 43 pCt. zugenommen.

Wenn wir schliesslich noch die Wilhelm-Luxemburg-Bahn allein in das Auge fassen, so wird von einem Vergleiche für 1872 abzusehen, vielmehr das erste Jahr des vollen Betriebes 1873 mit 1881/82 in Parallele zu bringen sein.

Die Betriebseinnahme betrug in

1873	. . . . .	4 850 598 <i>M</i>
„	Ausgabe [nach Absetzung der Pacht (2 000 000 <i>M</i>)]	. . . . . 3 803 895 „
„	Reinertrag	. . . . . <u>1 046 703 <i>M</i></u>

Die Betriebseinnahme betrug:

1881/82	. . . . .	5 611 145 <i>M</i>
„	die Ausgabe (nach Absetzung der Pacht einschl. Agio mit 2 024 063 <i>M</i>)	. . . . . 2 863 311 „
sohin 1881/82	Reinertrag	. . . . . <u>2 747 834 <i>M</i></u> ,
also mehr gegen 1873	. . . . .	1 701 137 „
	oder	. . . . . 162,6 pCt.

Das effektive Anlagekapital der Wilhelm-Luxemburg-Bahn betrug Ende

1873	. . . . .	45 079 811 <i>M</i>
1881/82	. . . . .	49 502 292 „
sohin stellt der Reinertrag dar		
1873	. . . . .	2,32 pCt.
1881/82	. . . . .	5,55 „

des wirklichen Bankapitals.

Der Reinertrag der Wilhelm-Luxemburg-Bahn ist daher von 1873 bis 1881/82 dem Betrage nach um 3,23 pCt. des Anlagekapitals und relativ um 139,22 pCt. gestiegen.

Die Hauptergebnisse der bisherigen Betrachtung, welche aus der Vergleichung von Bahnlänge, Kapital, Betriebseinnahmen und -Ausgaben, Verkehrseinnahmen, Einnahmeüberschuss und Reinertrag des Gesamtnetzes in 1872 und 1881/82 gewonnen worden sind, finden sich in nachfolgender summarischer Uebersicht zusammengestellt.

Summarische Uebersicht für 1872 mit 1881/82 verglichen.

	1872	1881/82	Zunahme in 1881/82		Abnahme in 1881/82	
			Betrag	In Prozent	Betrag	In Prozent
Bahnlänge (Betriebs-)¹⁾ km	984,7	1385,5	419,8	41,7	—	—
davon doppelgleisig "	439,3	557,3	118,0	26,9	—	—
„ sekundär betrieblich "	—	120,2	120,2	—	—	—
Anlagekapital:						
a) vom Reiche verwendetes: ²⁾	Mark	Mark	Mark			
Eisenbahnen in Elsass-Lothringen . . .	293 170 605	444 423 176	151 252 571	51,6	—	—
Wilhelm-Luxemburg-Bahn	—	5 636 537	5 636 537	—	—	—
Im Ganzen	293 170 605	450 059 713	156 889 108	53,5	—	—
b) effektives: ²⁾						
Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ⁴⁾ . .	201 737 177	352 989 748	151 252 571	74,9	—	—
Wilhelm-Luxemburg-Bahn	43 865 856	49 502 333	5 636 537	12,7	—	—
Gesamtes Bahnnetz	245 603 033	402 492 141	156 889 108	63,6	—	—
Auf das Kilometer Baulänge des ge- samten Bahnnetzes	264 946	290 818	25 872	9,8	—	—
Betriebs-einnahmen:³⁾						
a) Reine Verkehrseinnahme:						
1. Personenverkehr	7 810 475	10 224 135	2 913 660	39,9	—	—
2. Güterverkehr	15 627 092	20 298 259	13 671 167	87,4	—	—
Gesamte Verkehrseinnahmen	22 937 567	30 522 394	16 584 827	72,7	—	—
b) Sonstige Einnahmen	3 526 455	4 016 860	490 405	10,2	—	—
Summa a. und b.	26 464 022	34 539 254	17 075 232	64,5	—	—
Betriebsausgaben:³⁾						
a) Gesamte Betriebsausgabe	20 939 050	27 423 945	6 484 895	30,9	—	—
(einschl. Pächte für fremde Bahn- strecken).						
b) Reine Betriebskosten	20 356 079	25 162 582	4 806 503	23,6	—	—
(nach Absetzung der Pächte für fremde Bahnstrecken).						
Betriebs-Einnahmenüberschuss:³⁾						
a) Eisenbahnen in Elsass-Lothringen . .	6 240 264	15 391 538	9 151 274	146,6	—	—
(Mehrausgabe)	— 715 292	723 771	—	—	—	—
b) Wilhelm-Luxemburg-Bahn ⁶⁾	—	—	—	—	—	—
Gesamtes Bahnnetz	5 524 972	16 115 309	10 590 337	191,7	—	—
In Prozenten des Anlagekapitals beider Bahnen zusammen:						
	Prozent	Prozent	Prozent			
a) des vom Reiche verwendeten	1,9	3,6	1,7	80,9	—	—
b) des effektiven	2,2	4,0	1,9	81,6	—	—
Reinertrag (nach Absetzung der Pächte für fremde Bahnstrecken von den Betriebs- ausgaben):						
	Mark	Mark	Mark			
a) Eisenbahnen in Elsass-Lothringen . .	6 240 264	15 628 838	9 388 574	150,4	—	—
(Mehrausgabe)	— 132 321	2 747 834	—	—	—	—
b) Wilhelm-Luxemburg-Bahn ⁶⁾	—	—	—	—	—	—
Gesamtes Bahnnetz	6 107 943	18 376 672	12 268 729	200,9	—	—
In Prozenten des effektiven Anlagekapitals beider Bahnen zusammen						
	2,48	4,66	2,68	83,4	—	—
Auf das Zugkilometer:⁷⁾						
	Mark	Mark	Mark	Mark		
Einnahme	4,65	4,40	—	—	0,65	1,4
Ausgabe	3,48	2,90	—	—	1,75	4,3
Einnahmeüberschuss	0,97	1,50	0,72	75,2	—	—
Auf das Bahnkilometer:⁷⁾						
Einnahme	32 313	32 311	—	—	2	—
Ausgabe	25 567	20 352	—	—	5 215	20,4
Einnahmeüberschuss	6 746	11 959	5 213	74,2	—	—

¹⁾ Zu vergleichen Tabelle 1. — ²⁾ Zu vergleichen Tabelle 2a. — ³⁾ Zu vergleichen Tabelle 2b. — ⁴⁾ Im Eigentum des Reiches stehende Bahnstrecken. — ⁵⁾ Zu vergleichen Tabelle 6. — ⁶⁾ Zu vergleichen Tabelle 3 u. 10. — ⁷⁾ Zu vergleichen Tabelle 3. — ⁸⁾ Die Betriebsperiode 1872 umfasst nur die Zeit vom 16. September bis 31. Dezember 1872, von einer Vergleichung ist daher abgesehen. — ⁹⁾ Zu vergleichen Tabelle 11.

Wir gehen nun zur Betrachtung der

Betriebsergebnisse

im engeren Sinne über.

In Tabelle 9 ist die Anzahl der beförderten Personen, die Tonnenzahl der bewegten Güter und die Achsenzahl des beförderten Viehes für die Periode 1872—1881/82 (mit Ausschluss des Quartals 1. Januar bis 31. März 1877) im Einzelnen nachgewiesen.

Vergleichen wir die Entwicklung des Verkehrs in 1881/82 gegen 1872 im Einzelnen, so finden wir

A. im Personenverkehr:

	1872	1881/82	Zunahme in 1881/82
in I. Klasse . . .	195 113 Personen	254 843 Personen	30,6 pCt.
„ II. „ . . .	1 533 641 „	1 901 638 „	24,0 „
„ III. „ . . .	6 470 986 „	8 287 812 „	28,0 „
Militär . . .	213 900 „	275 066 „	28,5 „
im Ganzen . . .	8 413 640 „	10 719 359 „	27,4 „

Fahrten auf Abonne-

ments-Billets 1873	121 020 Fahrten	1 136 494 Fahrten	840,5 „
Gepäck 1872. . .	19 903 Tonnen	25 319 Tonnen	27,0 „

Unter den einzelnen Wagenklassen entfällt die stärkste Zunahme auf die I. Wagenklasse mit 30,6 pCt., die geringste auf die II. Klasse mit 24,0 pCt.; der Gepäckverkehr hat sich nahezu im Verhältniss der Mehrbeförderung von Personen in allen Klassen zusammengenommen entwickelt.

B. Im Güterverkehr:

	1872	1881/82	Zunahme 1881/82
Eil- und Frachtgut. . .	4 052 511 Tonnen	7 667 041 Tonnen	89,2 pCt.
Militär-, Bau- u. Dienstgut	154 448 „	704 536 „	357,3 „
Im Ganzen	4 206 959 Tonnen	8 371 577 Tonnen	98,9 pCt.
Bewegte Tonnen (unter Hinzurechnung des Gepäcks mit	19 903 „	25 319 „)	
Summa	4 226 862 Tonnen	8 396 896 Tonnen	98,6 pCt.

Befördertes Vieh:

	1872	1881/82	Zunahme 1881/82.
Achsen	22 837	37 161	67,2 pCt.

Während sich die Anzahl der beförderten Personen im Ganzen (ausschl. Abonnements) um 27 pCt. erhöhte, ist die Anzahl der bewegten Tonnen

(Güter und Gepäck) um 98,6 pCt. und der Viehverkehr um 67,2 pCt. gestiegen.

Im Anschluss hieran geben wir eine Nachweisung der zurückgelegten Personenkilometer und der gefahrenen Tonnenkilometer sowie der durchschnittlichen Beförderungstrecke jeder Person bezw. jeder Tonne Gut für die Periode 1872—1881/82 (jahrweise und im Gesamtdurchschnitt).

Jahr	Personen- kilometer im Ganzen	Jede Person hat durch- schnittlich zurückgelegt (km *)	Auf 1 km Bahnlänge kommen durch- schnittlich Personen- kilometer	Tonnen- kilometer im Ganzen	Jede Tonne ist durch- schnittlich befördert. (km **)	Bemerkungen.
1872	215 668 605	25,7	263 332	370 040 475	88,0	*) Im Durchschnitt der ganzen Periode 25,75 km.
1873	254 475 705	25,6	250 592	538 258 825	76,5	
1874	241 297 080	25,2	232 912	512 038 489	82,4	
1875	228 571 158	25,7	221 699	510 510 529	86,1	**) Im Durchschnitt der ganzen Periode 88,46 km.
1876	241 936 389	26,8	228 890	537 407 627	92,5	
1877/78	245 261 697	25,6	210 887	545 437 530	89,9	(Für das Quartal vom 1. Januar bis 31. März 1877 fehlen die An- gaben.)
1878/79	257 773 532	26,3	199 693	583 750 332	95,1	
1879/80	249 876 036	25,7	193 237	639 304 116	95,7	
1880/81	257 099 788	25,5	196 489	670 338 484	90,7	
1881/82	272 599 119	25,4	203 082	734 432 547	87,7	

Wir entnehmen aus dieser Nachweisung, dass die Anzahl der Personenkilometer von 1872 mit 215 668 605
in 1881/82 auf 272 599 119,
sohin um 26,3 pCt. gestiegen ist.

Auf das Kilometer Bahnlänge entfielen

1872	Personenkilometer	263 332,
1881/82	„	203 082.

Jede Person hat zurückgelegt

1872	. . . . .	25,7 km.
1881/82	. . . . .	25,4 „
in minimo	1874	25,2 „
in maximo	1876	26,8 „
im Durchschnitt der		
zehn Jahre	. . . . .	25,75 „

Jede Tonne ist durchschnittlich befördert worden:

1872	. . . . .	88,0 km.
1881/82	. . . . .	87,7 „
in minimo	1873	76,5 „
in maximo	1879/80	95,7 „
im zehnjährigen Durch-		
schnitt	. . . . .	88,46 „

Die Zahl der gefahrenen Tonnenkilometer
ist von 370 040 475 in 1872
auf 734 432 547 in 1881/82
gestiegen; die Zunahme beträgt also 98,5 pCt.

Betriebsmittel.

In Tabelle 12 sind die Bestände an Betriebsmitteln am Schlusse jedes Jahres von 1872—1881/82 — überhaupt und auf das Kilometer der mittleren Jahres-Betriebslänge reduziert — nachgewiesen. Es ist hierbei zu erwähnen, dass die Wilhelm-Luxemburg-Bahn bei dem Uebergang des Betriebes auf das Reich mit Betriebsmitteln nicht ausgerüstet war.

Die Zusammenstellung ergibt Folgendes:

Anzahl	Ende 1872		Ende 1881/82	
	überhaupt	auf das km	überhaupt	auf das km
der Lokomotiven	196	0,20	462	0,33
der Personenwagen	437	0,44	788	0,56
der Gepäckwagen	49	0,05	231	0,16
der Güterwagen	6 613	6,72	11 299	8,10
der Arbeitswagen etc. . . .	91	0,09	513	0,37
Summe der Fahrzeuge mit Ausschluss der Lokomotiven	7 190	7,30	12 831	9,20

Die Leistungen eigener und fremder Betriebsmittel auf den Reichs- und Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen, sowie die Kosten der Zugkraft in der Periode 1872—1881/82 (ausschl. I. Quartal 1877) sind dargestellt in der nachfolgenden Nachweisung:

Jahr	Zurückgelegte		Kosten der Zugkraft		Bemerkungen.
	Lokomotiv- kilometer*)	Wagenachs- kilometer**)	im Ganzen //	auf das Nutzkilom. // (***)	
1872	6 063 240	217 481 160	4 038 235	0,68	*) Ausschliesslich der im Rangirdienst zurückgelegten.
1873	7 991 362	298 776 264	5 862 611	0,77	
1874	8 674 152	303 072 533	6 200 499	0,79	**) Ausschliessl. der Postwagen-Achskilometer.
1875	8 470 892	302 254 990	5 077 950	0,67	
1876	8 535 078	314 652 465	4 862 368	0,63	***) Im Durchschnitt der ganzen Periode // 0,62 auf das Nutzkilometer.
1877/78	9 022 105	327 936 476	4 263 424	0,52	
1878/79	9 070 345	328 505 689	4 145 653	0,50	
1879/80	9 152 771	345 781 298	4 066 211	0,48	
1880/81	9 409 426	366 914 429	5 392 422	0,61	
1881/82	10 141 807	396 810 326	5 373 657	0,56	

Wir entnehmen dieser Zusammenstellung folgende Ergebnisse.

Die Anzahl der Lokomotivkilometer stieg von

6 063 240 in 1872 auf

10 141 807 in 1881/82 oder um 67,2 pCt.

Die Anzahl der Wagenachskilometer stieg von

217 481 160 in 1872 auf

396 810 326 in 1881/82 oder um 82,4 pCt.

Die Kosten der Zugkraft sind von

4 038 235 *M* in 1872 auf

6 200 499 „ in 1874 (höchster Stand) gestiegen, sodann auf

4 066 211 „ in 1879/80 (Minimum) gefallen und schliessen mit

5 373 657 „ in 1881/82, sohin gegen 1872 um 33 pCt. höher.

Die Kosten der Zugkraft haben — auf das Nutzkilometer reduziert
— betragen:

1872 0,68 *M*

1874 0,79 „ (Maximum)

1879/80 0,48 „ (Minimum)

1881/82 0,56 „

sohin 1881/82 weniger als 1872 überhaupt = 0,12 *M* auf das Nutzkilometer in Prozenten = 17,6 pCt.

Summarischer Rückblick.

Es scheint von Interesse, die in den vorausgegangenen Abschnitten im Einzelnen entwickelten Verhältnisszahlen der Zu- und Abnahme in 1881/82 gegen 1872 in Betreff der Ausdehnung der Bahn, des Anlage-Kapitals, der finanziellen und der Betriebsergebnisse in engerem Sinne für das gesammte Netz der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Bahn an dieser Stelle nochmals zusammenzufassen sowie zum Schlusse das finanzielle und Betriebs-Gesamtergebniss der zur Darstellung gebrachten zehnjährigen Betriebsperiode festzustellen.

Die Betriebslänge der Bahn am Schlusse 1881/82 weist eine Zunahme von 41,7 pCt. auf; dagegen hat das Anlagekapital*) zugenommen

a) das vom Reiche verwendete (unter Einrechnung des vollen Erwerbspreises der Reichs-Eisenbahnen) um 53,5 pCt.

b) das effektive (reduzierte) um 63,8 pCt.

Die gesammte Betriebseinnahme (Bruttoeinnahme) ist gestiegen um 64,5 pCt. Die Bruttoeinnahme auf das Zugkilometer ist um 1,08 pCt. gefallen; dieselbe auf das Bahnkilometer ist am Schlusse der Periode unverändert wie in 1872.

*) Für die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen allein betrug die Zunahme

zu a) 51,6 pCt.

zu b) 74,9 „

für die Wilhelm-Luxemburg-Bahn allein zu b, 12,7 pCt.

Die reine Verkehrseinnahme ist um 72,2 pCt. in 1881/82 höher als in 1872.

Die Einnahme aus dem Personenverkehr ist um . . . 39,9 pCt. gestiegen, die Einnahme aus dem Güterverkehr dagegen um 87,4 pCt.

Die kilometrische Einnahme aus dem Personenverkehr hat um . . . 14,7 pCt. abgenommen, jene aus dem Güterverkehr um . . . 13,9 pCt. zugenommen.

Bei der Gesamt-Betriebsausgabe ist eine Zunahme von . . . 30,9 pCt. zu verzeichnen; die reinen Betriebskosten (ausschliesslich Pächte für dem Reiche nicht gehörige Strecken) sind dagegen nur um . . . 23,6 pCt. gestiegen.

Die Gesamt-Betriebsausgabe auf das Zugkilometer ist um . . . 48,8 pCt. dieselbe auf das Bahnkilometer nur um . . . 20,4 pCt. herabgegangen.

Bei Zerlegung der Gesamt-Betriebsausgabe in die Ausgaben für

- | | | |
|---------------|---|------------|
| a) Allgemeine | } | Verwaltung |
| b) Bahn- und | | |
| c) Transport- | | |

ergibt sich eine Abnahme von

pCt. auf das Zug-	pCt. auf das Bahn-
	kilometer

a)	8,7	9,5
b)	27,3	25,9
c)	26,2	24,6

In dem Verhältniss der Ausgaben zur Bruttoeinnahme ist eine Abnahme der Ausgabeprozente von . . . 20,3 pCt. hervorzuheben.

Der Betriebs-Einnahmeüberschuss*) des gesammten Bahnnetzes ist in 1881/82 gegen 1872 höher um . . . 191,7 pCt.

Das Verhältniss des Einnahmeüberschusses zum Anlagekapital zeigt eine Zunahme

- | | |
|--|-----------|
| a) für das vom Reich verwendete Anlagekapital (bei Einrechnung des vollen Erwerbspreises der Reichsbahn) von | 80,9 pCt. |
| b) für das effektive Anlagekapital von | 81,8 pCt. |

*) Für die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen allein beträgt die Zunahme des Einnahmeüberschusses in 1881/82 146,8 pCt.

Der Reinertrag*) des gesammten Bahnnetzes ist in
1881/82 um 200,9 pCt.
höher als in 1872.

In dem Verhältniss des Reinertrages zum Anlagekapital
(effektiven) zeigt sich für das gesammte Bahnnetz**) in 1881/82
eine Zunahme von 83,4 pCt.

Die Anzahl der beförderten Personen (in sämmtlichen
Wagenklassen zusammen) hat zugenommen um 27,4 pCt.

Die Fahrten auf Abonnementbillets sind gestiegen um . 840,5 "

Die Tonnenzahl des beförderten Reisegepäcks ist höher um 27,0 "

Bei der Tonnenzahl der bewegten Güter (ausschliesslich
Reisegepäck) beträgt die Zunahme 98,9 "

Die Achsenzahl des beförderten Viehes hat zugenommen um 67,2 "

Die Anzahl der gefahrenen Personenkilometer ist
höher um 26,8 "

die der Tonnenkilometer desgleichen um 98,5 "

Die durchschnittliche Beförderungsstrecke

a) jeder Person hat um 1,12 "

b) die jeder Tonne um 0,34 "

in 1881/82 gegen 1872 abgenommen.

Die Anzahl der Lokomotiven ist vermehrt worden um . 136,2 "

Die der übrigen Fahrzeuge (Personen-, Gepäck-, Güter-,
Arbeitswagen etc. zusammen) hat um 78,4 "
zugenommen.

Für die Anzahl der gefahrenen Lokomotivkilometer ergibt
sich eine Zunahme von 67,2 "

und für die Zahl der durchlaufenen Wagenachskilometer eine
Zunahme von 82,4 "

Endlich haben die Kosten der Zugkraft dem Betrage nach
zugenommen um 33,0 "
dagegen, auf das Nutzkilometer reduziert, um 17,6 "
abgenommen.

Zur Erleichterung des Ueberblicks ist eine tabellarische Nachweisung
vorstehender Verhältnisszahlen hier beigegeben.

*) Für die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen allein 1881/82 höher 150,4 pCt. gegen
1872. Für die Wilhelm-Luxemburg-Bahn 1881/82 höher 162,6 pCt. gegen 1873.

**) Für die elsass-lothringischen Eisenbahnen allein Zunahme 43 pCt. Für die Wil-
helm-Luxemburg-Bahn (gegen 1873) Zunahme 139,9 pCt.

Verhältnisszahlen für 1881/82 verglichen mit 1872.

Reichs- und Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn.

	1881/82.	
	Zunahme Prozent	Abnahme Prozent
I. Finanzielle Ergebnisse.		
Betriebslänge	41,7	—
Anlagekapital:		
a) vom Reiche einschl. des vollen Erwerbspreises verwendetes	53,5	—
b) effektives	63,8	—
Bruttoeinnahme überhaupt	64,5	—
" auf das Zugkilometer	—	1,05
" " " Bahn- "	—	(unverändert)
Verkehrseinnahme überhaupt	72,2	—
a) aus dem Personenverkehr überhaupt	39,9	—
" " " auf das Bahnkilometer	—	14,7
b) " " Güterverkehr überhaupt	87,4	—
" " " auf das Bahnkilometer	13,9	—
Gesamte Betriebsausgabe überhaupt	30,9	—
" " auf das Zugkilometer	—	48,3
" " " Bahn- "	—	20,4
Betriebskosten (ausschl. Pacht für fremde Bahnstrecken)	23,6	—
Gesamte Ausgabe auf das Zugkilometer:		
für Allgemeine Verwaltung	—	8,7
" Bahn- "	—	27,3
" Transport- "	—	26,2
Desgl. auf das Bahnkilometer:		
für Allgemeine Verwaltung	—	9,5
" Bahn- "	—	25,9
" Transport- "	—	24,6
Betriebseinnahme-Ueberschuss:		
1. dem Betrage nach überhaupt*)	191,7	—
auf das Zugkilometer	75,2	—
" " " Bahn- "	74,2	—
[* Eisenbahnen in Elsass Lothringen allein betrachtet	146,8	—]
2. im Verhältniss zu dem Anlagekapital:		
a) dem vom Reiche verwendeten einschl. des vollen Erwerbspreises der Reichsbahn	80,9	—
b) dem effektiven	81,8	—
Reinertrag:		
1. dem Betrage nach	200,9	—
Eisenbahnen in Elsass-Lothringen gegen 1872	150,4	—
Wilhelm-Luxemburg-Bahn gegen 1873	162,6	—
2. im Verhältniss zum effektiven Anlagekapital	83,4	—
Eisenbahnen in Elsass-Lothringen gegen 1872	43,0	—
Wilhelm-Luxemburg-Bahn gegen 1873	139,2	—

II. Betriebsergebnisse.

	1881/82	
	Zunahme Prozent	Abnahme Prozent
Anzahl der beförderten Personen	27,4	—
Fahrten auf Abonnementsbillets	840,5	—
Tonnenzahl des Reisegepäcks	27,0	—
Tonnenzahl der Güter (ausschl. Gepäck)	98,9	—
Achsenzahl des beförderten Viehes	67,2	—
Anzahl der Personenkilometer	26,3	—
„ „ Tonnen- „	98,5	—
Durchschnittliche Transportweite jeder Person	—	1,12
„ „ „ Tonne Gut	—	0,34
Anzahl der Lokomotiven	136,2	—
„ „ Fahrzeuge (ausschl. Lokomotiven)	78,4	—
„ „ Lokomotivkilometer	67,2	—
„ „ Wagenachs- „	82,4	—
Kosten der Zugkraft überhaupt	33,0	—
„ „ auf das Nutzkilometer	—	17,6

Gesamt-Ergebniss in 1872—1881/82

Finanzielles Ergebniss.

Die gesammte Betriebseinnahme betrug:

bei den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen	318 837 438	<i>M</i>
bei der Wilhelm-Luxemburg-Bahn	45 036 539	-
beide Bahnen zusammen	363 873 977	<i>M</i>

Die gesammte Betriebsausgabe betrug:

bei den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen	219 013 168	<i>M</i>
bei der Wilhelm-Luxemburg-Bahn	49 980 730	-
beide Bahnen zusammen	268 993 898	<i>M</i>

sohin ergibt sich:

bei den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen	99 824 270	<i>M</i>	Einnahmeüberschuss
bei der Wilhelm-Luxemburg-Bahn	4 944 191	<i>M</i>	Mehrausgabe

beide Bahnen zusammen 94 880 079 *M* Einnahmeüberschuss
 und nach Absetzung der Pachtzahlungen mit 24 171 524 *M* von der
 Gesamt-Ausgabe als

Reinertrag

bei den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen	104 869 374	<i>M</i>
bei der Wilhelm-Luxemburg-Bahn	14 182 229	-
für beide Bahnen zusammen	119 051 603	<i>M</i>

Die reinen Verkehrseinnahmen haben in 1872—1881/82 (ausschliesslich des Quartals vom 1. Januar bis 31. März 1877) betragen:

aus dem Personenverkehr . . .	89 639 252 <i>M.</i>
„ „ Güterverkehr . . .	<u>238 397 545 „</u>
im Ganzen	328 036 797 <i>M.</i>

Von der Einnahme im Personenverkehr entfallen

auf die I. Wagenklasse . . .	9 646 529 <i>M.</i>
„ „ II. „ . . .	25 526 547 „
„ „ III. „ . . .	46 541 420 „
„ Abonnementbillets . . .	416 973 „
„ Gepäck (und Hunde) . . .	5 623 620 „

Von der Einnahme im Güterverkehr entfallen

auf Eilgut . . .	6 722 973 <i>M.</i>
„ Frachtgut . . .	220 096 099 „
„ Vieh . . .	4 674 451 „

Von der Gesamt-Betriebsausgabe in 1872—1881/82 (volle Periode) entfallen auf

a) Persönliche Ausgaben:

Besoldungen . . .	61 783 572 <i>M.</i>
Andere persönliche Ausgaben . . .	<u>42 599 993 „</u>
Summe der persönlichen Ausgaben	104 383 565 <i>M.</i>

b) Sächliche Ausgaben:

Allgemeine Kosten . . .	14 245 308 <i>M.</i>
Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Bahnanlagen . . .	54 240 232 „
Bahntransport und Erneuerung der Betriebsmittel . . .	51 810 568 „
Benutzung fremder Bahnanlagen, Betriebsmittel und Beamten . . .	20 142 701 „
Pachtzahlungen für dem Reiche nicht gehörige Strecken . . .	<u>24 171 524 „</u>
Summe der sächlichen Ausgaben	164 610 333 „
Gesamte Betriebsausgabe (Summe a und b)	<u>268 993 898 <i>M.</i></u>

Betriebsergebnisse.

1872—1881/82 (ausschl. I. Quartal 1877).

Im Ganzen sind befördert worden Personen (einschl. Militär)
95 787 131.

Hiervon entfallen

auf die I. Wagenklasse . . .	2 199 823 Personen
„ „ II. „ . . .	17 215 185 „
„ „ III. „ . . .	74 037 238 „

Auf Abonnementbillets (1873—1881/82) treffen Fahrten 5 691 300.

Im Gepäck- und Güterverkehr (einschl. Militär-, Dienst- und Baugut jedoch ausschliesslich des in geschlossenen Zügen gefahrenen Baugutes) sind bewegt worden Tonnen 63 951 074, darunter

Gepäck	227 609 Tonnen
Eil- und Frachtgut	59 411 803 „

An Vieh wurden 343 141 Achsen befördert.

Es sind zurückgelegt worden (in Tausend Kilometern)

Personenkilometer.	2 464 560
Tonnenkilometer	5 641 520

Eigene und fremde Betriebsmittel haben auf beiden Bahnen zusammen zurückgelegt 86 531 178 Lokomotivkilometer, 3 202 185 630 Wagenachskilometer. Endlich haben die Kosten der Zugkraft im Ganzen betragen 49 283 030 *M*.

Schlusswort.

Fassen wir das Resultat der bisherigen Untersuchung zusammen, so gelangen wir im Ganzen und Grossen zu nachstehenden Schlussfolgerungen.

In der Periode vom 1. Januar 1872 bis 31. März 1882 zeigt sich eine beträchtliche (ausschliesslich auf die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen entfallende) Zunahme der Betriebslänge und eine noch erheblichere Zunahme des Anlagekapitals und zwar sowohl des vom Reiche einschliesslich des vollen Erwerbspreises der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen verwendeten, als des effektiven Anlagekapitals (wirkliche Herstellungskosten zuzüglich der Aufwendungen des Reiches); die Zunahme des Anlagekapitals ist eine erheblich stärkere gewesen bei den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen als bei der Wilhelm-Luxemburg-Bahn.

Die Zunahme der Bruttoeinnahme (gesamten Betriebseinnahme) überhaupt ist gleichfalls eine erhebliche, annähernd gleich dem Prozentsatz der Zunahme des effektiven Anlagekapitals, beträchtlich stärker dagegen als die Zunahme der Betriebslänge.

Die Bruttoeinnahme auf das Kilometer Bahn, in den Zwischenjahren schwankend, ist am Schluss der Periode gleich hoch wie am Beginne.

Die Bruttoeinnahme auf das Zugkilometer ist um ein ganz Geringes zurückgegangen.

Die gesammte Betriebsausgabe ist dagegen nur in erheblich geringerem Verhältniss gestiegen als die Zunahme der Betriebslänge und der Bruttoeinnahme beträgt. In höherem Maasse gilt das zuletzt Gesagte von den Betriebsausgaben nach Absetzung der Pachtzahlungen für dem Reiche nicht gehörige Bahnstrecken (reine Betriebskosten). Die Gesamt-Betriebsausgabe hat in stärkerem Verhältniss auf das Zugkilometer abgenommen als auf das Bahnkilometer. Von der Abnahme der Gesamt-Betriebsausgaben auf das Zug- wie auf das Bahnkilometer entfällt der geringste Prozentsatz auf die Ausgaben für Allgemeine Verwaltung, ein erheblich höherer auf die Ausgaben für Bahn- und Transport-Verwaltung; in der Mitte steht der Prozentsatz der Abnahme der Kosten der Zugkraft auf das Nutzkilometer berechnet.

Der Betriebseinnahme-Ueberschuss hat dem Betrage nach in dreifach stärkerem Verhältniss zugenommen als die Zunahme der Bruttoeinnahme beträgt; relativ (im Verhältniss zum Anlagekapital) ist die Zunahme gleichfalls stärker als die Zunahme der Brutto-Einnahme einerseits und des Anlagekapitals andererseits.

Die Zunahme der Verkehrseinnahme ist in stärkerem Verhältniss erfolgt als die Steigerung der Gesamt- (Brutto-) Einnahme; im Einzelnen ist der Prozentsatz der Zunahme der Einnahme aus dem Güterverkehr mehr als doppelt so stark wie der Prozentsatz der gleichen Zunahme im Personenverkehr.

Auf das Kilometer Bahn zeigt sich im Güterverkehr eine Zunahme, im Personenverkehr eine annähernd gleiche Abnahme der Einnahme.

Andererseits ist im Personenverkehr bei geringerem Prozentsatz der Verkehrszunahme die Ertragsteigerung in Prozenten stärker als im Güterverkehr, bei welchem das umgekehrte Verhältniss zu Tage tritt.

Die durchschnittliche Transportweite für jede Person und jede Tonne Gut ist am Schlusse der Periode nur unwesentlich herabgegangen.

Die (eigenen) Betriebsmittel der Bahn sind in einem stärkeren Verhältniss vermehrt worden, als sich für die Zunahme der Betriebslänge ergibt; es ist indessen zu bemerken, dass am Beginn der Periode die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen nur unzureichend mit Betriebsmitteln ausgerüstet waren und die Wilhelm-Luxemburg-Bahn ohne alle Betriebsmittel in den Betrieb der Reichseisenbahnverwaltung überging.

Die Zunahme der Betriebsmittel entfällt in stärkerem Verhältniss auf die Lokomotiven, als auf die Gesamtheit der übrigen Fahrzeuge aller Art.

Der Reinertrag des gesammten Bahnnetzes weist dem Betrage nach gegen 1872 die erheblichste procentuale Zunahme auf, im Verhältniss zum

Anlagekapital (effektiven) ungefähr die gleiche Zunahme wie der Betriebs-einnahme-Ueberschuss.

Die Steigerung des Reinertrags ist dem Betrage nach eine geringere bei den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen (1881/82 gegen 1872) als bei der Wilhelm-Luxemburg-Bahn (1881/82 gegenüber 1873).

Noch wesentlich stärker ist der Unterschied der Prozentzunahme zu Gunsten der Wilhelm-Luxemburg-Bahn, wenn wir die Zunahme des Reinertrages im Verhältniss zum (effektiven) Anlagekapital ins Auge fassen.

Die voranstehenden abstrakten Schlussfolgerungen würden nicht zu reichen, eine rationelle Beurtheilung der Entwicklung der Reichs- und Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen in der abgelaufenen Betriebsperiode zu ermöglichen; vielmehr scheint es unerlässlich, in Kürze die maassgebenden Faktoren in Erinnerung zu bringen, welche auf den Gang dieser Entwicklung von Einfluss gewesen und das volle Verständniss der in den vorangegangenen Abschnitten dargelegten Ergebnisse zu vermitteln geeignet sind.

Als solche werden wir zu betrachten haben: die industriellen und Handelsverhältnisse, die tarifarischen Maassnahmen, die Preise der für die Höhe der Betriebsausgaben entscheidenden Materialien und die Arbeitslöhne, endlich die ausserordentlichen Verhältnisse, welche für die Reichs- und Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen insbesondere zu Beginn der Periode charakteristisch sind.

Der Einfluss gerade der letzteren ist ersichtlich in den ersten Betriebsjahren ein besonders bedeutender gewesen.

Zunächst handelte es sich nach Beendigung des deutsch-französischen Krieges um die Einrichtung des Betriebes auf einem grossen, durch die rücksichtslose Abnutzung und äusserst geringe Unterhaltung stark beschädigten Eisenbahnnetze, unter Verwendung vorwiegend geliebten, ausserdem stark reparaturbedürftigen Materials und mit einem theils nicht, theils unzureichend geübten Personale.

Die Wilhelm-Luxemburg-Bahn zeigte bei Uebernahme des Betriebs im Herbst 1872 gleichfalls grosse Mängel der Anlagen wie der Unterhaltung und erforderte bedeutende Geleiseumbauten, Entwässerungen u. a. Dieselbe wurde ferner ohne alle und jede Betriebsmittel übergeben.

Die Einwirkung dieser erschwerenden Verhältnisse kommt in der Höhe der Betriebsausgaben am Anfang der Periode deutlich zur Erscheinung.

Bis zum Jahre 1876 einschliesslich waren bedeutende Geleise-Umbauten (unter Uebergang zu einem stärkeren Schienenprofil) und aussergewöhnliche Unterhaltungsarbeiten bei bis 1877/78 hohen Löhnen nothwendig; erst von 1875 ab verminderte sich der Umfang der Unterhaltungsarbeiten.

Bis zum August 1874 dauerte es, ehe die letzten geliehenen fremden Betriebsmittel zurückgegeben werden konnten.

In den Jahren 1872 bezw. 1873 waren geliehen fremde:

Lokomotiven	69 zu	13 000 <i>M</i>	
	bezw. 59 zu	14 600 „	und
Wagen	. . 960 zu	1 300 „	
	bezw. . . 330 zu	1 140 „	

Leihgeld für das Stück und im Durchschnitt des Jahres.

Ferner verursachte die ungewöhnlich grosse Anzahl von Stationen (auf durchschnittlich 5 Kilometer eine), sowie die Lage des Bahnnetzes an der Grenze dreier fremder Staaten mit zahlreichen Uebergangspunkten eine bedeutende Steigerung der persönlichen und sächlichen Ausgaben, über das Durchschnittsmaass in Deutschland hinaus.

Endlich mussten die aus Alt-Deutschland bei der Organisation heranzuziehenden tüchtigen Beamtenkräfte durch höhere Gehälter für den Reichseisenbahndienst gewonnen werden und der Lohn der Arbeiter ist notorisch in keinem andern deutschen Gebiete so hoch wie in Elsass-Lothringen.

Gehen wir zur Lage des Handels und der Industrie über, so darf in Kürze erwähnt werden, wie zwar im Jahre 1872 in Deutschland (auch in Elsass-Lothringen, wenn auch zögernden Schrittes) die Unternehmungslust rege wurde und neue Beziehungen zwischen den Reichslanden und den übrigen deutschen Gebieten angeknüpft wurden, auch im ersten Halbjahr 1873 ein grossartiger Aufschwung in Handel und Gewerbe sich kund that.

Es folgte indessen nach dem finanziellen Zusammenbruch in der zweiten Hälfte 1873 ein um so grösserer Rückgang, eine Krisis, welche, mehrere Jahre andauernd, sich namentlich in der Bergwerks- und Eisenindustrie 1876 noch wesentlich verschärfte und noch bis 1878/79 in dem ungenügenden Verkehr der Eisenbahnen sich deutlich kennzeichnete. Auch in 1879/80 war es nur theilweise die allmähliche Hebung der Industrie- und Handelsthätigkeit, welche die Einnahmen der Reichs- und Wilhelm-Luxemburg-Bahn aufbesserte, zum andern Theil wirkte der strenge Winter mit, der den Uebergang bedeutender Kohlentransporte von den gesperrten Wasserstrassen auf die dortigen Eisenbahnen bewirkte. Von da ab datirt die Besserung des Verkehrs, namentlich des Güterverkehrs, welche in 1881/82 alle Arten von Gütern gleichmässig umfasst und von einer allgemeinen höheren Geschäftsthätigkeit Zeugnis gibt.

Gegen das Ende der Periode (in 1880/82) haben Viehseuchen im Auslande einen starken Rückgang des bedeutsamen Durchgangsverkehrs von Vieh herbeigeführt.

Von einflussreichen Vorgängen in der Regelung der Tarife sind zu erwähnen:

erstlich die günstigere Normirung der Personentarife, welche zu Beginn der Periode eine bedeutende Frequenzzunahme gegenüber der zu Zeiten der französischen Verwaltung beobachteten zur Folge hatte,

zweitens die Erhöhung der Gütertarife im Jahre 1874, für die Reichs- und Wilhelm-Luxemburg-Bahnen im Durchschnitt 16 pCt. betragend, welche eine erhebliche Steigerung der Einnahmen bewirkte, ferner die in der Zeit der wirtschaftlichen Krise vorwiegend zu Gunsten der Montan- und Bergwerksinteressenten gewährten Tarifiermässigungen, welche von 1876—1878/79 nach und nach auch auf andere Industriezweige ausgedehnt, naturgemäss beträchtliche Einnahmeausfälle zur Folge hatten.*)

In den folgenden Jahren hat nur theilweise auf die normalen Tarife zurückgegriffen werden können.

Was die Kosten der Steinkohlen und Kokes sowie der Schienen (Kleineisenzeug etc.) betrifft, so haben dieselben notorisch in der Berichtsperiode sehr grosse Schwankungen erlitten. So sind denn die Betriebsausgaben in 1873 durch die vermehrten Kosten der Erneuerung und Unterhaltung der Bahnanlagen sowie des Feuerungsmaterials auf 95 pCt. der Bruttoeinnahmen gestiegen. Die Kosten der Feuerung sind 1875 und in den nachfolgenden Jahren in Folge des Rückgangs der Kohlenpreise und durch die Einführung der Ersparnissprämien wieder namhaft ermässigt worden.

Die Arbeitslöhne, im Beginn sehr hoch, sind 1874 um 33 pCt. zurückgegangen, dann seit 1877/78 ziemlich dauernd etwas niedriger geblieben.

In Bezug auf die Ausrüstung der Bahn mit Betriebsmitteln ist der Normalzustand, wie schon angedeutet, erst im Sommer 1874 eingetreten.

Von allgemeinen einflussreichen Betriebs-Maassnahmen ist noch zu erwähnen, dass in den Jahren 1876—79 die Naturalausgleichung betreffs der Kosten des Zngbeförderungs-Dienstes mit den Nachbarverwaltungen (pfälzische, Saarbrücker und badische) successive vereinbart, das gleiche Prinzip für die Benutzung der Güterwagen durch Beitritt zu dem Verbande der preussischen Staatseisenbahnen und anderer Bahnen angenommen wurde.

Die finanziellen Wirkungen der letzteren Maassnahmen sind indessen in den Ergebnissen des Betriebsjahres 1881/82 aus besonderen, hier nicht näher zu erörternden Gründen nur unvollständig zum Ausdruck gekommen.

*) Die finanziellen Einwirkungen des Uebergangs vom sogenannten natürlichen System der Gütertarife zu dem sogenannten Reformtarif (1877/78) können, wenn überhaupt zuverlässig, nicht ohne spezielle Untersuchung nachgewiesen werden.

Wenn wir nunmehr die Ergebnisse der vorliegenden Darstellung im Zusammenhalt mit den zuletzt erwähnten allgemeinen und besonderen wirtschaftlichen und sonstigen einflussreichen Thatsachen überblicken, so finden wir, dass, mögen auch die ausserordentlichen Verhältnisse am Beginn der Periode eine Vergleichung mit den Resultaten am Schlusse nach Herstellung normaler Betriebsbedingungen und bei neuem Aufschwung von Industrie und Handel überhaupt erschweren und die Besorgniss nicht völlig zuverlässiger Schlussfolgerungen wachzurufen geeignet sein, jedenfalls in den oben entwickelten Verhältnisszahlen als unabhängige und die gedeihliche Entwicklung auch abgesehen von der allgemeinen Verkehrslage begründende Thatsachen sich ergeben:

die Zunahme des Reinertrages in stärkerem Verhältniss als die Bruttoeinnahme bezw. das Anlagekapital und die Betriebslänge entsprechend der relativ erheblichen Verminderung der Betriebskosten insbesondere bei der Bahn- und Transportverwaltung auf das Zug- und Bahnkilometer.

Bezüglich der Ertragsberechnung bezw. Beurtheilung der Rentabilität kann schliesslich nicht unerwähnt bleiben, dass das Anlagekapital der älteren Theile der Bahnen in Elsass-Lothringen (auch nach Abrechnung der Mehrzahlung über die eigentlichen Herstellungskosten) ein hohes zu nennen ist und dass von der Vermehrung desselben seit Beginn der deutschen Verwaltung rund 41 Millionen Mark auf lediglich militärisch werthvolle Anlagen entfallen.

Tabelle 1.

Betriebslänge
der Reichs- und Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen am Ende jedes der
nachgenannten (Rechnungs-) Jahre.

Länge der Bahn	1872	1873	1874	1875	1876/77	1877/78	1878/79	1879/80	1880/81	1881/82	Bemerkungen
km	984,7	1035,9	1035,9	1030,4	1096,6	1268,2	1293,6	1292,3	1308,5	1395,5	<p>*) 5 Quartale vom 1. Januar 1876 bis 31. März 1877. (cf. Reichsgesetz vom 29. Februar 1876.)</p> <p>Ende 1876 betrug die Betriebslänge 1095, km.</p> <p>Die Länge der Wilhelm-Luxemburg - Eisenbahn, welche in obigen Angaben einbegriffen ist, beträgt für die ganze Periode unverändert 174, km.</p>

Tabelle 2 a.

Anlagekapital
vom Reiche verwendet auf die im Laufe der nachbenannten Jahre in vollem
Betrieb gestandenen Bahnstrecken bis zum Schlusse jedes Betriebsjahres.

Jahr	Anlagekapital			Bemerkungen
	Reichseisenbahnen	Wilhelm-Luxemburg-Bahnen	Beide Bahnen zusammen	
	In 1000 M [†])	In 1000 M	In 1000 M	
1872	293 171	**)	293 171***)	<p>*) Beträge über 500 M auf die nächsthöhere Ziffer abgerundet, solche unter 500 M ausser Ansatz belassen.</p> <p>**) Die Wilhelm-Luxemburg-Bahn ist vom Reich erst am 16. September 1872 in Betrieb genommen.</p> <p>***) Summa per se für die Reichsbahn; hierunter 260 000 Tausend-Mark Kaufpreis, welcher um 91 433 Tausend-Mark die wirklichen Anlagekosten übersteigt.</p> <p>†) Das Rechnungsjahr umfasste 1. Januar 1876. 5 Quartale vom 31. März 1877.</p>
1873	312 037	1 214	313 251	
1874	327 187	3 108	330 295	
1875	341 212	3 496	344 708	
1876	348 673	4 171	352 844	
[1876/77†)	349 614	4 300	353 914]	
1877/78	373 485	4 709	378 194	
1878/79	394 520	4 884	399 404	
1879/80	412 711	5 090	417 801	
1880/81	423 498	5 480	428 978	
1881/82	444 423	5 636	450 059	

Tabelle 2 b.

Effektives Anlagekapital
der reichs-eigenen Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen, verwendet bis zum Schluss der nachgenannten Jahre.

Jahr	*) Kilometer Baulänge der beiden Bahnnetze zu- sammen- genommen	Reichseisenbahnen in Elsass- Lothringen			Wilhelm-Luxemburg- Eisenbahnen			Beide Bahnnetze zusammen	
		Ursprüng- liche Anlage- kosten	Vom Reiche auf- gewendete Kosten	Summa	Ursprüng- liche Baukosten	Vom Reiche auf- gewendete Kosten	Summa	Im Ganzen	Auf das Kilo- meter Bau- länge derBahn
1872	927***)	168 567	33 171	201 738	43 866	vakant	43 866	245 604	265
1873	943	168 567	52 037	220 604	43 866	1 214	45 080	265 684	282
1874	943	168 567	67 187	235 754	43 866	3 108	46 974	282 728	300
1875	939	168 567	81 212	249 779	43 866	3 496	47 362	297 141	316
1876	995	168 567	88 673	257 240	43 866	4 171	48 037	305 277	307
[1876/77	995	168 567	89 614	258 181	43 866	4 300	48 166	306 347	308]
1877/78	1 170	168 567	113 485	282 052	43 866	4 709	48 575	330 627	283
1878/79	1 193	168 567	134 520	303 087	43 866	4 884	48 750	351 837	295
1879/80	1 192	168 567	152 711	321 278	43 866	5 091	48 957	370 235	310
1880/81	1 214	168 567	163 498	332 065	43 866	5 480	49 346	381 411	314
1881/82	1 384	168 567	184 423	352 990	43 866	5 636	49 502	402 492	291

*) Bruchzahlen bis 0,5 ausser Ansatz, von 0,5—0,9 auf die nächsthöhere Ziffer abgerundet.

**) Beträge unter 500. M ausser Ansatz, über 500. M auf die nächsthöhere Ziffer abgerundet.

***) Die Baulänge der Wilhelm-Luxemburg-Bahn beträgt für den ganzen Zeitraum unverändert 168,33 km.

Tabelle 3.

Gesamte Einnahme, Ausgabe und Einnahme-Ueberschuss
**sowie Prozentverhältniss der Einnahme zu der Ausgabe in der Rechnungs-
periode vom 1. Januar 1872 bis 31. März 1881/82.**

Jahr	Gesamte Betriebs- einnahme (ausschl. Reste) M	Gesamte Betriebsausgabe (ausschl. Reste)		Einnahme- Ueberschuss M	Bemerkungen
		Im Ganzen M	In % der Gesamte- einnahme		
1872	26 464 022	20 939 050	79,1	5 524 972	*) Rechnungsjahr zu 1. Januar 1876. 5 Quartalen 31. März 1877.
1873	31 476 105	29 916 141	95,0	1 559 964	
1874	34 260 666	29 156 772	85,1	5 103 894	
1875	35 090 238	26 131 140	74,5	8 959 098	
1876/77*)	43 815 267	33 387 395	76,2	10 427 872	
1877/78	35 263 809	25 009 611	70,9	10 254 198	
1878/79	36 372 456	25 955 523	71,4	10 416 933	
1879/80	37 489 268	25 233 611	67,3	12 255 657	
1880/81	40 102 892	25 840 710	64,4	14 262 182	
1881/82	43 539 254	27 423 945	63,0	16 115 309	

Tabelle 4.

