BIBLIOTEKA GŁÓWNA
MAGAZYN
KOWALE

A 426
kl
A 426 I
POLITECHNIKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA WROCŁAWSKA

ARCHIV
FÜR
EISENBAHNWESEN

HERAUSGEGEBEN IN DER HAUPTVERWALTUNG
DER DEUTSCHEN REICHSBAHN-GESELLSCHAFT

INHALTSVERZEICHNIS
DES ACHTUNDFÜNFZIGSTEN JAHRGANGS

1935

POLITECHNIKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA WROCŁAWSKA

BIBLIOTEKA TECHNISCHEN HOCHSCHULE BRESLAU

1934.1205

BERLIN
VERLAG VON JULIUS SPRINGER
1935

Druck von H. S. Hermann-Büxenstein G. m. b. H., Berlin SW 19, Beuthstr. 8

INHALTSVERZEICHNIS.

A. Abhandlungen.

Seite

Die Änderung des Eisenbahn-Arbeitsgesetzes der Vereinigten Staaten von Amerika. Von K. Röhling, Kassel 889

Allgemeine Pflichten (892). — Das Schlichtungswesen (897). — Das neue Vermittlungsamt und seine Aufgaben (900). — Die Kündigung von Arbeitsverträgen (901). — Sonstiges (902).

Aktuelle Fragen der Finnischen Staatsbahn sowie der Geschäftsbericht über das Betriebsjahr 1932. Von Dr. Paszkowski, Königsberg i. Pr. 393

Altersversorgung. Die gesetzliche Altersversorgung des Eisenbahnpersonals in den Vereinigten Staaten von Amerika. (Railroad Retirement Act, vom 27. Juni 1934.) Von K. Röhling, Kassel 341

Amerika. Die gesetzliche Altersversorgung des Eisenbahnpersonals in den Vereinigten Staaten von Amerika. (Railroad Retirement Act, vom 27. Juni 1934.) Von K. Röhling, Kassel 341

— Die Mexikanischen Nationaleisenbahnen im Kalenderjahr 1932 . . . 403

— Die Änderung des Eisenbahn-Arbeitsgesetzes der Vereinigten Staaten von Amerika. Von K. Röhling, Kassel 889

— Der Personenverkehr der amerikanischen Eisenbahnen nach dem Bericht des Federal Coordinator of Transportation vom Januar 1935. Von Dr. R. Gretsch, Berlin 1305

Die Arbeiterpensions- und Krankenkassen, die Angestellten-, Unfall- und Arbeitslosenversicherung bei der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1934. Von Graf Lambsdorff und Kuhatscheck 1463

Einleitung (1463). — A. Die Invalidenversicherung (Reichsbahnarbeiterpensionskassen, Reichsbahnversicherungsanstalt) (1470). — B. Die Krankenversicherung (Reichsbahnbetriebskrankenkassen) (1481).

Seite

Arbeitsgesetz. Die Änderung des Eisenbahn-Arbeitsgesetzes der Vereinigten Staaten von Amerika. Von K. Röhling, Kassel 889

Asien. Die türkischen Staatsbahnen von 1923 bis 1933. Von Dieckmann. (Mit einer Karte und 6 Abbildungen.) 169

— Die Malayischen Eisenbahnen. Von Kandaouroff. (Mit 5 Bildern.) 187

— Die Eisenbahnen in Niederländisch-Ostindien. Von Dr. Overmann 211

— Die birmanischen Eisenbahnen. Von Kandaouroff. (Mit 4 Abbildungen.) 1217

Zum Ausgleich des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße in Belgien. Von Dr. von Renesse 335

a) Änderungen des Gesetzes vom 25. August 1891 und des Lastenheftes von 1866 (335). — b) Richtlinien eines Genehmigungsverfahrens für die Beförderungen auf der Straße (337). — Bedingungen für die Erteilung der Genehmigungen (338).

Die badische Eisenbahnpolitik von 1833—1890. Von Dr. phil. Otto Schäfer 1335

1. Kapitel. Die Zeit von 1833 bis 1857. § 1. Die Gründungszeit (1833 bis 1838) (1337). — § 2. Die Zeit partikularistischer Eisenbahnpolitik (1838—1850) (1342). — § 3. Die Zeit der Überwindung des partikularistischen Standpunkts der badischen Eisenbahnpolitik (1347). — § 4. Die Zeit des Anschlusses an den großen Verkehr (1353). — § 5. Die Zusammenfassung der Eisenbahnpolitik der fünfziger Jahre im Gesetz zur Vervollständigung der Schienenwege 1858 (1361). — 2. Kapitel. Die Eisenbahnpolitik mit dem Ziel der Herstellung von Staatsbahnen (1858 bis 1873). § 1. Die Überwindung der Krise von 1857 in Baden (1362). — § 2. Das zweite Gesetz zur Vervollständigung der Schienenwege (1363). — § 3. Die Pause in der Eisenbahnbaupolitik der sechziger Jahre (1371). — § 4. Die Gotthardbahn und Baden (1372). — § 5. Der Krieg von 1870/71 und die badischen Bahnen (1374). — § 6. Die Bauperiode nach dem Kriege (1375). — 3. Kapitel. Die Erbauung privater Seitenbahnen. § 1. Allgemeine Gesichtspunkte bei der Erteilung der Erlaubnis zum Bau von Privatbahnen (1379). — § 2. Die vor dem deutsch-französischen Krieg entstandenen Privatbahnen (1380). — § 3. Die nach dem deutsch-französischen Krieg entstehenden Privatbahnen (1384). — 4. Kapitel. Die Zeit von 1874 bis 1890. § 1. Die Krise von 1873 und die Beschränkung des Bauprogramms (1386). — § 2. Neue fremde Linien und Anschlüsse und der Ankauf wichtiger Linien (1388). — § 3. Das Wiederaufleben der Eisenbahnpolitik in den achtziger Jahren. Die Höllentalbahn (1389). — § 4. Die Aufnahme des Sekundär- und Schmalspurbahnbetriebes in Baden (1391). — Literatur- und Quellenverzeichnis (1396).

Bahneinheiten. Die Bewertung von Bahneinheiten. Von Dr. Klüber 75

Bahnpolizei und allgemeine Polizei. Eine Abgrenzung der Zuständigkeiten hinsichtlich der Maßnahmen gegenüber Dritten (dem Publikum). Von Johannes Holz 13 295

I. Einleitung. 1. Übersicht über die Probleme der Arbeit (13). — 2. Begriffe und Wesen von Bahn- und allgemeiner Polizei (14). — 3. Geschichtliches, insbesondere die Entwicklung der Bahnpolizei (16). — 4. Die geltenden gesetzlichen Grundlagen (20). — II. Die Abgrenzung der Zuständigkeiten bei den Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs. 1. Im allgemeinen. a) Die Bahn-

Seite

polizeibeamten, die Streifen und der Fahndungsdienst (24). — b) Die Bahnpolizei ist der allgemeinen Polizei gleich- und nebengeordnet, die Bahnpolizei geht als besondere Polizei der allgemeinen vor (28). — c) Die Abgrenzung in Richtung der örtlichen Zuständigkeit (30). — d) Die Abgrenzung in Richtung der sachlichen Zuständigkeit (31). — e) Die Polizeipflichtigen (33). — f) Die Rechtsetzunggewalt der Bahnpolizei (35). — 2. Im besonderen. a) Bahnpolizei als Sicherheitspolizei (36). — Literaturverzeichnis (46). — b) Bahnpolizei und Gaststättenpolizei (295). — c) Bahnpolizei und Gewerbepolizei (307). — d) Bahnpolizei und Gesundheitspolizei (318). — III. Die Zuständigkeiten von Bahnpolizei und allgemeiner Polizei bei der Untersuchung und Verfolgung strafbarer Handlungen (319). — IV. Beilegung und Entscheidung der Zuständigkeitstreitigkeiten (325). — V. Die Wahrnehmung der polizeilichen Aufgaben bei den Bahnen von untergeordneter Bedeutung (329). — VI. Zusammenfassung der Ergebnisse (332).

Der Begriff der Eisenbahnhoheit und seine Entwicklungsstufen im Deutschen Reich. Von Dr. Hans Knebel, Berlin 273

I. Die Entwicklung des Begriffs „Hoheit" von der Regalität bis zur allgemeinen Staatsgewalt (273). — II. Das Eisenbahnwesen als Bestandteil der Staatsgewalt (275). — III. Das Preußische Eisenbahngesetz von 1838 als Grundlage der gesetzlichen Begründung und Ausgestaltung der staatlichen Eisenbahnhoheit in Deutschland. 1. Erscheinungsformen der Eisenbahnhoheit (277). — a) Konzession (277). — b) Planfeststellung (279). — c) Aufsicht (279). — 2. Gesetzgebung und Eisenbahnhoheit (279). — 3. Entwicklung außerhalb Preußens (280). — IV. Aufteilung der Eisenbahnhoheit zwischen Reich und Ländern und Beginn der Entwicklung einer Reichseisenbahnhoheit. — 1. In der Verfassung des Norddeutschen Bundes von 1867 (281). — 2. In der Reichsverfassung von 1871 unter besonderer Berücksichtigung Elsaß-Lothringens (282). — 3. In der Reichsverfassung von 1919 (286). — 4. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft und Reich (289). — V. Die Reichseisenbahnhoheit als Bestandteil einer Reichsverkehrshoheit seit dem 30. Januar 1933 (290).

Belgien. Die nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen im sechsten Geschäftsjahr (1. Januar bis 31. Dezember 1932). Von Dr. von Renesse. 123

— Zum Ausgleich des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße in Belgien. Von Dr. von Renesse 335

Die Bewertung von Bahneinheiten. Von Dr. Klüber 75

Birma. Die birmanischen Eisenbahnen. Von Kandaouroff. (Mit 4 Abbildungen.) 1217

I. Allgemeine Angaben (1217). — II. Länge und Entwicklung der Eisenbahnen (1218). — III. Die wichtigsten Kunstbauten (1221). — IV. Rollmaterial (1223). — V. Der Güterverkehr (1225). — VI. Der Personenverkehr (1227). — VII. Ausnutzung des Rollmaterials (1228). — VIII. Brennstoffverbrauch (1230). — IX. Personalbestrnd (1231). — X. Unfälle 1232). — XI. Die Finanzergebnisse (1234).

Bulgarien. Die bulgarischen Staatseisenbahnen und -häfen 1931/32. Von Dr. Remy und Dr. Uhlich 601

A. Überblick (601). — B. Statistik der Eisenbahnen (603). — I. Entwicklung des Netzes (603). — II. Personal (604). — III. Betriebsleistungen (605). — IV. Verkehr (607). — V. Finanzielle Ergebnisse (610). — VI. Gegenüberstellung Vollspur/Schmalspur (610). — VII. Entwicklung der letzten Jahre (612). —

Seite

C. Statistik der Häfen (613). — I. Allgemeines (613). — II. Gesamtverkehr (613). — III. Einzelangaben wichtiger Häfen (615). — IV. Entwicklung der letzten Jahre (616).

Dänemark. Die Eisenbahnen in Dänemark in den Betriebsjahren 1932/33 und 1933/34. Von Thomsen 427

Deutsches Reich. Die Verkehrsdichte des Deutschen Reichs. Von Dr. Hildegard Ende. (Mit 15 Abbildungen und einer Übersichtskarte.) 525 817

— Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen 1933. Von M. Küchler, Berlin 1155

Die Deutsche Reichsbahn im Geschäftsjahr 1934. Von Ziche, Berlin 1241

Die erste deutsche Eisenbahn: Nürnberg—Fürth. England, das Mutterland des Eisenbahnwesens. Von B. Stumpf, Berlin 851

Die Eisenbahnen der Erde. Von Küchler 1

Eisenbahnhoheit. Der Begriff der Eisenbahnhoheit und seine Entwicklungsstufen im Deutschen Reich. Von Dr. Hans Knebel, Berlin 273

Eisenbahnpolitik. Die badische Eisenbahnpolitik von 1833—1890. Von Dr. phil. Otto Schäfer 1335

England, das Mutterland des Eisenbahnwesens, und die erste deutsche Eisenbahn: Nürnberg—Fürth. Von B. Stumpf, Berlin 851

Englische Gruppenbahnen. Wirtschafts- und Betriebsergebnisse im Jahre 1934. Von Reichsbahnoberrat Dr. Hardt, Berlin 993

Erfindungen. Grundfragen des Rechts der gewerblichen Erfindungen. Von Dr. Schnabel, Berlin 1115

Finanzielle Entwicklung und Haushaltsplan 1935 der französischen Eisenbahnen. Von Reichsbahnamtsrat Reinhardt 585

Finnland. Aktuelle Fragen der Finnischen Staatsbahn sowie der Geschäftsbericht über das Betriebsjahr 1932. Von Dr. Paszkowski, Königsberg i. Pr.. 393

I. Allgemeiner Überblick über die Finnische Staatsbahn (393). — II. Das Betriebsjahr 1932 (396).

Frankreich. Die Neuordnung des französischen Eisenbahnwesens 1933. Von Dr. R. Knauß, Berlin 575

— Finanzielle Entwicklung und Haushaltsplan 1935 der französischen Eisenbahnen. Von Reichsbahnamtsrat Reinhardt 585

I. Betriebseinnahmen (585). — II. Betriebsausgaben (589). — III. Das Defizit der französischen Eisenbahnen, der gemeinsame Fonds und die Eisenbahnschuld (594). — IV. Aus dem Streckenbauprogramm 1935 und seiner Finanzierung (600).

Die 15 Jahre Saar-Eisenbahnen. Von Hans Münzer, Saarbrücken 1065 1399

Die gesetzliche Altersversorgung des Eisenbahnpersonals in den Vereinigten Staaten von Amerika. (Railroad Retirement Act, vom 27. Juni 1934.) Von K. Röhling, Kassel 341

Seite

Grundfragen des Rechts der gewerblichen Erfindungen. Von Dr. Schnabel, Berlin 1115
Einleitung (1115). — I. Grundfragen des Patentrechts (1117). — II. Grundzüge des Gebrauchsmusterrechts (1142).

Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen 1933. Von M. Küchler, Berlin 1155
A. Der Gesamtverkehr und sein Zusammenhang mit der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung (1157). — B. Der Gesamtverkehr und der Verkehr der Inlandsbezirke (1168). — C. Auslandsverkehr (1179). — D. Der Verkehr nach Güterarten (1183).

Hamburger Freihafen. Das tschechoslowakische Pachtgelände im Hamburger Freihafen. Von O. Schewe 1145

Irland. Die Eisenbahnen Irlands 1931 und 1932. Von Schelle. 449

Italien. Die italienischen Staatsbahnen im Rechnungsjahr 1932/33. Von Dr. Sauter 673
Einleitung (673). — Kapitel I. Finanzielle Ergebnisse (674). — A. Betriebsrechnung (674). — B. Vermögensrechnung (678). — Kapitel II. Personal (680). — I. Personalstand (680). — II. Personalausgaben (681). — Kapitel III. Strecken und Anlagen (682). — A. Länge des Netzes (682). — B. Bahnunterhaltung, Neubau, Anlagen und Bahnbewachung (682). — Kapitel IV. Zugförderung und Fahrzeuge (684). — Kapitel V. Verkehr (687). — B. Güterverkehr (688). — C. Entschädigungsdienst (691). — Kapitel VI. Kommerzieller Dienst (691). — 1. Personenverkehr (691). — 2. Güterverkehr (692). — Kapitel VII. Verschiedenes (694). — I. Ärztlicher Dienst (694). — II. Betriebsunfälle (695). — III. Der Betrieb der Nebenbahnen Siziliens (695). — IV. Fährbootdienst (696). — V. Wohlfahrtseinrichtungen (696).

Japan. Die Eisenbahnen Japans im Rechnungsjahr 1932/33. Von Schelle 728
A. Die Eisenbahnen im eigentlichen Japan (728). — I. Staatseisenbahnen (728). — II. Private Nebenbahnen (737). — III. Kleinbahnen (740). — B. Die Kolonialbahnen von Chosen, Formosa und Sachalin und die Südmandschurische Eisenbahn (742). — a) Chosen (früher Korea) (742). — b) Formosa (Teiwan) (743). — c) Japanischer Sachalin (Süd-Karafuto) (745). — d) Südmandschurische Eisenbahn (746).

Java. Die Niederländisch-Indische Eisenbahn auf Java. Von Dr. Overmann 981

Jugoslawien. Die jugoslawischen Eisenbahnen in den Jahren 1932 und 1933. Von Dr. Remy und Dr. Uhlich 1195
I. Allgemeine Lage (1195). — II. Die Lage der Eisenbahnen (1196). — III. Organisation (1199). — IV. Zahlenergebnisse im besonderen (1200). — V. Verkehrs- und Tarifmaßnahmen (1208). — VI. Finanzen (1209). — VII. Sonderbetrachtungen (1210). — VIII. Entwicklung in den Jahren 1925—1932 (1214). — IX. Angaben über Privatbahnen (1215). — X. Zusammenfassung (1216).

Die Kranken- und Arbeiterpensionskassen, die Angestellten-, Unfall- und Arbeitslosenversicherung bei der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1934. Von Graf Lambsdorff und Kuhatscheck 1463

Seite

Lettland. Die lettischen Eisenbahnen im Wirtschaftsjahr 1933/34. Von J. Rungis 957

I. Die Staatsbahnen: A. Finanzielle Ergebnisse (957). — B. Personenverkehr (959). — C. Güterverkehr (959). — D. Leistungen der Züge (964). — E. Neuerbaute Strecken, Betriebslänge (965). — II. Die Privatbahnen (978).

Litauen. Die Staatsbahnen in Litauen in den Jahren 1929—1932. Von Ludewig 439

Das Londoner Personenverkehrs-Amt und das Londoner Personenverkehrs-Gesetz 1933. Von Dr. Gretsch. (Mit einer Abbildung.) (Fortsetzung.) 51 353

Teil V. Verbesserungen des Londoner Verkehrsgesetzes von 1924 (51). — Teil VI. Löhne und Betriebsbedingungen (58). — Teil VII. Beamte und Ruhegehälter (61). — Teil VIII. Übergangs- und Ergänzungsbestimmungen (353). — Anhang (377).

Die Malayschen Eisenbahnen. Von Kandaouroff. (Mit 5 Bildern.) 187

I. Allgemeine Angaben (187). — II: Länge und Entwicklung der Eisenbahnen (189). — III. Bahnanlagen (190). — IV. Rollmaterial (195). — V. Der Güterverkehr (196). — VI. Personenverkehr (199). — VII. Ausnutzung des Rollmaterials (201). — VIII. Brennstoffverbrauch (203). — IX. Personalbestand (204). — X. Unfälle (206). — XI. Finanzergebnisse (207).

Mexiko. Die Mexikanischen Nationaleisenbahnen im Kalenderjahr 1932 403

Die Neuordnung des französischen Eisenbahnwesens 1933. Von Dr. R. Knauß, Berlin 575

Niederlande. Die Niederländischen Eisenbahnen im Jahr 1933. Von Dr. Overmann 697

1. Allgemeines (697). — 2. Umfang des Netzes (700). — 3. Einnahmen (701). — 4. Betriebsausgaben (707). — 5. Betriebsüberschuß (710). — 6. Reinertrag (Verlust) (712). — 7. Vermögensrechnung (713). — 8. Verkehr und Tarife (716). — 9. Fahrzeuge (718). — 10. Statistische Übersichten (720). — I. Vergleichende Übersicht über die geldlichen Ergebnisse der Niederländischen Eisenbahnen seit 1918 (720). — II. Leistungen und Einnahmen im Personen- und Güterverkehr (722). — III. Nutzleistung des Personals (722). — IV. Leistungen der Hauptwerkstätten (723). — V. Betriebs- und Unterhaltungskosten der Fahrzeuge (723). — VI. Dienst der Dampflokomotiven (727).

Niederländisch-Ostindien. Die Eisenbahnen in den Jahren 1932 und 1933. Von Dr. Overmann 211

I. Die Staatsbahnen auf Java und Sumatra (211). — 2. Die Privatbahnen (Java, Sumatra, Madoera) (217).

— Die Niederländisch-Indische Eisenbahn auf Java. Von Dr. Overmann 981

Nürnberg—Fürth, die erste deutsche Eisenbahn. England, das Mutterland des Eisenbahnwesens. Von B. Stumpf, Berlin 851

Österreich. Die österreichischen Bundesbahnen in den Jahren 1932 und 1933. Von Dr. Ernst Roesner, Berlin 635

I. Umfang des Bahngebiets (646). — II. Rollendes Material (647). — III. Betriebsleistungen (652). — IV. Verkehrsleistungen (658). — V. Unfälle (666). — VI. Personal (668). — VII. Finanzielle Ergebnisse (668). — VIII. Bodenseeschiffahrt (670). — Rollfuhrdienst, Salzgeschäft. — Bundeskraftwagenbetrieb (671).

Seite

Personenverkehr. Das Londoner Personenverkehrs-Amt und das Londoner Personenverkehrs-Gesetz 1933. Von Dr Gretsch. (Mit einer Abbildung) 51 353

Der Personenverkehr der amerikanischen Eisenbahnen nach dem Bericht des Federal Coordinator of Transportation vom Januar 1935. Von Dr. R. Gretsch, Berlin 1305

1. Entwicklung und Entwicklungsmöglichkeit des Personenverkehrs (1307). — 2. Betriebs- und sonstige Verbesserungen (1310). — 3. Fahrpreisregelung (1315).

Polizei. Bahnpolizei und allgemeine Polizei. Eine Abgrenzung der Zuständigkeiten hinsichtlich der Maßnahmen gegenüber Dritten (dem Publikum). Von Johannes Golz 13 295

Rußland. Zur gegenwärtigen Lage des russischen Eisenbahnwesens. Von Dr. Smirnow 617

Einige vorläufige Ergebnisse des Jahres 1934 (619). — Finanzielles (621). — Der Lokomotivpark (624). — Eisenbahnwagenbestand (626). — Elektrische Eisenbahnen (628). — Streckenausrüstung (628). — Der Zweite Fünfjahrsplan (629). — Der Eisenbahnneubau (630).

Saar-Eisenbahnen. Die 15 Jahre Saar-Eisenbahnen. Von Hans Münzer, Saarbrücken 1065 1399

1. Einführung (1065). — 2. Übergabe der Saarbahnen an die Regierungskommission (1069). — 3. Die Saarbahnen in Beziehung zu Politik, Währung und Wirtschaft (1071). — 4. Organisation der Verwaltung (1078). — 5. Umfang des Saarnetzes und Gleisanschlüsse (1081). — 6. Gemeinschaftsbahnhöfe (1083). — 7. Zollbahnhöfe (1085). — 8. Verkehr (1087). — 9. Güterwagendienst und Abrechnung (1089). — 10. Personentarif (1091). — 11. Gütertarif (1097). — 12. Gebührenregelung für Gleisanschlüsse (1103). — 13. Betriebsleistungen und Fahrplan (1104). — 14. Allgemeine Betriebsführung (1110). — 15. Betriebsmaschinendienst (1111). — 16. Unfälle beim Bahnbetrieb (1111). — 17. Militärtransporte (1113). — 18. Wettbewerb und Werbung (1399). — 19. Kleinbahnen (1405). — 20. Lokomotivpark (1408). — 21. Personenwagenpark (1411). — 22. Triebwagenpark (1413). — 23. Güterwagenpark (1414). — 24. Werkstätten (1416). — 25. Stoffbewirtschaftung (1419). — 26. Energiewirtschaft (1420). — 27. Bauten (1421). — 28. Brücken (1423). — 29. Oberbau (1427). — 30. Sicherungs- und Fernmeldewesen (1429). — 31. Tunnel (1431). — 32. Bergschäden (1433). — 33. Beschaffungswesen (1436). — 34. Beamten-Rechtsverhältnisse und Besoldung (1438). — 35. Rechts- und Lohnverhältnisse der Eisenbahnarbeiter (1441). — 36. Sozialversicherung (1444). — 37. Personalwirtschaft (1449). — 38. Verwaltung der Finanzen (1452). — 39. Finanzwirtschaft (1453). — 40. Stellung zu den Verbänden des Eisenbahnwesens (1458). — 41. Rückgabe der Saarbahnen an das Reich (1460).

Schiene. Zum Ausgleich des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße in Belgien. Von Dr. von Renesse 335

Schweden. Das schwedische Eisenbahnnetz 1932 und 1933. Von Thomsen 411

Schweiz. Die Schweizerischen Bundesbahnen in den Jahren 1932 bis 1934. Von Nitschke 1493

A. Verkehr (1493). — B. Betrieb (1498). — C. Finanzen (1499). — D. Personalwesen (1500). — E. Bauwesen (1501). — F. Fahrzeuge (1503).

Seite

Straße. Zum Ausgleich des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße in Belgien. Von Dr. von Renesse 335

Tschechoslowakei. Die Eisenbahnen der Tschechoslowakischen Republik im Jahr 1932 141

— Die Eisenbahnen der Tschechoslowakischen Republik im Jahr 1933. Von Reichsbahnoberrat i. R. A. Freytag 905

A. Allgemeine Verwaltung (905). — Wirtschaftsergebnisse 1933 gegenüber 1932: a) Betrieb (908). — b) Verkehr (909). — c) Gegenüberstellung der Gesamtausgaben und -einnahmen (911). — d) Der Betriebskoeffizient (911). — e) Die Ausgaben im Beschaffungswesen (911). — I. Straßen- und Verwaltungsdienst (911). — II. Umfang des Eisenbahnnetzes (913). — III. Personalwesen (914). — IV. Bau und Unterhaltung (916). — V. Zugdienst (919). — VI. Verkehrsdienst (920). — VII. Kommerzieller Dienst (922). — VIII. Finanzdienst (925). — B. Statistische Ergebnisse (927). — I. Eisenbahnnetz (927). — II. Personal (927). — III. Soziale Fürsorge (928). — IV. Betriebsmittel (928). — V. Lokomotivleistungen (929). — VI. Wagenleistungen (930). — VII. Verkehr (931). — VIII. Unfälle (933). — IX. Finanzdienst (934). — X. Wirtschaftliche Ergebnisse der Hilfs- und Nebenbetriebe (935).

— Das tschechoslowakische Pachtgelände im Hamburger Freihafen. Von O. Schewe 1145

Türkei. Die türkischen Staatsbahnen von 1923 bis 1933. Von Dieckmann. (Mit einer Karte und 6 Abbildungen) 169

I. Entwicklung des türkischen Staatseisenbahnprogramms (169). — II. Die bisherigen Eisenbahnneubauten im einzelnen (173). — III. Ergebnisse des Betriebs und Verkehrs im Jahrzehnt 1923—1933 (179).

Die Unfall- und Arbeitslosenversicherung bei der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1934. Von Graf Lambsdorff und Kuhatscheck 1463

Ungarn. Die Königlich Ungarischen Staatsbahnen im Betriebsjahr 1932/33. Von Eisenbahnoberrat Dr. Béla Romák 937

I. Längen (939). — II. Leistungen der Züge (940). — III. Gegenseitiger Wagenverkehr (946). — IV. Verkehr (947). — V. Finanzielle Ergebnisse (952). — VI. Unfälle (954). — VII. Personalstand (954). — VIII. Wohlfahrtspflege (955).

Vereinigte Staaten von Amerika. Die gesetzliche Altersversorgung des Eisenbahnpersonals in den Vereinigten Staaten von Amerika. (Railroad Retirement Act, vom 27. Juni 1934.) Von K. Röhling, Kassel 341

— Die Änderung des Eisenbahn-Arbeitsgesetzes der Vereinigten Staaten von Amerika. Von K. Röhling, Kassel 889

Verkehr. Volkswirtschaft und Verkehr. Von Dr. Friedrich von Gottl-Ottlilienfeld 793

Die Verkehrsdichte des Deutschen Reichs. Von Dr. Hildegard Ende. (Mit 15 Abbildungen und einer Übersichtskarte) 525 817

A. Der Begriff und die Bedeutung der Verkehrsdichte für das Deutsche Reich (525). — B. Der Eisenbahnverkehr (527). — 1. Die Abhängigkeit des deutschen Eisenbahnnetzes von den orographischen Verhältnissen (531). — 2. Die Abhängigkeit des deutschen Eisenbahnnetzes von den wirtschaftlichen Verhält-

Seite

nissen (536). — 3. Die Abhängigkeit des deutschen Eisenbahnnetzes von den geschichtlichen und verkehrstechnischen Verhältnissen (539). — C. Der Kraftpostverkehr (542). — D. Die Binnenschiffahrt (545). — E. Der Luftverkehr (549). — F. Die Einteilung des Deutschen Reichs in Verkehrslandschaften und die Bestimmung ihrer Verkehrsdichte (552). — 1. Ruhrgebiet (560). — 2. Kölner Tieflandsbucht (563). — 3. Thüringer Wald, Frankenwald, Fichtelgebirge (564). — 4. Weserbergland (566). — 5. Oberrheinische Tiefebene (567). — 6. Sudeten (569). — 7. Harz (571). — 8. Rheinisches Schiefergebirge (572). — 9. Sächsisch-Thüringische Tieflandsbucht (817). — 10. Die deutschen Alpen (820). — 11. Neckarbergland (821). — 12. Sächsisches Bergland (822). — 13. Hardt und Pfälzer Bergland (824). — 14. Hessisches Bergland mit Vogelsberg und Rhön (825). — 15. Schwarzwald (827). — 16. Odenwald (828). — 17. Thüringer Becken (829). — 18. Schleswig-Holstein und die Mecklenburgische Seenplatte (830). — 19. Schlesische Tieflandsbucht (832). — 20. Schwäbisch-Fränkische Stufenlandschaft (835). — 21. Münster Tieflandsbucht (837). — 22. Alpenvorland (838). — 23. Südlicher Landrücken (840). — 24. Spessart (842). — 25. Pommern (843). — 26. Nordwestdeutsches Tiefland (844). — 27. Oberpfälzer Wald und Bayrischer Wald (845). — 28. Ostpreußen (846). — 29. Schwäbisch-Fränkischer Jura (848).

Volkswirtschaft und Verkehr. Von Dr. Friedrich von Gottl-Ottlilienfeld 793

Wettbewerb. Zum Ausgleich des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße in Belgien. Von Dr. von Renesse 335

Wirtschafts- und Betriebsergebnisse der englischen Gruppenbahnen im Jahr 1934. Von Reichsbahnoberrat Dr. Hardt, Berlin 993

B. Kleine Mitteilungen.

Afrika. Die Eisenbahnen und die Nilschiffahrt im Sudan im Jahr 1932. Von Dieckmann 227

— Die Kenya- und Ugandabahn im Jahr 1933. Von Dieckmann . . . 751

— Die Eisenbahnen in Tunis in den Jahren von 1929—1933. Von Bruno Ludewig 755

— Entwicklung der Algerischen Staatsbahnen in den Jahren von 1929 bis 1932. Von Bruno Ludewig 756

— Italienische Beteiligung an der Franko-äthiopischen Eisenbahn Djibouti—Addis Abeba. Von Dieckmann 759

— Die Eisenbahnen und Häfen in der Südafrikanischen Union im Jahr 1933/34. Von Dieckmann 1265

Algier. Entwicklung der Staatsbahnen in den Jahren von 1929 bis 1932. Von Bruno Ludewig 756

Amerika. Die Lage der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten. Von Ernst G. Rademaker, New Rochelle 1006

Archiv. Schriftleitung des Archivs 750

Seite

Asien. Stand der Elektrisierung sowjetrussischer Eisenbahnen. Von Dr. Wehde-Textor 221

— Jahresbericht 1932 der Peping-Liaoning Railway (Peking-Mukden-Bahn) (Chinese National Railways). Von Dr. Wehde-Textor . . . 223

— Neue Eisenbahnen in der Nordmandschurei. Von Dr. Wehde-Textor 469

— Die Eisenbahnen im Irak 1932/33. Von Dieckmann 471

— Verstaatlichung der Eisenbahn Izmir—Kasaba und Verlängerungen. Von Dieckmann. (Mit einer Abbildung.) 475

— Mitteilungen aus der sowjetischen Eisenbahnfachliteratur. Von Dr. Wehde-Textor 1009

— Verstaatlichung der Eisenbahn Izmir—Aydin und Abzweigungen. Von Dieckmann. (Mit einer Abbildung.) 1270

— Die Erdölleitung vom Irak zum Mittelländischen Meer. Von Dieckmann. (Mit einer Karte.) 1271

— Neues aus dem sowjetischen Eisenbahnwesen. Von Dr. Wehde-Textor 1508

— Finanzlage der chinesischen Eisenbahnen. Von Dr. Wehde-Textor 1509

China. Jahresbericht der Peping-Liaoning Railway (Peking-Mukdenbahn) (Chinese National Railways). Von Dr. Wehde-Textor 223

— Finanzlage der chinesischen Eisenbahnen. Von Dr. Wehde-Textor 1509

Deutsche Lufthansa. Der Sommerflugplan 750

Deutsche Reichsbahn. Veränderungen im Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn 463

Die Eisenbahnen in den britischen Kolonien. (Mit 8 Abbildungen.) Von Dieckmann 999

Die Eisenbahnen und Häfen in der Südafrikanischen Union im Jahr 1933/34. Von Dieckmann 1265

Die Eisenbahnen und die Nilschiffahrt im Sudan im Jahr 1932. Von Dieckmann 227

Die Eisenbahnen in Tunis in den Jahren von 1929 bis 1933. Von Bruno Ludewig 755

Eisenbahnfachliteratur. Mitteilungen aus der sowjetischen Eisenbahnfachliteratur. Von Dr. Wehde-Textor, Oppeln 1009

Elektrisierung. Stand der Elektrisierung sowjetrussischer Eisenbahnen. Von Dr. Wehde-Textor 221

England. Die Eisenbahnen in den britischen Kolonien. (Mit 8 Abbildungen.) Von Dieckmann 999

Entwicklung der Algerischen Staatsbahnen in den Jahren von 1929 bis 1932. Von Bruno Ludewig 756

Die Erdölleitung vom Irak zum Mittelländischen Meer. Von Dieckmann. (Mit einer Karte.) 1277

Seite

Finnland. Die Finnische Staatsbahn im Jahr 1933. Von Paszkowski 1260

Franko-äthiopische Eisenbahn Djibouti—Addis Abeba, italienische Beteiligung. Von Dieckmann 759

Hafen. Die Eisenbahnen und Häfen in der Südafrikanischen Union im Jahr 1933/34. Von Dieckmann 1265

Irak. Die Eisenbahnen im Jahr 1932/33. Von Dieckmann 471

— Irakische Eisenbahnverwaltungen im Betriebsjahr 1933/34 1004

— Die Erdölleitung vom Irak zum Mittelländischen Meer. Von Dieckmann. (Mit einer Karte.) 1271

Italienische Beteiligung an der Franko-äthiopischen Eisenbahn Djibouti—Addis Abeba. Von Dieckmann 759

Izmir—Kasaba. Verstaatlichung der Eisenbahn Izmir—Kasaba und Verlängerungen. Von Dieckmann 475

Die Kenya- und Ugandabahn im Jahr 1933. Von Dieckmann 751

Kleinbahnen in Preußen 1930—1933. Von Ehrentraut 464

Die Lage der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten. Von Ernst G. Rademaker, New Rochelle 1006

Der Londoner Personenverkehrs-Pool. Von Dr. Jahnke, Berlin 1251

Mandschurei. Neue Eisenbahnen in der Nordmandschurei. Von Dr. Wehde-Textor, Oppeln 469

Mitteilungen aus der sowjetischen Eisenbahnfachliteratur. Von Dr. Wehde-Textor, Oppeln 1009

Niederlande. Die Niederländischen Eisenbahnen und ihre Abschreibungsgrundsätze 1505

Die Nilschiffahrt im Sudan im Jahr 1932. Von Dieckmann . . . 227

Preußen. Kleinbahnen in Preußen 1930—1933. Von Ehrentraut . . 464

Rußland. Stand der Elektrisierung sowjetrussischer Eisenbahnen. Von Dr. Wehde-Textor 221

— Mitteilungen aus der sowjetischen Eisenbahnfachliteratur. Von Dr. Wehde-Textor, Oppeln 1009

— Neues aus dem sowjetischen Eisenbahnwesen. Von Dr. Wehde-Textor, Oppeln 1508

Schriftleitung des Archivs 750

Der Sommerflugplan der Deutschen Lufthansa 750

Sudan. Die Eisenbahnen und die Nilschiffahrt im Sudan im Jahr 1932. Von Dieckmann 227

Seite

Türkei. Verstaatlichung der Eisenbahn Izmir—Kasaba und Verlängerungen. Von Dieckmann. (Mit einer Abbildung.) 475

— Verstaatlichung der Eisenbahn Izmir—Aydin und Abzweigungen. Von Dieckmann. (Mit einer Abbildung) 1270

Tunis. Die Eisenbahnen in den Jahren von 1929 bis 1933. Von Bruno Ludewig 755

Vereinigte Staaten von Amerika. Die Lage der Eisenbahnen. Von Ernst G. Rademaker, New Rochelle 1006

Verstaatlichung der Eisenbahn Izmir—Kasaba und Verlängerungen. Von Dieckmann. (Mit einer Abbildung.) 475

Verstaatlichung der Eisenbahn Izmir—Aydin und Abzweigungen. Von Dieckmann (Mit einer Abbildung.) 1270

Verwaltungsrat. Veränderungen im Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn 463

C. Verzeichnis der Verfasser,

mit deren Namen Abhandlungen und kleine Mitteilungen versehen sind.