Einnahmen
aus dem Personen- und Güterverkehr und Gesamteinnahmen in den Jahren 1872 bis 1881/82
und die Abnahme von Jahr zu Jahr.

Jahr	Personenverkehr				Güterverkehr				Gesamte Betriebseinnahme			
	Einnahme		Jährliche Abnahme		Einnahme		Jährliche Abnahme		Betrag		Jährliche Abnahme	
	im Ganzen in M.	im Ganzen in %	im Ganzen in M.	im Ganzen in %	im Ganzen in M.	im Ganzen in %	im Ganzen in M.	im Ganzen in %	im Ganzen in M.	im Ganzen in %	im Ganzen in M.	im Ganzen in %
1872	7 310 475				15 627 092				26 464 022			
1873	8 044 275	733 800 10,0	—	—	21 452 817	5 825 725 37,3	—	—	31 476 105	5 012 083 18,9	—	—
1874	8 528 764	484 489 6,0	—	—	22 266 427	813 610 3,6	—	—	34 260 666	2 784 561 8,9	—	—
1875	9 014 365	485 601 5,7	—	—	23 959 545	1 693 118 7,6	—	—	35 090 238	829 572 2,4	—	—
1876	9 051 227	36 862 0,4	—	—	24 330 305	370 760 1,5	—	—	35 908 087	817 849 2,3	—	—
1877/78	9 019 767	—	31 460 0,3	—	23 889 247	—	441 058 1,8	—	35 263 809	—	644 278 1,8	—
1878/79	9 654 242	634 475 7,0	—	—	24 311 950	422 703 1,8	—	—	36 372 456	1 108 647 3,1	—	—
1879/80	9 197 113	—	457 129 4,7	—	25 804 125	1 492 175 6,1	—	—	37 489 267	1 116 811 3,1	—	—
1880/81	9 594 889	397 776 4,3	—	—	27 457 778	1 653 653 6,4	—	—	40 102 892	2 613 625 7,0	—	—
1881/82	10 224 135	629 246 6,6	—	—	29 298 259	1 840 481 6,7	—	—	43 539 254	3 426 362 8,5	—	—

Tabelle 5.

Einnahmen:

I. Von den Personenzügen.

Jahr	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse.	Militär- billets	Abonne- ments- billets	Summa	Gepäck und Hunde	Sonstige Ein- nahmen	Total- einnahme
	M	M	M	M	M	M	M	M	M
1872	845 011	2 294 209	3 492 291	187 115	6 522	6 825 148	474 438	10 889	7 310 475
1873	906 560	2 496 887	3 903 369	210 175	11 342	7 528 333	500 800	15 142	8 044 275
1874	936 052	2 746 433	4 148 572	131 240	12 798	7 975 095	542 800	10 869	8 528 764
1875	991 474	2 700 309	4 595 763	150 684	20 108	8 458 338	545 481	10 546	9 014 365
1876	890 742	2 289 265	5 103 729	156 445	45 826	8 486 007	556 217	9 003	9 051 227
1877/78	893 306	2 314 228	5 017 023	172 560	49 743	8 446 860	565 026	7 881	9 019 767
1878/79	1 086 693	2 629 709	5 059 485	190 052	56 756	9 022 695	622 900	8 647	9 654 242
1879/80	954 559	2 456 253	4 937 317	196 431	64 427	8 608 987	579 353	8 773	9 197 113
1880/81	1 010 543	2 658 067	5 029 841	183 167	72 130	8 953 748	624 704	16 437	9 594 889
1881/82	1 131 589	2 941 187	5 253 730	201 161	77 321	9 604 988	611 901	7 246	10 224 135

II. Von den Güterzügen.

Jahr	Eilgut*)	Gewöhn- liches Frachtgut*)	Post- gut	Militär- gut	Vieh**)	Neben- erträge	Summa	Bemerkungen
	M	M	M	M	M	M	M	
1872	645 146	14 324 109	1 552	50 970	309 167	296 148	15 627 092	*) Einschliesslich Equipagen und sonstiger Fahrzeuge aller Art.
1873	686 280	19 891 996	2 616	19 813	388 705	463 407	21 452 817	
1874	694 976	20 561 290	16 808	59 775	402 131	531 447	22 266 427	**) Ausschliesslich Hunde auf Hundebillets oder Gepäckscheine.
1875	693 270	22 081 423	15 575	5 676	410 907	752 694	23 959 545	
1876	710 082	22 289 774	41 295	6 316	470 140	812 698	24 330 305	
1877/78	569 862	21 993 319	43 214	33 851	515 672	733 329	23 889 247	
1878/79	623 350	22 384 360	40 503	40 938	563 245	659 559	24 311 950	
1879/80	647 611	23 803 406	41 213	32 965	609 908	669 022	25 804 125	
1880/81	684 128	25 452 335	39 694	34 378	554 940	692 303	27 457 778	
1881/82	768 268	27 314 087	43 723	31 635	509 636	630 910	29 298 259	

Tabelle 6.

Gesamtsumme der Einnahme aus Personen- und Güterzügen und der sonstigen Einnahmen, sowie Prozentverhältniss der Einnahme aus Personen- und Güterzügen.

Jahr	Aus Personen-zügen	Aus Güterzügen	Summa aus Personen- u. Güterzügen	Sonstige Einnahmen (Wagen-miethe etc.)	Gesamtsumme aller Einnahmen	Verhältniss der Einnahme aus Personen- u. Güterzügen	
	„	„	„	„	„	a. Personen-züge	b. Güter-züge
	„	„	„	„	„	Prozent	Prozent
1872	7 310 475	15 627 092	22 937 567	3 526 455	26 464 022	31,97	68,13
1873	8 044 275	21 452 817	29 497 092	1 979 013	31 476 105	27,37	72,73
1874	8 528 764	22 266 427	30 795 191	3 465 475	34 260 666	27,70	72,30
1875	9 014 365	23 959 545	32 973 910	2 116 328	35 090 238	27,34	72,66
1876	9 051 227	24 330 305	33 381 532	2 526 555	35 908 087	27,11	72,89
1877/78	9 019 767	23 889 247	32 909 014	2 354 795	35 263 809	27,41	72,59
1878/79	9 654 242	24 311 950	33 966 192	2 406 264	36 372 456	28,43	71,58
1879/80	9 197 113	25 804 125	35 001 238	2 488 029	37 489 267	26,98	73,72
1880/81	9 594 889	27 457 778	37 052 667	3 050 225	40 102 892	25,90	74,10
1881/82	10 224 135	29 298 259	39 522 394	4 016 860	43 539 254	25,97	74,13

100%

Tabelle 7.

Zusammenstellung der Einnahmen aus Personenzügen für das Kilometer Bahn*) für 1872—1881/82.

Jahrgang	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Militär	Abonnements-billets	Summe	Gepäck und Hunde	Sonstige Einnahmen	Gesamt-Einnahme für das Kilometer Bahnlänge	Bemerkungen
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
1872	1 032	2 801	4 264	228	8	8 333	580	13	8 926	*) Der Berechnung liegt die mittlere Jahres-Betriebslänge zu Grunde.
1873	891	2 454	3 837	207	11	7 400	492	15	7 907	
1874	903	2 651	4 005	126	12	7 697	524	10	8 231	
1875	962	2 619	4 458	146	19	8 204	529	10	8 743	
1876	843	2 166	4 828	148	43	8 028	526	9	8 563	
1877/78	768	1 991	4 314	148	43	7 264	485	7	7 756	
1878/79	842	2 037	3 920	147	44	6 990	482	7	7 479	
1879/80	738	1 900	3 818	152	50	6 658	448	7	7 111	
1880/81	772	2 032	3 844	140	55	6 843	477	13	7 333	
1881/82	843	2 191	3 914	150	58	7 156	456	5	7 617	

Tabelle 8.

Zusammenstellung der Einnahmen aus dem Güterverkehr für das Kilometer Bahnlänge*) in den Jahren 1872 bis 1881/82.

Jahr	Eilgut**)	Gewöhnliches Frachtgut**)	Postgut	Militär-gut	Vieh***)	Neben-erträge	Summe	Bemerkungen.
„	„	„	„	„	„	„	„	„
1872	788	17 490	2	62	377	362	19 081	*) Mittlere Jahres-Betriebslänge.
1873	675	19 550	3	19	382	455	21 084	
1874	671	19 849	16	58	388	513	21 495	**) Einschliesslich Equipagen und sonstiger Fahrzeuge.
1875	672	21 420	15	5	398	730	23 240	
1876	672	21 088	39	6	445	768	23 018	***) Ausschliesslich Hunde auf Billet oder Gepäckschein.
1877/78	490	18 913	37	29	443	631	20 543	
1878/79	483	17 342	31	32	436	511	18 835	
1879/80	501	18 408	31	26	472	517	19 955	
1880/81	523	19 452	30	26	424	529	20 984	
1881/82	570	20 270	32	24	378	468	21 742	

Zusammen
der Anzahl der beförderten Personen und der Tonnenzahl der
in den Jahren

Jahr	I. Klasse.	II. Klasse	III. Klasse	Militär	Summe	Fahrten auf Abonnementsbillets
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
1872	195 113	1 533 641	6 470 986	213 900	8 413 640	7
1873	211 155	1 756 579	7 738 750	254 541	9 961 025	121 020
1874	218 660	1 852 803	7 343 013	169 972	9 584 448	126 492
1875	226 325	1 720 563	6 750 499	189 388	8 886 775	273 884
1876	205 540	1 630 878	7 002 362	199 644	9 014 424	497 488
1877/78	207 906	1 664 913	7 467 984	243 788	9 584 591	735 248
1878/79	236 359	1 718 830	7 572 108	270 829	9 798 126	790 008
1879/80	218 802	1 676 511	7 548 080	288 323	9 731 716	942 204
1880/81	225 120	1 758 829	7 855 644	253 434	10 093 027	1 068 462
1881/82	254 843	1 901 638	8 287 812	275 066	10 719 359	1 136 494

Zusammen
der Betriebsausgaben in den

Jahr	Persönliche Ausgaben		Sächliche		
	Besoldungen	Andere persönliche Ausgaben	Allgemeine Kosten	Kosten der Unterhaltung*)	Kosten der Erneuerung und Ergänzung der Bahnanlagen
	„	„	„	„	„
1872	3 512 709	4 881 007	1 242 599	3 206 146	—
1873	4 825 479	6 036 323	1 618 648	5 751 223	—
1874	6 326 986	4 913 740	1 637 806	4 772 980	—
1875	6 334 927	4 255 767	1 477 737	4 786 088	—
1876	6 323 303	3 742 304	1 508 305	5 300 514	—
[1876/77	7 901 052	4 630 270	2 003 380	7 384 043	—
1877/78	6 497 810	3 511 236	1 383 149	2 561 212	2 651 661
1878/79	6 719 771	3 332 049	1 219 106	2 819 137	2 980 173
1879/80	6 709 831	3 487 278	1 215 237	2 710 452	2 519 315
1880/81	6 595 440	3 548 499	1 153 237	2 956 205	2 923 795
1881/82	6 359 567	4 003 824	1 294 411	3 079 130	3 138 722

Tabelle 9.

stellung

bewegten Güter sowie der Achsenzahl des transportirten Viehes
1872 bis 1881/82.

Gepäck	Eil- und Frachtgut	Militär, Dienst- und Baugut*)	Summa	Vieh	
Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Achsen	
19 903	4 052 511	154 448	4 226 862	22 837	*) Ausschliesslich des in geschlossenen Arbeitszügen beförderten Baugutes.
19 038	6 611 149	352 685	6 982 872	28 772	
21 020	5 891 893	291 987	6 204 900	29 541	
21 921	5 635 057	276 763	5 933 741	26 775	
22 152	5 502 605	316 632	5 841 389	31 728	
22 396	5 621 385	445 004	6 088 785	36 975	
24 527	5 580 314	554 395	6 159 236	43 377	
23 709	6 076 299	601 195	6 701 203	46 687	
27 624	6 773 549	614 017	7 415 190	39 288	
25 319	7 667 041	704 536	8 396 896	37 161	

Tabelle 10.

stellung

Jahren 1872 bis 1881/82.

Ausgaben				Gesamt- Ausgabe	
Kosten des Bahntransports*)	Für Erneuerung der Betriebsmittel	Für Benutzung fremder Bahnanlagen und Betriebsmittel bezw. Beamten	Pachtzahlungen für die dem Reiche nicht gehörigen Bahnstrecken**)		
„	„	„	„		
4 019 366	—	3 494 252	582 971	20 939 050	*) Bis einschliesslich 1876/77 sind auch die Kosten der Erneuerungen in diesen Spalten mit inbegriffen. Dieselben sind erst vom Jahre 1877/78 gesondert gebucht worden. **) Einschliesslich der Zinsen von dem rückständigen Kaufgelde für die Strecke Colmar-Münster.
6 034 726	—	3 337 772	2 311 972	29 916 141	
6 831 184	—	1 996 392	2 677 734	29 156 772	
5 244 638	—	1 385 257	2 646 726	26 131 140	
5 194 441	—	1 309 573	2 663 712	26 042 152	
6 389 538	—	1 713 314	3 365 798	33 387 395]	
4 170 225	72 928	1 583 792	2 577 598	25 009 611	
4 092 576	567 305	1 648 588	2 576 818	25 955 523	
4 309 052	322 005	1 384 443	2 575 998	25 233 611	
4 466 883	341 853	1 260 253	2 594 545	25 840 710	
4 443 438	504 851	2 338 638	2 261 364	27 423 945	

Tabelle 11.

Zusammenstellung der Einnahmen und der Ausgaben für das Zugkilometer und das Bahnkilometer*) in 1872 bis 1881/82, sowie zehnjährige Durchschnittszahlen.

Jahr	Einnahmen		Ausgaben		Einnahmeüberschuss	
	für das Zugkilometer	für das Bahnkilometer	für das Zugkilometer	für das Bahnkilometer	für das Zugkilometer	für das Bahnkilometer
	M	M	M	M	M	M
1872	4,65	32 313	3,68	25 567	0,97	6 746
1873	4,19	30 935	3,98	29 402	0,21	1 533
1874	4,22	33 073	3,59	28 146	0,63	4 827
1875	4,42	34 035	3,29	25 345	1,13	8 690
1876	4,50	33 973	3,26	24 638	1,24	9 335
1877/78	4,19	30 324	2,97	21 506	1,22	8 818
1878/79	4,21	28 177	3,01	20 107	1,20	8 070
1879/80	4,34	28 992	2,99	19 514	1,35	9 478
1880/81	4,52	30 649	2,91	19 749	1,61	10 900
1881/82	4,60	32 311	2,90	20 352	1,70	11 959
Im Durchschnitt für 1872-1881/82	4,38	31 478	3,25	23 433	1,13	8 045

*) Mittlere Jahresbetriebslänge.

Tabelle 12.

Betriebsmittel 1872 bis 1881/82 im Ganzen und auf das Kilometer Bahnlänge.

Jahr	Lokomotiven	Personenwagen	Gepäckwagen	Güter-, Pferde- und Viehwagen	Arbeitswagen *)	Summa der Fahrzeuge ausschl. der Lokomotiven	Bemerkungen
1872	196	437	49	6 613	91	7 190	*) Einschliesslich Krahnwagen, Schneepflüge etc.
1873	303	764	200	8 854	490	10 308	
1874	405	776	200	9 092	494	10 562	
1875	449	776	200	10 232	544	10 752	
1876	450	776	198	10 255	556	11 785	
1877/78	450	776	198	10 290	556	11 820	
1878/79	446	775	198	10 310	556	11 839	
1879/80	451	775	198	10 390	550	11 913	
1880/81	457	779	230	10 849	550	12 408	
1881/82	462	788	231	11 299	513	12 831	
Auf das Kilometer Bahnlänge**)							***) Mittlere Jahresbetriebslänge.
1872	0,20	0,44	0,05	6,72	0,09	7,30	
1873	0,29	0,74	0,19	8,55	0,47	9,95	
1874	0,29	0,75	0,19	8,78	0,48	10,20	
1875	0,44	0,75	0,19	9,93	0,53	11,40	
1876	0,41	0,71	0,18	9,36	0,51	10,76	
1877/78	0,35	0,61	0,16	8,11	0,44	9,32	
1878/79	0,34	0,60	0,15	7,97	0,43	9,15	
1879/80	0,35	0,60	0,15	8,04	0,43	9,22	
1880/81	0,35	0,60	0,17	8,29	0,42	9,45	
1881/82	0,33	0,56	0,17	8,10	0,37	9,20	

Die Simplonbahn.

Nach dem in dem Heft 6 des Jahrgangs 1881 dieser Zeitschrift S. 482 bis 494 mitgetheilten Bericht des Abgeordneten Brossard vom 12. Juli 1881 war die Kommission des französischen Abgeordnetenhauses, welche zur Vorberathung der Anträge Léon Renault und Genossen, Dupont und Genossen, Mayet und Genossen und Bouquet, betreffend die Herstellung einer neuen Schienenstrasse zwischen Frankreich und Italien, niedergesetzt worden war, zu dem Ergebniss gelangt, dass von den beiden allein in Betracht zu ziehenden Eisenbahnlilien, über den Simplon und über den Montblanc, die letztere den Vorzug verdiene. Die Kommission hatte sich dabei vorwiegend von politischen Rücksichten leiten lassen und die Montblanc-Linie deshalb als die für die französischen Interessen wichtigere Linie bezeichnet, weil der Tunnel dieser Linie seine nördliche Mündung auf französischem Gebiete haben würde und weil diese Linie dadurch Frankreich seinen eigenen Handelsverkehr und dem Marseiller Hafen den schweizerischen Durchgangsverkehr erhalten, nicht aber, wie die Simplonlinie die französischen Waaren auf die Schweizer Bahnen hinüberführen und dem Marseiller Hafen den erwähnten Transitverkehr zu Gunsten des Hafens von Genua und der italienischen Bahnen entziehen würde.

Trotzdem hält die Simplonbahn-Gesellschaft an der Simplonlinie fest und hat neuerdings einen ausführlichen Bericht über ihre neuesten Untersuchungen und das darauf basirte Projekt zur Herstellung einer Simplonbahn veröffentlicht. Die erste Simplonbahn-Gesellschaft war nach Herstellung der an dem südlichen Ufer des Genfer Sees entlang gehenden Eisenbahn und ihrer Fortsetzung ins Rhonethal bis Sierre (ungefähr 15 km östlich des Genfer Sees) in den Jahren 1873 und 1874 in Verfall gerathen, in Folge dessen die Konzession zur Herstellung einer Simplonbahn auf eine andere Gesellschaft überging. Diese zweite Simplonbahn-Gesellschaft setzte die Eisenbahn im Rhonethal bis Brieg fort (etwa 7 km) und liess durch ihren technischen Direktor, Mr. Lommel, nach abermaligen Terrain-Untersuchungen und gründlichem Studium der verschiedenen früheren

Projekte einen neuen Entwurf ausarbeiten, welcher auf der Pariser Weltausstellung von 1878 vorgeführt wurde. Als aber gegen diesen Entwurf, welcher einen tiefliegenden Tunnel von 18 507 m Länge, und Steigungen auf der nördlichen Zufahrtlinie bis 11 ‰ (1:91), auf der südlichen Rampe bis $23,7 \text{ ‰}$ (1:42) enthielt, mancherlei Bedenken laut wurden, fusionirte sich die Simplonbahn-Gesellschaft im Jahre 1881 mit der Schweizerischen Westbahn-Gesellschaft und liess nochmals neue und noch umfassendere Terrainaufnahmen und sonstige Untersuchungen anstellen. Das Ergebniss der letzteren und eine ausführliche Beschreibung des demgemäss geänderten Entwurfes ist in der jetzt von der Simplonbahn-Gesellschaft herausgegebenen Schrift:

„Percement du Simplon. Mémoire technique à l'appui des plans et des devis dressés en 1881 et 1882. Lausanne 1882“

niedergelegt und durch eine beigegebene Uebersichtskarte, einen Situationsplan mit eingezeichneten Horizontalkurven im Maasstabe 1:50 000 und die Längenprofile von vier verschiedenen Konkurrenzlinien erläutert.

Das erste Kapitel enthält eine historische Uebersicht über die bisherigen für eine Simplonbahn aufgestellten Projekte und führt diese bis zum Jahre 1852 zurück, in welchem zuerst eine Gruppe von Finanzmännern und Unternehmern die Konzession erwarb, eine Eisenbahn vom Genfer See durch das Rhonethal herzustellen und die Alpen am Simplon zu überschreiten. Seitdem sind eine Menge von Entwürfen entstanden, und zwar 1857 von Clo-Venez, 1860 von Eugène Flachet, 1860 von Vauthier, 1860—62 von Jaquemin, 1863 von Thouvenot, 1863 von Lehaitre, 1864 von Lommel, 1869 von Stockalper und 1875 von Favre-Clo. Diese verschiedenen Entwürfe wichen in der Hauptsache dadurch von einander ab, dass die Einen einen grossen Tunnel thunlichst zu vermeiden suchten und unter Anwendung starker Steigungen (bis zu 60 ‰ , d. i. 1:16,6) die Passhöhe zu erklimmen strebten, Andere dagegen einen bald mehr bald weniger tiefliegenden Tunnel und thunlichst schwache Steigungsverhältnisse für angezeigt erachteten.

In den nachfolgenden Kapiteln wird das neue Projekt der Simplonbahn-Gesellschaft eingehend beschrieben. Indem in Betreff der technischen Details auf den Aufsatz im „Centralblatt der Bauverwaltung“ vom 21. Juli d. J. S. 257—259 verwiesen wird, mögen hier nur kurz die hauptsächlichsten Momente Erwähnung finden. — Bald hinter dem zu erweiternden Bahnhof Brieg verlässt die Linie das Rhonethal und tritt, 2 448,50 m von der Mitte des jetzigen Stationsgebäudes auf Bahnhof Brieg entfernt, in einer Höhe von 689 m über dem Meeresspiegel, in die nördliche Tunnelmündung, steigt in dem Tunnel 9 500 m lang mit einer Steigung von 2 ‰ (1:500) auf die Höhe von 708 m, bleibt auf dieser

Höhe in einer Länge von 273,29 m und fällt dann 10 021,36 m lang mit einer Steigung von 8 ‰ (1 : 125) bis zu der 627,8 m über dem Meeresspiegel liegenden südlichen Tunnelmündung. Von der Gesamtlänge des Tunnels, 19 795 m, würden 9 377 m auf schweizerischem, 10 418 m auf italienischem Gebiet liegen. Die Tunnelaxe hat ungefähr 4 700 m von der südlichen Mündung einen Brechpunkt, welcher bei einer nachträglichen Variante noch etwas verschoben worden ist und dann etwa 5 960 m vor dem südlichen Tunnelende liegt, wodurch die gesammte Tunnellänge sich zu 19 999,42 m oder etwa 20 km ergeben würde. Für die südliche Zufahrtslinie sind 9 verschiedene Projekte aufgestellt, von denen das von den Verfassern am meisten empfohlene und am eingehendsten berechnete, bei einer Maximalsteigung von 12,5 ‰ (1 : 80), zwischen dem südlichen Tunnelende bis zum Anschluss an die italienischen Bahnen in Piedimulera 31 539,6 m lang ist, 35 Tunnel von 40 bis 2 040 m, im Ganzen von 9 667 m Länge und 23 Viadukte von 23 bis 136 m, im Ganzen von 1 423 m Länge enthält.

Die Kosten der ganzen Simplonbahn sind wie folgt ermittelt:

A. Kosten des grossen Tunnels:

1. Generalkosten für Verwaltung etc.	816 000	<i>M</i>
2. Expropriationen und Entschädigungen	80 000	"
3. Installation, Maschinen, Gebäude, Wege	6 000 000	"
4. Bohrungen und Schächte	1 440 000	"
5. Bau des Tunnels (Ausbohrung, Ausmauerung etc.)	44 932 874	"
6. Oberbau mit Doppelgeleis	1 426 943	"
7. rollendes Material	475 080	"
8. für Unvorhergesehenes	2 669 103	"

zusammen 57 840 000 *M*.

Wird die 20 km lange Tunnellinie gewählt, so

kommen noch hinzu 640 000 "

im Ganzen 58 480 000 *M*

oder für das laufende Meter Tunnel $\frac{58\,480\,000}{20\,000} = 2\,924$ *M*.

B. Die nördliche Zufahrtslinie ist im Ganzen auf 1 920 000 *M* und

C. die südliche Zufahrtslinie auf 23 600 000 *M* veranschlagt.

Die Kosten der gesammten Simplonbahn würden demnach 84 Millionen Mark betragen.

In dem letzten Kapitel wird noch eine Vergleichung zwischen der Simplon- und der Montblanc-Linie angestellt, wobei die Gesellschaft zu folgenden, der Simplon-Linie günstigen Schlüssen gelangt:

Von der Nordsee bis Piacenza ist die Simplon-Linie 105 km kürzer als die Gotthard-Linie und 77 km kürzer als die Montblanc-Linie.

Von Paris nach Mailand über Arona (am Lago maggiore) ist die Simplon-Linie 84 km kürzer als die Gotthard-, 127 km kürzer als die Montblanc- und 232 km kürzer als die Mont-Cenis-Linie.

Der Simplon würde um ungefähr 350 m tiefer als der Montblanc durchbohrt werden; die Simplon-Linie würde dem ganzen nördlichen und östlichen Frankreich zu Gute kommen, während die Montblanc-Linie nur für Savoyen und einige benachbarte Departements nützlich sein würde.

Die Simplon-Linie kann der Gotthard-Linie mit Nutzen Konkurrenz machen, während die Montblanc-Linie der Mont-Cenis-Linie unnöthigerweise einen Theil ihres Verkehrs wegnehmen würde.

Die Lücke, welche zwischen den vorhandenen schweizerischen und italienischen entsprechenden Anschlusslinien ausgefüllt werden muss, ist bei der Simplon-Linie kürzer als bei der Montblanc-Linie.

Für den Simplon lassen sich leichter sanftere Steigungen finden und überhaupt sind beim Simplon geringere technische Schwierigkeiten zu überwinden als beim Montblanc.

Die Simplon-Linie ist billiger und durch Subventionen gesichert, welche die Montblanc-Linie nicht erlangen wird. J.

Notizen.

Der Bau einer Eisenbahn von Lulea nach Ofoten, über welchen wir im vergangenen Jahr*) berichteten, ist nunmehr seiner Verwirklichung nahe gerückt. Für den schwedischen Theil derselben hatte die Regierung bereits Ende vorigen Jahres die Konzession an drei Unternehmer ertheilt; neuerdings hat das Storthing auch die norwegische Regierung ermächtigt, für die norwegische Strecke ihre Einwilligung zu geben. Die hohe Bedeutung dieser Bahn liegt, wie wir das schon in der oben angezogenen Notiz bemerkten, darin, dass die lange gewünschte Verbindung zwischen dem Hafen von Lulea (am bottnischen Meerbusen) und den reichen Eisenerzlagern von Gellivara nunmehr zustandekommt. Westlich von Gellivara führt aber die Bahn an den ebenso reichen Erzfeldern im Kirchspiele Juckasjärvi vorbei, und findet ihren Endpunkt an der stets eisfreien Bucht von Ofoten. Die Eisenerzlager an den beiden genannten Orten, von denen die letzteren erst neuerdings untersucht sind, werden als nahezu unerschöpflich geschildert. Die Erze sollen zwischen 70 und 80 pCt. Eisen enthalten und nach fachmännischen Berechnungen eine Ausbeute von nahezu 7 000 Millionen Zentner versprechen. Durch die Eisenbahnanlage wird ferner die Verwerthung der in den dortigen bisher fast öden Gegenden belegenen ausgedehnten, bis jetzt ganz unberührten Waldungen ermöglicht.

Die norwegischen Eisenbahnen im Rechnungsjahre vom 1. Juli 1880 bis 30. Juni 1881.***) Nach der von dem Verkehrsdirektorium der norwegischen Staatsbahnen herausgegebenen Statistik.***)

Die Länge der am 30. Juni 1881 dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen betrug 1 115 km. Hiervon waren 410,9 km mit 1,435 m und 704,1 km mit 1,067 m Spurweite ausgeführt.

*) S. Archiv 1882 S. 499—502.

**) Vgl. Archiv 1882 S. 513.

***) Norges officielle Statistik. Udgiven i aaret 1883 C. No. 8. De offentlige Jernbaner. Sammendrag af Direktionernes Driftsberetninger for Terminen 1ste Juli 1880 — 30te Juni 1881. Afgivet til den Kgl. Norske Regjerings Departement for det Indre fra Trafikdirektoriatet for Statsbanerne.

Auf je 10 000 Einwohner kommen in Norwegen 6,171 und auf je 1 000 qkm Fläche 3,504 km Bahnlänge.

Sämtliche norwegischen Bahnen sind als Staatsbahnen zu bezeichnen und werden auch vom Staate betrieben. Besondere Verhältnisse bestehen nur bezüglich der Bahn Kristiania-Eidsvold, bei deren Gründung sich eine englische Finanzgesellschaft beteiligte.*)

Das gesammte in den norwegischen Eisenbahnen angelegte Kapital betrug am Schlusse des Rechnungsjahres 1880/81 96 852 010 *M.***) Von dieser Summe sind durch den Staat 69 877 800 *M.* aufgebracht worden; der Rest ist durch Kommunen und Private beschafft worden, welche dafür Aktien erhalten haben.

	im Ganzen	für das Kilometer Bahnlänge
	<i>M.</i>	<i>M.</i>
Die Einnahmen betragen	5 364 408	4 863
„ Ausgaben „	3 948 622	3 580
Betriebsüberschuss	1 415 786	1 283

Eine offizielle Statistik der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika. Der Zensus, welcher im Jahre 1880 in den Vereinigten Staaten von Amerika aufgenommen ist, erstreckte sich zum ersten Male auch auf die Eisenbahnen. Eine amtliche Statistik der dortigen Eisenbahnen hat bisher ganz gefehlt; was darüber veröffentlicht wurde, insbesondere das alljährlich erscheinende Werk „Poor's Manual of the Railroads“, waren Privatarbeiten, welche für ihr Material lediglich auf den guten Willen der Eisenbahnen angewiesen waren. Die von denselben gegebenen Zahlen konnten daher immer nur auf eine annähernde Richtigkeit Anspruch erheben.***) Die vollständige offizielle Eisenbahnstatistik für das Jahr 1880 ist noch nicht veröffentlicht. Dagegen enthält das im Frühjahr dieses Jahres herausgegebene Compendium of the tenth

*) Vgl. Archiv 1881 S. 500.

**) Bei der Umrechnung ist 1 norwegische Krone = 1,125 *M.* gerechnet.

***) Bezeichnend für die Unzuverlässigkeit der Privatstatistiken ist der Umstand, dass beispielsweise die Längenzahl der Eisenbahnen bei Poor um ungefähr 1000 Meilen — welche Poor mehr nachweist, als der Zensus — abweicht. Während der Zensus eine unfundierte Schuld der Eisenbahnen in Höhe von 421 Millionen Dollar angiebt, hat Poor eine solche nur im Betrage von 162½ Millionen. (Vgl. Railroad-Gazette 1883 Nr. 6 S. 92.) Bei Benutzung der nichtamtlichen Statistik ist also mit äusserster Vorsicht zu verfahren.

Census (June 1. 1881) im zweiten Bande S. 1257 bis 1267 einen gedrängten Auszug aus dem in Aussicht stehenden Werke. Wir entnehmen demselben einige besonders interessante Zahlen:

Am 30. Juni 1880 belief sich die Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen auf 87 891 englische Meilen. Im Bau begriffen und projektirt waren ausserdem 41 029 Meilen. Die Anzahl der Eisenbahngesellschaften betrug insgesamt 1 482, von denen 1 146 fertige Eisenbahnen im Betriebe hatten und weiter bauten, 336 sich nur mit der Anlage neuer Bahnen beschäftigten. — Die Gesamtausgaben für Eisenbahnbauten, einschliesslich der Betriebsmittel, des Grunderwerbs, der Telegraphenlinien etc. beliefen sich auf 5 182 445 807 \$ (rund 22 Milliarden Mark). Die Mittel für die Anlage der Eisenbahnen sind beschafft durch Ausgabe von Aktien (Capital stock shares) und Prioritäten (Bonds). An Aktien waren ausgegeben und eingezahlt mit Vorzugsrechten 304 471 942 \$, ohne Vorzugsrecht 2 309 134 322 \$, zusammen Aktien 2 613 606 264 \$. An Obligationen 2 390 915 402 \$. Ausserdem hatten die Eisenbahnen eine unfundierte Schuld (nicht bezahlte Zinsen und Dividenden, Wechsel und andere Buchschulden) 421 200 894 \$. Letzterer Schuld stehen auf der anderen Seite die Kassenbestände, ausstehende Forderungen u. s. w. in einem Gesamtbetrage von 353 973 981 \$ gegenüber.

Die Jahreseinnahmen der Bahnen haben betragen*)	580 450 594 \$,
die Ausgaben	352 800 120 „
	<u>also Ueberschuss 227 650 474 \$.</u>

Dieser Ueberschuss ist wie folgt verwendet worden:

Feste Beträge zur Verzinsung der Prioritäten	106 426 030 \$,
Pachtzahlungen	1 879 848 „
Dividenden	70 550 342 „
Saldo Aktiv	64 038 730 \$
„ Passiv	15 244 476 „
	<u>Differenz Aktiv 48 794 254 „</u>
	<u>Summa 227 650 474 \$.</u>

Ueber die Rentabilität des Aktienkapitals giebt die folgende Tabelle Aufschluss:

Kapital:	Dividende:
510 538 018 \$	gar keine,
394 762 624 „	unter 1 bis 1 pCt.,
525 600 275 „	über 1 „ 5 „

*) Das Jahr, welches in dem Zensus nicht angegeben wird, ist das letzte, dem Zensus vorhergehende Betriebsjahr der betreffenden Bahnen, dessen Anfangs- und Endpunkte bei den einzelnen Bahnen nicht übereinstimmen.

621 564 219 \$	über	5	bis	10	pCt.
479 357 019 „	„	10	„	15	„
67 373 787 „	„	15	„	20	„
14 410 322 „	„	20			pCt.

Von 1 165*) Eisenbahngesellschaften, auf welche das oben gedachte Aktienkapital entfällt, zahlten auf ihr Aktienkapital nur 623 Dividenden, die übrigen 542 Gesellschaften gar keine Dividende. Der Durchschnittsbetrag der Dividende beläuft sich unter Weglassung desjenigen Aktienkapitals, auf welches keine Dividende entfallen ist, auf 6,32 pCt. Von den letzteren 542 Gesellschaften arbeiteten 373 mit einem Defizit oder wirthschafteten nur die Betriebskosten heraus, bei 169 war der Betrieb noch nicht begonnen.

Das Reineinkommen sämtlicher Eisenbahnen repräsentirt den Betrag von 4,91 pCt. des gesammten Anlagekapitals (Aktien und Prioritäts-Obligationen), schliesst man diejenigen Eisenbahnen, welche mit einem Defizit arbeiten, aus, so erhöht sich dieser Betrag auf 5,2 pCt.

Die Zahl der von den Eisenbahnen zurückgelegten Güterzugmeilen betrug 251 022 710, die der Personenzugmeilen 138 225 621; die Zahl der zurückgelegten Tonnenmeilen 32 348 846 693, die der beförderten Personen 269 583 340, der Personenmeilen 6 189 240 914. Die Zahl der Personen- und Güterzugmeilen kommt, wie die Railroad-Gazette a. a. O. ausrechnet, ungefähr der vierfachen Entfernung der Sonne von der Erde gleich.

Als Durchschnittsbetrag der Fracht wird 1,29 Cents für die Tonnenmeile (= ungefähr 3,4 \mathcal{A} für das Tonnenkilometer), als Durchschnitt des Personengeldes 2,33 Cents für die Meile (= ungefähr 6 \mathcal{A} für das Kilometer) herausgerechnet. — Die Frachtsätze für den Lokal- und den durchgehenden Verkehr sind sehr verschieden, der Durchschnittssatz der ersteren beläuft sich auf 1,64 Cents, der der letzteren auf 1,01 Cents für die Tonnenmeile (4,33 \mathcal{A} und 2,66 \mathcal{A} für das Tonnenkilometer).

An Betriebsmitteln waren vorhanden:

Lokomotiven	17 412,
Personenwagen	12 330,
Post-, Expressgut- und Gepäckwagen	4 475,
Güterwagen	375 312,
Andere Wagen	80 138.

Die Gesamt-Beschaffungskosten dieser Betriebsmittel betragen 418 045 459 \$.

*) Einige der Gesellschaften, deren Linien noch im Bau begriffen sind, haben bereits eingezahltes Aktienkapital; dieselben sind hier mit ihrem Kapital denjenigen Gesellschaften zugezählt, deren Strecken bereits im Betriebe sind.

Die Anzahl der höheren und niederen Beamten belief sich auf 418 957, das jährliche Einkommen derselben auf 195 350 013 \$.

Die Zahl der Unfälle ergibt nachstehende Tabelle:

	Ohne eigenes Verschulden		Durch eigene Schuld		Zusammen	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Passagiere	61	331	82	213	143	544,
Angestellte	260	1 004	663	2 613	923	3 617,
Andere Personen . .	43	103	1 429	1 348	1 472	1 451,
Unbestimmt . . .	—	—	—	—	3	62,
Zusammen	364	1 438	2 174	4 174	2 541	5 674.

Eine Erkrankungsstatistik der deutschen Eisenbahnbeamten ist auch für das Jahr 1881 von Dr. J. Petersen bearbeitet worden.*) Dieselbe bezieht sich, wie im Vorjahre, auf 21 Eisenbahnverwaltungen, es sind jedoch an Stelle der Aachen-Jülicher und der Westholsteinischen Eisenbahn die Niederländische Zentralbahn und die Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) zu Cöln getreten. Die Gesamtzahl der Beamten der betreffenden Bahnen erhöhte sich in Folge dessen auf ungefähr 67 000 von (60 741 im Jahre 1880). Bei denselben wurden 37 433 Erkrankungen (gegen 34 693 im Jahre 1880) beobachtet; die Prozentzahl verminderte sich von 57,12% im Jahre 1880 auf 55,93% im Jahre 1881.

Es entfielen im Jahre 1881 auf das:

Zugförderungspersonal . .	7 624	oder	20,96%	der Erkrankungen
Zugbegleitpersonal	8 103	„	21,64	„ „
Bahnwächungspersonal . .	11 421	„	30,51	„ „
Stations- und Expeditions- personal	9 440	„	25,22	„ „
sonstige pensionsberechtigte Personen	845	„	2,27	„ „

Die Prozentzahlen zeigen gegen das Vorjahr nur ganz unerhebliche Abweichungen.

Für weitere Einzelheiten verweisen wir auf die auch in diesem Jahre sorgfältig und übersichtlich ausgearbeiteten Tabellen, welchen die wichtigeren vorigjährigen Zahlen zum Vergleiche begedruckt sind.

*) Beilage zu No. 10, Jahrgang 1883 der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Vgl. Archiv 1882, S. 494.

Statistisches von den deutschen Eisenbahnen. Aus den amtlichen Veröffentlichungen des Reichs-Eisenbahn-Amtes für die Monate Mai, Juni und Juli 1883 entnehmen wir Folgendes über die Betriebsergebnisse, Zugverspätungen und Betriebsunfälle auf den deutschen (ausschliesslich der bayerischen) Eisenbahnen:

a. Betriebsergebnisse.

	Länge Kilometer	Einnahme im Monat in <i>M</i>		Einnahme in <i>M</i> vom 1. Januar bis Ende des Monats
		im Ganzen	für das km	
I. Juni 1883.				
A. Hauptbahnen.				
1. Staatsbahnen etc.	22 299, ⁵³	56 660 317	2 546	336 182 795
gegen 1882	+ 387, ³⁵	+ 2 436 884	+ 71	+ 13 132 331
2. Privatbahnen in Staats- verwaltung	2 166, ⁵⁰	5 649 888	2 608	35 743 781
gegen 1882	+ 17, ¹²	— 19 342	— 30	+ 2 291 733
3. Privatbahnen in eigener Verwaltung	5 020, ⁸⁴	8 557 206	1 704	50 768 373
gegen 1882	+ 31, ³⁷	+ 220 553	+ 33	+ 1 098 498
Sa. A.	29 486, ⁸⁷	70 867 411	2 407	422 694 949
gegen 1882	+ 435, ⁸⁴	+ 2 638 095	+ 58	+ 16 522 562
B. Bahnen untergeord- neter Bedeutung				
	648, ⁷³	430 771	664	2 536 572
gegen 1882	+ 112, ⁶⁶	+ 79 065	+ 7	+ 699 244
II. Juli 1883.				
A. Hauptbahnen.				
1. Staatsbahnen etc.	22 322, ⁷⁰	61 283 647	2 745	397 836 154
gegen 1882	+ 382, ⁶⁵	+ 1 368 000	+ 14	+ 14 870 043
2. Privatbahnen in Staats- verwaltung	2 166, ⁵⁰	6 039 902	2 788	42 020 151
gegen 1882	+ 17, ¹²	+ 149 069	+ 47	+ 2 677 271
3. Privatbahnen in eigener Verwaltung	5 019, ⁹⁹	9 081 728	1 809	59 880 195
gegen 1882	+ 30, ⁵²	— 1 672	— 12	+ 1 126 919
Sa. A.	29 509, ¹⁹	76 405 277	2 589	499 736 500
gegen 1882	+ 430, ²⁹	+ 1 515 397	+ 13	+ 18 674 233
B. Bahnen untergeord- neter Bedeutung				
	648, ⁷³	464 234	716	3 000 915
gegen 1882	+ 112, ⁶⁶	+ 72 886	— 14	+ 772 237

b. Zugverspätungen.

	Betriebslänge Kilometer	Beförderte Züge			
		Personen- u. gemischte	fahrplanmässige Güter- Züge	ausserfahrplanmässige Personen- u. gemischte	Güter- Züge
Mai 1883 . . .	30 038 ₈₇	168 536.	91 796.	5 088.	30 853.
Juni 1883 . . .	30 192 ₈₀	173 871.	91 970.	4 861.	32 043.
Verspätungen der fahrplanmässigen Personenzüge im					
			Mai 1883	Juni 1883	
Im Ganzen			1 986	1 084	Züge
Davon durch Abwarten verspäteter Anschlüsse			948	401	„
Also durch eigenes Verschulden			1 038	683	Züge
			oder 0,62 pCt.	0,33 pCt.	

c. Betriebsunfälle.

Zahl der Unfälle		Zahl der getödteten und verletzten Personen.	
Fahrende Züge	Beim Rangiren		
a. Mai 1883.		getödtet verletzt	
Entgleisungen 4	18	Reisende	3 6
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	21 74
stösse . . . 2	8	Post-, Steuer- etc. Beamte	— —
Sa. 6	Sa. 26	Fremde	9 10
Sonstige . . 118		Selbstmörder	5 1
		Sa. 38	91
		129	
b. Juni 1883.			
Entgleisungen 5	18	Reisende	1 14
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	16 80
stösse . . . 1	19	Post-, Steuer- etc. Beamte	— 4
Sa. 6	Sa. 37	Fremde	16 17
Sonstige . . 137		Selbstmörder	8 —
		Sa. 41	115
		156	

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflichtgesetz.

Urtheil des Reichsgerichts (II. Zivil-Senat) vom 24. April 1883 in Sachen des früheren Rottenarbeiters S. zu B. wider das Königliche Eisenbahn-Betriebs-Amt zu S.

Auslegung des §. 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871. Inwieweit gehört das Auswechseln von Schienen zum Betriebe einer Eisenbahn?

Der im Dienste der königlichen Eisenbahnverwaltung stehende Rottenarbeiter S. erhielt am 17. April 1880 von dem ihm vorgesetzten Rottenführer P. den Auftrag, eine Bahnschiene, welche als Ersatz einer beschädigten Schiene in das Geleise eingefügt werden sollte, mittelst eines Meissels zu zertheilen. Bei dieser Arbeit verlor er durch einen abspringenden Eisensplitter das rechte Auge. Auf Grund des § 1 des Haftpflichtgesetzes und des Artikels 1384 des Bürgerlichen Gesetzbuches klagte er wider die Bahnverwaltung auf Zahlung einer Entschädigung von 4000 *M* oder einer Monatsrente von 36 *M* mit der Behauptung, es seien ihm für die gefährliche Arbeit weder Vorsichtsmaassregeln angegeben, noch eine Schutzbrille zur Verfügung gestellt worden, der Vorarbeiter habe ausdrücklich Eile anbefohlen, damit der erwartete Zug nicht zu halten brauche. Beklagte beantragte Abweisung der Klage, weil ein Verschulden des Aufsehers nicht vorliege, die Arbeit keine besondere Eile gehabt habe und mit dem Betriebe nicht im Zusammenhange stehe.

Das Landgericht erhob Beweis und verurtheilte am 31. Januar 1882 Beklagte zur Zahlung einer monatlich praenumerando erfallenden Rente von 36 *M* seit dem 1. Juni 1881, indem es annahm, dass der Unfall beim Betriebe sich ereignet habe, überdies aber in der unterlassenen Beschaffung von Schutzbrillen ein die Beklagte verpflichtendes Verschulden des Betriebsleiters zu finden sei.

Beklagte erhob Berufung, beantragte Abweisung der Klage und erbot subsidiarisch den Beweis, dass das Schienenhauen eine häufig vorkommende und ungefährliche Arbeit sei, bei welcher Verletzungen nur durch Unvorsichtigkeit vorkommen könnten.

Durch Urtheil vom 14. Oktober 1882 verwarf das Oberlandesgericht zu Cöln die Berufung aus folgenden Gründen:

Das Haftpflichtgesetz verstehe unter Betrieb nur denjenigen Theil des Eisenbahnbetriebes, welchem die eigenthümliche Gefährlichkeit des Eisenbahnunternehmens inne wohne. Diese liege aber nicht bloss bei den unmittelbar den Transport bewirkenden Verrichtungen vor, sondern könne sich auch bei den mittelbaren, insbesondere bei den vorbereitenden Betriebs-handlungen geltend machen. Im vorliegenden Falle habe es sich darum gehandelt, während der zwischen dem Passiren zweier Züge liegenden Zeit von 50 Minuten eine schadhafte Schiene auszuwechseln. Dies sei offenbar eine vorbereitende Betriebs-handlung und der besonderen Gefahr des Eisenbahnverkehrs unterworfen, da eine Verzögerung durch zufällige Umstände und das Herankommen des fälligen Zuges nicht ausser der Möglichkeit gelegen habe. Jedenfalls habe Kläger die Arbeit so angesehen und ansehen müssen, da ihm sein Vorgesetzter besondere Eile anempfohlen habe. Der Einwand, dass die Strecke gesperrt und besondere Eile nicht nöthig gewesen sei, schlage nicht durch; denn es komme nicht sowohl darauf an, dass objektiv bei ordnungsmässigem Ablassen der Züge und ungestörter Ausführung der Schienenauswechslung eine wirkliche Gefahr nicht vorgelegen habe, als vielmehr darauf, dass eine Gefährdung möglich war, dass unter diesem Eindrucke die Arbeit verrichtet werden musste und in der That von dem Kläger verrichtet worden sei.

Hiernach liege der ursachliche Zusammenhang zwischen dem Unfälle und der vorbereitenden Betriebs-handlung vor und ergebe sich die Anwendbarkeit des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes. Der erbotene Beweis sei wegen seiner Unbestimmtheit und weil eine bestimmte Unachtsamkeit des Klägers nicht geltend gemacht werde, nicht geeignet, die Klage wegen eigenen Verschuldens zu entkräften. Demnach könne es dahingestellt bleiben, ob der Klageanspruch auch in Artikel 1 382 ff. seine Begründung finde.

Gegen diese Entscheidung hat Beklagte Revision eingelegt mit dem Antrage, unter Aufhebung des angefochtenen Urtheils und Abänderung des Urtheils erster Instanz die Klage abzuweisen und dem Kläger sämtliche Kosten aufzuerlegen. Namens des Klägers wurde die kostenpflichtige Zurückweisung der Revision beantragt.

Entscheidungsgründe.