Béla Romák 937
Dieckmann 169 227 471 475 751 759 999 1265 1270 1271
Ehrentraut 464
Ende 525 817
Freytag 905
Golz 13 295
v. Gottl-Ottlilienfeld 793
Gretsch 51 353 1305
Hardt 993
Jahnke 1251
Kandaouroff 187 1217
Klüber 75
Knauss 575
Knebel 273
Küchler 1 79 1155
Kuhatscheck 1463
Graf Lambsdorff 1463
Ludewig 439 755 756
Münzer 1065 1399
Nitschke 1521
Overmann 211 697 981
Paszkowski 393 1260
Rademaker 1006
Reinhardt 585
Remy-Uhlich 601 1195
von Renesse 123 335
Röhling 341 889
Roesner 635
Rungis 957
Sauter 673
Schäfer 1335
Schelle 449 728
Schewe 1145
Schnabel 1115
Smirnow 617
Stumpf 851
Thomsen 411 427
Wehde-Textor 221 223 469 1009 1508 1509
Ziche 1241

Seite

D. Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Beamtenrecht. Die Entscheidung darüber, ob ein Beamter wegen Schwäche der geistigen Kräfte als dauernd dienstunfähig anzusehen ist, ist als reine Ermessungsentscheidung ausschließlich Sache der entscheidenden Verwaltungsbehörde und unterliegt nicht einer Nachprüfung durch die Gerichte. Urteil des Reichsgerichts vom 19. März 1935 1512

Disziplinarrecht. Eine Ordnungsstrafe kann von der Behörde, die sie erlassen hat, auch wieder aufgehoben werden. Ist das geschehen, dann steht der Einleitung des Disziplinarverfahrens nichts im Wege. Zuständig hierfür ist die oberste Reichsbehörde. Als solche gilt für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft der Generaldirektor, der seine Befugnisse auf die Präsidenten der Reichsbahndirektionen übertragen hat. Urteil des Reichsdisziplinarhofs Leipzig vom 2. Oktober 1934 478

— Dienstentlassung eines Beamten wegen Mittäterschaft bei der Unterschlagung nichtamtlicher Gelder. Urteil des Reichsdisziplinarhofes Leipzig vom 26. März 1935. 1515

Enteignungsrecht. Grundstücks- und Nachbarrecht. In die Rechte der Hypothekengläubiger aus § 37 des Preußischen Enteignungsgesetzes dürfen die Anerbenbehörden nicht eingreifen. Erkenntnis des Landeserbhofgerichts Celle vom 13. November 1934 1019

Finanzen und Organisation. Zur Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Die Reichsbahn ist eine in die Verwaltung des Reichs eingegliederte und seiner Aufsicht unterstellte öffentlich-rechtliche Anstalt. Die Erträge der Reichsbahn fließen dem Reiche zu. Die Vorzugsaktien haben wirtschaftlich die Bedeutung von Schuldverschreibungen. Erkenntnis des Reichsfinanzhofs vom 28. Februar 1935 . . 1014

Grundstücksrecht. Enteignungs- und Nachbarrecht. In die Rechte der Hypothekengläubiger aus § 37 des Preußischen Enteignungsgesetzes dürfen die Anerbenbehörden nicht eingreifen. Erkenntnis des Landeserbhofgerichts Celle vom 13. November 1934 1019

Haftpflichtrecht. Die Eisenbahn haftet, wenn sich ein Reisender beim Öffnen oder Schließen eines Abteilfensters verletzt. Denn wenn der äußere Zusammenhang zwischen dem Eisenbahnbetrieb und dem Unfall gegeben ist, so reicht die Möglichkeit aus, daß ein entsprechender innerer Zusammenhang besteht. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 26. März 1934 234

— Eine nicht zu beseitigende Unklarheit über den Hergang eines Betriebsunfalls geht zu Lasten der beweispflichtigen Eisenbahn, auch wenn feststeht, daß der verunglückte Reisende betrunken gewesen ist. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 26. März 1934 238

— Wenn ein an einer Eisenbahnschranke angebrachter Tiefstrahler versagt, muß die Eisenbahn damit rechnen, daß Kraftfahrer sich darauf verlassen, daß die Schranke offen sei. Sie hat dann die Pflicht, sofort Warnungszeichen aufzustellen. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 31. Januar 1935 760

— Eine nicht zu beseitigende Unklarheit über den Hergang eines Betriebsunfalls geht zu Lasten des beweispflichtigen Unternehmers. Urteil des Reichsgerichts vom 18. Februar 1935 1016

— Zur Frage der erhöhten Betriebsgefahr und Aufsichtspflicht im Berliner Stadt- und Vorortverkehr. Urteil des Reichsgerichts vom 15. April 1935 1276

Seite

Nachbarrecht. Enteignungs- und Grundstücksrecht. In die Rechte der Hypothekengläubiger aus § 37 des Preußischen Enteignungsgesetzes dürfen die Anerbenbehörden nicht eingreifen. Erkenntnis des Landeserbhofgerichts Celle vom 13. November 1934 1019

Organisation und Finanzen. Zur Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Die Reichsbahn ist eine in die Verwaltung des Reichs eingegliederte und seiner Aufsicht unterstellte öffentlich-rechtliche Anstalt. Die Erträge der Reichsbahn fließen dem Reiche zu. Die Vorzugsaktien haben wirtschaftlich die Bedeutung von Schuldverschreibungen. Erkenntnis des Reichsfinanzhofs vom 28. Februar 1935 1014

Gesetzgebung.

Amerika. Gesetz vom 4. Januar 1935, betreffend Bildung einer staatlichen Kommission zur Förderung des Fremdenverkehrs (Comision Nacional de Turismo) in Panama 763

— Gesetz vom 21. Juni 1934 zur Ergänzung des Eisenbahn-Arbeitsgesetzes vom 20. Mai 1926 und zur Sicherung der schleunigen Beilegung von Streitigkeiten zwischen Eisenbahnfrachtführern und ihren Bediensteten 1021

Deutsches Reich. Gesetz vom 5. September 1935 über Abänderung der Verordnung über das Reichswirtschaftsgericht (Reichsgesetzbl. I S. 1141) 1516

— Gesetz vom 5. September 1935 über die Rheinschiffahrtsgerichte (Reichsgesetzbl. I S. 1142) 1516

— Reichsflaggengesetz vom 15. September 1935 (Reichsgesetzbl. I S. 1145) 1516

— Reichsbürgergesetz vom 15. September 1935 (Reichsgesetzbl. I S. 1146) 1516

— Verordnungen des Reichsministers der Finanzen: Vom 2. September 1935. Bekanntmachung der neuen Fassung des Wechselsteuergesetzes nebst Durchführungsbestimmungen (Reichsgesetzbl. I S. 1127) 1516

— — Vom 26. September 1935. Verordnung über die Beteiligung der Gemeinden des Saarlandes an den Verwaltungskosten-Pauschbeträgen der Reichspost und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsgesetzbl. I S. 1198) 1516

— Verordnung des Reichsarbeitsministers vom 13. September 1935. Zehnte Verordnung zur Neuordnung der Krankenversicherung (Reichsgesetzbl. I S. 1159) 1516

— Verordnung der Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung vom 12. September 1935. Dritte Verordnung zur Änderung der Richtlinien für die Devisenbewirtschaftung (Reichsgesetzbl. I S. 1149) . . . 1516

— Verordnung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen vom 27. September 1935. Verordnung über die Straßenverzeichnisse (Reichsgesetzbl. I S. 1193). 1516

— Verordnung des Reichsministers der Justiz vom 25. September 1935. Verordnung über das Kündigungsrecht der durch das Gesetz zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums betroffenen Personen im Saarland (Reichsgesetzbl. I S. 1195) 1516

— Verordnungen des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers vom 9. August 1935. Verordnung zum Militärtarif für Eisenbahnwesen (Reichsgesetzbl. II S. 507) 1516

— — Vom 19. August 1935. Erste Verordnung zur Änderung der Bauordnung für Bahnanlagen und Fahrzeugen der Schmalspurbahnen des allgemeinen Verkehrs (Reichsgesetzbl. II S. 519) 1516

Seite

Deutsches Reich. Verordnungen des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers vom 19. August 1935. Verordnung zur Änderung der Bestimmungen über die Befähigung der Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten (Befähigungsvorschriften, abgekürzt BV.) (Reichsgesetzblatt II S. 520) 1517

— — Vom 19. August 1935. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste (Reichsgesetzbl. II S. 518 u. 521) 1517

— — Vom 28. August 1935. Bekanntmachung über die Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-, Personen- und Gepäckverkehr (Reichsgesetzbl. II S. 523) 1517

— — Vom 21. September 1935. Verordnung zur Änderung des Planes für die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge (Reichsgesetzbl. I S. 1165) . . . 1517

— Gesetze, Verordnungen, Bekanntmachungen, Verfügungen aus „Die Reichsbahn“ 240 479 762 1020 1279 1517

Italien. Ministerialerlaß vom 5. April 1934, betr. Eröffnung das Betriebs der direkten Linie (linea direttissima) Bologna—Florenz 481

— K. Verordnung vom 5. Juli 1934 Nr. 1350, betr. Genehmigung des Eisenbahnabkommens zwischen dem Heiligen Stuhl und Italien vom 20. Dezember 1933 482

— K. Verordnung vom 20. September 1934 Nr. 1490, betr. Zollbefreiung für Rückstände der Destillation von Mineralölen, die von den Staatsbahnen für den Betrieb von Schienentriebwagen verwendet werden . . 484

— K. Verordnung vom 11. Oktober 1934 Nr. 1716, betr. Maßnahmen zugunsten der Staatsbahnangestellten, die in die faschistischen Kampforganisationen vor dem 28. Oktober 1922 eingereicht waren oder für die faschistische Sache verstümmelt oder verwundet wurden 484

— K. Verordnung vom 11. Oktober 1934 Nr. 1948, betr. Genehmigung der Personalbeförderungsbedingungen und Personentarife 484

— Ministerialerlaß vom 26. März 1935 betr. Feiertagsrückfahrkarten auf den Straßenbahnen 1518

— Ministerialerlaß vom 7. Mai 1935 betr. ermäßigte Rückfahrkarten und Monats- und Halbmonatskarten für Bade- und Luftkurorte 1518

— K. Verordnung vom 20. Mai 1935, betr. Errichtung einer Stelle zur Regelung des Devisenverkehrs 1518

— K. Verordnung vom 6. Mai 1935, betr. Genehmigung des in Rom am 9. April 1935 abgeschlossenen Staatsvertrags zwischen Italien und der Schweiz über die Gotthardbahn 1518

— K. Verordnung vom 6. Mai 1935, betr. Genehmigung der Vereinbarung, die zwischen Italien und Ungarn in Rom am 6. April 1935 hinsichtlich der Errichtung eines ungarischen Zollamts im Hafen von Fiume abgeschlossen worden ist 1519

— Ministerialerlaß vom 16. April 1935, betr. Reiseerleichterungen auf den Staatsbahnen für Familien, die ihren Wohnsitz in Italien haben 1519

— Ministerialerlaß vom 14. Mai 1935, betr. Fahrpreisermäßigung für Hochzeitsreisen 1519

— K. Verordnung vom 20. Juni 1935, betr. Einführung des faschistischen Sonnabends 1519

— K. Verordnung vom 28. Juli 1935, betr. Einführung eines Monopols zur Beschaffung von Kohle, Kupfer, Zinn, Nickel und ihren Abfällen im Auslande 1520

Seite

Österreich. Kundmachung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 24. Oktober 1934, betr. die Einlösung der Bahnlinie Zeltweg —Wolfsberg 241

— Österreichisch-italienisches Übereinkommen, betreffend die Südbahn-Liquidierung vom 11. Dezember 1933, ratifiziert am 23. Juni 1934. . . 481

Panama. Gesetz vom 4. Januar 1935, betr. Bildung einer staatlichen Kommission zur Förderung des Fremdenverkehrs (Comision Nacional de Turismo) in Panama 763

Schweiz. Bundesbeschluß vom 6. Dezember 1934 über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1935 481

Vereinigte Staaten von Amerika. Gesetz vom 27. Juni 1934 über die Ruhestandsversorgung des Eisenbahnpersonals, zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und für andere Zwecke 485

— Gesetz vom 21. Juni 1934 zur Ergänzung des Eisenbahn-Arbeitsgesetzes vom 20. Mai 1926 und zur Sicherung der schleunigen Beilegung von Streitigkeiten zwischen Eisenbahnfrachtführern und ihren Bediensteten 1021

E. Bücherschau.

Andruszewicz, Stanislaw, Dr.-Ing. Berechnung hochgradig statisch unbestimmter Rahmentragwerke vom Standpunkte der zweckmäßigen Wahl der Überzähligen. (Kollmar) 509

Arnhold, Dr. e. h. „Mensch und Arbeit". (Lange) 499

Atlas des Moskauer Bezirks 1934 (Wehde-Textor) 776

Der Aufbau der Gesellschaft „Reichsautobahnen". (Dr. Genest) 1035

Berkenkopf, Dr. Dr., Paul. Die Auflockerung der Industriestandorte und der Anteil der Verkehrspolitik. (Dr. Spiess) 1042

Bibliothek-Katalog der Hellenischen Staatseisenbahnen. (Busse) 503

Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation in Bochum. (Schmelzer) 1044

Bräuer, Reinhold, und Krusemark, Max. Der Sprung aus dem Gleise. Der wirtschaftliche Kampf zwischen Auto und Reichsbahn. (Hecking) 247

Broch, Just. Av Bergensbanens historie. (Paszkowski) 251

Colin Ross. Mit Kind und Kegel in die Arktis 258

Couvé, Dr. Die Eisenbahngüterabfertigung. Erster Teil. Abfertigungs- und Ladedienst. (Sommerlatte) 1526

Deutscher Reichsbahn-Kalender 1935 257

Eggergsglüß, Heinrich. Tagebuch eines Eisenbahners. (Dr. Genest) . . . 778

Eisenbahn und Kraftwagen in vierzig Ländern der Welt. (Merkert) . . . 495

Elsners Taschenbuch für den bautechnischen Eisenbahndienst. (Klein) 1532

Gabriel, Dr. S. L. Außenhandel und Eisenbahn-Gütertarifpolitik. (Dr. Spiess) 764

Gertzen, Dr. Theo. Die Wirkungen der jüngsten Wirtschaftskrise auf die deutsche Verkehrswirtschaft. (Dr. Spiess) 778

Gleitze, Bruno. Statistisches Lexikon 501

Der Große Brockhaus. (Dr. Genest) 257 1294

Günther, Heinz, Dr. Die Kohlentarife der Deutschen Reichsbahn und ihre wirtschaftliche Bedeutung. (Dr. Spiess) 1288

Seite

Hamacher, W. Die Neuordnung des Eisenbahnwesens und der Kraftwagenwettbewerb in Frankreich. (Knauss) 1037

Hartmann, Kurt. Die Statistik des Eisenbahngüterverkehrs. (Blasig) . 502

Hein, Georg. Kommentar zum Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande. (Dr. Reinige) 1522

Hennig, Karl Wilhelm, Dr.-Ing. Einführung in die betriebswirtschaftliche Organisationslehre. (Hardt) 769

Henschel. Lokomotiv-Taschenbuch 1935. (Witte) 504

Hillmann, Sigmund, Dr. Das Anlagenabschreibungs- und Amortisationsproblem bei Eisenbahnen. (Dr. Conrad) 1282

Hundert Jahre Hanomag. (Schmelzer) 1530

Hütte, des Ingenieurs Taschenbuch. (Blasig) 1048

Jänecke, G., Dr.-Ing. Welche Höchstgeschwindigkeiten soll man für den Kraftwagenverkehr auf den Autobahnen zulassen? Verkehrsverschiebung zwischen Schiene, Straße und Autobahn durch die Motorisierung. (Capelle) 1527

Kersten. Brücken in Eisenbeton, Band III. (Kollmar) 510

Kirsten, Lothar, Dr. Die Personalpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft von 1924 bis 1933. (Haustein) 1036

Kittel, Theodor, Dr. und Sarter, Alfred, Dr. Was Jeder von der Deutschen Reichsbahn wissen muß. (Dr. Jahnke) 1525

Kommerell, Dr.-Ing. Erläuterungen zu den Vorschriften für geschweißte Stahlbauten mit Beispielen für die Berechnung und bauliche Durchbildung. (Kollmar) 256

Krusemark, Max, und Bräuer, Reinhold. Der Sprung aus dem Gleise. Der wirtschaftliche Kampf zwischen Auto und Reichsbahn. (Hecking) 247

Langemann, Klaus, Dr. jur. Reichsautobahnen in Staat, Wirtschaft und Recht 242

Liebermann von Sonnenberg. Wie schütze ich mich vor Falschgeld? (Schreiber) 1051

Lindt, A. R. Im Sattel durch Mandschukuo 259

List, Friedrich. Tagebücher und Briefe 1812 bis 1846. (Sperber) 773

Locklin, Philip D. Economics of Transportation. (Dr. Witte). 1281

Meller, K. Taschenbuch für die Lichtbogenschweißung. (Dr. Kühnel) . . 1293

Metag, Walter, Dr. Die Tunnelanlagen der deutschen Mittelgebirge . . . 246

Müller, Wilhelm, Dr.-Ing. Neuere Methoden für die Betriebsuntersuchungen der Bahnanlagen. (Freiß) 497

Die neuen Steuergesetze 247

Niedersachsen. Ein Atlas, bearbeitet von Prof. Dr. Kurt Brüning. (Dr. Spiess) 776

Niederstrasser, Leopold. Leitfaden für den Lokomotivdienst. (Schmelzer) 1291

Parmalee, Julius H., Direktor. Bureau of Railway Economics of the Association of American Railroads. A Review of Railway Operations in 1934. (Kittel) 770

Paquet, Alfons. Fluggast über Europa. (Dr. Genest) 1050

Seite

Pauly, Joseph. Etude sur les tarifs de chemins de fer — transport des marchandises. (Spiess) 1042

Pirath, Karl, Dr.-Ing. Der Schnellverkehr in der Luft und seine Stellung im neuzeitlichen Verkehrswesen. (Sommerlatte) 1522

Reichel, F. C. H. Westermanns Deutscher Reichsatlas. (Prinz) 1051

Reichert, J. W., Dr. Standorts- und Verkehrsfragen der westeuropäischen Eisenindustrien. (Dr. Spiess) 1288

Reichsautobahnen. Der Aufbau der Gesellschaft „Reichsautobahnen". (Dr. Genest) 1035

Reichsbahn-Kassenvorschriften Teil I (KVI) Erläuterungen. (Dr. Busch) 1287

Rühling, Rudolf, Dr. Die Eisenbahngeographie Polens. (Dr. Spiess) . . 1289

Saar-Gedenkprägung der Bayerischen Staatsmünze zum 13. Januar 1935 . 493

Sarter, Alfred, Dr. und Kittel, Theodor, Dr. Was jeder von der Deutschen Reichsbahn wissen muß. (Dr. Jahnke) 1525

Schau, A. Eisenbahnbau, Band I. (Jaehn) 1529

Sechste Technische Tagung des Vereins für die bergbaulichen Interessen in Essen am 18. und 19. Oktober 1934. (Schmelzer) 531

Sieveking, Georg Heinrich. Heinrich von Stephan und wir. (Erbe) . . . 511

Stahlbaukalender 1935. (Kollmar) 256

Die neuen Steuergesetze. 247

Die Straße. Ihre verkehrs- und bautechnische Entwicklung im Rahmen der Menschheitsgeschichte. (Weyher) 779

Töfflinger, K., Dr.-Ing. Neues elektrisches Bremsverfahren für Straßen- und Schnellbahnen. (Reckel) 506

Übersichtskarte „Eisenbahnen im Deutschen Reich". (Müller) 774

Ungarisches Wirtschaftsjahrbuch 248

Die UdSSR in Ziffern. (Wehde-Textor) 252

Veit, Dr.-Ing. Bleigelenke für massive Bogenbrücken. (Kollmar) 510

Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten. 1935. (Dr. Genest) 774

Volkmann, Kurt, Dr. Reichsstraßenverkehrsordnung 500

Warneyers Jahrbuch der Entscheidungen. (Dr. Genest) 1048

Wegele, Geh. Baurat, Dr.-Ing. e. h. Tunnelbau. (Weyher) 780

Wehner, Bruno, Dr.-Ing. Grenzen des Stadtraums vom Standpunkt des innerstädtischen Verkehrs. (Blum) 494

Wölke, Hermann. Die elektrische Beleuchtung von Eisenbahnfahrzeugen bei der Deutschen Reichsbahn. (Dr. Kettler) 1292

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. 12. Jahrg. 1934. Heft 1 244

Neue Werke über Eisenbahnwesen u. verwandte Gebiete 260 514 781 1052 1294 1532

Zeitschriften 260 514 782 1053 1295 1533

Berichtigung.

Seite 297 Zeile 5/6 muß es statt „Eisenbahnunternehmungen" heißen „Eisenbahnbauunternehmungen".

Seite 317 Zeile 31 muß es statt „§ 18 III" heißen „§ 19 III".

Die Eisenbahnen der Erde[1].

Die Gesamtlänge der Eisenbahnen (Haupt- und Nebeneisenbahnen) der Erde war Ende 1931 mit 1 281 911 km angegeben, für das Jahr 1932 ist sie, da nur wenig Veränderungen bekannt geworden sind, auf 1 304 295 km ermittelt worden. Die Vermehrung beträgt daher im ganzen 22 384 km, in Australien ist die Länge der Eisenbahnen die gleiche wie im Vorjahr geblieben. Europa zeigt ein Mehr von 5029 km, Amerika 16 178 km, Asien 298 km und Afrika 879 km.

Die Flächengröße und Bevölkerungszahlen der einzelnen Länder sind neueren Ermittlungen entnommen, wie sie im Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich veröffentlicht sind.

Bei der geringen Vermehrung der Bahnlängen kommen auf 100 qkm der Erde 1 km, auf 10 000 Einwohner 6,4 km Eisenbahnen. In den einzelnen Erdteilen sind den auf Fläche und Einwohner berechneten Längen die neuesten Zahlen zugrunde gelegt. Die Veränderungen bei den Bahnlängen auf 10 000 Einwohner sind in der Hauptsache darauf zurückzuführen, daß auch die Gebiete ohne Eisenbahnen einbezogen sind.

In der Reihenfolge der Länder, die die meisten Eisenbahnen haben, ist ebenfalls keine Änderung eingetreten: Vereinigte Staaten von Amerika 416 600 km, Rußland 81 815 km, Canada 70 000 km, Britisch-Ostindien 66 758 km, Frankreich 63 650 km, Deutschland 58 616 km, Argentinien 38 232 km, Preußen mit Saargebiet 34 647 km, Großbritannien 34 416 km, Brasilien 31 736 km, die übrigen Länder haben weniger als 30 000 km Eisenbahnen.

Werden bei Preußen die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, die in der nachfolgenden Zusammenstellung nicht berücksichtigt sind, zugerechnet (9320 km)[2], so beträgt die Eisenbahnlänge in Preußen im Jahr 1932: 43 967 km. (Fortsetzung auf S. 12.)

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934 S. 1.

[2] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1931 S. 129.

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Eisenbahnen in den 1928 bis 1932 von

1	2	3	4	5	6
Erdteil	Länge der Eisenbahnen am Ende des Jahrs				
	1928	1929	1930	1931	1932
	Kilometer				
Europa	406 801	408 504	420 904	422 104	427 133
Amerika	605 846	606 204	608 169	607 745	623 923
Asien	124 636	125 924	132 746	134 146	134 444
Afrika	67 607	68 213	68 314	68 314	69 193
Australien	49 434	49 434	49 602	49 602	49 602
Zusammen auf der Erde	1 254 324	1 258 279	1 279 735	1 281 911	1 304 295

Die näheren Einzelheiten ergibt

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Erde in den Jahren 1928 und Bevölkerungszahl

1	2	3	4	5	6
Länder	Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahrs				
	1928	1929	1930	1931	1932
	Kilometer				
I. Europa.					
Deutschland					
Preußen mit Saargebiet	34 492	34 612	34 612	34 638	34 647
Bayern mit Saarpfalz	8 925	8 956	8 959	8 951	8 970
Sachsen	3 285	3 284	3 274	3 280	3 282
Württemberg	2 373	2 373	2 375	2 371	2 372
Baden	2 436	2 339	2 317	2 296	2 296
Übrige deutsche Länder	7 148	7 055	7 047	7 050	7 049
Zusammen Deutschland . . .	58 659	58 619	58 584	58 586	58 616

Erdteilen in den Jahren 1928 bis 1932, danach ist eine Zunahme von 49 971 km eingetreten.

7	8	9	10	11	12
Zu- oder Abnahme von 1928 bis 1932		Der Erdteile		Ende des Jahrs 1932 fällt Bahnlänge auf je	
im ganzen km	in %	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	100 qkm km	10 000 Einwohner km
+ 20 232	5,0	11 400 000	496 000 000	1,6 [1]	8,1 [1]
+ 18 077	3,0	43 000 000	251 000 000	1,5	24,9
+ 9 808	7,9	40 000 000	1 125 000 000	0,5 [2]	1,2 [2]
+ 1 586	2,3	29 000 000	146 000 000	0,2	4,7
+ 168	0,3	8 600 000	10 000 000	0,6	49,6
+ 49 971	4,0	132 000 000	2 028 000 000	1,0	6,4

die nachfolgende Zusammenstellung.

bis 1932 und das Verhältnis der Eisenbahnlänge zur Flächengröße der einzelnen Länder.

7	8	9	10	11	12
Zu- oder Abnahme von 1928 bis 1932		Der einzelnen Länder		Ende des Jahrs 1932 fällt Bahnlänge auf je	
im ganzen km	in %	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	100 qkm km	10 000 Einwohner km
+ 155	0,4	294 684	40 788 000	11,8	8,5
+ 45	0,5	75 996	7 732 000	11,8	11,6
— 3	0,1	14 986	5 196 000	21,9	6,3
— 1	—	19 508	2 713 000	12,2	8,7
— 140	5,7	15 071	2 430 000	15,2	9,4
— 99	1,4	50 437	7 307 000	14,0	9,6
— 43	0,1	470 682	66 166 000	12,5	8,9

[1] Einschl. asiatischen Gebiets. In russischen statistischen Angaben wird eine Trennung zwischen europäischen und asiatischen Eisenbahnen nicht mehr gemacht.

[2] Ohne Eisenbahnen auf asiatischem Gebiet (vgl. Anm. [1]).

1	2	3	4	5	6
Länder	Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahrs				
	1928	1929	1930	1931	1932
	Kilometer				
Österreich	7 038	7 038	8 199	8 199	8 129[1]
Tschechoslowakei	13 765	13 765	13 765	13 765	13 765
Ungarn	9 529	9 529	9 529	9 529	9 834[2]
Großbritannien	34 416	34 416	34 416	34 416	34 416
Irland	4 875	4 875	4 875	4 875	4 875
Frankreich	53 561	53 561	63 650	63 650	63 650
Rußland	77 619	77 035	77 035	77 046	81 815[3]
Finnland	4 561	5 323	5 329	5 426	5 426
Polen	19 418	20 685	20 685	21 575	21 575
Litauen (einschl. Memelgebiet)	3 120	3 120	3 120	3 120	3 120
Lettland	2 849	2 849	2 849	2 849	2 959
Estland	1 433	1 433	1 900	1 900	1 900
Italien	21 000	21 000	21 000	21 000	21 000
Belgien	11 093	11 093	11 093	11 093	11 093
Luxemburg	551	551	551	551	551
Niederlande	3 687	3 723	3 699	3 687	3 657
Schweiz	6 038	6 028	6 028	6 028	6 017
Spanien	15 867	15 867	16 317	16 317	16 317
Portugal	3 427	3 427	3 427	3 427	3 427
Dänemark	5 239	5 323	5 290	5 290	5 167
Norwegen	3 835	3 835	3 873	3 873	3 873
Schweden	16 701	16 721	16 810	16 810	16 776
Jugoslawien	9 846	10 014	10 014	10 132	10 132
Rumänien	11 948	11 948	11 948	11 948	11 948
Griechenland	3 192	3 192	3 192	3 192	3 192
Albanien	300	300	300	300	300
Bulgarien	2 710	2 710	2 902	2 996	3 079
Türkei	414	414	414	414	414
Malta, Jersey, Man	110	110	110	110	110
Danzig	.	.	.	.	.[4]
Island	—	—	—	—	—
Sonstige Gebiete ohne Eisenbahnen	—	—	—	—	—
Zusammen Europa	406 801	408 504	420 904	422 104	427 133

[1] Davon Österreichische Bundesbahnen 5814 km.
[2] „ Ungarische Staatsbahnen 7820 „ .
[3] Einschl. asiatischen Gebiets. In russischen statistischen Angaben wird eine Trenung zwischen Europa und Asien nicht mehr gemacht.
[4] In Polen enthalten.

7	8	9	10	11	12
Zu- oder Abnahme von 1928 bis 1932		Der einzelnen Länder		Ende des Jahrs 1933 fällt Bahnlänge auf je	
im ganzen km	in %	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	100 qkm km	10 000 Einwohner km
+ 1 091	16,5	83 838	6 534 481	9,7	12,4
.	.	140 394	14 726 158	9,8	9,3
+ 305	.	93 026	8 688 319	10,6	11,3
.	.	241 761	46 047 046	14,2	7,5
.	.	68 893	2 971 922	7,1	16,4
+ 10 089	18,8	550 986	41 834 923	11,6	15,2
+ 4 196	0,7	6 002 240	116 047 050	.	.
+ 865	18,9	388 451	3 667 067	1,4	14,8
+ 2 157	11,1	388 635	32 132 936	5,6	6,7
.	.	55 658	2 170 616	5,6	14,4
+ 110	.	65 791	1 900 045	4,5	15,6
+ 467	32,6	47 549	1 107 059	4,0	17,2
.	.	310 137	41 230 047	6,8	5,1
.	.	30 449	8 092 004	36,4	13,7
.	.	2 586	299 993	21,3	18,4
— 30	.	34 181	7 935 565	10,7	4,6
— 21	0,3	41 295	4 082 511	14,6	14,7
+ 450	2,8	511 985	23 903 333	3,2	6,8
.	.	91 948	6 654 815	3,7	5,1
— 72	1,4	44 339	3 574 856	11,7	14,5
+ 38	1,0	322 681	2 814 194	1,2	13,8
+ 75	0,4	448 439	6 141 571	3,7	27,3
+ 286	2,9	248 665	13 930 918	4,1	7,3
.	.	249 967	18 025 237	4,8	6,6
.	.	130 199	6 204 684	2,5	5,1
.	.	27 538	1 005 902	1,1	3,0
+ 369	10,5	103 146	5 478 741	3,0	5,6
.	.	23 975	1 040 669	1,7	4,0
.	.	1 087	405 392	10,1	2,7
.	.	1 894	407 517	—	—
.	.	102 819	108 644	—	—
.	.	74 784	669 785	—	—
+ 20 332	5,0	11 400 000	496 000 000	1,6[3]	8,1[3]

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Länder	Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahrs					Zu- oder Abnahme von 1928 bis 1932		Der einzelnen Länder		Ende des Jahrs 1932 fällt Bahnlänge auf je.	
	1928	1929	1930	1931	1932	im ganzen km	in %	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	100 qkm km	10 000 Einwohner km
	Kilometer										
II. Amerika.											
Canada	68 600	68 600	68 600	68 600	70 000	+ 1 400	2,0	9 557 000	10 377 000	0,7	67,5
Vereinigte Staaten von Amerika (einschl. Alaska)	402 664	402 859	402 246	401 822	416 600[1]	+ 13 936	3,5	9 383 000	124 440 000	4,4	33,5
Neufundland (mit Labrador)	1 533	1 533	1 548	1 548	1 548	+ 15	1,0	417 500	276 000	0,4	56,1
Mexiko	26 462	26 462	26 462	26 462	26 462	.	.	1 969 200	16 404 000	1,3	16,1
Mittelamerika:											
Guatemala	1 238	1 238	1 238	1 238	1 238	.	.	109 700	2 005 000	1,1	6,2
Honduras	1 432	1 432	1 700	1 700	1 700	+ 268	18,7	154 300	854 000	1,1	19,9
Salvador	528	528	588	588	588	+ 60	11,4	34 100	1 437 000	1,7	4,1
Nicaragua	325	325	327	327	327	+ 2	0,6	118 500	638 000	0,3	5,1
Costarika	1 074	1 074	1 074	1 074	1 074	.	.	58 000	472 000	1,8	22,8
Panama	755	755	755	755	755	.	.	74 520	468 000	1,0	16,1
Große Antillen:											
Cuba	5 991	5 991	5 991	5 991	5 991	.	.	114 520	3 963 000	5,2	15,1
Dominikanische Republik	990	990	1 003	1 003	1 003	+ 13	1,3	48 700	895 000	2,1	11,2
Haiti	338	338	338	338	338	.	.	27 850	2 300 000	1,2	1,5
Jamaika	336	336	336	336	336	.	.	11 500	994 000	2,9	3,4
Porto Riko	547	547	547	547	547	.	.	8 900	1 544 000	6,1	3,5
Kleine Antillen:											
Martinique	299	299	299	299	299	.	.	1 000	235 000	27,2	12,7
Barbados	45	45	45	45	45	.	.	400	169 000	11,2	2,7
Trinidad	279	279	279	279	279	.	.	5 100	392 000	5,5	7,1
Antigua	32	32	32	32	32	.	.	300	29 000	10,7	11 0
Virginia-Inseln	48	48	48	48	48	.	.	200	5 000	24,0	96 0
Bahama-Inseln	45	45	45	45	45	.	.	11 400	58 000	0,4	7,7
St. Kitts	26	26	26	26	26	.	.	200	22 000	13,0	11,8
Vereinigte Staaten von Kolumbien	2 080	2 080	2 539	2 539	2 539	+ 459	22,1	1 201 500	7 851 000	0,2	3,2
Venezuela	1 077	1 077	1 077	1 077	1 077	.	.	1 020 400	3 027 000	0,1	3,5
Britisch-Guyana	167	167	167	167	167	.	.	231 750	311 000	0,1	5,4
Niederländisch-Guyana	173	173	173	173	173	.	.	140 700	129 000	0,1	13,4
Ecuador	1 049	1 049	1 049	1 049	1 049	.	.	451 200	2 500 000	0,2	4,2
Peru	3 390	3 390	4 522	4 522	4 522	+ 1 132	33,4	1 378 400	6 147 000	0,3	7,4
Bolivia	2 418	2 418	2 418	2 418	2 418	.	.	1 332 800	2 973 000	0,2	8,1
Brasilien	31 549	31 549	31 736	31 736	31 736	+ 187	0,6	8 495 000	30 636 000	0,4	10,4
Paraguay	1 070	1 070	1 070	1 070	1 070	.	.	419 000	844 000	0,3	12,7
Uruguay	2 740	2 740	2 740	2 740	2 740	.	.	186 900	1 942 000	1,5	14,1
Chile	8 756	8 919	8 919	8 919	8 919	+ 163	1,9	742 000	4 288 000	1,2	20,8
Argentinien	37 790	37 790	38 232	38 232	38 232	+ 442	1,2	2 797 100	11 847 000	1,4	32,3
Sonstige Gebiete ohne Eisenbahnen	—	—	—	—	—	—	—	2 497 260	10 528 000	—	—
Zusammen Amerika	605 846	606 204	608 169	607 745	623 923	+ 18 077	3,0	43 000 000	251 000 000	1,5	24,9

[1] Länge der Bahnen I. bis III. Klasse einschl. der elektrischen Bahnunternehmungen.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Länder	Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahrs					Zu- oder Abnahme von 1928 bis 1932		Der einzelnen Länder		Ende des Jahrs 1932 fällt Bahnlänge auf je	
	1928	1929	1930	1931	1932	im ganzen km	in %	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	100 qkm km	10 000 Einwohner km
	Kilometer										
III. Asien.[1]											
Russisches Gebiet[1]	.	.	.	.	.[1]	.	.	15 173 947	30 980 865	.	.
China	13 561	13 561	13 561	13 561	13 561	.	.	9 939 000	474 300 000	0,1	0,3
Japan einschl. Chosen (Korea), Formosa, Sachalin und Südmandschurische Eisenbahn	24 036	25 324	27 588	28 913	29 137[2]	+ 5 101	21,2	678 340	91 730 000	4,3	3,2
Britisch-Ostindien	62 478	62 478	66 758	66 758	66 758	+ 4 280	6,9	5 100 000	354 000 000	1,3	1,9
Ceylon	2 235	2 235	2 235	2 235	2 235	.	.	65 600	5 313 000	3,4	4,2
Persien	217	217	450	450	450	+ 233	107,4	1 644 000	9 000 000	0,03	0,5
Kleinasien, Syrien, Irak, Arabien, Cypern	6 510	6 510	6 510	6 510	6 510	.	.	3 637 200	21 311 000	0,2	3,0
Palästina	1 231	1 231	1 238	1 238	1 238	+ 7	0,6	23 320	1 035 000	5,3	12,0
Portugiesisch-Indien	92	92	92	92	92	.	.	22 800	1 140 000	0,4	0,8
Malayische Staaten	1 872	1 872	1 872	1 872	1 872	.	.	138 600	3 200 000	1,4	5,9
Niederländ. Indien (Java, Sumatra, Celebes)	5 584	5 584	5 584	5 584	5 584	.	.	1 900 000	60 731 000	0,3	0,9
Nord-Borneo, Sarawak	225	225	229	229	229	+ 4	1,8	190 000	870 000	0,1	2,6
Siam	2 799	2 799	2 833	2 922	2 996	+ 197	7,0	518 160	11 506 000	0,6	2,6
Indochina (Cochinchina, Kambodscha, Annam, Tonkin)	2 398	2 398	2 398	2 384	2 384	— 14	0,6	509 100	19 450 000	0,5	1,2
Pondichery	95	95	95	95	95	.	.	300	185 000	31,7	5,1
Philippinen	1 303	1 303	1 303	1 303	1 303	.	.	296 370	12 419 000	0,4	1,0
Sonstige Gebiete ohne Eisenbahnen	—	—	—	—	—	—	—	163 263	27 829 135	—	—
Zusammen Asien[1]	124 636	125 924	132 746	134 146	134 444	+ 9 808	7,9	40 000 000	1 125 000 000	0,5[1]	1,2[1]
IV. Afrika.											
Ägypten (einschl. Sudan)	7 876	7 876	7 876	7 876	7 876	.	.	3 605 300	19 784 000	0,2	3,7
Algier und Tunis	7 779	7 779	7 779	7 779	7 779	.	.	2 320 200	8 964 000	0,3	8,7
Marokko	2 455	2 455	2 455	2 455	2 455	.	.	420 000	5 057 000	0,6	4,9
Belgische Congo-Kolonie	3 322	3 322	3 322	3 322	3 322	.	.	2 385 100	8 445 000	0,1	3,9
Südafrikanische Union	20 075	20 281	20 281	20 281	21 160	+ 1 085	5,4	1 222 300	8 133 000	1,7	26,0
England:											
Britisch-Ostafrika (einschl. Sansibar)	2 127	2 074	2 074	2 074	2 074	— 53	2,5	795 600	6 631 000	0,3	3,1
Ehemal. Deutsch-Ostafrika (Tanganyika)	1 645	2 077	2 077	2 077	2 077	+ 432	26,3	945 600	4 885 000	0,2	4,3

[1] Wegen Rußland siehe die Fußnote auf Seite 4 bei I. Europa. Ein Vergleich bei Spalte 6, 7 und 8: Zusammen Asien, mit den Vorjahren bis 1926 ist hiernach nicht mehr möglich.

[2] Davon Japanische Staatsbahnen 15 267 km.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Länder	Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahrs					Zu- oder Abnahme von 1928 bis 1932		Der einzelnen Länder		Ende des Jahrs 1932 fällt Bahnlänge auf je	
	1928	1929	1930	1931	1932	im ganzen km	in %	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	100 qkm km	10 000 Einwohner km
	Kilometer										
Rhodesia	3 977	3 977	3 977	3 977	3 977	.	.	1 131 000	2 454 000	0,4	16,2
Betschuanaland	684	684	684	684	684	.	.	712 000	153 000	1,0	44,7
Britisch-Zentral-Afrika (Nyassaland)	280	280	280	280	280	.	.	103 500	1 396 000	0,3	2,0
Sierra Leone	571	571	571	571	571	.	.	80 400	1 769 000	0,7	3,2
Goldküste	805	826	826	826	826	+ 21	2,6	207 800	2 888 000	0,4	2,9
Nigerien	2 808	2 808	2 808	2 808	2 808	.	.	869 400	20 062 000	0,3	1,4
Südwestafrika	2 704	2 704	2 704	2 704	2 704	.	.	836 000	259 000	0,3	104,4
Mauritius	232	232	232	232	232	.	.	2 100	403 000	11,0	5,8
Frankreich:											
Franz.-Westafrika	3 331	3 331	3 331	3 331	3 331	.	.	4 660 000	14 576 000	0,1	2,3
Togo	332	332	332	332	332	.	.	52 000	748 000	0,6	4,4
Kamerun	508	508	508	508	508	.	.	431 300	2 192 000	0,1	2,3
Somaliküste (Abessinien)	797	797	873	873	873	+ 76	9,5	22 000	69 300	3,9	126,0
Äquatorial-Afrika	540	540	550	550	550	+ 10	1,9	2 370 000	3 197 000	0,02	1,7
Madagaskar	966	966	966	966	966	.	.	617 000	3 724 000	0,2	2,6
Reunion	127	127	127	127	127	.	.	2 400	198 000	5,3	6,4
Portugal:											
Angola	2 330	2 330	2 330	2 330	2 330	.	.	1 255 800	2 503 000	0,2	9,3
Mozambique	1 336	1 336	1 351	1 351	1 351	+ 15	1,1	771 100	3 996 000	0,2	3,4
Sonstige Gebiete ohne Eisenbahnen	—	—	—	—	—	—	—	3 182 100	23 513 700	—	—
Zusammen Afrika	67 607	68 213	68 314	68 314	69 193	+ 1 586	2,3	29 000 000	146 000 000	0,2	4,7
V. Australien.											
Neuseeland	5 950	5 950	5 950	5 950	5 950	.	.	268 200	1 345 000	2,2	44,2
Victoria	7 602	7 602	7 610	7 610	7 610	+ 8	0,1	227 600	1 783 000	3,3	42,7
Neu-Süd-Wales	9 674	9 674	9 730	9 730	9 730	+ 56	0,6	801 400	2 485 000	1,2	39,1
Süd-Australien	5 854	5 854	5 854	5 854	5 854	.	.	984 400	581 000	1,0	100,8
Queensland	10 657	10 657	10 657	10 657	10 657	.	.	1 736 500	942 000	0,6	113,1
Tasmanien	1 354	1 354	1 354	1 354	1 354	.	.	67 900	216 000	2,0	62,7
Westaustralien	7 580	7 580	7 580	7 580	7 580	.	.	2 527 600	419 000	0,3	180,9
Nordterritorium	320	320	424	424	424	+ 104	32,5	1 356 200	5 000	0,03	848,0
Gebiet der Bundeshauptstadt	8	8	8	8	8	.	.	2 400	9 000	0,3	8,9
Hawai mit den Inseln Maui und Oahu	405	405	405	405	405	.	.	16 700	368 000	2,4	11,0
Neukaledonien	30	30	30	30	30	.	.	18 650	57 000	0,2	5,3
Sonstige Gebiete ohne Eisenbahnen	—	—	—	—	—	—	—	592 450	1 790 000	—	—
Zusammen Australien	49 434	49 434	49 602	49 602	49 602	+ 168	0,3	8 600 000	10 000 000	0,6	49,6

(Fortsetzung von S. 1.)

Von Ländern in Europa haben auf 100 qkm Fläche: Belgien 36,4 km, Sachsen 21,9 km, Luxemburg 21,3 km, Baden 15,2 km, Schweiz 14,6 km, Großbritannien 14,2 km, Deutschland 12,5 km, Dänemark 11,7 km, Württemberg 12,2 km, Preußen 11,8 km, Bayern 11,8 km, Frankreich 11,6 km, Niederlande 10,7 km, Ungarn 10,6 km, Österreich 9,7 km und die Tschechoslowakei 9,8 km Eisenbahnen. Werden bei Preußen die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen mitberücksichtigt, so kommen in Preußen auf 100 qkm Fläche 14,9 km Eisenbahnen.

In den etwa gleich großen Ländern der anderen Erdteile ist das Verhältnis der Eisenbahnlänge zum Flächeninhalt fast durchweg gering.

Küchler.

Bahnpolizei und allgemeine Polizei.

Eine Abgrenzung der Zuständigkeiten hinsichtlich der Maßnahmen gegenüber Dritten (dem Publikum).

Von

Johannes Golz.

I.

Einleitung.

1. Übersicht über die Probleme der Arbeit.

Obwohl beide Einrichtungen, Bahnpolizei sowohl wie allgemeine Polizei, auf ein langes Dasein zurückblicken, ist doch erst in den letzten Jahren ein oft heftiger Streit zwischen ihnen über die Abgrenzung ihrer Zuständigkeiten entstanden. Insbesondere erörterte man die rechtliche Zulässigkeit eines besonderen Sicherheits- und Ordnungsdienstes der Eisenbahn[1]. Es handelt sich hierbei um die Bahnbediensteten, die wir auf größeren Bahnhöfen mit einer Armbinde „Bahnpolizei" versehen antreffen. Daneben ist noch immer strittig, wer auf den Bahnanlagen die Polizei auszuüben hat, die nicht ausschließlich dem Bahnverkehr, sondern auch dem allgemeinen, also örtlichen Verkehr und Interesse dienen. Man trifft in diesem Zusammenhang besonders auf den Begriff „Bahnhofsvorplätze". Sodann fragt sich, inwieweit die Bestimmungen der Gewerbeordnung nach § 6 GO. und des Gaststättengesetzes (§ 27) für Eisenbahnhilfs- und Nebenbetriebe (Werkstätten, Bahnhofswirtschaften, Bahnhofsbuchhandlungen und andere Verkaufstellen im Bahngebiet) unverbindlich sind, und inwieweit folglich die Zuständigkeit der allgemeinen (nämlich Gaststätten- oder Gewerbe-) Polizei zugunsten der Bahnpolizei eingeschränkt oder ausgeschaltet ist. Endlich kann auf dem Gebiet der Verhütung und Verfolgung strafbarer Handlungen eine Konkurrenz von Bahn- und allgemeiner Polizei stattfinden. Eine Konkur-

[1] Müller, in: Die Polizei, 1929, S. 615 ff., u. JW. 1930, 2833 ff.; Charitius, in: Die Polizei, 1930, 334 ff.; JW. 1931, 845 f.; Hertel, a. a. O. S. 49 ff.; Hellmann, a. a. O. S. 255; Fritsch, Ztg. 1932, 177 ff.

renz der Zuständigkeiten aber ist, sofern sie nicht vom Gesetzgeber gewollt war, möglichst zu vermeiden oder auf ein Mindestmaß zu beschränken. Zu alledem haben Schrifttum und Rechtsprechung oftmals Stellung genommen. Die Entscheidungen der Gerichte haben insbesondere in den letzten Jahren (etwa seit 1926) an Zahl zugenommen. Gleichwohl ist im Rechtsstandpunkt eine Einigung nicht gewonnen worden. Der Klarstellung und Erörterung der vor allem praktisch nicht unwichtigen Fragen sollen die folgenden Ausführungen dienen.

2. Begriffe und Wesen von Bahn- und allgemeiner Polizei.

Bevor wir in die eigentliche Untersuchung eintreten, muß kurz von den Begriffen gesprochen und soll ein kurzer Rückblick auf die geschichtliche Entwicklung geworfen werden. Was zum Begriff der Polizei gehört, gewinnen wir, wenn wir aus dem Kreis der staatlichen Aufgaben nacheinander (und dann folgen wir der Geschichte) ausscheiden: die auswärtigen Angelegenheiten, das Finanzwesen, die Justiztätigkeit, die Wohlfahrtaufgaben[1]. Polizei ist also stets Verwaltungstätigkeit, aber doch nur die, die sich befaßt mit der Erhaltung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung, sowie dem Schutz der Menschen vor Gefahren. Diese Inhaltsbestimmung gilt nicht nur für jede Polizeitätigkeit schlechthin, sondern auch für die sogenannte allgemeine oder, wie sie das Preuß. PVG. von 1931 nennt, ordentliche Polizei. Im allgemeinen werden alle Polizeiaufgaben von ordentlichen, eigens damit betrauten Behörden wahrgenommen, und diesen Behörden liegt die Wahrnehmung der allgemeinen polizeilichen Aufgaben ob. Wenn anderen Behörden Polizeigewalt übertragen ist, so werden sie zu Sonderpolizeibehörden, und ihre Tätigkeit ist Sonderpolizei. Um eine solche handelt es sich u. a. auch bei der Bahnpolizei. Sie ist, weil dem Begriff der Polizei wesensnotwendig, Staatstätigkeit, gerichtet auf die Erhaltung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung sowie auf den Schutz der Menschen vor Gefahren. Als engere und genauere Begriffsbestimmung gerade der „Bahn"-Polizei ergibt sich obrigkeitliche Fürsorge für die Sicherheit und Ordnung im Bahngebiet und Verkehr[2]. Wir schließen uns dieser Definition von Fritsch an und halten das Wort Ruhe[3] für überflüssig, vor allem, weil auch § 14 des PrPVG. das Wort aus dem berühmten § 10 II 17 ALR. nicht mit herübernahm, und weil man unter „Ruhe" auch schon vordem einen Zustand verstand, der Sicherheit und Ordnung gewährleistete. Nun müssen wir schon jetzt auf den sachlichen Geltungs-

[1] Anschütz, die Polizei, Vorträge der Gehe-Stiftung zu Dresden, 2 Bd. 1910.
[2] Fritsch, in: Ztg. 1932, S. 177 ff.
[3] Derselbe: Der Begriff steht in „schreiendem Gegensatz" zum Bahnbetrieb.

bereich der Bahnpolizei insoweit eingehen, als er zur Begriffsbestimmung der Bahnpolizei i. e. S. notwendig ist. Die Bahnpolizei wirkt nämlich einerseits zum Schutz der Bahn gegen das Publikum, andererseits zum Schutz des Publikums gegen die Bahn. Sie ist im ersten Fall aktive, im zweiten passive Bahnpolizei. Allein von der ersteren ist im Lauf unserer Erörterungen die Rede. Wenn die Eisenbahn gehalten ist, etwa ihre Betriebsmittel in technisch gutem, ungefährlichem Zustand zu halten oder Sicherungen im Verkehr zu treffen (Schranken, Signale), so handelt es sich hier weniger um Ausübung von Polizei- als vielmehr von Aufsichtstätigkeit. Deshalb erläuterten wir das Thema der Arbeit dahin, daß geprüft werden soll, wer zu Maßnahmen gegenüber Dritten befugt ist. Das Publikum, wir, die wir mit der Bahn irgendwie in Berührung kommen, die Gewerbetreibenden auf den Bahnhöfen, wollen wissen, ob wir der Bahnpolizei unterstehen oder der allgemeinen Polizei, wann diese und wann jene uns mit Geboten oder Verboten gegenübertreten kann.

Jede Polizei ist Ausfluß der Staatsgewalt und ist eine der Hoheitsfunktionen des Staats gegenüber seinen Untertanen. Das gilt sowohl für die allgemeine als auch für die Bahnpolizei. Denn wenn wir die Polizei auch im Lauf der Zeit in einzelne Arten zerlegt haben, sei es im Blick auf den Zweck oder auf das Tätigkeitsfeld (Bahn)[1], so ist sie doch notwendig ein einheitliches Ganzes und läßt sich immer nur aus dem Dasein des Staats und dem Wesen der einen Staatsgewalt begründen. Während aber die allgemeine Polizei durch Staatsbehörden ausgeübt wird, ist die Bahnpolizei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und deren Behörden übertragen (§ 43 RBG., § 12 G betr. den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920, RGBl. 773). Damit ist der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ein sogen. subjektives öffentliches Recht eingeräumt worden[2], d. h. eine Willensmacht, die von der Rechtsordnung anerkannt wird und ein Gut oder Interesse schützen soll[3]. Es ist die Frage aufgeworfen worden, ob die Bahnpolizei als eine Art Reichspolizei aufzufassen sei, oder ob sie nur Polizei der Reichsanstalt Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft sei, ein Teil der selbständigen Verwaltung des Reichsbahn-Unternehmens. Wir stimmen der ersteren Ansicht zu, die von Fritsch erst kürzlich[4] vertreten worden ist, und die auch Charitius[5],

[1] Müller, im: PrVBl. 37, S. 115; Borchard, RuPrVBl. 51, 128 ff.
[2] a. M. Reinemann, a. a. O. S. 74.
[3] Gg. Jellinek, a. a. O. S. 44.
[4] Ztg. 1932, S. 177.
[5] Die Polizei, 1930, S. 335.

Drews[1], Oehler-Albrecht[2] vertreten, lehnen damit Jaschkowitz[3] und Mohn[4] ab. Die gesamte Verwaltung und der ganze Betrieb derjenigen Eisenbahnen, die das Reich 1920 von den Ländern übernahm, ist Reichssache geworden[5]. Nur hat man aus Zweckmäßigkeitsgründen dafür ein besonderes Unternehmen mit hervorragend öffentlich-rechtlichem Rechtscharakter geschaffen und diesem u. a. auch die Ausübung der (dem Reich zustehenden) Bahnpolizei zu eigenem Recht übertragen.

3. Geschichtliches, insbesondere die Entwicklung der Bahnpolizei.

Auf eine Darstellung der geschichtlichen Entwicklung der allgemeinen Polizei näher einzugehen, ist nicht erforderlich, weil sie nicht nur bekannt ist, sondern auch vor allem in dem grundlegenden Vortrag von Anschütz sowie im „Preuß. Polizeirecht" von Drews, einem der besten Kenner der Polizeipraxis und der bahnbrechenden preußischen Polizeiverwaltungsrechtsprechung, eine unübertreffliche Niederlegung gefunden hat.

Die Geschichte der Bahnpolizei ist eine Geschichte der Bahnpolizeien, nämlich derer der deutschen Länder. Bayern ging 1836 mit einem Bahnpolizei-Reglement voran (GuVBl. S, 73), Preußen und Sachsen folgten 1838. Was die Entwicklung in Preußen angeht[6], so ist auszugehen von dem Gesetz vom 3. November 1838. Schon darin finden wir die Bahnpolizei erwähnt, und zwar bestimmte § 23, daß die Handhabung der Bahnpolizei nach einem darüber vom Handelsministerium zu erlassenden Reglement der Gesellschaft (also dem Eisenbahnunternehmer) übertragen werde, und daß dieses Reglement zugleich das Verhältnis der mit diesem Geschäft beauftragten Beamten der Gesellschaft näher festsetzen werde. Anschließend, in § 24, wird der Gesellschaft zur Pflicht gemacht, die Bahn dauernd in einem solchen Zustand zu erhalten, daß die Beförderung mit Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen könne, wozu die Gesellschaft im Verwaltungs-

---

[1] a. a. O. S. 122.

[2] a. a. O. S. 119.

[3] Ztg. 1932, S. 682.

[4] a. a. O. S. 219.

[5] Schaeffer-Albrecht, S. 34: Das Reich ist hier an der Ausübung der Polizeigewalt unmittelbar beteiligt; Hue de Grais, S. 391, hebt hervor, daß die Eisenbahnpolizeibehörden im Gegensatz stünden zu den gewöhnlichen Polizeibehörden des Landes; Oehler-Albrecht, S. 119 ff. I 3 a sprechen von mittelbarer Reichsangelegenheit. Nicht richtig scheint uns zu sein, wenn sie kurz darauf die Bahnpolizei als eine Ergänzung der allg. Polizei der Länder ansehen und sagen, die Bahnpolizeibeamten seien zu Hilfspolizeibeamten der Länder bestimmt.

[6] Besonders eingehend darüber Eger: Hdb. d. Pr. Eisenbahnrechts, 2. Bd. 1896, S. 16 ff.

wege angehalten werden könne. Mit diesem § 24 ist zugleich Zweck und Inhalt der Bahnpolizei umrissen. Auf Grund von § 23 ergingen zwei Bahnpolizei-Reglements für die Privateisenbahnen und später für die Staatseisenbahnen. Ihnen ist zweierlei wesentlich: einmal, daß sie überwiegend Sicherheits- und nur vereinzelt Strafvorschriften enthielten. Zum andern galten sie nicht einheitlich für mehrere oder sämtliche Privateisenbahnen, sondern wurden von Fall zu Fall für diese und jene Bahn erlassen.

Mit Anwachsen des Verkehrs stellte sich natürlich das Bedürfnis nach Vereinheitlichung ein. Es fand Berücksichtigung in dem Erlaß allgemeiner Bestimmungen zur Sicherung des Betriebs auf den preußischen Staatseisenbahnen vom 27. Juli 1850. Diese Bestimmungen wurden allmählich nebst den durch die Fortschritte der Betriebstechnik und der Erfahrung gebotenen Änderungen auch auf die Mehrzahl der Privatbahnen erstreckt. Obwohl es schon im Deutschen Bund einheitlicher Betriebsvorschriften für sämtliche im Bundesgebiet gelegenen Eisenbahnen bedurfte, wurde dieser Wunsch doch erst im Norddeutschen Bund Wirklichkeit. Dort bot die Verfassung nicht die genügende Handhabe. Hier taten es die Art. 4 Ziff. 8, Art. 7 Ziff. 2 in Verb. mit den Art. 42, 43 u. 45. Auf Grund dieser Verfassungsartikel kam es am 3. Juni 1870 zu dem Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bund (BGBl. 461). Es lehnte sich eng an die allgemeinen Bestimmungen des Jahrs 1850 an. Am 29. Dezember 1871 geändert, trat es mit dem 1. Januar 1872 als Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands zugleich in Württemberg, Baden, Südhessen und Elsaß-Lothringen in Kraft. Eine Revision fand am 4. Januar 1875 statt (BBl. f. d. D. R., 1875 S. 57), und die Verwertung weiterer Fortschritte der Technik brachte das Bahnpolizei-Reglement vom 30. November 1885 (RGBl. Nr. 32; CBl. f. d. D. R. Nr. 50; Reichsanzeiger Nr. 295). Es galt für alle Eisenbahnen Deutschlands, mit Ausnahme der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. Deren Vorschriften waren zunächst in der Sicherheitsordnung für normalspurige Eisenbahnen von untergeordneter Bedeutung zusammengefaßt (10. Mai 1877, Reichs- u. Staatsanzeiger 1877 Nr. 111) und dann in der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 (CBl. f. d. D. R. 1878 S. 341; Reichs- u. Staatsanzeiger 1878 Nr. 157). Eine neue Betriebsordnung, getrennt für Haupt- und Nebenbahnen, erging am 5. Juli 1892, ihr folgte die vom 4. November 1904 (RGBl. 387), und den Schluß macht die jetzt noch gültige vom 17. Juli 1928 (RGBl. II 541 ff.).

Daneben fanden sich seit langem bahnpolizeiliche Vorschriften unter den Vertrags- und Verkehrsbedingungen. Wenn wir von der gel-

tenden EVO. sprechen, werden wir auf die polizeiliche Natur dieser Vorschrift näher einzugehen haben. Hier sei vorerst kurz von den Vorläufern der EVO. die Rede. Auch hier geht die Entwicklung von der Einzelreglung zur Gesamtreglung, und die privaten Eisenbahn-Unternehmer traten vor den einzelnen deutschen Staaten mit Betriebsreglements hervor. Der Weg führt von den Lokal- oder Spezial-Betriebsreglements über die Verbands-Betriebsreglements (wichtigster Verband: Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, der heute den Namen „Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen" trägt) zu dem Vereins-Betriebsreglement. Bei der zweiten Stufe können wir eine Parallele zum Norddeutschen Bund und seiner Gewalt ziehen: die Verbände konnten ihre Mitglieder nur verpflichten, die gemeinschaftlich vereinbarten Reglements einzuführen (1847: Normalbestimmungen für die Reglements der zum deutschen Eisenbahnverein gehörigen Verwaltungen über Personen-, Gepäck usw. -Beförderung). 1857 erhielten sie die Bedeutung eines Reglements für den Vereinsverkehr. Nach Inkrafttreten des HGB. wurde das Vereinsreglement vollständig umgearbeitet und als „Vereinsreglement für die Beförderung . . ." am 15. April 1865 in Geltung gesetzt.

Während diese Reglements auf freier Vereinbarung der beteiligten Verwaltungen beruhten, gingen auch einzelne deutsche Staaten mit Erlaß von Reglements vor. Preußen führte am 18. Juli 1853 (MinBl. d. i. V. 207) ein Betriebsreglement für die Staatseisenbahnen und die unter Verwaltung des Staates stehenden Eisenbahnen ein, das im wesentlichen mit dem oben erwähnten Vereinsreglement übereinstimmte. Es folgte am 10. Juni 1870 das Betriebsreglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bund, am 1. Januar 1872 das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Eine Umarbeitung (um Angleichung an Österreich zu erreichen) brachte das Eisenbahn-Betriebsreglement vom 11. Mai 1874, eingeführt am 1. Juli 1874. Die nächsten Daten, unter Änderung des Namens in EVO., sind der 15. November 1892 (RGBl. 923), der 26. Oktober 1899 (RGBl. 1557), der 23. Dezember 1908 (RGBl. 1909, 93) und der 16. Mai 1928 (RGBl. 2, 401).

In Sachsen[1] hatte zuerst der Minister des Innern die Oberleitung der Bahnpolizei über die Hauptbahnen. Der erste Zeitabschnitt hat als Grundlage die Bekanntmachung von 1838. Es finden sich darin einzelne Verbote, und die Bahnwärter (nur sie) erhalten die Eigenschaft als Bahnpolizeibeamte. Sie dürfen pfänden, unbekannte Personen verhaften und an die zuständige Gerichtsobrigkeit zur Bestrafung abliefern. Sogar das Verhältnis von Bahnpolizei und allgemeiner Polizei ist dahin geregelt, daß den Organen der allgemeinen Polizei (Chausseewärtern, Gen-

[1] Großmann, a. a. O. S. 1 ff. und Mielck, a. a. O. S. 6.

darmen) zur Pflicht gemacht ist, den Bahnpolizeibeamten (Bahnwärtern) im Notfall Beistand zu leisten. Diese erste Periode krankte an einer Schwäche. Wie die Bekanntmachung von 1838 nur für eine Bahn, die erste sächsische Strecke Leipzig—Dresden Gültigkeit hatte, so erließ jede Gesellschaft für sich eine Bekanntmachung.

Der zweite Zeitabschnitt ist gekennzeichnet durch eine Erweiterung des Kreises der Verbote einerseits, des Kreises der Bahnpolizeibeamten andererseits. Hinsichtlich Untersuchung und Durchführung der Bestrafung blieb es wie vordem.

Erst 1856 wurde den Staatseisenbahndirektionen die Möglichkeit zur Untersuchung und Bestrafung gegeben, wenigstens sofern der Übeltäter sofort gefaßt wurde. Andernfalls war in erster Instanz die ordentliche Polizeiobrigkeit des Angeschuldigten zuständig.

An Gesetzen und Verordnungen sind für Sachsen zu nennen: eine Bahnpolizeiverordnung, die die Staatseisenbahnbehörde im Jahr 1847 erließ, die Verordnung, betr. die Ressortverhältnisse der Eisenbahn- sowie der Berg- und Hüttenangelegenheiten vom 26. Juli 1851 (GuVBl. 285), in der zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei unterschieden wird, das Gesetz, betr. die Beschädigungen von Eisenbahnen und Telegraphen sowie einige damit zusammenhängende Vergehen unterm 11. August 1855 (GuVBl. 212), die Verordnung, die Bahn- und Betriebspolizei im Königreich Sachsen betr., vom 11. August 1856 (GuVBl. 359). Nach dieser partikularen Reglung erfolgte dann der Erlaß allgemeiner polizeilicher Vorschriften durch den Deutschen Bund und das Reich.

Bei Württemberg ist nur das Gesetz vom 2. Oktober 1845 (RegBl. 1845, 388) zu erwähnen, wodurch die Verwaltung der Eisenbahnpolizei der Eisenbahnkommision, später Generaldirektion der Staatseisenbahnen und den ihr untergebenen Stellen zugewiesen wurde. Nur die Bestrafung schwerer Bahnpolizeiübertretungen blieb den ordentlichen Polizeibehörden vorbehalten[1].

In Baden finden sich Spezialgesetze für einzelne Bahnen (also ähnlich Sachsen), im übrigen nur Vorschriften über Enteignung und das Genehmigungsverfahren, also nur den Unternehmer betr. Bestimmungen[2].

Bei der Besprechung des Bayerischen Eisenbahn-Polizeirechts durch v. Seydel[3] erfahren wir, daß die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen vom 10. Dezember 1892 (GuVBl. 855) zurückgeht auf die Bahnpolizei-Reglements von 1880 (GuVBl 357), 1872 (S. 5), 1863 (S. 373), 1836 (S. 73). Nach Vorschriften über die Handhabung des Betriebs

[1] Hdwb. d. Württ. Verwaltung 1915, Art. „Bahnpolizei".
[2] Koehne, a. a. O. S. 11.
[3] Bayer. Staatsrecht, 1. Aufl. 5. Bd., 1890; 2. Aufl. 3. Bd. 1896, S. 332.

schließen sich oberpolizeiliche Vorschriften zu Art. 88 „Bestimmungen für das Publikum" an. Entsprechend blickte die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen vom 10. Dezember 1892 (GuVBl. 913) auf frühere Bestimmungen der Jahre 1879 (GuVB. S. 611) und 1886 (S. 83) zurück. Auch in der Bahnordnung finden sich polizeiliche Vorschriften für das Publikum. Aus der Verschmelzung der Betriebsordnung und der Bahnordnung von 1892 erwuchs die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO.) für die Haupt- und Nebeneisenbahnen Bayerns vom 13. April 1905 (GBl. 205). Die EVO. vom 25. Januar 1909 (Verordnungs- und Anzeigeblatt für die bayerischen Verkehrsanstalten Nr. 5) löste die Verkehrsordnung vom 4. Dezember 1892 (GuVBl. S. 759) und die EVO. vom 16. Dezember 1899 (Verordnungs- und Anzeigeblatt für die bayerischen Verkehrsanstalten Nr. 81) ab. Bayern hatte als einziges Land bis zur Weimarer Reichsverfassung, die insoweit den Einheitstaatsgedanken verwirklichte[1], eine Sonderstellung inne. Auch den anderen Bundesstaaten war in Bismarcks Verfassung die Hoheit über die Eisenbahnen und das Recht der Verwaltung geblieben[2]. Bayern durfte darüber hinaus auch eigene Gesetze und Verordnungen erlassen. Das geschah. Jedoch muß gesagt werden, daß sie inhaltlich, ja meist wörtlich mit den im Reich geltenden Bestimmungen übereinstimmten. Bayern konnte also nur stolz darauf sein, sie aus eigenem Recht schaffen zu können.

4. Die geltenden gesetzlichen Grundlagen.

Wie stellen sich uns die gesetzlichen Grundlagen am Abschluß der geschichtlichen Entwicklung dar? Da die allgemeine Polizei bisher in den Machtbereich der Länder gehörte, sind die Grundlagen nicht einheitlich. Preußen und Thüringen haben erst vor nicht langer Zeit eine Kodifikation ihres Polizeirechts vorgenommen. Preußen erließ am 1. Juni 1931 das PVG., Thüringen am 10. Juni 1926 die Thüringische Landesverwaltungsordnung. In Süddeutschland herrscht das System des Polizeistrafgesetzbuchs, d. h. ein Vorgehen der Polizei auf Grund genereller Ermächtigung ist regelmäßig nicht zulässig, und in dem Landesgesetz sind bereits die Strafen für Übertretungen enthalten, wie sie spätere Polizeiverordnungen normieren. In Bayern gilt — neben Einzelgesetzen — das Polizeistrafgesetzbuch vom 26. Dezember 1871, in Württemberg das an einem Tag später ergangene Polizeistrafgesetzbuch, in Baden das

[1] Giese, a. a. O. S. 131 schreibt, daß Bismarcks großer Plan einer Vereinigung aller deutschen Eisenbahnen zu einer einheitlichen Reichsverkehrsanstalt jetzt unter dem Druck der Not in Erfüllung gegangen sei; Bell, a. a. O. S. 372 begrüßt diese große politische Errungenschaft besonders als Fortschritt für den internationalen Verkehr.

[2] Mielck, a. a. O. S. 7.

Polizeistrafgesetzbuch vom 31. Oktober 1863. Soweit eine Zusammenfassung der Polizeibefugnisse in Gestalt von polizeilichen Gesetzen nicht erfolgte, z. B. in Sachsen, bediente und bedient man sich allenthalben des klassischen § 10 II 17 der PrALR., wie denn auch das PrPVG. nur eine Festlegung aller Grundsätze ist, die insbesondere das Preuß. OVG. in Auslegung des § 10 II 17 herausgearbeitet hat.