Die Annahme des Berufungsgerichtes, dass sich der Unfall beim Betriebe der Eisenbahn ereignet habe, wird von dem Revisionskläger als rechtsirrhümlich angegriffen, weil die dem Kläger übertragene Arbeit nur die Reparatur des Bahnkörpers, nicht die Vorbereitung des Betriebes be-

zweckt habe, und durch die angeordnete Sperrung des Geleises das Herannahen eines Zuges und damit jede Gefahr ausgeschlossen gewesen sei. Nach der thatsächlichen Feststellung hatte sich nach dem Passiren eines Zuges die Nothwendigkeit ergeben, eine schadhaft gewordene Schiene durch eine neue zu ersetzen. Diese etwa 20—25 Minuten beanspruchende Arbeit war dem Kläger mit der ausdrücklichen Aufforderung zur Eile übertragen worden; nach dem Fahrplane sollte der nächste Zug 50 Minuten nach dem eben passirten Zuge eintreffen, bis dahin musste also die Arbeit beendet sein, wenn der Betrieb keine Störung erleiden sollte. Nach diesem Sachverhalte war die Annahme des Berufungsgerichtes, dass der Unfall beim Betriebe der Eisenbahn geschehen sei, als eine rechtsirrhümliche nicht zu erachten. Durch das Einlegen einer neuen Schiene auf der im Betriebe stehenden Bahn sollte der fahrplanmässige Betrieb aufrecht erhalten, einer Störung vorgebeugt werden. Kläger arbeitete unter dem Eindrucke, dass von der rechtzeitigen Beendigung der Arbeit möglicherweise nicht nur seine und der anderen Bahnarbeiter Sicherheit abhänge, sondern auch dem zu erwartenden Zuge Gefahr drohen könne, falls derselbe auf dem unterbrochenen Geleise ankommen sollte. In dem Bewusstsein dieser Nothwendigkeit, eine Verrichtung zur Vermeidung eigener und fremder Gefahr bis zu einem nahen Zeitpunkte unbedingt zu beenden, liegt gerade die eigenthümliche Gefährlichkeit der den Betrieb vorbereitenden Handlungen, welche nach der Absicht des Gesetzgebers die Anwendung der gesetzlichen Ausnahmbestimmungen rechtfertigt. Revisionskläger behauptet zwar, es sei durch die angeordnete Sperrung des Geleises Fürsorge getroffen gewesen, dass der erwartete Zug vor Beendigung der Arbeit die vorausgehende nächste Station nicht habe passiren können; diesen Umstand hat aber das Berufungsgericht mit Recht für unerheblich erklärt, denn es wird nicht behauptet, dass von dieser Anordnung Kläger in Kenntniss gesetzt worden sei, und jedenfalls war für ihn der Befehl des Aufsehers maassgebend, welcher die Arbeit vor dem Eintreffen des Zuges beendet wissen wollte und deshalb den Kläger zur Eile antrieb. Da hiernach der Unfall beim Betriebe der Eisenbahn im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes stattgefunden hat, so war von dem Kläger nicht auch der weitere Nachweis zu verlangen, dass die besondere Eile die ausschliessliche Ursache der Verletzung gewesen sei.

Die Revision rügt ferner, das Berufungsgericht habe mit Unrecht die Erhebung des in zweiter Instanz erbotenen Beweises abgelehnt, dass das Schienenhacken eine häufig vorkommende und an sich ungefährliche Arbeit sei, bei welcher Unfälle nur durch Unvorsichtigkeit der Arbeiter vorkommen könnten. Wenn der Richter dieses Beweiserbieten als unbestimmt und als ungenügend bezeichnet, den Nachweis des eigenen Verschuldens des Klägers

zu erbringen, so liegt in dieser Annahme kein Rechtsirrtum. Jedenfalls war das Gericht nicht verpflichtet, die beantragte Vernehmung von Sachverständigen über die behauptete Ungefährlichkeit der Arbeit anzuordnen, da es dem Ermessen des Richters anheim gestellt ist, ob er die Zuziehung von Sachverständigen für erforderlich erachtet. (Motive zur Zivilprozessordnung § 258.)

Die Revision war demnach unter Kostenfolge (Zivilprozessordnung § 92) zurückzuweisen.

Strafrecht.

Urtheil des Reichsgerichts (I. Straf-Senat) vom 21. Mai 1883 in der Strafsache wider den Kohlenbrenner Chr. N. aus U.

Fälschung des Fahrбилlets einer Staatseisenbahn.

G r ü n d e.

Der noch nicht 18 Jahre alte Angeklagte ist durch das Urtheil der Strafkammer des Landgerichts wegen eines Verbrechens der Fälschung einer öffentlichen Urkunde im Sinne des § 268 Ziffer 2 des Strafgesetzbuchs, in idealer Konkurrenz mit versuchtem Betrug im Sinne der §§ 263 und 43 des Strafgesetzbuchs, in Anwendung des ersteren Strafgesetzes in Verbindung mit § 57 des Strafgesetzbuches verurtheilt worden.

Die von der Staatsanwaltschaft zu Gunsten des Angeklagten angebrachte Revision rügt Verletzung des Strafrechtes, indem sie geltend macht:

Die Urkunde, welche Gegenstand des Verbrechens gewesen, sei keine öffentliche, sondern eine Privaturkunde, es hätte daher die Ziffer 1 des § 268 des Strafgesetzbuches angewendet werden sollen.

Diese Rüge ist nicht begründet.

Nach den Feststellungen der Vorinstanz hat der Angeklagte am 12. September 1882 auf der Eisenbahnstation Ebersbach ein Retourbillet der Württembergischen Staatseisenbahn für die Strecke Ebersbach-Stuttgart gelöst. Diesem Billet waren die Bezeichnung jener Eisenbahnstrecke, der Betrag der zweiten Wagenklasse mit 1 *M* 70 *ℳ*, die abgekürzten Worte: „Rückf. — Ebersb.“ zum Zeichen dafür, dass das Billet als Retourbillet dritter Klasse zu gelten habe, ferner die Kontrolnummer 3153 und die Zahl 2 aufgedruckt. Die letztere Zahl hatte die Bedeutung, dass das Billet auf zwei Tage, einschliesslich des Tages der Ausgabe, gültig sei. Bei der Ausgabe des Billets wurde demselben der 12. September, als Datum der Ausgabe, aufgestempelt.

Der Angeklagte benutzte das Billet zunächst am 12. September 1882 zur Fahrt von Ebersbach nach Stuttgart. Die Rückfahrt von da unter-

nahm er erst am 14. September. Um für diese Fahrt das nur bis zum 13. September gültige Billet benutzen zu können, löschte er im Datumstempel die Zahl 12 aus. Das so verfälschte Billet zeigte er am 14. September, auf der Rückfahrt bei der Billetkontrolle dem Eisenbahnkondukteur als angeblich noch gültig vor. Die beabsichtigte Täuschung gelang jedoch nicht.

Das Landgericht hat auf Grund dieses Sachverhalts, abgesehen von dem hier nicht weiter in Betracht kommenden Reat des versuchten Betrugs, festgestellt: Der Angeklagte habe in rechtswidriger Absicht und um sich einen Vermögensvortheil zu verschaffen, eine öffentliche Urkunde verfälscht und sodann von derselben zum Zwecke einer Täuschung Gebrauch gemacht; er habe bei der Begehung dieser Handlung die zur Erkenntniss ihrer Strafbarkeit erforderliche Einsicht besessen.

Die Begründung der Verurtheilung lässt einen Rechtsirrthum nicht erkennen. Es kann insbesondere die Annahme des Landgerichts, dass das von dem Angeklagten verfälschte Eisenbahnbillet als eine Urkunde und zwar als eine öffentliche Urkunde zu betrachten, nicht beanstandet werden.

Was zunächst den Begriff einer Urkunde überhaupt anbelangt, so konnte das Gericht, obwohl das Billet nicht unterzeichnet ist und keine vollständige Darlegung des Rechtsverhältnisses, auf welches sich dasselbe bezieht, enthält, ohne Rechtsirrthum davon ausgehen, dass das Billet, als in der im württembergischen Staats-Eisenbahnverkehr allgemein üblichen und bekannten Form ausgestellt, sich als ein Beweismittel für die Berechtigung, die Fahrt und Rückfahrt auf der oben bezeichneten Eisenbahnstrecke am 12. und 13. September 1882 auszuführen, sonach als eine Urkunde darstelle.

Allein auch die weitere Annahme des Landgerichts, dass diese Urkunde als eine öffentliche anzusehen, kann als eine rechtsirrhümliche nicht erachtet werden.

Das Strafgesetzbuch hat zwar den Begriff einer öffentlichen Urkunde so wenig, als den einer Urkunde überhaupt festgestellt. Allein nach der Auffassung der Wissenschaft, mit welcher die Vorschrift des § 380 der Zivilprozessordnung übereinstimmt, sind als öffentliche Urkunden solche zu betrachten, welche von einer öffentlichen Behörde innerhalb der Grenzen ihrer Amtsbefugnisse oder von einer mit öffentlichem Glauben versehenen Person innerhalb des ihr zugewiesenen Geschäftskreises in der vorgeschriebenen Form aufgenommen sind. Im vorliegenden Falle handelt es sich nach der Auffassung der Vorinstanz um eine öffentliche Urkunde der ersteren Gattung, nämlich um eine solche, welche von einer öffentlichen Behörde ausgestellt worden.

Welche öffentlichen Behörden zur Ausstellung öffentlicher Urkunden befugt sind und welche Form der Beurkundung erforderlich, ist in Ermangelung reichsgesetzlicher Normen nach den Vorschriften der Landesgesetze zu beurtheilen.

Die Vorinstanz ist nun, wie sich aus den Urtheilsgründen in ihrem Zusammenhang ergibt, davon ausgegangen, dass das hier in Betracht kommende Eisenbahnbillet von einer öffentlichen Behörde innerhalb der Grenzen ihrer Amtsbefugnisse, nämlich von der hierzu zuständigen königlich württembergischen Eisenbahnbehörde, beziehungsweise von der königlichen Eisenbahnstation Ebersbach, welche das Billet mit dem für die Dauer der Gültigkeit wichtigen Datum der Ausgabe versehen hat, in der vorgeschriebenen Form ausgestellt worden sei.

Diese Auffassung kann im Hinblick auf die in Württemberg über den Betrieb der Staatseisenbahnen, sowie über die Anstellung und die amtlichen Befugnisse der Eisenbahnbeamten bestehenden Vorschriften in rechtlicher Beziehung nicht beanstandet werden.

Von jener Annahme ausgehend, hat das Landgericht das in Frage kommende Eisenbahnbillet mit Recht als eine öffentliche Urkunde angesehen. Der Einwand, dass der württembergische Staat durch seinen Eisenbahnbetrieb kein Hoheitsrecht ausübe, sondern ein Unternehmen betreibe, welches auch von Privatpersonen betrieben werden könne, und dass daher die von den staatlichen Eisenbahnbehörden hinsichtlich der Berechtigung zur Benutzung der Staatseisenbahn ausgestellten Urkunden ebenso wenig wie die von den Bediensteten einer Privateisenbahn ausgestellten als öffentliche Urkunden betrachtet werden können (vergl. „Württembergisches Gerichtsblatt“, Band VIII S. 235 ff.), ist nicht stichhaltig. Man kann es unterlassen, den Betrieb der Staatseisenbahnen vom staatsrechtlichen Gesichtspunkte aus einer weiteren Erörterung zu unterziehen, denn für den Begriff einer von einer öffentlichen Behörde ausgestellten Urkunde als einer öffentlichen ist nicht die Beschaffenheit der beurkundeten Thatsache an sich, beziehungsweise die Natur des beurkundeten Rechtsverhältnisses, sondern lediglich der Umfang der Amtsbefugnisse des Ausstellers und die Form der Beurkundung entscheidend. Wenn, wie im vorliegenden Fall, die Urkunde von einer öffentlichen Behörde innerhalb ihrer amtlichen Befugnisse, sonach in Ausübung des derselben als einer öffentlichen Behörde eingeräumten Rechts, für die betreffende Thatsache beziehungsweise für das betreffende Rechtsverhältniss ein mit voller Beweiskraft ausgestattetes Beweismittel zu schaffen, ausgestellt worden, so sind die Merkmale einer öffentlichen Urkunde gegeben, und es kann dem Umstande, dass das durch die Urkunde beglaubigte Rechtsverhältniss an sich nach privatrechtlichen Normen zu beurtheilen ist, sowie, dass es unter

anderen Umständen den Gegenstand einer Privaturkunde hätte bilden können, eine Bedeutung nicht beigelegt werden. Dass etwa der Angeklagte sich hinsichtlich der tatsächlichen Erfordernisse einer öffentlichen Urkunde in einem Irrthum befunden habe, ist nicht festgestellt, ein solcher Irrthum ist von dem Angeklagten auch nicht behauptet worden.

Hierbei ist als selbstverständlich vorausgesetzt, dass von einer Urkunde als einer öffentlichen dann nicht die Rede sein könnte, wenn dieselbe von einer mit dem Betriebe eines fiskalischen Unternehmens beauftragten, aber nicht als „öffentliche Behörde“ angestellten Person oder zwar von einer mit dem Betriebe des Unternehmens betrauten öffentlichen Behörde, jedoch nicht innerhalb der Grenzen der Amtsbefugnisse derselben ausgestellt worden. Ein Fall dieser Art liegt nach den Feststellungen der Vorinstanz nicht vor.

Da auch nach anderer Richtung eine unrichtige Anwendung des Strafgesetzes nicht ersichtlich, so war die Revision der Staatsanwaltschaft als unbegründet zu verwerfen.

Strassenrecht.

Urtheil des Königlichen Oberverwaltungsgerichts (I. Senat) vom 14. März 1883 in Sachen des Königlichen Eisenbahnfiskus wider die Polizeiverwaltung und die Stadtgemeinde zu Liegnitz.

Inwieweit ist ein Eisenbahnunternehmer verpflichtet, eine von ihm aus Anlass des Bahnbau's an Stelle eines öffentlichen Weges angelegte Brücke zu unterhalten bezw. im Bedürfnisfalle zu verbreitern?

G r ü n d e

Beim Bau der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn im Jahre 1843 hat die denselben ausführende Gesellschaft das Katzbachbett am sog. Judenstege, einer beim ehemaligen Judenkirchhofe zu Liegnitz im Zuge eines öffentlichen Weges über die Katzbach führenden 5 Fuss breiten Holzbrücke durch Verlegung des rechtsseitigen Uferdammes verbreitert. Demnächst hat die Eisenbahngesellschaft im Jahre 1844 auch den Judensteg entsprechend verlängert, und seitdem den zu diesem Zwecke hergestellten neuen Brückentheil unterhalten, auch ihre Verpflichtung hierzu dem Domänen - Fiskus gegenüber, welcher als Gutsherrschaft der Feldmark Carthaus zur Unterhaltung der damals in diesem Landgemeindebezirke liegenden Brücke verpflichtet war, in einem Revers vom 31. August 1844 ausdrücklich anerkannt. Die Unterhaltungslast der alten Brücke hat die Stadt Liegnitz bei der Inkommunalisirung von Carthaus in ihren Bezirk im Jahre 1873 übernommen. Rechtsnachfolger der Eisenbahngesellschaft ist der Fiskus.

Neuerdings ist nach der Auffassung der Ortspolizeibehörde von Liegnitz das Bedürfniss nach einer Verbreiterung des Judensteges im öffentlichen Verkehrsinteresse hervorgetreten. Indem anscheinend nur vorläufig von der Anforderung der Umwandlung des Steges in eine Fahrbrücke abgesehen wurde, forderte die Ortspolizeiverwaltung in einer Verfügung vom 19. Februar 1881 das den Fiskus vertretende Eisenbahn-Betriebsamt zu Breslau auf, bei Vermeidung von Zwangsmaassregeln den vom Fiskus zu unterhaltenden Brückentheil von 5 auf 9 Fuss zu verbreitern. Eine gegen diese Verfügung erhobene Beschwerde wurde von dem Präsidenten der Königlichen Regierung zu Liegnitz durch einen Bescheid vom 31. Mai 1881 zurückgewiesen, und in diesem ausgeführt, dass zwar anscheinend die Unterhaltung des fraglichen Brückentheils der Eisenbahngesellschaft bei dessen Anlage von der Regierung nicht ausdrücklich auf Grund des § 14 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 auferlegt, dass aber ihre Verpflichtung hierzu gleichwohl auf diesem gesetzlichen Fundamente beruhe, und dass von ihm, dem Regierungspräsidenten, zur Bekräftigung dessen besonders Veranlassung genommen werde, diese Verpflichtung noch ausdrücklich auf Grund jenes Gesetzes auszusprechen. Auf weitere Beschwerde hob dagegen der Königliche Oberpräsident der Provinz Schlesien die ortspolizeiliche Verfügung vom 19. Februar 1881 durch Bescheid vom 11. August desselben Jahres auf, da aus der unter Berufung auf § 14 a. a. O. getroffenen Festsetzung des Regierungspräsidenten nichts weiter folge, als dass der Fiskus den Brückentheil in der Art zu unterhalten habe, wie er im Jahre 1844 nöthig befunden sei. Das darauf dem Magistrat und der Polizeiverwaltung zu Liegnitz beim Regierungspräsidenten gestellte Verlangen, anderweit über die Pflicht zur Unterhaltung und Verbreiterung der Brücke Entscheidung zu treffen, wurde durch Verfügung vom 24. Dezember 1881 abgelehnt, da abgesehen davon, dass in dieser Beziehung kein konkreter Antrag vorliege, die landespolizeiliche Anordnung auch in dem Bedürfnisse, wie dies zur Zeit der Einrichtung der Anlage bestand, ihre Begrenzung finde.“ —

Nummehr hat die Ortspolizeiverwaltung zu Liegnitz der Stadtgemeinde daselbst durch Verfügung vom 4. Februar 1882 jene Verbreiterung des Steges aufgegeben, und, nach rechtzeitig erhobenem Einspruch, den Fiskus durch Beschluss vom 5. April 1882 für schuldig erklärt, die Verbreiterung des von der Eisenbahngesellschaft hergestellten Brückentheils an Stelle der Stadtgemeinde auszuführen. Gegen diesen Beschluss ist der Fiskus im gegenwärtigen Streitverfahren mit dem Antrage klagbar geworden, denselben aufzuheben, und der Stadtgemeinde Liegnitz die geforderte Verbreiterung des Steges aufzugeben. Dem Antrage der Beklagten entsprechend hat das Königliche Bezirksverwaltungsgericht zu Liegnitz am 10. Juli 1882 auf Abweisung

der Klage erkannt und diese Entscheidung im Wesentlichen auf den § 14 a. a. O. und die Ausführung gestützt, dass sich der Inhalt der dem Kläger zur Last fallenden, auf öffentlichem Rechte beruhenden Unterhaltungslast nach den für die Unterhaltung öffentlicher Wege überhaupt bestehenden Rechtsgrundsätzen bestimme, und nach diesen die Verpflichtung in sich schliesse, den Steg dem jeweilig hervortretenden öffentlichen Bedürfnisse entsprechend herzustellen.

Gegen diese Entscheidung hat der Kläger rechtzeitig die Berufung eingelegt. Zunächst wird wiederholt ausgeführt, dass die Sache durch die Entscheidung des Königlichen Oberpräsidenten der Provinz Schlesien vom 11. August 1881 erledigt sei, und aus dem Verfahren gemäss § 30 des Zuständigkeitsgesetzes nicht in das durch die Novelle zur Kreisordnung vom 19. März 1881 vorgeschriebene habe übergeleitet werden dürfen.

In der Sache selbst entspringe die klägerische Verpflichtung nicht aus § 14 des Eisenbahngesetzes, sondern aus dem Revers vom 31. August 1844, einem privatrechtlichen Titel. Dass die Regierung sich dessen bewusst gewesen sei, dass der Domänenfiskus öffentlich rechtlich verpflichtet bleibe, die Brücke in ihrer ganzen Länge zu unterhalten, erhalte aus einem Schreiben derselben vom 3. Juni 1844. — Die privatrechtliche Uebernahme der Unterhaltungspflicht sei nun aber in dem Umfange erfolgt, wie ihn der § 14 Abs. 1 des Gesetzes vom 3. November 1838 erfordere. Dieser Paragraph verpflichte zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen nur in dem Umfange, wie sie die Regierung für nöthig befände. Was die Regierung 1844 für nöthig befunden habe, sei nicht ausdrücklich gesagt. Bei der landespolizeilichen Abnahme sei aber die damalige Breite der Brücke von 5 Fuss nicht bemängelt. Wenn es nun zu jener Zeit die Regierung versäumt hätte, die Breite auf 5 Fuss ausdrücklich festzustellen, wie sie es nach § 14 a. a. O. hätte thun sollen, so könne dieses Versehen nicht die Folge haben, dass nunmehr die Unterhaltungspflicht unbegrenzt ausgedehnt würde. Immer könnte nach § 14 a. a. O. ein Mehreres nicht verlangt und ausgesprochen werden, als dass der Steg unterhalten werde nach Maassgabe des 1844 vorhandenen Bedürfnisses.

Endlich sei § 14 hier überhaupt nicht anwendbar, da, wie in einem Reichsgerichtserkenntniss vom 11. Februar 1882 ausgeführt werde, derselbe nur auf Neuanlagen sich beziehe, hier aber es sich um die Veränderung einer bestehenden gehandelt habe.

Die Polizeiverwaltung und der Magistrat zu Liegnitz haben die klägerischen Rechtsausführungen bestritten und die Verpflichtung des Klägers gleichfalls aus dem mehrgedachten Reichsgerichtserkenntniss deduzirt.

Im Termin zur mündlichen Verhandlung der Sache ist endlich noch klägerischerseits in Abrede gestellt worden, dass das öffentliche Verkehrs-

interesse die Verbreiterung des Steges erheische, da sich auf demselben selbst Karrenfahrer ausweichen könnten.

Es war, wie geschehen, zu erkennen.

Anlangend zunächst das Verfahren, so mag bemerkt werden, dass dem Vorderrichter nur beigespflichtet werden kann, wenn derselbe die Klage gegen den den Kläger belastenden Beschluss der beklagten Polizeibehörde für zulässig erachtet und den Kläger nicht auf den Weg des Einspruchs gegen den Beschluss verwiesen hat, obwohl die ursprüngliche, durch den Beschluss abgeänderte polizeiliche Verfügung nicht an den Kläger ergangen war. Die bezüglichlichen Verfahrens-Vorschriften des Art. IV. § 2 der Novelle zur Kreisordnung vom 19. März 1881 sind auch von dem unterzeichneten Gerichtshofe in früheren analogen Fällen in gleicher Weise ausgelegt und gehandhabt worden.

In der Sache selbst erscheint zunächst die Annahme des Klägers, dass die Verfügung des Königlichen Oberpräsidenten der Provinz Schlesien vom 11. August 1881 den Einwand der *res judicata* begründe, offenbar unzutreffend. Dies allerdings nicht um deswillen, weil es sich um eine Anordnung der Wegpolizei handelt, auf welche die §§. 30 ff. des Zuständigkeitsgesetzes nicht Anwendung gelitten hätten. Diese Annahme des ersten Richters ist irrig, da hier die Anordnung der Polizeibehörde eines Stadtkreises in Frage stand. (Endurtheil des Oberverwaltungsgerichtes vom 13. November 1878, Entscheidungen Band IV, Seite 257.)* Durchgreifend ist dagegen die Erwägung, dass durch den Bescheid des Königlichen Oberpräsidenten vom 11. August 1881, gegen welchen übrigens der Ortspolizeibehörde keineswegs etwa die Klage im Streitverfahren zustand (Entscheidungen Band III., Seite 345), lediglich die Verfügung der Ortspolizeibehörde vom 19. Februar 1881 an die klagende Behörde aufgehoben und so für die Polizeibehörde die Nothwendigkeit geschaffen war, in einem neuen Verfahren die Herstellung der Brücke anderweit zu verfolgen. — Dieses neue Verfahren konnte, da es erst nach dem 1. April 1881 begann, sich auch nur nach der mit diesem Termin in Kraft getretenen Novelle zur Kreisordnung vom 19. März 1881 regeln, und indem danach die Polizeibehörde der Stadtgemeinde den Brückenbau aufgab, diese sodann aber Einspruch erhob, hatte erstere über diesen Einspruch Beschluss zu fassen. Bei dem letzteren konnte sie jedoch schon allein um deshalb nicht an die Gründe des Oberpräsidialbescheides vom 11. August 1881 gebunden sein, weil dieser gar nicht gegen die Stadtgemeinde ergangen war, deren Einspruch, der Gegenstand des späteren Beschlusses, nicht aber auch Gegenstand jenes Bescheides war.

*) Vgl. Archiv 1879, S. 127.

Der Anspruch, dass der Eisenbahnfiskus die Brücke verbreiterte, ist von den Beklagten auf mehrere von einander unabhängige Fundamente gestützt worden.

Von diesen ist zunächst dasjenige hinfällig, nach welchem der Eisenbahnfiskus als Adjazent der Unterhaltungspflichtige sein soll. Die Berufung hierfür auf den § 6 des schlesischen Wegereglements vom 11. Januar 1767 trifft nicht zu, weil diese Gesetzesvorschrift lediglich von Landstrassen handelt, nicht von Fusswegen und Fusssteigen, ausserdem auch offenbar die Verhältnisse der Landgemeinden und Gutsbezirke zum Gegenstande hat, während der § 19 desselben Reglements die Verbindlichkeiten der Städte behandelt.

Ebenso unzulässig ist es, auf den § 7 daselbst dafür Bezug zu nehmen, dass der von der ehemaligen Direktion der früheren Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft dem Domänenfiskus unter dem 31. August 1844 ausgestellte Revers einen vertragsmässigen öffentlich rechtlichen Titel gegen den Rechtsnachfolger der Gesellschaft begründe. — Mag die Domänen-Abtheilung der Königlichen Regierung zu Liegnitz bei den mit jener Direktion im Jahre 1844 gepflogenen Verhandlungen ausser finanziellen auch polizeiliche Interessen verfolgt haben oder nicht, unter allen Umständen ist das über die Unterhaltungspflicht von der Eisenbahndirektion abgegebene Anerkenntniss ein ausschliesslich das privatrechtliche Rechtsverhältniss zwischen Fiskus und Eisenbahngesellschaft betreffender Rechtsakt, welcher hier nach der ausdrücklichen Vorschrift des § 2 Art. IV. jenes Gesetzes vom 19. März 1881 nicht in Betracht kommen darf.

Der erste Richter leitet die Verpflichtung des Fiskus zur Verbreiterung der im Zuge eines öffentlichen Fusssteiges liegenden Brücke aus § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 her. — Dies ist rechtsirrhümlich. — Der § 14 a. a. O. verpflichtet die Eisenbahngesellschaften, ausser der Geldentschädigung für enteignete Grundstücke, alle Anlagen einzurichten und zu unterhalten, welche die Regierung an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- und Vorfluth-Anlagen etc. nöthig findet, „damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden.“

Nach diesem klaren Wortlaut handelt das Gesetz lediglich von solchen Anlagen, welche die Regierung nöthig findet, so dass also jedenfalls ein landespolizeilicher Akt, durch welchen die Verlängerung der Brücke angeordnet worden, nachgewiesen sein müsste, um dem ortspolizeilichen Vorgehen eine öffentlich rechtliche Grundlage zu geben. Sodann betrifft das Gesetz aber nur Anlagen, welche nöthig sind, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grund-

stücke gesichert sind, und es ist ein — allerdings viel verbreiteter und lange herrschend gewesener — Irrthum, dass das Gesetz hierüber hinaus auch auf Anlagen im öffentlichen Interesse Anwendung leide. Dem steht nicht nur der Wortlaut, sondern auch die Entstehungsgeschichte des Gesetzes entgegen, welche an der Hand der Materialien in der diesseitigen Entscheidung vom 18. November 1882 (abgedruckt im „Archiv für Eisenbahnwesen“, Jahrgang 1883, Seite 171 ff.) dargelegt ist. Nach dieser war der jetzige § 14 ursprünglich in einer Fassung vorgesehen, welche die Gesellschaft nur zur Herstellung derjenigen Anlagen an Wegen etc. verpflichten sollte, die nach der Anordnung der Regierung nöthig seien, damit die Grundbesitzer „bei der Benutzung des ihnen verbleibenden Theiles ihrer Grundstücke vor Gefahren und Nachtheilen gesichert“ würden, und erst bei der Schlussberathung des Gesetzes im Staatsrathe erhielt der § 14 seinen jetzigen Inhalt aus der Erwägung, dass die Vorlage „zu beschränkt sei, indem die Ausführung jener Anlagen auch im Interesse solcher anliegenden Grundbesitzer erforderlich sein könne, welche von ihren Grundstücken zum Behuf der Bahn nichts abgetreten hätten.“ Die hierüber hinaus im öffentlichen Interesse erforderlichen Anlagen, welche sich dadurch als nöthig herausstellen, dass durch den Bahnbau bestehende öffentliche Einrichtungen, wie namentlich Wege, berührt werden, sollen den Gesellschaften, worüber die Motive des Gesetzes gleichfalls keinen Zweifel lassen, in Handhabung des § 4 des Eisenbahngesetzes auf-erlegt werden.

Ob eine Ortspolizeibehörde, wenn gleichwohl dem die Herstellung einer Eisenbahn Unternehmenden unter ausdrücklicher Bezugnahme auf § 14 a. a. O. die Aenderung eines öffentlichen Weges landespolizeilich aufgegeben wäre, wegen Unterhaltung desselben an den Unternehmer sich zu halten hätte, muss hier dahingestellt bleiben. Denn keinesfalls kann die Ortspolizeibehörde die Auflage der Landespolizeibehörde ausdehnen, und jener Ausspruch des Königlichen Regierungs-Präsidenten in der Verfügung vom 31. Mai 1881, nach welchem dem Kläger die Unterhaltung des streitigen Brückentheiles obliegen soll, ist zwar nicht in dem Bescheide des Königlichen Oberpräsidenten vom 11. August 1881 aufgehoben, derselbe soll sich jedoch, wie auch die spätere Verfügung vom 24. Dezember 1881 unmissverständlich ergibt, auf die Brücke in ihrer ursprünglichen Konstruktion beschränken, kann also nicht dem die Verbreiterung betreffenden ortspolizeilichen Beschlusse zur Grundlage dienen.

Wenn hiernach aber auch jene Vorgänge aus dem Jahre 1881 für die hier zu treffende Entscheidung überall bedeutungslos sind, so folgt aus dieser Sachlage doch noch nicht, dass dem Klageantrage zu entsprechen wäre, vielmehr ist die Streitsache nach den folgenden gleichfalls bereits

in dem oben angeführten Endurtheil vom 18. November 1882 dargelegten Gesichtspunkten zu instruiren.

Um den Eisenbahnbau zu ermöglichen, muss nothwendig im weiten Umfange in den Bestand polizeilicher, dem öffentlichen Interesse dienender Anstalten, vor Allem in den der öffentlichen Wege, eingegriffen werden. Dazu ist die polizeiliche Genehmigung erforderlich; diejenige Instanz, welcher die Obhut über die verschiedenen Einrichtungen für den öffentlichen Verkehr zusteht, hat über den Ausgleich der bei den verschiedenen Verkehrsanstalten konkurrirenden Interessen zu befinden. — Demgemäss sollte nach § 14 des Eisenbahngesetzes (der später durch § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 geregelte Rechtszustand kommt hier nicht in Betracht) auch festgestellt werden, welche Veränderungen die Gesellschaft zum Zweck und aus Anlass des Bahnbaues an öffentlichen Wegen vornehmen darf und auszuführen hat. Es geschieht dies durch die Feststellung der Bauprojekte von Seiten des Ministers (jetzt des der öffentlichen Arbeiten), es kann aber auch später geschehen, so namentlich bei Gelegenheit der landespolizeilichen Prüfung und Abnahme des Baues durch die Landespolizeibehörde als Organ des Ministers, der jederzeit zum Zweck der schliesslichen Entscheidung angerufen werden kann. — Es bedarf dabei auch nicht nothwendig ausdrücklicher polizeilicher Anordnung. Es genügt, wenn nur erkennbar ist, dass der von der Gesellschaft für nöthig erachtete Eingriff in den Bestand der öffentlichen Wege für polizeilich zulässig erachtet worden ist, so dass also der durch die Gesellschaft geschaffene Zustand polizeilich geschützt wird, die Gesellschaft nicht genöthigt werden soll, die von ihr veränderte Sachlage im öffentlichen Interesse wiederherzustellen. Bei diesen landespolizeilichen Anordnungen und Genehmigungen wird regelmässig nichts ausdrücklich, wie es jetzt nach § 14 des Enteignungsgesetzes zu geschehen hat, über die Pflicht zur Unterhaltung der veränderten oder neu angelegten öffentlichen Wege etc. bestimmt. — Daraus folgt jedoch nicht, dass die landespolizeiliche bzw. ministerielle Anordnung oder Gutheissung solcher Wegeänderungen für die Frage der Unterhaltung bedeutungslos sei, dass nach wie vor die Polizeibehörde lediglich den nach örtlichem öffentlichen Recht im Allgemeinen Wegebaupflichtigen zur Unterhaltung der ohne sein Zuthun veränderten Anlage anhalten und demselben überlassen solle, wie er etwa zum Ersatz seines Schadens gelangen möge. Es ist nicht anzunehmen, dass die Landespolizeibehörde, indem sie einer Eisenbahngesellschaft die Aenderung öffentlicher Wege gestattet und den im Interesse des Bahnbetriebes geschaffenen Zustand polizeilich schützt, damit den Wegebaupflichtigen in eine ungünstigere Lage versetzen wolle, als jeden Privateigenthümer, gegen welchen das Recht zur Zwangsenteignung angewandt wird. Danach kann

beim Mangel einer besonderen Regelung der Unterhaltungslast durch die polizeiliche Anordnung oder nachträgliche Genehmigung der Aenderung eines öffentlichen Weges als Inhalt und Ausfluss dieser öffentlich rechtlichen polizeilichen Akte zwar nicht dies angesehen werden, dass die Eisenbahngesellschaft die Unterhaltung ohne Rücksicht auf das sich aus der Herstellung der Anlage zwischen ihr und dem ordentlichen Wegebaupflichtigen nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen ergebende Rechtsverhältniss und im Widerspruch mit demselben unter allen Umständen allein übernehmen solle, wohl aber dies, dass nach dem Willen der Landespolizeibehörde die Unterhaltung der Anlage insoweit durch die Gesellschaft erfolgen solle, als erforderlich ist, um bezüglich des veränderten Verkehrsmittels eine Kränkung des Rechts des ordentlichen Wegebaupflichtigen durch Vermehrung seiner Baulast auszuschliessen. Lediglich in diesem Sinne kann die landespolizeiliche Genehmigung oder Anordnung, falls nicht etwas Anderes, wie bei jenen Aussprüchen des königlichen Regierungspräsidenten, erhellt, verstanden werden, und nur so ist sie weiterhin von der Ortspolizeibehörde zu handhaben und nöthigenfalls zu exquiriren. Nun fehlt aber ein rechtlicher Anhalt für die Verpflichtung der Eisenbahngesellschaft, bei der Aenderung und Verlegung bestehender öffentlicher Wege durch die alleinige Unterhaltung des Neuhergestellten den Wegebaupflichtigen zu entbürden. Ihre Verpflichtung geht nur so weit, als die zum Ersatz geschaffene Neuanlage die Unterhaltungslast vermehrt.

In der Anwendung dieser Grundsätze auf den vorliegenden Fall kommt es darauf an, festzustellen, ob die Verbreiterung des Bettes der Katzbach und in Verbindung damit der Verlängerung des Judensteges als eines öffentlichen Verkehrsmittels landespolizeilich genehmigt ist, sei es durch die ministerielle Festsetzung der Baupläne oder später, namentlich bei der landespolizeilichen Abnahme und Prüfung des Eisenbahnbaues dadurch, dass dabei die neue Anlage zur Kenntniss der Landespolizeibehörde gebracht und dieselbe nicht reprobirt worden ist. Hierüber werden jene Baupläne, sowie die Akten der Königlichen Regierung zu Liegnitz eventuell eine amtliche Auskunft des zuständigen Königlichen Ministeriums Auskunft geben. Im Falle der Bejahung jener Voraussetzung kann der Eisenbahnfiskus gegen die erhobene Forderung nicht geltend machen, dass es sich hier nicht um die Unterhaltung des Steges in seiner ursprünglichen Breite, sondern um die Verbreiterung desselben handle, und zwar auf Grund eines später hervorgetretenen Bedürfnisses.

Ob dieser Einwand nicht von Bedeutung sein möchte, wenn es sich um eine Anlage gemäss § 14 des Eisenbahngesetzes handelte, also um eine solche, welche das Bedürfniss bestimmter adjazirender Grundstücke nach Maassgabe ihres ursprünglichen Zustandes, nicht aus Anlass späterer Ver-

änderungen (Absatz 2 des § 14), betreffen müsste, um den Eisenbahnfiskus für verpflichtet zu erklären, steht dahin.

Kommt aber der § 14, wie gezeigt, hier nicht zur Anwendung, so kann die Unterhaltungspflicht auch nur nach dem Charakter des Objekts, das unterhalten werden soll, beurtheilt werden. — In dieser Hinsicht ist entscheidend, dass es sich um eine Fussgängerbrücke handelt, deren Unterhaltung als einer öffentlichen sich nach dem jeweiligen Bedürfniss regelt. Sie muss daher auch diesem Bedürfniss entsprechend von dem Unterhaltungspflichtigen verbreitert werden, womit allerdings noch keineswegs ausgesprochen ist, dass die Eisenbahnbehörde polizeilich auch angehalten werden könnte, die Fussgängerbrücke durch ein anderes zweckdienendes und so von derselben verschiedenes Verkehrsmittel wie durch eine Fahrbrücke zu ersetzen, welche bei der landespolizeilichen Genehmigung der Wegeänderung nicht in Frage stand. — Die Verpflichtung des Eisenbahnfiskus reicht aber nicht weiter, als eine Erschwerung der Wegebaukosten des ordentlichen Wegebauverpflichteten bezüglich des hier in Rede stehenden Kommunikationsmittels auszuschliessen. Der fragliche Brückentheil ist, soweit ersichtlich, an die Stelle eines Fusssteiges getreten; war dieser Weg so breit, dass er auch dem jetzigen Verkehrsbedürfniss ohne Verbreiterung entsprechen würde, falls er noch bestände, so liegt die Verbindlichkeit der Herstellung des Brückentheils allein dem Eisenbahnfiskus ob, anderenfalls nur, wenn und soweit die Kosten der Brückenverbreiterung diejenigen übersteigen, welche aufzuwenden sein würden, um den Fusssteig entsprechend zu verbreitern.

Endlich ist neuerdings vom Kläger auch noch bestritten worden, dass das öffentliche Interesse die polizeilich geforderte Maassnahme erheische. — Sollte dieser Einwand noch näher begründet werden, so würde eine Prüfung desselben gleichfalls nicht umgangen werden können.

Da es sich nach allem um eine anderweitige Instruktion der Sache nach neuen Gesichtspunkten handelt, so erschien es um so mehr angezeigt, die Sache zur anderweitigen Entscheidung in die erste Instanz zurückzuweisen, als dabei die Prüfung lokaler, dem ersten Richter naheliegender Verhältnisse in Frage kommen kann.

Sollte die Aenderung des öffentlichen Steges aus Anlass des Eisenbahnbaues vorgenommen sein, ohne dass — was allerdings nicht wahrscheinlich — dieselbe zur Kenntniss und Gutheissung der Landespolizeibehörde gebracht wäre, so mögen aus dem Eingriff des Eisenbahnbauunternehmers in den Bestand der Verkehrsanstalt der mitbeklagten Stadtgemeinde privatrechtliche Entschädigungsansprüche gegen den Kläger erwachsen sein, der Ortspolizeibehörde würde aber die Befugnis mangeln, die Unterhaltung des Bauwerkes vom Kläger zu fordern, vielmehr würde

dieselbe mit ihrem Anspruch sich nur an diejenigen halten können, welcher die öffentlichen Wege in ihrem Polizeibezirke nach gemeinem Recht zu unterhalten hat, hier also an die Stadtgemeinde.

Enteignungsrecht.

Urtheil des Reichsgerichts (Hülfs-Senat) vom 10. April 1883 in Sachen des Zimmermeisters Ch. H. zu Pr. wider den Königlichen Eisenbahnfiskus.

Auslegung des § 9 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874.

Aus den Gründen.

Nach § 9 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 kann, falls nur ein Theil von einem Grundstücke behufs Enteignung in Anspruch genommen wird, der Eigenthümer verlangen, dass der Unternehmer das Ganze gegen Entschädigung übernimmt, wenn das Grundstück durch die Abtretung so zerstückelt werden würde, dass das Restgrundstück nach seiner, d. h. des Restgrundstückes, bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmässig benutzt werden kann. Dass dies die richtige Auslegung der Vorschrift ist, lassen die Materialien des Gesetzes nicht zweifelhaft, wonach der § 9 im Entwurfe vom Jahre 1871, wie im Entwurfe vom Jahre 1869 dahin lautete:

Werden nur Theile eines Grundstückes in Anspruch genommen, so kann der Eigenthümer verlangen, dass der Unternehmer das Ganze, beziehungsweise weitere Theile des Ganzen gegen Entschädigung übernimmt:

1. wenn Theile eines Gebäudes zur Abtretung bestimmt sind,
2. wenn ein anderes Grundstück durch die Abtretung einzelner Theile so zerstückelt werden würde, dass das Restgrundstück beziehungsweise Theile desselben nach ihrer bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmässig benutzt werden können,

und seine jetzige Fassung, abgesehen von dem, die Bedeutung der Bezeichnung „Grundstück“ betreffenden Schlusssätze, lediglich auf Grund einer unter ausdrücklicher Akzeptirung des im Entwurfe ausgesprochenen Gedankens von der Kommission des Abgeordnetenhauses Inhalts ihres Berichtes vom 4. März 1872 vorgenommenen, auch in den späteren Entwürfen beibehaltenen redaktionellen Aenderung erhielt.

Vgl. Anlagen zu den Verhandlungen des Herrenhauses, Sitzungsperiode von 1869 bis 1870, No. 11 S. 19 und des Abgeordnetenhauses, Sitzungsperiode von 1871 bis 1872, No. 6 S. 37, No. 223 S. 1209 und 1225, Sitzungsperiode von 1872 bis 1873, No. 80 S. 405 und Sitzungsperiode von 1873 bis 1874, No. 18 S. 190.

Die Vorschrift entspricht dem auch im § 139 des preussischen allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 und in fast allen anderen

Gesetzgebungen anerkannten Grundsätze, dass dem Eigenthümer bei partieller Enteignung seines Grund und Bodens das Recht zur Ausdehnung der Enteignung zugestanden werden muss, wenn der dem Restgrundstücke durch die Zerstückelung verursachte Schaden so gross ist, dass bloss die Entschädigung für die Werthverminderung, zur Deckung des Schadens nicht ausreicht, sei es, weil dasselbe in der bisherigen Weise gar nicht mehr, oder nur noch in einem sehr geringen Grade benutzt werden kann, so dass es für den Eigenthümer keinen erheblichen Werth mehr behält.

Vgl. Grünhut, das Enteignungsrecht S. 149 ff., Meyer, das Recht der Expropriation S. 282 ff., Haeblerlin, die Lehre von der Zwangsenteignung im Archiv für die zivilistische Praxis Bd. 39 S. 177 ff., auch die Motive zu den Entwürfen von 1869 und 1871, Anlagen zu den Verhandlungen des Herrenhauses, Sitzungsperiode von 1869 bis 1870 No. 11 S. 40, und des Abgeordnetenhauses Sitzungsperiode von 1871 bis 1872 No. 6 S. 61, sowie den vorallegirten Bericht vom 4. März 1872 No. 223 S. 1209 a. a. O.

Nicht sowohl die Bestimmung des ganzen — unzerstückelten — Grundstücks, welche nicht nothwendig stets eine einheitliche sein muss, als vielmehr die Bestimmung des Restgrundstücks ist nach § 9 etc. mithin entscheidend; auch ist nach weiterer Vorschrift desselben, wenn die geminderte Benutzbarkeit nur bestimmte Theile des Restgrundstücks betrifft, die Pflicht des Unternehmers zur Mitübernahme auf diese Theile beschränkt.

Die Ausführung des Appellationsrichters, es komme bei der Vorschrift des § 9 etc. darauf an, ob das Restgrundstück für sich allein nach der bisherigen Bestimmung des ganzen Grundstücks noch zweckmässig benutzt werden könne oder nicht, würde daher nur dann als richtig anzuerkennen sein, wenn feststände, dass — wie allerdings meist der Fall sein wird — das gesammte Grundstück einschliesslich des Restgrundstücks, mit allen seinen Theilen bis zur Enteignung ausnahmslos ein und eben derselben Bestimmung diene.

Dies ist jedoch hinsichtlich des klägerischen Grundstücks nicht anzunehmen.

Zwar hat Kläger geltend gemacht, das ganze Grundstück und mit demselben auch das Restgrundstück sei dazu bestimmt gewesen, um auf demselben das Zimmergewerbe und den Holzhandel zu betreiben, und es könne in Folge der Enteignung das Restgrundstück nach seiner bisherigen Bestimmung zum Gewerbebetrieb in Verbindung mit dem nebenan belegenen Zimmer- und Holzplatze nicht mehr zweckmässig benutzt werden.

Allein dem steht die vom Kläger selbst gegebene Beschreibung des Grundstücks entgegen, nach welcher dasselbe vor der Enteignung bestand:

aus der Baustelle, auf der sich noch jetzt zwei Wohngebäude, zwei Stallgebäude, zwei Appartementsgebäude, drei Vorscheuer an verschiedenen Gebäudeausgängen, ein Brunnen mit Pumpe, ein Hof und Gartenzaun befinden, und

aus der enteigneten Fläche, dem gesammten Holz- und Zimmerplatze, auf dem sich die nunmehr abgebrochenen Baulichkeiten, nämlich: ein Arbeitsschuppen und ein Abtrittsgebäude und ein Zaun befanden.

Danach war, wonicht das ganze Restgrundstück, so doch jedenfalls der Theil desselben, auf welchem sich die beiden Wohngebäude und die zu diesen etwa gehörigen Baulichkeiten befinden, nicht zum Gewerbebetriebe des Klägers, sondern zum Wohnen, und überdies, wie die Mehrzahl der Wohngebäude ergibt, nicht für den Kläger allein bestimmt. Dass aber entsprechend dieser Bestimmung das Restgrundstück, beziehungsweise der vorerwähnte Theil desselben nicht mehr zweckmässig benutzt werden könne, ist vom Kläger selbst nicht behauptet, und ergeben auch die Gutachten des Maurermeisters Gleimann und Zimmermeisters Rednarczik nicht, welche ohnehin das zweite auf dem Restgrundstück befindliche Wohngebäude nebst dessen etwaigem Zubehör gänzlich ausser Acht lassen. Vielmehr nur deshalb beansprucht Kläger die Mitübernahme des Restgrundstücks, weil solches mit Gebäuden besetzt und für den gewerblichen Zweck des Klägers unzureichend sei, namentlich nicht ausreiche, um darauf einen Holz- oder Zimmerplatz zu haben, und weil ferner es ein anderes sei, bei der Wohnung, Stallung und Schuppen einen trefflich gelegenen Holz- und Zimmerplatz nebenan sofort erreichbar und beständig unter Augen zu haben, als einen solchen Platz entfernt von Wohnung, Stallung und Schuppen zu suchen.

Dies genügt indess zur Begründung der in Anspruch genommenen Berechtigung nach dem Voraufgeführten nicht, selbst wenn anzunehmen wäre, dass aus dem vom Kläger geltend gemachten letzterwähnten Grunde die dem Gewerbetreibenden gebotene Möglichkeit, in unmittelbarer Nähe des Holz- und Zimmerplatzes auf dem Restgrundstücke seine Wohnung zu nehmen nicht ohne Einfluss auf den Werth des letzteren gewesen sei, und dieser daher in Folge der Zerstückelung eine Verminderung erfahren habe, dem Kläger würde deswegen immerhin nur ein Entschädigungsanspruch zustehen.

Der Prinzipalantrag des Klägers auf Verurtheilung des Verklagten zur Uebernahme des ganzen Grundstücks ist sonach nicht begründet.

Gesetzgebung.

Oesterreich-Ungarn. Gesetz vom 1. Juni 1883, betreffend die Herstellung einer Abzweigung der Istrianer Staatsbahn von Herpelje nach Triest.

Veröffentlicht in Nr. 33 des österreichischen Reichs-Gesetzblattes unter Nr. 103.

Vgl. Archiv 1882 S. 352. Der Gesetzentwurf hat die Zustimmung beider Häuser des Reichsraths erhalten.

Gesetz vom 4. Juni 1883, betreffend die Errichtung einer Trajektanstalt in Bregenz.

Veröffentlicht in Nr. 33 des österreichischen Reichs-Gesetzblattes.

Vgl. Archiv S. 302. Der Gesetzentwurf hat die Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes erhalten.

Gesetz vom 5. Juni 1883, betreffend den Ausbau der Dalmatiner Staatsbahn von Siverić bis Knin.

Veröffentlicht in Nr. 33 des österreichischen Reichs-Gesetzblattes unter Nr. 105.