Die Bahnpolizei findet ihre gesetzliche Grundlage zunächst in der Reichsverfassung vom 11. August 1919. Art. 7 Ziff. 19 weist dem Reich die (konkurrierende) Gesetzgebung über die Eisenbahnen zu, soweit es sich um den allgemeinen Verkehr und die Landesverteidigung handelt. Ausführlich ist dann in den Artikeln 89—96 vom Eisenbahnwesen die Rede. War jene Gesetzgebungsbefugnis auch in Bismarcks Verfassung schon beim Reich gewesen, so bringt hier die Weimarer Verfassung eine wichtige Änderung. Die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen sollen — zunächst nur Programm — ins Eigentum des Reichs übergehen und als einheitliche Verkehrsanstalt verwaltet werden. Insoweit gehen im Zeitpunkt des Eigentumswechsels die staatlichen Hoheitsrechte der Länder automatisch auf das Reich über (Art. 90). Zu diesen Hoheitsrechten gehört auch die Bahnpolizei. Dieses Programm ist bald darauf Wirklichkeit geworden. Der Staatsvertrag vom 30. April 1920 regelte den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich. Da er zugleich als Gesetz beschlossen wurde (RGBl. 1920, 773), erhielt er Wirkung über die Vertragsschließenden hinaus. Das verdient gerade hinsichtlich der Bahnpolizei hervorgehoben zu werden. Seit 1920 steht demnach auf den dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen das Recht der Bahnpolizei dem Reich zu. Das Reich seinerseits übertrug in demselben Staatsvertrag (§ 12) u. a. das Hoheitsrecht der Bahnpolizei auf die Reichseisenbahnbehörden, die späteren Stellen der „Deutschen Reichsbahn", die als Verkehrsanstalt nach dem Wunsch des Verfassungsgesetzgebers (Art. 89, 92) durch VO. vom 12. Februar 1924 (RGBl. 1, 57) ins Leben gerufen wurde. Als am 30. August 1924 (RGBl. II, 272), abgeändert und neugefaßt am 13. März 1930 (RGBl. II, 369), das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft erlassen wurde, gingen gemäß § 17 die öffentlich-rechtlichen Befugnisse der Stellen des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" auf die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über.

Trotz des Übergangs des größten Teils der Eisenbahnen auf das Reich sind die Gesetze und Verordnungen der Länder nicht unwirksam geworden. Im Gegenteil bestimmte § 10 des Staatsvertrags, daß sie unbeschadet der Bestimmungen der RV. bis zu einer anderweiten reichsgesetzlichen Reglung insoweit in Kraft bleiben, als die Voraussetzungen für ihre Anwendung nach dem Übergang auf das Reich noch gegeben sind.

In diesem Zusammenhang ist vor allem wichtig die Verfassungsbestimmung Art. 91. Danach erläßt die Reichsregierung mit Zustimmung des Reichsrats die Verordnungen, die den Bau, den Betrieb und den Verkehr der Eisenbahnen regeln. Von der Befugnis des Satzes 2, dem zuständigen Reichsminister dieses Recht zu übertragen, machte schon die Verordnung vom 29. Oktober 1929 (RGBl. 1859) Gebrauch. Es braucht in unserer Arbeit zu der Frage, ob die Verordnungen, die auf Grund von Art. 91 ergehen, Verwaltungs- oder Rechtsverordnungen seien, keine Stellung genommen zu werden. Hinsichtlich der Vorschriften, die sich an das Publikum wenden, haben sie unzweifelhaft den Charakter von Rechtsnormen[1]. Ein Vorrecht für Bayern, wie die aRV. in Art. 46 II (wonach vor allem für Bayern nicht die Verpflichtung bestand, ein mit denen der übrigen Bundesstaaten übereinstimmendes Bahnpolizeireglement zu erlassen, Art. 42, 43) kennt die geltende RV. nicht mehr. Bayerns eigene Rechtsverordnungen (BO. von 1905, die Signalordnung von 1892 und die EVO. von 1899) verloren mit dem Übergang der Eisenbahnen auf das Reich automatisch ihre Gültigkeit.

Die bei weitem bedeutsamsten bahnpolizeilichen Vorschriften sind enthalten in der BO., wie sie in der Fassung vom 17. Juli 1928 (RGBl. II 541 ff.) gilt. Ein besonderer Abschnitt V trägt die Überschrift „Bahnpolizei" (§§ 74—76), der folgende Abschnitt VI die Überschrift „Bestimmungen für das Publikum" (§§ 77—83). Bevor im einzelnen von der einen oder anderen Vorschrift die Rede sein wird, sei hier nur § 75 I angeführt, der den Amtsbereich der Bahnpolizeibeamten umschreibt und damit bestimmend ist für die Abgrenzung der Befugnisse von Bahnpolizei und allgemeiner Polizei. Es heißt dort: „Der Amtsbereich der Bahnpolizeibeamten umfaßt örtlich — ohne Rücksicht auf den Wohnort oder Dienstbezirk — das gesamte Gebiet der Bahnanlagen der Verwaltungen, bei denen sie beschäftigt werden, sachlich die Maßnahmen, die zur Handhabung der für den Eisenbahn-Betrieb und -Verkehr geltenden Polizeiverordnungen erforderlich sind." Von dem gemeinsamen Arbeiten der Bahnpolizei und allgemeinen Polizei spricht § 76: „Die sonstigen Polizeibeamten sind verpflichtet, soweit es ihre sonstigen Pflichten zulassen, die Bahnpolizeibeamten auf Ersuchen bei Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen. Ebenso sind die Bahnpolizeibeamten verbunden, den sonstigen Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Dienstes innerhalb des Bahngebiets Beistand zu leisten, soweit es ihre bahndienstlichen Pflichten zulassen."

In zweiter Linie kommt die EVO. vom 16. Mai 1928 (RGBl. 2, 401) als Quelle des Bahnpolizeirechts in Betracht. Es ist richtig, daß diese EVO.

[1] Anschütz, Die Verfassung, a. a. O. Art. 91, 4.

vorwiegend Rechtsnormen privatrechtlichen, vertraglichen Inhalts enthält. Daneben aber finden wir eine ganze Reihe von Bestimmungen für das Publikum, so besonders die §§ 10, 15—18, 21, 27, sie sind ganz oder in einzelnen Absätzen Polizeisätze. Es sind allgemeine Anordnungen im Sinn des § 77 BO. Der Beamte braucht also nicht erst den Tatbestand in die Form eines besonderen Gebots oder Verbots zu kleiden, sondern der Verstoß gegen die Vorschriften ist nach § 82 BO. strafbar[1]. Wir möchten Kittel-Friebe-Hay[2] darin beipflichten, daß die Weigerung eines Reisenden zur Nachzahlung des Fahrgeldes noch keinen Verstoß gegen § 77 BO. darstellt[3]. Dagegen vermögen wir einen Unterschied der beiden Fälle, daß jemand unbefugt in den Zug oder in ein höheres Abteil einsteigt oder darin verweilt[4], und den anderen, daß er die Aufschriften „Nichtraucher" oder „Frauen" nicht beachtet[5], nicht einzusehen und würden in beiden Fällen Verstoß gegen bahnpolizeiliche Anordnungen annehmen. Das scheint im übrigen auch die Ansicht von Blume-Weirauch[6] zu sein, wo die Zuwiderhandlung gegen die §§ 16, 18 II EVO. — das sind die den §§ 15 und 17 entsprechenden Vorschriften der älteren EVO. von 1908 — als strafbar hingestellt wird.

Die meisten Bestimmungen der Gesetze seuchen- wie gesundheitspolizeilichen Charakters richten sich ausschließlich an die Bahnpolizeibeamten und den Eisenbahnunternehmer. Allein es könnten auf Grund des Gesetzes über die Bekämpfung gemeingefährlicher Krankheiten vom 30. Juni 1900 (RGBl. 306) und der Ausführungsbestimmungen dazu (RGBl. 849) mit der Anlage 3 (Grundsätze für Maßnahmen im Eisenbahnverkehr in Pestzeiten) direkte Polizeiwirkungen entstehen durch Erlaß von Verfügungen durch die Bahnpolizeibeamten. Einige gesundheitspolizeiliche Vorschriften enthält auch die EVO. in den §§ 10 und 43—47 (Leichenbeförderung).

Im Staatsvertrag des Jahrs 1920 wurden nur die dem allgemeinen Verkehr dienenden Staatsbahnen der verschiedenen Bundesstaaten auf das Reich übernommen. Es gibt also noch Privatbahnen, über die das Reich nur die Aufsicht ausübt (Art. 95 RV.), und für die die jeweiligen landesrechtlichen Gesetze und Verordnungen, auch hinsichtlich der Bahnpolizei, noch Gültigkeit haben.

[1] Zustimmend Endemann, a. a. O. S. 734; nicht ganz klar, aber doch wohl a. A. Witte, a. a. O. 1033, Anm. 4; a. A. sind Schneidewin, a. a. O. I, 352 ff.; OLG. Kiel, 5. Dez. 1894, Arch.StrafR. 43, 148; v. Olshausen, a. a. O. 483/84.

[2] Anm. zu § 15, 12: EVO.

[3] OLG. Hamburg, 22. Nov. 1929, in Verk.Ru. 10 (1931), Sp. 46. — JRu. 1930 Nr. 2140 sieht darin eine Tarifstreitigkeit.

[4] § 15 Anm. 14: Nichtstrafbar.

[5] § 17, 6: strafbar.

[6] a. a. O. zu § 16 und § 18.

Ein buntes Rechtsbild bietet sich unseren Augen bei den gesetzlichen Grundlagen der Eisenbahnstrafpolizei dar. Preußen bestimmte im Gesetz, betr. den Erlaß polizeilicher Strafverfügungen wegen Übertretungen, vom 23. April 1883 (GS. 65), daß derjenige Strafverfügungen erlassen dürfe, der in einem bestimmten Bezirk die Polizeiverwaltung auszuüben habe. § 23 des Preuß. Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 aber machte die Organe der Staatseisenbahngesellschaften zu Polizeiverwaltern. Dieses Gesetz wurde zwar durch das Preuß. PVG. formell aufgehoben, doch hält § 59 dieses Gesetzes den alten Rechtszustand aufrecht. In Württemberg haben die Eisenbahnen Strafbefugnisse auf Grund des Gesetzes vom 12. August 1879 (RGBl. S. 153) Art. 12 und der Verfügung vom 10. August 1883 (ABl. d. VerkA. 587). In Sachsen gilt die LVO., die Bestrafung eisenbahnpolizeilicher Übertretungen betreffend. In Baden haben wir die VO. vom 5. Mai 1909 (GuVBl. 99). Da Bayern die Polizeistrafe, d. h. eine Strafgerichtsbarkeit der Polizeibehörden, und demzufolge die Bahnpolizeistrafe nicht kennt, ist hier eine Verfolgung der bahnpolizeilichen Übertretungen nur durch die Staatsanwaltschaft und die ordentlichen Gerichte möglich.

Soweit nicht Stellen und Behörden der Eisenbahnen, sondern die allgemeinen Polizeibehörden zum Erlaß von Strafverfügungen befugt sind, gelten für Preußen PVG. §§ 59 ff., für Württemberg im wesentlichen die Bestimmungen des Polizeistrafverfügungsgesetzes vom 12. August 1879 in der Fassung vom 4. Juli 1898, für Sachsen das Gesetz über das Verfahren in Verwaltungstrafsachen vom 8. März 1879 und für Baden die §§ 124—135 Ges. ü. d. Einf. der Reichsjustizgesetze vom 3. März 1879 in der Fassung vom 10. September 1924.

II.

Die Abgrenzung der Zuständigkeiten bei den Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs.

1. Im allgemeinen.

a) Die Bahnpolizeibeamten, die Streifer und der Fahndungsdienst.

Wir kommen nun zur Erörterung der Frage, ob die Bahn eine eigene Polizeitruppe[1] besitzt, um ihre polizeilichen Maßnahmen durchführen zu können. Die Frage wird eine Streitfrage und ein Problem, wenn es um die Berechtigung des besonderen Sicherheitspolizeidienstes geht, den die Bahn in den letzten Jahren in Gestalt der Streifer und

[1] Ausdruck von Hellmann, a. a. O. S. 255.

Fahndungsbeamten eingerichtet hat. Es ist klar, daß bei den in § 45 Ziff. 1—11 BO. aufgezählten Arten von Betriebsbeamten die Polizeitätigkeit gewissermaßen nur ein Anhängsel ist. Der Umfang der Tätigkeit im polizeilichen Nebenamt wird auch in der Regel hinter dem der Arbeiten im Hauptberuf zurückbleiben. Bei den in § 74 Ziff. 12—15 genannten Pförtnern, Bahnsteigschaffnern, Wächtern und Ortsladebeamten gibt das Gesetz eine Beziehung von Betriebs- und Polizeitätigkeit nicht an. Man kann Hertel darin zustimmen, daß der Gesetzgeber es hier der Bahnverwaltung freistellen wollte, das Verhältnis zwischen technischem und polizeilichem Amt zu regeln[1]. Man kann aus dem Wortlaut schon schließen, daß bei dem in § 74 genannten Wächter- und Ordnungsdienst die Polizeitätigkeit „Hauptberuf" sein darf. Das Gesetz deutet aber darauf hin, daß diese Kategorien von Bahnpolizeibeamten, sei es auch in beschränktem Umfang oder nur zeitweise, daneben irgendwelche Dienstaufgaben zu erfüllen haben, eben z. B. Pförtner oder Wächter sind. Aus dem Gesetz geht außerdem hervor, daß die Beziehung zwischen betriebstechnischem und bahnpolizeilichem Dienst jedenfalls nicht von Bedeutung ist für den räumlichen Machtbereich der Polizeitätigkeit. Müller[2] ist der irrigen Ansicht, jeder Bahnpolizeibeamte habe nur Polizeigewalt für sein Tätigkeitsfeld erhalten sollen. Das würde, wie Charitius[3] schreibt, dahin führen, daß der Zugschaffner nur im Zug, der Sperrenschaffner nur an der Sperre, der Lokomotivführer nur in der Nähe seiner Lokomotive polizeilich tätig werden könnte. Daß diese Ansicht falsch ist, ergibt sich eindeutig aus § 75, I. Dort wird die Zuständigkeit des Bahnpolizeibeamten — ohne Rücksicht auf Wohnort oder Dienstbezirk — auf das gesamte Gebiet der Bahnanlagen erstreckt, auf denen er dienstlich tätig wird. Müller ist auch darin nicht zuzustimmen, daß der besondere Sicherheitsdienst der Eisenbahnen, mit dem wir uns zu beschäftigen haben, der gesetzlichen Grundlage entbehrt. Nicht aus „Prestigegründen", d. h. um zu betonen, daß der „Privatgesellschaft" hoheitsrechtliche Funktionen verblieben sind[4], richtete die Reichsbahngesellschaft den Streifendienst ein. Müller selbst will ja auch die Zweckmäßigkeit dieser Einrichtung nicht bestreiten[5]. In der Tat hatte die Revolution von 1918 eine große Unsicherheit des Reiseverkehrs heraufbeschworen, und die Reisenden ließen es bedauerlicherweise zu Ausschreitungen und Ruhestörungen kommen. Dazu kam, daß die Sperren-

[1] a. a. O. S. 49.
[2] Müller, in: Die Polizei, 1929, 616.
[3] Charitius, in: Die Polizei, 1930, 336.
[4] So Müller in: JW. 1930, S. 2833.
[5] Müller, in: Die Polizei, 1929, 615 am Anfang des Aufsatzes.

schaffner und Pförtner größtenteils Schwerkriegsbeschädigte und deshalb kaum in der Lage waren, allein den Ordnungsdienst zu versehen. Aus diesen Gründen richtete die Bahn ihren besonderen Sicherheitsdienst ein, wie er noch jetzt besteht. Bei den Streifern handelt es sich um hauptamtlich tätige Bahnpolizeibeamte, deren allgemeine Aufgabe besteht in der Aufrechterhaltung der Ruhe, Sicherheit und Ordnung im Bahngebiet und Bahnverkehr[1]. Im einzelnen ist ihnen zur Pflicht gemacht, durch Streifgänge für den Schutz der Bahnanlagen zu sorgen, Personen- und Güterzüge zu begleiten, Maßnahmen zu treffen zur Verkehrsreglung bei Massenandrang oder sonstigen besonderen Anlässen, das Verbot des Warenhandels, des Bettelns und Musizierens in Wartesälen und Zügen zu überwachen und endlich bei Unglücksfällen Hilfe zu leisten. Der Fahndungsdienst soll gewisse Delikte (am wichtigsten sind Diebstahl und Unterschlagung in bezug auf Sachen, die von der Reichsbahn befördert werden, oder an Gegenständen, die die Reichsbahn in Verwahrung hat, ferner fahrlässige Transportgefährdung, sofern nicht ein Mensch getötet oder verletzt wird) untersuchen und verfolgen, aber in dieser Richtung auch vorbeugend tätig werden. Vornehmlich Müller bestreitet diesem Sicherheitsdienst, besonders den Streifern, die Rechtmäßigkeit ihres Daseins[2]. Auch Fritsch[3] gibt zu, daß die Rechtstellung der Fahndungsbeamten nicht zweifelsfrei sei, ohne allerdings selbst entscheidend dazu Stellung zu nehmen. Müller meint, dieser Sicherheitsdienst sei in den §§ 45 und 74 in keiner der Ziff. 1—15 aufgeführt und deshalb unzulässig. Denn bei der genauen Aufzählung durch das Gesetz könne es nicht im Belieben der Bahn stehen, den Kreis der Bahnpolizeibeamten zu erweitern. Das ist auch die Ansicht von Hellmann[4] und sie ist ferner in den Entscheidungen des OVG.[5] und des RG.[6] zu finden. Wir möchten dieser Ansicht zweierlei entgegenhalten. Zunächst ist es durchaus möglich, die Sicherheitspolizeibeamten der Bahn unter die „Wächter" (Ziff. 14) einzureihen. Das tun auch Hertel[7], Charitius[8] und Eichner[9] Wir können jedoch die Bedenken nicht verschweigen, daß bei der genauen Aufzählung einzelner Berufe hier beim Wächter an eine Person gedacht sein sollte, die allgemein für Ordnung zu sorgen hat, dasselbe

[1] Elster, a. a. O. S. 234 ff.
[2] Müller, in: Die Polizei, 1929, S. 615 ff., u. JW. 1930, 2833 ff.
[3] Fritsch, in: Ztg. 1932, 177 ff. (181).
[6] Hellmann, a. a. O. 255.
[5] OVG. 3. Juni 1893, PrVBl., 14, 629 f.
[4] RG. 24. III. 1884, in RGSt. 10, 326 ff.
[7] a. a. O., S. 49.
[8] Charitius, in: Die Polizei, 1930, S. 336.
[9] Eichner, Polizei und Reichsverwaltung, a. a. O., Sp. 214.

zu tun, was, wie später zu zeigen sein wird, die übrigen 14 Kategorien auch zu tun verpflichtet sind. Dem Sprachgefühl nach möchte man nicht gern von einem Wächter der Ordnung schlechthin sprechen, sondern eher damit nur die eine Tätigkeit der obenerwähnten Aufgaben des Streifers verbinden, (etwa nachts) bestimmte Bahnanlagen zu bewachen oder Züge wegen wertvoller Ladungen zu begleiten. So verlangt der Beruf des Wächters auch besondere Erfordernisse: Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Feuersgefahr und außergewöhnlichen Ereignissen und Kenntnis der Unfallverhütungsvorschriften (VO. vom 30. Oktober 1930, RGBl. 2 Nr. 39). Immerhin läßt sich nicht übersehen, daß die Streifer bei ihren Streifgängen auch auf den betriebsicheren Zustand des Bahnkörpers, des Oberbaus und der sonstigen Bahnanlagen achten sollen. Das sind betriebstechnische Aufgaben. Und es ist rechtlich nicht zu beanstanden, wenn man die Wächter als die Bahnpolizeibeamten i. e. S. bezeichnet. Wir möchten darüber hinaus bezweifeln, daß durch die Aufzählung eine Ausschließlichkeit begründet werden sollte. Der Gesetzgeber durfte (wir sahen, vor wie langer Zeit diese Bestimmungen normiert wurden) als Regelfall annehmen, daß im Betrieb tätige Personen die Polizei ausüben würden, und der Kreis dieser Personen hierzu ausreichen würde. Er wollte gewiß der Bahn Polizeigewalt in dem Maß verleihen, als sie ihrer bedurfte. Es ist leicht möglich, dem § 74 den Sinn zu geben, daß die in Ziff. 1—15 genannten Beamten zum Beruf des Bahnpolizeibeamten aus der Natur ihrer Tätigkeit heraus ohne weiteres ganz besonders geeignet seien[1]. Uns scheint zudem § 78 VII dafür zu sprechen. Danach ist die Bahnpolizei zumindest auch, d. h. neben der allgemeinen Polizei (wie weit, wird später darzulegen sein), zur Überwachung der Ordnung auf den Vorplätzen berufen. Es ist nicht einzusehen, welche der Gruppen 1—15 diese Tätigkeit übernehmen sollte, zumal wenn man die Wächter vom Gesetzgeber als hierfür nicht besonders ausersehen hält. Übertrug er aber einmal der Bahn die Polizei in einem bestimmten Machtbereich, so ist selbstverständlich, daß er ihr auch die nötigen Voraussetzungen und Mittel in die Hand gab. Man mag also entweder sagen, daß das Wächteramt im Bedarfsfall von der Reichsbahngesellschaft ausgebaut werden kann, und sie die Zahl der Wächter vermehren darf, oder man mag die Anstellung und Einstellung „reiner" Bahnpolizeibeamten für zulässig halten: der von der Bahn unterhaltene Sicherheitsdienst ist mit dem Gesetz nicht unvereinbar. Ob und inwieweit der Fahndungsdienst mit dem Gesetz sich vereinbaren läßt, soll später an geeigneterer Stelle entschieden werden.

[1] Fritsch (Gleim), im Wtb. a. a. O., S. 674, sagt: Ihnen ist die Eigenschaft verliehen, und sie wird erworben durch Eintritt in eine der Stellen.

b) Die Bahnpolizei ist der allgemeinen Polizei gleich- und nebengeordnet, die Bahnpolizei geht als besondere Polizei der allgemeinen vor.

Wenn wir jetzt damit beginnen, eine allgemeine Abgrenzung der Zuständigkeiten von Bahnpolizei und allgemeiner Polizei hinsichtlich der dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen, also der Haupt- und Nebenbahnen (§ 1 BO.) — den größten Teil machen die im Eigentum des Reichs stehenden, von der Reichsbahngesellschaft verwalteten Bahnen aus, jedoch ist eine Anzahl von ihnen noch Privatbahnen —, vorzunehmen, so ist an die Spitze zu stellen der Satz, daß Bahnpolizei und allgemeine Polizei einander gleich- und nebengeordnet sind. Schubert[1] drückt dies so aus: Die Eisenbahnpolizeibeamten haben in ihrem Gebiet dieselben Pflichten zu erfüllen, die den Polizeibeamten in einer Stadt oder den Gendarmen auf dem Land obliegen. Müller muß hier mit besonderer Schärfe entgegengetreten werden. Er sieht in der Bahnpolizei nichts anderes als eine „Betriebs- und Werkspolizei, die im Gegensatz zu den aufgelösten Werkspolizeien nicht unter unmittelbarer Aufsicht der ordentlichen Polizei, sondern unter einer Reichsbahndienststelle arbeitet, die mit — wenn auch im Umfang beschränkten — polizeilichen Hoheitsrechten ausgestattet ist“ (in JW. 1930, 2835). Er spitzt seine Ansicht noch weiter dahin zu, Sinn und Zweck der Bahnpolizei sei nur die „Ermöglichung einer besonders nachdrücklichen Wahrung des Hausrechts im Bahngebiet mit eigenem Personal“. Die Schriftleitung der Zeitschrift „Die Polizei“[2] unterstützt ihn: Bahnpolizei sei eine Hauspolizei, und deren Befugnisse gingen über die eines Wächters, eines „gewöhnlichen Staatsbürgers“ nicht hinaus. Oder Müller: Die polizeilichen Befugnisse seien nur verliehen, um den 15 Gruppen von Beamten die Ausübung ihres speziellen Dienstes im Eisenbahnbetrieb zu erleichtern[3]. Die Bahnpolizei ist indes nicht dazu da, als Sonderpolizei die allgemeine Polizei zu ergänzen, sondern sie ist in ihrem durch § 75 umschriebenen Wirkungskreis selbst die Polizei. Wie der Reichstagspräsident der Weimarer Verfassung oberster Polizeiherr im Reichstagsgebäude (Art. 28) und der Reichstag aus dem Wirkungskreis der allgemeinen Polizei ausgegliedert ist, so kann man von einer Exterritorialität (Ausdruck von Müller) des Reichsbahngebiets sprechen. Die allgemeine Polizei darf insoweit auf Bahngebiet nicht tätig werden, als die

[1] a. a. O., S. 11.
[2] 1930, S. 338.
[3] Die Polizei, 1929, 616.

Zuständigkeit der Bahnpolizei reicht. Die Gleichheit und Gleichberechtigung beider Polizeien ist der erste Grundsatz, der für die Zuständigkeitsabgrenzung gilt. Oft wird sich ziemlich einfach sagen lassen, ob diese oder jene Maßnahme von der Bahnpolizei oder der allgemeinen Polizei vorgenommen werden darf und muß. Es gibt aber eine große Anzahl von Fällen, wo sich die Zuständigkeitskreise überschneiden. Dann gebührt stets der Bahnpolizei der Vorrang. Nicht, wie Müller glaubt, muß die ordentliche Polizei, sofern sie im Bahngebiet auftritt, die Führung erhalten. Dieser zweite Grundsatz setzt u. E. die Anerkennung des ersten voraus. Denn wäre die Bahnpolizei eine Polizei minderer Güte oder Klasse, so würde sie im Zweifel der besseren Polizei weichen müssen. Dieser zweite Grundsatz des Vorrangs folgt aber nicht aus der Tatsache, daß die Bahnpolizeigewalt aus der Polizeihoheit des Reichs sich ableitet (a. M. Müller: Polizeihoheit der Länder), sondern er ergibt sich ganz einfach aus dem allgemein anerkannten Rechtsatz, daß die besondere Gesetzesregelung der allgemeinen vorgeht. Die Bahnpolizei wurde als besondere Polizei eingerichtet, weil zur Wahrnehmung der Polizei im Bahnbereich eine genauere Kenntnis der Technik und eine Vertrautheit mit dem Wesen des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs erforderlich ist. Diese Vorrangstellung nehmen demzufolge nicht nur alle diejenigen an, die sich bisher im Schrifttum mit der Bahnpolizei befaßten oder sich zu unserem Thema „Bahnpolizei — allgemeine Polizei" äußerten[1], sondern die Gerichte haben ebenfalls so entschieden[2]. Besonders klar formulierte das OVG. in seiner eben erwähnten Entscheidung: „Da es mit einer geordneten Handhabung der Polizei unvereinbar erscheinen muß, wenn innerhalb desselben räumlichen Wirkungskreises zwei verschiedene Polizeiorgane zur Wahrung derselben öffentlichen Interessen selbständig einschreiten, müssen die generell geordneten Funktionen der Ortspolizei gegenüber der auf spezieller Norm beruhenden Befugnis der Bahnpolizei zurücktreten. Denn die sachliche Zuständigkeit der Bahnpolizei schließt die etwa sonst vorhandene Zuständigkeit der allgemeinen Polizei regelmäßig aus." Die Zuständigkeitsabgrenzung ist also nur eine genaue Festlegung des Machtbereichs der Bahnpolizei.

---

[1] Schunck, a. a. O., S. 8; Friedrichs, PVG. a. a. O., S. 36; v. Arnstedt, a. a. O., S. 248; Eger, 2. Bd., S. 41; Mohn, a. a. O., S. 22; Hertel, a. a. O., S. 54; Haslinde a. a. O., S. 27; Hartmann, a. a. O., S. 33; Müller, im PrVBl. 37, S. 116; a. M. Eichner, Polizei u. Reichsverwaltung, 181/82.

[2] OLG. Frankfurt, 18. Mai 1926, in EE. 44, 326 ff.; KGJ. ErgBd. 5, 131 ff.; Gew.Arch. 24, 1927, 352 ff.; OVG. 28. September 1892, in OVG. 23, 369 ff.; EE. 9, 349 ff.; PrVBl. 14, 115 ff.; Reger 13, 339 ff.; RG. 37, 263 ff.

c) Die Abgrenzung in Richtung der örtlichen Zuständigkeit.

§ 75 BO. steckt der Zuständigkeit in zweifacher Richtung Grenzen, in örtlicher und sachlicher. Örtlich sind die Bahnpolizeibeamten zuständig für das gesamte Gebiet der Bahnanlagen[1] der Verwaltungen, bei denen sie beschäftigt werden — ohne Rücksicht auf den Wohnort oder Dienstbezirk. In der BO. von 1904 hieß es statt „Bahnanlagen" „Bahngebiet". Durch die Änderung des Worts sollte klarer zum Ausdruck gebracht werden, daß es hier auf Eigentumsverhältnisse nicht ankommt[2]. So sind unzweifelhaft Beamten- oder Arbeiterwohnhäuser[3], die das Reich oder die Reichsbahngesellschaft erbauen, nicht der Bahnpolizei unterstellt. Ebensowenig Verwaltungsgebäude, etwa das Gebäude der Hauptverwaltung in Berlin, die verschiedenen Direktionsgebäude, die oft in größerer Entfernung vom eigentlichen Bahngelände liegen, Bahnhotels oder Kohlenbergwerke. Ein außer Dienst gestelltes Bahnhofsgebäude gehört nicht mehr zu den Bahnanlagen, wenn es ein Spediteur als Lagerraum gemietet hat[4]. Wir halten es auch für richtig, wenn das OVG.[5] einen Erdhügel, jetzt Grasnutzung, der nach Ansicht der Eisenbahnverwaltung Schutz gegen Schneeverwehungen gewähren sollte, außerhalb der Bahnanlagen stellte. Mit dem gleichen Recht, begründete das Gericht seine Entscheidung, müßte man auch einen an die Bahn angrenzenden, ihr gehörigen Wald als Bahnanlage betrachten, da er Wetterschutz biete. Dagegen umfaßt der Ausdruck „Bahnanlage" selbstverständlich den Schienenweg, soweit er nicht nur den Privatanschluß zu einer Fabrik herstellt oder zu einem Bergwerk, auch Nebengeleise auf den Bahnhöfen, die zum Rangieren und Abstellen der Wagen dienen. Zum Schienenweg treten hinzu die verschiedensten Gebäude, vor allem die Bahnhofsgebäude, Wagen- und Materialschuppen, Werkstätten, Bahnwärterhäuschen, Bahnsteige, Rampen, Lagerplätze, Wege und Plätze (Bahnhofsvorplätze), soweit sie den Interessen des Eisenbahnverkehrs zu dienen bestimmt sind[6].

---

[1] Einen ausführlichen Katalog bringt Kittel in v. Bitter, a. a. O., „Bahnanlagen".

[2] Genest, im: Arch. 1928, 1452.

[3] v. Arnstedt, a. a. O., 251.

[4] Die Polizei, 24 (1927), 616.

[5] OVG. 63, 453 ff.; EE. 30, 298.

[6] Die Aufzählung bringt in großer Ausführlichkeit Mayer, a. a. O., S. 38 ff., insbes. 80 ff.

d) Die Abgrenzung in Richtung der sachlichen Zuständigkeit.

Sachlich haben die Bahnpolizeibeamten alle Maßnahmen zu treffen, die zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb und -verkehr geltenden Polizeiverordnungen erforderlich sind, kurz: für die Ordnung des Verkehrs zu sorgen[1]. Es muß also da, wo die Bahnpolizei in Tätigkeit treten soll, schon ein Bahnverkehr stattfinden. Er beginnt erst mit der Eröffnung des Bahnbetriebs[2]. Erd- und Bauarbeiten, mögen sie auch vom späteren Eisenbahnunternehmer mit eigenen Arbeitern ausgeführt werden, unterliegen der polizeilichen Bewachung durch die allgemeine Polizei. Die Bahnpolizei bezweckt Wahrung und Steigerung der Betriebsicherheit[3]. Sie umfaßt die Sorge für eine gute und für den Bahnbetrieb nötige Beschaffenheit der Bahnanlagen und sämtlicher Betriebsmittel (Normen dieses Inhalts richten sich jedoch ausschließlich an die Bahnverwaltung, an den Eisenbahnunternehmer und scheiden deshalb für unsere Betrachtung aus), die Sorge für eine geordnete Abwicklung des Verkehrs, die Sorge für den Schutz des Publikums, das mit der Bahn in Berührung kommt, also für seine sichere Beförderung, und die Herbeiführung und Erhaltung eines den Zwecken des Eisenbahnverkehrs entsprechenden Verhaltens ihrer Benutzer und Besucher. Besonders muß hervorgehoben werden, daß die Bahnpolizei innerhalb des Bahnbereichs auch die allgemeinen Polizeiaufgaben einer Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung wahrzunehmen hat[4], Das ist nicht unbestritten geblieben. Eichner z. B.[5] ist der Ansicht, die Sicherheitspolizei obliege den allgemeinen Polizeibehörden. Es sei nicht Aufgabe der Bahnpolizei, schlechthin alle Polizeitätigkeit wahrzunehmen, die mit den Eisenbahninteressen in Berührung käme. Er verkennt wohl, ähnlich wie Müller, die Ebenbürtigkeit der Bahnpolizei. So viel ist freilich sicher und auch allenthalben zugestanden, daß die allgemeine Polizei nicht etwa völlig aus dem Bahngebiet verdrängt ist. Dann hätte man nur die örtliche Zuständigkeit zu beschreiben brauchen, und es wäre überflüssig gewesen, im Gesetz von der sachlichen Zuständigkeit zu sprechen. Es ist nicht recht einzusehen, weshalb vornehmlich Schriftsteller aus dem

---

[1] Friedrichs, PVG. a. a. O., 35.

[2] Eger, Hdb. d. preuß. Eisenbahnrechts, a. a. O., S. 36.

[3] Der Grad und die Höhe der Betriebsicherheit treten in Zahl, Art, Gründen und Folgen der Betriebsunfälle zutage. In den Jahren 1900—1909 nahmen die Bahnen Deutschlands absolut und vergleichsweise den höchsten Stand auf der ganzen Welt ein (nach Sax, a. a. O., 111).

[4] Lassar, a. a. O., S. 201: durch § 17 RBahnG. sind auch sicherheitspolizeiliche Befugnisse auf die RBahnGes. übergegangen.

[5] Polizei und Reichsverwaltung, a. a. O., S. 181.