Die Regierung wird ermächtigt, eine normalspurige Sekundärbahn von Siverić nach Knin auf Staatskosten herzustellen, welche demnächst vom Staat betrieben werden soll. Zur Vervollständigung der Vorarbeiten wird der Regierung ein Kredit von 20 000 fl. bewilligt.

Gesetz vom 7. Juni 1883, betreffend die Zugeständnisse und Bedingungen für die Lokalbahn von Hannsdorf an der Reichsgrenze gegen Ziegenhals.

Veröffentlicht in Nr. 33 des österreichischen Reichs-Gesetzblattes unter Nr. 106.

Die Regierung wird ermächtigt, sich an der Kapitalbeschaffung zum Zwecke des Baues der projektirten Lokalbahn von der Station Hannsdorf der Mährischen Grenzbahn über Freiwaldau an die österreichisch-preussische Grenze zum Anschluss an das preussische Eisenbahnnetz in der Richtung gegen Ziegenhals durch Gewährung eines Hypothekendarlehens von 600 000 fl. österr. Währ. zu betheiligen. Die Bahn soll innerhalb 2¹/₂ Jahren, vom Zeitpunkte der Konzessionsertheilung ab gerechnet, vollendet werden.

Gesetz vom 7. Juni 1883, betreffend den Ausbau der Eisenbahn⁶ Stry-Beskid.

Veröffentlicht in Nr. 33 des österreichischen Reichs-Gesetzblattes unter Nr. 107 S. 373, 374.

Die Regierung wird ermächtigt, eine Lokomotiv-Eisenbahn von Stry über Skole an die galizisch-ungarische Grenze am Beskid auf Staatskosten herzustellen, welche demnächst vom Staate betrieben werden soll. Zur Vervollständigung der Vorarbeiten wird der Regierung ein Kredit von 100 000 fl. bewilligt.

Frankreich. Gesetz vom 4. August 1883, betreffend die Ermächtigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zum einstweiligen Betriebe verschiedener vom Staate gebauter und nicht an Gesellschaften konzessionirter Eisenbahnen.

Veröffentlicht im Journal officiel vom 5. August 1883, S. 4055.

Von den vom Staate gebauten Eisenbahnen werden im Laufe des Jahres 1883 wiederum 717 km fertig gestellt sein, über deren Konzessionierung eine Verständigung noch nicht herbeigeführt ist. Wie in früheren ähnlichen Fällen (vgl. zuletzt Archiv 1883 S. 195 und die dortigen Allegate und S. 303) wird der Minister der öffentlichen Arbeiten ermächtigt, das Erforderliche zur Inbetriebnahme der Strecken zu veranlassen. Die dieserhalb abzuschliessenden provisorischen Verträge treten jedenfalls am 31. Dezember d. J. ausser Kraft.

Italien. Königliches Dekret vom 29. April 1883, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Arezzo nach Stia.

Veröffentlicht in der „Gazz. Uff.“ vom 4. Juni 1883.

Die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Arezzo nach Stia (44 km) wird einem Konsortium übertragen. Zu den auf 3 574 960 Lire veranschlagten Anlagekosten leistet der Staat in Gemässheit des Gesetzes vom 29. Juli 1879 einen in den Jahren 1892 bis 1898 zahlbaren Zuschuss von 2 144 976 Lire. Die Bahn soll binnen 6 Jahren fertiggestellt sein.

Königliches Dekret vom 10. Mai 1883, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Udine über Palmanova nach Portogruaro.

Veröffentlicht in der „Gazz. Uff.“ vom 4. Juli 1883.

Die Konzession zum Bau und Betrieb der ungefähr 60 km langen Eisenbahn Udine-Palmanova-Portogruaro wird der Provinz Udine übertragen. Zu den auf 8 063 901 Lire veranschlagten Anlagekosten leistet der Staat entsprechend den Bestimmungen des Gesetzes vom 29. Juli 1879 einen in den Jahren 1892 bis 1896 zahlbaren Zuschuss von 5 064 555 Lire. Die Bahn soll in 5 Jahren fertiggestellt sein.

Königliches Dekret vom 17. Mai 1883, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Suzzara nach Ferrara.

Veröffentlicht in der „Gazz. Uff.“ vom 7. Juli 1883.

Die Konzession für den Bau und Betrieb der ungefähr 77 km langen Eisenbahn von Suzzara nach Ferrara wird der Provinz Mantua übertragen. Zu den auf 8 198 661 Lire veranschlagten Anlagekosten leistet der Staat in Gemässheit des Gesetzes vom 29. Juli 1879 einen in den Jahren 1892 bis 1898 zahlbaren Zuschuss von 5 025 655 Lire ($\frac{6}{10}$ des Anlagekapitals). Die Fertigstellung der Bahn soll binnen 7 Jahren erfolgen.

Königliches Dekret vom 24. Mai 1883, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Dogliani nach Monchiero.

Veröffentlicht in der „Gazz. Uff.“ vom 13. Juli 1883.

Die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Dogliani nach Monchiero wird der Gemeinde Dogliani übertragen. Die binnen 2 Jahren zu bewirkende Ausführung erfolgt vollständig auf Kosten der Gemeinde Dogliani, der Staat leistet von der Betriebsöffnung ab einen Zuschuss von 1 000 Lire für das Jahr und Kilometer auf die Dauer von 35 Jahren.

Bücherschau.

Besprechungen.

E. Winkler, Transport-Ober-Inspektor der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen. Eisenbahn-Routen-Karte von Mittel-Europa. Ausgabe 1883. Preis 2 Mark 50 Pf.

Diese seit einer Reihe von Jahren erscheinende Karte ist nicht für Jedermann, sondern in erster Reihe nur für den eisenbahnamtlichen und kaufmännischen Geschäftsverkehr bestimmt. Sie unterscheidet sich von anderen Eisenbahnkarten dadurch, dass sie mit Fortlassung aller Flüsse, Gebirge und sonstiger nur in allgemein-geographischem Interesse bedeutsamen Angaben, sowie der nicht an Eisenbahnlinien liegenden Orte und der meisten Eisenbahn-Zwischenstationen ein möglichst übersichtliches Bild der Eisenbahnverbindungen zu geben bemüht ist. Diese Uebersichtlichkeit wird dadurch erreicht, dass die Haupt- und Knotenstationen der verschiedenen Eisenbahnen im Allgemeinen nur durch gerade Linien verbunden sind; eine daneben stehende grössere Zahl bezeichnet im Anschluss an ein am Rande der Karte beigegebenes Verzeichniss diejenige Verwaltung, welcher die betreffende Eisenbahnstrecke angehört, und eine zweite daneben stehende kleinere Zahl giebt die Länge dieser Strecke in Kilometern an; durch besondere Charaktere sind ferner die ein- und zweigleisigen Hauptbahnen, die normal- und schmalspurigen Nebenbahnen unterschieden und die für den Eisenbahnverkehr wichtigen Zollabfertigungsstationen durch Unterstreichen des Namens derselben gekennzeichnet; in dem Verzeichniss der Bahnverwaltungen ist ausserdem angegeben und durch beigefügte Zeichnungen erläutert, welches Maximalladeprofil auf den Strecken der Verwaltung zulässig ist. In der vorliegenden Ausgabe von 1883, welche die seit dem 1. April d. J. eingetretenen Veränderungen der Verwaltungsbezirke berücksichtigt, ist eine der schnellen Uebersicht noch besonders zu Statten kommende Verbesserung dadurch eingeführt, dass die zusammengehörigen Strecken jedes Verwaltungs- bzw. Direktionsbezirktes durch besondere Farben hervorgehoben worden sind. — Die Karte bietet somit für den Eingangs bezeichneten Theil des Publikums und für alle mit dem

Güter- und Personenverkehr beschäftigten Eisenbahnbeamten eine grössere und bequemere Uebersicht als die meisten übrigen Eisenbahnkarten und kann, namentlich auch mit Rücksicht auf den verhältnissmässig geringen Preis derselben, wohl empfohlen werden. *J.*

Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen, nach Verkehrsbezirken geordnet. Monat Januar, Monat Februar, Monat März 1883. Berlin 1883. Carl Heymanns Verlag.

Von der seitens des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Statistik der Güterbewegung sind in rascher Folge seit Anfang Juli dieses Jahres die drei ersten Monatshefte, ein jedes im Umfange von gegen 90 $\frac{1}{2}$ Bogen in gross Quart erschienen. Die Statistik wird bis zum 30. Juli d. J. monatlich, von da ab bis auf weiteres vierteljährlich veröffentlicht werden. Sie erstreckt sich schon jetzt auf die erhebliche Mehrzahl der deutschen Eisenbahnen, von grösseren Verwaltungen sind die der bayerischen und sächsischen Staatsbahnen, der pfälzischen Eisenbahnen, der hessischen Ludwigsbahn, der Marienburg-Mlawka'er und der Ostpreussischen Südbahn nicht beigetreten. Ueber die Vorgeschichte dieser neuen, für die Erkenntnis unseres gesammten wirthschaftlichen Lebens ungemein wichtigen Statistik, über die Herstellung und die innere Einrichtung derselben haben wir bereits die erforderlichen Mittheilungen gemacht.*) Das Publikum kann das Werk sowohl in Monats- (später Vierteljahrs-) Heften, als auch die einzelnen Verkehrsbezirke durch den Buchhandel beziehen.

UEBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

- Aussigny, L. d'.** Notice sur les chemins de fer à voie étroite dans le département de l'Indre.
- Behm, G.** Statistik der Mortalitäts-, Invaliditäts- und Morbilitätsverhältnisse bei dem Beamtenpersonal der Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nachtrag pro 1881. Berlin. *M* 1,20.
- Berger, G.** Statistische Notizen betreffend den Antheil der Binnenschiffahrt am deutschen Güterverkehr. Berlin. *M* 1,20.
- Beschlitz, S.** Das Unfallgesetz, Vorschläge zur Aenderung der jetzigen Gesetzgebung. Berlin. *M* 1,00.

*) Vgl. Archiv 1882, S. 491.

- Boffalo, L.** Le principali riforme del nuovo codice di commercio. Verona. Lire 2,00.
- Boinvilliers, E.** Memento à l'usage des députés légiférant sur les questions de chemins de fer. Paris. Fr. 1,00.
- Borsenko, A.** Die Konzession des Eisenbahnrechts. Berlin. // 5,00.
- Carte des chemins de fer de la France au 1 Janvier 1883.** Fr. 4,50.
- Capol, G. de.** Le rachat des chemins de fer et le socialisme d'État. Lachèse & Dolbeau.
- Catéchisme** ou guide des chauffeurs, des machinistes et des apprentis mécaniciens et chauffeurs, traitant du chauffage des chaudières à vapeur, des appareils de sûreté, du montage et de la conduite des machines. Paris. Fr. 4,00.
- Chauvac de La Place.** Nouvelles tables pour le tracé des courbes de raccordement en arc de cercle. Paris. Fr. 5,00.
- Collignon, Ch.** Les voies ferrées des ports et la loi du 11 Juin 1880 sur les tramways. Paris.
- Cotard, Ch.** Carte du chemin de fer central asiatique, projet de ligne directe de l'Europe aux Indes. Paris.
- Crampton.** Creusement du tunnel sous-marin entre Calais et Douvres. Paris.
- Description** des machines et procédés pour lesquels des brevets d'invention ont été pris sous le régime de la loi du 5 Juillet 1844. Paris.
- Dornig, A.** Usi ed abusi delle ferrovie. Milano. Lire 3,00.
- Eddy, W.** L'employé de chemin de fer, sa condition en France et en Angleterre. Paris.
- Feilbogen.** Studien über die Wiener Stadtbahn. Wien 1883.
- Féraud-Giraud, L. J. D.** Code des transports de marchandise et de voyageurs par chemins de fer. Paris Fr. 12,00.
- Fousset, A.** L'Algérie et les chemins de fer à voie étroite. Paris.
- Françq.** Communication de M. Françq à la société des ingénieurs civils, sur la traction des chemins de fer métropolitains. Paris.
- Goldschmidt, S.** Handbuch des Handelsrechts. 2. Aufl. Stuttgart. // 3,00.
- Haag, P.** Le Métropolitain de Paris et l'élargissement de la rue Montmartre. St. Germain. Fr. 3,00.
- Hofmann, M.** La tarification allemande et ses anomalies. Fécamp.
- Jahrbuch,** statistisches, für das Deutsche Reich. Berlin. // 2,40.
- für Bremische Statistik. Bremen. // 7,50.
- König, R. G.** Ueber den Begriff des Unfalls. Winterthur.
- Kritik und Antikritik.** 25 angebliche Ungiltigkeiten des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands. Berlin 1883.
- Lange, A.** Handbuch des Verkehrswesens des Deutschen Reiches. Berlin.
- L... , E.** L'exploitation des chemins de fer de l'État. Bruxelles.
- Legier de Mesteyme, H.** La réforme des tarifs et la dotation des grands travaux. Paris.
- Lucas, F.** Les chemins de fer de l'Italie, leur histoire, leur exploitation et leur tarifs. Paris.
- Malo, L.** La sécurité dans les chemins de fer. 2. édit. Paris.
- Martin, J.** Percement du Simplon.
- Marvin, Ch.** The Russian railway to Herat and India.
- Meissner, H.** Das Pensionsrecht der preussischen unmittelbaren Staatsbeamten und die Fürsorge für deren Wittwen und Waisen einschl. des Rechtes der Wartegeldempfänger. Berlin. // 5,00.

- Ministère des travaux publics.** Compte-rendu des opérations des chemins de fer, des ponts et chaussées et des mines, des télégraphes et de la marine de la Belgique pendant l'année 1881.
- Ministère des travaux publics.** Enquête sur les moyens de prévenir les accidents de chemin de fer. Paris.
- Nietmann.** Taschenatlas der Eisenbahnen Deutschlands, Oesterreich-Ungarns, der Niederlande und der Schweiz. 7. Aufl. Basel 1883. *M* 3,00.
- Noël, O.** Le réseau de l'État et le budget. Paris.
- Noël, O.** Conséquences financières et économiques de la convention de 1859.
- Plüsch, A.** Die Sicherheit der Arbeiter gegen die Gefahren für Leben und Gesundheit im Fabrikbetriebe. Berlin. *M* 5,00.
- Railway accidents and casualties** pro 2 Sem. 1882. sh. 7, 2 d.
- Railways** (Continuous brakes) pro 2 Sem: 1882.
- Railways in the Unit. Kgd.** Return of the signal arrangements and systems of working p. 1882. 8 d.
- Railways IX.** annual report of the commissioners for the regulation of railways. 5 d.
- Réforme, la,** des tarifs de chemin de fer. Les propositions des Compagnies de Lyon et de l'Est. Paris.
- Roorda van Eysinga, S. E. W.** Un misérable système d'exploitation, ou ce qu'on voit et ce qu'on ne voit pas. Versailles.
- Salin, H.** Manuel pratique des poseurs de voies de chemin de fer. Paris. Fr. 2,50.
- Sautereau, G.** Le réseau national des chemins de fer français.
- Say, L.** Les finances de la France. Paris. Fr. 5,00.
- Scholl.** Führer des Maschinisten. 10. Aufl. Braunschweig 1883. *M* 9,00.
- Seguela.** Étude sur l'action des freins. Paris.
- Verbesserungen** im schweizerischen Eisenbahnwesen durch Vereinheitlichung des Betriebes. Aarau. *M* 1,60.
- Verzeichniss** aller Stationen des Post-, Eisenbahn-, Telegraphen- und Dampfschiffverkehrs in Oesterreich-Ungarn. Teschen. *M* 1,20.
- der österreichisch-ungarischen Zollämter und Zollstellen. Prag. *M* 1,00.
- Wagner.** Ueber Verstaatlichung der Eisenbahnen und über soziale Steuerreform. Berlin. *M* 0,60.

Zeitschriften.

Annales des ponts et chaussées. Paris.

Mai 1883.

Inhalt: Note sur les ponts métalliques du chemin de fer de Grande-Ceinture de Paris.

Bulletin du ministère des travaux publics. Paris.

Mai 1883.

Inhalt: Répertoire des lois pour le mois de mai 1883. Répertoire des décrets pour le quatrième trimestre de 1882. Situation des travaux extraordinaires des chemins de fer. Résumé des dépenses de premier établissement des chemins de fer en 1881. (Ligne secondaires; ensemble du réseau.) Autriche. (Résultats d'exploitation des chemins de fer en 1881.) Répartition des rails de fer et d'acier sur les voies existantes en 1882.

Juni 1883.

Inhalt: Résultats d'exploitation des tramways pendant l'année 1882. Résultats comparatifs de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local (années 1882 et 1881). Commandes de matériel des chemins de fer pour les sept grands réseaux pendant les mois de décembre 1882 et janvier 1883. Espagne. (Résultats d'exploitation des chemins de fer en 1882 et 1880.)

Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie. Wien.

Die No. 70 bis 95 (vom 21. Juni bis 23. August 1883) enthalten ausser den offiziellen Bekanntmachungen und den Mittheilungen über In- und Ausland nachstehende Aufsätze etc.:

(No. 70): Bericht über den Sanitätsdienst und die Gebahrung der Kranken-Unterstützungskasse der österreichischen Nordwestbahn und südnorddeutschen Verbindungsbahn im Jahre 1882. Reglement für die Wagenbenutzung im internationalen Verkehr. (No. 71): Stand der Fahrbetriebsmittel auf den österreichischen und gemeinsamen Eisenbahnen mit Ende des II. Semesters 1882. (No. 75): Die Eröffnung der Theilstrecke Innsbruck-Landeck der Arlbergbahn. (No. 76): Gassebner's Schnellbremse. (No. 82): Zentral-Abrechnungsbüreau der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen. Eisenbahn-Tarifenquête. (No. 83): Amtlicher Bericht über die Geschäftsthätigkeit des k. k. Handelsministeriums während des Jahres 1882. (No. 85): Werth der Zerreißproben für die Beurtheilung der Qualität des Schienenmaterials. (No. 88, 89): Das Eisenbahnwesen auf der Hygiene-Ausstellung in Berlin. (No. 89): Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. (No. 92): Die Elektrizität und das Verkehrswesen. (No. 95): Die Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns im Jahre 1881.

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Band XIII. Heft I. 1. Juli 1883.

Inhalt: Eisenbahn-Prüfungskommission. Ueber Fabrikation des sog. Kleineisenzeugs. Tragbarer Billet-Stempelapparat für Sekundärbahnen. Die Verwendung des Buchenholzes zu Eisenbahnschwellen und das Blythe'sche Imprägnirungsverfahren. Die Schnellbremse für Eisenbahnfahrzeuge von Gassebner. Zur Verhütung von Dampfkessel-Explosionen.

Heft II. 15. Juli 1883.

Inhalt: Ueber die Fabrikation des sog. Kleineisenzeugs. Geh. Oberbaurath a. D. Carl Lentze †. Radreifenbrüche deutscher Eisenbahnen 1880—81. Untersuchungen über das Farbenerkennungs- bzw. Farbenunterscheidungsvermögen. Seilbahn Sassi-Superga.

Heft III. 1. August 1883.

Inhalt: Ueber die Konstruktion der Herzstücke. Einfache Vakuumbremse (System Hardy). Die automatische Vakuumbremse (System Hardy). Signalmast aus alten Siederöhren. Preisbewerbung, betreffend Funkenfang- und Funkenlöschapparate für Lokomotiven. Bekanntmachung, betreffend Abänderung der allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung von Dampfkesseln.

Heft IV. 15. August 1883.

Inhalt: Hardy's Zweiwagenbremse. Apparat zur Kontrolle der Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnzüge. Ueber Förderung beim Bau des Arlbertunnels.

Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung. Wien.**No. 25.** 24. Juni 1883.

Inhalt: Die Betriebsergebnisse der Lokalbahnen. Die neue Kesselschmiede in der Lokomotivwerkstätte der a. p. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn in Florisdorf. Die Verstaatlichung der Bahnen in Preussen. / Die Konvention mit den französischen Bahnen.

No. 26. 1. Juli 1883.

Inhalt: Das Staatsgarantie-Erforderniss für die österreichischen Bahnen. Die Radreifenbefestigung für Eisenbahnräder nach Glück's und Curant's Patent. Oesterreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Die erste Schlussfeier der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte.

No. 27. 8. Juli 1883.

Inhalt: Zur Tarifbegünstigung ausländischer Waaren. Die Eröffnung der Theilstrecke Innsbruck-Landeck der Arlbergbahn.

No. 28. 15. Juli 1883.

Inhalt: Die Uebernahme der Rakonitz-Protiviner Eisenbahn in Staatsbetrieb und die Verstaatlichung der Kaiser-Franz-Joseph-Bahn. Die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preussen. (No. 28, 29): Der handelspolitische Mittelweg nach Asien.

No. 29. 22. Juli 1883.

Inhalt: Begriff der höheren Gewalt im heutigen Verkehrsrechte.

No. 30. 29. Juli 1883.

Inhalt: Zur General-Versammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die Theilung der Zentralkosten der Eisenbahnen. Eisen-Oberbau für Eisenbahnen (System Vogdt).

No. 33. 19. August 1883.

Inhalt: (No. 33 u. 34) Internationale Ausstellung für Elektrizität in Wien. Die Konvention mit den französischen Eisenbahnen. Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Lokalbahnen.

No. 34. 26. August 1883.

Inhalt: Das deutsche Reichseisenbahnsystem. Die Dezentralisation der Eisenbahnen. Die ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1882.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.**V. Heft.** 1883.

Inhalt: Die Einwirkung der Laschen auf die Schienen und die Konstruktion des Schienenprofils. Die gekrümmten eisernen Querschwellen der Altona-Kieler Eisenbahn. Dunaj und Weber's patentirter Schienennagel-Zieher, Gleisheber und Winde. Oberbau mit eisernen Querschwellen bei der Main-Neckarbahn. Schienenkrümmer, Vorrichtung zum Biegen von Eisenbahnschienen, Patent Schrabetz. Zur Frage der Betriebssicherheit der Eisenbahngeleise, speziell der wirklichen Anstrengung der Fahrschienen. Compoundlokomotiven vom Regierungs-Maschinenmeister Borries. Interkommunikations-Signal für Eisenbahnzüge; System Gassebner. Versuchsergebnisse mit Scharnberger's Achskistenuntertheil auf der Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Bericht über die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Railroad-Gazette. New-York.**No. 23.** 8. Juni 1883.

Inhalt: Accomodations in sleeping and palace cars. Train rules. The Mexican Railway. Brooks mogul-locomotive. The banning-brake shoe. The increased

efficiency of railroads for the transportation of freight. Ten years of a railroad commission.

No. 25. 22. Juni 1883.

Inhalt: Train rules. Dining by rail. Wm. Sellers & Co's exhibit at the Chicago exposition. Consolidation freight engine at the Chicago exposition. Notes on the Chicago railroad exposition.

No. 26. 29. Juni 1883.

Inhalt: Train rules. A time basis of payment for the use of cars. The Western Vanderbilt Roads. Baldwin passenger locomotive at the Chicago exposition.

No. 27. 6. Juli 1883.

Inhalt: Application of the indicator to locomotives. Train rules. Locomotives at the Chicago exposition. The treatment of sick employe's on the Denver and Rio Grande.

No. 28. 13. Juli 1883.

Inhalt: Train rules. An organisation for the economic management of railroads. American locomotives in Australia. A standard freight car. Narrow-gauge consolidation locomotive.

No. 29. 20. Juli 1883.

Inhalt: Educated road-masters. Frog distances and length of switch rails. Train rules. A screw-thread primer. The Chicago exposition of railway appliances. The Pratt & Whitney Company's exhibit at the Chicago exposition.

No. 30. 27. Juli 1883.

Inhalt: Train rules. The cheapest working railroad in the world. Combined steam shovel and working car. Snow's steel-tired car wheel. Rochester shippers on freight rates. The Chicago exposition of railway appliances.

No. 31. 3. August 1883.

Inhalt: Interlocking and block signals on the Boston and Albany. Early railroading in Kentucky. Narrow-gauge mogul locomotive.

Revue générale des chemins de fer. Paris.

Juni 1883.

Inhalt: Note sur les locomotives construites pour les chemins de fer français de 1878 à 1881. Note sur l'emploi des rails de grande longueur dans les voies courantes. Chariot transbordeur sans fosse pour les voitures et wagons de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Statistique. (Analyse des documents statistiques relatifs à la construction et à l'exploitation des chemins de fer Italiens, pour l'année 1881.)

Juli 1883.

Inhalt: Note sur la construction des locomotives. Note sur les entretoises en cuivre des foyers de locomotives et épreuves auxquelles les cuivres doivent résister. Chariot pour transport de canons de 100 tonnes. Examen critique des systèmes d'exécution appliqués à la construction rapide des grands tunnels. Compte-rendu de l'enquête parlementaire sus l'exploitation des chemins de fer Néerlandais.

Sekundärbahn-Zeitung. Siegen.

No. 26. 27. Juni 1883.

Die Grosswardeiner Lokomotiv-Strassenbahn. Ueber Strassenbahnen. Sekundärbahnvorlage in der II. Kammer des Grossherzoglich Hessischen Landtages.

No. 27. 4. Juli 1883.

Die Privatschienegeleise in öffentlich rechtlicher Beziehung. Ueber Strassenbahnen. Die Strassenbahn in Zürich.

No. 28. 11. Juli 1883.

Die Lokalbahntarife. Ueber Strassenbahnen.

No. 29. 15. Juli 1883.

Ueber Dampftrieb auf den Trambahnen in Deutschland. (29, 30, 31, 32). Ueber Strassenbahnen.

No. 30. 25. Juli 1883.

Die Anlage von Nebenbahnen in der Rheinprovinz.

No. 31. 1. August 1883.

(31 und 32.) Kleinere Eisenbrücken für normalspurige Nebenbahnen. Ueber elektrische Bahnen.

No. 32. 8. August 1883.

Die Proben mit der Heberlein-Bremse auf der normalspurigen Sekundärbahn Como-Mailand. Eine neue feuerlose Lokomotive.

No. 33. 15. August 1883.

Die Feldbahn-Konkurrenz auf der landwirtschaftlichen Ausstellung zu Braunschweig am 20. Juni 1883.

No. 34. 22. August 1883.

Die rheinische Provinzialverwaltung und das Nebenbahnwesen. Die bayerischen Vizinalbahnen. Eisenbahnen in Hellas.

No. 35. 29. August 1883.

Ueber Gewichte kleinerer Eisenbrücken für normalspurige Nebenbahnen. Die Lokalbahnen Dänemarks.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin.

Die Nummern 49 bis 65 (vom 25. Juni 1883 bis 22. August 1883) enthalten ausser den regelmässigen Nachrichten aus dem Deutschen Reich, Oesterreich-Ungarn etc., Präjudizien, offiziellen Anzeigen und dergleichen, nachstehende Abhandlungen:

(No. 50, 51, 54, 55, 57:) Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Eisenbahnen Niederländisch-Indiens. (No. 51:) Tagesordnung der am 31. Juli 1883 in Wien zusammentretenden Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (No. 52:) Die Eisenbahn durch das obere Innthal. Die Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn. (No. 53:) Ueber die Frage des Rückkaufs der schweizerischen Eisenbahnen und die Beaufsichtigung des Rechnungswesens der Eisenbahngesellschaften. Die künstlichen und natürlichen Wasserstrassen im preussischen Staate. Die Niederländischen Staatsbahnen. Das Projekt des Sahara-Meeress. (No. 54:) Der neue Gütertarif der westlichen Staatsbahnen und der Tarifkartell mit der Südbahn. (No. 55—57:) Technische Bemerkungen über den Unfall bei Hugstetten. Anschreibung des Datums der Feststellung des Eigengewichts der Wagen an diese letzteren. (No. 58:) Beteiligung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen an den Bestrebungen der Aktiengesellschaft „Eureka“. Zur Vorbeugung gegen Wagenmangel. (No. 59:) Abstellung von Missbräuchen im Retour- und Rundreisebilletverkehr. Die Interkommunikations-Signale der Paris-Lyoner und der französischen Nord- und Ostbahn. (No. 60:) Kombinierbare Rundreisebillets. Die Frachtberechnung bei Wagenladungen von Gütern ver-

schiedener Tarifklassen. (No. 61:) Zur Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in Wien im Juli 1883. (No. 62, 63 u. 64:) Protokoll der in Wien am 31. Juli und 1. August 1883 abgehaltenen Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. (No. 64:) Zur Frachtberechnung bei Wagenladungen von Gütern verschiedener Tarifklassen. Schweizer Eisenbahnstatistik. (No. 65:) Die Veränderungen in den Oberbau-Systemen der deutschen Bahnen nach der Vereinsstatistik pro 1880 und 1881. Die Konvention mit den französischen Eisenbahnen.

Folgende, das Eisenbahnwesen u. s. w. betreffende Aufsätze befinden sich in nachstehenden Zeitschriften:

Allgemeine Bauzeitung. Wien.

Heft 7. 1883. Aufnahms-Gebäude des Bahnhofes der k. k. pr. österr. Südbahn-Gesellschaft in Graz.

Bayerische Handelszeitung. München.

No. 25, 26 u. 27. 23. u. 30. Juni und 7. Juli 1883. Die Eisenbahnen im modernen Kulturleben.

Bayerische Verkehrsblätter. München.

No. 6. Juni 1883. Vorschläge zur Vereinfachung des Güterabfertigungsdienstes. Zum deutschen Eisenbahnfrachtrecht. Die Zentralisation der Weichen und Signale auf der Station München-Ostbahnhof.

Centralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

No. 26. 30. Juni 1883. Die Arlbergbahn.

No. 27, 28, 30, 31 u. 32. 7., 14., 28. Juli, 4. u. 11. August 1883. Wirtschaftliche Fragen des Eisenbahnwesens.

No. 29. 21. Juli 1883. Neuer Entwurf zu einer Simplonbahn. Die Zahnradbahnen nach Riggenbach's System und die neue Drachenfelsbahn.

Der Civilingenieur. Leipzig.

Heft 4. 1883. Versuche zur Ermittlung des Widerstandes von Eisenbahnwagen in geraden und gekrümmten Geleisstrrecken unter Bezugnahme auf die hierbei zur Verwendung gekommenen Wagen und Apparate.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

No. 52. 30. Juni 1883. Eiserner Strassenbahn-Oberbau für Lokomotivbetrieb.

No. 58. 21. Juli 1883. Die neue Eisenbahnbrücke über den Niagara bei Suspension Bridge U. S.

No. 59. 25. Juli 1883. Zahnradbahn von Königswinter a. Rh. auf den Drachenfels.

No. 62. 4. August 1883. Der Bau der ersten serbischen Eisenbahn, insbesondere der zeitige Stand des Baues.

No. 64. 11. August 1883. Ueber das Perronprofil der deutschen Eisenbahnen.

L'Économiste. Paris.

No. 25. 23. Juni 1883. Les tarifs des chemins de fer belges.

No. 28. 14. Juli 1883. Les tarifs des chemins de fer et la chambre de commerce de Paris.

No. 80. 28. Juli 1883. De la jalousie des pouvoirs publics à l'égard des sociétés par actions.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

Heft 6. Juni 1883. Ducouso's selbstthätiger Zuganzeiger für Eisenbahnzüge.

Engineering. London.

No. 912. 22. Juni 1883. Compound locomotives. The District Railway ventilators. Private bill legislation.

No. 913. 29. Juni 1883. Private bill legislation. The Channel Tunnel.

No. 914. 6. Juli 1883. Private bill legislation. The Channel Tunnel scheme. The Central Pacific Railroad Ferry.

No. 915. 13. Juli 1883. The Channel Tunnel scheme. Private bill legislation.

No. 917. 27. Juli 1883. The Huddersfield tramway accident.

No. 918. 3. August 1883. Seacombe ferry improvements. Grover's keyless chair.

No. 919. 10. August 1883. On compound locomotive engines. Tramway accidents.

Journal des chemins de fer. Paris.

No. 25. 23. Juni 1883. Les nouvelles conventions avec l'État.

No. 27. 7. Juli 1883. Les nouvelles conventions devant la commission des chemins de fer.

Journal of the Association of Engineering Societies. Boston etc.

März 1883. Transit work in railroad surveying. Narrow-gauge for passenger service.

April 1883. The coming rail.

Monitore delle strade ferrate. Torino.

No. 25. 20. Juni 1883. Strade ferrate Meridionali. Ferrovie dell' Alta Italia.

No. 26. 27. Juni 1883. Il riscatto delle Ferrovie Meridionali alla Camera dei deputati. (No. 26, 27, 29, 31, 32, 33): Società delle Strade ferrate Meridionali. (Relazione del consiglio d'amministrazione all' assemblea generale ordinaria del 15 giugno 1883.) Ferrovia Leca-Francavilla.

No. 27. 4. Juli 1883. Tariffe ferroviarie italo-austriache. Canale industriale di Lanzo.

No. 28. 11. Juli 1883. Previsioni dei prodotti ferroviarii nella riforma della tariffa doganale. Ferrovia Udine Palmanova-Portogruaro.

No. 29. 18. Juli 1883. (No. 29 u. 34.) Tariffe ferroviarie fra l'Italia e la Svizzera via Gottardo.

No. 30. 25. Juli 1883. Ferrovia Suzzara-Ferrara.

No. 31. 1. August 1883. Ferrovia Dogliani-Monchiero.

No. 33. 15. August 1883. Ferrovia del Gottardo. Undecimo rapporto della Direzione e del consiglio d'amministrazione all' assemblea generale degli azionisti del 30 giugno 1883.

No. 34. 22. August 1883. Il traforo del Sempione.

The Railway News and Joint stock journal. London.

No. 1016. 23. Juni 1883. The District Railway ventilators. Railway bills in parliament.

- No. 1017.** 30. Juni 1883. Railway receipts for conveyance of mails. The payment of dividende out of capital. Financial prospects in the United States.
- No. 1018.** 7. Juli 1883. Irish Railways. Loans to Irish Railways. Railway ventilators.
- No. 1019.** 14. Juli 1883. Railway recollections. Imports of live stock. The Erie litigation. Tramway receipts for the half-year.
- No. 1020.** 21. Juli 1883. Improved Railway travelling. The proposed „Channel Ferry“. The Channel Tunnel report. Railway recollections. Railway bills in parliament.
- No. 1022.** 4. August 1883. The passenger duty. Railway recollections. The parcels post. The prussian railway system. Railway bills in parliament.
- No. 1024.** 18. August 1883. Railway legislation of the session. Completion of the Inner Circle Railway. Passenger tickets in the United States. Steam tramways.
- No. 1025.** 25. August 1883. Railway rates and tolls. Railway legislation of the session. Railway recollections. The Channel Tunnel.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

- No. 25.** 23. Juni 1883. Schweizerischer Eisenbahnverkehr 1872—1882.
- No. 1.** 7. Juli 1883. Zur sachgemässen Verwaltung der schweizerischen Eisenbahnen.
- No. 4.** 28. Juli 1883. Les nouvelles études pour la traversée du Simplon par un chemin de fer.

Wochenblatt für Architekten und Ingenieure. Berlin.

- No. 56.** 13. Juli 1883. Die Versuche mit der Nepilly'schen Lokomotivfeuerung und deren Resultate.
- No. 65.** 14. August 1883. Ueber elektrische Eisenbahnen. Radreifenbrüche.

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

- No. 27 u. 28.** 7. u. 14. Juli 1883. Ueber Förderung beim Bau des Arlbergtunnels.

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

- III. Heft.** 1883. Die Grosswardeiner Lokomotiv-Strassenbahn.

Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.

- Heft VII—IX.** 1883. Die Bauausführungen auf der Eienbahnstrecke Berlin-Blaukenheim. Beiträge zur Theorie der Versteifung labiler und flexibler Bogenträger.

Zeitschrift für Baukunde. München.

- Heft 5.** 1883. Stahlschieneprofile im Querschwellen-Oberbau.

Zeitschrift für Lokomotivführer. Nordstemmen.

- V. Band. X. Heft.** Ueber Geschwindigkeitsmesser für Eisenbahnzüge.

- IX. Heft.** Die Moral aus dem Hugstetter Prozesse. Geschwindigkeit von Eisenbahnzügen. Kritik über den Artikel: Die Stellung des Weichenstellers mit Rücksicht auf die obligatorische Einführung der Zentralweichenstellung.

Das Eisenbahnwesen in den Niederlanden.

Von **H. Claus**, Königlicher Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor.

Einleitung.

Das Königreich der Niederlande besitzt ein vortreffliches und leistungsfähiges Verkehrsmittel in dem ausgedehnten, vielverzweigten Netze seiner natürlichen und künstlichen Wasserstrassen. Das Vorhandensein dieses Verkehrsmittels war hauptsächlich die Ursache, dass lange Zeit in den Niederlanden den Eisenbahnen keine besondere Bedeutung beigemessen wurde, und dass dieselben dort nur eine langsame und eigenartige Entwicklung fanden. Erst in neuerer Zeit ist das Verständniss für die Wichtigkeit der Eisenbahnen auch in den Niederlanden in weitere Kreise gedrungen. Während in den früheren Jahren die Initiative in allen niederländischen Eisenbahnangelegenheiten fast ausschliesslich von der Regierung ausgegangen ist, wurde im Jahre 1881 von der zweiten Kammer der Generalstaaten eine Enquête-Kommission eingesetzt mit der Aufgabe, die Frage zu beantworten: „Wie muss der Betrieb der niederländischen Eisenbahnen eingerichtet werden, damit diese letzteren so viel als thunlich den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechen?“ Diese parlamentarische Kommission hat im Oktober 1882 der Kammer ihren Bericht erstattet, in welchem namentlich die Nothwendigkeit der Vervollständigung und der einheitlicheren Gestaltung des niederländischen Eisenbahnnetzes, sowie die Erhöhung des Einflusses der Regierung auf alle Eisenbahnangelegenheiten betont wird. Mehrere inzwischen bekannt gewordene Thatsachen, wie u. A. der Abschluss von Verträgen, nach welchen der Betrieb kleinerer, seither selbständig verwalteter Eisenbahnlinien von der grössten der in den Niederlanden bestehenden Eisenbahngesellschaften, der „Gesellschaft für den Betrieb niederländischer Staatsbahnen“, übernommen werden soll oder bereits übernommen worden ist, lassen darauf schliessen, dass den in dem Berichte der Enquête-Kommission gegebenen Rathschlägen Folge gegeben werden wird, und dass noch weitere Aenderungen in den niederländischen Eisenbahnverhältnissen bevorstehen. Aus

diesem Grunde und bei der vielfachen Berührung zwischen den deutschen und den niederländischen Eisenbahnen dürften die nachstehenden Mittheilungen über Ausdehnung, Eintheilung und Betriebsergebnisse der niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1881, über die Entwicklung des Eisenbahnwesens in den Niederlanden, die daselbst bestehenden Eisenbahngesetze, die Verhältnisse der wichtigeren Eisenbahngesellschaften sowie über den wesentlichsten Inhalt des Berichtes der Eisenbahn-Enquête-Kommission von Interesse sein.

I. Ausdehnung und Eintheilung des niederländischen Eisenbahnnetzes, sowie Betriebsergebnisse im Jahre 1881.*)

Am 31. Dezember 1881 waren auf dem Gebiete des niederländischen Staates die nachstehenden Bahnen im Betriebe:

No.	Eisenbahngesellschaft	Länge km	Linien
I. Staatsbahnen.			
1.	Im Betriebe bei der Gesellschaft für den Betrieb niederl. Staatsbahnen. . .	973	Nymegen - Arnhem - Leeuwarden, Harlingen - Groningen - preussische Grenze, Meppel - Groningen, Zütphen - Gronau, Zwolle - Hengelo, Maastricht - Venlo - Boxtel - Breda - Moerdijk, Rotterdam - Moerdijk - Rosendaal - Vlissingen, Utrecht - Boxtel, Eindhoven - Hasselt.
2.	Im Betriebe bei der Holländischen Eisenbahngesellschaft . . .	80	Amsterdam - Zaandam - Uitgeest - Helder.
	Zusammen Staatsbahnen	1053	
II. Privatbahnen.			
3.	Holländische Eisenbahngesellschaft	272	Amsterdam - Harlem - Leyden - Haag - Rotterdam, Harlem - Uitgeest, Amsterdam - Hilversum - Amersfoort - Zütphen - Winterswyk, Hilversum - Utrecht.
4.	Niederländische Rheinbahn-Gesellschaft	228	Amsterdam - Breukelen - Utrecht - Woerden - Rotterdam, Gouda - Haag, Leyden - Woerden.
5.	Niederländische Zentral - Eisenbahngesellschaft	101	Utrecht - Zwolle - Kampen.
6.	Nordbrabant - Deutsche Eisenbahngesellschaft	52	Boxtel - preussische Grenze (in der Richtung auf Wesel).

*) Vgl. Statistiek van het vervoer op de spoorwegen en tramwegen over het jaar 1881. Uitgegeven door het Departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid.

No.	Eisenbahngesellschaft	Länge km	Linien.
7.	Niederländische Süd-Ostbahngesellschaft	66	Tilburg-Herzogenbusch-Nymegen.
8.	Niederländische Strecken der Grand Central Belge	103	Mastricht-Aachen, Theil der Linie Antwerpen-Gladbach.
9.	Niederländische Strecke der Lüttich-Mastricht Eisenbahngesellschaft	11	Mastricht-niederländisch-belgische Grenze, in der Richtung von Lüttich.
10.	Niederländische Strecke der Eisenbahn Mecheln—Terneuzen	23	Terneuzen-niederländisch-belgische Grenze, in der Richtung von Mecheln.
11.	Niederländische Strecke der Eisenbahn Gent—Terneuzen	10	Sluiskil-niederländisch-belgische Grenze, in der Richtung von Gent.
12.	Niederländische Strecke des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens	3	Venlo-niederländisch-preussische Grenze, in der Richtung von Vierssen.
13.	Niederländische Strecke des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens	23	Nymegen-Cleve.
14.	Niederländische Strecke der Oldenburgischen Eisenbahn	1	Neuschanz-Ihrhove.
15.	Niederländische Strecke des Cöln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens	5	Theil der Linie Venlo-Wesel.
16.	Haarlem—Zaandvoort (Lokalbahn)	9	
	Zusammen Privatbahnen	907	
	Staatsbahnen	1053	
	Zusammen Eisenbahnen im Betrieb	1960	

Im Bau waren am 1. Januar 1883 die Staatsbahnen: Nymegen über Cuyk und Maashees nach Venlo (56 km), Dordrecht-Geldermalsen (Strecke der Linie Dordrecht-Elst), Amersfoort-Nymegen (33 km), Zaandam-Hoorn-Enkhuizen (49 km), Stavoren-Leeuwarden (48 km), Zwaluwe-Herzogenbusch (47 km), Rotterdam über Maassluis nach Hoek van Holland, Groningen-Delfzyl (38 km).

Von den am 31. Dezember 1881 im Betrieb gewesenen 1960 km Eisenbahn waren 492 km zwei-, der Rest eingleisig.

An Rollmaterial war am 31. Dezember 1881 auf den von der Gesellschaft für den Betrieb niederländischer Staatsbahnen, der Holländischen Eisenbahngesellschaft, der Niederländischen Rheinbahngesellschaft,

der Niederländischen Zentralbahn und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft betriebenen, zusammen 1912 km langen Linien vorhanden:

485 Lokomotiven,
1346 Personenwagen,
6749 Güter- und Viehwagen.

Auf den Bahnen derselben Gesellschaften betrug:

	1881.	1880.
die Anzahl der beförderten Reisenden	15 204 867	14 537 870
das Gewicht der beförderten Güter, Gepäck, Vieh und Dienstgüter mit eingerechnet t	5 804 111	5 429 107
die Einnahmen aus dem Personenverkehr <i>M</i> *)	20 692 012	19 790 489
„ „ „ „ Güterverkehr . <i>M</i>	16 545 088	16 359 738
Zusammen Einnahme	37 237 100	36 150 227
Im Durchschnitt wurde vereinnahmt:		
für den Reisenden u. d. durchfahrene Kilometer <i>M</i>	0,0442	0,04352
„ die Tonne Gut und „ „ <i>M</i>	0,08247	—

II. Geschichtliches.**)

Durch Verordnung des Königs der Niederlande vom 19. Februar 1836 wurde eine Kommission eingesetzt, welche über die Frage berathen sollte, ob es nützlich sei, in den Niederlanden Eisenbahnen zu bauen und welche Linien zu bauen sein würden. Auf das Gutachten dieser Kommission hin wurde am 1. Juni 1836 einer Privatgesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Amsterdam nach Harlem ertheilt. Diese Bahn, die erste in den Niederlanden, wurde am 20. September 1839 dem Betriebe übergeben und ist die Stammlinie der „Holländischen Eisenbahngesellschaft.“

Die Ansicht, dass Eisenbahnen überflüssig seien, machte sich besonders geltend, als König Wilhelm I. im Februar 1838 den Generalstaaten den Entwurf eines Gesetzes über den Bau einer Eisenbahn von Amsterdam nach Harlem vorlegen liess. Die zweite Kammer lehnte dieses Gesetz mit 46 gegen 2 Stimmen ab. Der König zeigte sich jedoch weitsichtiger als die Landesvertretung: trotz der ablehnenden Haltung der letzteren

*) 1 holländischer Gulden ist bei der Umrechnung = 1,70 *M* gerechnet.

**) Als Quellen für diesen und die folgenden Abschnitte sind benutzt: Der Bericht der Enquête-Kommission (*Verlag der Commissie tot het houden eener enquête omtrent de exploitatie der Nederlandsche Spoorwegen*); der im „*Journal officiel de la république française*“ vom 19. Januar 1877 veröffentlichte Bericht einer französischen Kommission über die niederländischen Eisenbahnen; ferner Jacquin, *Étude sur les chemins de fer des Pays-Bas*, Paris 1882.

erliess er am 30. April 1838 die Verordnung, dass eine Eisenbahn gebaut werden solle von Amsterdam über Utrecht nach Arnheim mit Abzweigung von Utrecht nach Rotterdam und Fortsetzung von Arnheim zur preussischen Grenze. Die Mittel für den Bau sollten durch Anleihen, nöthigenfalls bis zur Höhe von 18 Millionen Gulden (30,6 Millionen Mark) beschafft werden. Sollten die Betriebsüberschüsse zur Deckung der Zinsen ($4\frac{1}{2}$ pCt.) des aufzuwendenden Anlagekapitals nicht ausreichen, so verpflichtete sich der König, das Fehlende aus seinen persönlichen Mitteln zuzuschiesen. Wenn auch diese Garantie nie in Anspruch genommen worden ist, da die Reineinnahmen der Bahnen die Mittel für die Verzinsung des Anlagekapitals stets gewährten, so bleibt es doch als eine hochherzige That des Königs Wilhelm I. zu rühmen, dass er im Interesse seines Landes einen beträchtlichen Theil seiner Privateinkünfte aufs Spiel setzte.

Der erste Theil der hiernach zu bauenden Bahnen, die Strecke Amsterdam—Utrecht, wurde am 28. Dezember 1843 eröffnet. Der Betrieb wurde zunächst auf Rechnung des Königs unter der Oberleitung des Ministers des Innern geführt. Nachdem auch die Strecke Utrecht—Arnheim nahezu fertig gestellt war, wurden in Folge königlicher Verordnung vom 20. Mai 1845 die in Gemässheit der Verordnung vom 30. April 1838 zu bauenden Bahnen einer Privatgesellschaft übertragen, welche sich demnächst als „Niederländische Rheinbahn-Gesellschaft“ konstituirte. Diese Gesellschaft übernahm alsbald den Betrieb der zu jener Zeit fertigen Strecke Amsterdam—Utrecht und stellte nach und nach auch die übrigen Linien fertig.

In der Zeit von 1840 bis 1860 wurden zwar noch verschiedene kleinere Bahnen konzessionirt und ausgeführt, von denen die bedeutendsten die Strecken von Hollandsch Diep zur belgischen Grenze und die von Utrecht nach Zwolle sind; die wiederholten Versuche, Privatgesellschaften für einen umfassenderen Ausbau des niederländischen Eisenbahnnetzes unter angemessenen Bedingungen zu gewinnen, blieben jedoch fruchtlos. Die Regierung sah sich deshalb genöthigt, den Bau weiterer Eisenbahnen selbst in die Hand zu nehmen. Durch Gesetz vom 18. August 1860 wurde der Bau folgender Eisenbahnen für Rechnung des Staates angeordnet:

1. Arnheim über Zütphen, Deventer, Zwolle, Meppel, Heerenveen nach Leeuwarden;
2. von Harlingen über Leeuwarden, Groningen, Winschoten nach der deutschen Grenze;
3. von Groningen über Assen nach Meppel;
4. von Zütphen über Hengelo, Enschede nach der deutschen Grenze;
5. von Maastricht über Roermond, Venlo, Helmond, Eindhoven, Boxtel, Tilburg nach Breda;

6. von Rosendaal über Bergen op Zoom, Goes, Middelburg nach Vlissingen;
7. von Venlo nach der deutschen Grenze;
8. von Utrecht über Kuilenburg, Herzogenbusch nach Bortel;
9. von Rotterdam über Dordrecht, Wilhelmsdorp, Moerdyk nach Breda;
10. von Amsterdam nach Helder.

Der Bau dieser Bahnen wurde unter Leitung einer vom Könige ernannten Kommission alsbald in Angriff genommen und die erste Strecke, Tilburg—Breda, am 5. Oktober 1863 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Frage, wer den Betrieb führen solle, war in dem Gesetze vom 18. August 1860 offen gelassen und späterer Entscheidung vorbehalten worden. Die Regierung, welche unter dem Einflusse der damaligen Anschauungen über das Eisenbahnwesen nur unter dem Drucke der Nothwendigkeit den Ausbau des Eisenbahnnetzes auf Staatskosten übernommen, hatte keine besondere Neigung, den Betrieb der fertig gestellten Bahnen selbst zu übernehmen. Die Landesvertretung fürchtete, dass politische Inkonvenienzen durch die bei Einführung des Staatsbetriebes eintretende, bedeutende Vermehrung der Zahl der Staatsbeamten entstehen, und dass die Minister den aus dem Staatsbetrieb resultirenden Zuwachs an Macht und Einfluss missbrauchen könnten. Unter diesen Umständen kamen die von einer Gesellschaft, welche sich ursprünglich zu dem Zwecke gebildet hatte, das Rollmaterial für die zu bauenden Staatsbahnen herzustellen, gemachten Anerbietungen, den Betrieb der Staatsbahnen zu übernehmen, gelegen. Diese Gesellschaft fürchtete, dass der Staat, wenn er den Betrieb der Bahnen selbst übernehmen würde, demnächst auch eigene Werkstätten zur Herstellung und Reparatur seines Rollmaterials anlegen und dadurch die von ihr selbst angelegten Werkstätten überflüssig und werthlos machen werde. Die Verhandlungen mit dieser Gesellschaft führten bald zum Ziele; durch Gesetz vom 3. Juli 1863 wurde bestimmt, dass der Betrieb der Staatsbahnen an Privatunternehmer übertragen werden sollte. Am 11. August 1863 wurde daraufhin mit der nunmehrigen „Gesellschaft für den Betrieb von Staatsbahnen“ ein Betriebsvertrag abgeschlossen, von dessen wesentlicheren Bestimmungen im Nachstehenden die Rede sein wird. Die Regierung überwies der Gesellschaft sämmtliche in Gemässheit des Gesetzes vom 18. August 1860 vom Staate gebauten Bahnlinien nach deren Fertigstellung, mit Ausnahme der Linie Amsterdam—Helder, welche im Jahre 1865 von der „Holländischen Eisenbahngesellschaft“ übernommen wurde.

Verschiedene ältere Linien des niederländischen Eisenbahnnetzes, wie Amsterdam—Rotterdam und Amsterdam—Utrecht—Harlem waren ursprünglich mit einer breiteren als der normalen Spurweite ausgeführt und die Geleise derselben mussten daher später umgebaut werden. Für den Um-

ban der Strecke Amsterdam—Utrecht—Harlem, welcher in Folge des am 18. Juli 1851 in Berlin zwischen den Regierungen der Niederlande und von Preussen abgeschlossenen Staatsvertrages über den Anschluss der Fortsetzung der Linie Amsterdam-Utrecht-Harlem an das preussische Eisenbahnnetz zur Ausführung kam, erhielt die Niederländische Rheinbahngesellschaft vom Staate eine Subvention von 1 000 000 fl. (1 700 000 *M.*).

III. Allgemeine Eisenbahngesetzgebung.

Das erste Gesetz, durch welches die niederländischen Eisenbahnverhältnisse im Allgemeinen geregelt wurden, datirt vom 21. August 1859. Die wesentlichsten Bestimmungen desselben sind:

Die Konzessionäre einer Eisenbahn sind für die ordnungsmässige Ausführung der Transportleistungen nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs verantwortlich. Sie sind gehalten, jedem Konzessionär anderer Linien gegen Entschädigung den Anschluss an die eigenen Bahnen, die Mitbenutzung der Bahnhöfe und der Bahnen selbst zu gestatten. Die Betriebsreglements unterliegen der ministeriellen Genehmigung. Die allgemeine Aufsicht über den Betriebsdienst wird ausgeübt durch einen vom König ernannten Rath; die mit der Ueberwachung beauftragten Beamten haben das Recht, die Einführung der von ihnen im Interesse des Dienstes für nöthig erachteten Maassregeln zu fordern, der Minister entscheidet auf ihre Vorschläge.

Der Minister entscheidet ferner über die Anlage der Bahnhöfe und Haltestellen, die Abfahrts- und Ankunftszeiten und die Zusammensetzung der Züge; er genehmigt die Tarife und kann deren Ermässigung anordnen. Wird durch eine von der Regierung angeordnete Tarifiermässigung die Reineinnahme unter 8 Prozent des Kapitals herabgedrückt, so hat der Konzessionär Anspruch auf Entschädigung.

Die Transporte von Truppen und Kriegsmaterial sind zu halben Preisen auszuführen; Polizeibeamte, Gensdarmen und Gefangene sind unentgeltlich zu befördern, ebenso die Postsendungen.

Jede Linie, welche 20 Jahre lang in Betrieb ist, kann von der Regierung zurückgekauft werden unter folgenden Bedingungen:

Der durchschnittliche jährliche Reinertrag wird ermittelt nach dem Ergebniss der letzten 7 Jahre, nach Abzug der beiden ungünstigsten Jahre; der Konzessionär erhält eine Summe gleich dem zwanzigfachen Betrage des ermittelten jährlichen Durchschnittsertrages und ausserdem eine Prämie von 15 Prozent.

Das Gesetz vom 21. August 1859 wurde durch das Gesetz vom 9. April 1875 aufgehoben. In dem letzteren sind indessen die Bestimmungen

des ersteren mit einigen Abänderungen und Ergänzungen wiederholt, deren wichtigere folgende Punkte betreffen:

Jede Aenderung in den Tarifsätzen muss durch öffentliche Bekanntmachung zur Kenntniss des Publikums gebracht werden und zwar mindestens einen Monat, bevor sie in Kraft tritt.

Bei Feststellung der Frachtsätze sind persönliche Begünstigungen unzulässig.

Der Minister hat das Recht, innerhalb des ganzen Reiches die Stationen festzustellen, welche unter einander direkten Personen- und Güterverkehr haben sollen.

Die staatliche Beaufsichtigung der Eisenbahnen wird durch das dem Minister für Wasserbau, Handel und Industrie (Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid) unterstellte Aufsichtsamt (Raad van toezigt) ausgeübt. Dieses Aufsichtsamt besteht aus 3 Mitgliedern und einem Sekretär und hat 2 Ingenieure und etwa 20 Aufseher unter sich. Bei der Aufsicht über die Eisenbahnen soll in erster Reihe die Betriebssicherheit ins Auge gefasst werden. Alljährlich werden die gesammten Bahnen des Königreichs durch eines der Mitglieder des Aufsichtsamtes ganz speziell revidirt; die verschiedenen Mitglieder wechseln bei dieser Revision dergestalt mit einander ab, dass jedes Mitglied nach Verlauf von 3 Jahren einmal sämtliche Bahnen revidirt hat. Die tägliche Aufsicht über den Zustand der Bahnanlagen (weg en werken) wird durch dem Aufsichtsamte unterstellte Eisenbahnaufseher ausgeübt, welche eine jährliche Besoldung von 12 bis 1 800 fl. (2 040 bis 3 060 *M*) beziehen, und zum grösseren Theile aus dem beim Bau der Staatsbahnen beschäftigt gewesenen Personal entnommen sind.

IV. Die Gesellschaft für den Betrieb von Staatsbahnen.

(Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen.)

Die wesentlichsten Bestimmungen des Vertrags vom 11. August 1863, durch welchen die Regierung der in der Ueberschrift genannten Gesellschaft den Betrieb von Staatsbahnen übertrug, waren die nachstehenden:

Der Staat übergibt der Gesellschaft die fertige Bahn, d. h. die Geleise und die Stationen mit allem Zubehör. Die Gesellschaft beschafft das Rollmaterial und alles für den Betrieb erforderliche bewegliche Material. Die Gesellschaft besorgt den Betrieb und die regelmässige Unterhaltung der Bahn; nur aussergewöhnliche, an grossen Kunstbauten auszuführende Reparaturen oder Wiederherstellungen, welche in Folge der Einwirkung höherer Gewalt, durch Ueberschwemmungen, Deichbrüche u. s. w. nothwendig werden, müssen direkt vom Staate getragen werden.

Die Regierung setzt die Tarife auf Vorschlag der Gesellschaft fest.

Die Konzessionsurkunde normirte indessen gewisse Maximaltarife. Im Falle einer Herabsetzung derselben finden die vorgedachten Bestimmungen des Gesetzes vom 21. August 1859 Anwendung.

Erweiterungen der vorhandenen Anlagen, welche nach Eröffnung des Betriebes erforderlich wurden, sollten zu Lasten des Staates ausgeführt werden. Die Dauer des Vertrags wurde auf 50 Jahre festgesetzt; der Staat behielt sich indessen das Recht vor, die Konzession schon nach 20, 30 oder 40 Jahren zurückzunehmen. Die im Falle der Zurücknahme der Konzession an die Gesellschaft zu zahlende Entschädigung sollte nach dem finanziellen Ergebniss der letzten 7 Jahre, nach Abzug des Ergebnisses der beiden ungünstigsten Jahre, festgestellt werden; es sollte der Gesellschaft das 20fache des so ermittelten jährlichen Durchschnittsertrages gezahlt werden, wozu noch 15 pCt. treten, wenn die Zurücknahme nach dem zwanzigsten und 10 pCt., wenn die Zurücknahme nach dem dreissigsten Betriebsjahre erfolgte. Bei Ablauf der Konzession (also nach 50 Jahren) war der Staat gehalten, das der Gesellschaft gehörige Betriebsmaterial zu einem durch Sachverständige festzustellenden Preise zu übernehmen.

In Bezug auf die Vertheilung der Einnahmen zwischen Staat und Gesellschaft wurde in dem Vertrage folgendes bestimmt:

Wenn die Bruttoeinnahme 3 000 fl. (5 100 *M*) für das Kilometer nicht überstieg, so kam dieselbe vollständig der Gesellschaft zu Gute. War die kilometrische Einnahme höher als 3 000 fl., so wurde der Gesellschaft zunächst ein gewisser Prozentsatz derselben für Betriebskosten zugewiesen, berechnet nach einer Skala, nach welcher bei steigender Einnahme für das Jahr und Kilometer dieser Prozentsatz abnahm. Die Skala für die Berechnung dieses vorweg zu nehmenden Antheils der Gesellschaft hatte 34 Positionen, von welchen einzelne hier angeführt werden mögen. Es erhielt die Gesellschaft voraus bei einer kilometrischen Einnahme von

3 001 fl. (5 102 <i>M</i>)	bis 3 250 fl. (5 525 <i>M</i>)	. .	95 pCt.
4 001 fl. (6 802 <i>M</i>)	„ 4 250 fl. (7 225 <i>M</i>)	. .	78 „
5 001 fl. (8 502 <i>M</i>)	„ 5 250 fl. (8 925 <i>M</i>)	. .	68 „
6 001 fl. (10 202 <i>M</i>)	„ 6 500 fl. (11 050 <i>M</i>)	. .	58 „
7 001 fl. (11 902 <i>M</i>)	„ 7 500 fl. (12 750 <i>M</i>)	. .	55 „
9 001 fl. (15 302 <i>M</i>)	„ 10 000 fl. (17 000 <i>M</i>)	. .	51 „

Bei einer Einnahme von mehr als 10 000 fl. verringerte sich der vorweg zu nehmende Antheil der Gesellschaft für je 1 000 fl. (1 700 *M*) um 1 pCt. Ueberstieg die kilometrische Einnahme 28 000 fl. (47 600 *M*), so sollte die Gesellschaft immer nur 35 pCt. vorweg erhalten.

Von dem Rest, welcher nach Abzug des hiernach sich ergebenden, der Gesellschaft vorweg zukommenden Antheils verbleibt, gehörten $\frac{4}{5}$ dem Staate und $\frac{1}{5}$ der Gesellschaft.

Bei der Berechnung der Bruttoeinnahme sollten Nebeneinnahmen, wie der Erlös aus der Verpachtung von Bahnhofs-Restaurationen, dem Verkauf des an den Böschungen wachsenden Grases u. s. w. mit eingerechnet werden, während die für Be- und Entladen, sowie die aus dem Rollfuhrwesen sich ergebenden Einnahmen ganz der Gesellschaft zufielen.

Während der Dauer des Vertrages konnten der Eisenbahn keine Steuern zu Gunsten des Staates, der Provinzen oder Gemeinden auferlegt werden.

Nachdem die Gesellschaft für den Betrieb von Staatsbahnen diesen Vertrag abgeschlossen und den Betrieb der inzwischen fertig gestellten Staatsbahnlinien übernommen hatte, suchte sie im Interesse der Erhöhung des Verkehrs auf den ihr verpachteten Linien ihren Geschäftsbetrieb auch auf ausserhalb der letzteren gelegenen Bahnlinien auszudehnen. Sie schloss zu diesem Zwecke mit der Lüttich-Limburger Eisenbahngesellschaft im Jahre 1864 Verträge ab, nach welchen letztere ihr den Betrieb der ihr gehörigen Bahnlinie Eindhoven-Hasselt und Hasselt—Ans (Station der Linie Lüttich-Brüssel der belgischen Staatsbahn) gegen Zahlung eines jährlichen Pauschquantums in Pacht gab. Ebenso pachtete die Gesellschaft im Jahre 1864 auch gegen Zahlung eines jährlichen Pauschquantums die Linie Almelo-Salzbergen, wodurch sie in den Besitz einer direkten Verbindung zwischen den Niederlanden einerseits und Hannover und Norddeutschland andererseits kam.

Die von der Gesellschaft erzielten finanziellen Erfolge waren nicht günstig. Sie konnte im ersten Betriebsjahre nur 1,10 und im zweiten kaum 3,70 pCt. Dividende auf ihr eigenes Kapital zahlen; im dritten Betriebsjahre, also in 1866, sank die Dividende auf Null. Damit die Gesellschaft den Betrieb fortführen konnte, wurde ihr auf Grund des Gesetzes vom 29. Dezember 1866 von der Regierung ein Vorschuss von 2 500 000 fl. (4 250 000 *fl.*) gegeben. Im Jahre 1867 liess die Regierung sich von der Landesvertretung einen Kredit bewilligen, um den Betrieb der Staatsbahnen selbst übernehmen zu können, falls die Gesellschaft in Konkurs gerathen sollte. Die Gesellschaft hielt sich indessen, es besserten sich sogar ihre Verhältnisse ein wenig, schliesslich wurde jedoch auch von der Regierung die Nothwendigkeit einer von der Gesellschaft schon seit längerer Zeit beantragten Revision des Betriebsvertrags, namentlich der finanziellen Bestimmungen desselben, anerkannt. Als Hauptfehler der Bestimmungen über die Vertheilung der Einnahmen zwischen Staat und Gesellschaft wurde bezeichnet, dass nicht genügende Rücksicht auf das Steigen der Betriebsausgaben bei wachsenden Bruttoeinnahmen genommen war. Nach vielfachen Unterhandlungen kam deshalb am 24./25. Mai 1876 eine Ueber-einkunft über Abänderung des Vertrags von 1863 zu Stande. Der Schwer-

punkt dieser Abänderung liegt in den finanziellen Bestimmungen, welche in dem neuen Vertrage wie folgt lauten:

Aus der Bruttoeinnahme werden vorweg behufs Bildung eines Geleis-Erneuerungsfonds entnommen:

500 fl. (850 *M*) für jedes Kilometer eingeleisiger und
 1000 fl. (1700 *M*) „ „ „ zwei „ Strecke.

Von dem hiernach verbleibenden Reste der Bruttoeinnahmen erhält die Gesellschaft 80 pCt. Für neu eröffnete Linien wird der Gesellschaft ausserdem ein Zuschuss zugebilligt, welcher für das Kilometer und für die ersten 4 Jahre je 600 fl. (1020 *M*) und für die folgenden 4 Jahre je 300 fl. (510 *M*) beträgt. Der nach diesen Abzügen verbleibende Rest der Bruttoeinnahme gehört dem Staate. Wenn indessen der Antheil der Gesellschaft zusammen mit den für den Erneuerungsfonds u. s. w. voraus zu entnehmenden Beträgen die Summe von 4800 fl. (8160 *M*) für das Kilometer nicht erreicht, so fliesst die gesammte Bruttoeinnahme bis zur Höhe des genannten Betrages der Gesellschaft zu.

Ausser dem zum Zwecke der Erneuerung der Geleise gebildeten Fonds muss die Gesellschaft noch zurücklegen:

1. 100 fl. (170 *M*) für das Kilometer Bahnlänge zur Deckung der Schäden, welche durch Brand oder sonstige Unfälle veranlasst werden;
2. 4 pCt. der Bruttoeinnahme für die Erneuerung der Maschinen, sowie der Personen- und Güterwagen.

Uebersteigt hiernach der Reingewinn der Gesellschaft $4\frac{1}{2}$ pCt. des Kapitals, so wird der Ueberschuss zwischen Staat und Gesellschaft gleichmässig vertheilt, und zwar so lange, bis der Reingewinn der Gesellschaft 5 pCt. beträgt, von weiterem Ueberschuss gehören $\frac{4}{5}$ dem Staate, $\frac{1}{5}$ der Gesellschaft.

Um den Betrag des Reingewinns der Gesellschaft festzustellen, werden von der Gesamteinnahme derselben abgezogen: Die Kosten der Unterhaltung und des Betriebs, die vorweg zu entnehmenden Beträge für die Errichtung der verschiedenen Reservefonds und der Unterstützungskasse, die an andere Gesellschaften zu zahlenden Beträge für Benutzung gemeinschaftlicher Bahnhöfe und des Rollmaterials, endlich die zur Zahlung der Zinsen und der Amortisationsquote für die kontrahirte Anleihe erforderlichen Beträge.

Weitere Vergünstigungen wurden der Gesellschaft noch zugebilligt in Bezug auf die Legung des zweiten Geleises, soweit die Staatsregierung die Anlage desselben für nothwendig erachtet.

Die Gesellschaft verpflichtete sich dagegen, ausser den Staatsbahnen,

welche ihr bereits durch die Konzession von 1863 übertragen waren, noch den Betrieb auf folgenden Strecken zu übernehmen:

1. auf den kraft des Gesetzes vom 21. Mai 1873 für Rechnung des Staates anzulegenden Bahnen Zwaluwe-Zevenbergen und Arnheim-Nymegen;
2. auf den kraft des Gesetzes vom 10. November 1875 für Rechnung des Staates zu bauenden Bahnen Zwolle-Almelo, Dordrecht-Tiel-Elst, Nymegen-Venlo und von Stavooeren über Hindelopen und Sneek nach Leeuwarden;
3. soweit es von dem Könige bestimmt wird, auf denjenigen weiteren Linien, welche ausser den vorgenannten noch kraft des Gesetzes vom 10. November 1875 oder gemäss künftig zu erlassender Gesetze für Rechnung des Staates gebaut werden oder über welche letzterer durch Uebereinkunft mit anderen Eisenbahnunternehmungen, durch Einziehen von Konzessionen oder in anderer Weise die Verfügung erhält.

Der Betrieb anderer Eisenbahnunternehmungen und aller sonstigen Geschäfte, sowie die Betheiligung bei solchen darf von der Gesellschaft nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Königs übernommen werden.

Weiter übernahm die Gesellschaft nach dem neuen Vertrage die Verpflichtung, die Zahl der täglich auf den Staatsbahnen zu fahrenden Personen- oder gemischten Züge (noch der Konzession von 1863 drei Züge in jeder Richtung) um einen Zug und bei eventueller Steigerung der Bruttoeinnahmen noch weiter zu vermehren.

Die Konzession der Gesellschaft erlischt am 31. Dezember 1917. Die Regierung kann jedoch schon 20, 30 oder 40 Jahre nach Vollendung der kraft des Gesetzes vom 18. August 1860 anzulegenden Staatsbahnen durch Kündigung der Uebereinkunft die Konzession einziehen. Die Bedingungen für den Fall der Endigung oder Kündigung der Konzession wurden durch die neue Uebereinkunft in einigen wesentlichen Punkten abgeändert.

Die Uebereinkunft vom 24./25. Mai 1876 erhielt rückwirkende Kraft vom 1. Januar 1876 ab und ist heute noch gültig.

Die aus der Verpachtung des Betriebes der Staatsbahnlinien für den Staat erzielten finanziellen Ergebnisse sind bis jetzt sehr ungünstig gewesen. Die vom Staate für den Bau von 916 Kilometern Eisenbahnen, welche an die Betriebsgesellschaft verpachtet sind, aufgewendeten Anlagekosten haben 258 081 330 *M.* betragen, für das Kilometer also durchschnittlich etwa 280 000 *M.* In der nachstehenden Tabelle sind die finanziellen Ergebnisse, auf das Kilometer Bahnlänge reduziert, für die Jahre 1864 bis 1880 angegeben:

Jahr	Einnahme	A u s g a b e				Resultate für die Betriebs- Gesellschaft	
		Eigentliche Betriebsaus- gaben	Vertrags- mässige Zahlung an den Staat	Verschiedene Ausgaben (für Mitbe- nutzung von Bahnhöfen anderer Ge- sellschaften etc.)	Gesamt- Ausgabe	Reingewinn	Defizit
1864	5 485	6 150	243	—	6 393	—	908
1865	7 676	5 944	730	258	6 932	744	—
1866	6 395	5 331	233	926	6 490	—	95
1867	6 660	5 029	570	1 106	6 705	—	45
1868	6 944	4 024	625	1 053	5 702	1 242	—
1869	7 188	4 096	880	1 033	6 009	1 179	—
1870	7 657	4 192	1 015	1 058	6 265	1 392	—
1871	8 859	4 574	1 440	1 074	7 088	1 771	—
1872	9 365	4 775	1 696	1 092	7 563	1 802	—
1873	10 317	5 433	2 372	1 012	8 817	1 500	—
1874	10 764	5 961	2 858	1 067	9 886	878	—
1875	11 697	5 616	3 246	1 117	9 979	1 718	—
1876	12 527	5 596	1 939	1 042	8 577	3 950	—
1877	12 893	6 132	2 020	1 043	9 195	3 698	—
1878	13 337	6 462	2 045	1 061	9 568	3 769	—
1879	14 604	6 906	2 405	1 051	10 362	4 242	—
1880	15 142	7 374	2 472	1 011	10 857	4 285	—

Es hat hiernach bis jetzt der Staat im Jahre 1875 die höchste kilometrische Einnahme erzielt, aber selbst in diesem günstigsten Jahre hat dieselbe nur 1,15 pCt. des durchschnittlich für das Kilometer Bahnlänge aufgewendeten Anlagekapitals betragen. Es ist aus der Zusammenstellung auch ersichtlich, wie die an den Staat gezahlten Beträge vom Jahre 1876 an, in welchem der neue Vertrag in Kraft trat, herabgegangen sind.

Die Aktionäre der Betriebsgesellschaft haben seit 1876 sich wesentlich besser gestanden als früher; sie bezogen seitdem stets über 5 pCt. von ihrem Kapital.

Was das allgemeine Verhältniss zwischen dem Staat und der Betriebsgesellschaft betrifft, so entstehen, soweit bekannt geworden, Differenzen hauptsächlich über die Ausführung von solchen Erweiterungsanlagen, für welche die Kosten vom Staate zu tragen sind. Die Nothwendigkeit derselben wird gewöhnlich von der Gesellschaft behauptet, von der Regierung

bestritten. Auch über die Frage, von welchem Punkte an bei stattgehabten Beschädigungen des Bahnkörpers, der Bauwerke u. s. w. die „höhere Gewalt“ als Ursache anzusehen und daher der Staat mit den Kosten der Wiederherstellung zu belasten ist, entstehen mannigfache Meinungsverschiedenheiten.

V. Die Holländische Eisenbahngesellschaft.

(Hollandsche Ijzeren Spoorwegmaatschappij.)

Die älteste Eisenbahn des Königreichs der Niederlande ist die am 20. September 1839 eröffnete Linie Amsterdam-Harlem, die Stammlinie der Holländischen Eisenbahngesellschaft. Durch Verordnung vom 22. Juni 1840 wurde dieser Gesellschaft auch die Konzession erteilt für Bau und Betrieb der Linie Rotterdam-Harlem, deren letzte Theilstrecke am 3. Juni 1847 eröffnet wurde. Bis zum Jahre 1865 beschränkte sich die Thätigkeit der Gesellschaft auf die Eisenbahn Amsterdam-Haag-Rotterdam. Durch Verordnung vom 28. April 1865 wurde ihr auch der Betrieb der in Gemässheit des Gesetzes vom 18. August 1860 vom Staate gebauten Eisenbahn Amsterdam-Helder übertragen. Die Bedingungen des Betriebsüberlassungs-Vertrags entsprachen im Wesentlichen denjenigen des vorgedachten Vertrages vom 11. August 1863. Die erste Theilstrecke Alkmar-Helder der Staatsbahnlinie Amsterdam-Helder wurde am 20. Dezember 1865, das letzte Stück, die Strecke Amsterdam-Zaandam, erst am 15. Mai 1878 eröffnet. Die Verbindungsstrecke Harlem-Uitgeest zwischen der Staatsbahnlinie Amsterdam-Helder und der der Gesellschaft gehörigen Linie Amsterdam-Rotterdam wurde von letzterer gebaut und am 1. Mai 1867 in Betrieb genommen. Um den Verkehr auf den von ihr betriebenen Linien zu heben, suchte die Gesellschaft einen Anschluss in der Richtung nach Deutschland und liess sich zu diesem Zwecke am 20. April 1870 die Konzession für Bau und Betrieb der Eisenbahn Amsterdam-Amersfoort-Zütphen mit Abzweigung Hilversum-Utrecht erteilen. Diese Linien wurden im Laufe des Jahres 1876 eröffnet. Die Gesellschaft übernahm ferner den Betrieb auf der am 24. Juli 1878 eröffneten Linie Zütphen-Winterswyk gegen jährliche Zahlung eines Pauschquantums.

Die finanziellen Verhältnisse gestalteten sich für die Gesellschaft in Bezug auf die eigenen Linien von Anfang an günstig. Seit dem Jahre 1858 hat sich das Anlagekapital ihrer eigenen Linien nicht unter 5 pCt. verzinst, mehrfach ist die Dividende auf über 7 pCt. gestiegen. Im Jahre 1880 betrug dieselbe 7,325 pCt. Nicht günstig waren dagegen die Betriebsergebnisse bei den vom Staate gepachteten Strecken, wie aus der folgenden Zusammenstellung hervorgeht:

Jahr	Betriebslänge km	Betriebs-		Vertrags- mässige Zahlung an den Staat M	Gesamt- Ausgabe M	Ergebniss für die Gesellschaft	
		Einnahme M	Ausgabe M			Rein- gewinn M	Defizit M
1868	58	5 552	4 665	349	5 014	538	—
1869	60	5 750	4 707	280	4 987	763	—
1870	71	6 376	5 535	751	6 286	90	—
1871	71	7 854	6 466	1 343	7 809	45	—
1872	71	7 319	6 400	1 167	7 567	—	248
1873	71	8 234	6 871	1 533	8 404	—	170
1874	71	8 599	6 991	1 785	8 776	—	177
1875	71	9 838	7 274	2 528	9 802	36	—
1876	71	9 815	7 123	2 617	9 740	75	—
1877	71	9 576	7 373	2 394	9 767	—	191
1878	77	8 999	7 372	2 245	9 617	—	618
1879	81	12 099	7 940	2 280	10 220	1 879	—
1880	81	11 880	8 302	2 121	10 423	1 457	—

Die Anlagekosten der ganzen 81 km langen Staatsbahnstrecke Amsterdam-Helder werden auf 25 667 000 Gulden (43 633 900 M) berechnet, die Verzinsung hat also selbst in dem für den Staat günstigsten Jahre 1876 nur etwa $\frac{1}{2}$ pCt. betragen.

Als im Juni 1880 die für die Eisenbahn Amsterdam-Rotterdam ertheilte Konzession erlosch, wurde dieselbe zunächst nur auf ein Jahr verlängert und die Frage in Erwägung gezogen, ob es vortheilhaft sei, die der Holländischen Eisenbahngesellschaft konzessionirten Linien für den Staat anzukaufen. Es wurde diese Frage hauptsächlich aus finanziellen Gründen verneint. Nach den Konzessionsbedingungen würde beim Ankauf der Linie Amsterdam-Rotterdam durch den Staat für den Bahnkörper, die Stationen und Zubehör, die Signaleinrichtungen, die Werkstätten etc. $15\frac{1}{2}$ Millionen Gulden (26 350 000 M) zu zahlen gewesen sein, weiter $1\frac{1}{2}$ Millionen Gulden (2 550 000 M) für die Verbindungsbahn Harlem-Uitgeest, 5 Millionen Gulden (8 500 000 M) für das Betriebsmaterial. Ausserdem hätten vom Staat Erweiterungen auf verschiedenen Stationen ausgeführt werden müssen, deren Kosten über 4 Millionen Gulden (6 800 000 M) betragen haben würden. Es wurde ferner in Erwägung gezogen, dass, wenn die Eisenbahnlinie Amsterdam-Rotterdam für den Staat erworben sein werde, Konkurrenzrücksichten auch den baldigen Ankauf der übrigen derselben Gesellschaft gehörigen Linien, sowie überhaupt der übrigen niederländischen Bahnen nothwendig machen würde, was nach Lage der bestehenden Verträge und Konzessionen zur Zeit nur unter

grossen finanziellen Opfern für den Staat ausführbar gewesen wäre. Es wurde deshalb die Konzession für die Bahn erneuert, diese Gelegenheit aber benutzt, um das gesammte Verhältniss zwischen dem Staat und der Holländischen Eisenbahngesellschaft derart neu zu regeln, dass der Staat auch über die anderen Linien der Gesellschaft, deren Konzession erst im Jahre 1926 abläuft, zu jeder Zeit die Verfügung erhalten kann und der Einfluss der Regierung auf die Betriebsführung überhaupt wesentlich ausgedehnt wird. Die wichtigsten Bestimmungen der neuen Uebereinkunft, welche Ende 1882 von den beiden Kammern der Generalstaaten genehmigt wurde, sind:

Die Gesellschaft übernimmt ausser den von ihr betriebenen Bahnen auch den Betrieb der kraft des Gesetzes vom 10. November 1875 sowie etwa sonst für Rechnung des Staates zu bauenden oder in den Besitz desselben gelangenden, an ihre Linien anschliessenden Bahnen. Sie verpflichtet sich ferner zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Ymuiden nach Velsen auf eigene Rechnung und zur Förderung und Instandhaltung einer regelmässigen Dampfschiffahrt zwischen Enkhuizen und Stavoren in Verbindung mit der Gesellschaft für den Betrieb von Staatsbahnen. Diesem Unternehmen ist erforderlichen Falls jährlich ein Zuschuss bis auf Höhe von 50 000 Gulden (85 000 *M*) zu gewähren.

Während die Bestimmungen des Vertrages im Uebrigen in den meisten Punkten denen des Vertrages vom Mai 1876 entsprechen, enthält die neue Uebereinkunft abweichende Bestimmungen über die an den Staat zu leistenden Zahlungen und das Erlöschen der Konzession. In dem Vertrage von 1882 ist ein fester jährlicher Pachtzins stipulirt, und zwar 800 fl. (1 360 *M*) für das Kilometer bei den Strecken, welche nicht sofort in ihrer ganzen Länge für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden können; für die in ihrer ganzen Ausdehnung dem Verkehr übergebenen Strecken für das 1. Jahr 1 000 fl. (1 700 *M*), für das 2. Jahr 1 200 fl. (2 040 *M*) und so weiter bis zum 6. Jahre, in welchem der jährliche Pachtzins 2 000 fl. (3 400 *M*) beträgt. In jedem folgenden Jahre steigt dann der Pachtzins weiter um 100 fl. (170 *M*) für das Kilometer, wenn die Gesellschaft nicht nachweist, dass die Bruttoeinnahme nicht verhältnissmässig zugenommen hat.

Alle der Gesellschaft bis dahin ertheilten Konzessionen werden sodann für verfallen erklärt und bestimmt, dass der Staat zu jeder Zeit über alle im Betriebe der Gesellschaft befindlichen Linien die Verfügung erhalten kann. Die Konzession erlischt namentlich auch:

1. Wenn die Bahn nebst Zubehör nicht den Vorschriften entsprechend unterhalten werden sollte.
2. Bei Nichterfüllung der in Bezug auf den Betrieb, das Material und den Dienst der Gesellschaft auferlegten Verpflichtungen, falls

die Gesellschaft innerhalb des von der Aufsichtsbehörde festgestellten Termins ihren Verpflichtungen nicht nachkommt.

Wird die Konzession für verfallen erklärt, so hat die Regierung die sofortige Verfügung über das gesammte Personal und Material der Gesellschaft.

Für den Fall, dass die Konzession durch Kündigung erlischt, gehen alle von der Gesellschaft betriebenen Privatbahnen mit allen dazu gehörigen Anlagen u. s. w. gegen Bezahlung des in dem Uebereinkommen festgesetzten Kostenpreises in das Eigenthum des Staates über.

Die Gesellschaft ist ferner auch verpflichtet, die Leitungen und Einrichtungen der Staatstelegraphen ohne Entschädigung durch ihr Dienstpersonal bewachen zu lassen. Sie muss auf allen von ihr betriebenen Linien unentgeltlich die für die Beförderung von Postsendungen, sowie für die begleitenden Postbeamten erforderlichen Postwagen oder besondere Abtheilungen von Personenwagen liefern, deren innere Einrichtung nach Anweisung des Finanzministers auf ihre Kosten beschafft wird.

Die Ernennung der mit der unmittelbaren Leitung der Unterhaltung und des Betriebes beauftragten Beamten bedarf der Genehmigung des Ministers für Wasserbau, Handel und Industrie.

Aus den Bestimmungen dieser Uebereinkunft geht klar die Tendenz der niederländischen Regierung hervor, ihren Einfluss auf das Eisenbahnwesen thunlichst zu vergrössern.

Ausser der „Gesellschaft für den Betrieb von Staatsbahnen“ und der „Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft“ bestehen in den Niederlanden, wie aus der zu I. gegebenen Zusammenstellung ersichtlich, noch verschiedene andere selbstständige Eisenbahnunternehmungen. Die Verhältnisse derselben bieten jedoch für den vorliegenden Zweck kein besonderes Interesse.

VI. Die Eisenbahn-Enquête in den Jahren 1881 und 1882.

Der Antrag auf Einsetzung einer parlamentarischen Eisenbahn-Enquête-Kommission ging hauptsächlich von dem früheren Minister Tak van Portvliet aus und wurde motivirt durch die zu Tage getretenen mannigfachen Mängel im niederländischen Eisenbahnwesen, welche bereits seit längerer Zeit Gegenstand der Erörterung gewesen waren. In Folge dieses Antrages wählte die zweite Kammer im Juni 1881 eine aus 7 Mitgliedern bestehende Kommission, welche unter dem Vorsitz des Mitgliedes Tak van Portvliet auch alsbald ihre Arbeiten in Angriff nahm. Sie stellte zunächst in ähnlicher Weise, wie die im Jahre 1879 zusammengetretene italienische Eisenbahn-Untersuchungs-Kommission*), einen über die verschie-

*) Vergl. Archiv 1882 S. 93 ff.

densten, das Eisenbahnwesen betreffenden Verhältnisse sich verbreitenden „Fragebogen“ auf und sandte denselben an Handelskammern, Fabriketablissements, die Verwaltungen der im Lande konzessionirten Eisenbahngesellschaften, sowie an sonstige industrielle Gesellschaften mit dem Ersuchen, auf die gestellten Fragen, soweit ihnen möglich, zu antworten und namentlich Alles anzugeben, was dazu dienen könne, den Nutzen der Eisenbahnen zu erhöhen. Die Kommission studirte auch die Verhältnisse des Auslands, namentlich Deutschlands und Italiens. Sie vernahm ferner eine Reihe von Sachverständigen und zwar Vertreter des Handels, der Industrie und des Landbaus, Beamte der Eisenbahngesellschaften und der königlichen Regierung und erstattete hiernach im Oktober 1882 der Kammer einen umfassenden Bericht über das Resultat ihrer Thätigkeit.

Dieser Bericht giebt zunächst eine Darstellung der Entwicklung des niederländischen Eisenbahnnetzes und verbreitet sich sodann ausführlich über die bei den niederländischen Eisenbahnen zur Zeit bestehenden Verhältnisse. Der bauliche Zustand der Bahnen, besonders der auf Rechnung des Staates gebauten, wird im Allgemeinen als befriedigend bezeichnet, die Stationsanlagen sollen dagegen vielfach dem gesteigerten Verkehr und den veränderten Verhältnissen nicht mehr entsprechen und des Umbaues und der Erweiterung bedürfen. Ebenso seien auch die Verbindungen zwischen Eisenbahnen und Wasserwegen und die Vorkehrungen für das Verladen aus den Waggonen in Schiffe und umgekehrt vielfach der Vervollkommnung und Verbesserung bedürftig. Der Anschluss von Linien verschiedener Eisenbahngesellschaften an einander sei, wie der Dienst auf den gemeinschaftlichen Bahnhöfen, an vielen Stellen zum Nachtheile des Verkehrs nicht gut geregelt. Gemeinschaftliche Benutzung derselben Bahnstrecke (Mitbetrieb) durch verschiedene Gesellschaften kommt nur auf einzelnen kurzen Strecken vor. Die Regierung hat von dem ihr nach dem Gesetze von 1875 zustehenden Rechte, den Mitbetrieb auf Eisenbahnstrecken anzuordnen, kaum in irgend einem Falle Gebrauch gemacht.

Die Feststellung der Frachtsätze auf den niederländischen Eisenbahnen regelt sich hauptsächlich nach der Konkurrenz anderer Eisenbahnlinien und des Wasserweges; die Selbstkosten spielen dabei nur eine untergeordnete Rolle. Bei der Prüfung der Tarifsätze durch die Regierung wird fast nur darauf gesehen, dass dieselben die durch Gesetz oder Konzession festgestellten Maxima nicht überschreiten.

Das Loos der Unterbeamten wird nach einzelnen der Kommission gewordenen Mittheilungen im Allgemeinen als ein nicht günstiges bezeichnet. Ein nicht geringer Theil dieses Personals habe fast ununterbrochenen Dienst. Selbst die in den Reglements festgestellte achtstündige Ruhezeit werde nicht immer gewährt; Weichensteller sollen nicht selten 18, ja 24 Stunden

hinter einander Dienst haben. Es geschehe auch wenig seitens der Eisenbahngesellschaften, um dem Personal einen regelmässigen Ruhetag zu verschaffen und demselben den Besuch des Gottesdienstes zu ermöglichen, obgleich der Staatsaufsichtsrath stets darauf dringe, dass diesen Beamten die erforderliche Ruhe gewährt wird.

Die ungünstige Wirkung der Konkurrenz der verschiedenen Eisenbahngesellschaften unter einander mache sich in mehrfacher Beziehung bemerkbar, da die Gesellschaften bei ihren Maassnahmen selbstverständlich lediglich die eigenen, nicht die öffentlichen Interessen im Auge haben. In Folge dieser Konkurrenz mangelt vielfach der gute Anschluss der Züge der einen Gesellschaft an die der anderen. Um ihre Selbständigkeit nicht zu gefährden, verweigerte beispielsweise die Niederländische Rheinbahn-Gesellschaft in Nymegen die Herstellung eines Anschlusses ihrer Geleise an die Staatsbahn. Aber besonders schädlich trete die Konkurrenz der einzelnen Gesellschaften untereinander dem Auslande gegenüber auf. Ausländische Bahnverwaltungen machen es sich zu nutze, dass ihnen die Verkehrsbedingungen, deren Annahme von der einen niederländischen Bahnverwaltung verweigert wurde, aus Konkurrenzrücksichten von einer anderen niederländischen Gesellschaft zugestanden werden. Die Regierung aber sei nach Lage der bestehenden Verhältnisse machtlos gegenüber einem derartigen, die Interessen des Landes schwer schädigenden Verfahren der Eisenbahngesellschaften.

Als ein Mittel zur Behebung der im niederländischen Eisenbahnwesen bestehenden Missstände war der Kommission von vielen Seiten die Uebernahme der sämmtlichen Eisenbahnen oder doch wenigstens aller Hauptlinien durch den Staat empfohlen worden. Es wurden deshalb auch die Vorzüge und Nachtheile des Staatsbetriebes gegenüber dem Betriebe durch Gesellschaften eingehend erörtert. „Der Staat kann“, sagt der Bericht in dieser Beziehung, „bei den Verhandlungen über Regelung des Verkehrs und andere Eisenbahnangelegenheiten viel kräftiger auftreten, als Privatgesellschaften. Die militärischen Rücksichten mögen für die Niederlande nicht so maassgebend sein, wie für andere Länder, nichtsdestoweniger sind dieselben ebenfalls in Anschlag zu bringen. Als Eisenbahn-Betriebsführer kann der Staat die allgemeinen Verkehrsinteressen in den Vordergrund stellen, ohne genöthigt zu sein, ängstlich nach dem finanziellen Resultate jeder Maassregel zu fragen. Das Beispiel des Königreichs Belgien, in welchem der Staatsbahnbetrieb sich als gut und nützlich für die Interessen des Landes bewährt hat, sollte in den Niederlanden nachgeahmt werden. Bei Uebernahme der niederländischen Eisenbahnen durch den Staat würde die jetzt bei den Gesellschaften übliche übermässige Sparsamkeit in Bezug auf das Personal aufhören.“ Ein Votum in Bezug auf

die Frage „Staats- oder Privatbetrieb“ hat die Kommission indessen nicht abgegeben, da sie nur Vorschläge machen wollte, denen wirklich Folge gegeben werden konnte. Nach den bestehenden Verträgen aber würde der Erwerb für den Staat zur Zeit mit zu grossen finanziellen Opfern verbunden sein, und es liess sich nur eine Erhöhung des Einflusses der Regierung auf das gesammte Eisenbahnwesen und eine einheitlichere Gestalt der Eisenbahnnetze erreichen.

Die Regierung soll nach der Ansicht der Kommission namentlich auch die Befugniss erhalten, Tarife selbst gegen den Willen der einzelnen Gesellschaften festzustellen. Ebenso soll die Regierung befugt sein, einer Gesellschaft den Mitbetrieb (running power) auf einer Linie einer anderen Gesellschaft gegen entsprechende Entschädigung der letzteren zu gestatten, wenn dies im Interesse von Handel und Verkehr als nothwendig erkannt wird. Die Regierung soll sodann darauf hinwirken, dass der Betrieb der selbständigen kleineren Linien, wie der Zentralbahn, der Nordbrabant-Deutschen und der Südostbahn denjenigen grösseren Gesellschaften übertragen werde, zu deren Netze die betreffenden Linien ihrer geographischen Lage nach gehören. Konzessionen für Bau und Betrieb neuer Linien sollen nicht mehr an neue Gesellschaften, sondern nur an eine der schon bestehenden drei grösseren Gesellschaften übertragen werden.

Damit die Regierung den ihr nach den Vorschlägen der Kommission erwachsenden grösseren Aufgaben gerecht werden könne, wird in dem Berichte vorgeschlagen, dass die Zahl der Mitglieder des Staatsaufsichtsrathes (Raad van toezigt) vermehrt und die Befugnisse dieses Rathes erweitert werden. Die Kommission empfiehlt der Regierung auch, sich über alle das Eisenbahnwesen betreffenden Angelegenheiten stets gut unterrichtet zu halten und zwar nicht nur in Bezug auf die einheimischen, sondern auch auf die Eisenbahnverhältnisse des Auslandes.

Den Vorschlägen der Enquête-Kommission ist, wie bereits erwähnt, theilweise Folge gegeben worden.

Die Eisenbahnen in der deutschen Dichtung.*)

Von Fr. Wilh. Rohr, Königl. Eisenbahnsekretär.

Die Erfindung der Eisenbahnen, welche dem neunzehnten Jahrhundert ein besonderes Gepräge verleiht, scheint auf den ersten Blick ein der Dichtung durchaus widerstrebender Stoff zu sein. Und doch hat die Dichtung die Eisenbahnen von ihrem ersten Auftreten an bis in die neueste Zeit begleitet. Diese eigenthümliche Erscheinung, welche in der Geschichte der Eisenbahnen bisher noch nicht berücksichtigt ist, möchte einer besonderen Betrachtung nicht unwerth sein. Die nachstehende Abhandlung will sich mit derselben beschäftigen.

Die Poesie unserer letzten Jahrzehnte trägt ein ausgesprochen realistisches Gepräge; sie hat es aber gleichzeitig als eine ihrer höchsten Aufgaben erkannt, die idealen Seiten der realistischen Erscheinungen der Gegenwart zu pflegen, und da darf es uns nicht wundern, dass sie sich auch alsbald den Eisenbahnen zuwandte. Wenn eine unserer neuen Erfindungen unpoetisch ist, so sind es die langgestreckten, geraden und gleichmässig blank glänzenden Eisenstrassen, und wie sind sie doch in ihrer scheinbaren Nüchternheit und Reizlosigkeit, mit ihrem rasseln-den Betriebe, der qualmenden und gellend pfeifenden Lokomotive, und ihren formlosen, langgedehnten, geradezu unschönen Güterhallen so rechte echte Vermittler des warmherzigsten Idealismus! Denn haben sie nicht durch ihr die ganze Erde umspannendes Netz die Völker näher gebracht und einen Wettkampf in den Werken des Friedens unter ihnen hervorgerufen, wie er ohne Gleichen ist? Haben sie nicht überall, wohin sich ihre Geleise erstrecken, die Menschen von einem bedeutenden Theile schwerer und roher Arbeit entlastet und zu edlerer Entfaltung der ihnen innewohnenden Kraft geführt? Haben sie nicht die Unkultur vertrieben

*) Der vorstehende Aufsatz ist ausnahmsweise mit Rücksicht auf das allgemeine Interesse des in demselben behandelten Gegenstandes in das Archiv aufgenommen worden. Wie bisher, so wird auch für die Zukunft an der Regel festgehalten werden, dass nur Arbeiten wissenschaftlichen Inhalts zum Abdruck gelangen können.

und an ihre Stelle die Kultur gesetzt, Einöden und Wüsteneien in urbare Ackerflächen und in Industriestätten und Wohnplätze Tausender und Abertausender des nach immer weiterer Ausdehnung drängenden Menschengeschlechts umgewandelt? Haben sie nicht ungezählte Dienste der Wissenschaft geleistet, ist nicht die grossartige Entwicklung auf dem Gebiete der Technik wesentlich ihrem Einfluss zu verdanken?

Der erste Dichter, der die Eisenbahnen poetisch behandelt, Nicolaus Lenau, hebt sein Lied mit Zweifeln und Zagen an:

„Lieber Frühling, sage mir,
Denn Du bist Propbet,
Ob man auf dem Wege hier
Einst zum Heile geht?“

um später, nachdem er über die rücksichtslose Störung des Lenzes- und Waldesfriedens geklagt hat:

Mitten durch den grünen Hain,
Ungestümer Hast,
Frisst die Eisenbahn herein,
Dir ein schlimmer Gast.
Bäume fallen links und rechts,
Wo sie vorwärts bricht,
Deines blühenden Geschlechts
Schont die rauhe nicht.

Auch die Eiche wird gefällt,
Die den frommen Schild
Ihrem Feind entgegenhält,
Das Marienbild.
Pfeilgeschwind und schnurgerad
Nimmt der Wagen bald
Blüth' und Andacht unters Rad,
Sausend durch den Wald,

weiter und weiter zu fragen, ob diese Opfer auch dem gehofften Erfolge der Befreiung des Menschen entsprechen werden:

Oder ist dies Wort ein Wahn,
Und erjagen wir
Nur auf unsrer Sturmesbahn
Gold und Sinnengier?

Als Lenau diese Fragen an den Frühling des Jahres 1838 stellte, war die Bedeutung der Eisenbahnen noch nicht zu beurtheilen, am wenigsten in Deutschland, wo man erst in schwachen Anläufen zu bauen begonnen hatte. Doch er sah auch schon den Sieg der Ideale über die Materie, denn er schliesst hoffnungsfreudig:

Doch Du lächelst freudenvoll
Auf das Werk des Beils,
Dass ich lieber glauben soll
An die Bahn des Heils.