Kreis der Zentralpolizeiverwaltungsbehörde (Innenministerium) oder der Polizeiexekutive die Zuständigkeit der Bahnpolizei möglichst einengen wollen. Für die Zuständigkeitsabgrenzung ist stets das Interesse entscheidend[1]. Aber nicht die äußere Aufmachung ist maßgebend, sondern der innere Grund, der eine Polizei zum Einschreiten führte[2]. Weil die Interessen des Bahnverkehrs auf Bahngebiet und Bahnanlagen vorgehen müssen, hat die Bahnpolizei den Vorrang vor der allgemeinen Polizei. Aber sie hat dann die der allgemeinen Polizei typischen Sicherheitsaufgaben mit zu übernehmen. Es ist ein anerkannter Satz, daß eine Behörde, wenn eine Angelegenheit nur einheitlich geregelt werden kann, nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht hat, mitbetroffene polizeiliche Interessen anderer Art gleichzeitig zu ordnen[3]. Der Satz von Müller[4] klingt so überzeugend und unverständlich zugleich: „Die allgemeinen Interessen des Staats stehen über den engeren Interessen der Allgemeinheit an einem geordneten Eisenbahnbetrieb, und die Sicherheit und Ordnung im Bahngebiet ist nicht loszulösen von Sicherheit und Ordnung im gesamten Polizeibezirk." Man könnte fast den Eindruck gewinnen, als ob im Bahngebiet nun keine Polizei tätig würde, und Unordnung und Unsicherheit herrschte. Es ist doch nur so, daß die größeren Erfahrungen hier die Bahnpolizei einsetzten. Vor den eben zitierten Bemerkungen erkennt Müller bei der Bahn Interessen des überlokalen Verkehrs an. Kommt es denn der Ortspolizei (daß sie Staatssache ist, spielt hier keine Rolle) auf mehr an, als innerhalb eines Orts die Polizei zu versehen, will sie also mehr als „lokal" sein? Und von der von ihm gerühmten und geforderten Einheitlichkeit der Polizeigewalt und Polizeiausübung war seither doch nichts zu merken. Nur im äußersten Notfall darf ein Polizeibeamter in einem fremden Dienstbezirk tätig werden, und die Zustände waren untragbar, wenn dieser fremde Dienstbezirk noch dazu in einem anderen deutschen Land lag. Daß die Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung mit in das Aufgabengebiet der Bahnpolizei gehört, ergibt sich formell daraus, daß der frühere § 10 II 17 ALR., der seinem Inhalt nach in § 14 PrPVG. fortlebt, zu den Polizeiverordnungen gehört, von denen § 75 BO. spricht[5]. Es ist hierbei

[1] W. Jellinek, a. a. O., S. 417; v. Arnstedt, 252.

[2] Machate, a. a. O., S. 638, links unten.

[3] OVG., 7. März 1899, in EE. 16, 128 f.; PrVBl. 20, 558 f.; Reger, ErgBd. 2, S. 168 f.; OVG., 28. September 1892 (s. hierzu S. 29 Anm. 2); OVG., 24. Juni 1897, in: OVG. 32, 219 ff.; Arch. 1898, 598; PrVBl. 18, 516 r.; RG., 22. September 1904, in: RGSt. 37, 260 ff.; FischersZ. 29, 126; Reger, ErgBd. 3, 493 ff.; KG., 9. Dezember 1901, im Arch. 1902, 132 ff., insbes. 1134; EE. 19, 115 ff.; KGJ. 23 C, 21 ff.; DJZ. 1902, 203; Arch. 1899, 1378 ff.

[4] Müller, in: Die Polizei, 1929, 617.

[5] RGSt. 44, 374 ff.

gleichgültig, von wem der Polizeirechtsatz erlassen wurde. Auch die allgemeine Polizei kann in die Lage kommen, Polizeiverordnungen zu erlassen, die das Interesse der Bahn mit berühren. Trotzdem kann die Durchführung solcher Verordnungen der Bahnpolizei obliegen. Die „Maßnahmen", die ihr als Mittel zur Verfügung stehen, müssen, wie auch sonst, nötig, erforderlich, angebracht, zweckentsprechend sein. In diesem Zusammenhang können die Bahnpolizeibeamten nur Verfügungen erlassen, d. h. gegen den einzelnen fordernd einschreiten. Mag auch ein Beamter dasselbe Tun und Unterlassen gleichzeitig von vielen Reisenden verlangen, so haben wir doch nur eine Vielheit von Einzelanordnungen vor uns. Es sind dies die „dienstlichen Anordnungen", denen zu folgen das Publikum nach § 77 BO. verpflichtet ist.

e) Die Polizeipflichtigen.

Innerhalb des so umschriebenen Gebiets hat die Bahnpolizei Gewalt über alle Personen, die in ihren Bereich kommen[1]. Den größten Teil werden stets die Reisenden ausmachen, Personen also, die sich in einem Vertragsverhältnis mit der Bahn befinden, oder die vor oder nach der Beförderung auf Bahnanlagen verweilen. Damit ist nicht gesagt, daß eine Vertragsbeziehung rechtsgültig bestanden zu haben oder noch zu bestehen braucht. Der berühmte blinde Passagier untersteht ebenfalls der Bahnpolizei. Wenn wir in einer Aufzählung fortfahren, so sind zu nennen die Postbeamten — die Reglung des Eisenbahnverkehrs ist Voraussetzung für die geordnete Erfüllung der Versendepflichten der Post, sie geht daher vor —, die Personen, die zu den großenteils auch dem Publikum zugänglichen Wirtschaften, Buchhandlungen, Verkaufstellen kommen, sodann alle, die Reisende abholen, Bekannte zur Bahn begleiten, die selbst also kein unmittelbares Interesse an der Benutzung der Bahnanlagen haben. Sogar an die Exterritorialen (fremde Staatsoberhäupter z. B.) können bahnpolizeiliche Weisungen ergehen[2]. Nur können die Maßnahmen ihnen gegenüber nicht zwangsweise durchgesetzt werden. Gegen Angehörige eines Militärtransports darf in der Regel nicht eingeschritten werden, auch bei Dienstfahrten einzelner Soldaten soll die Bahnpolizei höchstens die Persönlichkeit feststellen. Im übrigen aber, z. B. auf Urlaubsreisen[3], nimmt auch das Militär keine Ausnahmestellung gegenüber der Bahnpolizei ein (Militärtransportordnung, 18. Januar 1899, § 15 Ziff. 6). Klar ist, daß die Beamten und Angestellten der Bahn, so-

[1] v. d. Borght, a. a. O., 306: Bahnbenutzer wie Bevölkerung schlechthin.
[2] Darüber genauer Hertel, a. a. O., 58.
[3] Fritsch, Das deutsche Eisenbahnrecht, a. a. O., S. 384.

weit sie sich außer Dienst befinden, wie andere Privatpersonen und Dritte zu behandeln sind. Übt der Bedienstete sein Amt aus, so ist er den Anordnungen der Bahnpolizei nicht unterworfen. Interessant ist, daß der Bahnpolizeibeamte u. U. sogar gegen einen Gerichtsvollzieher vorgehen könnte. Nawiasky[1] hält dies mit Recht für zulässig in folgendem Fall: In einem Zivilprozeß hat eine Person ein Stück der Fahrbahn als Eigentümer in Anspruch genommen und ein Urteil auf Räumung erwirkt, oder ein Privater fordert die Herausgabe einer in Dienst gestellten Lokomotive und erlangt ein obsiegendes Urteil. Die öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen des Eisenbahnunternehmens gegenüber der staatlichen Aufsichtsbehörde würden die Bahn instand setzen, gegen den Gerichtsvollzieher zur Sicherung des Bahnbetriebs einzuschreiten und die Vollstreckung zu vereiteln.

Wo obrigkeitliche Polizeigewalt vorhanden ist, schließt sie regelmäßig auch die etwa nötigen Zwangsmaßnahmen in sich. Die Bahnpolizei kann zur Ersatzvornahme schreiten oder unmittelbaren Zwang anwenden, um den beabsichtigten Erfolg herbeizuführen. Da die Exekutiv- oder Beugestrafe jedoch dem Betroffenen eine Last auferlegt, die im Inhalt der Verfügung selbst noch nicht einbegriffen ist, so sagt man, müsse eine besondere gesetzliche Grundlage die Zulässigkeit ihrer Verhängung verfügen[2]. Eine solche Grundlage findet sich bei der Bahnpolizei nur in Württemberg (Art. 2, 3 und 5 PolStrafNov. vom 12. August 1879 in Verbindung mit Art. III PolStGB. 4. Juli 1898, so Göz, a. a. O., S. 220) und Oldenburg (G. vom 27. April 1857 Art. 8).

Einen formellen Rechtsschutz gibt es nur gegen bahnpolizeiliche Strafverfügungen. Bei dem zuständigen Amtsgericht kann der Antrag auf gerichtliche Entscheidung gestellt, oder Beschwerde bei der unmittelbar vorgesetzten Aufsichtsbehörde eingereicht werden. Einen besonderen Rechtsschutz gegen die übrigen bahnpolizeilichen Maßregeln, Anordnungen und Verfügungen gibt es nicht. Denn die Behörden des Landesverwaltungsstreitverfahrens sind Landesbehörden. Die Verwaltungsgerichtsbarkeit kann sich nicht auf Behörden erstrecken, die nicht Landesbehörden sind. Die beiden formlosen Rechtsbehelfe — Gegenvorstellung und Aufsichtsbeschwerde — stehen jedem, der sich beschwert fühlt, frei. Sie gewähren ihm jedoch nur unvollkommenen Schutz, denn ein Recht auf Nachprüfung und eine Pflicht zur Nachprüfung bestehen nicht. Vielleicht läßt sich hier noch einmal Abhilfe schaffen.

---

[1] a. a. O., S. 88.

[2] Hartmann, a. a. O., S. 71.

f) Die Rechtsetzungsgewalt der Bahnpolizei.

Wir haben nun kurz auf die Verschiedenheit der Eingriffsmöglichkeiten für Bahnpolizei einerseits, allgemeine Polizei andererseits rechtsetzender Art einzugehen. In § 75 BO. ist nur über die Tätigkeit der Bahnpolizeibeamten etwas gesagt. Daß sie zum Erlaß von Verordnungen nicht befugt sein können[1], ist ebenso selbstverständlich wie bei den übrigen Polizeibeamten. Während indes die ordentlichen Polizeibehörden bis herunter zur Instanz der Ortspolizeibehörde innerhalb ihres Tätigkeitsfeldes auch Satzungsgewalt haben, steht den Stellen und Behörden der Bahnen (Betriebsämter, Reichsbahndirektionen, Hauptverwaltung) die Möglichkeit, Rechtsverordnungen zu erlassen, nicht zu[2]. Wer Akte der Rechtsetzung vornehmen will, muß eine gesetzliche Grundlage nachweisen, auf die er sich stützen kann. Wer Rechtsverordnungen erlassen will, muß besonders dazu ermächtigt sein. Eine solche Ermächtigung sieht Jaschkowitz[3] in der BO., jedoch mit Unrecht. § 77 spricht von „allgemeinen Vorschriften". Früher hieß es an der Stelle „allgemeine Anordnungen". Wir halten es für falsch, aus diesem umfassenden und farblosen Ausdruck schließen zu wollen, daß er auch die Verordnungen umfasse. Man hätte wenigstens 1928 dies klar zum Ausdruck bringen können und müssen. Denn die Neufassung dieses Jahrs diente ja in erster Linie dazu, einige Unklarheiten zu beseitigen und bessere Begriffsbestimmungen zu bringen. Es ist auch nicht richtig, wenn der vorhin genannte Verfasser schreibt, die früheren Betriebsinspektionen und Betriebsämter der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen seien zum Erlaß von Rechtsverordnungen berechtigt gewesen, und sie hätten von ihrem Recht Gebrauch gemacht. Das Beispiel, das Jaschkowitz[4] bringt, verbietet das Befahren einer Baustelle unter Strafandrohung und Beziehung auf die §§ 77, 82 BO. und läßt die „Firma", nämlich das Betriebsamt Glückstadt, deutlich erkennen. Trotzdem ist dies keine Polizeiverordnung. Es müßte das Wort „Bahnpolizeiverordnung" über dem Erlaß stehen. Seit jeher ist man beim Prüfen der Formerfordernisse von Rechtsverordnungen außerordentlich streng vorgegangen und hat auch die Bezeichnung als Rechts- oder Polizeiverordnung unter die Essentialia gezählt. Daß die Bahnen selbst heute kein Verordnungsrecht besitzen, ergibt sich aus Art. 91 RV. „Die Reichsregierung", so heißt es da, „erläßt

[1] Das behauptet Dieckmann, a. a. O., S. 299.

[2] Fritsch, Das deutsche Eisenbahnrecht, § 45, S. 261, u. Ztg., 1932, S. 178; Ders. Wtb. a. a. O., S. 664; Eger, Hdb. d. Preuß. Eisenbahnrechts, 2. Bd., S. 40; Hertel, a. a. O., S. 21; Machate, a. a. O., S. 636; v. Olshausen, a. a. O., S. 455.

[3] In: Ztg., 1932, 682 ff.

[4] Ebenda, 988.

mit Zustimmung des Reichsrats die Verordnungen, die den Bau, den Betrieb und den Verkehr der Eisenbahnen regeln." (Der folgende Satz gibt die Ermächtigung für eine Delegation auf den zuständigen Reichsminister, also den Reichsverkehrsminister, die auch bald erfolgte.) Dadurch sollte die Reichsregierung oder der Reichsverkehrsminister ausschließlich zuständig gemacht werden. Und selbst wenn der Verfassungsgeber, wie Jaschkowitz meint (auch für seine Ansicht lassen sich Verhandlungs- und Beratungsäußerungen nicht beibringen), Art. 91 nur auf die Grundgesetze bezog (BO., EVO., Signalordnung), so gibt es noch einen guten Sinn, wenn man das Verordnungsrecht für die Bahnen verneint. Die Möglichkeit, „allgemeine Vorschriften" zu erlassen, genügt den Bedürfnissen des Eisenbahnverkehrs vollständig, und es ist nicht nötig, stets die vielen Formvorschriften zu erfüllen, z. B. in jedem Fall eine ordnungsgemäße Verkündung vorzunehmen.

Gerade weil auf Bahngebiet auch die allgemeine Polizei — wenn auch verhältnismäßig selten — Zuständigkeiten hat, ordnet der § 76 BO. eine gegenseitige Unterstützungspflicht an. Es ist klar, daß diejenigen Beamten der allgemeinen Polizei, die von der Bahnpolizei zur Unterstützung herangezogen werden, sich nach deren Weisungen zu richten haben, wie umgekehrt die helfenden Bahnpolizeibeamten sich von der allgemeinen Polizei führen lassen müssen. Das folgt wiederum aus dem Grundsatz der Koordination von Bahnpolizei und allgemeiner Polizei.

Im Fall der Not darf jede Polizei die dringend nötigen Maßnahmen vornehmen, selbst wenn sie nicht zuständig ist. An formell-juristischen Zuständigkeitsabgrenzungen darf die Rettung wertvoller Lebensgüter schließlich nicht scheitern.

2. Im besonderen.

a) Bahnpolizei und Sicherheitspolizei.

Indem wir die Abgrenzung der Zuständigkeiten des näheren auszuführen versuchen, wenden wir uns zuerst der Gegenüberstellung von Bahnpolizei einerseits, Sicherheitspolizei andererseits zu. Wir verstehen unter Sicherheitspolizei die Verkehrspolizei, die Wegeverkehrspolizei (in Preußen ein Teil der Wegepolizei, in Bayern die ganze Wegepolizei), die Ordnungspolizei, also die Polizei, die für den freien und ungehinderten Verkehr auf den Wegen zu sorgen hat, Verkehrshindernisse beseitigen soll, und der die Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung auf Wegen, Straßen und Plätzen obliegt. Und zwar sind nur die Wege, Straßen oder Plätze Gegenstand unserer Betrachtung, die zumindest mit den Bahnanlagen und dem Bahngebiet in Berührung kom-

men. Hier können, leicht verständlich, sowohl Interessen der Bahnpolizei als auch Interessen der allgemeinen Polizei auf dem Spiel stehen. Das wird uns besonders deutlich, wenn wir uns einige Vorplätze vor Augen führen, über die wir schon schritten. Sie sind oft so gelegen, daß der Ortsverkehr an ihnen vorübergeht, oft aber ist er zugleich ein Brennpunkt des allgemeinen Verkehrs, ähnlich dem Marktplatz, der Verkehr von Droschken und Straßenbahnen nimmt hier seinen Ausgang, hier liegen öffentliche Gebäude, wie Post und Banken[1].

aa) bei Wegen und Straßen.

Was die Wege und Straßen anlangt, so unterstehen alle die, die sich neben, über oder unter der Bahn hinziehen, der Einwirkung der allgemeinen Polizei[2]. Denn die Tatsache allein, daß sie an einer Stelle an die Bahn grenzen, schafft noch keine innere Beziehung zum Betrieb und Verkehr der Bahn. Anders ist die Sachlage bei allen Zufahrtwegen zu den Bahnhöfen und sonstigen Wegen, die zu den „Bahnanlagen" zu rechnen sind. Bei ihnen muß der Entscheidung die Prüfung vorausgehen, ob sie den Interessen des Bahnverkehrs zu dienen bestimmt sind und tatsächlich dienen. Die Eigentumsverhältnisse sind nicht ohne weiteres maßgebend, wenn sie auch einen wichtigen Anhaltspunkt abgeben. Private Wege wie die vom Bahnhofsgebäude weiter zum Güterbahnhof[3], also Ladestraßen, lassen deshalb die Bahnpolizei deutlich als zuständig erscheinen, weil sie nur Bahnbenutzern dienen. Eine große Anzahl von Wegen ist, obwohl im Eigentum der Bahnverwaltung stehend, dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Wir sprechen dann von öffentlichen Wegen. Die öffentliche Natur ergibt sich, wie die Rechtsprechung immer wieder festgestellt hat[4], nie durch tatsächliche Benutzung allein, sondern immer nur durch einen Widmungsakt, an dem der Wegebaupflichtige, der Eigentümer und der Wegeunterhaltungspflichtige mitzuwirken haben. Hat ein solcher Weg die Eigenschaft eines Zufuhrwegs, d. h. will er den Verkehr vom und zum Bahnhof vermitteln oder sonstige Bahnanlagen mit anderen öffentlichen Wegen und dem Ort verbinden, so ist er für den Bahnbetrieb und -verkehr notwendig, und die Zuständigkeit der Bahnpolizei ist gegeben. Man darf Betrieb und Verkehr nicht allzu eng fassen, darf vor allem, wie es früher häufig geschah, nicht nur das zu den Bahnanlagen rechnen, was dem Transportunternehmen dient. Mag dann auch

[1] Röll, a. a. O., S. 410.

[2] Kittel, in: v. Bitter, a. a. O., Artikel „Bahnpolizei"; OVG. 38, 261 ff.; FischersZ. 23, 375; PrVBl. 1900, 266.

[3] Sperrung der Güterstraße in Offenburg für den Durchgangsverkehr: OLG. Stuttgart, 26. Januar 1933, in EE. 54, 236 ff.

[4] Z. B. OVG. 27, 400 ff.; 58, 336 f.; RGZ. 48, 299; KG. PrVBl. 48, 600, links.

Verkehr auf solchen Wegen stattfinden, der mit der Bahn nichts zu tun hat, so folgt die Zuständigkeit der Bahnpolizei aus dem Grundsatz, daß die Sonderpolizei die allgemeine Polizei verdrängt[1]. Dies müßte u. E. selbst dann gelten, wenn ein Weg vorwiegend dem örtlichen Verkehr dient. Die Regel wird jedoch sein, daß sich beide, der Bahnverkehr und der örtliche Verkehr, mindestens die Waage halten, denn bei einem großen Ort wird auch der Weg zum Bahnhof häufig benutzt werden, während bei einem Ort mit geringem Bahnverkehr sich in der Nähe des Bahnhofs auch kein großer Ortsverkehr abspielen wird.

Besonderes Interesse verdienen die schienengleichen Wegeübergänge. Diese Wege und Straßen sind, bis auf die Kreuzungstelle von Weg und Bahn, ausschließlich für den Landverkehr geschaffen. Auf dem kleinen Wegestück des Sichschneidens überwiegt das Interesse der Bahn und ihres Verkehrs das der allgemeinen Polizei derart, daß die Bahnpolizei allein die Polizei ausübt. So sind schon in der BO. einige wichtige und zum Teil ganz bekannte Verbote für das Publikum aufgestellt: Das Publikum darf die Übergänge nur so lange überschreiten, wie sie nicht gesperrt sind (früher hieß es: nicht durch Schranken geschlossen. Sperrung kann heute nämlich auch durch Warnlichtanlagen erfolgen, und ferner ist das Überschreiten auch schon verboten, wenn die Schranken bewegt werden), und der unnötige Aufenthalt zwischen den Schienen ist verboten (§ 79 I). Oder: Größere Viehherden dürfen 10 Minuten vor dem vermutlichen Eintreffen eines Zugs nicht mehr über die Bahn getrieben werden (Abs. 5). Oder: Es ist untersagt, die geschlossenen Schranken zu öffnen. Fuhrwerke, Kraftfahrzeuge und Tiere müssen schon an den Warnkreuzen oder, wo keine Schranken vorhanden, in angemessener Entfernung angehalten werden (Abs. 4). Oder endlich: Pflüge, Eggen, Baumstämme und andere schwere Gegenstände dürfen nur herübergetragen oder müssen auf Wagen oder untergelegten Schleifen über die Bahn geschafft werden (Abs. 2). An die beiden letzten Tatbestände knüpfen sich Gerichtsentscheidungen und Rechtsausführungen. Zu Unrecht behauptete das OVG.[2], daß das Bahngebiet an den Schranken aufhöre und damit auch die Polizeihoheit der Bahn. Legt schon der vorhin genannte § 79 IV die Vermutung nahe, die Bahnpolizei solle die in der BO. selbst formulierten Gebote und Verbote überwachen, so muß der örtliche Bereich der Bahnpolizei jedenfalls so weit in den Weg hinein ausgedehnt werden, als es sich um die Reglung des Verkehrs zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs handelt. Die Kraftwagen müssen ihre

[1] Müller, in: PrVBl. 37, 117, am Ende: beide sind zuständig.

[2] OVG., 24. Juni 1897, in OVG. 32, 219 ff.; EE. 14, 261; Arch. 1898, 598; PrVBl. 8, 516, rechts.

Geschwindigkeit verringern, Tiere könnten scheu gemacht werden vom vorüberfahrenden Zug und durchgehen. Sogar Fußgängern brauchte nicht erlaubt zu werden (wie es § 79 IV letzter Satz tut), bis an die Schranken heranzutreten. So hat auch mit Recht das OLG. Darmstadt[1] den Machtbereich der Bahnpolizei bis zur Haltetafel ausgedehnt. Die Verhältnisse liegen hier ähnlich wie in der Entscheidung des RG. vom 18. Februar 1925, wo das RG. dem Kanalamt polizeiliche Befugnisse über den Kanalbezirk hinaus zubilligte. Dort heißt es, daß das Kanalamt ein begründetes Interesse daran hat, Schiffe, die in den Bezirk der Brunsbütteler Reede zwecks Passierens des Kaiser-Wilhelm-Kanals einliefen, auch schon kurz vor dem Passieren der Grenze dieses Kanalbezirks unter die verantwortliche Führung eines Zwangslotsen zu stellen.

Zu § 79 II nimmt Fritsch[2] Stellung. In Preußen schreibt ein von vier Ministern gezeichneter Runderlaß vom 29. März 1916 dem Oberpräsidenten die Herausgabe einer PVO. über den Verkehr mit Straßenlokomotiven und Zugmaschinen usw. auf Chausseen usw. vor. § 4 des beigegebenen Entwurfs einer solchen Polizeiverordnung enthält eine Vorschrift über das Befahren von Übergängen bei Eisenbahnen in Schienenhöhe durch Straßenlokomotiven usw. Mit Recht hält Fritsch den Erlaß dieser Vorschrift durch die allgemeine Polizei für unzulässig. Da damit der Bahnkörper vor Beschädigungen geschützt werden soll, fällt die Angelegenheit in den Bereich der Bahnpolizei. Der gegebene Weg dafür wäre eine allgemeine Anordnung im Sinn von § 77 BO.

Es ist nicht erforderlich, darauf hinzuweisen, daß die in den Verordnungen oder Gesetzen enthaltenen Sicherheitsvorschriften nicht die einzigen sind, deren Befolgung die Bahnpolizei innerhalb ihres Tätigkeitsfeldes im Wegenetz fordern kann. Ein Wegeübergang könnte auch (wegen Ausbesserungsarbeiten) völlig gesperrt werden. Der einzelne Bahnpolizeibeamte kann jede Einzelanordnung treffen, die ihm geeignet erscheint, eine geordnete Durchführung des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs zu gewährleisten. Auch zur Inanspruchnahme ist die Bahnpolizei gegebenenfalls befugt, wenn Dritte ein Recht an der Bahnanlage zu haben behaupten oder unbefugt Eingriffe in sie vornehmen[3].

bb) bei Bahnhofsvorplätzen.

Die Bahnhofsvorplätze wären an sich nicht anders zu behandeln, wenn sie das Gesetz nicht eigens erwähnt hätte. Es heißt im § 78 VII: „Die Überwachung der Ordnung auf den Vorplätzen der Bahnhöfe, Halte-

[1] 15. April 1898, in EE. 16, 97.
[2] In Ztg. 1932, S. 685.
[3] v. Arnstedt, a. a. O., S. 249; Arch. 1902, 953 f.; EE. 17, 341.

punkte und Anschlußstellen liegt den Bahnpolizeibeamten ob, soweit sie nicht im Einzelfall von den sonstigen Polizeibeamten ausgeübt wird." Dieser Wortlaut wurde gegenüber der Formulierung von 1904 geändert. Vordem hieß es statt des Nebensatzes „soweit . . ." „soweit nicht besondere Vorschriften anderes bestimmen". Schon früher war die Zuständigkeit auf den Vorplätzen zweifelhaft. Durch die Neufassung sind die Zweifel nicht beseitigt worden. Kittel[1] irrt, wenn er dies behauptet, sei es auch nur hinsichtlich der zum Reichseisenbahnvermögen gehörenden Bahnhofsvorplätze. Es werden in Wirklichkeit alle Meinungen vertreten, die sich denken lassen. Das RG. (RGSt. 43, 413 ff.) sagt, beide, Bahnpolizei und allgemeine Polizei, sind zuständig, wenn der im Rechtsinn öffentliche Bahnhofsvorplatz zu den Bahnanlagen gehört. Denselben Standpunkt nehmen das OVG.[2], OLG. Jena[3] sowie Mielck[4] ein.

Eine Gruppe von Schriftstellern[5] versteht den neuen § 78 VII so, als ob in erster Linie die allgemeine Polizei für zuständig erklärt wäre. Es mag sein, daß man ein Primat für sie begründen wollte. Aber wie Genest[6] berichtet, hätten sowohl der Innenminister wie andererseits die Reichsbahn beachtliche Gründe für ihre gegensätzlichen Ansichten vorgetragen, so daß das Ergebnis ein Kompromiß wurde, und wir u. E. das Gesetz selbst sprechen lassen müssen. Wir vermögen einen Vorrang der allgemeinen Polizei nicht daraus abzuleiten. Also nicht die Befugnis[7], Anordnungen über die An- und Abfahrt der Droschken zu treffen, über das Parken auf dem Bahnhofsplatz, die Aufstellung von Droschken usw. Denn die Fassung läßt klar erkennen, daß im Regelfall die Bahnpolizei, nur ausnahmsweise und im Einzelfall die allgemeine Polizei zuständig werden sollte. Es würde natürlich nichts an der Auslegung ändern, wenn man den Nachsatz mit „soweit . . . ." an den Anfang gesetzt hätte[8].

Gar zu weit geht Schlütter[9], wenn er die Bahnhofsvorplätze in aller Regel nicht mehr zu den Bahnanlagen rechnen will[10]. Man müßte doch

[1] a. a. O., S. 63.

[2] OVG., 5. Februar 1894, in EE. 12, S. 4.

[3] OLG. Jena, 23. Mai 1910, im Gew.Arch. 10 (1911), S. 608 ff.

[4] a. a. O., S. 28/29.

[5] Schlütter, a. a. O., S. 7 ff.; Genest, a. a. O., S. 1458; Schnitzler, a. a. O., S. 483; Herrmann, a. a. O., S. 531; Besser, a. a. O., S. 177; Schneidewin II, 1931, S. 474.

[6] a. a. O., S. 1458.

[7] a. a. O., S. 483 ff.

[8] Das behauptet die Schriftleitung der „Polizei" in der Nachschrift zu Schrader, a. a. O., S. 239.

[9] a. a. O., S. 7 ff.

[10] So das OVG. am 8. Oktober 1931 in EE. 53, 329 f.; dagegen richtig Schäfer, Wichards, Wille, a. a. O., § 59 I, 1b, S. —.

wenigstens davon ausgehen, daß sich die Interessen von zwei Behörden hier treffen, also nach natürlicher Betrachtung beide, Bahnpolizei und allgemeine Polizei, zuständig sein könnten[1].

Einige der erwähnten Schriftsteller gehen von dem tatsächlichen Lebensgeschehen aus, von der Verteilung der Zuständigkeit in Wirklichkeit und legen dem Gesetz dann diesen Sinn unter. Man kann wohl zur Stützung seiner Rechtsansicht darauf verweisen, daß nach ihr verfahren wird. Aber es kann eine praktische Handhabung, ausdrücklich von den maßgeblichen Stellen gebilligt oder stillschweigend hingenommen, doch ungesetzlich sein. Es ist Paczkowski[2] beizupflichten, wenn er folgende zwei Deutungen des Nachsatzes „soweit sie nicht im Einzelfall von den sonstigen Polizeibeamten ausgeübt wird" ablehnt: man kann nicht annehmen, daß die Bahnpolizei die Ordnung in allen Fällen regeln solle, außer wenn allgemeine Polizei (am Ort) vorhanden wäre. Denn das ist überall der Fall. Es ist auch nach dem ganzen Zusammenhang, in dem § 79 VII steht, klar, daß nur von Polizeibeamten, nicht aber von Polizeibehörden die Rede sein soll. Es könnte zweitens gemeint sein, daß immer dann die Beamten der allgemeinen Polizei berufen sind, wenn sie gegenwärtig sind. Dies lehnt Paczkowski deshalb ab, weil dadurch große Verwirrung hervorgerufen würde. Es müßten in der Tat die Bahnpolizeibeamten nachsehen, ob allgemeine Polizei an Ort und Stelle ist, erst dann könnten sie beruhigt davongehen. Paczkowski faßt seine Ansicht dahingehend zusammen: es kommt darauf an, ob ein Bahnhofsvorplatz zum Bahngebiet gehört oder nicht. Da die Zugehörigkeit die Regel ist, folgt als Regel die Zuständigkeit der Bahnpolizei. Nur wenn mit Rücksicht auf die im Einzelfall vorliegenden Verhältnisse die Zugehörigkeit verneint werden muß, steht die Überwachung der Ordnung der allgemeinen Polizei zu.

Wir glauben, dieses Ergebnis deshalb als nicht befriedigend hinstellen zu müssen, weil eine besondere Hervorhebung der Rechtsverhältnisse auf Vorplätzen dann nicht nötig gewesen wäre. Denn die Bahnpolizei hat ja überhaupt nur im Interesse des Bahnverkehrs tätig zu werden. Fehlt eine Beziehung zu ihm, so taucht von selbst die allgemeine Polizei auf. § 78 VII erhält Sinn, wenn wir den Ausführungen von Schrader und Kröner[3] folgen und sie etwas klarer fassen. Es läßt sich nicht leugnen, daß hinsichtlich der Verkehrsreglung, der Überwachung der Ordnung die allgemeine Polizei größere Kenntnisse und Erfahrung sowie eine bessere Ausbildung ihrer Beamten aufzuweisen hat als die

[1] Anm. S. 50, Anm. 4.
[2] a. a. O., S. 483 ff.
[3] Schrader, in: Die Polizei 1933, 236 ff.; Kröner, in: EE. 54, 273 ff.

Bahnpolizei. Deshalb soll die Bahn hier darauf hingewiesen werden, von sich aus die Polizei auf den Vorplätzen auf die allgemeine Polizei zu übertragen. Es sollen, wie es auch tatsächlich geschieht, für den einzelnen Bahnhofsvorplatz Abmachungen zwischen beiden Polizeibehörden getroffen werden darüber, ob und inwieweit die Ordnungspolizei in den Händen der allgemeinen Polizei liegen soll. Ein Weichen der Bahnpolizei wird man regelmäßig darin sehen dürfen, daß der allgemeinen Polizei im Bahnhofsgebäude eine Wachtstube eingerichtet wird[1]. In erster Linie — kraft zwingender Vorschrift — ist also die Bahnpolizei berechtigt wie verpflichtet, die Überwachung der Ordnung zu übernehmen. Sie kann jedoch, da es ihr hier ausdrücklich gestattet ist, zugunsten der allgemeinen Polizei darauf verzichten.

Daß in § 79 VII nur von „Ordnung", nicht zugleich von Sicherheit gesprochen wird, möchten wir aus dem Grunde für nicht sehr belangvoll ansehen, weil die Begriffe weitgehend ineinander übergehen. Nicht dagegen darf übersehen werden, daß es „Überwachung" heißt. Im Zusammenhang mit der schon erwähnten Tatsache, daß nur die Tätigkeit der einzelnen Außendienst tuenden Polizeibeamten geregelt wird, muß geschlossen werden: Der Erlaß von allgemeinen Anordnungen steht nach wie vor auf den Vorplätzen der Bahnpolizei zu. Die allgemeine Polizei übt die Ordnungspolizei nur auf Grund der jeweils geltenden Gesetze, Verordnungen und allgemeinen Vorschriften aus[2]. Im einzelnen ergehen von der Bahnpolizei Anordnungen über Aufstellung von Wagen und Droschken[3], über deren An- und Abfahrt[4], über Aufstellung der Dienstmänner und Hotelangestellten[5], Vorschriften über das Anschlagswesen[6]. U. E. hätte die Bahnpolizei auch Streikposten von den Bahnhofsvorplätzen zu entfernen[7]. Wie weit sie die Ausübung der Straßengewerbe auf den Vorplätzen beaufsichtigen darf, hängt davon ab, ob die Gewerbe einen Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb haben. Davon wird später des näheren zu handeln sein. Vom Standpunkt der Verkehrspolizei aus kann sie jedenfalls gegen sie einschreiten.

[1] So Hertel, a. a. O., S. 54/55. Ein Fall dieser Art: KG. vom 26. Februar 1929 in DJZ. 1929, Sp. 1123; Ztg. 1929, 1300 ff.

[2] Kröner, a. a. O., S. 278; Fritsch, Handb., a. a. O., Anm. 58 zu § 78, Abs. VII, 30; Genest, a. a. O., S. 1458.

[3] OLG. Frankfurt, 1. Juni 1926, in JW. 1926, 2308/09; Ztg. 1926, 316; Blum—Jacobi—Risch, a. a O., S. 264.

[4] KG., 5. Januar 1903, in: KGJ., 25. Bd. (NF. 6), C 75 ff.

[5] Blum—Jacobi—Risch, a. a. O., S. 264; KG. 21. Dezember 1894 im Arch. Strafr. 43, 149 Anm.

[6] Arch. 1913, 563 ff.; EE. 29, 421 ff.; Fischers Z. 43, 404 ff.; v. d. Mosel, a. a. O., unter dem Kleingedruckten am Ende der S. 470.

[7] Anders KG. am 21. März 1910, in: Die Polizei, 1910/11, S. 34/35: Ortspolizei ist zuständig.

Daß sich die Beamten der Bahnpolizei und der allgemeinen Polizei gegenseitig unterstützen sollen, berührt die Zuständigkeitsverteilung nicht. Unterstützen Beamte der allgemeinen Polizei die Bahnpolizei, so ist diese die führende. Helfen die Bahnpolizeibeamten der allgemeinen Polizei, so haben sie sich deren Weisungen zu fügen. Trotzdem haben der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Minister des Innern in Preußen am 6. Juli 1889 eine Verfügung erlassen (PrVBl. 11 (1889 S. 90), wonach den Bahnpolizeibeamten ein gewisses Nachgeben gegenüber den auf Bahngebiet tätig werdenden sonstigen Polizeibeamten zur Pflicht gemacht wird. Dadurch sollte aber weder ein Beweis für das bessere Recht der allgemeinen Polizei erbracht werden (es sollte nur ein Hervortreten von Meinungsverschiedenheiten nach außen verhindert werden), noch kann ein Verwaltungserlaß die gesetzlich festgelegte Zuständigkeit berühren und verändern.

cc) Überschreitung der örtlichen Zuständigkeitsgrenzen bei dringender Gefahr.