Amselruf und Finkenschlag
Jubeln drein so laut,
Dass ich lieber hoffen mag
Die ersehnte Braut.

Nicht so hoffnungszuversichtlich sahen andere Dichter die neue Erfindung an. Anastasius Grün kann diesen Mangel an Verständniss für das Walten des Weltgeistes, wie es in den Eisenbahnen zu Tage tritt,

jedoch nicht fassen, er antwortet daher auf solche Bedenklichkeiten und Zweifel:

Ich höre Lieder, ehrenwerthe, Klagen,	Dass Poesie, entsetzt, nun fliehen werde,
Seh edle Angesichter sich verschleiern,	Auf schnurgerader Eisenbahn entjagen,
Prophetisch trauernd, dass in unsern Tagen	Entführt auf Dampfregatten unsrer Erde,
Der Prosa Weltreich seinen Sieg will feiern;	Auf Dampfkarossen ferne fortgetragen!

Wenn sie denn den „krummen Wegen“ doch so hold sind und die geraden scheuen, so mögen sie seinethalben der Poesie auf „Holperstegen“ nachjagen und „kriechen“, wo sie „fliegen“ könnten, das edle Ross mit „Gebiss und Strang und Eisen vor den Wagen knäbeln“, in seinem Schnauben unter schwerer Last und über Steingeröll, der Peitsche des antreibenden Fuhrmannes und dem „Staubgewölk“ der Strasse „sich der Verloren mahnen“. Er aber will indess die „Bahn des Rheins“ hinab und dem „Menschengeist den Siegeshymnus stimmen“:

Wie dir der Feuergeist die Flammenkrone
Herab vom stolzen Haupt hat reichen müssen,
Wie du dem Erdengeiste, seinem Sohne,
Das eh'rne Herz kühn aus der Brust gerissen;

Wie du zu beiden sprachst: Ihr sollt nicht rasten;
Dass fürder Mensch nicht Menschen knechten möge,
Geh', Feuer du, und trage seine Lasten!
Leb', Eisen du, und wandle seine Wege!

Ich weiss, dass deines Wandels Flammengleise
Kein Blümchen im Poetenhain bedrängen,
So wie des Heiligscheines Gluthenkreise
Kein Löckchen am Madonnenhaupt versengen.

Nein, Amt der Poesie in allen Tagen
Ist's, hoher Geist, dein Siegesfest verschönen,
Wie der Victoria Goldbild überm Wagen
Des Triumphators schwebt, um ihn zu krönen.

Vor seinem Dichterauge entrollt sich nun der Völkerverkehr, er sieht die „Wagenburgen fliegen“ und achtet's gering, dass sie den „Dorf patriarchen“ aus seinem „Lindenfrieden wecken“:

Nicht schadet's, wenn er, was er dort sah tosen,
Des Geistes wandelnden Altar muss nennen,
Wenn er im Rauchkoloss, dem flicht'gen losen,
Die Gluth, die ew'ge, die ihn zeugt, sieht brennen!

Und wenn er betend fleht, dass die Minerva,
Die jetzt des Volks olymp'schem Haupt entsprungen,
Nie gen den Vater die Geschosse werfe,
Nie sei von seiner Dränger Sold gedungen!

Und wenn er ahnt, dass sie in schönern Tagen,
 Wofür er selbst einst feststand im Gefechte,
 Dem Enkel werde zu ersiegen wagen
 Ein glorreich Vaterland und heil'ge Rechte!

Lasst beten ihn und ahnen so im Stillen,
 Bis sich gesenkt vor uns des Dampfes Wolke,
 Als heil'ger Tempelvorhang, zu verhüllen
 Der Zukunft Schickungen dem jetz'gen Volke.

Während Lenau und Grün noch nicht gewiss sind, welche Stellung die Poesie den Eisenbahnen gegenüber einnehmen wird, ist diese Frage für Emanuel Geibel bereits entschieden. In seinem Liede von der „jungen Zeit“ schildert er diese Zeit (1847) und den neuen Völkerverkehr mit begeisterten Worten:

Und sieh, nun braust es her auf tausend Wegen,
 Was nie sich schaute, tritt sich keck entgegen,
 Bunt sind die Trachten, das Gedräng' ist dicht —
 Der Bergschütz grüsst den Reitersmann im Panzer,
 Der deutsche Bauer schaut dem Steppenpflanzler
 Ins tiefgebräunte Angesicht.

O welch' ein endlos Wühlen, welch' ein Rauschen!
 O welch' ein Markt, welch' Hinundwiedertauschen
 Von Schätzen, wie sie jede Zon' ergiebt!
 Jeder ist Kaufmann und mit ew'gem Schwanken
 Von Mann zu Mann geh'n Waaren und Gedanken,
 Des Juden Gold, des Sängers Lied.

Der todte Buchstab' weicht lebend'ger Rede,
 Gekämpft wird Blick in Blick der Geister Fehde,
 Und wieder schliesst sich Hand in Hand der Bund;
 Frohlockend spürt der Stamm im Bruderstamme
 Sein eigen Blut, es schwebt wie eine Flamme
 Der Freiheit Wort auf jedem Mund.

Glückauf, und magst du's stets im Herzen tragen
 Bei deiner Hast, bei deinem Mühn und Wagen!
 Glückauf, Glückauf, du junge Zeit von Erz!
 Und doch — muss ich so ganz versenkt dich schauen
 In Stoff und Wucht — beschleicht mit leisem Grauen
 Mir oftmals eine Furcht das Herz:

Du mögtest einst im Rauche deiner Essen,
 Im Trotze deines Riesenwerks vergessen,
 Dass droben Einer sitzt auf ew'gem Thron,
 So lang vergessen, bis er in Gewittern
 Herabsteigt, was du bautest zu zersplittern,
 Wie jenen Thurm von Babylon.

Aehnliche Befürchtungen und Mahnungen begegnen wir noch vielfach anderswo, so namentlich noch einmal bei demselben Dichter in seinem „Mythus vom Dampfe“, welcher anhebt:

Es ruht auf klarem Perlethrone	Sie meiden sich mit finstern Grollen,
Die Meerfei im Krystallpalast, —	Sie stören, was des Andern ist;
Der Feuergeist mit güldner Krone	So lang des Erdballs Achsen rollen,
Durchschweifft die Lüfte sonder Rast:	Währt unversöbnt ihr grimmer Zwist.

und nun schildert, wie der Mensch sie, die freigeborenen Fürsten im Reiche der Natur, einfängt, um sie seinen Gedanken dienstbar zu machen, wie er sie, „die sich hassen“, ins „Brautbett zwingt zu unerhörtem Minnespiel“ und „aus ihrem dunkeln Bunde das starke Riesenkind, der Dampf“ erwächst, wie der Dampf der „Wiege Haft“ entspringt und das Fürstenblut in seinen Adern spürend, statt zu dem Lose eines Königssohnes — „ein Herkules im Knechtsgewand“ sich zum Frohdienst des Menschen bestimmt sieht; „seit Jahren trägt er's, doch im Stillen, gedenkt er seines Stammes nach“ und nächtlich, wenn er mit den Menschen die Weite durchfliegt, dann ertönt „bei der Funken Stieben sein dräuend Lied“:

„Frohlocket nur, ihr Herrn der Erde,
Ihr Staubgebilde bläht euch nur,
Dass ihr uns herzwangt zur Beschwerde,
Die alten Götter der Natur!
Es bleibt des Glückes Sonnenweide
Für kein Geschlecht von Herrschern aus;
Auch euer Reich hat einst ein Ende,
Auch euer Bau zerfällt in Graus.

„Wenn ihr dereinst in Eisenbände
Des letzten Eilands Wildniss schlugt,
Wenn prunkend ihr durch alle Lande
Die Fackel stolzer Weisheit trugt;
Wenn dann von euren Königssesseln
Ihr greiftet nach des Himmels Schein:
Dann springen jählings unsre Fesseln,
Dann bricht der Tag des Zorns herein.

„Dann wird des Vaters Kroat blitzen,
Und jeder Blitz ist Weltenbrand;
Dann wird bis zu der Berge Spitzen
Die Mutter zieh'n ihr Schaumgewand;
Dann will ich selbst auf freier Schwinge
Durch's All, Zerstörung brausend, weh'n
Und über'm Trümmersurz der Dinge
Aufjauchzen, und in's Nichts vergeh'n.“

Karl Beck geht auf Bedenken anderer Art ein, welche gegen die Eisenbahnen erhoben wurden, er wendet sich an die Kleingeister in Stadt und Land, die in ihrer Kurzsichtigkeit die neue Erfindung nicht zu beurtheilen vermögen und zagend erwägen, wo und wie ihr Vortheil liegen könnte und über die, die gewohnten Bahnen ihrer Spekulationen durchbrechende Riesenunternehmung fast nur noch das Nebensächliche sehen, wie Jemand, der in der Nacht vom Brande überrascht, alle Geistesgegenwart verlierend, unbekleidet und irgend etwas Gleichgültiges mit sich nehmend, das gefährdete Gebäude verlässt und das Wichtigere übersieht:

Wie sie rechnen, wie sie sinnen:	„Fluch den Neuerungen“, eifert
„Uns're Gelder — in Papieren —	Jener mit erhitzter Wange,
Freunde, werden wir gewinnen?	„Gerade meine Flur begeifert,
Freunde, werden wir verlieren?“	Meine Saat die Eisenschlange“

und in dem beginnenden Börsenfieber den Maassstab für die Börsenwerthe verliert:

„Die Papiere — feilgeboten —
Steigen — fallen — o Gemeinheit!“

Ihnen ruft er verächtlich zu, sie auf die Niedrigkeit ihrer Stellungnahme verweisend:

Nur der Dichter steht im Bunde
Mit den Geistern, kann sie hören

und voll Zorn ob ihres Kleinmuthes:

Mir sind die Papiere Noten,
Ausgestellt auf Deutschlands Einheit.
Diese Schienen — Hochzeitsbänder,
Trauungsringe — blankgegossen;
Liebend tauschen sie die Länder,
Und die Ehe wird geschlossen.

Eisen! du bist zahm geworden!
Sonst gewohnt mit wildem Dröhnen
Hinzuwettern, hinzumorden,
Liessest endlich dich veröhnen!
Magst nicht mehr dem Tode dienen,
Liebst am Leben festzubangen
Und auf deinen spröden Schienen
Wird ein Hochzeitsfest begangen.

Hört ihr brausen die Karossen?
Deutsche Länder sitzen drinnen,
Haben brünstig sich umschlossen:
Wie sie kosen! wie sie minnen!
Und des Glöckleins helles Klingen
Sagt uns, dass die Paare kamen,
Und die Wolkenpfaffen singen
Drauf ein donnernd dumpfes Amen.

Rasend rauschen rings die Räder,
Rollend, grollend, stürmisch sausend,
Tief im innersten Geäder
Kämpft der Zeitgeist freiheitsbrausend
Stemmen Steine sich entgegen,
Reibt er sie zu Sand zusammen,
Seinen Fluch und seinen Segen
Speit er aus in Rauch und Flammen.

Während auch Georg Herwegh dem Dampfe der zahllos durch die Länder dahinstürmenden Feuerwagen die poetische Berechtigung anerkennt:

„Auch dieser Dampf ist Opferdampf —
Glaubt nicht, dass ich ihn hasse!“

mag sich Friedrich Rückert nicht mit den Eisenbahnen zu befreunden. Ihm sind die

in unsern Eilfahrtstagen
Erfundene Eildampfschiff und -Wagen

unsympathisch; er sieht in ihnen, wie überhaupt in der Erweiterung der Wissensgebiete der neuen Zeit nur die Kehrseite: die Verflachung:

Und über alle Wissenslücken
Geht's sicher auf den Eselsbrücken.
Wenn du nun wirst im Eilfahrtswagen

Das Eilfahrtswörterbuch aufschlagen,
Machst du mit eins die Doppelfahrt,
So weitgerist als hochgelahrt.

Andere, wie Karl Gerok, wenden zwar ihre Sympathie der brausenden Lokomotive zu und begreifen nicht die ablehnende Beurtheilung derselben:

Thöricht, dem Rade der Zeit in die rollenden Speichen zu greifen,
Vorwärts schreitet die Welt über das Alte dahin!

doch lassen sie die Klage und das von ihr unter das Rad genommene Gute und Schöne ebenfalls gelten:

Wohl, doch verzieh man stets die bescheidene Klage der Muse,
Wenn sie, was Schönes verschwand, liebend im Liede bewahrt.

Ungeschränkterer Zustimmung begegnen wir bei den jüngeren Dichtern. Berthold Sigismund feiert die Eisenbahn als die vollendetste Dienerin der Werke des Friedens:

Holder Friede, sei du König
Auf dem ganzen Erdenrunde!
Binde die getrennten Stämme
Sanft und fest zum Bruderbunde!

Lass sie ihrer Arbeit Früchte
Liebend nehmen, liebend geben,
Lass sie tauschen und befruchten
Ihres Geistes edles Leben!

Auch Victor v. Scheffel begiebt sich des Einspruchs; aber der alte Thurn und Taxis'sche Postillon liegt ihm doch als eine poetische Figur so sehr am Herzen, dass er ihn nach 500 Jahr', wo der Gelehrteste nichts mehr vom Frachtfahrer, von Fuhrmanns Recht und Pflicht wissen wird, in der Sonnwendnacht auferstehen und zwischen Erd' und Himmel mit seinem Gespann als fremde Erscheinung mit Peitschenknall und Posthornschnall dahinziehen und, „uralten Rauchtobak aus braunem Ulmerkopf“ rauchend, der alten Zeit des Postomnibus gedenkend, sprechen lässt:

„O Zeit des Postgangs und des Trabs,
Des Trinkgelds und des Trunks,
Des Posthalls und des Wanderstabs,
Des idealen Schwungs!

„Jetzt rennt der Dampf, jetzt brennt der Wind,
Jetzt gilt kein Früh und Spät,
Die Sonne malt, und blitzgeschwind
Briefschreibt der Kupferdraht.

„Jetzt geht die Welt aus Rand und Band,
Die Besten ziehn davon
Und mit dem letzten Hausknecht schwand
Der letzte Postillon.

„O neues Rüstzeug, alter Kampf!
Wo treff' ich Glück und Ruh?
O Erdenphosphor, Gas und Dampf!
Fahr zu, mein Schimmel, fahr zu!“

In anderer Stimmung singt Friedrich Hofmann:

Es ist ein Bild vom Sturm der Zeit,
Das Dampfross, das unheimlich braust,

Mit wildem Donner Feuer speit,
Mit Adlerflug vorübersaut.

und Friedrich Brunold schliesst seine Schilderung der Fahrt eines schier endlosen Zuges, wie er sich gleich einer Schlange, durch wildgezackte Schluchten hindurchzwängt und im Dunkel des Tunnels verschwindet, mit den Versen:

„Das ist die Poesie der neuen Zeit,
 Romantik uns'rer heissbewegten Tage.
 Was gilt die Liebe noch? Was gilt das Leid?
 „Wie komm' ich vorwärts?“ — ist der Menschheit Frage!“

In Brunold treffen wir einen Dichter, der gern im Reiche des Eisenbahnlebens und namentlich des Beamtenlebens weilt; er liefert den Beweis, welch' ein Fülle von Poesie und ungehobenen Schätzen für die Dichtkunst auf diesem Gebiete liegen. Wer möchte daran wohl noch zweifeln bei dem schönen Gedichte: „Ein schwerer Zug“? Der Dichter lässt einen alten im Dienste hart gewordenen Lokomotivführer erzählen, wie er einst den Angstschweiss niedertropfen gefühlt: es war auf der Fahrt zwischen Bingerbrück und Saarbrücken in den ersten Tagen des August 1870, die Heere standen auf den Spicherer Höhen und er führte in dunkler Gewitternacht einen hundert Achsen starken Munitionszug für die kämpfenden Truppen heran:

„Mein ganzer Zug in Munition bestand, Am Regulator fester liegt die Hand,
 Wo die Cigarre darf nicht glühen, Nicht die Maschin' darf Funken sprühen.“
 Der Blick oft prüfend wird hinausgesandt,

da krachte der Donner von den Felsen hernieder, dass er den dröhnenden Widerhall des brausenden Zuges übertönte, so dass sich das Echo „hundertfach verfing“ und die Blitze zischten darein, als ob er durch ein Flammenmeer fuhr und „jeder Blitz schien zündend in den Zug zu schlagen“:

„Kämpft der Soldat siegreich für's Vaterland, Ich hab' nach Oben doch den Blick gesandt —
 Ich werd' den Muth gering nicht halten — Musst' wie ein Kind, die Hände falten.“
 Doch als ich einlief, die Maschine stand,

An solchen bewegten Situationen ist der Eisenbahndienst reich. Aber auch dem stillen, in sich gekehrten Gemüthsleben verschliesst er sich nicht, wie das namenlose „Lied des Lokomotivführers“ ergibt, das also anhebt:

Den Regulator in der Hand, Zum Abschied tönt der Pffif: „B'hüt Gott!“
 Steh' ich auf der Maschine He ab von der Maschine,
 Und fahre so durch's weite Land Und kehr' ich beim, pfeift sie: „Grüss' Gott!“
 Auf blanker Eisenschiene. Auf blanker Eisenschiene.

und die Heimkehr mit folgenden Versen besingt:

Dort schau'n schon liebe Augen aus
 Nach mir und der Maschine:
 O frohe Fahrt, die geht nach Haus
 Auf blanker Eisenschiene!“

Zu Gelegenheitsgedichten haben die Eisenbahnen ebenfalls häufig den Stoff gegeben. Besonders beachtenswerth erscheint das der Geibel'schen

Muse so nahe verwandte Leitgedicht des Kladderadatsch aus Anlass der Eröffnung des Mont-Cenis-Tunnels, welches den besten Erzeugnissen der Dichtkunst ebenbürtig ist. Der Berggeist und der Menscheng Geist werden gegenübergestellt. Während ersterer es sich vornimmt, die Völker auf ewig von einander zu scheiden und in Gegensatz zu stellen und zu dem Zweck die starre Felsenwand des Mont-Cenis aufthürmt, während er Angesichts der Erobrerzüge Pompejus' und Karls des Grossen und in neuester Zeit der französischen, in den italienischen Krieg ausgezogenen Heere von seinen Alpenzinnen herniederruft: „Mich besiegt ihr nie!“, — streckt der Menscheng Geist seine Hand aus, ihn sich ebenfalls unterthänig zu machen und antwortet auf seine zornige Frage: „Wer bist du frevelnder Geselle?“ —

„Ich will es wagen, ich, der Menscheng Geist!
 Ich hab's gewagt! Tief unter deinen Füßen
 Hab' ich durchbrochen deiner Berge Wall.
 Hörst du, wie sich die Völker freudig grüssen?
 Hörst von Turin du nicht den Jubelschall?
 Ich hab's gewagt! Und während du verwundert
 Mich anschau'st hier, wo ist nun deine Macht?
 Ja, ich, der Menscheng Geist, ich, das Jahrhundert,
 Ich hab' das grosse Riesenwerk vollbracht.“

Auf der andern Seite haben die Eisenbahnunfälle zu mancherlei Dichtungen den beklagenswerthen Anlass geboten. Aber auch Vaterland und Freiheit finden ihren Ausdruck in der Eisenbahn-Gelegenheitsdichtung, und in dem militärischen Lehrgedichte singt der ungenannte Dichter, indem er die Mobilmachung schildert:

Nur wenige Tage, da zieht es hinan
 Zur Grenze von allen Seiten,
 Wohl siebenmalhunderttausend Mann,
 Um mit dem Feinde zu streiten!
 Das Dampfross sauset, hinbraust der Zug,
 Dicht vor der Grenze er endet,
 Und immer von Neuem, — bis endlich genug,
 Bis der Aufmarsch der Heere vollendet.

Dann spricht der Kaiser das Zauberwort,
 Das die Kraft der Heere entzündet:
 „Vorwärts!“ — Nun über die Grenze fort,
 Und fort, bis der Feind sich findet.
 Da tönt's im ganzen Heere gleich,
 Bald laut und wieder leiser:
 „Es lebe hoch das Deutsche Reich!
 Und dreimal hoch der Kaiser!“

Es erübrigt noch auf ein Gebiet der Dichtung den Blick zu werfen, auf das Gebiet der Mundarten- und Volksdichtung.

Diese Dichtungen, soweit sie nicht, wie bei Klaus Groth, Fritz Reuter, Stieler u. A. zur Kunstdichtung gehören, geben in der Regel die Empfindungen des Volkes in unmittelbarer Frische und Derbheit wieder. Sie bilden aber für das Verständniss unseres Volkslebens bedeutsame Erscheinungen, oder wer erkannte nicht in dem Fluche des Uckermärker Bauern:

De verfluchte Iserboahn
 Oeber minen Ploan to goahn,

Geroad dor, wo de beste Wait
 Up die ganze Feldmark steit?

seine immer nur auf das Nächste gerichtete Anschauungsweise? während der Hamburger Kaufmann sich mit allen Farben der Phantasie das Aufblühen seiner Hansestadt, den Umfang des zu erwartenden Verkehrs ausmalt:

Wat ward dat för en Upstand sien,
 Wenn 't losgeiht up de Isenschien,

Da reckt, dat glow ick sekerlich,
 Des Dags fiewhunnert Wagens nich.

und der Hildburghäuser den Zeitgeist besingt:

Zunder gett's mit Dampf,
 Flink auf un dervu,
 Braucht ka Gäuly' stampf,
 Im Karbatsch derzu,
 Kubl'n nar un a bissla Feuer,
 Nacher schnarrts, as wie a Leyer.

Mer spart Haber un Hei
 Un die Futteraszeit,
 Un kümmt, heitradei!
 Nuch zahmal so weit!
 Vos mer süst in drei, vier Togen,
 Tutt mer zund in abn derjogen.

oder der Odenwälder Bauer von seiner Reise nach Heidelberg erzählt, wo er bei der Eröffnung der Bahn von Heidelberg nach Mannheim den ersten Zug gesehen und schildert, wie alles an Hexerei grenze:

Un was mich heut noch wunnert, 's geht so flott,
 Ganz ohne Ochse, Geil, ganz ohne „baar un hott“!
 Un wie geht's? Langsam eerscht, dann awer pfeilgeschwind,
 Wettrenne, wärrlich! könnt's mit jedem Werbelwind,
 Un hinne hängt e gansse Reih' vun Wähe draan
 Mit Leut un mit Gepäck. Vivat die Eisebahn!

's is in 're Vertelstunn in Mannem, gelt die Wett?
 Wammer noor aach derzu, wie Ann 're, Batze hätt!
 Ich meecht eich gar zu gern mal so mitkutschire,
 Doch unsereens därf nit vun so was proffietiere.
 Do mitgefahre, muss erschrecklich deier sein
 Ne, das is nix vor Een, der trinkt noor Batzewein.

Auch Fritz Reuter konnte seiner ganzen Natur nach die Eisenbahnen nicht unbeachtet liegen lassen und hat sie in der „Reis' nah Bellingen“ zu einem von grossem Humor durchwehten Kapitel verarbeitet. In demselben lässt er seine beiden Bauern mit ihren Söhnen zum ersten Male die Bekanntschaft mit den Eisenbahnen machen und ihre Gedanken und Wahrnehmungen im Gespräch austauschen. Dies Alles geschieht in behaglicher Breite. Dazwischen aber finden wir die schönen Verse, welche der dahinbrausende Zug im eingiebt:

Un dat stampf un dat ampelt un bampelt vöran,
 Un denn kriescht dat dor männigmol tüşchen;
 Un de Hölter, de fleigen, de Bäuk un de Dann,
 Un de Feller un Wäller un Wischen.

Man herin in de Welt! Un so bang denn? Worüm?
 Süh, de Dörper un Städer, de fleigen!
 Un de Dannen, de walzen und danzen herüm,
 Un de Bäuken, de dreihn sick in Reigen.

Man herin in de Welt, wenn't sick bänkt ok un drängt!
 Nehmt de Tögel man frisch mang de Tännen;
 Na wenn ok de Kram Jug beklemmt un beengt,
 Wat helpt Jug dat Krieschen un Stähnen?

Un wenn stött Jug en Flätz, denn gewt em en Stoot,
 Un wehrt Jug de Hut un de Glieder!
 Un gefällt Jug't nich hier — de Welt is so grot, —
 Denn gaht Ji en Enniog lang wieder!*

Und hiermit sei diese Abhandlung geschlossen. Der Nachweis dürfte erbracht sein, dass die Eisenbahnen der Entfaltung der Poesie keinen Eintrag gethan, dass sie vielmehr das Stoffgebiet derselben erweitert haben, und dass es vorzugsweise die realistischen Lebensäusserungen der Eisenbahnen sind, welche die Dichtkunst angezogen und zu idealer Darstellung und Behandlung geführt haben.

Ueber Eisenbahnsignalwesen.

Von G. Kecker, kaiserl. Baurath in Metz.

In dem Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1883, S. 309 ff. ist meine Arbeit über Eisenbahnsignalwesen einer eingehenden Kritik unterzogen, und dabei über einzelne Punkte Erläuterung und nähere Darlegung des Sachverhalts gewünscht worden. Der erste Punkt, über welchen Aufklärung verlangt wird, betrifft die Beseitigung des weissen Lichtes als Signalfarbe, wobei auf die von Textor herausgegebenen „Dienstvorschriften für den äusseren Betriebsdienst auf den englischen Bahnen“ verwiesen wird. Hierzu erlaube ich mir Nachstehendes zu bemerken:

Die Firma Saxby & Farmer hat zwei Kapitel eines unter dem Titel: „*Railway Appliances*“ bei Longsmans Green & Cie. in London erschiene-
nen Buches, welches Mr. John Wolfe Barry — Mitglied des Instituts der Zivilingenieure von London — zum Verfasser hat, ins Französische über-
setzen lassen, und dieses Buch ist unter dem Titel „*Appareils de sécurité et signaux de chemins de fer*“, bei Spottiswoode & Cie. in London, im Jahre 1878 erschienen.

Nachdem in dem ersten Kapitel dieses Werkes die auf den einzelnen Bahnlinien Englands früher üblich gewesenen Signale beschrieben sind, geht der Verfasser über zu der Beschreibung der von Mr. C. H. Gregory im Jahre 1841 eingeführten Semaphorensignale, welche sehr bald alle übrigen in England üblichen Signale verdrängt haben. Der Verfasser beschreibt diese Semaphoren und die mit denselben zu gebenden drei Signale — Freie Fahrt — Vorsicht — Gefahr — genau so, wie es in der Textor'schen Sammlung angegeben, erwähnt jedoch ausserdem noch der mehrflügeligen Signale und fährt dann Seite 10 fort wie folgt:

„Das vorerwähnte Signal, welches „Vorsicht“ bedeutet, ist
„wie gesagt, allmählich ausser Gebrauch gekommen, und zwei
„Signale allein werden angewendet, und zwar der Arm, bildend
„einen Winkel von 45° bei Tage, und das grüne Licht bei Nacht
„bedeutet „Fahrt frei“, und der Arm, bildend einen Winkel von

„90° bei Tage und das rothe Licht bei Nacht bedeutet „Halt“.
 „Die Einführung des Blocksystems hat das dritte Signal überflüssig gemacht und es liegt ein Vortheil darin, sich nicht mehr des weissen Lichtes bedienen zu müssen, um „Fahrt frei“ anzuzeigen, namentlich in der Nähe grosser Städte, wo diese weissen „Lichter für gewöhnliche Lichter gehalten werden können. In sonstigen Fällen bietet das weisse Licht den Vortheil, weiter gesehen zu werden, als das grüne Licht, und diese Erwägung ist wichtig, besonders in Rücksicht auf die Züge mit grosser Geschwindigkeit. Die vertikale Lage des Semaphorenarmes, welche ursprünglich bedeutete „Fahrt frei“, kann man, genau betrachtet, nicht als ein Signal ansehen, vielmehr als die Abwesenheit eines Signals. Es ist stets zu wünschen, dass der Lokomotivführer einen gut zu unterscheidenden und durchaus zuverlässigen Befehl erhält, bevor er seinen Weg fortsetzt. Diesen Zweck erreicht man bei Tage mit einem um 45° geneigten Semaphorenarm und bei Nacht durch ein grünes Licht. Wenn also nur zwei Signale nothwendig sind „Fahrt frei“ und „Strecke besetzt“ — wird das letztere Signal immer gegeben bei Tage durch die horizontale Stellung des Armes und bei Nacht durch ein rothes Licht, während das erstere Signal zuverlässig besser dargestellt wird bei Tage durch die Neigung des Semaphorenarmes um 45° und bei Nacht durch ein grünes oder weisses Licht, je nach der besonderen Stellung des Signals“.

Hiernach ist anzunehmen, dass die Beseitigung des dritten Signals — Vorsicht — bezw. des weissen Lichtes als Signalfarbe nicht neueren Datums, sondern Hand in Hand gegangen ist mit der Einführung des Blocksystems.

Die erste Idee, die Elektrizität beim Eisenbahnbetriebe anzuwenden, wird dem Sir W. F. Cooke zugeschrieben, welcher im Jahre 1842 in seinem Werke, betitelt „*Telegraphic Railways*“, die wesentlichen Prinzipien des gegenwärtigen Blocksystems angab. Eine praktische Anwendung des Blocksystems ist jedoch erst im Jahre 1851 erfolgt, in welchem Jahre Mr. C. V. Walker, Elektrotechniker der *South-Eastern-Railway*, ein System erfand, nach welchem die Züge durch elektrische Läutewerke angemeldet wurden.

Bei einer im Jahre 1873 meinerseits unternommenen Reise nach London habe ich das englische Signalsystem zuerst kennen und schätzen gelernt, und nachdem ich mich entschlossen hatte, meine Studien über Eisenbahnsignalwesen der Oeffentlichkeit zu übergeben, habe ich im Jahre 1882 nochmals eine Reise nach England unternommen, um festzustellen,

ob meine Arbeit sich noch auf der Höhe der Zeit befände. — Bei dieser Reise, auf welcher ich die Städte Dover, London, Windsor, Edinburgh, Glasgow und Manchester berührte und Linien der *South-Eastern*, der *London and South-Western*, der *London and North-Western*, der *Caledonian*, der *Milford* und der *London-Chatam-Dover* Bahn benutzte, habe ich überall nur eine horizontale und eine um 45° gegen den Horizont geneigte Stellung der Signalarme, sowie rothes und grünes Licht als Signalfarben feststellen können.

Wenn daher in der Textor'schen Sammlung noch 3 Semaphorensignale vorkommen, so kann ich nur annehmen, dass diese Sammlung nicht vollständig ist. Möglich ist es immerhin, dass, wenn auch allgemein nur rothes und grünes Licht als Signalfarben angewendet werden, dieses doch nicht ausschliesslich der Fall ist, und dass auf einzelnen Strecken, auf denen die Einführung des immerhin kostspieligen Blocksystems noch nicht nothwendig war, das weisse Licht als Signalfarbe beibehalten ist. Einzelne Linien, z. B. die *London and North-Western Railway* haben auch nicht gleich von vorn herein das „Absolute Blocksystem“ eingeführt, sondern ein System, genannt „*permissive block*“, welches, wie in Frankreich, dem Signalwärter unter gewissen Bedingungen gestattete, einem vorausgegangenen Zuge einen zweiten Zug nachzusenden, bevor der erste Zug zurückgemeldet war, und es ist wohl möglich, dass dieses System zuweilen noch angewendet wird.*)

Das neu eingeführte belgische Signalsystem, welches dem englischen System im Wesentlichen nachgebildet ist, kennt ebenfalls das weisse Licht als Signalfarbe nicht. Nicht einmal für die nach rückwärts leuchtende Seite der Signallaterne hat man es angewendet; diese Rückseite besteht vielmehr aus einer Blechtafel und das durch eine kleine, mit einer Sammellinse geschlossene Oeffnung dringende Licht wird bei geschlossenem Signal grün geblendet, während es für den Moment der Stellung auf freie Fahrt durch einen Blechstreifen vollständig verdeckt wird.

Ein alle Signale umfassendes Signalebuch, wie es namentlich für die Eisenbahnen Deutschlands übersichtlich zusammengestellt, ist zur Zeit in Belgien noch nicht vorhanden; die das Signalwesen betreffenden generellen Bestimmungen sind in den Instruktionen für die einzelnen Beamten-Kategorien enthalten, und wenn eine neu eingerichtete Signaleinrichtung in Betrieb genommen werden soll, so werden Spezial-Instruktionen erlassen.

Wenn ein Widerspruch darin gefunden wird, dass Seite 81 gesagt worden, „das weisse Licht könne zu gefahrbringenden Täuschungen Veranlassung geben“, während Seite 6 gesagt ist, dass „Verwechselungen,

*) Zuverlässige Aufklärung über diese Frage dürfte leicht durch den der deutschen Botschaft zu London attachirten Techniker zu erlangen sein.

wie sie bei Anwendung des weissen Lichtes möglich sind, doch die Gefährdung eines Zuges nicht zur Folge haben können“, so will ich gerne zugeben, dass der Unterschied zwischen einer gefahrlosen Verwechslung und einer gefahrbringenden Täuschung mehr hätte hervorgehoben werden müssen.

Angeregt durch die in der Lokomotivführerversammlung zu Meiningen am 8. Juli 1882 aufgestellte Behauptung, dass weisses Licht da erscheinen kann, wo roth oder grün gesehen werden soll, habe ich entsprechende Versuche angestellt. An einem Bahnhofs-Abschluss-telegraphen habe ich die rothe und grüne Blende diametral je in zwei Theile schneiden und die Hälften in den Rahmen derart wieder einsetzen lassen, dass die Schnittflächen sich möglichst berührten. Es stellte sich zunächst heraus, dass das durch den Spalt, dessen Breite etwa 2 bis 3 mm betrug, dringende weisse Licht beide Lichter heller färbte, und zwar derart, dass bei dem grünen Licht die Intensität der Farbe abnahm, während bei dem rothen Licht die Leuchtkraft erhöht erschien. Nach mehrmaligem Gebrauch des betreffenden Armsignals hatte sich in jeder der beiden Blenden der Spalt in der Art geändert, dass derselbe die Form eines Dreiecks angenommen hatte, dessen Spitze nach oben gerichtet. Die vorstehend beschriebene Veränderung der Lichter trat alsdann im Allgemeinen noch entschiedener hervor. Wählte man nun seinen Standpunkt so, dass Strahlen des weissen Lichtes durch den Spalt derart in das Auge des Beobachters fielen, so erschien sowohl die rothe als auch die grüne Blende durchaus weiss. Allerdings war es kein reines Weiss. Die grüne Blende erschien so, als wenn die Signallaterne mit einer Scheibe von ordinärem Fensterglas versehen sei, während die rothe Blende den Eindruck machte, als wenn die mit Rüböl gespeiste Lampe der Signallaterne zu hoch geschraubt sei. Dieser letztere Eindruck ging auch nicht verloren, als neben dem in Rede stehenden Signallicht ein anderes nicht mit Blende versehenes weisses Signallicht erschien. Da es nun leicht vorkommen kann, dass in Folge von Temperatureinflüssen oder durch Erschütterungen eine Blende springt und der entsprechende Spalt die oben erwähnte Form annimmt, so ist die Möglichkeit einer Täuschung nicht ausgeschlossen. Wie aber bereits erwähnt, tritt dieselbe nur ein, wenn das Licht der Signallaterne, der Spalt und das Auge des Beobachters sich in einer geraden Linie befinden; sobald der Beobachter aus dieser Linie heraustritt, erscheint die Farbe sofort wieder. Es kann daher leicht vorkommen, dass ein Lokomotivführer behauptet, weisses Licht gesehen zu haben, während der für das richtige Funktioniren der Signale verantwortliche Beamte durch Zeugen beweist, dass die Signallaterne rothes bzw. grünes Licht gezeigt habe, und dennoch können beide Beamte Recht haben, sofern sie das Signal von verschiedenen Punkten aus beobachtet haben.

Die Versuche wurden mit einer vorzüglich konstruirten Signallaterne gemacht, die Möglichkeit der Täuschung bei Laternen geringerer Qualität, namentlich mit mangelhaft konstruirten Reflektoren, muss daher noch grösser sein.

Einer besonderen Erfahrung in Bezug auf den störenden Einfluss weissen Lichtes, welche hier gemacht worden, will ich noch beiläufig erwähnen. An der Abzweigung zu Sablon-Nord bei Metz ist ein Zentralweichenapparat in einem Gebäude aufgestellt und in Entfernung von 18 bis 20 Meter vor demselben stehen drei Stück einarmige Bahnhof-Abschluss-telegraphen mit grünem und rothem Licht. Der Apparatraum wird während der Nacht durch eine Hängelampe erleuchtet, welche sich annähernd in derselben Höhe befand, wie die Lichter der Signallaternen. Die anschliessende Strecke in der Richtung Forbach liegt in einer Kurve, und der Lokomotivführer eines aus dieser Richtung kommenden Zuges sah das weisse Licht der Hängelampe sich neben den Signallichtern in horizontaler Richtung verschieben. So lange das Licht der Hängelampe in einiger Entfernung von einem Signallichte sichtbar, war ein störender Einfluss desselben nicht bemerkbar, sobald aber das weisse Licht in derselben Richtung wie ein Signallicht erschien, sah man nur das weisse Licht und das Signallicht konnte absolut nicht mehr erkannt werden. Durch Verdecken des weissen Lichtes mittelst Fensterladens und Aenderung der Stellung der Signalmaste musste dem Uebelstande abgeholfen werden.

Nachdem nun aber nachgewiesen, dass das weisse Licht da erscheinen kann, wo rothes oder grünes Licht gesehen werden soll, kann die Zusammenstellung eines Signals aus weiss und roth oder weiss und grün, als bestimmt zu unterscheidende Signalfarben, nicht als zweckmässig anerkannt werden. Sollte einmal bei einem solchen Signale weisses Licht statt roth oder grün gesehen werden, so wäre eine Gefährdung des Zuges die voraussichtliche Folge. Es verbleiben demnach nur roth und grün als die allein zuverlässigen Signallichter.

Wie aus dem Erlass des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten IIa. 17019/IV 4792 vom 26. Januar 1882 hervorgeht, gehen die Ansichten der einzelnen Bahnverwaltungen über die Zweckmässigkeit der Vorsignale noch weit auseinander. Bahnen, welche an dem Principe festhalten, dass der Lokomotivführer unter allen Umständen vor einem geschlossenen Hauptsignal (Streckensignal — Blocksignal — Bahnhof-Einfahrtssignal) halten muss, werden sich der Einführung vorgeschobener Signale, welche dem Lokomotivführer schon auf grössere Entfernung vorher die Stellung des Hauptsignals anzeigen, nicht entziehen können, während diejenigen Bahnen, welche es für die Sicherheit des Betriebes für ausreichend er-

achten, die Bahnhofs-Abschluss Telegraphen so weit vor der Eingangsweiche aufzustellen, dass der Lokomotivführer, wenn er bei trüber Witterung das Haltsignal erst in unmittelbarer Nähe jenes Telegraphen erkennen sollte, doch noch im Stande ist, den Zug vor dem Gefahrpunkt zum Stehen zu bringen, der Vorsignale entbehren können. Mit Recht wird jedoch in dem angezogenen Erlass bemerkt, dass der Gefahrpunkt keineswegs immer in der Eingangsweiche liegt. Sofern auf dem für die Einfahrt von Zügen bestimmten Hauptgeleise bisweilen über die Eingangsweiche hinaus rangirt werden muss, ist der zu deckende Gefahrpunkt an derjenigen Stelle anzunehmen, bis zu welcher ein Rangirzug höchstens vorgezogen werden darf. Der Abschluss Telegraph würde also in solchen Fällen, wenn den vorbezeichneten Bedingungen genügt werden soll, in einer sehr beträchtlichen Entfernung vor der Eingangsweiche stehen. Hat nun aber ein Zug ein weit vorgeschobenes Hauptsignal überfahren, so kann es leicht kommen, dass der Lokomotivführer durch Nebel oder örtliche Verhältnisse, Kurven etc. verhindert ist, die Stellung des Armes am rückliegenden Signalmast zu erkennen. Die Station ist aber nicht in der Lage, dem Lokomotivführer ein weiteres Signal zum Einfahren zu geben, und eine andere Verständigung des Lokomotivführers ist immer mehr oder minder mit Zeitverlust verbunden. Wenn daher die Dichte des Verkehrs einer Bahn den durch eine derartige erschwerte Verständigung hervorgerufenen Zeitverlust nicht vertragen kann, so ergibt sich die Nothwendigkeit der Aufstellung eines weiteren Fahrsignals in der unmittelbaren Nähe des Gefahrpunktes von selbst.

Es ist daher wohl nur eine aus den Bedürfnissen des Verkehrs entspringende Anordnung, welche von der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Köln (rechtsrheinisch) in Vorschlag gebracht wird, nämlich die Aufstellung des Hauptsignals in der Nähe der Einfahrtsweiche, um etwa eine Maschinenlänge vor derselben, und die gleichzeitige Anwendung vorgeschobener Avertirungssignale. Wenn die betreffende Direktion statt der im Reglement vorgesehenen Vorsignale die Anwendung von Streckensignalen gewählt und für zweckmässig erkannt hat, so ist sie zu einer Einrichtung gelangt, welche sich auf den englischen und auf den französischen Bahnen schon seit mehr als einem Jahrzehnt eingebürgert hat. Die Streckensignale zeigen nämlich in der Stellung auf „Halt“ bei Dunkelheit rothes Licht, genau so wie die Distanzsignale in England und die vorgeschobenen Scheiben in Frankreich. Ueberfährt ein Lokomotivführer das Avertirungssignal, was er nicht vermeiden kann, wenn er es nicht rechtzeitig genug erkennt, so deckt das Hauptsignal den Gefahrpunkt und giebt demnächst die Weiterfahrt frei.

Wenn nun in der deutschen Signalordnung der Grundsatz angewandt

ist, dass für die Tagessignale nicht sowohl die Farbe als vielmehr die Form das charakteristische Merkmal bilden soll, so dürfte es nicht gerechtfertigt sein, wenn auf vielen Bahnen für die Vorsignale eine um eine vertikale oder horizontale Achse drehbare flache Scheibe gewählt ist, da bei der Stellung des Signals auf „Fahrt frei“ diese Scheibe in ihrer Lage parallel zum Geleise oder waagrecht dem Lokomotivführer nur eine dünne Linie zeigt, von einer Form also wohl keine Rede sein kann.

Mehr zu empfehlen wäre daher die in Belgien gebräuchliche Form der Avertirungssignale. Das Tagessignal besteht in einem schmalen Blechstreifen, welcher in einem rechten Winkel gebogen ist, derart, dass der kürzere Schenkel ein Quadrat bildet, während der längere Schenkel etwa doppelt so lang ist als hoch. Dieser Blechstreifen, mit Blenden für die Nachtsignale versehen, dreht sich um eine vertikale Achse und zeigt bei der Stellung auf „freie Fahrt“ bei Tage: die quadratische Seite, bei Nacht: grünes Licht; in der Stellung auf „Halt“ bei Tage: die längliche Seite, bei Nacht: rothes Licht, giebt also bei Tage sowohl für das Signal „Halt“ als auch „Fahrt frei“ ein deutlich zu unterscheidendes charakteristisches Bild. In dieser Beziehung stünde also die Form des belgischen Avertirungssignals der des Armsignals nicht nach. Wenn aber in Folge der Dichtigkeit des Verkehrs die Nothwendigkeit sich herausstellt, die Hauptsignale auf wenig mehr als Zuglänge von einander aufzustellen, die Avertirungssignale aber von den zugehörigen Hauptsignalen nicht weiter entfernt sein dürfen, als die Entfernung der Hauptsignale untereinander beträgt, so wird es schwierig, die Avertirungssignale mit den Hauptsignalen zu kombiniren, wie es in England in äusserst zweckentsprechender Weise vorgenommen ist.

Das grüne Licht des Vorsignals zeigt an, dass das Hauptsignal auf „Halt“ steht. Da die Entfernung zwischen Vorsignal und Hauptsignal mit Rücksicht auf die Zuverlässigkeit der Bedienung wohl niemals grösser gemacht werden wird, als unbedingt erforderlich ist, um einen Zug, wenn das grüne Licht in Folge trüber Witterung erst auf kurze Entfernung erkannt werden kann, mit Sicherheit vor dem Hauptsignale zum Stehen zu bringen, so wird der Lokomotivführer, sobald er das grüne Licht eines Vorsignals erkennt, sofort zum Bremsen pfeifen und den Zug so schnell als möglich zum Stehen zu bringen suchen, um ein Ueberfahren des Hauptsignals zu vermeiden. Das grüne Licht der Vorsignale ist also gleichfalls als eine Aufforderung zum Halten, bezw. als ein „Haltsignal“ anzusehen. Wenn nun einmal aus irgend einer Veranlassung ein Lokomotivführer am Vorsignal weisses statt grünes Licht zu sehen bekäme, so würde er unbedingt das Hauptsignal überfahren und eine Gefährdung des Zuges herbeiführen. Es kommt ausserdem hierbei in Betracht, dass das grüne

Licht die geringste Leuchtkraft besitzt, und es daher nicht zweckmässig erscheint, es auch da anzuwenden, wo man nur andeuten will, dass ein Zug halten soll. Für diesen Zweck erscheint ausschliesslich das rothe Licht geeignet.

Nach der Signalordnung sind die Vorsignale nur für die Bahnhofs-Abschluss Telegraphen in Aussicht genommen; wenn aber, und zwar mit Recht, als Grundsatz aufgestellt wird, dass auch Block- und Strecken-Signale vom Zuge nicht überfahren werden dürfen, so ist auch bei diesen Signalen die Anwendung von Avertirungssignalen erforderlich. Der Grundsatz, dass der Führer auch ohne Vorsignal sich mit seiner Fahrt so einzurichten habe, dass er unter allen Umständen vor jedem Bahnhofs-Abschluss-, Block- oder Strecken-Signal, wenn es auf „Halt“ steht, den Zug zum Stehen bringen kann, lässt sich mit den derzeitigen Betriebsverhältnissen nicht mehr in Einklang bringen, da einerseits derartige unvorhergesehene Verzögerungen bei Aufstellung des Fahrplans nicht mit berücksichtigt werden können, andererseits die durch das Bahnpolizei-Reglement vorgeschriebenen Maximalgeschwindigkeiten zur Einholung von Verspätungen nicht überschritten werden dürfen. In den Ausführungsbestimmungen zur Signalordnung heisst es allerdings ad 6, 12 b, dass der einem Blockstations- oder Bahnhofs-Abschluss Telegraphen zunächst stehende Wärter der freien Strecke dem Zuge entgegen das Langsamfahrtsignal geben muss, so lange an jenem Telegraphen nicht das Fahrtsignal hergestellt ist; es bedingt aber diese Bestimmung, dass zu diesem Zwecke an entsprechenden Punkten je ein Wärter beständig stationirt ist. Seitdem aber bei den meisten Bahnen den Wärtern nur die Kontrolle der Strecke übertragen, der Barrierendienst hingegen von weiblichen Personen ausgeführt wird, fehlt es an den zum Geben der vorstehend angegebenen Langsamfahrtsignale berechtigten Organen. Dieselben werden daher zweckmässig durch ein vom Hauptsignal aus zu bedienendes feststehendes Avertirungssignal ersetzt.

Nach der von mir persönlich gemachten Erfahrung wird das Signal zum Langsamfahren mit Erfolg nicht durch grünes Licht, sondern durch rothes Licht gegeben, indem man dem Lokomotivführer so lange roth zeigt, bis er das Bremssignal gegeben hat und das rothe Licht dann entfernt. Ich habe diese Methode überall da vorgeschrieben, wo es mir darauf ankam, dass wirklich langsam gefahren wurde und die durch das wirkliche Langsamfahren entstandene Verzögerung durch die obwaltenden Verhältnisse gerechtfertigt werden konnte. Die sehr häufigen Anzeigen des Bahnbewachungs-Personals, dass Lokomotivführer das grüne Licht nicht respektirt hätten, führten in der Regel zu einer langwierigen Untersuchung, die in den meisten Fällen resultatlos verlief.

Eine Signalordnung, bei der als Grundsatz aufgestellt wäre, dass:
 rothes Licht — Gefahr — halt,
 grünes Licht — Bahn fahrbar — Strecke frei —

bedeutet, würde sich nicht allein durch Einfachheit auszeichnen, sondern kann zu Verwechslungen und Täuschungen keine Veranlassung geben, welche bei einem Signalsystem mit drei Farben roth-grün-weiss nicht ausgeschlossen sind.

In Bezug auf meine Angaben, dass weder in Frankreich noch in England und Belgien der Stationsvorsteher oder sein Vertreter mit der Annahme und Abmeldung von Zügen sich beschäftigt, wird bemerkt, dass in Preussen die An- und Abmeldung der Züge meist auf dem Stationsbureau erfolge, dafür sei aber durch die Blockirung der einzelnen Signalhebel vom Stationsbureau aus ein gefahrbringendes Missverständniss ausgeschlossen, und sofern einerseits der Stationsbeamte, andererseits der Signalwärter, jeder in dem von ihm zu übersehenden Bezirk, sich von dem Freisein der zu befahrenden Geleise überzeugt hat, bevor er die Einlassung des Zuges seinerseits gestattet, dürfte dies Verfahren wohl kaum hinter dem in den drei anderen Ländern üblichen Verfahren an Zuverlässigkeit nachstehen. Ich glaube nun, dass dieses Verfahren nicht überall durchführbar sein wird. Nach den von mir gemachten Erfahrungen haben sich derartige zum Theil sehr subtile Konstruktionen seither entweder nicht bewährt, und sind wieder ausser Funktion gesetzt worden, oder sie erfordern einen ausserordentlichen Aufwand an Zeit und Arbeitskraft.

In der Nähe von Metz an der Abzweigung nach Ars bei Montigny, befindet sich ein von Siemens und Halske konstruirter Apparat der vorstehend erwähnten Art, welcher in Abhängigkeit gesetzt ist von dem Stationsbureau zu Sablon-West. Die Entfernung zwischen beiden Punkten beträgt ungefähr 1400 Meter. Das Stationsbureau zu Sablon-West befindet sich in demselben Gebäude, welches für den die Einmündung des Rangirbahnhofes Sablon in die Hauptlinie Metz-Diedenhofen sichernden Zentralapparat errichtet worden ist. Die Verhältnisse sind die denkbar günstigsten, indem sich Stationsbeamter, Telegraphist und Blockapparat in einem Lokale vereinigt finden, das Gebäude selbst aber an einer Stelle liegt, an welcher sämtliche Züge ein- und ausfahren, der Stationsbeamte also genau sieht, ob der Schluss eines Zuges die Weichenstrasse frei gemacht hat. Der Apparat fungirt durchaus zuverlässig, die Bedienung desselben erfordert jedoch einschliesslich der für die Annahme und Rückmeldung der innerhalb 24 Stunden ein- und auslaufenden, sowie passirenden 78 Züge einen Zeitaufwand von 12 Stunden 9 Minuten, welche der Beamte seinen sonstigen Dienstobliegenheiten entzogen wird. Diese Zeiten vertheilen sich derart, dass derselbe während des Tagesdienstes 8 Stunden

22 Minuten auf die Zugmeldungen und die Bedienung des Blockapparates verwenden muss, während ihm nur 4 Stunden 25 Minuten für seine sonstigen Dienstgeschäfte zur Verfügung bleiben. Zu gewissen Tageszeiten häufen sich die ein- und auslaufenden sowie passirenden Züge derart, dass der Beamte oft länger als eine Stunde sich aus der Nähe des Apparates nicht entfernen kann. Er muss daher die Aufträge an die Rangirmeister von der Thür des Büreaus aus geben und kann sich auch nur von diesem Punkte aus überzeugen, ob seine Befehle befolgt und ob die für die Einfahrt der einzelnen Züge vorgesehene Geleise frei sind. Da er aber von dem erwähnten Punkte aus die Geleise nicht immer in ihrer ganzen Länge übersehen kann, so muss er sich die Ueberzeugung durch telegraphische Anfragen bei dem Beamten des anderen Bahnhofsfügels, sowie durch ausgesandte Boten verschaffen.

Hat man nun aber einen Bahnhof mit mehreren Perrons, in welchen Züge von verschiedenen einmündenden Linien kurz hintereinander einlaufen und demnächst wieder abgehen, so wird der diensthabende Stationsbeamte nicht immer im Stande sein, für jeden einzelnen Zug das Deblockiren und Blockiren von einem mehr oder minder entfernt liegenden Büreau aus vorzunehmen, den Rapport auf dem Perron abzuschreiben und ausserdem die erforderlichen Rangirmanöver und den Maschinenwechsel zu leiten, sowie sich davon zu überzeugen, dass für die Einfahrt des nächsten Zuges das betreffende Geleise frei ist. Zu einem Theil dieser Arbeiten wird ein zweiter Beamter herangezogen und die Ueberbringung von Meldungen und Aufträgen in ausgedehntem Maasse Boten übertragen werden müssen. In dem Ueberbringen von Meldungen und Aufträgen durch Boten liegt aber wegen der leicht vorkommenden Missverständnisse eine Gefahr.

Mit Rücksicht darauf, dass das Rangiren von Zügen, das Aus- und Einsetzen von Wagen in dieselben etc. in der Regel auf den Flügeln der Bahnhöfe erfolgt, dass die Verständigung zwischen dem Stationsbeamten, dem die An- und Abmeldung der Züge obliegt, und dem das Rangirgeschäft leitenden Beamten, namentlich bei grossen Bahnhöfen mit lebhaftem Betriebe nicht immer schnell und sicher genug vor sich gehen wird, dürfte es wohl in Erwägung zu ziehen sein, ob in diesen Fällen das An- und Abmeldegeschäft nicht zweckmässiger an die Flügel des Bahnhofes verlegt wird. Ist ein solcher Flügel eines Bahnhofes mit einem Zentralapparat versehen, dessen Bezirk nach allen Seiten hin, auch gegen ausfahrende und Rangirzüge, durch Signale genügend gesichert ist, so beherrscht der Signalwärter weit mehr die Situation, als der Stationsbeamte im Büreau. — Hat ersterer für einen ein- oder ausfahrenden Zug das entsprechende Signal gezogen, so kann von keiner Seite mehr ein anderer Zug in die freigegebene Fahrstrasse, ebenso wenig als er selbst in der

Lage ist, ein Signal zu ziehen, welches zu Kollisionen führen könnte. Bei einem auf beiden Flügeln mit Zugmelde- bzw. Blockstationen versehenen grösseren Durchgangsbahnhofe treten die zwischenliegenden Geleise zu denselben in das Verhältniss der freien Strecke. Auf keinem Flügel des Bahnhofes darf ein Zug in die Bahnhofsgelise eingelassen werden, bevor nicht von dem entgegengesetzten Flügel das betreffende Geleise frei gemeldet worden, und darin liegt eine ausserordentlich viel grössere Sicherheit, als solche durch Centralisirung des Meldeverfahrens im Stationsbureau erreicht werden kann. Eine telegraphische Verbindung zwischen Stationsbureau und den Blockstationen auf den Flügeln des Bahnhofes zur Ertheilung besonderer Befehle und Anordnungen wird hierdurch nicht ausgeschlossen.

Berichtigend will ich noch bemerken, dass von den beiden Beispielen übersichtlicher Signalbilder, welche in meiner Broschüre gegeben sind, das erste das der englischen Station Cannon Street, das zweite das der belgischen Station Brüssel-Nord ist.

Wenn ich auf Seite 65 gesagt habe: „die deutsche Signalordnung entbehrt jedoch noch der erforderlichen Vollständigkeit. Es wäre zu wünschen, dass die Motive zu derselben mehr bekannt würden, um widersprechende Auslegungen zu vermeiden,“ so habe ich zunächst die Seite 73 besprochenen Perronsignale im Auge gehabt. Ueber diesen Punkt habe ich in der Instruktion zur Ausführung der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands auf den preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen Belehrung gefunden. Dass es aber zum Verständniss der deutschen Signalordnung noch einer besonderen Instruktion bedarf, scheint mir eben ein Beweis dafür zu sein, dass es der Signalordnung selbst an der erforderlichen Vollständigkeit fehlt. Diese für die preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen erlassene Instruktion schliesst indess wohl nicht aus, dass für andere Bahnen Deutschlands die Signalordnung eine andere Auslegung gefunden haben kann.

Ferner halte ich es für wünschenswerth, dass in die deutsche Signalordnung allgemein giltige Bestimmungen aufgenommen werden über die Entfernung, in welcher die einzelnen Signale von einander bzw. dem Gefahrpunkte aufzustellen sind, wobei, wie bei der französischen Signalordnung auf die Neigung der anschliessenden Strecken Rücksicht zu nehmen wäre, sowie dass bestimmt ausgesprochen wird, dass das Hauptsignal — Bahnhof-Abschluss Telegraph, Blockstationstelegraph, Streckentelegraph — unter keinen Umständen überfahren werden darf. Wie bereits erwähnt, geben die Ansichten der einzelnen Eisenbahn-Direktionen in dieser Beziehung noch weit auseinander und es erscheint durchaus

nothwendig, dass eine einheitliche Auffassung Platz greife. Es dürften derartige allgemein giltige Bestimmungen um so mehr nothwendig sein, als gegenwärtig vielfach Lokomotivführer der einen Verwaltung Strecken anderer Verwaltungen befahren.

Es ist schliesslich nicht lange her, dass auch bei preussischen Staatsbahnen der Grundsatz galt, dass bei Abzweigungen für jedes Stammgeleise ein Mast errichtet werden sollte, welcher Mast dann so viele Arme untereinander erhielt, als Wege von diesem Stammgeleise abzweigten. Derartige Signalmaste mit mehr als zwei Armen untereinander sind bei der Bergisch - Märkischen Bahn noch jetzt in Funktion und haben sich durchaus gut bewährt. Die deutsche Signalordnung vom 4. Januar 1875 kennt diese Signale nicht; dagegen sind seit dem 1. Oktober 1880 für Abzweigungen neue Signale eingeführt worden, welche nur für zwei Wege konstruirt sind. Da nun vielfach Abzweigungen vorkommen, bei denen mehr als zwei Wege vorhanden sind, innerhalb der Zentralapparatbezirke auch vielfach die Wege verschiedener Linien sich kreuzen, so erscheint es nothwendig, auszusprechen, nach welchem Prinzipie in diesem Falle die zweiflügeligen Signale angeordnet werden sollen.

Auch wenn mehrere Bahnen streckenweise parallel zu einander fortlaufen, wird wegen Aufstellung der Signale eine allgemein giltige Bestimmung getroffen werden müssen.

Seit einer Reihe von Jahren ist man bemüht, die durch die Signalordnung für die Bahnen Deutschlands gestatteten Signale für den Bahnhof Metz und seinen Aussenbahnhof Sablon — mit den in dieselben einmündenden sechs Bahnlinien von Wadgassen, Forbach, Strassburg, Pagny, Amanweiler und Diedenhofen — praktisch zu verwerthen, ich möchte sagen, den Bahnhof in die deutsche Signalordnung hineinzuzwängen, ohne dass eine befriedigende Lösung bis jetzt gefunden wäre. Es ist daher bei mir die Ansicht zum Durchbruch gekommen, dass das gegenwärtige deutsche Signalsystem den Anforderungen nicht mehr genüge. Diess hat mich veranlasst, nach den Gründen hierfür zu forschen. Ich habe also die deutsche Signalordnung von einem allgemeinen Gesichtspunkte aus in's Auge gefasst, dieselbe mit den entsprechenden Einrichtungen anderer Länder verglichen und bin in die Lage gekommen, dieselbe nicht allein in einzelnen Detailfragen anzugreifen, sondern auch in ihrer Grundlage zu bekämpfen. Inwieweit mir dies gelungen, muss ich weiterem Ermessen anheimgeben.

Notizen.

Eisenbahnen auf der Insel Corsica. Die französische Regierung beabsichtigt auf der Insel Corsica die nachstehenden Eisenbahnen mit 1 m Spurweite zur Ausführung bringen zu lassen.

Von Ajaccio nach Bastia über Mezzana und Corte	155 km
„ Ponte-Lecci nach Calvi	80 „
„ Casamozza nach Bonifaccio	150 „
„ Ajaccio nach Propriano	55 „
Zusammen . .	440 km.

Den Bau der Linie Ajaccio - Bastia beabsichtigt die Regierung selbst auszuführen. Wegen des Baues der übrigen und des Betriebes sämtlicher auf der Insel Corsica herzustellenden Bahnen ist ein Vertrag mit der *Compagnie des chemins de fer départementaux* abgeschlossen und dem Parlamente zur Genehmigung vorgelegt.

Die Eisenbahnen in Canada. Nach dem von dem Kommissar für die Eisenbahnen der Provinz Quebec für 1881/82 erstatteten Jahresbericht betrug die Länge der in british Canada (*Dominion of Canada*) am 1. Juli 1882 im Betrieb befindlichen Eisenbahnen:

in der Provinz der Prinz Edwards-Inseln	317 km
„ „ „ Neuschottland	973 „
„ „ „ Neu-Brannschweig	1 402 „
„ „ „ Quebec	2 900 „
„ „ „ Ontario	6 150 „
„ „ „ Manitoba	806 „
„ „ „ Britisch Columbien	80 „
im Nord-West-Territorium (Keewatin) .	410 „
Zusammen in dem <i>Dominion of Canada</i>	13 038 km.

*) *Rapport du Commissaire des chemins de fer de la province de Québec pour l'année 1881—82. Imprimé par ordre de la législature.*

Die Anlagekosten der in der Provinz Quebec am 1. Juli 1882 im Betrieb gewesenen 2 900 km Bahn werden auf 77 146 868 Dollars (308 587 472 *M*) berechnet.

Von den in der Provinz Quebec im Betrieb befindlichen Bahnen ist die Quebec - Montreal - Ottawa - und Occidental - Bahn von der Provinz Quebec gebaut worden, weil die Gesellschaft, welcher ursprünglich diese Linien konzessionirt waren, die Gelder für die Ausführung nicht beschaffen konnte, und die Provinz doch das grösste Interesse an dem Bau dieser Linien hatte, namentlich wegen des Anschlusses an die kanadische Pacific-Bahn. Die Provinz hat für diese Bahn bis zum 1. Juli 1882 ausgegeben: 12 537 980 Dollars (50 151 920 *M*).

Ferner ist an Subventionen für die Eisenbahnbauten der Provinz Quebec geleistet worden:

von der Provinz . .	\$ 4 168 039 (16 672 156 <i>M</i>)
von Stadtgemeinden	\$ 4 395 000 (17 480 000 <i>M</i>)
Zusammen	\$ 8 563 039 (34 152 156 <i>M</i>)

Ausser den baaren Beiträgen sind für den Eisenbahnbau noch 5 829 000 Acres Terrain als Subvention bewilligt worden.

Die Quebec - Montreal - Ottawa - und Occidental - Bahn wird von der Regierung betrieben. Es betragen bei dieser Bahn im Berichtsjahr vom 1. Juli 1881 bis 30. Juni 1882:

Die Einnahmen . .	\$ 1 044 887 (4 179 548 <i>M</i>)
Die Ausgaben . .	\$ 838 509 (3 354 036 <i>M</i>)
Der Ueberschuss . .	\$ 206 378 (825 512 <i>M</i>)

Ueber die Betriebsergebnisse der Privatbahnen enthält der Bericht keine Angaben. Es wird in demselben beklagt, dass die Verwaltungen der Privatbahnen ihrer gesetzlichen Verpflichtung, die statistischen Angaben zu liefern, nicht nachkommen, und empfohlen, Zwangsmaassregeln in Anwendung zu bringen, um dieselben zur Erfüllung ihrer Pflichten zu nöthigen.

Die Eisenbahnen in Brasilien. Die nachstehende, unsere bisherigen Mittheilungen*) ergänzende und zum Theil berichtigende Uebersicht der brasilianischen Eisenbahnen ist dem in Rio de Janeiro erscheinenden

*) Vgl. Archiv 1883 S. 48 u. 271.

„Diario Official“ vom 7. Juni 1883 entnommen. Nach derselben beträgt die Gesamtlänge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Brasiliens 4860 km, der im Bau begriffenen 3167 km. Von den im Betrieb befindlichen Bahnen gehören 1337 km dem Staate, und bei 1112 km findet staatliche Zinsgarantie statt. Der Betrag der garantirten Zinsen berechnet sich, abgesehen von den Bahnen von Victoria nach Natividade in Espirito Santo und von Bagé nach Cacequy in Rio Grande do Sul, deren Baukapitale noch nicht fixirt sind, auf nahezu 30 Millionen \mathcal{M} für das Jahr. Die älteste Eisenbahn in Brasilien ist die von Petropolis, welche am 16. Dezember 1856 eröffnet wurde. Dieser folgte die Dom Pedro II.-Bahn, welche die 3 reichsten Provinzen des Reiches, Rio de Janeiro, Minas Geraes und São Paulo unter sich und mit der Reichshauptstadt verbindet.

Provinz	Bezeichnung der Bahnen	Im Betrieb		Im Bau	Anlagekapital in Million \mathcal{M}	Garantirter Prozentsatz
		Spur- weite m	Länge km	Länge km		
I. Staatsbahnen.						
Csarä	Baturité-Bahn	1,0	109	—	—	—
	Von Camocim nach Sobral	1,0	129	—	—	—
Pernambuko	Verlängerung von Recife nach dem St. Franzisco	1,0	18	133	—	—
	Von Recife nach Caruaru	1,0	—	111	—	—
Alagoäs	Paulo-Affonso-Bahn	1,30	83	34	—	—
Bahia	Verlängerung der Bahn von Bahia nach dem St. Franzisco	1,0	110	221	—	—
Bezirk der Reichshaupt- stadt	Dom Pedro II.-Bahn	1,60	682	104	—	—
	Rio do Ouro Bahn	1,30	59	—	—	—
Rio Grande do Sul	Porto Alegre nach Casequi	1,0	147	235	—	—
	Zusammen I. Staatsbahnen	—	1 337	838	—	—
II. Eisenbahnen, deren Anlage- Kapital in Gemässheit des Ge- setzes No. 2450 vom 24. Septbr. 1873 garantirt ist.						
Rio Grande do Norte	Von Natal nach Nova Cruz	1,30	117	4	11	7
Parabyra	Conte d'Eu-Bahn	1,0	—	121	12	7
	Zu übertragen	—	117	125	23	—

Provinz	Bezeichnung der Bahnen	Im Betrieb		Im Bau		Alterskapital in Millionen M	Garantirter Prozentsatz	
		Spur- weite m	Länge km	Länge km	Länge km			
	Uebertrag	—	117	125	23	—		
Pernambuko	Von Recife nach dem St. Franzisco	1,60	125	—	30	7		
	Von Recife nach Limoeira, nebst Zweigbahn nach Nazareth	1,0	96	25	10	7		
Alagoás	Von Maceió nach Imperatriz	1,0	—	88	9	7		
Bahia	Von Bahia nach dem St. Franzisco	1,60	124	—	32	7		
	Zentralbahn	1,0	129	173	26	7		
	Zweigbahn nach Alagoinhas	1,0	—	—	6	6		Im Bau, Länge ist nicht an- gegeben.
Espirito Santo	Von Victoria nach Natividade	—	—	—	—	6		Länge u. Kapi- tal sind nicht angegeben.
Rio de Janeiro	Von Campos nach Carangola	1,0	150	197	12	7		
São Paulo	Von Santos nach Jundiaby	1,60	140	—	47	7		
	Fortsetzung der Mogyana-Bahn	1,0	—	—	14	6		Im Bau, Länge ist nicht an- gegeben.
	Von São Paulo nach Rio de Janeiro	1,0	231	—	20	7		
Paraná	Von Paranaguá nach Curitiba	1,0	—	109	23	7		
Santa Catha- rina	Dom Pedro Primeiro-Bahn	1,0	—	—	80	7		Im Bau, Länge ist nicht an- gegeben.
	Thereza-Christina-Bahn	1,0	—	112	11	7		
Minas Geraes	Von Rio nach Minas	1,0	—	163	32	7		
Rio Grande do Sul	Von Rio Grande nach Bagé	1,0	—	280	27	6		Länge u. An- lagekapital
	Von Bagé nach Cacequy	1,0	—	—	—	6		ist noch nicht festgesetzt.
	Von Cacequy nach Uruguayana	1,0	—	259	20	6		
	Von Quarahim nach Itaquy	1,0	—	139	12	6		
	Summa II.	—	1 112	1 670	434	—		
	III. Privatbahnen ohne staat- liche Zinsgarantie.							
Pernambuko	Fortsetzung der Zweigbahn von Nazareth	1,0	—	25	—	—		
	Von Recife nach Caxangua	1,20	19	—	—	—		
	Von Recife nach Olinda und Ber- beribe	1,40	12	—	—	—		
Bahia	Bahn von Santo Amaro	1,0	—	36	—	—		
	„ „ Nazareth	1,0	34	—	—	—		
	Von Bahia nach Minas	1,0	142	30	—	—		
Reichshaupt- stadt	Von Cosme Velho nach dem Corco- vado	1,0	4	—	—	—		
Rio de Janeiro	Die Mauá-Bahn (Petropolis)	1,07	16	—	—	—		
	Die Bahn Principe do Grão Pará (Petropolis-Fortsetzung der vorigen)	1,0	9	—	—	—		
	Bahn von Theresopolis	1,0	5	—	—	—		
	Zu übertragen	—	241	91	—	—		

Provinz	Bezeichnung der Bahnen	Im Betrieb		Im Bau		Anlagekapital in Million M	Garantirter Prozentsatz	
		Spur- weite m	Länge mk	Länge mk				
São Paulo	Uebertrag . . .	—	241	91	—	—	—	Eigenthum der Provinz Rio de Janeiro. Eigenthum des Baron von Nova - Fri- burgo.
	Von Cantagallo nach dem Rio Bonito	1,10	209	—	—	—	—	
	Zweigbahn von Cantagallo . . .	1,0	70	—	—	—	—	
	Von Macahé nach Campos . . .	1,20	97	—	—	—	—	
	Bahn von Barão de Araruama . . .	0,85	41	—	—	—	—	
	Von Campos nach São Sebastião . . .	0,75	18	—	—	—	—	
	Bahn von Santo Antonio de Padua	0,90	76	14	—	—	—	
	Bahn von São Fidelis	1,0	—	14	—	—	—	
	Bahn von Santa Isabel do Rio Preto	1,0	24	56	—	—	—	
	Bahn von Commercio do Porto das Flores	1,0	18	10	—	—	—	
	Bahn União Valenciana	1,0	63	—	—	—	—	
	Pirahyense-Bahn	1,0	—	56	—	—	—	
	Von Rezende nach Arcas	1,0	29	—	—	—	—	
	Von Rio Bonito nach Juturnahyba	1,0	9	—	—	—	—	
	Die Banandenser Zweigbahn . . .	1,0	27	—	—	—	—	
	Bahn von Soumidouro	1,0	29	—	—	—	—	
	Westbahn (do Oeste)	1,05	243	18	—	—	—	
	Sorocaba Bahn	1,0	186	—	—	—	—	
	Ituana-Bahn	1,0	160	—	—	—	—	
	Mogyana-Bahn	1,0	290	57	—	—	—	
Bragantina-Bahn	1,0	—	52	—	—	—		
Rio Grande do Sul	Bahn von São Carlos do Piuhal	1,0	77	—	—	—	—	
Minas Geraes	Von Porto Alegre nach Nova-Ham- burgo	1,0	43	—	—	—	—	
	Bahn von São Jeronymo	1,0	13	—	—	—	—	
	Leopoldina-Bahn	1,0	216	—	—	—	—	
	Bahn von Pirapetinga	1,0	32	—	—	—	—	
	„ „ Alto Muriaé	1,0	19	121	—	—	—	
	West-Minas-Bahn (de Oeste de Minas)	0,75	99	80	—	—	—	
	Bahn União Mineira	1,0	82	28	—	—	—	
	Piãu-Bahn	1,0	—	62	—	—	—	
	Summa III.	—	2 411	659	—	—	—	
	Hierzu I. Staatsbahnen	—	1 337	838	—	—	—	
II. Garantirte Bahnen	—	1 112	1 670	—	—	—		
In Ganzen	—	4 860	3 167	—	—	—		

Statistisches von den deutschen Eisenbahnen. Aus den amtlichen Veröffentlichungen des Reichs-Eisenbahn-Amtes für die Monate Juli, August und September 1883 entnehmen wir Folgendes über die Betriebsergebnisse, Zugverspätungen und Betriebsunfälle auf den deutschen (ausschliesslich der bayerischen) Eisenbahnen:

a. Betriebsergebnisse.

	Länge Kilometer	Einnahme im Monat in <i>M</i>		Einnahme in <i>M</i> vom 1. Januar bis Ende des Monats
		im Ganzen	für das km	
I. August 1883.				
A. Hauptbahnen.				
1. Staatsbahnen etc.	22 503,55	64 337 174	2 871	463 616 071
gegen 1882	+ 587,73	+ 1 912 537	+ 23	+ 18 225 323
2. Privatbahnen in Staats- verwaltung	2 166,50	6 275 577	2 897	48 552 016
gegen 1882	+ 17,12	- 210 229	- 121	+ 2 723 331
3. Privatbahnen in eigener Verwaltung	5 020,22	9 643 428	1 921	69 656 062
gegen 1882	+ 10,78	- 68 252	- 18	+ 1 191 106
Sa. A.	29 690,27	80 256 179	2 712	581 824 149
gegen 1882	+ 615,63	+ 1 634 056	+ 8	+ 22 139 760
B. Bahnen untergeord- neter Bedeutung				
	648,73	472 540	728	3 476 496
gegen 1882	+ 111,94	+ 93 301	+ 21	+ 868 582
II. September 1883.				
A. Hauptbahnen.				
1. Staatsbahnen etc.	22 529,60	64 463 029	2 863	529 965 501
gegen 1882	+ 599,60	+ 1 662 642	- 1	+ 21 815 624
2. Privatbahnen in Staats- verwaltung	2 166,50	6 349 727	2 931	55 047 948
gegen 1882	+ 17,12	- 600 795	- 303	+ 2 268 740
3. Privatbahnen in eigener Verwaltung	5 020,22	9 690 023	1 930	79 472 872
gegen 1882	+ 10,78	+ 70 016	+ 10	+ 1 387 909
Sa. A.	29 716,22	80 502 779	2 710	664 486 321
gegen 1882	+ 627,90	+ 1 131 863	- 19	+ 25 472 273
B. Bahnen untergeord- neter Bedeutung				
	648,73	488 730	753	3 975 733
gegen 1882	+ 13,74	+ 56 990	+ 73	+ 936 078

b. Zugverspätungen.

	Betriebslänge Kilometer	Beförderte Züge			
		Personen- u. gemischte	fahrplanmässige Güter- Züge	ausserfahrplanmässige Personen- u. gemischte	Güter- Züge
Juli 1883	30 241,39.	181 714.	94 591.	5 429.	31 365.
August 1883	30 462,55.	181 160.	96 246.	5 349.	33 000.

	Verspätungen der fahrplanmässigen Personenzüge im	
	Juli 1883	August 1883
Im Ganzen	2 354	2 709 Züge
Davon durch Abwarten verspäteter Anschlüsse	1 094	1 338 „
Also durch eigenes Verschulden	1 260	1 371 Züge
	oder 0,69 pCt.	0,76 pCt.

c. Betriebsunfälle.

Zahl der Unfälle		Zahl der getödteten und verletzten Personen.	
Fahrende Züge	Beim Rangiren		
a. Juli 1883.		getödtet verletzt	
Entgleisungen 9	26	Reisende	1 7
Zusammen- stösse . . . 3	17	Bahnbeamte u. Arbeiter .	20 72
Sa. 12	Sa. 43	Post-, Steuer- etc. Beamte	— 1
Sonstige . . 130		Fremde	12 9
		Selbstmörder	6 3
		Sa. 39	92
			131
b. August 1883.			
Entgleisungen 6	15	Reisende	— 2
Zusammen- stösse . . . —	11	Bahnbeamte u. Arbeiter	17 81
Sa. 6	Sa. 26	Post-, Steuer- etc. Beamte	— —
Sonstige . . 140		Fremde	9 11
		Selbstmörder	16 —
		Sa. 42	94
			136

Betriebsergebnisse der russischen Eisenbahnen für die Zeit vom 1. Januar bis 1. Juli 1883 und 1882. Nach den vom russischen Ministerium der Wegekommunikationen veröffentlichten Monatsnachweisungen.*)

	Staats- bahnen		Privat- bahnen		Zusammen	
	1883	1882	1883	1882	1883	1882
Betriebslänge (ausschl. finnländische und Militärbahnen) am 1. Juli km**)	1 420	1 346	22 134	21 369	23 554	22 715
Beförderte Reisende:						
a) Zivilpersonen	156 995	155 213	15 146 234	15 263 834	15 303 279	15 419 047
b) Militär	5 534	7 175	752 864	668 040	758 398	675 215
Beförderte Güter:						
a) Eilgut t	241	305	53 041	42 701	53 283	43 006
b) gewöhnl. Frachtgut t	297 349	279 097	17 640 489	17 370 694	17 937 838	17 649 791
Betriebseinnahmen:						
im Ganzen M	3 462 763	2 857 946	236 069 671	213 075 570	239 532 434	215 933 516
für 1 km Bahnlänge	—	—	—	—	10 170	9 506
Sonstige Einnahmen M	15 455	19 322	2 231 917	2 500 795	2 247 372	2 520 117

Von ausländischen Bahnen und auf dem Seewege wurde den russischen Bahnen in der Zeit vom 1. Januar bis 1. Juli 1883 und 1882 an Frachtgut im direkten Verkehr zugeführt:

	1883	1882
	Tonnen	
Ueber Reval	19 055	33 862
„ Riga	7 356	12 219
„ Liban	24 685	21 581
„ Wirballen	11 133	10 341
„ Grajewo	10 827	12 303
„ Mlawa	35 174	41 566
„ Alexandrowo	50 007	50 758
„ Sosnowize: Rechte Oderuferbahn	31 263	21 825
„ Oberschlesische Eisenbahn	198 884	149 230
„ Graniza	18 483	17 395
„ Radziwilow	7 997	9 250
„ Woloschisk	11 489	14 372
„ Ungheni	7 972	8 683
Zusammen	434 325	403 385

*) Vgl. Archiv 1883. S. 384.

**) Bei der Umrechnung ist: $\left. \begin{array}{l} 1 \text{ Werst} = 1,067 \text{ km} \\ 1 \text{ Pud} = 16,39 \text{ kg} \\ 1 \text{ Rubel} = 2,36 \text{ M} \end{array} \right\} \text{gerechnet.}$

**Betriebs-Einnahmen der französischen Haupt-
nach dem Journal officiel No. 287**

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 I. Semesters	
	1883	1882	1883	1882
	K i l o m e t e r			
Ancien réseau.				
Nord	1 358	1 353	1 358	1 353
Est	744	744	744	744
Ouest	900	900	900	900
Paris à Orléans	2 017	2 017	2 017	2 017
Paris-Lyon-Méditerranée	4 830	4 641	4 773	4 551
Midi	820	796	820	796
Ceinture de Paris (rive droite)	20	20	20	20
Grande ceinture de Paris	124	65	104	65
Sa.	10 789	10 521	10 714	10 431
Nouveau réseau.				
Nord	764	674	720	674
Est	2 210	2 055	2 210	2 055
Ouest	2 247	2 223	2 247	2 223
Paris à Orléans	2 342	2 342	2 342	2 342
Paris-Lyon-Méditerranée	1 598	1 576	1 580	1 576
Midi	1 537	1 518	1 518	1 518
Sa.	10 698	10 388	10 617	10 388
Réseau spécial.				
Paris-Lyon-Médit. (Rhône-M. Cenis)	144	144	132	132
Lignes appartenant à l'État	4 261	3 689	4 109	3 675
Compagnies diverses	915	839	905	791
Gesamtsumme	26 770	25 544	26 440	25 380

*) Vergl. Archiv 1883, S. 58/59.

bahnen in dem I. Semester 1883 und 1882.*)

vom 20. Oktober 1883.

Einnahme im I. Semester		Differenz von 1883 gegen 1882	Für das Kilometer				
			Einnahme		Differenz von 1883 gegen 1882		
1883	1882		1883	1882	im Ganzen	in Prozent	
F r a n c s							
64 622 229	63 451 227	+ 1 171 002	47 586	46 897	+ 689	+ 1,47	
26 001 414	25 906 679	+ 94 735	34 948	34 821	+ 127	+ 0,36	
39 810 055	40 065 863	- 255 808	44 233	44 518	- 285	- 0,64	
58 153 796	58 676 455	- 522 659	28 832	29 091	- 259	- 0,89	
148 301 913	151 698 198	- 3 396 285	31 071	33 333	- 2 262	- 6,79	
33 526 619	32 613 345	+ 913 274	40 886	40 972	- 86	- 0,21	
3 236 274	3 193 136	+ 43 138	161 814	159 657	+ 2 157	+ 1,35	
1 024 233	692 374	+ 331 859	9 848	10 652	- 804	- 7,55	
374 676 533	376 297 277	- 1 620 744	34 971	36 075	- 1 104	- 3,06	
8 772 286	8 530 918	+ 241 368	12 184	12 657	- 473	- 3,74	
35 356 399	33 872 040	+ 1 484 359	15 998	16 483	- 485	- 2,94	
22 043 679	21 537 780	+ 505 899	9 810	9 689	+ 121	+ 1,24	
25 621 563	25 004 965	+ 616 598	10 940	10 677	+ 263	+ 2,46	
11 790 415	11 260 883	+ 529 532	7 462	7 145	+ 317	+ 4,44	
13 751 807	13 720 229	+ 31 578	9 059	9 038	+ 21	+ 0,23	
117 336 149	113 926 815	+ 3 409 334	11 052	10 967	+ 85	+ 0,78	
2 833 318	3 233 345	- 400 027	21 465	24 495	- 3 030	- 13,59	
16 042 947	14 233 773	+ 1 809 174	3 904	3 873	+ 31	+ 0,80	
7 623 558	7 128 213	+ 495 345	8 424	9 012	- 588	- 6,59	
518 512 505	514 819 423	+ 3 693 082	19 611	20 284	- 673	- 3,32	

Betriebsmittel der französischen Hauptbahnen. Nach einer in den *Annales des ponts et chaussées* vom Juli 1883 veröffentlichten offiziellen Zusammenstellung beträgt bei den französischen Hauptbahnen die Zahl der Lokomotiven 6893; davon sind 2826 Personen- und 4067 Güterzuglokomotiven. Die Zahl der Personenwagen beträgt 15432 und die der Güterwagen 182 089.

Die Zahl der Eisenbahnunfälle bei den französischen Hauptbahnen im Jahre 1881*) belief sich — dem „*Bulletin du Ministère des travaux publics*“ vom Juli 1883 zufolge — auf 78. Befördert wurden im Ganzen 3 189 724 Züge, darunter 1 804 503 Personenzüge. Es kommt hiernach 1 Unfall auf 40 894 Züge und auf 23 135 Personenzüge. In Folge der Unfälle wurden von den 179 729 597 beförderten Reisenden 25 getödtet und 282 verletzt. Es kommt also 1 getödteter auf 7 189 184 und 1 verletzter auf 637 339 beförderte Reisende. Die grösste Zahl der Unfälle — 23 — kam bei der Mittelmeerbahn vor, 1 Unfall auf 13 150 beförderte Personenzüge; von den 32 952 877 auf der Mittelmeerbahn beförderten Reisenden wurden 21 getödtet und 138 verletzt, so dass 1 getödteter auf 1 569 185 und 1 verletzter auf 238 789 beförderte Reisende kommt.

*) Vgl. Archiv 1882 S. 321.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Allgemeines Eisenbahnrecht.

Endurtheil des Königlichen Oberverwaltungsgerichts (II. Senat) vom 13. September 1883 in Sachen des Fiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahn-Direktion zu M., wider den Kreisausschuss des S.-Kreises.

Communalbesteuerung der Eisenbahnen. Auslegung des § 10 Absatz 3 des Gesetzes vom 28. März 1882.

G r ü n d e.

Auf die Klage der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Magdeburg setzte das Königliche Bezirksverwaltungsgericht zu Merseburg in dem Endurtheile vom 21. März 1883 den zu 630 *M* veranlagten Kreisabgabenbeitrag des Fiskus von dem Einkommen aus den im Saalkreise gelegenen Stationen des Magdeburg-Halberstädter und des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Unternehmens für das Jahr 1882/83 auf 622 *M* 50 *S* herab, weil das Verlangen des Fiskus, dass die Kreisabgabe für jede Station besonders berechnet werde, begründet erscheine. Dagegen wurde der weitergehende Anspruch des Fiskus, dass statt der vom Kreisausschusse vorgenommenen Berechnung des steuerpflichtigen Einkommens nach dem Durchschnitt der in den Jahren 1. April 1877/78, 1878/79 und 1879/80 erzielten Erträge eine Berechnung nach dem Durchschnitt der in den bezeichneten drei Jahren steuerpflichtig gewesenen Beträge — also der Reinerträge aus den Jahren 1. April 1874/77, 1875/78 und 1876/79 bezw. 1. April 1873/76, 1874/77 und 1875/78 — zu Grunde gelegt werde, als nach § 10 Absatz 3 des Gesetzes vom 28. März 1882, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen durch den Staat, nicht gerechtfertigt, unter Verurtheilung des Klägers in die Kosten abgewiesen.

Gegen diese Entscheidung — auf deren Sachdarstellung und Begründung hiermit im Uebrigen Bezug genommen wird — hat der Kläger Berufung eingelegt und zur Rechtfertigung ausgeführt: Die Entstehungsgeschichte der streitigen Gesetzesvorschrift ergebe, dass man, um den für

die Kreise und Gemeinden möglicherweise ungünstigen Einwirkungen in der Verwaltung der verstaatlichten Eisenbahnen entgegen zu treten, nach einer Norm gesucht habe, welche thunlichst annähernd die frühere Steuerfähigkeit beziffere. Das führe indess nur zu der sicheren Annahme, dass der Gesetzgeber unter dem „steuerpflichtigen Einkommen“ nicht das gewöhnliche, geschäftsmässige Reineinkommen, sondern das in jedem der drei Jahre vor dem 1. April 1880 wirklich steuerpflichtige und besteuerte Einkommen gemeint habe. Zu demselben Ergebniss führe aber auch schon der Wortlaut des Gesetzes; dieses spreche nur von dem „steuerpflichtigen“, nicht von dem gewöhnlichen Reineinkommen; letzteres sei eben in dem betreffenden Jahre nicht steuerpflichtig gewesen. — Der Antrag geht dahin,

dass der Beklagte verurtheilt werde, die für das Etatsjahr 1882/83 zu viel erhobene Kreissteuer im Betrage von 124 \mathcal{M} 50 \mathcal{S} zurück zu erstatten und die Kosten zu tragen.

Eine Gegenerklärung ist nicht abgegeben.

Es war, wie geschehen, zu erkennen.

Der vorstehend erwähnte Absatz 3 im § 10 des Gesetzes vom 28. März 1882 lautet:

Sofern nach dem Uebergange in das Eigenthum oder in die Verwaltung für Rechnung des Staates eine der in diesem Gesetze oder in den Gesetzen vom 20. Dezember 1879 und 14. Februar 1880 bezeichneten Eisenbahnen oder Theilstrecken derselben mit einer anderen dieser Bahnen oder Theilstrecken derselben oder mit Staatsbahnstrecken zu einem Eisenbahndirektions-Bezirk vereinigt sind oder noch vereinigt werden und in Folge dessen für eine Station des neugebildeten Eisenbahndirektions-Bezirktes sich eine Verminderung des steuerpflichtigen Reinertrages ergeben sollte, so ist der Besteuerung der Betrag des steuerpflichtigen Reineinkommens der betreffenden Stationen nach dem Durchschnitte der dem 1. April 1880 vorangegangenen drei Steuerjahre zu Grunde zu legen.

Diese Fassung gestattet an sich sowohl die vom Kläger, wie die vom Beklagten vertretene Auslegung. Wenn der Vorderrichter, um die Auffassung des Klägers zu widerlegen, den Ausdruck: „steuerpflichtiges Reineinkommen“ für nicht gleichbedeutend mit „besteuerbarem Reineinkommen“ erklärt und unter jenem Einkommen denjenigen Antheil an dem Gesamtertrage des Unternehmens verstanden wissen will, welcher nach einer besonderen, in mehreren Ministerialerlassen vorgeschriebenen Berechnung auf die einzelne Station falle, so lässt sich dem nicht zustimmen. Mit den beiden, im Gesetze vorkommenden Ausdrücken: „steuer-

pflichtiger Reinertrag“ und „steuerpflichtiges Reineinkommen“ kann füglich nur ein und dasselbe gemeint sein. Um aber den steuerpflichtigen Reinertrag einer Eisenbahnstation — das Steuerobjekt — für ein bestimmtes Jahr zu finden und darauf hin eine Prüfung in der Richtung, ob eine Verminderung gegen früher stattgefunden habe, anstellen zu können, muss nach den bestehenden Grundsätzen (§ 30 des Gesetzes vom 1. Mai 1851, Gesetzsammlung Seite 193) nicht der auf die einzelne Station fallende Antheil an dem Gesamtgewinne des Unternehmens aus dem fraglichen Steuerjahre ermittelt, sondern der Durchschnitt der betreffenden Antheile aus den drei Vorjahren berechnet werden. Gilt das auch von dem steuerpflichtigen Reineinkommen, so kann es einen Unterschied nicht begründen, ob das Gesetz von einem steuerpflichtigen oder einem besteuerbaren Reineinkommen redet. Hiermit ist indess die Streitfrage nicht entschieden; vielmehr hängt der Sinn der gesetzlichen Vorschrift davon ab, worauf die Worte: „der Betrag des steuerpflichtigen Reineinkommens“ bezogen werden. Bezieht man sie auf die drei dem 1. April 1880 vorangegangenen Steuerjahre, so ist derjenige Betrag maassgebend, welcher im Durchschnitt dieser drei Jahre das steuerpflichtige Reineinkommen, das Steuerobjekt, gebildet hat, und die Berechnung muss der Ansicht des Klägers gemäss aufgemacht werden. Bezieht man sie dagegen auf das jedesmal in Betracht kommende Steuerjahr, so ist die Veranlagung nach demjenigen Betrage zu bewirken, welcher sich aus dem Durchschnitte der dem 1. April 1880 vorangegangenen drei Steuerjahre ergibt, und die Berechnung richtet sich in Ermangelung einer näheren, hierüber im Gesetz gegebenen Norm nach den allgemeinen Regeln, d. h. nach dem § 30 des Gesetzes vom 1. Mai 1851; in diesem Falle tritt also die vom Beklagten verteidigte Rechnungsweise ein. Wie nun nicht bestritten werden kann, lässt der Wortlaut sowohl die eine wie die andere Beziehung zu, auch ist nicht zu behaupten, dass sprachlich die eine oder andere näher liege. Demnach bleibt nur übrig, auf andere Momente, aus denen auf die Absicht des Gesetzgebers geschlossen werden kann, zurückzugehen. Dabei erweist sich eine Erörterung, welche der beiden Rechnungsarten die frühere Steuerfähigkeit am meisten treffe, als entbehrlich. Nach der klar ausgesprochenen Absicht sollten die beteiligten Kreise und Gemeinden vor Benachtheiligungen geschützt werden, welche aus Veränderungen in der Verwaltung leicht hervorgehen konnten und bereits bei verschiedenen Gelegenheiten in sehr erheblichem Maasse eingetreten waren (vergl. Aktenstücke des Abgeordnetenhauses 1882 No. 105 Seite 1169); es sollte demnach eine Verminderung der Einnahmen für die Kreise und Gemeinden gegenüber den früher bezogenen Steuererträgen abgewehrt werden; hierfür bleibt die Steuerfähigkeit des betreffenden Eisenbahnunternehmens, welche übrigen

ebenso gut aus der einen, wie aus der anderen Berechnung entnommen werden könnte, ohne alle Bedeutung. Dagegen muss es als ein schwerwiegender Umstand angesehen werden, dass eine Berechnung, wie sie der Kläger fordert, oder auch nur etwas dem Aehnliches in der preussischen Steuergesetzgebung nirgends weiter vorkommt und sich daher als eine entschiedene Anomalie darstellt. Die Ermittlung des steuerpflichtigen Einkommens aus dem Durchschnitte der in den Vorjahren erzielten Reinerträge, wie sie nach der entgegengesetzten Ansicht vorzunehmen ist, entspricht so sehr den gewöhnlichen, für die Steuereinschätzung zur Anwendung kommenden Grundsätzen, dass von vornherein eine starke Vermuthung dafür spricht, der Gesetzgeber habe auch hier bei derselben stehen bleiben wollen. Jedenfalls würde es, wenn eine davon abweichende, noch dazu einigermaassen verwickelte Rechnungsweise nach dem Durchschnitte der in den Vorjahren steuerpflichtig gewesenen Beträge hätte vorgeschrieben werden sollen, kaum erklärlich sein, dass in den Verhandlungen der gesetzgebenden Faktoren sich keine Andeutung der Absicht, ein derartiges Prinzip neu einzuführen, geschweige denn eine Motivirung dafür findet. In der Kommission des Abgeordnetenhauses ist nach dem schriftlich erstatteten Bericht (vergleiche das vorhin erwähnte Aktenstück) über den Weg, welchen man einzuschlagen habe, eingehend berathen; es gelangt aber nicht bloss nicht zum Ausdrucke, dass die regelmässige Art der Berechnung habe verlassen werden sollen, sondern die Aeusserung in dem Berichte, welche zur Erläuterung der schliesslich von der Kommission angenommenen und demnächst in das Gesetz übergegangenen Fassung dient, kann im Gegentheil nur dahin aufgefasst werden, dass man das übliche Verfahren hat beibehalten und bloss an die Stelle der dem jedesmaligen Steuerjahre vorangehenden die dem 1. April 1880 vorangehenden drei Steuerjahre hat setzen wollen. Es heisst an der betreffenden Stelle:

Für den Fall einer Aenderung der Verwaltungsbezirke der verstaatlichten Eisenbahnen trifft Alinea 3 dahin Anordnung, dass, wenn die für die einzelnen Stationen festgestellten Antheile an dem Reinertrage des neuen Bezirks in einem Jahre geringer sein sollten, als diejenigen des Durchschnitte der dem 1. April 1880 vorangegangenen drei Steuerjahre, die letzteren der Besteuerung zu Grunde zu legen sind.

Mag man hierin auch insofern eine präzise Ausdrucksweise vermessen, als die in dem Vordersatze gebrauchten Worte: „Antheile an dem Reingewinne in einem Jahre“ nicht bestimmt erkennen lassen, dass es sich hierbei nur um den Durchschnitt aus den drei vorangehenden Jahren handelt, so kann doch unter dem im Nachsatze erwähnten „Durchschnitte der dem 1. April 1880 vorangegangenen drei Steuerjahre“ nach

dem ganzen Zusammenhange ein Durchschnitt aus dem in den fraglichen drei Jahren steuerpflichtig gewesenen Einkommen, dem Steuerobjekte dieser drei Jahre, nicht verstanden werden. Der Auffassung der Kommission muss aber um so mehr eine ausschlaggebende Bedeutung beigelegt werden, als die Bestimmung überhaupt von ihr ausgegangen ist und in den späteren Berathungen der beiden Häuser des Landtages ohne Widerspruch Billigung gefunden hat.

Enteignungsrecht.

Urtheil des Reichsgerichts (V. Zivil-Senat) vom 19. September 1883 in Sachen des Amtmanns F. zu A. wider die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft.

Grundsätze für die Ermittlung und Bemessung der Entschädigung im Enteignungsverfahren (Gesetz vom 11. Juni 1874).

Entscheidungsgründe.

Von den gegen das Berufungsurteil erhobenen drei Angriffen sind zwei unbegründet.

1. Der Sachverständige hat befunden, dass die dem Revisionskläger durch die Durchschneidung und die Wegekassirung zugefügten Schäden sich verringern lassen durch eine der neuen Sachlage entsprechende zweckmäßige Feldereinteilung und Fruchtfolge, sowie durch eine geringfügige Korrigirung des Weges bei der Hofstelle und an der Unterführung. Und das Gutachten hat — unter Billigung des Berufungsrichters — die hierfür nothwendigen unbedeutenden Aufwendungen dem Revisionskläger gutgebracht. Dies ist völlig korrekt. Denn, um den durch die Enteignung und die Zerschneidung des klägerischen Plans entstandenen Schaden richtig zu bemessen, muss zwar einerseits der Vortheil und der Ertrag des früher zusammenhängenden Planes geschätzt, andererseits aber davon ausgegangen werden, dass der Revisionskläger nach Art eines verständigen Landwirths die Einteilung und Fruchtfolge, überhaupt die Bewirthschaftung der nunmehr getrennten Theile der neuen Sachlage anpassen, die jetzt hervortretenden Uebelstände in der Ab- und Zufahrt beseitigen, nicht aber unwirthlich und willkürlich zur Abwendung des Schadens nichts unternehmen, vielmehr in der alten, nicht mehr passenden Weise verharren werde. Seinem berechtigten Ansprüche wird genügt, wenn ihm neben dem Ersatz der unwiederbringlichen Einbusse der Betrag gewährt wird, welcher zur möglichst vortheilhaften Ausnutzung der verbliebenen Theile erforderlich ist. Daraus folgt aber keineswegs, dass, wie der Revisionskläger unterstellt, er solchergestalt zum *facere*, nämlich zur verständigen Aenderung und Korrektur, gezwungen würde: es steht bei ihm, ob er letztere

vornehmen oder ob er unter Konservirung der Unzuträglichkeiten die gewährte Entschädigung anderweit verwenden will.