Über die räumlichen Grenzen hinaus darf die Bahnpolizei nur bei dringender Gefahr im Verkehrs- oder Sicherheitsinteresse tätig werden[1]. Ein solcher Fall ist im PrVBl. 39, 60 verzeichnet. Bei der in der Nähe eines größeren Dorfes gelegenen Blockstelle müssen alle Güterzüge vor der Einfahrt in den Bahnhof längere Zeit halten. Die Bewohner des Dorfes benutzen die Gelegenheit, um Kohlenzüge zu bestehlen. Versammelt sich die Menge außerhalb des Bahngebiets, so ist die allgemeine Polizei gehalten, sie zu zerstreuen und Ausschreitungen zu verhüten. Die Bahnpolizei darf aber bei Fehlen ortspolizeilicher Kräfte schon vorbeugend einschreiten und braucht nicht erst abzuwarten, bis die Menschen an den Bahndamm herangeeilt sind.

Am 4. November 1931[2] hatte das RG. folgenden Fall vorgelegt bekommen: ein Bahnbau veranlaßte Abtragung der Böschung, so daß dicht an der Bahn ein steiler Felsabhang entstand. Infolge von Verwitterung lösten sich kleinere oder größere Steine und fielen teils auf den hart an der Bahn entlangführenden Weg, z. T. auf die Bahnstrecke. In dem Rechtstreit erhob die Bahn Klage gegen den Eigentümer des Grundstücks, von dem die Gefahr ausging, auf Unterlassung. Hier soll die Frage aufgeworfen werden, ob die Bahn auch polizeilich in solch einem Fall einschreiten könnte. Grundsätzlich wird man das verneinen müssen. Ist die Gefahr jedoch eine unmittelbar bevorstehende, könnte die Bahn-

[1] Das erkennt Hertel, a. a. O., S. 57, an, aber S. 54 sagt er, daß der Bahnpolizeibeamte auf dem Gebiet der allgemeinen Polizei nie tätig werden könne.

[2] Ztg. 1932, 235 ff.

polizei ihr Zuständigkeitsgebiet der Bahnanlagen, die in unserem Fall wahrscheinlich nicht einmal mehr den neben der Bahn entlangführenden Weg umfaßten, bis auf das angrenzende Grundstück hin ausdehnen[1].

Mielck[2] stellt die Frage, ob die Bahnpolizei benachbarten Fabriken den Polizeibefehl geben könnte, ihre im Ton den Eisenbahnsignalen gleichen Sirenen abzuändern. Mielck zweifelt an der Möglichkeit, wenn die Fabriken schon vor Erbauung der Bahn vorhanden waren, weil in die Freiheit des Privatbetriebs eingegriffen würde. Das scheint uns kein Hinderungsgrund zu sein. Der Eisenbahnbetrieb ist ungleich wichtiger als die Einzelfabrikbetriebe. Doch scheint uns hier die Maßnahme wegen Überschreitung der normalen örtlichen Zuständigkeit nicht mehr zulässig zu sein.

dd) Beispiele sicherheitspolizeilicher Maßnahmen.

Einige Beispiele für bahnpolizeiliche Maßnahmen in Wahrnehmung ihrer Zuständigkeit als Sicherheitspolizei: Ein Reisender mit viel Gepäck wird in das Abteil „Reisende mit Traglasten" gewiesen[3]; Dienstmännern ist der Aufenthalt in der Bahnhofshalle verboten[4]; Photographieren in aller Regel verboten[5]; „Standort der Dienstmänner"[6] ist nicht als allgemeine Anordnung anzusehen. Es handelt sich vielmehr um ein Beispiel polizeilicher Hilfstätigkeit. Dieser Ausdruck umfaßt Beobachtung, Erteilen von Auskünften, Erlaß von Kundgebungen, Belehrungen, Verwarnungen, Hinweise[7]; „Rauchen verboten", „Nicht in den Wagen Spucken", „Rechts gehen"; Verbot des Feilbietens von Gegenständen[8]; Anbringung eines Bahnsteiggitters[9]; „Halten von Fuhrwerk auf diesem Teil der Zufahrtstraße streng verboten"[10]; Weisung an den Postbeamten, nach Beendigung seiner Tätigkeit den Gepäckwagen weiterzuschieben[11]; das Verbot, den Wartesaal zu betreten, ist zulässig, ungeachtet des privatrechtlichen Beförderungsvertrags, zu dem auch das Recht auf Benutzung

---

1 Ähnlich lag ein Fall, den das OVG. am 7. Januar 1893 (OVG. 24, 395 ff.; PrVBl. 14, 610 ff.) zu entscheiden hatte. Das OVG. nahm Zuständigkeit der Ortspolizei an.

2 a. a. O., S. 30.

3 VerkRu. 1928, 587.

4 Ztg. 1929, 1239 und ebenda, 1300 ff. (KG. vom 26. Februar 1929).

5 Ztg. 1931, 361.

6 Ztg. 1931, 1417.

7 Röll, a. a. O., S. 424.

8 Stenglein, a. a. O., S. I, 1928, S. 353.

9 KG. 24. Februar 1920, in: Ztschr.ges.Str.Wi. 43, 246 f.

10 RGZ. 55, 145 ff.

11 RGSt. 45, 374 ff.; FischersZ. 40, 285 ff.

des Wartesaals gehört[1]; Vieh darf nicht in den Kurswagen geladen werden[2]; Abortanlagen dürfen nur von Reisenden benutzt werden[3]; Bezeichnung einer Stelle, an der allein unbespannte Fuhrwerke aufgestellt werden dürfen[4], Einschreiten dagegen, daß junge Burschen am Ausgang des Bahnhofs herumlungern und ihre Dienste anbieten[5]. Die Bahnbeamten haben ferner einzuschreiten gegen lautes Lärmen, Abbrennen von Feuerwerk auf dem Bahnsteig, Belästigung Reisender oder sonstigen Unfug[6]. Sie haben den ordnungswidrigen Zustand, den Tätlichkeiten, Raufereien, Zänkereien hervorrufen, ebenso zu beseitigen, wie die allgemeine Polizei außerhalb des Bahnbereichs[7]. Da innerhalb des Abteils häufig Gegensätzlichkeiten aufkommen, bestimmt § 21 EVO., daß die Schaffner zu entscheiden haben, ob die Fenster und Lüftungsvorrichtungen geöffnet werden sollen, ob die Beleuchtung abgeblendet und die Heizung abgestellt werden soll. Der Schaffner hat befehlsmäßig zu entscheiden über das Einnehmen der Plätze wie über die Unterbringung des Handgepäcks[8]. Er kann die Reisenden zusammenrücken lassen, um Platz zu schaffen, indem er im Abteil 2. Kl. die Armlehnen hochklappt[9]. Die Bahnpolizeibeamten können jederzeit das Überschreiten der Gleise verbieten, selbst dann, wenn der Polizeipflichtige ein Recht zu haben behauptet[10]. Sie haben die Führung der Reisenden zum nächsten Bahnhof, wenn der Zug auf der Strecke liegen bleibt. Die Bahnpolizeibeamten, und sie allein, haben durchreisende Fürstlichkeiten zu bewachen, die öffentliche Sicherheit und Ordnung auf den Bahnsteigen zu erhalten und die Sittenpolizei wahrzunehmen[11].

Wie oft allgemeine Anordnungen im Lauf eines Jahrs ergangen sind, bringt eine Statistik in Fischers Z[12]: Im Jahr 1899 in Sachsen etwa 70, wenn man die der BO. hinzurechnet: 704.

Die allgemeine Polizei darf eine Verordnung dahingehend erlassen, daß stets Droschken auf dem Bahnhof sein müßten[13]. (Schluß folgt.)

[1] Bayr. OB.LG. 9. November 1926, in: EE. 45, 290 ff.; Ztg. 1926, 397 ff. Weshalb in der Anmerkung behauptet wird, ein bloßes Verbieten ohne Strafandrohung sei kein Polizeiakt, ist unverständlich. Es ist ein Polizeiakt. Hier besteht außerdem eine Strafdrohung, nämlich die des § 83.

[2] Ztg. 1910, 460.

[3] KGJ. 19, 353 ff.

[4] Die Polizei, 1918/19, S. 131.

[5] Die Polizei, 1924/25, S. 628. Hier wird allerdings im Sinne der Ortspolizei entschieden, was wir nicht für richtig halten (Die Polizei, 1925, S. 26).

[6] Genest, a. a. O., S. 1455.

[7] Ztg., 1913, S. 153.

[8] Kittel-Friebe-Hay, a. a. O., zu § 21 EVO.

[9] Bayr. Ob.LG. 30. Dezember 1920, in: EE. 38, 125 ff.; Reger, 43, 348 ff.

[10] Bayr. Ob.LG. 30. Juni 1930, in: EE. 51, 155.

[11] a. A. Gerland, a. a. O., S. 954.

[12] 21, 344; Ztg., 1900, 519.

[13] KG., 1. Juni 1917, in: EE. 35, 58.

Literatur-Verzeichnis.

I. Bücher, Aufsätze, Vorträge, Besprechungen.

Anschütz, G. Die Polizei, Vorträge der Gehe-Stiftung zu Dresden, 2. Bd. 1910.
— Die Verfassung des Deutschen Reichs. 14. Aufl. 33.
v. Arnstedt. Das preußische Polizeirecht. 1. Bd. Berlin 1905.
Bandmann. „Sind Bahnwirtschaften konzessionspflichtig?" im: PrVBl. 47, 343 f.
Bell. „Reichseisenbahnen und Verkehrseinheit, im Handbuch der Politik. 3. Aufl. 1921. 4. Bd. S. 371 ff.
Besser. Kommentar zur Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung. 3. Aufl. 1931.
Blum, O., Jacobi, G., Risch, K. Verkehr und Betrieb der Eisenbahnen. Berlin 1925.
Bonitz, in: Die Reichsbahn, 1927, S. 106; 1929, I S. 420.
Borchard. „Fachpolizei und allgemeine Polizei", im PrVBl. 51 (1930). 128 ff.
van der Borght. Das Verkehrswesen im Hand- und Lehrbuch der Staatswissenschaften. 2. Aufl. 1912.
v. Brauchitsch. Verwaltungsgesetze für Preußen. 5. Bd. 21. Aufl. 1928 (Bearb. Hoffmann).
Charitius, in: Die Polizei. 1930. 334 ff. und JW. 1931. 855.
Conrad-Floegel, in: Stengleins Komm. zu den Strafrechtl. Nebengesetzen II, 1931.
Cörmann, in Ztg. 1904. 1450 f.
Dieckmann. Verwaltungsrecht. 5. Aufl. 1931.
Dochow. Gewerbeordnung für das Deutsche Reich. 2. Aufl. 1926.
Drews. Preuß. Polizeirecht. 1. Bd. 4. Aufl. 1933. 2. Bd. 1. Aufl. 1933.
Eger, Georg. Die Eisenbahnverkehrsordnung. 2. Aufl. 1901.
— Eisenbahnrecht im Deutschen Reich und in Preußen. 1910.
— Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen, Kommentar. 3. Aufl. 1913.
— Handbuch des preuß. Eisenbahnrechts. 2. Bd. 1890.
Eichner. Einführung in das Bayerische Polizeirecht. 2. Aufl. 1933.
— Polizei- und Reichsverwaltung, in: Bayerische Gemeinde- und Verwaltungszeitung. 1926. Sp. 177 ff.
Elster. Streifdienst und Fahndungsdienst bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, in: Die Polizei 1933. S. 234 ff.
Endemann. Das Recht der Eisenbahnen. Leipzig. 1886.
Fischl, in: Ztg. 1926. 230.
Fleischmann, in: EE. 20. 286 ff.
Frank. „Über Kleinbahnpolizei" im PrVBl. 30, 39 ff.
Friedrichs, Gaststättengesetz. 1930.
Friedrichs. Polizeiverwaltungsgesetz vom 1. Juni 1931. 2. Aufl. 1932.
Fritsch. Das deutsche Eisenbahnrecht. 2. Aufl. 1928.
— Handbuch der Eisenbahngesetzgebung im Deutschen Reiche und in Preußen. 3. Aufl. 1930.
— „Eisenbahnpolizei" im: Wtb. d. dt. Staats- und Verw.-Rechts. Herausgegeben von Stengel-Fleischmann. 1. Bd. 1911. S. 664/65.
— Anmerkung in JW. 1930. 2002.
— im Anschluß an Jaschkowitz in: Ztg. 1932. 684.
Genest, im Archiv 1928. S. 1452 ff.
Gerland. „Die Eisenbahnpolizei, insbes. bezüglich der Bahnhofswirtschaften" in: PrVBl. 26 (1904/05) 953 ff.
Germershausen-Seydel. Wegerecht und Wegeverwaltung in Preußen. 4. Aufl. 1. Bd. 1932.

Gerstberger. „Die Gültigkeit der Polizeistunde für Bahnhofswirtschaften" in: Ztg. 1905. 455 ff.

Giese. „Der Umkreis der Reichsverwaltung" im Hdb. d. Pol. 3. Aufl. 3. Bd. S. 123 ff.

Gleim. Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892. 4. Aufl. 1907.

Göz. Das Staatsrecht des Königreichs Württemberg, in: Das öffentliche Recht der Gegenwart. Bd. 2. 1908.

Großmann. „Zur Geschichte und Natur des Bahnpolizeirechts in Sachsen" in Fischers Z. 19. 1898. S. 1 ff., 337 ff.

Guillaume, in: Die Polizei. 1928. S. 256 ff., 279 ff. und in: VerkRu. 9. 244 ff., 284 ff.

Haller, im Hdwb. der Württ. Verwaltung, bearb. u. herausgegeben von Fr. Haller. „Bahnhofswirtschaften".

Hartmann, H. Die Bahnpolizei im Bereich der Deutschen Reichsbahn. Diss. Göttingen. 1928.

Haslinde, H. Befugnisse der Orts- und Landespolizeibehörde in Preußen gegenüber den Eisenbahnen. Diss. Leipzig. 1909.

Hellmann. „Bahnpolizei", einer der „Verkehrswiss. Vorträge", gehalten beim 9. Fortbildungskurse des Verbandes deutscher und österr. Eisenbahnbeamtenvereine in München 1914. Stuttgart. S. 241 ff.

Hein-Krüger. Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen. 1. u. 2. Bd. Berlin. 1929.

Hermann, A., in: Die Polizei. 1930. S. 531.

Hermann. Hdb. des Reichsbahnbeamtenrechts. 1932.

Hertel, V. Reichsbahn-Gesellschaft und Polizei. Diss. Würzburg. 1932.

Hiller-Luppe. Gewerbeordnung für das Deutsche Reich. 21. Aufl. 1928.

Hoff, W.; Kumbier, M.; Anger, R. Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart. Neue Ausg. II. 1923.

Hoffmann. Anmerkung zu einem Urteil. JW. 1928. 288.

— „Bahnhofswirtschaften", in: v. Bitter, Hdwb. d. preuß. Verw. 1. Bd 3. Aufl. 1928.

Hoffmann-Meyeren. Reichsgewerbeordnung. 34. u. 35. Aufl. 1932.

Hue de Grais. Herausgegeben von Hue de Grais, Peters, Hoche. Hdb. der Verfassung und Verwaltung in Preußen und dem Deutschen Reich. 25. Aufl. 1930.

Immerwahr. „Bahnhofsautomaten und Sonntagsruhe" in: Fischers Z. 28. 367 ff.

Jaeger. „Die Rechtslage der gewerblichen Zwecken dienenden Automaten auf Reichsbahngebiet" im: Archiv 1931. 851 ff. und in Ztg. 1926. 773.

— „Sind Bahnwirtschaften konzessionspflichtig?" im: PrVBl. 47. 133 ff.

— bespricht ein Urteil des OVG. in JW. 1926. 2314.

— in: Die Bahnhofswirtschaft 26 (1926), Nr. 31. S. 5 ff. Nr. 32. S. 4 ff.

Jaschkowitz. „Zuständigkeit der Bahnpolizei zum Erlaß von Rechtsverordnungen" in Ztg. 1932. S. 682 ff.

— „Zur Frage des Bahnpolizeirechts". Ebenda. S. 988.

Jellinek, G. System der subjektiven öffentlichen Rechte. 2. Aufl. 1905.

Jellinek, W. Verwaltungsrecht. 2. Aufl. Berlin. 1929.

Kayser, P. Gewerbeordnung für das Deutsche Reich. 2. Aufl. 1888.

Kieckhöfer, in: Ztg. 1929. 891 ff.

Kienitz. Anmerkung zu OVG. 84. 382 in: EE. 51. 33 ff.

Kittel. Einige Rechtsfragen der Deutschen Reichsbahn, Sonderdruck der Verkehrswissenschaftl. Lehrmittelgesellschaft m. b. H. über die 3. Studienkonferenz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. 1932.

Kittel, in: v. Bitter, Hdwb. der Preuß. Verwaltung. 3. Aufl. 1928. I. Bd. „Bahnanlagen", u. „Bahnpolizei".
— Über das Reichsbahngericht, in DJZ. 1925. 1091 ff.
Kittel—Friebe—Hay. Die Eisenbahnverkehrsordnung. 3. Aufl. 1932.
Koehne. Grundriß des Eisenbahnrechts. Berlin 1906.
Köstlin. Das Gaststättengesetz. 1930.
Korsch. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Diss. Heidelberg. 1928.
Kroner. „Polizeistunde und Bahnhofswirtschaft" in: Die Bahnhofswirtschaft 26. 1926. Nr. 6. S. 6 ff.
Kroener, in: Ztg. 1926. 529.
v. Landmann-Rohmer. Kommentar zur Gewerbeordnung. 8. Aufl. 1928. 1. Bd. 1. Teil.
Lassar. Reichseigene Verwaltung unter der Weimarer Reichsverfassung. Jahrb. öff. R. 1926. 1 ff.
Lehmann, in: Ztg. 1911. 1437.
Leibl. „Die rechtliche Stellung der Bahnhofswirtschaften und der sonstigen Nebenbetriebe der Eisenbahnunternehmungen in: EE. 52, 10 ff., 109 ff.
— Zu einem Urteil in: JW. 1930. 2007.
Lengemann, K. Reichsbahn und Reich. Berlin. 1933.
Lieber. „Wer ist für die Verkehrsregelung auf Bahnhofsvorplätzen zuständig?" in: Die Polizei. 1933. 239 ff.
Machate. Die Grenzen zwischen Bahnpolizei und allgemeiner P. Ztg. 1928. 633 ff.
Mayer, O. „Eisenbahn und Wegerecht" im: Arch. öff. R. 16. (1901). S. 38 ff.
Mayr. Nachschrift zu einem Urteil in JW. 1928. 831 ff.
Michel. Das Gaststättengesetz. 1930.
Mielck, W. Allgemeine Staatspolizei und Bahnpolizei. Diss. Leipzig. 1930.
Mohn, L. Rechtsfälle des öffentlichen Rechts mit Lösungen, zugleich eine theoretisch-praktische Darstellung der wichtigsten Zweige des preuß. Verwaltungsrechts. Berlin. 1933.
v. d. Mosel, im: Handwb. des Sächs. Verwaltungsrechts. 13. Aufl. 1926: „Eisenbahnwesen" IV Bahnbetrieb, Bahnpolizei.
Müller. Abgrenzung der besonderen Polizeiverwaltungszweige untereinander und gegenüber der allgemeinen Polizei, im: PrVBl. 37. 114 ff. u. 39. S. 60.
— in: Die Polizei. 1929. 615 ff. u. JW. 1930. 2833 ff.
Nawiasky. Der Schutz des Eigentums der Reichsbahn gegen Eingriffe von privater Seite. Vortrag auf der 3. StudKonf. d. dt. RBahnGes. 1932.
Nebinger. Das Württembergische Polizeistrafgesetz und die Handhabung der Polizeigewalt in Württemberg. 2. Aufl. 1930.
Nehse. Die bahnpolizeiliche Strafgewalt im: Arch. 39. (1916) S. 92 ff.
v. Olshausen. Die Bahnpolizei bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Ztg. 1929. 447 ff., 482 ff.
Oehler, Albrecht. Preuß. Allg. Polizeirecht. 1930.
Oesterlen, in: Ztg. 1901. 485 ff.
Paczkowski, in: Die Polizei. 1930. S. 483 ff. und 1931. S. 228 ff.
Rasmus, in: Ztg. 1926. 1122 u. UrtBesprechung in JW. 1926. 2779 ff.
Reinemann. Die rechtliche Natur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Diss. Halle. 1926.
Reschke. Die rechtliche Stellung der Reichseisenbahn-Gesellschaft. Berlin. 1927.
v. Rohrscheidt. Gaststättengesetz. 1930.
Röll. Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. 2. Aufl. 1912. „Bahnpolizei".
Sarter-Kittel. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. 3. Aufl. Berlin. 1931.

Sax. Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. 2. Aufl. 1922. 3. Bd.: Die Eisenbahnen.
Schaefer, Wichards, Wille. Das Polizeiverwaltungsgesetz.
Schaeffer-Albrecht. Allg. Polizeirecht in Deutschland. 1929.
Schenkel. Die deutsche Gewerbeordnung. 2. Aufl. 1. Bd. 1892. 2. Bd. 1894.
v. Schicker. Die Gewerbeordnung für das Deutsche Reich. 3. Aufl. 1892.
Schiedermair. Das Polizeistrafgesetzbuch für Bayern. 2. Aufl. 1931.
Schlütter. Die rechtlichen Bestimmungen der neuen Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung, in: Die Wirtschaft und das Recht. 1929. S. 7 ff.
Schmid. Die öffentlich-rechtliche und privatrechtliche Stellung der Eisenbahn-, Hilfs- und Nebenbetriebe. Diss. Tübingen. 1909.
— Die rechtliche Stellung der Bahnhofgewerbe, in: Ann. d. Deutschen Reiches. 1910. 518 ff.
Schmölders bespricht Kommentar von Landmann, im: PrVBl. 49. 497.
— im: PrVBl. 50. (1929) S. 132 ff. und 198 und 52 (1931) S. 605 ff.
Schneidewin, in: Stengleins Kommentar zu den strafrechtlichen Nebengesetzen des Deutschen Reiches. I. 1928. II. 1931.
Schnitzler, in: Die Polizei. 1930. S. 483 f.
Schrader. Die Zuständigkeit der Bahnpolizei und der allgemeinen Polizei auf den Bahnhofsvorplätzen in: Die Polizei. 1933. 236 ff.
Schubert, E. Katechismus für den Bahnwärterdienst. 14. Aufl. 1920, ergänzt durch A. Denicke.
v. Schulz, in: Soziale Praxis, Bd. 11 (1901/02) S. 130 ff.
Schunck. Grundzüge des Bahnpolizeirechts in Preußen, in: Abh. aus dem Staats-, Verwaltungs- u. Völkerrecht. VII, 2. 1910.
Seydel. „Bedürfen Bahnhofswirtschaften einer gewerblichen Erlaubnis?" im: PrVBl. 1925 (1903/04). S. 559 ff.
v. Seydel, M. Bayerisches Staatsrecht. 2. Aufl. 3. Bd. 1896.
Stenglein. Die Post-, Bahn- und Telegraphengesetzgebung des Deutschen Reiches. 2. Aufl. 1902.
Weber. „Die Polizeistunde und Bahnhofswirtschaften", in: PrVBl. 26 (1904/05). S. 855 ff.
Weiß-Mayer. Gaststättengesetz. 1932.
Wever. „Baupolizei und Reichsbahn-Gesellschaft", in: PrVBl. 50 (1929) S. 603 ff.
Witte. Die Ordnung der Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter im Bereiche der Preuß. Eisenbahnverwaltung. 2. Ausg. §§ 26—42. 1906.

II. Zeitschriften und Entscheidungen.

Archiv für Eisenbahnwesen (Arch.).
Archiv für Strafrecht (begr. durch Goltdammer). (ArchStrafR.).
Der Bahnhofsbuchhandel. 1932. Nr. 11.
Die Bahnhofswirtschaft. Jg. 1926.
Deutsche Juristenzeitung (= DJZ.).
Deutsche Strafrechtszeitung.
Eisenbahnrechtliche Entscheidungen deutscher Gerichte, hrsg. von Gg. Eger (EE.).
Zeitschrift für Praxis und Gesetzgebung, zunächst für das Königreich Sachsen, hersg. von Fischer (FischerZ.).
Gewerbearchiv für das Deutsche Reich, hrsg. von Rohrscheidt (= GewArch.).
Jahrbuch für Entscheidungen des Kammergerichts, hrgs. von Johow u. Ring (KGJ.).
Jahrbücher des kgl. sächs. Oberverwaltungsgerichts. Bd. 12.
Juristische Wochenschrift (JW.).
Juristische Rundschau (JurRu.).

Die Polizei, Berlin.
Preußisches Verwaltungsblatt (PrVBl.), später Reichs- u. Preuß. VBl. (RuPrVBl.).
Das Recht.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen (RGZ.).
Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen (RGSt.).
Entscheidungen des Preuß. Oberverwaltungsgerichts (OVG.).
Entscheidungen des Bayer. Verwaltungsgerichtshofs. 45. Bd.
Entscheidungen der Gerichte und Verwaltungsbehörden auf dem Gebiete des Verwaltungs- und Polizeistrafrechts, hrsg. von Reger (Reger).
Verkehrsrechtliche Rundschau, hrsg. von Röser (VerkRu.).
Zeitschrift der Höheren Polizeischule für die Fortbildung der Polizeibeamten Thüringens (Ztschr.H.Pol.).
Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft (Ztschr.ges.StrWi.).
Zeitschrift für Rechtspflege im Herzogtum Braunschweig. Bd. 50.
Zeitschrift für Badische Verwaltung und Verwaltungsrechtspflege. Bd. 40.
Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen (Ztg.).

Abkürzungen.

ABl.d.Verk.A.	= Amtsblatt der Verkehrsanstalten.
ALR.	= Allgemeines Landrecht.
BBlfdDR.	= Bundesblatt für das Deutsche Reich.
BGB.	= Bürgerliches Gesetzbuch.
BGBl.	= Bundesgesetzblatt.
BO.	= Eisenbahn-, Bau und Betriebsordnung.
CBLf.d.D.R.	= Zentralblatt für das Deutsche Reich.
EVO.	= Eisenbahnverkehrsordnung.
GS.	= Preußische Gesetzessammlung.
GuVBl.	= Gesetz- und Verordnungsblatt.
GO.	= Reichsgewerbeordnung.
HMBl.	= Ministerialblatt der preußischen Handels- und Gewerbeverwaltung.
KG.	= Kammergericht.
LG.	= Landgericht.
MinBl.d.i.V.	= Ministerialblatt der inneren Verwaltung.
Ob.LG. (Bayr.)	= Oberstes Landesgericht.
OLG.	= Oberlandesgericht.
RBahnG.	= Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom 30. August 1924.
RGBl.	= Reichsgesetzblatt.
RegBl.	= Regierungsblatt.
StGB.	= Strafgesetzbuch.
StPO.	= Strafprozeßordnung.
RV.	= Reichsverfassung.
Vf.	= Verfügung.
VO.	= Verordnung.

Das Londoner Personenverkehrs-Amt und das Londoner Personenverkehrs-Gesetz 1933.

Von

Dr. Gretsch, Berlin.

(Mit einer Abbildung.)

(Fortsetzung)[1]

Teil V.

Verbesserungen des Londoner Verkehrs-Gesetzes von 1924.

57. Das Londoner Verkehrs-Gesetz von 1924 wird Dauergesetz.

Das Londoner Verkehrs-Gesetz von 1924 (in diesem Gesetzesteil „Das Gesetz von 1924" bezeichnet), das am 31. Dezember 1933 erlöschen sollte, bleibt mit folgenden Änderungen in Kraft:

58. Wiederaufstellung des Beratenden Ausschusses.

(1) Der Ausschuß (im Gesetz von 1924 und in diesem Gesetz „Der Beratende Ausschuß", The Advisory Committee, benannt), für dessen Zusammentritt in Abschnitt 1, (2), (3) des Gesetzes von 1924 Bestimmungen getroffen sind, soll nunmehr in der in Anhang 12 dieses Gesetzes vorgesehenen Art gebildet werden. Abschnitt 1, (4) und (5) werden außer Kraft gesetzt.

(2) Die Amtszeit der nach diesem Abschnitt erstmalig ernannten Mitglieder des Beratenden Ausschusses soll vom 1. Juli 1933 bis zum 30. Juni 1936 dauern, diejenige der nachfolgend ernannten, nach den Bestimmungen des erwähnten Abschnitts 1, so wie die Amtszeit von zur Ausfüllung frei gewordener Stellen ernannter Personen, drei Jahre.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1249.

(3) Der Vorsitzende des Beratenden Ausschusses soll aus den von den Ortsbehörden oder Gruppen von Ortsbehörden ernannten Mitgliedern (außer dem Vertreter der City-Polizei) gewählt werden.

(4) Die Bestimmungen des erwähnten Abschnitts 1 sollen auf den nunmehr ernannten Beratenden Ausschuß in der Form Anwendung finden, die für den ursprünglich (nach Abschnitt 1) ernannten Ausschuß vorgesehen war.

59. Erweiterung der Pflichten des Beratenden Ausschusses.

(1) Es ist Pflicht des Beratenden Ausschusses:

(a) den Minister über Verkehrsangelegenheiten innerhalb des Londoner Verkehrsbezirks, die nach seiner Ansicht zu dessen Kenntnis gebracht werden müssen, und im einzelnen über die Angelegenheiten zu unterrichten und zu beraten, die im Anhang 2 des Gesetzes von 1924 aufgeführt sind und die ihm durch den Minister mitgeteilt werden;

(b) beim Amt über alle Angelegenheiten vorstellig zu werden, die mit Betrieben oder Betriebsmöglichkeiten innerhalb des Londoner Verkehrsbezirks zusammenhängen, und die nach Ansicht des Ausschusses vom Amt erwogen werden sollten;

(c) den Minister über alle anderen Angelegenheiten zu unterrichten und zu beraten, die er ihm nach dem Gesetz von 1924 oder nach diesem Gesetz vorlegt.

Die Bestimmungen dieses Unterabschnitts ersetzen die des Abschnitts 2 des Gesetzes von 1924.

(2) Zum Zweck der Erleichterung eines Meinungsaustauschs über die vorerwähnten Vorstellungen oder über sonstige Angelegenheiten von allgemeinem Interesse sollen Generalversammlungen des Beratenden Ausschusses und des Amts oder, auf Vereinbarung von Ausschuß und Amt, von Vertretern des Ausschusses und des Amts abgehalten werden. Der Beratende Ausschuß oder das Amt hat davon, je nach Lage des Falls, mindestens 14 Tage vorher Kenntnis zu geben.

(3) Derartige Generalversammlungen sind vom Vorsitzenden des Beratenden Ausschusses mindestens dreimal im Jahr einzuberufen.

Die Einberufung einer derartigen Versammlung soll jedoch dessenungeachtet so lange nicht gefordert werden, wie das Amt und der Beratende Ausschuß sie für eine bestimmte Zeit nicht erforderlich erachten.

60. Erweiterung der Prüfungsbefugnis des Beratenden Ausschusses.

(1) In den Fällen, in denen nach Abschnitt 3 des Gesetzes von 1924 ein Mitglied des Beratenden Ausschusses oder der Ausschuß selbst öffentliche Untersuchungen abhalten, kann gegen Bezahlung oder Vergütung der wirklich durch das Erscheinen erwachsenden Auslagen von jeder Person verlangt werden, als Zeuge zu erscheinen, Zeugnis abzulegen oder in ihrem Besitz befindliche, sich auf den Prüfungsgegenstand beziehende Dokumente oder Befugnisse vorzulegen, soweit diese nicht von einer Beibringung vor einem Gerichtshof befreit sind. Für diese Zwecke sind die Mitglieder befugt, Eide abzunehmen.

(2) Unterläßt eine Person, ohne angemessene Entschuldigung, einer nach diesem Abschnitt erteilten Weisung nachzukommen, so ist sie, bei gemeinsamer Schuldigerklärung, zu einer Buße bis zum Höchstbetrag von 5 £ verpflichtet.

61. Bestimmungen für Straßenverkehrslinien innerhalb des Sonderbezirks.

(1) Für das Amt und jede Person, soweit sie nicht Fahrzeuge mit einer nach Teil IV des Straßenverkehrsgesetzes von 1930 bewilligten Zulassung benutzen, ist gesetzlich unzulässig, Fahrzeuge zur Personenbeförderung gegen Vergütung, durch Vermietung oder zu Sonderfahrpreisen auf Straßen innerhalb des Sonderbezirks zu betreiben, ausgenommen auf Linien, die durch den Verkehrskommissar des Metropolitan-Verkehrsbezirks (in diesem Abschnitt „Der Verkehrs-Kommissar" benannt) genehmigt sind. Der Verkehrskommissar kann bei Zulassung von Linien diese durch Straßen oder Straßenteile, die gekreuzt werden müssen, und durch die Endpunkte, falls diese im Sonderbezirk liegen, bezeichnen. Er darf seiner Zulassung Bestimmungen anfügen, die Gewähr geben, daß:

(a) nur Fahrzeuge der Klasse oder Beschreibung, oder die in der Zulassung besonders aufgeführt sind, auf der Linie verwandt werden;

(b) Fahrgäste nur an oder zwischen besonders bezeichneten Punkten aufgenommen oder abgesetzt werden;

(c) am Endpunkt einer zugelassenen Linie die Fahrzeuge nur an Plätzen oder unter Benutzung von Straßen oder Straßenteilen wenden, die besonders bezeichnet sind.

Für diese Zwecke kann der Minister, nach Rücksprache mit dem Polizeikommissar der Metropolis, Weisungen an den Verkehrskommissar ergehen lassen, allen oder besonders bezeichneten Linien, von denen ein

Teil innerhalb des Metropolitan Polizeibezirks oder der City von London liegt, besondere Bestimmungen über die Fahrzeugkonstruktion anzufügen.

(2) Vor Genehmigung einer Linie oder eines Linienteils, die innerhalb des Metropolitan-Polizeibezirks oder der City of London liegen, soll sich der Verkehrskommissar mit dem Polizeikommissar beraten.

(3) Fühlt sich eine Person, die beim Verkehrskommissar die Zulassung einer Linie beantragt hat, durch die Verweigerung oder durch eine der Zulassung angefügte Bestimmung (die nicht auf Grund einer Weisung des Ministers nach (1) dieses Abschnitts angefügt wurde) ungerecht behandelt, oder ebenso der Polizeikommissar durch Zulassung einer Linie innerhalb seines Bezirks oder durch eine angefügte Bestimmung (außer wie vorstehend), so kann der Antragsteller oder der Polizeikommissar beim Minister Einspruch erheben.

Auf einen derartigen Einspruch kann der Minister die betreffende Linie oder einen Teil derselben entweder mit oder ohne die vom Verkehrskommissar auferlegten Bedingungen genehmigen, oder er kann die Genehmigung versagen. Die ministerielle Entscheidung hat die gleiche Wirkung wie die des Verkehrskommissars und ist endgültig.

(4) Der Verkehrskommissar kann auf Antrag des Polizeikommissars, oder von Personen, die Fahrzeuge einer genehmigten Linie betreiben, oder aus eigenem Ermessen, jederzeit zugelassene Linien oder Zulassungsbestimmungen ändern oder zurücknehmen.