2. Den in der Berufungsinstanz erhobenen Anspruch auf 200 *M* für Entwerthung durch Abtrocknung der am Bahndamm liegenden Ackerfläche hat der Berufungsrichter aus zwei Gründen zurückgewiesen, — zunächst, weil die Austrocknung nicht im unmittelbaren Zusammenhange mit der Enteignung selbst stehe, sich vielmehr als eine Folge der Benutzungsart der enteigneten Fläche, insbesondere der Ziehung von Gräben längs des Bahnkörpers darstelle — sodann weil dem Anspruch die nothwendige thatsächliche Begründung fehle. Zwar das erste Argument kann nicht gebilligt werden. Ist die Austrocknung Folge der Bahnanlage, zwecks welcher die Enteignung und die Zerschneidung des klägerischen Planes geschehen ist, so muss die Beklagte als Expropriantin diesen Schaden ersetzen. Das Berufungsurteil stützt sich zwar auf die in dem Erkenntniss des Reichsgerichts vom 26. Mai 1880 (Band II. S. 234 ff.) vertretenen Sätze: aber letzteren kommt nicht die absolute Geltung zu, welche das Berufungsurteil ihnen beilegt (vergl. Entscheidungen des Reichsgerichts Band 5 Seite 248, Band 7 S. 265).

Aber darin hat der Berufungsrichter Recht, dass der Revisionskläger es an allen thatsächlichen Angaben (früherer Zustand, Wasserverhältnisse, Lage, Länge und Breite des angeblich ausgetrockneten Streifens) hat fehlen lassen, welche feststehen müssten, um einen Sachverständigen über die Thatsache, den Grund, Umfang und Schadensbetrag der Austrocknung hören zu können. Ermangelt es aber jedes bündigen Anhalts zur Konstatirung und Arbitrirung des angeblich eingetretenen Schadens, so kann nicht behauptet werden, dass das Fragerecht (§ 130 Zivilprozessordnung) hätte geübt werden müssen, um den Kläger zur Erfüllung seiner Pflicht gehöriger Substantiirung anzuregen (vergl. Entscheidungen des Reichsgerichts Band 7 Seite 368).

Anders steht es

3. um den Angriff wegen der Kapitalisirung der jährlichen Verlustbeträge. Der Revisionskläger hatte gegen die zwanzigfache Kapitalisirung, also gegen die Zugrundelegung eines fünfprozentigen Zinsfusses protestirt und fünfundzwanzigfache Kapitalisirung gefordert, weil in der Gegend von Annen der Zinsfuss auf $3\frac{1}{2}$ bis 4 Prozent gesunken und es deshalb nicht möglich sei, dort Ackerland zu erwerben, welches sich zu 5 Prozent verzinse. Dem entgegen hat der Berufungsrichter den Sachverständigen angewiesen, bei der Kapitalisirung einen Zinsfuss zu 5 Prozent zu Grunde zu legen, und, das dementsprechend erstattete Gutachten acceptirend, hat er ausgesprochen, nicht der Zinsfuss der Gegend sei maassgebend, sondern in Ermangelung abweichender positiver Bestimmungen die allgemeine Regel

des § 841 Allgemeinen Landrechts Theil I. Titel 11, wonach der landesübliche Zinsfuß 5 Prozent betrage.

Dieser Entscheidungsgrund ist rechtsirrthümlich.

Es mag richtig sein, dass im preussisch-landrechtlichen Rechtsgebiet für die Fälle, in denen für Ermittlung eines bestimmten Werthes oder Schadens eine Ertragstaxe vorgeschrieben ist, in letzterer jährlich wiederkehrende Ertrags- oder Verlustbeträge, falls besondere (provinziale oder spezielle) Vorschriften fehlen, mit dem zwanzigfachen Betrage zu kapitalisiren sind, insoweit also die Regel des § 841 Geltung haben mag. Aber das Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 (Gesetz-Sammlung Seite 221) hat weder die Regierung noch den Richter behufs Bemessung der Entschädigung an bestimmte Formen oder Arten von Taxen gewiesen. Es ist nur die Anhörung von Sachverständigen und diesen die Begründung ihrer Gutachten vorgeschrieben, und wenn die Gutachter, um ihre Aussprüche gehörig zu motiviren, sich in Fällen, wie der vorliegende, meist an die üblichen und bewährten Regeln von Ertragstaxen halten, so hat doch das Gesetz den Richter keineswegs an die von jenen so gefundenen Resultate gebunden, vielmehr im § 40 (vergl. § 15 No. 2 i. f. des Einführungsgesetzes zur deutschen Zivilprozessordnung) ausdrücklich bestimmt: „Verwaltungsbehörde und Gerichte haben die Beweisfrage unter Berücksichtigung aller Umstände nach freier Ueberzeugung zu beurtheilen.“

Nicht darauf also kam es an, ob der landübliche Zinsfuß auch für Westfalen fünf Prozent beträgt und ob eine danach aufgestellte Ertragstaxe an sich korrekt ist, sondern darauf, ob zwanzigfache Kapitalisirung oder welche andere Ansetzung der jährlichen Verluste und Mehrausgaben den Umständen des vorliegenden Falles, namentlich unter Beachtung der behaupteten örtlichen Zinslage, dergestalt gerecht wird, dass die danach ermittelte Kapitalsumme dem Kläger vollkommene und gehörige Entschädigung gewährt. Diese thatsächliche Prüfung hat der Richter, weil er sich irrthümlich durch den § 841 Allgemeinen Landrechts Theil I. Titel 11 gebunden glaubte, also mit Unrecht unterlassen. Sie muss nachgeholt und demnächst die dem Kläger gebührende Totalentschädigung anderweit festgestellt werden.

Es war also das Berufungsurteil aufzuheben und die Sache in die Berufungsinstanz zurückzuverweisen.

Gesetzgebung.

Baden. Landesherrliche Verordnung vom 4. Oktober 1883, betreffend die Organisation des Bezirks- und Lokaldienstes der Eisenbahnbetriebsverwaltung.

Veröffentlicht in No. XXII des Gesetzes- und Verordnungsblattes für das Grossherzogthum Baden vom 9. Oktober 1883.

Der äussere Dienst des Eisenbahnbetriebes wird eingetheilt in: 1. den eigentlichen Betriebsdienst, 2. den bautechnischen Dienst und 3. den maschinentechnischen Dienst. Die Leitung und Ueberwachung dieser Dienstzweige innerhalb eines bestimmten Bezirks wird Bezirksbeamten übertragen, welchen das nöthige Personal an Hilfsarbeitern beigegeben und das gesammte Personal des betreffenden Dienstzweiges untergeordnet wird.

Der äussere Betriebsdienst umfasst den Fahrdienst, den äusseren Stationsdienst, den Expeditions- und Kassendienst, den Telegraphendienst und die Handhabung der Bahnpolizei. Er wird von Betriebsinspektoren unter Mitwirkung der ihnen untergeordneten Lokalstellen besorgt.

Der bautechnische Dienst umfasst die Unterhaltung und Beaufsichtigung der im Betrieb befindlichen Bahnstrecken nebst allen dazu gehörigen baulichen Anlagen, die Fürsorge für den betriebssicheren Zustand der Bahn und für die ausreichende Bewachung und Kontrollirung derselben, ferner die Ausführung der Erneuerungs- und Erweiterungsbauten an der Bahn und den Bahnhöfen, sowie die Wahrung des Grundeigentums. Dieser Dienst wird von den Bahnbauinspektoren wahrgenommen.

Der maschinentechnische Dienstzweig erstreckt sich auf die Fürsorge für den betriebssicheren Zustand und die bestimmungsgemässe Verwendung des Fahrmaterials und der für den Dienst erforderlichen maschinellen Einrichtungen, sowie auf die Leitung und Beaufsichtigung des technischen Theiles des Fahrdienstes und des Bezirkswerkstättendienstes. Zur Wahrnehmung dieses Dienstes sind die Maschineninspektoren bestellt.

Die verschiedenen Dienstzweige werden von deren Bezirksvorständen selbstständig geleitet. Die betreffenden Beamten werden sich jedoch über alle wichtigeren, den Gesamtdienst berührenden Anordnungen in gegenseitigem persönlichen Benehmen erhalten und in denjenigen Angelegenheiten, welche ein förmliches Zusammenwirken von zwei oder sämmtlichen Dienstzweigen erfordern, mit Ausschluss des schriftlichen Verkehrs unter Leitung des Dienstältesten der beteiligten Dienstvorstände zur gemeinschaftlichen Berathung und Ausführung der gefassten Beschlüsse zusammentreten.

Diese Verordnung tritt mit dem 1. Januar 1884 in Wirksamkeit.

Italien. Vorschriften für den Betrieb der Dampftramways in der Provinz Mailand.

Erlassen von der Präfektur von Mailand.

Der dem italienischen Senat im Dezember v. J. vorgelegte Entwurf eines Gesetzes über die Sekundärbahnen und Tramways*) ist, soweit bekannt geworden, bis jetzt noch nicht zur Berathung gelangt, obgleich die gesetzliche Regelung des Strassenbahnwesens als ein dringendes Bedürfniss empfunden wird.

*) Vgl. Archiv 1883 S. 150.

Der Präfekt der Provinz Mailand, in welcher Dampftramways in ausgedehntem Maasse angelegt worden sind, hat deshalb, wie der „Mon. d. Str. ferr.“ mittheilt, um eingetretenen Misständen zu steuern, auf Grund des Reglements über die Strassenpolizei vom 15. November 1868 Nr. 4697 Vorschriften für den Betrieb der Dampftramways erlassen. Die wichtigsten Bestimmungen sind die folgenden.

Auf jeder auf einem Tramwaygeleise sich bewegenden Maschine müssen sich stets ein Maschinist und ein Heizer befinden. Fremde Personen dürfen sich auf der Lokomotive nicht aufhalten.

Maschinisten und Heizer dürfen nicht zum Dienste zugelassen werden, bevor sie nicht ihre Fähigkeit dazu nach den für die Eisenbahnen gültigen Vorschriften nachgewiesen haben. Auf den Patenten der Maschinisten sind die Bestrafungen, die Gründe einer etwaigen Entlassung, sowie die Belobungen einzutragen. Jedes Patent ist mit der Photographie des Inhabers zu versehen.

Jede Maschine muss versehen sein: a) mit einem unzugänglichen Sicherheitsventil; b) mit einem schmelzbaren Pfropfen in der Feuerkiste; c) mit Signalvorrichtungen, (Glocke, Dampfpeife), um die Ankunft des Zuges an den Haltestellen anzukündigen. Die Fahrgewindigkeit darf 18 km in der Stunde nie übersteigen. Beim Passiren von Ortschaften muss die Geschwindigkeit bis auf die eines im Schritt gehenden Mannes ermässigt werden und dem Zuge ein Beamter des Konzessionärs vorangehen.

Der Zug darf einschliesslich der Maschine nicht länger als 30 m sein, auch darf die angehängte Last 30 t nicht überschreiten. Jeder Zug darf nur aus einer Maschine und höchstens vier Wagen bestehen. Nur Spezialzüge für den Güterverkehr dürfen bis zu sechs Wagen haben, dieselben dürfen dabei jedoch nur mit höchstens 12 km Geschwindigkeit in der Stunde fahren.

Lokomotive und Wagen müssen mit Bremse versehen sein, deren Bedienung einem besonderen Bremsler übertragen ist. Die Zahl der auf Gefällen erforderlichen Bremsen wird bei der polizeilichen Prüfung der betreffenden Strecke festgesetzt.

Jeder fahrende Zug muss zum Stehen gebracht werden, wenn auf der Strasse begehende Pferde oder andere Thiere scheuen.

Eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang muss jeder Zug vorn ein rothes, hinten grünes Licht tragen.

Für die Feuerung der Lokomotiven ist nur Material zu verwenden, durch welches Rauch oder sonstige schädliche oder lästige Dünste nicht veranlasst werden. Es ist zur Erfüllung dieser Bedingung Cardiff-Kohle anzuwenden.

Das gesammte Fahrpersonal der Tramways ist zu vereidigen. Die Anstellung desselben muss vom Präfekten genehmigt werden.

Bücherschau.

Besprechungen.

Lindner, Kaiserlicher Regierungsrath, Die Pensionsinstitute für die Beamten und deren Wittwen und Waisen bei den sechs grossen Eisenbahn-Gesellschaften und bei der Staats-Eisenbahn-Verwaltung in Frankreich. Verlag von Puttkammer & Mühlbrecht. Berlin 1883.

Die vorliegende Broschüre giebt eine systematische Darstellung derjenigen Einrichtungen, welche bis zum Jahre 1882 bei den sechs grossen französischen Privatbahnen: der Nordbahn, der Ostbahn, der Westbahn, der Paris-Orléans-Bahn, der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn und der Südbahn, sowie bei der Staatseisenbahnverwaltung zur Versorgung alter und invalider Beamten und ihrer Hinterbliebenen geschaffen worden sind. Die jenen Instituten gemeinsamen Grundsätze werden in einem kritischen Theile hervorgehoben und in ihrer Bedeutung gewürdigt, auch die praktischen Erfolge der errichteten Kassen an der Hand der Statistik gezeigt. Ein Abdruck des Textes der in Frage kommenden Reglements etc. vervollständigt diese schätzenswerthe Arbeit, welche gewiss einen interessanten, zu Vergleichen anregenden Beitrag zu der gegenwärtig in Deutschland eifrig ventilirten Frage einer ausreichenden Alters- und Invaliditätsversorgung aller Berufsklassen bieten und damit der im Vorwort ausgesprochenen Absicht ihres Verfassers entsprechen wird. W.

A. v. Kaven, Baurath und Geheimer Regierungsrath, Professor an der technischen Hochschule zu Aachen, Die Rutschungen und Beschädigungen der Böschungen der Erdbauten bei Eisenbahnen und Strassen und die zur Sicherung und Reparatur angewendeten Mittel. Mit eingestricheltem Atlas von 21 Tafeln. Wiesbaden, Verlag von J. F. Bergmann. 1883.

In der vorliegenden Veröffentlichung stellt der Verfasser die verschiedenen Methoden dar, welche behufs Sicherung der Erdbauten gegen Rutschungen und zur Wiederherstellung der durch Rutschungen deformirten

Erdbauten zur Anwendung kommen. In dem Texte werden zunächst in knapper, übersichtlicher Form die Grundsätze angegeben, nach welchen mit Rücksicht auf die Rutschungen, bezw. die Vermeidung derselben bei Herstellung von Auf- und Abträgen unter den verschiedenen in der Praxis vorkommenden Verhältnissen zu verfahren ist. Es werden in dem Texte ferner die Ursachen der Deformationen, sowie die Regeln für das Verfahren bei Wiederherstellung von Erdbauten, welche durch Rutschungen deformiert sind, erörtert. Dem Texte sind auf 21 Tafeln zahlreiche Figuren beigelegt, neben welchen sich in gleicher Weise, wie bei früheren Werken desselben Verfassers, kurze, die Uebersicht und das Studium wesentlich erleichternde Erläuterungen befinden. Die Schrift kann nicht nur dem Studierenden, sondern auch dem mit Erdbauten betrauten Ingenieur bestens empfohlen werden.

H. C.

Ein russisches Repertorium der Eisenbahnjournal-Literatur.

Die Eisenbahnsektion der Kaiserlich Russischen Technischen Gesellschaft in St. Petersburg veröffentlicht seit Beginn dieses Jahres als Beilage zu der von ihr herausgegebenen Wochenschrift: „Das Eisenbahnwesen“*) ein Repertorium der auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Journal-literatur.***) Nach den vorliegenden drei ersten Nummern dieses Repertoriums, welchen eine Einleitung vorausgeht, sollen für die Zusammenstellung und Veröffentlichung dieses Repertoriums im Wesentlichen die nachstehenden Grundsätze maassgebend sein:

1. Das Repertorium soll die Literatur über alle Zweige des Eisenbahnwesens — Verwaltung, Gesetzgebung, Technik, Oekonomie etc. — berücksichtigen.
2. Die Bearbeitung soll sich auf alle wichtigeren Zeitschriften des In- und Auslandes erstrecken. Für die Zusammenstellung der vorliegenden Nummern des Repertoriums sind etwa 50 russische, deutsche, englische, amerikanische, französische und italienische Zeitschriften als Quellen benutzt.
3. Es sollen in dem Repertorium sämtliche auf das Eisenbahnwesen bezügliche Artikel der betreffenden Zeitschriften aufgeführt werden, soweit dieselben nicht lediglich lokales Interesse haben.
4. Den Titelangaben sollen in der Regel kurze Bemerkungen über den Inhalt und die Bedeutung der Artikel beigelegt werden. Die blosser Angabe des Titels soll nur in folgenden Fällen als genügend angesehen werden:

*) Железнодорожное дѣло.

**) Библиографическій Указатель. Приложение къ органу VIII отдѣла императорскаго Русскаго Техническаго общества „Железнодорожное дѣло“.

- a) wenn der betreffende Artikel nur aus einer kurzen Notiz (etwa 4—5 Zeilen) besteht,
 - b) wenn der Artikel in abgekürzter Form nicht wiedergegeben werden kann, beispielsweise wenn derselbe komplizierte Berechnungen etc. enthält,
 - c) bei Berichten über Debatten in Generalversammlungen von Eisenbahnaktionären. Sofern derartige Artikel von allgemeinem Interesse erscheinen, sollen sie durch ein Sternchen bei der Titelangabe ausgezeichnet werden.
5. Das für die Gruppierung der Artikel zur Anwendung kommende System soll die Benutzung des Repertoriums thunlichst erleichtern. Es wird zu diesem Zwecke der Stoff in 17 Hauptgruppen geordnet: 1. Allgemeine Literatur, 2. Eisenbahnpolitik, 3. Eisenbahnökonomie, 4. Eisenbahnrecht, 5. Eisenbahngeschichte, 6. Eisenbahngeographie, 7. Gegenwärtige Entwicklung des Eisenbahnnetzes (Mittheilungen über projektierte, im Bau befindliche, eröffnete etc. Bahnen, über Fusionen), 8. Eisenbahnstatistik, 9. die Assoziation im Eisenbahnwesen (Mittheilungen über Konferenzen, abgeschlossene Kartelle etc.), 10. Verwaltungsformen, 11. Verwaltungsorgane, 12. Personalangelegenheiten (Ausbildung, Bezahlung, Pensions-, Disziplinarverhältnisse der Beamten), 13. Grunderwerb, 14. Systeme der Bauausführung, 15. Eisenbahntechnik, 16. Ausnutzung des Rollmaterials, 17. Expeditionsdienst. Diese 17 Hauptgruppen zerfallen fast sämmtlich wieder in eine grössere oder kleinere Zahl von Unterabtheilungen, so dass die für die Anordnung des Stoffes dienende Uebersicht des Systems im Ganzen 251 Positionen zählt.
6. Das Repertorium soll monatlich erscheinen, um den Leser stets über die neuesten Erzeugnisse der Literatur in Kenntniss zu setzen.

Dass ein nach diesem Programm zusammengestelltes und regelmässig veröffentlichtes Repertorium ein sehr werthvoller Führer auf dem mit der stetig wachsenden Ausdehnung und Bedeutung der Eisenbahnen sich ebenfalls immer mehr erweiternden Gebiete der fachlichen Journalliteratur sein wird, ist ersichtlich. Dasselbe wird besonders in Bezug auf Vollständigkeit der Quellennachweise und Häufigkeit des Erscheinens die bis jetzt anderweitig veröffentlichten Repertorien übertreffen. Die von dem „Verein für Eisenbahnkunde“ in Berlin herausgegebene, zur Zeit in „Glaser's Annalen“ zur Veröffentlichung gelangenden „Mittheilungen aus der Tagesliteratur des Eisenbahnwesens“ beschränken sich nicht auf die Journalliteratur, sondern berücksichtigen auch neu erschienene Bücher. Diese

„Mittheilungen“ verfolgen aber im Allgemeinen nicht den Zweck, eine vollständige Uebersicht der gesammten Fachliteratur zu geben, wie dies bei dem vorliegenden Repertorium beabsichtigt ist, sie sind vielmehr nur dazu bestimmt, auf die interessanten Erscheinungen der Fachliteratur hinzuweisen. Das von Franz Woas herausgegebene Repertorium bezieht sich lediglich auf die Literatur über Eisenbahntechnik und soll nur alljährlich erscheinen. Die mit der Zusammenstellung und Veröffentlichung des neuen Repertoriums betrauten Mitglieder der Kais. Russischen Technischen Gesellschaft erwerben sich daher mit dieser Arbeit ein nicht zu leugnendes Verdienst um die Förderung des Eisenbahnwesens.

Ein Hinderniss für die allgemeine Benutzung dieses Repertoriums ausserhalb Russlands liegt in dem Umstande, dass dasselbe ebenso, wie die Zeitschrift „das Eisenbahnwesen“, zu welcher dasselbe, wie bemerkt, eine Beilage bildet, in russischer Sprache herausgegeben wird. Von so grossem Interesse auch das Studium dieser Sprache sein mag, in Deutschland ist die Kenntniss derselben zur Zeit nur wenig verbreitet, und die Zahl der deutschen Fachgenossen, welche von diesem Repertorium Gebrauch machen können, dürfte daher nur eine geringe sein. H. C.

Kalender für Eisenbahn-Techniker von Heusinger von Waldegg und für Strassen-, Wasserbau- und Kultur-Ingenieure von Rheinhard. Verlag von J. F. Bergmann in Wiesbaden, elfter Jahrgang, für das Jahr 1884.

Der Inhalt der beiden Kalender ist theilweise ergänzt bzw. gänzlich umgearbeitet worden und hat durch Hinzufügung eines besonderen Kapitels über Elektrotechnik, aus der Feder des Herrn Professor Dr. Dietrich in Stuttgart, eine zeitgemässe, dankenswerthe Bereicherung erfahren. Der Kalender für Eisenbahn-Techniker ist ausserdem noch dadurch in seinem Inhalt erweitert worden, dass der Beilage desselben ein Auszug aus der Seitens des Reichs-Eisenbahnamtes herausgegebenen Statistik für die Eisenbahnen Deutschlands pro 1880/81, betreffend die Titel IV. und VI. 1 der Buchungsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands (Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen) hinzugefügt worden ist.

Da zu diesen stofflichen Erweiterungen und Verbesserungen die bekannte und bequeme äussere Ausstattung der Kalender hinzukommt, werden sich dieselben voraussichtlich auch in ihrer neuesten Auflage des früheren Beifalls der interessirten Fachleute erfreuen. J.

UEBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

- Bericht** über den Handel und die Industrie von Berlin in 1882, erstattet von den Aeltesten der Kaufmannschaft in Berlin. *M* 5,00.
- Besobrasof, W.** Études sur l'économie nationale de la Russie. Leipzig. *M* 5,30.
- Brame, E., und Aquillon, L.** Étude sur les signaux des chemins de fer français. 2. Aufl. Paris 1883. fr. 30.
- Brosius, J., und Koch, R.** Die Schule des Lokomotivführers, Handbuch für Eisenbahnbeamte und Studierende. 1. Abth. 5. Aufl. Wiesbaden 1884.
- Bundesgesetz** über das Obligationenrecht. Basel. *M* 0,80.
- Cohn, G.** Die englische Eisenbahnpolitik der letzten 10 Jahre. Leipzig. *M* 5,00.
- Contzen, H.** Nationalökonomie. Leipzig. *M* 10,00.
- Endemann.** Rechtsgutachten in Sachen der Gesellschaft für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn gegen die schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft. Zürich.
- Fischer, R.** Katechismus des deutschen Handelsrechts. Leipzig. *M* 1,50.
- Glen, W. C. and A.** The law relating to highways: the expiration of turnpike trusts, bridges, interference of railways with highways, tramways. London. sh. 42.
- Hafner, H.** Das schweizerische Obligationenrecht. Zürich. *M* 3,00.
- Haushofer, M.** Grundzüge der Nationalökonomie. Stuttgart. *M* 2,50.
- Jäckel, P.** Die Zwangsvollstreckung in Immobilien. Berlin. *M* 1,00.
- Knies, K.** Die politische Oekonomie vom geschichtlichen Standpunkt. Braunschweig. *M* 6,00.
- Kosub, H.** Eisenbahn-Almanach für Staats- und Privatbahnen in Preussen pro 1883. Berlin. *M* 2,25.
- Limousin, C. M.** Le commerce et les chemins de fer. Paris.
- Lironcurti, A.** Sull' esercizio delle strade ferrate in Italia. Roma. L. 3,00.
- Lutz, K.** Der Bau der bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheins, bearbeitet mit Benutzung amtlicher Quellen. München und Leipzig 1883. *M* 7,50.
- Matthaei, F.** Die wirtschaftlichen Hülfquellen Russlands und deren Bedeutung für die Gegenwart und die Zukunft. Dresden. *M* 1,00.
- Noël, O.** Les nouvelles conventions entre l'État et les grandes compagnies. Paris.
- Rachat, le,** des chemins de fer devant les chambres de commerce. Paris.
- Reeck, G.** Eisenbahn-Gütertarif für Berlin. Berlin. *M* 10,00.
- Schneider, A.** Das schweizerische Obligationenrecht. Zürich. *M* 2,00.
- Schrötter, J. A.** Das preussische Eisenbahnrecht in seiner heutigen Gestalt. Berlin 1883.
- Tellier.** La question des chemins de fer d'après l'enquête parlementaire sur l'exploitation des chemins de fer d'Italie. Bruxelles. Fr. 2,00.
- Walcker, K.** Handbuch der Nationalökonomie. Leipzig. *M* 7,00.
- Weinrich, Alfred von.** Die Haftpflicht wegen Körperverletzung und Tödtung eines Menschen. Strassburg 1883.
- Wetter, J.** Die Haftpflicht der Eisenbahnen im Güterverkehr. Wiesbaden.
- Wilke, A.** Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Elektrizität und das Elektromonopol. Wien. *M* 1,50.

Zeitschriften.**Annales des ponts et chaussées.** Paris.

Juli 1883.

Inhalt: Note sur le raccordement parabolique. Note sur un nouvel appareil pour manoeuvre et calage des aiguilles de changement de voie par un seul levier (système Dujour). Note sur la durée des traverses non imprégnées et sur l'usure des rails en fer de la compagnie du Nord-Ouest-Autrichien. Matériel roulant des chemins de fer français.

Bulletin du ministère des travaux publics. Paris.

Juli 1883.

Inhalt: Répertoire des lois pour le mois de juillet 1883. Discours du ministre des travaux publics. Recettes de l'exploitation des chemins de fer français d'intérêt général, 1er trimestre des années 1883 et 1882. Recettes de l'exploitation des chemins de fer algériens, 1er trimestre des années 1883 et 1882. Résultats d'exploitation des chemins de fer français d'intérêt général par réseaux de 1860 à 1880. Nombre des accidents de chemins de fer et de leur victimes en 1881.

August 1883.

Inhalt: Répertoire des lois pour le mois d'août 1883. Tonnage et recettes des stations de chemins de fer français d'intérêt général en 1881. Belgique (Résultats d'exploitation des chemins de fer belges en 1880 et 1881). Allemagne (Résultats d'exploitation de l'union des chemins de fer allemands en 1881). Italie (Recettes des chemins de fer italiens en 1882). Inde anglaise (Résultats d'exploitation des chemins de fer de l'Inde anglaise en 1881).

September 1883.

Inhalt: Répertoire des décrets pour le deuxième trimestre 1883. Résultats d'exploitation des tramways, 1er trimestre 1883. Résultats d'exploitation des chemins de fer d'intérêt local, 1er trimestre de 1882 et 1883. Compte courant de la garantie d'intérêts aux compagnies de chemins de fer au 31 décembre 1882. Profits particuliers que l'État a retirés de l'exploitation des chemins de fer en 1881. Transport de la houille sur les chemins de fer français en 1881. Tarifs homologués pendant le mois de septembre 1883. Données statistiques sur les chemins de fer français d'intérêt général.

Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie. Wien.

Die No. 96 bis 125 (vom 25. August bis 1. November 1883) enthalten ausser den offiziellen Bekanntmachungen und den Mittheilungen über In- und Ausland nachstehende Aufsätze etc.:

(No. 96, 98, 99, 101, 108, 109, 113, 117, 120, 122, 123): Die Elektrizität und das Verkehrswesen. (No. 97): Veränderungen im österreichisch-ungarischen Eisenbahnnetz im Jahre 1882. (No. 104): Körting's neuer Lokomotiv-Injektor. (No. 115): Eröffnung der Nord-Pacific-Eisenbahn in Nord-Amerika. (No. 119): Die soziale Bewegung im Kapital. (No. 121): Die Eröffnung der Dampf-Tramway von Hitzing nach Perchtoldsdorf.

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.**Band XIII. Heft V. 1. September 1883.**

Inhalt: Apparat im Eisenbahnzuge zur Angabe und Aufzeichnung der Fahrgeschwindigkeit innerhalb bestimmter Grenzen der Bahnstrecke. Ueber Förderung beim Bau des Arlbergtunnels. Schweizerischer Eisenbahnverkehr. Englands Export von Eisenbahnschienen.

Heft VI. 15. September 1883.

Inhalt: Eisenbahn-Prüfungskommission. Versuche mit dem Eisenbahnwagen- und Lokomotivschieber. Schweizerischer Eisenbahnverkehr 1872—1882.

Heft VII. 1. Oktober 1883.

Inhalt: Ueber das Blythe'sche Schwellen-Imprägnierungsverfahren.

Heft VIII. 15. Oktober 1883.

Inhalt: Ueber amerikanische Eisenbahnen. Eisenbahn-Prüfungskommission. Radreifen. Stauchfeuer.

Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung. Wien.**No. 35. 2. September 1883.**

Inhalt: Ein deutscher Fachmann über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes. (No. 35, 36, 38, 39): Die internationale elektrische Ausstellung in Wien 1883. (No. 35 u. 36): Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Lokalbahnen.

No. 36. 9. September 1883.

Inhalt: Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen. Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Der Rechnungsabschluss der sächsischen Staats-Eisenbahnen für das Jahr 1882. Die Eisenbahn-Ausstellung in Chicago.

No. 38. 23. September 1883.

Inhalt: Die Differential-Tarife der englischen Bahnen.

No. 39. 30. September 1883.

Inhalt: Zur Abwehr. Aus der Statistik der sächsischen Staats-Eisenbahnen für das Betriebsjahr 1882. Das Verkehrsmonopol in der Republik. Von der Gottbardbahn.

No. 40. 7. Oktober 1883.

Inhalt: Das retrospektive Museum der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Entwicklung des Eisenbahnwesens der oesterreichisch-ungarischen Monarchie im Jahre 1882.

No. 41. 14. Oktober 1883.

Inhalt: Die Verstaatlichung der Kaiser-Franz-Joseph-Bahn. Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte. Die elektrische Stadtbahn in Wien.

No. 42. 21. Oktober 1883.

Inhalt: Internationales Transportrecht. Die Räderfabrikation nach dem System Brunon in La Croyère. Die soziale Bewegung im Kapital.

No. 43. 28. Oktober 1883.

Inhalt: Zum Schlusse der elektrischen Ausstellung. Zur Eisenbahn-Statistik. Die Lokomotivwerkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Florisdorf. Elektrische Maasse und elektrische Stromarbeit.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.**VI. Heft. 1883.**

Inhalt: Untersuchungen über den Arbeitswerth von Stoss- und Zugfedern der Fahrbetriebsmittel. Ueber die Kosten der Unterhaltung des Eisenbahn-Oberbaues in ihren Beziehungen zu den Verkehrsmassen. Womit sollen die Eisenbahnwagen geschmiert werden? Bemerkungen zu dem Aufsatz des Professors Frank über den Widerstand der Lokomotiven und Eisenbahnzüge etc. und Entgegnung darauf. Knallkapsel als Signal für Eisenbahnzüge (Konstruktion Zimmermann). Betrachtungen über die Vorrichtung gegen das Schlingern an den Normal-Lokomotiven. Die zweitheilige Schwellenschiene (System Haarmann). Erfahrungen mit der Nepilly'schen Lokomotivfeuerung. Direktionswagen der russischen Südwestbahn. Bericht über die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Railroad-Gazette. New-York.**No. 32. 10. August 1883.**

Inhalt: Railroads in Buenos Ayres. Handling freight in England by the railroads. Heating cars. Early locomotives on the Baltimore and Ohio. Standard reamers for locomotive work. A manufacturers arguments against pro rata freight rates in New York.

No. 33. 17. August 1883.

Inhalt: Standard passenger locomotive from the Brooks locomotive works. The Webb compound locomotive. Review of the railroads of the United States in 1882.

No. 34. 24. August 1883.

Inhalt: (No. 34 u. 35): Minor stations and yards on double track lines. (No. 34): Locomotive Whistles. State Railroad commissions. Train accidents in July. Railroads of the United States in 1882.

No. 35. 31. August 1883.

Inhalt: Experiments with steam whistles. Handling freight in England. — Capstans and cranes. Value of elementary science to practical men. Box car for the Northern Pacific Railroad. Drain pipe for culverts under railroads. Blake's locomotive feed pump.

No. 36. 7. September 1883.

Inhalt: Handling freight in England. — Stations at interior towns. How to profit by other people's experience.

No. 37. 14. September 1883.

Inhalt: Wreck of a bridge by wind. The Northern Pacific. Frost and traffic.

No. 38. 21. September 1883.

Inhalt: A railroad with a grade of 2 700 feet to the mile. Railroad accidents and railroad commissions. The growth of traffic and profits on New York railroads. Crops and the railroads. Caustic soda condenser for locomotives. Instructions to section foremen and bridgemen.

No. 39. 28. September 1883.

Inhalt: Crossing the main range of the Rocky Mountains. The Northern Pacific report. August accidents. Ten wheel locomotive from the Brooks locomotive works.

No. 40. 5. Oktober 1883.

Inhalt: The carrying capacity of freight cars. The St. Paul Minneapolis and Manitoba.

No. 41. 12. Oktober 1883.

Inhalt: The contest of the gauges. The Louisville and Nashville report. Cases of personal injury. Passenger fares in Europe.

No. 42. 19. Oktober 1883.

Inhalt: Uniformity in rolling stock. Carriage of perishables. General time convention. Improvements in locomotive boiler construction. The benefits of association as applied to master-car-painters. The Pennsylvania Railroads house for trainmen.

Revue générale des chemins de fer. Paris.

August 1883.

Inhalt: Note sur la construction des voitures et wagons des chemins de fer; boîtes de graissage. Ponts et viaducs métalliques de la ligne de St. Gotthard. Locomotive express du Great Eastern Railway. Diagramme pour la détermination du degré d'efficacité des freins continus et de l'influence des déclivités de la voie. Les chemins de fer en Italie. Statistique des chemins de fer de la Belgique pour l'année 1881.

September 1883.

Inhalt: Note sur les chasse-neige. Compte-rendu de l'étude sur les signaux des chemins de fer français. Normes pour la construction et l'aménagement des chemins de fer de premier ordre en Allemagne. Statistique des résultats obtenus en 1882 sur les réseaux des six compagnies principales des chemins de fer français. Essais d'éclairage des voitures de chemins de fer, exécutés par la Compagnie d'Orléans. Locomotive compound de M. Webb.

Sekundärbahn-Zeitung. Siegen.**No. 36.** 5. September 1883.

(No. 36, 37, 38, 39): Ueber Gewichte kleinerer Eisenbrücken für normalspurige Nebenbahnen. Die Tarife der Feldbahn.

No. 37. 12. September 1883.

Die Einrichtung von Omnibuszügen auf den Oldenburgischen Bahnen. Bayerisch-sächsische Schmalspurbahnen.

No. 38. 19. September 1883.

Die Grosswardeiner Lokomotiv-Strassenbahn.

No. 39. 26. September 1883.

Zahnradbahnen.

No. 40. 29. September 1883.

Die rheinische Provinzialverwaltung und das Nebenbahnwesen. Die Sekundärbahn Landshut-Neumarkt a. Rott in Bayern. Das Latowski'sche Läutewerk.

No. 41. 6. Oktober 1883.

Die Eisenbahn-Ausstellung in Chicago. (No. 41, 42 u. 43): Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Lokalbahnen in Oesterreich.

No. 42. 13. Oktober 1883.

Die Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn. Gesetze und Verordnungen für die bayerischen Sekundärbahnen.

No. 43. 20. Oktober 1883.

Ueber Spalding's Feld-Eisenbahnsystem. Der Ausbau der deutschen Bahnen. Betriebsergebnisse der Vereinigten Carlsruher, Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfbahngesellschaft.

No. 44. 27. Oktober 1883.

Die Aargau-Luzernische Seethalbahn. West-Holsteinsche Eisenbahnen.

Zeitschrift für Lokal- und Strassenbahnen. Wiesbaden.

II. Jahrgang. 1883. 3. Heft.

Eisen-Oberbau für Strassenbahnen. Trambahnen in Spanien. Die Betriebsmittel der Lokalbahnen. Rückblicke auf die Feldbahn.

Zeitschrift für Lokomotivführer. Nordstemmen.

V. Band. XII. Heft.

Das Eisenbahn-Sanitätswesen. Der Verein deutscher Lokomotivführer und die Lokal- und Zweigvereine innerhalb seines Vereinsgebietes.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin.

Die Nummern 67 bis 85 (vom 29. August 1883 bis 31. Oktober 1883) enthalten ausser den regelmässigen Nachrichten aus dem Deutschen Reich, Oesterreich - Ungarn etc.,

Präjudizien, offiziellen Anzeigen und dergleichen, nachstehende Abhandlungen:

(No. 67): Die Zahnradbahnen nach Riggensbach's System und die neue Drachensfelsbahn. (No. 68, 69, 70): Der gegenseitige Schaden-Versicherungsverband österreichischer und ungarischer Eisenbahnverwaltungen. (No. 69): Eine neue feuerlose Lokomotive. (No. 70): Zum Steglitzer Eisenbahn-Unglück. Der neue Zentralbahnhof in Strassburg. (No. 71): Denkschrift des Verwaltungsrathes der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft zur Vorlage an die ausserordentliche Generalversammlung am 25. September 1883. Die Konventionen mit den französischen Eisenbahnen. Die Northern-Pacificbahn und deren Präsident. (No. 72): Ueberschlägliche Berechnung der Selbstkosten des Personen- und Güterverkehrs. Denkschrift für die ausserordentliche Generalversammlung der Rechte - Oder - Ufer - Eisenbahngesellschaft. Attentats-Statistik in Italien. Die Eröffnung der Nord-Pacificbahn. (No. 76): Die Eisenbahnen in ihrem Verhältniss zu Verkehr und Gewerbe. Die Sekundärbahn Stralsund - Bergen. (No. 78): Frachten und Uebervölkerung. Lang- oder Querschwellen. Vergleichende Zusammenstellung von einer weiteren Anzahl im Privatbetriebe befindlicher normalspuriger Lokal-Eisenbahnen im Jahre 1882/83. Schmalspurbahn Schriesheim-Heidelberg. (No. 79): Güterverladung in England. Die Massentransporte auf den Eisenbahnen im Königreich Sachsen. (No. 80, 81): Die Orientbahnen. (No. 81): Zur Errichtung einer zweiten Stückgutklasse. Die Organisation der italienischen Staats-Eisenbahnen. (No. 82): Die Arbeiterhäuser der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. Kilometerbillets für Eisenbahnen. Betriebsrelationen von 1882/83 einer dritten Gruppe in Privatverwaltung befindlicher normalspuriger Bahnen minderer Ordnung. Die Konvention über die Orientbahnen. (No. 83): Beleuchtung des an die ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre erstatteten Berichts des Ausschusses der Berlin-Hamburger Eisenbahn, betreffend Verstaatlichungsangebote. Das k. k. österreichische Handelsministerium und die Eisenbahnen auf der internationalen elektrischen Ausstellung in Wien. Die Eisenbahn-Personentarife Europas. (No. 84): Orient-Eisenbahnen.

Die schweizer Eisenbahnprojekte Biberbrücke-Brunnen und Biberbrücke-Goldau Niederländisch-indische Staatsbahnen. (No. 85): Ueber Statistik bei den Eisenbahnen. Trambahnen in Spanien. Sächsische Ministerialverordnung, betreffend Wohnsitz der Staats-Eisenbahnbeamten.

Folgende, das Eisenbahnwesen u. s. w. betreffende Aufsätze befinden sich in nachstehenden Zeitschriften:

Archiv für Post und Telegraphie. Berlin.

- No. 16.** August 1883. Die Beziehungen der preussischen Post zu den Eisenbahnen bis zum Erlass des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838.
- No. 20.** Oktober 1883. Einwirkung der Gotthardbahn auf die schweizerischen Posten. Eisenbahn über das Eis.

Bayerische Handelszeitung. München.

- No. 36.** 8. September 1883. Die belgischen Eisenbahnen.
- No. 38.** 22. September 1883. XV. gemeinschaftliche Sitzung der Eisenbahn-Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten.

Bayerische Verkehrsblätter. München.

- No. 8.** August 1883. Beleuchtung der Vorschläge zur Vereinfachung des Güterabfertigungsdienstes. Gütertarifwesen.
- No. 9.** September 1883. Personenverkehr.
- No. 10.** Oktober 1883. Gustav von Schlör. Sicherheits- und Kontrollapparat für den Eisenbahnbetrieb. Sicherung des Eisenbahnbetriebes durch Zentral-Weichen- und Signalstellvorrichtungen. Die elektrische Stadtbahn in Wien.

Centralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

- No. 34.** 25. August 1883. Der Kinzua-Viadukt. (No. 34 u. 35): Wirtschaftliche Fragen des Eisenbahnwesens. Forth-Brücke.
- No. 35.** 1. September 1883. Neue Normal-Bahnhofs-Anlagen.
- No. 36.** 8. September 1883. Der Eisenbahnunfall in Steglitz. Befestigung der Oberschienen beim Winkler'schen Langschwelen-Oberbausystem.
- No. 38.** 22. September 1883. Zum Eisenbahnunfall in Steglitz.
- No. 40.** 6. Oktober 1883. (No. 40 u. 42): Der neue Zentralbahnhof in Strassburg. Die Pariser Stadtbahnen. Neue Normal-Bahnhofsanlagen.
- No. 41.** 13. Oktober 1883. Zahnradbahnen. Organisation der badischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung. Elektrische Stadtbahn in Wien. Die neue Niagarabrücke.
- No. 42.** 20. Oktober 1883. Fortbildungsschule für österreichische Eisenbahnbeamte.
- No. 43.** 27. Oktober 1883. Lokalbahnen in der Umgebung von Wien.
- No. 44.** 3. November 1883. Ueber die Vortheile der Zahnstangenbahnen bei starken Steigungen.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

- No. 70.** 1. September 1883. Der Kinzua-Viadukt in den Vereinigten Staaten.
- No. 79.** 3. Oktober 1883. Zur Einführung erhöhter Perrons auf den deutschen Eisenbahnen.

No. 82. 13. Oktober 1883. Das Empfangsgebäude auf dem neuen Zentralbahnhof zu Strassburg i. E.

No. 84. 20. Oktober 1883. Projekt eines elektrischen Stadtbahnnetzes in Wien.

Deutsche Verkehrszeitung. Berlin.

No. 35. 31. August 1883. Die Eisenbahn-Personengeld-Tarife in Europa.

No. 38. 21. September 1883. Allgemeine Bedingungen für die Ausgabe von Abonnementskarten auf den preussischen Staatseisenbahnen. Der neue Zentralbahnhof in Strassburg.

L'Économiste. Paris.

No. 33. 8. September 1883. Les départements du Sud-Ouest et la suppression du réseau des chemins de fer de l'État.

No. 37. 15. September 1883. Les chemins de fer allemands et les chemins de fer français.

No. 39. 29. September 1883. Les tarifs des chemins de fer à la chambre des députés.

No. 40. 6. Oktober 1883. De la progression des recettes des chemins de fer français depuis vingt ans.

No. 43. 27. Oktober 1883. La concurrence du Saint-Gothard, les tarifs de chemins de fer et les courants commerciaux.

Engineering. London.

No. 921. 24. August 1883. An American electrical railway. Honigmann's fireless locomotive.

No. 924. 14. September 1883. Locomotive for steep inclines.

No. 927. 5. Oktober 1883. Locomotives for steep inclines.

No. 928. 12. Oktober 1883. The Westinghouse automatic brake. Compound locomotive.

No. 929. 19. Oktober 1883. A new system of electric tramway.

Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich.
Von Gustav Schmoller. Leipzig.

V. Jahrg. 4. Heft.

Inhalt: Statistischer Ueberblick über die Eisenbahnen Deutschlands, insbesondere während der Betriebsperiode 1880—1881.

Journal des chemins de fer. Paris.

No. 40. 6. Oktober 1883. Les nouvelles conventions.

Monitore delle strade ferrate. Torino.

No. 35. 29. August 1883. Tariffe ferroviarie fra l'Italia e la Svizzera (via Gothardo). Il traforo del Sempione. (No. 35 u. 38) Ferrovia del Gottardo (Undecimo rapporto della direzione e del consiglio d'amministrazione all'assemblea generale degli azionisti del 30 giugno 1883).

No. 36. 5. September 1883. Le nuove costruzioni delle Ferrovie Meridionali. La Ferrovia del Gottardo ed il consiglio federale svizzero. Il consorzio di mutuo soccorso fra gli agenti delle Ferrovie dell'Alta-Italia.

No. 38. 19. September 1883. Ferrovie Venete.

No. 39. 26. September 1883. (No. 39, 40, 43, 44): I grandi tunnels alpini ed il calore sotterraneo. Nuove carrozze ferroviarie.

- No. 41. 10. Oktober 1883. Il Piemonte e le sue ferrovie. Le tranvie a vapore.
 No. 42. 17. Oktober 1883. La cassa-pensioni delle Ferrovie dell' Alta-Italia. Gli impiegati governative e le ferrovie.
 No. 43. 24. Oktober 1883. Il materiale ferroviario.
 No. 44. 31. Oktober 1883. Ferrovia Aquila-Termi. La Direttissima Roma-Napoli.

The Railway News and joint stock journal. London.

- No. 1026. 1. September 1883. Railway working expenses. Indian railways.
 No. 1027. 8. September 1883. British and american railway statistics. Railway recollections. Railways in 1883. Review of the railroads of the United States in 1882.
 No. 1028. 15. September 1883. The cheap trains act. The Euphrates valley railway.
 No. 1029. 22. September 1883. Light railways and tramways in Ireland. Inner Circle completion. The Irish railways. Railway continuous brakes.
 No. 1030. 29. September 1883. The Grand Trunc of Canada. The Irish railways.
 No. 1031. 6. Oktober 1883. Dividends on railway ordinary stocks. New railways in Scotland. The Irish railways. French railway statistics.
 No. 1032. 13. Oktober 1883. Opening of the Brighton Company's new main line. The Irish railways.
 No. 1033. 20. Oktober 1883. The Grand Trunk of Canada report. Railway receipts and expenditure. The cheap trains act. The Highland Railway report. The lighting of railway carriages by electricity. The Irish railways. South American railways.
 No. 1034. 27. Oktober 1883. Railway receipts and expenditure. The Irish railways.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

- No. 8. 25. August 1883. Der neue Zentralbahnhof in Strassburg.
 No. 14. 6. Oktober 1883. Das Eisenbahnprojekt Biberbrücke-Brunnen und Biberbrücke-Goldau.
 No. 17. 27. Oktober 1883. Die Konkurrenz für eine Donau- und Borcea-Brücke bei Czernavoda. Die Anlage der Reparaturwerkstätten der Gotthardbahn.

Wochenblatt für Architekten und Ingenieure. Berlin.

- No. 69. 28. August 1883. Eine Gebirgsbahn nach dem System Fell.
 No. 71. 4. September 1883. Die Anlage von Nebenbahnen in der Rheinprovinz.
 No. 72. 7. September 1883. Die Drahtseilbahn Zav.atec-Tremosnic-Prachovic in Böhmen.
 No. 80. 5. Oktober 1883. Studie über die Wiener Stadtbahn.
 No. 82. 12. Oktober 1883. Ueber Normal-Bahnhöfe mit besonderer Berücksichtigung der Rincklake'schen Schrift.

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

- No. 37. 15. September 1883. Ueber Statistik bei den Eisenbahnen.

Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hannover.

- Heft 6. 1883. Der Zentralbahnhof der Oldenburgischen Staatsbahnen zu Oldenburg.
 Heft 7. 1883. Entwässerungs- und Befestigungs-Arbeiten an der Eisenbahn von Wiesbaden nach Niedernhausen. Die Bogentrassen des Bahnhofs in Lüneburg.