(5) Der Polizeikommissar oder jede Person kann beim Minister Einspruch erheben, wenn sich ersterer durch den Verkehrskommissar infolge Nichtzurücknahme der Zulassung einer Linie beeinträchtigt fühlt, oder wenn letztere sich beim Betrieb von nach diesem Abschnitt zugelassenen Fahrzeugen durch den Verkehrskommissar beeinträchtigt fühlen durch Änderung der Linienführung, Zurücknahme der Zulassung der Linie, Änderung oder Zurücknahme der der Zulassung angefügten Bestimmungen (außer einer Bestimmung, die von ihm infolge einer vom Minister nach (1) dieses Abschnitts gegebenen Weisung angefügt wurde) oder durch die Unterlassung des Verkehrskommissars, eine zugelassene Linie zu ändern oder eine der Zulassung (außer wie vorstehend) angefügte Bestimmung zu ändern oder zurückzunehmen. Auf jeden derartigen Einspruch ist der Minister zur Vornahme jeder Handlung berechtigt, die der Verkehrskommissar in der 1. Instanz vorgenommen hätte, seine Entscheidung gilt gleich der des Verkehrskommissars und ist endgültig und abschließend.

(6) Benutzt eine Person für die in (1) dieses Abschnitts erwähnten Zwecke ein Fahrzeug auf einer nicht genehmigten Linie, oder unterläßt sie, beim Betrieb eines Fahrzeugs auf einer zugelassenen Linie eine Be-

stimmung zu erfüllen, oder verstößt sie gegen eine solche, so soll sie bei summarischer Überführung zu einer Buße verpflichtet sein, die bei der ersten Übertretung 20 £, bei der zweiten und folgenden 50 £ nicht überschreitet.

Als Verstoß gegen diesen Abschnitt gilt jedoch nicht:

(i) Wenn eine Person ein Fahrzeug mit einer ihr nach Teil IV des Straßenverkehrs-Gesetzes von 1930 bewilligten Zulassung betreibt.

(ii) Wenn eine Person nur bei besonderen Gelegenheiten und unter Bestimmungen, die der Verkehrskommissar für Fahrzeuge allgemein oder für eine besonders in der Zulassung bezeichnete Fahrzeugklasse bewilligen kann, Fahrzeuge zur Personenbeförderung zu Sonderfahrpreisen nach oder von einem besonders bezeichneten Bestimmungsort benutzt.

(7) Im Sinn des vorstehenden Unterabschnitts sollen Fahrzeuge, die bei besonderen Gelegenheiten zur Beförderung von Privatgesellschaften benutzt werden, nicht deshalb als Fahrzeuge gelten, die Fahrgäste gegen Vergütung oder Miete zu besonderen Fahrpreisen befördern, weil die Gesellschaftsmitglieder, um den Beförderungspreis zu decken, besondere Zahlungen geleistet haben.

(8) Die Bestimmungen dieses Abschnitts sollen keinesfalls auf Straßen- und O-Bus-Fahrzeuge Anwendung finden, die unter gesetzmäßigen Befugnissen betrieben werden.

(9) Anklageverhandlungen nach diesem Abschnitt sollen nur durch den Direktor der Öffentlichen Anklage, den Verkehrskommissar oder einen Polizeichef erhoben werden.

(10) Der Minister kann Anordnungen treffen, die er für die Übergangszeit von Gesetzen für Benutzung von Fahrzeugen zur Personenbeförderung gegen Vermietung oder Vergütung, zu Sonderpreisen und in Sonderbezirken, notwendig erachtet, und die unmittelbar vor dem Tag in Wirkung waren, an dem die Bestimmungen dieses Abschnitts wirksam werden. Er kann verfügen, daß Fahrzeuge, die unmittelbar vor diesem Tag ordnungsmäßig verwendet wurden, für einen bestimmten Zeitraum mit im Erlaß angegebenen Bedingungen weiterbetrieben werden.

Der Minister kann jeden nach diesem Unterabschnitt verfügten Erlaß zurücknehmen, verändern und verbessern.

(11) Die Bestimmungen dieses Abschnitts gelten als Ersatz für die des Abschnitts 6 des Gesetzes von 1924.

62. Beschränkung der in bestimmten Straßen zugelassenen Personenfahrzeugzahl.

(1) Ist nach Ansicht des Ministers zur Beseitigung der Überfüllung, zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit, wegen anderer Personenver-

kehrsgelegenheiten oder aus sonstigen Gründen des öffentlichen Interesses eine Reglung erwünscht, so kann er in jeder Straße (oder Straßenteil) innerhalb des Sonderbezirks die Anzahl und Dichtigkeit der Fahrten von Fahrzeugen, die Personen gegen Vergütung oder Vermietung befördern, entweder allgemein oder für bestimmte Zeitabschnitte regeln. Er kann ferner:

(a) derartige Fahrzeuge durch Klasseneinteilung. Beschreibung oder Linienbezeichnung, oder durch die Bedingungen oder Zwecke, für die sie betrieben werden, ordnen;

(b) bestimmten Personen oder Personengruppen, die solche Fahrzeuge betreiben oder betreiben wollen, oder Personen, die sie auf bestimmten, in der Zulassung bezeichneten Linien, oder für bestimmte Zwecke unter besonderen Bedingungen betreiben, eine festgesetzte Fahrten-Zahl und -Häufigkeit oder für gewisse Zeiträume ein angegebenes Verhältnis der Gesamtfahrtenzahlen genehmigen. Die Fahrtenzahlen von Personen, die Fahrzeuge mit schriftlicher Amtsgenehmigung nach Abschnitt 16 dieses Gesetzes betreiben, sollen jedoch in der Genehmigung der Fahrten des Amts mit eingeschlossen sein;

(c) von Personen, die Fahrzeuge auf solchen Straßen betreiben, für die Reglungen allgemein oder teilweise Anwendung finden, verlangen, Einzelheiten über diese Betriebe zu berichten;

(d) Reglungen, die für besondere Umstände oder bei besonderen Gelegenheiten aufgehoben oder gemildert waren, einschränken.

(2) Vor der Durchführung derartiger Reglungen soll der Minister über die Angelegenheit dem Beratenden Ausschuß berichten und dessen Rat und Gutachten einholen. Über die Absicht derartiger Reglungen soll er an die betreffenden Personen Mitteilung in der Weise ergehen lassen, wie sie ihm für deren Unterrichtung am geeignetsten erscheint. Erhebt eine Organisation, die Unternehmer öffentlicher Verkehrsfahrzeuge vertritt, beim Minister schriftlich Einspruch und verlangt, daß eine öffentliche Untersuchung abgehalten wird, so soll der Beratende Ausschuß vor seinem Bericht an den Minister zu einer oder mehreren öffentlichen Untersuchungen seine Zustimmung geben oder die Untersuchung selbst abhalten. Bei diesen Untersuchungen sind diese Organisationen zu hören sowie alle Personen, deren Interessen durch die geplanten Reglungen berührt werden.

Vor Abhaltung einer derartigen Untersuchung soll der Beratende Ausschuß das Datum, den Versammlungsort und die Verhandlungsangelegenheiten zur Kenntnis bringen.

(3) Jede derartige Reglung ist den beiden Parlamentshäusern vorzulegen. Erfolgt innerhalb von 28 Tagen, nachdem das

betreffende Haus nach Vorlage der Reglung zusammengetreten ist, durch eines der Parlamentshäuser eine Eingabe an den König um Aufhebung der Verfügung, so verliert sie von diesem Tag ab ihre Gültigkeit. Die Rechtskraft von Dingen, die vordem geschehen waren, oder die Bearbeitung einer Neureglung wird dadurch nicht berührt.

(4) Jede derartige Anordnung kann die Auferlegung von summarisch beitreibbaren Geldbußen für Übertretungen vorsehen. Sie sollen im ersten Übertretungsfall 20 £ nicht überschreiten, in einem zweiten und in weiteren Fällen 50 £. Bei fortgesetzten Verfehlungen ist von dem, dem Überführungstag der fortlaufenden Übertretung folgenden Tage an eine Buße im Höchstbetrag von 5 £ je Tag anzuerkennen.

(5) Anklageverhandlungen wegen derartiger Übertretungen sollen nur durch den Direktor der öffentlichen Anklage, den Verkehrskommissar des Metropolitan Verkehrsbezirks oder einen Polizeichef angesetzt werden.

(6) Die Bestimmungen dieses Abschnitts dürfen keinesfalls auf Straßen- und O-Bus-Fahrzeuge Anwendung finden, die unter gesetzmäßigen Befugnissen betrieben werden.

(7) Die Bestimmungen dieses Abschnitts gelten als Ersatz für die des Abschnitts 7 des Gesetzes von 1924.

63. Befugnis zur Vornahme allgemeiner Straßenverkehrs-Reglungen im Londoner Verkehrsbezirk.

Abschnitt 10, (1) des Gesetzes von 1924 (der die Befugnis des Ministers zur Vornahme von Reglungen behandelt) ist durch den folgenden zu ersetzen:

„(1) Der Minister kann, innerhalb des Londoner Verkehrsbezirks, Anordnungen für Überwachung oder Reglung fahrzeugmäßigen oder sonstigen Straßenverkehrs treffen, und im einzelnen, ohne die Gültigkeit des vorstehend Gesagten zu beeinträchtigen, für alle Zwecke oder Angelegenheiten, die im Anhang 3 dieses Gesetzes aufgeführt sind.

Jede derartige Reglung kann erlassen werden für

(a) den Londoner Verkehrsbezirk als Ganzes, seine Teile oder für in ihm liegende Plätze, Straßen oder Straßenteile;
(b) den ganzen Tag oder für bestimmte Zeitspannen;
(c) besondere Gelegenheiten oder besondere Zeiten;
(d) Fahrzeuge und Verkehr einer besonderen Klasse.

Für den letzteren Zweck (d) kann er die Fahrzeuge und den Verkehr nach den folgenden Überlegungen teilen: Gewicht, Antriebskraft, Geschwindigkeit, Beladungsart, Fehlen von Beladung; ferner nach dem

Zweck des Verkehrs und der Richtung, in der er erfolgt, und, für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs, nach der Verkehrsart und der Linie, die Fahrzeuge bedienen, und danach, ob sie Fahrgäste befördern oder nicht.

64. Untergeordnete und kleinere Verbesserungen.

Die in Zeile 2 des Anhangs 30 dieses Gesetzes ausgewiesenen Verbesserungen untergeordneter und kleinerer Art sollen in den Bestimmungen des Gesetzes von 1924 in der in Zeile 1 dieses Anhangs bezeichneten Art vorgenommen werden.

65. Übergangsbestimmungen.

Die beim Erlaß dieses Gesetzes im Amt befindlichen Mitglieder des Beratenden Ausschusses bleiben mit den gleichen Befugnissen und Pflichten wie bisher im Amt, bis die Neubildung des Ausschusses nach diesem Gesetzesteil erfolgt ist.

66. Tag des Inkrafttretens des Teils V dieses Gesetzes.

Die das Gesetz von 1924 zum Dauergesetz erhebenden Bestimmungen dieses Gesetzesteils sowie die Bestimmungen über die Neubildung des Beratenden Ausschusses und die Fortdauer der Amtstätigkeit seiner bestehenden Mitglieder treten mit dem Erlaß dieses Gesetzes in Kraft. Im übrigen soll aber dieser Gesetzesteil am 1. Juli 1933 oder zu einem späteren, vom Minister festgesetzten Tag in Wirksamkeit treten. Für die verschiedenen Zwecke und Bestimmungen dieses Teils können verschiedene Termine angesetzt werden.

Teil VI.

Löhne und Betriebsbedingungen.

67. Verhandlungen über Streitigkeiten um Zahlungen und um Betriebsbedingungen.

Bei Streitigkeiten über zu zahlende Preise, Dienststunden oder Dienstbedingungen von Amtsangestellten, für die dieser Gesetzesteil gilt, bei denen das Amt und die betreffenden Gewerkschaften zu keinem Übereinkommen gelangen können, soll die Angelegenheit an den Vermittlungsausschuß (Negotiating Committee) gebracht werden. Wird auch hier die Frage nicht geregelt, so ist weiter an das Lohnamt (Wages Board) zu berichten.

68. Bildung des Vermittlungsausschusses und des Lohnamts.

(1) Der vorerwähnte Vermittlungsausschuß soll sich zusammensetzen: aus

(a) 6 vom Amt ernannten Vertretern,

(b) 6 Vertretern der Amtsangestellten, von denen je 2 durch jede der Gewerkschaften ernannt werden.

(2) Das Lohnamt soll bestehen aus:

(a) einem vom Arbeitsminister ernannten unabhängigen Vorsitzenden,

(b) 6 vom Amt ernannten Vertretern,

(c) 6 Vertretern der Amtsangestellten, von denen je 2 durch jede der Gewerkschaften ernannt werden,

(d) 4 anderen Personen, die ernannt werden: eine durch den Generalrat des Gewerkschaftskongresses, eine durch die Genossenschaftsvereinigung, eine durch die Nationale Vereinigung der Angestelltenorganisationen.

(3) Bei den Untersuchungen der an den Vermittlungsausschuß oder das Lohnamt berichteten Fragen kann jede Partei für den Ausgang der Angelegenheit wichtige Punkte hervorheben, die dann, je nach Lage des Falls, vom Vermittlungsausschuß oder vom Lohnamt in Erwägung gezogen werden sollen.

(4) Die Bildung des Vermittlungsausschusses oder des Lohnamts kann nach 12monatlicher Kündigung durch das Amt oder die Gewerkschaften nach einem Plan verändert werden, der von einem aus 6 Amtsvertretern und je 2 Vertretern jeder Gewerkschaft bestehenden Ausschuß vorbereitet wird. Nach seinem Inkrafttreten sollen in diesem Gesetzesteil vorgesehene Bezugnahmen auf den Vermittlungsausschuß oder das Lohnamt in gleicher Weise ausgelegt werden.

69. Einrichtung von Beratungstellen.

(1) Baldmöglichst nach dem 1. Juli 1933 sind nach dem nächstfolgenden Abschnitt Entwürfe für Einrichtung einer oder mehrerer aus Amtsbeamten und Vertretern der Amtsangestellten bestehenden und von diesen gewählten Beratungstellen zu treffen.

(2) Die Entwürfe sollen die Bildung und die Tätigkeit der einzurichtenden Beratungstellen derart festlegen, daß, soweit dies möglich ist, diese Abkommen für die Amtsangehörigen, für die dieser Gesetzesteil gilt, und die davon betroffenen Gewerkschaften nicht ungünstiger sind als die, die am 12. März 1931 für die bei den verschiedenen, jetzt ganz

oder teilweise auf das Amt übergegangenen Unternehmen eingerichteten Beratungstellen bestanden.

70. Befugnis zur Aufstellung von Anweisungen.

(1) Zur Durchführung der vorstehenden Bestimmungen sollen Anweisungen aufgestellt werden, die von Zeit zu Zeit durch einen Ausschuß von 6 Amtsvertretern und je 2 Vertretern jeder Gewerkschaft verändert werden können.

(2) Jede derartige Anweisung kann durch 12monatliche Kündigung der erwähnten Amts- oder Gewerkschaftsvertreter beendet werden, jedoch soll keine derartige Kündigung vor dem 1. Januar 1935 erfolgen.

71. Anwendung des Teils VI dieses Gesetzes.

(1) Die Amtsangestellten, für die dieser Gesetzesteil zutrifft, sind Personen, die für die Bahnen des Amts oder zur Bearbeitung von schriftlichen, verwaltungsmäßigen, Prüfungs- oder technischen Aufgaben angestellt sind. Sie dürfen jedoch nicht sein:

(a) Personen, die, in Übereinstimmung mit der gerade wirksamen Klasseneinteilung, zu der, in den nationalen Übereinkommen des Anhangs 7 des Eisenbahngesetzes von 1921 erwähnten Sonderklasse gehören, oder die darunter fallen würden, wenn sie bei einer Amtsbahn, für die diese Abkommen zutreffen, angestellt wären;

(b) Personen im Wochenlohn, die in Werkstätten zu Konstruktions-, Reparatur- oder Wiederherstellungsarbeiten, oder in elektrischen Kraft- oder Unterwerken, oder zu Arbeiten an Hochspannungskabeln zwischen solchen Werken verwandt werden,

sowie sonstige Personen, die der Ausschuß bei der Aufstellung der vorerwähnten Anweisung einschließen kann.

(2) Bei Bearbeitung der Anweisungen soll der Ausschuß Personen, die, unmittelbar bevor sie Beamte oder Angestellte des Amts wurden, Mitglieder der Londoner Grafschafts-Beamtenorganisation (London County Council Staff Organisation) waren, nicht einschließen, so lange noch mindestens 100 von ihnen ausgeschlossen zu bleiben wünschen.

72. Bezeichnung der Gewerkschaften.

In diesem Gesetzesteil sind unter „Gewerkschaften" zu verstehen: Die National Union of Railwaymen, die Associated Society of Locomotive Engineers und die Firemen and the Railway Clerks Association.

Teil VII.

Beamte und Ruhegehälter.

73. Überführung und Entschädigungsansprüche von Beamten und Angestellten, die nur oder hauptsächlich in den übertragenen Unternehmen beschäftigt sind.

(1) Die Bestimmungen dieses Abschnitts gelten für Personen, die

(a) am 12. März 1931 Beamte oder Angestellte einer im Anhang 2 dieses Gesetzes aufgeführten Ortsbehörde, Gesellschaft oder Personen waren,

(b) entweder: (i) an diesem Tag bei einem Unternehmen oder Unternehmenteil beschäftigt waren, das durch dieses Gesetz von dieser Behörde, Gesellschaft oder Person auf das Amt übertragen wurde, oder: (ii) zwischen diesem und dem Stichtag dadurch in dieses Beschäftigungsverhältnis traten, daß sie von ihren Arbeitgebern solchen Aufgaben zugeführt wurden, und diese Umstellung im normalen Geschäftsgang nötig war,

(c) die unmittelbar vor dem Stichtag Beamte oder Angestellte dieser Behörden, Gesellschaften oder Personen waren und nur oder hauptsächlich wie vorstehend beschäftigt waren.

Jede derartige Person ist in diesem Abschnitt als „vorhandener Beamter" oder „vorhandener Angestellter" bezeichnet.

(2) Jeder vorhandene Beamte oder Angestellte soll vom Stichtag ab übernommen und Beamter oder Angestellter des Amts werden. Entstehen wegen der Übernahme einer Person Meinungsverschiedenheiten, so sollen sie durch einen vom Lordkanzler nach den folgenden Bestimmungen zu ernennenden Schiedsrichter (in diesem Gesetzesteil der „ständige Schiedsrichter" genannt) entschieden werden.

(3) Durch die Übernahme soll kein vorhandener Beamter oder Angestellter ohne seine Zustimmung in eine schlechtere Stellung als früher kommen. Bei deshalb vorgenommenen Ermittlungen sind alle wichtigen Punkte zu berücksichtigen, einschließlich derjenigen über Amtszeit, Vergütungen, Sonderzuwendungen, Renten, Ruhegehalt, Krankenkassen und anderer Wohlfahrt- oder sonstiger Zuschüsse, die entweder für ihn selbst oder seine Witwe, Familie oder seinen Vertreter vorgesehen sind, und die er gesetzmäßig oder aus der Gebrauchsübung bei der Behörde, Gesellschaft oder Person, bei der er beschäftigt war, erworben hatte.

(4) Meinungsverschiedenheiten über die Erfüllung der vorstehenden Bestimmungen sind an den ständigen Schiedsrichter weiterzugeben. Ist dieser der Meinung, daß diese nicht erfüllt wurden, und daß der betreffende Beamte oder Angestellte einen Verlust oder eine Benachteiligung erlitten hat, die keine unmittelbare Geldeinbuße darstellen, für die nach den folgenden Bestimmungen zu entscheiden ist, so soll er ihm eine ihm angemessen erscheinende, durch das Amt zu vergütende Entschädigungsumme zusprechen.

(5) Ist das Amt der Ansicht:

(a) daß ein nach dem dritten Dezember 1930 getroffenes Abkommen eines nach diesem Gesetz auf das Amt übergegangenen Unternehmens oder Unternehmenteils über die Tätigkeit oder Verwendung oder über eine Änderung der Höhe der Vergütung eines vorhandenen Beamten oder Angestellten für den ordnungsmäßigen Geschäftsgang des Unternehmens nicht nötig war, oder

(b) daß die Bewilligung der Änderung einer Rente, eines Ruhegehalts, eines Vorrechts oder einer Entschädigung nach diesem Tag von einer Behörde, Gesellschaft oder Person, die nach diesem Gesetz ganz oder teilweise auf das Amt übertragen wurde, nicht in Übereinstimmung mit der normalen, bei dieser Behörde, Gesellschaft oder Person gepflogenen Gebrauchsübung bei der Bewilligung oder Änderung von Renten, Vorrechten oder Entschädigungen stand,

so kann es diese innerhalb 6 Monate nach dem Stichtag bei der zuständigen Behörde, Gesellschaft oder Person schriftlich kündigen. Ergeben sich dabei Meinungsverschiedenheiten, so sind diese an den ständigen Schiedsrichter zu bringen. Dieser soll prüfen, ob die Festsetzung oder Änderung der Vergütung im normalen Geschäftsgang nötig war, oder ob die Bewilligung in Übereinstimmung mit der normalen Gebrauchsübung der Behörde, Gesellschaft oder Person stand, und er soll bestimmen, ob und bis zu welchem Maß zwischen dem Amt und der Behörde, Gesellschaft oder Person eine Verpflichtung besteht, die auf das Amt zu übertragen ist, oder als solche für die Behörde, Gesellschaft oder Person fortdauert.

(6) Das Amt kann jedes Arbeitsgebiet oder jede Stelle eines vorhandenen Beamten oder Angestellten aufheben. Werden von solchen Beamten oder Angestellten andere oder zusätzliche Verpflichtungen verlangt wie bei der Behörde, Gesellschaft oder Person, von denen aus sie übernommen wurden, so können sie ihren Posten aufgeben. Erleiden sie hierdurch unmittelbare geldliche Einbußen, für deren Entschädigung zur Zeit keine gesetzmäßige Verfügung besteht, so haben sie Anrecht,

vom Amt eine Vergütung zu erhalten, die in Übereinstimmung mit Anhang 14 dieses Gesetzes festzusetzen ist.

(7) Wenn innerhalb von 5 Jahren nach dem Stichtag:

(a) vorhandene Beamte oder Angestellte nach Vorstehendem ihren Dienst oder Posten aufgeben;

(b) die Stellungen von vorhandenen Beamten oder Angestellten vom Amt aufgegeben werden, da sie nicht mehr nötig sind (jedoch nicht wegen schlechter Führung oder Unfähigkeit, die Pflichten zu erfüllen, die sie unmittelbar vor dem Stichtag ausübten, oder die von ihnen möglicherweise verlangt worden wären);

(c) die Nebeneinkünfte von vorhandenen Beamten oder Angestellten wegen Verkleinerung der Pflichten verringert werden,

oder wenn vorhandene Beamte oder Angestellte wegen Aufgabe von Straßenbahnen, bei denen sie verwendet waren, entbehrlich werden, so sollen sie, falls nicht das Gegenteil nachgewiesen wird, nach vorstehendem Unterabschnitt (6) behandelt werden, wie wenn sie eine unmittelbare geldliche Einbuße erlitten hätten.

(8) In den Fällen, in denen, zur Festsetzung der vom Amt für die Übertragung von Unternehmen (oder Unternehmenteilen) zu bezahlenden Beträge und der Art der Entschädigungen (durch Übereinkommen oder durch Schiedsgericht), Summen, die an vorhandene Beamte oder Angestellte für finanzielle Beteiligungen an diesen Unternehmen (oder Unternehmensanteilen) (als Teilhaber, Aktionär, oder in anderer Form) bezahlt wurden oder noch zu bezahlen sind, als Ertrag des Unternehmens behandelt wurden, sollen für die Abschätzung der Entschädigungen die so behandelten Beträge, die an diese Beamten und Angestellten nach diesem Gesetzesteil oder nach Anhang 14 zu vergüten sind, nicht als Teil ihrer Entschädigungen oder Nebeneinkünfte behandelt werden, die diese vor der Übertragung des Unternehmens genossen haben oder genossen hätten, wenn letztere nicht eingetreten wäre.

(9) Kein vom Amt übernommener Beamter oder Angestellter soll in seiner, ihm vom Amt übertragenen Dienststellung oder in seinem Posten dadurch benachteiligt sein, daß der Stichtag des Unternehmens, von dem er übernommen wurde, später liegt, als der eines anderen übernommenen Unternehmens.

(10) Wird ein Beamter oder Angestellter, in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Gesetzes, von einer Behörde oder Gesellschaft über den Stichtag im Dienst behalten, so sollen hierdurch seine Rechte nach diesem Abschnitt nicht beeinflußt werden.

(11) In diesem Abschnitt schließt der Ausdruck „Beamter" einen Betriebsdirektor (managing director) ein.

(12) Ohne Rücksicht auf die Bestimmungen dieses Abschnitts ist es für das Amt, jeden vorhandenen Beamten oder Angestellten und die ihn beschäftigende Ortsbehörde, Gesellschaft oder Person gesetzlich zulässig, Vereinbarungen zu treffen, daß sie (die Beamten oder Angestellten) vom Amt nicht übernommen werden. Ist ein derartiges Abkommen zustande gekommen, so finden die Bestimmungen (2) bis (10) dieses Abschnitts keine Anwendung.

(13) Ohne Rücksicht auf (1) dieses Abschnitts soll jede der nachfolgend bezeichneten Personen als vorhandener Beamter oder Angestellter gelten, für die die Bestimmungen dieses Abschnitts wie für die in (1) aufgeführten Personen zutreffen:

(a) Personen, die am 12. März 1931 als Beamte oder Angestellte eines Unternehmens oder Unternehmenteils beschäftigt waren, das seitdem von einem im Anhang 2 dieses Gesetzes bezeichneten Unternehmen einer Behörde, Gesellschaft oder Person erworben oder aufgenommen wurde, oder

(b) Personen, die als Folge eines derartigen Erwerbs oder einer Aufsaugung Beamte oder Angestellte dieser Behörde, Gesellschaft oder Person wurden und bei einem Unternehmen oder Teil eines Unternehmens beschäftigt waren, das von diesem auf das Amt übergegangen ist;

(c) Personen, die unmittelbar vor dem Stichtag Beamte oder Angestellte dieser Behörde, Gesellschaft oder Person waren und ausschließlich oder hauptsächlich wie vorstehend beschäftigt waren.

74. Überführung und Entschädigungsrechte von Beamten und Angestellten, die in gewissen Unternehmen beschäftigt sind.

Für (2), (8) und (12) des vorstehenden Abschnitts soll jede der nachfolgend bezeichneten Personen als vorhandener Beamter oder Angestellter gelten:

(a) Personen, die am 12. März 1931 Beamte oder Angestellte eines Unternehmers waren, dessen Unternehmen nach Abschnitt 16 (4) dieses Gesetzes ganz oder teilweise vom Amt übernommen wurden;

(b) Personen, die entweder: (i) am vorstehenden Tag im oder in Verbindung mit dem übernommenen Unternehmen oder Unternehmenteil beschäftigt waren, oder die (ii) zwischen dem vorstehenden und

dem Übernahmetag, durch von ihrem Arbeitgeber vorgenommene Überführung auf andere Aufgaben, derart beschäftigt wurden und deren Überführung im normalen Betriebsgang zweckmäßigerweise notwendig war;

(c) Personen, die am Übernahmetag durch das Amt Beamte oder Angestellte dieser Arbeitgeber waren und allein oder hauptsächlich wie vorstehend beschäftigt waren.

Ferner:

(a) Personen, die am 12. März 1931 Beamte oder Angestellte einer in Abschnitt 17 (1) dieses Gesetzes aufgeführten Gesellschaft waren;

(b) Personen, die entweder: (i) am besagten Tag auf oder in Verbindung mit Grundstücken beschäftigt waren, die von einer solchen Gesellschaft auf das Amt übertragen wurden, oder in einem Betrieb, den die Gesellschaft aufgegeben hat; oder: (ii) zwischen dem vorstehenden und dem Übergangstag auf das Amt oder der Betriebsaufgabe — durch Überführung von anderen Dienstobliegenheiten der Gesellschaft — derart beschäftigt wurden, und deren Überführung im normalen Geschäftsbetrieb zweckmäßigerweise notwendig war;

(c) Personen, die am Tag der Übernahme durch das Amt oder der Aufgabe (des Betriebs) Beamte oder Angestellte dieser Gesellschaft waren und ganz oder hauptsächlich wie vorerwähnt beschäftigt waren.

Ferner:

(a) alle Personen, die am erwähnten 12. März als Beamte oder Angestellte bei einem, oder in Verbindung mit einem Unternehmen oder Teil eines Unternehmens beschäftigt waren, das von einem Unternehmen erworben oder aufgesaugt wurde, das ganz oder teilweise nach Abschnitt 16 (4) dieses Gesetzes durch das Amt übernommen wurde, oder bei einem Unternehmen einer in Abschnitt 17 (1) aufgeführten Gesellschaft.

(b) Personen, die infolge eines derartigen Erwerbs oder einer Aufsaugung Beamte oder Angestellte der Person oder Gesellschaft wurden, der das Unternehmen gehörte und die entweder,

(i) bei oder in Verbindung mit dem vom Amt übernommenen Unternehmen oder Unternehmenteil, oder

(ii) auf oder in Verbindung mit Grundstücken, die von einer derartigen Gesellschaft auf das Amt übertragen wurden, oder im Betrieb einer solchen Gesellschaft beschäftigt waren, den diese aufzugeben hatte.

(c) Alle Personen, die am Tag der Übernahme oder Übertragung auf das Amt oder der Aufgabe des Betriebs Beamte oder Angestellte dieser Personen und Gesellschaften waren und ganz oder hauptsächlich wie vorerwähnt beschäftigt wurden.

Für sie sollen daher die Bestimmungen der erwähnten Unterabschnitte in der gleichen Weise gelten wie für die in (1) dieses Abschnitts aufgeführten Personen, jedoch soll jeder Hinweis auf den Stichtag als Bezugnahme auf den Übernahmetag oder Überführungstag des betreffenden Unternehmens oder Unternehmenteils oder Grundstücks ausgelegt werden.

75. Entschädigungsrechte bestimmter, nicht vom Amt übernommener Beamter oder Angestellter.

(1) Alle Beamten oder Angestellten der in Teil III des Anhangs 2 dieses Gesetzes aufgeführten Ortsbehörden, die nach Abschnitt 73 am Stichtag vom Amt übernommen worden wären, wenn sie an diesem Datum ganz oder hauptsächlich bei dem von der Ortsbehörde übernommenen Unternehmen beschäftigt gewesen wären, die aber zu diesem Zeitpunkt nur zum Teil so beschäftigt waren, und die als Folge dieses Gesetzes — jedoch nicht wegen schlechter Führung oder der Unfähigkeit, ihren Pflichten nachzukommen, die sie unmittelbar vor dem Stichtag ausübten oder billigerweise auszuüben hatten —, eine unmittelbare Geldeinbuße erleiden, für deren Entschädigung keine zur Zeit wirksame Verfügung besteht, sollen rechtlichen Anspruch haben, dafür von der betreffenden Ortsbehörde nach den Bestimmungen des Anhangs 14, wie nachfolgend dargelegt, entschädigt zu werden.

(2) Die Bestimmungen des Anhangs 14 sollen für jeden dieser Beamten oder Angestellten derart angewandt werden, daß alle Bezugnahmen darin auf das Amt, als die Behörde, die Klagen auf Entschädigungen entgegenzunehmen und zu entscheiden hat, auf die betreffende Ortsbehörde übergehen.

(3) Alle nach diesem Abschnitt zu bezahlenden Entschädigungen sind in der ersten Instanz von der Ortsbehörde zu vergüten. Die endgültige Zuteilung soll jedoch durch das Amt und die Behörde vereinbart oder, mangels einer solchen Vereinbarung, durch den ständigen Schiedsrichter bestimmt werden.

(4) Der Schiedsrichter soll alle Umstände des Falls berücksichtigen, einschließlich der freiwerdenden Stellen im Beamtenbestand

der Ortsbehörden, die sich aus der Übernahme von Beamten und Angestellten auf das Amt ergeben, die nicht allein oder in Verbindung mit den übernommenen Unternehmen beschäftigt waren, sowie der sich aus solchen freiwerdenden Stellen ergebenden Möglichkeit, durch Wiederschaffung von Aufgaben, Härten gegen die in diesem Abschnitt erwähnten Beamten und Angestellten zu vermeiden. Er soll außerdem bestimmen, ob die Kosten der erwähnten Entschädigungen von der Ortsbehörde oder vom Amt zu tragen, oder in welcher Weise sie auf beide zu verteilen sind.

76. Entschädigungsrechte von Beamten und Angestellten des Eisenbahnabrechnungshofs.

(1) Jeder Beamte oder Angestellte des Eisenbahnabrechnungshofs, der infolge dieses Gesetzes — jedoch nicht wegen schlechter Führung oder Unfähigkeit, den Pflichten nachzukommen, die er vordem erfüllte oder, denen nachzukommen ordnungsgemäß von ihm verlangt werden konnte —, einen direkten pekuniären Verlust erleidet, für dessen Entschädigung zur Zeit keine wirksame Verfügung besteht, hat Anrecht, vom Eisenbahnabrechnungshof eine Entschädigung zu erhalten, deren Höhe nach den nachfolgend in (2) angepaßten Bestimmungen des Anhangs 14 dieses Gesetzes festzusetzen ist.

(2) Die Bestimmungen des Anhangs 14 sollen auf die in (1) erwähnten Beamten und Angestellten in der Weise Anwendung finden, daß für jede Bezugnahme auf das Amt als der Behörde, die Entschädigungsklagen entgegenzunehmen und zu entscheiden und Entschädigung zu bezahlen hat, der Eisenbahnabrechnungshof zu setzen ist.

(3) Alle nach diesem Abschnitt zu bezahlenden Entschädigungen sollen in der ersten Instanz vom Eisenbahnabrechnungshof bezahlt werden. Die endgültige Abrechnung soll jedoch durch den Abrechnungshof und das Amt vereinbart, oder, mangels einer solchen Vereinbarung, durch den ständigen Schiedsrichter bestimmt werden.

(4) Der Schiedsrichter soll alle Umstände des ihm vorgelegten Falls berücksichtigen, insbesondere, ob die Geldeinbuße des Beamten oder Angestellten in erster Linie eine Folge der Übertragung von Eisenbahnunternehmen auf das Amt ist oder von, nach diesem Gesetz, getroffenen Vereinbarungen über das Zusammenlegen der Verkehrseinnahmen. Er soll entscheiden, ob die Kosten der an die Beamten oder Angestellten zu zahlenden Entschädigungen vom Eisenbahnabrechnungshof oder vom Amt oder in einem bestimmten Verhältnis von beiden zu tragen sind.

77. Entschädigungsrechte von Beamten oder Angestellten der joint-Eisenbahngesellschaften[1].

(1) Jeder Beamte oder Angestellte der bei oder in Zusammenhang mit einem der joint-Eisenbahnunternehmen beschäftigt ist, dessen Rechte oder Beteiligungen auf das Amt übertragen wurden, der als Folge dieses Gesetzes — jedoch nicht wegen schlechter Führung oder Unfähigkeit, seinen Pflichten nachzukommen, die er vor dem Stichtag erfüllte oder denen nachzukommen billigerweise von ihm verlangt werden konnte —, eine unmittelbare Geldeinbuße erleidet, für deren Entschädigung keine zur Zeit wirksame Verfügung besteht, hat rechtlichen Anspruch, von seinen Arbeitgebern für diese Zeit nach den nachfolgend angepaßten Bestimmungen des Anhangs 14 dieses Gesetzes entschädigt zu werden.

(2) Die Bestimmungen des Anhangs 14 sollen für alle vorbezeichneten Beamten und Angestellten derart angewandt werden, daß alle Bezugnahmen darin auf das Amt, als die Behörde, die Klagen auf Entschädigungen entgegenzunehmen und zu entscheiden hat, für deren Arbeitgeber zu gelten haben.

(3) Alle nach diesem Abschnitt zu bezahlenden Entschädigungen sollen in der ersten Instanz vom Amt vergütet werden. Die endgültige Zuteilung soll jedoch durch das Amt und die betreffende Eisenbahngesellschaft vereinbart oder, bei Nichtzustandekommen einer solchen Vereinbarung, durch den ständigen Schiedsrichter bestimmt werden.

78. Fortdauer der Wohlfahrtentschädigungen.

Nach den Bestimmungen dieses Abschnitts sollen die nachfolgend bezeichneten Personen Anrecht haben, vom Amt Ruhegehalt oder Renten nach den vordem vereinbarten Bestimmungen zu erhalten:

(a) Personen, die früher Beamte oder Angestellte von in Anhang 2, Teil I, II, III aufgeführten Ortsbehörden oder Gesellschaften waren;

(b) Witwen oder wirtschaftlich Abhängige von verstorbenen Beamten oder Angestellten,

---

[1] Darunter sind die Beamten und Angestellten der folgenden Eisenbahngesellschaften zu verstehen:

a) die Metropolitan & Great Central Joint Line (die Verbindung Harrow South nach Quainton Road und Verney, einschließlich der Zweiglinien nach Chesham und Brill);
b) die Watford Joint Railway (die Zweiglinie der Metropolitan & Great Central nach Croxley Green und Watford);
c) die East London Railway (Shoreditch und New Cross);
d) die Hammersmith & City Railway (von Royal Oak nach Hammersmith);
e) die Whitechapel & Bow Railway (Whitechapel nach Bow Road).

die Einnahmen aus einer Rente, einem Ruhegehalt oder anderweitige Entschädigungen von diesen Behörden oder Gesellschaften, infolge normaler Übung, jedoch nicht als festen Rechtsanspruch, erhalten, da die betreffende Person, falls sie ihre Tätigkeit bei der Behörde oder Gesellschaft bis zum Stichtag fortgesetzt hätte, Beamter oder Angestellter des Amts geworden wäre.

Ist jedoch das Amt der Ansicht, daß eine derartige, nach dem 3. Dezember 1930 gewährte Rente oder Vergütung nicht in Übereinstimmung mit der bei der betreffenden Gesellschaft gepflegten Übung erfolgt ist, so kann es innerhalb von 6 Monaten nach dem Stichtag der Behörde oder Gesellschaft kündigen. Bei daraus entstehenden Meinungstreitigkeiten ist an den ständigen Schiedsrichter zu berichten. Dieser hat zunächst zu untersuchen, ob die Bewilligung seinerzeit im Verfolg gewöhnlicher Übung erfolgt ist, und zu entscheiden, ob und in welchem Umfang die Verpflichtung vom Amt zu übernehmen, oder ob sie als Verpflichtung der Behörde oder Gesellschaft weiterzuführen ist.

79. Bestimmungen für den ständigen Schiedsrichter.

(1) Für die 6 vorhergehenden Abschnitte und den Anhang 14 soll der Lordkanzler einen ständigen Schiedsrichter ernennen. Jede Frage, die nach den darin gegebenen Bestimmungen vor den ständigen Schiedsrichter zu bringen ist, ist an ihn zu berichten und bei Meinungsverschiedenheiten durch ihn zu entscheiden.

(2) Das dem ständigen Schiedsrichter für ein Schiedsgericht zu vergütende Honorar wird vom Lordkanzler festgesetzt und im allgemeinen durch das Amt bezahlt, ausgenommen, der Schiedsrichter bestimmt in den Fällen nach Abschnitt 75, 76 oder 77 dieses Gesetzes, daß es ganz oder teilweise durch die Ortsbehörde, den Eisenbahn-Abrechnungshof oder eine Eisenbahngesellschaft zu bezahlen ist.

80. Ruhegehaltsfonds usw.

(1) Nach diesem Abschnitt sollen die nachfolgend bezeichneten Fonds, die von den in Anhang 2, Teil I, II, IV, V oder VI aufgeführten Gesellschaften (in diesem Abschnitt „die übernommenen Gesellschaften" benannt) eingerichtet sind, sowie die Direktoren dieser Fonds und Kassen weiterbestehen, als wenn die Unternehmen der übernommenen Gesellschaften nicht auf das Amt übergegangen wären: Es sind dies: Alle Ruhegehalts-, Renten und Wohlfahrtfonds und Einrichtungen (außer dem Railway Clearing System Superannuation and the British Electrical Endowment Fund), die hier als „die bestehenden Wohl-

fahrtfonds" bezeichnet sind, ferner alle Sparkassen oder Einrichtungen ähnlicher Art (außer dem British Electrical Provident Fund), die in diesem Abschnitt „die bestehenden Kassen" benannt sind.

(2) Die Befugnisse der übernommenen Gesellschaften, Beamten oder Vorstandsmitglieder der übernommenen Gesellschaften zur gesetzmäßigen Verfügung über, oder Reglung der bestehenden Wohlfahrtfonds oder -kassen können vom Stichtag ab durch das Amt, ein dazu vom Amt ernanntes Vorstandsmitglied oder einen Beamten ausgeübt werden. Jede Dienstleistung, Beschäftigung oder Entlassung eines nach diesem Gesetz von einer übertragenen Gesellschaft übernommenen Beamten oder Angestellten (der so Beamter oder Angestellter des Amts wird) soll in gleicher Weise gelten wie bei der übernommenen Gesellschaft, in deren Dienst er unmittelbar vor dem Stichtag gestanden hat.

(3) Alle gesetzmäßigen oder aus der Übung entstandenen Verpflichtungen der übernommenen Unternehmen gegenüber bestehenden Wohlfahrtfonds oder -kassen, oder gegen Vorstandsmitglieder bestehender Wohlfahrtfonds und Einleger in bestehende Kassen, die übernommen und Beamte oder Angestellte des Amts wurden, oder falls sie unmittelbar vor dem Stichtag Beamte oder Angestellte der übernommenen Gesellschaften gewesen wären, übernommen und Amtsbeamte und -angestellte geworden wären, sollen für das Amt bindend sein.

(4) Anrecht auf die gesetzmäßigen oder durch Übung entstandenen Wohlfahrtzuwendungen, Rechte und Vorrechte der von den übernommenen Gesellschaften betriebenen Unternehmen besitzen in gleicher Weise, wie wenn die Übernahme auf das Amt nicht erfolgt wäre: alle Personen, die Mitglieder eines bestehenden Wohlfahrtfonds oder Einleger in eine der bestehenden Kassen sind oder gewesen sind, und die Beamte oder Angestellte sind, die, wenn sie unmittelbar vor dem Stichtag als Beamte oder Angestellte der übertragenen Gesellschaften übernommen wurden, solche geworden wären, sowie alle Personen, die Ansprüche auf die Rechte derartiger Personen erheben.

(5) Alle nicht vom Amt übernommenen Mitglieder bestehender Wohlfahrtfonds und Einzahler in bestehende Kassen bleiben Mitglieder oder Einzahler in diese Fonds oder Kassen, wenn sie nicht innerhalb eines Jahrs, vom Stichtag ab, den Direktoren dieser Fonds oder Kassen schriftlich mitteilen, daß sie ihre Mitgliedschaft oder Beteiligung aufzugeben wünschen. Alle verbleibenden Mitglieder haben in gleicher Weise Anrecht auf die gesetzmäßigen oder durch Übung entstandenen Wohlfahrteinrichtungen, Rechte und Vorrechte, wie wenn die von den über-

nommenen Gesellschaften betriebenen Unternehmen nicht auf das Amt übergegangen wären. Diese Rechte usw. gelten für sie und alle Personen, die ihr Amt oder ihre Beschäftigung ausüben, in gleicher Weise, solange sie Mitglieder oder Einzahler bleiben.

Die Direktoren der erwähnten Fonds und Kassen können jedoch jederzeit, auf die gemeinsame Forderung der Mitglieder oder Einzahler und ihrer Arbeitgeber, der Beteiligung entsprechende, unter Umständen von durch sie ernannten Sachverständigen, bestimmte Summen in andere Fonds oder Kassen einzahlen, womit die Verpflichtungen dieser Fonds usw. an solche Mitglieder usw. abgegolten sind.

(6) Alle Personen, die als Beamte oder Angestellte einer vom Amt übernommenen Gesellschaft Amtsbeamte oder -angestellte wurden, und die unmittelbar vor dem Stichtag Mitglieder der Railway Clearing System Superannuation Fund Corporation (in diesem Unterabschnitt als „Der Verband" bezeichnet) waren, können während ihrer Dienstzeit beim Amt und nach ihrem Rücktritt in Ruhestellung weiter Verbandsmitglieder bleiben. Das gleiche gilt für alle Personen, die, falls sie unmittelbar vor dem Stichtag als Beamte oder Angestellte einer übernommenen Gesellschaft Amtsbeamte oder -angestellte geworden wären, und die am Stichtag im Besitz einer Ruhegehaltsbefugnis oder Jahresrente des Verbands sind, für den Zeitraum, für den sie, bei Nichterlaß dieses Gesetzes, zur Entgegennahme derartiger Wohlfahrtvergütungen berechtigt gewesen wären. Solange diese Personen Mitglieder bleiben, haben sie Anrecht auf die gleichen gesetzlichen oder aus der Übung entstandenen Wohlfahrteinrichtungen, Rechte und Vorrechte und Verpflichtungen, die sie gehabt hätten, wenn ihr Unternehmen nicht vom Amt übernommen worden wäre, und die in vollem Umfang nunmehr für das Amt bindend sind.

(7) Alle Personen, die als Beamte oder Angestellte einer übernommenen Gesellschaft Amtsbeamte oder -angestellte wurden, und die unmittelbar vor dem Stichtag Mitglieder des British Electrical Endowment Fund (in diesem Unterabschnitt „Der Ausstattungsfonds" benannt) waren, sollen (nach den gegenwärtig auf diesen Fonds anzuwendenden Bestimmungen über die Verwaltung von Treuhandvermögen) für die Zeit ihrer Tätigkeit beim Amt Mitglieder des Ausstattungfonds bleiben. Während dieser Zeit haben sie Anrecht auf die gleichen gesetzmäßigen oder üblichen Vorteile, Rechte, Vorrechte und Verpflichtungen, wie wenn die Unternehmen, denen sie angehörten, nicht vom Amt übernommen worden wären, oder wie wenn das Amt eine Gesellschaft im Sinn dieser trust deeds and rules wäre. Anderseits soll das Amt gegenüber diesen

Personen dieselben Rechte und Verpfichtungen haben, wie wenn es eine Gesellschaft im vorstehenden Sinn wäre, und es soll vom Stichtag ab bei der Auslegung der Bestimmungen dieser trust deeds and rules für sie als eine derartige Gesellschaft gelten.

(8) Alle Personen, die als Beamte oder Angestellte einer übernommenen Gesellschaft Amtsbeamte oder -angestellte wurden, und die unmittelbar vor dem Stichtag durch die Gesellschaft, bei der sie beschäftigt waren, Einzahler in den British Electrical Provident Fonds (in diesem Unterabschnitt der „Unterstützungsfonds" benannt) waren, und alle Frauen und Kinder einer solchen Person, die ebenso Fondseinzahler waren, können für die Zeitdauer, in der diese Personen Amtsbeamte oder -angestellte bleiben, über das Amt als Unterstützungfonds-Einzahler fortbestehen. Sie sollen die gleichen gesetzmäßigen oder üblichen Rechte, Vorrechte und Verpflichtungen besitzen, und das Amt soll ihnen gegenüber die gleichen Rechte und Verpflichtungen haben, die es nach den zur Zeit auf den Unterstützungfonds anwendbaren Bestimmungen der trust deeds and rules hätte, wenn es eine Gesellschaft in deren Sinn wäre; in dieser Auslegung soll vom Stichtag ab das Amt auch gegenüber allen diesen vorbezeichneten Personen gelten.

(9) Alle Personen, die als Beamte oder Angestellte der in Anhang 2, Teil III aufgeführten Ortsbehörden übernommen und so Amtsbeamte und -angestellte wurden, und die unmittelbar vor dem Stichtag Mitglieder eines Renten-, Ruhegehalts- oder anderen Wohlfahrtfonds dieser Behörden (in diesem Abschnitt als „Ortsbehördenfonds" bezeichnet) waren, können, solange sie in Amts-Anstellung sind, Mitglieder dieses Fonds bleiben. Während dieses Verhältnisses sollen, nach den Bestimmungen der nachfolgenden drei Unterabschnitte, alle gesetzmäßigen Verfügungen, Regeln oder Vorschriften, soweit sie sich auf diese Personen beziehen, für die Ortsbehörden weiterbestehen, und die Personen sollen Anrecht auf die gleichen gesetzlichen oder üblichen Wohlfahrteinrichtungen, Rechte, Vorrechte und Verpflichtungen haben, wie wenn sie Beamte oder Angestellte der Ortsbehörden geblieben wären.

(10) Scheidet ein Mitglied eines Ortsbehördenfonds aus dem Amt aus, so sollen die vorerwähnten gesetzmäßigen Verfügungen, Regeln und Vorschriften, die beim Ausscheiden als Beamter oder Angestellter der Behörde in Kraft getreten wären, in gleicher Weise (wie beim Ausscheiden aus dieser Behörde) Geltung haben.

(11) Für Amtsbeamte oder -angestellte, die nach dem Stichtag Mitglieder des Ortsbehördenfonds bleiben:

(a) kann die Ortsbehörde Wohlfahrtzuwendungen und Zahlungen in und aus dem Fonds in gleicher Weise bewilligen, wie wenn sie bei der Behörde angestellt wären;

(b) soll das Amt von den Gehältern die Pflichtbeiträge für den Fonds einbehalten, und diese von Zeit zu Zeit an die Behörden zu dessen Gutschrift abführen.

(12) In den Fällen, in denen Ortsbehörden pflichtgemäß Beträge in den Ortsbehördenfonds einzahlen, die satzungsgemäß oder aus anderen Gründen, falls das betreffende Ortsbehördenunternehmen nicht auf das Amt übergegangen wäre, aus den Einnahmen des Unternehmens zu bezahlen waren, soll das Amt, auf Ersuchen der Behörde, den Betrag vergüten, der den Amtsbeamten oder -angestellten zukommt, die nach dem Stichtag weiter Mitglieder des Ortsbehördenfonds bleiben.

(13) Zur Erfüllung der Bestimmungen der zwei vorhergehenden Unterabschnitte können das Amt und die Ortsbehörden A b k o m m e n treffen. Jede dabei auftretende Meinungsverschiedenheit soll (soweit nicht ausdrücklich anders vorgesehen ist) an einen Schiedsrichter gehen und von diesem entschieden werden. Er ist von beiden Parteien zu bestimmen und bei Nichteinigung auf Antrag jeder Partei durch den Präsidenten des Institute of Actuaries zu ernennen.

(14) Wird bei einer satzungsmäßigen Prüfung eines Ortsbehördenfonds eine U n t e r b i l a n z festgestellt, so soll das Amt (ohne Beeinträchtigung der nach den vorstehenden Bestimmungen dieses Abschnitts bestehenden Verpflichtungen), auf Ansuchen der Behörde, den Betrag vergüten, der dadurch entstanden ist, daß es die Wohlfahrtvergünstigungen erhöht oder die „Inruhestellung" von Amtsangehörigen, die Fondsmitglieder sind, beschleunigt hat. Die Höhe des Betrags ist durch den Prüfungsbeamten, oder bei Meinungsverschiedenheiten durch einen Schiedsrichter, festzusetzen, der, falls kein Übereinkommen erzielt wird, auf Antrag beider Parteien durch den Präsidenten des Institute of Actuaries zu ernennen ist.

(15) Das Amt kann jederzeit Planungen für Einrichtung von Renten-, Ruhestand- oder anderen Wohlfahrtfonds ausarbeiten, die es für die bei ihm Beschäftigten zweckmäßig hält. Die Durchführung derartiger Einrichtungen benötigt jedoch die Bestätigung durch das Parlament.

(16) Mit Zustimmung des Amts und der Leitung der betreffenden Fonds oder Kassen kann jeder Beamte oder Angestellte (ohne Rücksicht auf die Bestimmungen dieses Abschnitts) Mitglied eines bestehenden Fonds oder Einzahler in eine bestehende Kasse werden.

(17) Jedes Amtsmitglied, das am Tag seiner Ernennung Mitglied eines in diesem Abschnitt erwähnten Ruhegehalt-, Renten- oder eines anderen Wohlfahrtfonds ist, kann, solange es Amtsmitglied bleibt, diesem weiter angehören. Während dieser Zeit hat es Anspruch auf die gleichen, entweder gesetzlichen oder aus der Übung entstandenen Zuwendungen, Rechte, Vorrechte und Verpflichtungen wie die Beamten und Angestellten des Amts. Das Amt soll für diese Zeitdauer in diese Fonds oder an die für deren Leitung verantwortlichen Personen die gleichen Zahlungen wie für die entsprechenden Beamten und Angestellten leisten.

(18) In diesem Abschnitt bedeutet der Ausdruck „Geschäftsleitung" (managers) das Amt, die Treuhandverwaltung, den Ausschuß oder andere Personen, die mit der Leitung dieser Fonds oder Kassen betraut sind.

(Fortsetzung folgt.)

Die Bewertung von Bahneinheiten.[1]

Von

Verwaltungsrechtsrat Dr. **Klüber**, Köln.

Das preußische Gesetz vom 19. August 1895 hat den Rechtsbegriff der Bahneinheit geschaffen, die Novelle vom 11. Juni 1902 hat ihn unter Anpassung der einschlägigen Bestimmungen an die Vorschriften des BGB. beibehalten. Durch diesen Begriff werden die einem Privateisenbahnbetrieb gewidmeten Vermögenswerte zu einer rechtlichen Einheit zusammengefaßt, auf die grundsätzlich die sich auf Grundstücke beziehenden Vorschriften des bürgerlichen Rechts Anwendung finden. Geschaffen worden ist der Begriff der Bahneinheit in erster Linie, um dem Unternehmer des Privateisenbahnbetriebs einen zur Gründung von Realkredit geeigneten Gegenstand in die Hand zu geben, seinen Gläubigern die erforderliche Sicherheit zu bieten und die Zwangsvollstreckung im Interesse beider Teile zu regeln. Das ergibt sich besonders deutlich aus der Überschrift des Gesetzes vom 19. August 1895 sowie aus seiner amtlichen Begründung[2].

Aus dem bürgerlich-rechtlichen Begriff der Bahneinheit folgt nicht, daß auch in öffentlich-rechtlicher, insbesondere steuerrechtlicher Beziehung die einem Privateisenbahnbetrieb gewidmeten Vermögenswerte als grundstücksgleiches Recht und damit als wirtschaftliche Einheit behandelt werden müssen. Das unterlag für den Geltungsbereich des RBewG. 1931 kaum einem Zweifel, muß aber auch — trotz des scheinbar entgegenstehenden § 50 Abs. 2 RBewG. 1934 — für das neue Bewertungsgesetz gelten. Denn die steuerliche Behandlung von Wirtschafts-

[1] Der Begriff Bahneinheit ist nicht anwendbar auf Reichsbahnen, auf Kleinbahnen, deren Unternehmer die Betriebspflicht nicht auferlegt ist, und auf die nicht dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen (Anschlußbahnen), mögen sie dem Kleinbahngesetz unterstehen oder nicht. (Fritsch, Handbuch 3. Aufl. I, 9, Anm. 9.)

[2] Vgl. RFH. III A 63/28 v. 28. November 1929; Eger, Kommentar zum pr. Ges. v. 19. August 1895, 3. Aufl. zu § 1 Anm. 1 und Anm. 77.

gütern knüpft nicht an ihre rechtliche Gestaltungsform, sondern an ihre wirtschaftliche Bedeutung an. Wirtschaftlich betrachtet aber braucht die Bahneinheit nicht den Grundstücken gleichzustehen, mag sie auch aus den dargelegten Gründen bürgerlich-rechtlich so behandelt werden. Es ist daher bei der Anwendung steuerrechtlicher Bestimmungen jeweils zu prüfen, ob das wirtschaftliche Schwergewicht der Besteuerung nach dem Zweck des anzuwendenden Gesetzes auf dem Gesamtunternehmen des Privateisenbahnbetriebs ruht oder ob es auf den einzelnen dem Betrieb gewidmeten Wirtschaftsgütern lastet. In ersterem Fall wird man sich ohne Bedenken der einheitlichen bürgerlich-rechtlichen Auffassung anschließen können[1], im letzteren hingegen kann diese nicht als maßgebend anerkannt werden. Dies gilt insbesondere nach dem Grundsatz der Einzel- oder Teilbewertung für die Anwendung des Reichsbewertungsgesetzes. Vom Standpunkt dieses Gesetzes aus betrachtet — und das neue folgt hierin den bewährten Grundsätzen des bisherigen Rechts — besitzt wirtschaftlich die Bahneinheit — anders als z. B. das Erbbaurecht — eine sehr viel größere Ähnlichkeit mit einem Betriebsvermögen als mit einem Grundstück. Sie ist, wie jeder andere gewerbliche Betrieb, ein Inbegriff von verschiedenen selbständigen Wirtschaftsgütern, zu denen auch der benutzte Grund und Boden gehört. Nach Sinn und Zweck des RBewG. muß sie daher nach den für Betriebsvermögen geltenden Grundsätzen bewertet werden[2].

Von den Wirtschaftsgütern, die zu der Bahneinheit gehören, kommt eine besondere Bedeutung dem Bahngrundstück zu. Dieses wird nach § 57 Abs. 2 Satz 2 vbd. mit § 56 Abs. 1 RBewG. 1934 wohl stets zum Betriebsvermögen gehören. Es ist nach § 57 Abs. 3 a. a. O. wie Grundvermögen (oder wie land- und forstwirtschaftliches Vermögen) zu bewerten und mit dem auf diese Weise gefundenen Wert bei der Gesamtbewertung des Privateisenbahnunternehmens miteinzusetzen. Der Bahnunterbau ist nicht ein selbständiger Teil des Betriebsvermögens, sondern Bestandteil des Grund und Bodens, auf dem das Gleis ruht. Sein Wert ist daher bei der Bewertung des Betriebsgrundstücks mit zu erfassen. Die Bewertung desselben erfolgt, soweit es bebaut ist, nach den besonderen, vom Reichsminister der Finanzen zu erlassenden Bestimmungen. Ist es unbebaut, so muß gem. § 53 a. a. O. der gemeine Wert zugrunde gelegt werden. Für die Ermittlung des gemeinen Werts sind

[1] Vgl. z. B. RFH. II A 38/23 v. 6. März 1923 (RFH. Bd. 11 S. 322); VD 3/24 v. 4. April 1924 (RFH. Bd. 13 S. 298).

[2] RFH. III A 63/28 v. 28. November 1929; III A 29/28 v. 6. Februar 1930 (RStBl. 1930 S. 188); III A 953/30 v. 7. Mai 1931; III A 499/30 v. 12. März 1931; III A 111/29 v. 29. Oktober 1931.

nicht lediglich die üblichen Kaufpreise für Grund und Boden zu berücksichtigen, sondern auch die für die Herstellung des Unterbaus aufgewendeten Kosten. Denn diese werden im allgemeinen einen geeigneten Anhaltspunkt bieten für den Preis, den etwa ein anderes Bahnunternehmen für den Erwerb des Unterbaus zahlen würde. Dieser Preis also bestimmt den gemeinen Wert. Der Grund und Boden selbst kann im übrigen bei der Ermittlung des gemeinen Werts nur insoweit berücksichtigt werden, als er — wirtschaftlich, nicht rechtlich betrachtet — dem Bahnunternehmen gehört[1].

Der gesamte, einem Bahnunternehmen gewidmete Grundbesitz braucht keineswegs stets als eine wirtschaftliche Einheit im Sinn des § 2 a. a. O. angesehen zu werden. Denn was als wirtschaftliche Einheit zu gelten hat, ist nach den Anschauungen des Verkehrs zu entscheiden und somit im wesentlichen von den besonderen Umständen des Einzelfalls abhängig. Es können daher für die einzelnen Bahnhofsgebäude und für die übrige Bahnanlage (Grund und Boden der Bahnstrecke, Wegübergänge, Brücken, Durchlässe usw.) gesonderte Einheitswerte festgestellt und insoweit selbständige wirtschaftliche Einheiten angenommen werden. Alle diese Einheiten unterliegen jedoch den für die Bewertung von Betriebsgrundstücken geltenden Grundsätzen. Ihr Wert ist daher aus dem Zusammenhang des gewerblichen Betriebs gelöst, ohne Abwandlungsmöglichkeit nach objektivem Maßstab festzustellen[2].

Die anderen Wirtschaftsgüter der Bahneinheit hingegen, die nicht aus Grund und Boden bestehen, so daß ihnen für die Einheitsbewertung kein Grundstückscharakter zuerkannt werden kann, sind gemäß § 12 RBewG. 1934 mit dem Teilwert einzusetzen. Bei seiner Errechnung ist davon auszugehen, daß der fiktive Erwerber das Unternehmen fortführt. Die Bewertung mit dem Teilwert berücksichtigt weitgehend die Zugehörigkeit des einzelnen Wirtschaftsguts zu dem bestimmten gewerblichen Unternehmen. Die geringe Ertragsfähigkeit desselben kann sich daher wie in dem bisherigen, so auch in dem neuen Bewertungsrecht als wertmindernd auswirken. Doch wird bei der Ermittlung des Wertes mangels vergleichbarer Veräußerungsfälle, die bei Bahneinheiten nur selten vorliegen werden, von den Anschaffungs- oder Herstellungswerten abzüglich angemessener Abschreibungen auszugehen sein. Keinesfalls kann angenommen werden, daß ein Käufer des Unternehmens, der ein Interesse an der Fortführung des Betriebs hat, im Hin-

[1] RFH. III A 953/30 v. 7. Mai 1931.

[2] RFH. III A 84/28 v. 28. Februar 1930 (RFH. Bd. 26 S. 285); III A 111/29 v. 29. Oktober 1931.

blick auf seine Unrentabilität die Gegenstände des Betriebsvermögens etwa nur zu ihrem Liquidationswert erwerben würde. Verkehrsunternehmungen, die für die Volkswirtschaft notwendig sind, werden, wenn sie mit Verlust arbeiten, im allgemeinen damit rechnen können, daß sie im öffentlichen Interesse Zuschüsse von öffentlichen Körperschaften erhalten[1].

Es bleibt ferner zu beachten, daß die immateriellen Werte des Unternehmens in der Regel einer selbständigen Bewertung nicht zugänglich sind, sondern bei der Bewertung derjenigen Wirtschaftsgüter, zu denen sie in Verbindung stehen, mitberücksichtigt werden müssen[2].

Jede wirtschaftliche Einheit ist nach § 2 Abs. 1 Satz 1 RBewG. 1934 für sich zu bewerten. Dieser Grundsatz gilt selbstverständlich auch für die Bewertung der einzelnen Wirtschaftsgüter einer Bahneinheit. Einwendungen gegen die Bewertung der einzelnen Einheiten können gemäß § 73 Abs. 3 a. a. O. bei der Bewertung des Gesamtvermögens nicht gemacht, sie müssen vielmehr bei der Bewertung der betreffenden Einheit vorgebracht werden. Die Bewertung der Bahneinheit und ihrer einzelnen Einheiten erfolgte nach dem bisherigen Recht, da es sich um gewerbliches Betriebsvermögen handelt, durch die Gewerbeausschüsse[3]. Diese und nicht die Grundwertausschüsse waren auch für die Bewertung der dem Privateisenbahnbetrieb dienenden Grundstücke zuständig. Denn es handelt sich bei ihnen, wie oben dargelegt, um Betriebsgrundstücke. Die heute durch §§ 21 ff. StAnpG. überholte Zuständigkeitsfrage bleibt in den nächsten Jahren für die anhängigen Rechtsmittelverfahren noch von Bedeutung. Bewertungen, die von den Grundwertausschüssen vorgenommen worden sind, können in ihnen, als von einer unzuständigen Stelle erfolgt, bei der Bewertung des Gesamtvermögens nicht berücksichtigt werden. In einem solchen Fall muß vielmehr nachträglich eine Bewertung durch das nunmehr allein zuständige Finanzamt (nach bisherigem Recht durch den Gewerbesteuerausschuß)[4] erfolgen.

---

[1] RFH. III A 29/28 v. 6. Februar 1930 (RStBl. 1930 S. 188); III A 111/29 v. 29. Oktober 1931.

[2] Vgl. RFH. III A 84/28 v. 28. Februar 1930 (RFH. Bd. 26 S. 285).

[3] RFH. III A 63/28 v. 28. November 1929.

[4] RFH. III A 499/30 v. 12. März 1931; vgl. auch III A 99/28 v. 6. Februar 1930.

Die Eisenbahnen des Deutschen Reichs 1932.[1]

Im Band 53 der „Statistik der dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen im Deutschen Reich" (Reichsstatistik) über das Geschäftsjahr 1932 ist gegenüber dem Vorjahr nichts Wesentliches geändert worden. Die Nachprüfung des Abschnitts I — Deutsche Reichsbahn — ist noch nicht abgeschlossen, so daß in dem vorliegenden Band nur solche Änderungen durchgeführt worden sind, die durch die besonderen Verhältnisse der Reichsbahn bedingt waren. Die Änderungen beziehen sich hauptsächlich auf die Teile 23 und 24, die den Betriebsüberschuß und Reservefonds behandeln.

Im einzelnen ist folgendes zu bemerken:

Im Abschnitt I — Deutsche Reichsbahn — sind noch die Betriebs- und Verkehrsergebnisse von folgenden Eisenbahnen des nicht allgemeinen Verkehrs enthalten, die die Deutsche Reichsbahn in ungetrennter Rechnung mit den Bahnen des übrigen Netzes betreibt:

Vollspur:

Burg- und Niedergemünden—Kirchhain, Bezirk Kassel (Ohmtalbahn)	Schönberg (Meckl.)—Dassow Grevesmühlen—Klütz Parchim—Suckow (Amt Parchim) Malchin—Dargun.

Schmalspur:

Inselbahn auf Wangerooge	Bad Doberan—Ostseebad Arendsee.

Die im Abschnitt II aufgeführte Hohenzollernsche Landesbahn betreibt den auf preußischem Staatsgebiet gelegenen Teil als nebenbahnähnliche Kleinbahn und nur den auf württembergischen Staatsgebiet gelegenen kleineren Teil als Bahn des allgemeinen Verkehrs. Da über das gesamte Unternehmen nur eine Rechnung geführt wird, sind in der Statistik auch die gesamten Ergebnisse aufgenommen.

Das Geschäftsjahr deckt sich bei allen Privatbahnen mit dem Kalenderjahr. Nur bei der Nebeneisenbahn Köln—Frechen—Benzelrath und schmalspurigen Kreisbahn Eckernförde—Kappeln umfaßt es die Zeit vom 1. April 1932 bis 31. März 1933.

Die in Aussicht genommene Ergänzung der Reichsstatistik durch Aufnahme eines neuen Abschnitts III, der die „Statistik der nicht dem allgemeinen Verkehr dienenden nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und der Straßenbahnen im Deutschen Reich" enthalten soll, wurde durch Verhandlungen mit den beteiligten Stellen gefördert.

Die hauptsächlichsten Ergebnisse der Reichsstatistik sind in den nachstehenden Übersichten zusammengefaßt.

[1] Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933 S. 1451.

A. Längenverhältnisse.

Lfd. Nr.	Bezeichnung	1931						1932					
		Deutsche Reichsbahn		Privatbahnen		Insgesamt		Deutsche Reichsbahn		Privatbahnen		Insgesamt	
		km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
	I. Allgemeine Darstellung.												
1	Eisenbahnen in Deutschland (ohne Saargebiet) .	53 700,93	92,26	4 507,48	7,74	58 208,41	100	53 730,24	92,26	4 507,54	7,74	58 237,78	100
	davon		100		100				100		100		
2	Hauptbahnen	30 234,72	56,30	191,27	4,24	30 425,99	52,27	30 157,47	56,13	205,00	4,55	30 362,47	52,14
3	vollspurige Nebenbahnen .	22 509,65	41,92	3 553,70	78,84	26 063,35	44,78	22 640,34	42,14	3 540,03	78,53	26 180,37	44,95
4	schmalspurige Nebenbahnen	956,56	1,78	762,51	16,92	1 719,07	2,95	932,43	1,73	762,51	16,92	1 694,94	2,91
	Dichte des Bahnnetzes:												
5	auf 100 qkm Grundfläche .	11,46	—	0,96	—	12,42	—		—		—		—
6	auf 10 000 Einwohner . .	8,60	—	0,73	—	9,33	—		—		—		—
	Von Nr. 1 (= 100 %) befinden sich:												
7	im Eigentum der Verwaltungen	53 675,84	99,95	4 477,54	99,34	58 153,38	99,91	53 705,15	99,95	4 477,60	99,34	58 182,75	99,91
8	im Eigentum deutscher Städte und Gesellschaften	25,09	0,05	—	—	25,09	0,04	25,09	0,05	—	—	25,09	0,04
9	im Eigentum anderer Eisenbahnverwaltungen . . .	—	—	29,94	0,66	29,94	0,05	—	—	29,94	0,66	29,94	0,05
	Von Nr. 7 (= 100 %) sind:												
10	Hauptbahnen	30 214,98	56,29	191,27	4,27	30 406,25	52,29	30 137,73	56,12	205,00	4,58	30 342,73	52,15
11	vollspurige Nebenbahnen .	22 504,30	41,93	3 523,76	78,70	26 028,06	44,76	22 634,99	42,15	3 510,09	78,39	26 145,08	44,94
12	schmalspurige Nebenbahnen	956,56	1,78	762,51	17,03	1 719,07	2,95	932,43	1,73	762,51	17,03	1 694,99	2,91
	Von Nr. 8 (= 100 %) sind:												
13	Hauptbahnen	19,74	78,68	—	—	19,74	78,68	19,74	78,68	—	—	19,74	78,68
14	vollspurige Nebenbahnen .	5,35	21,32	—	—	13,43	21,32	5,35	21,32	—	—	5,35	21,32
	Von Nr. 9 (= 100 %) sind:												
15	Hauptbahnen	—	—	15,57	51,97	15,57	51,97	—	—	15,57	51,97	15,57	51,97
16	Nebenbahnen	—	—	14,37	48,03	14,37	48,03	—	—	14,37	48,03	14,37	48,03
17	Eisenbahnen deutscher Verwaltungen im Ausland	150,62	100	—	—	150,62	100	150,62	100	—	—	150,62	100
	Von Nr. 17 (= 100 %) sind:												
18	Hauptbahnen	141,23	93,77	—	—	141,23	93,77	141,23	93,77	—	—	141,23	93,77
19	vollspurige Nebenbahnen .	9,24	6,13	—	—	9,24	6,13	9,24	6,13	—	—	9,24	6,13
20	schmalspurige Nebenbahnen	0,15	0,10	—	—	0,15	0,10	0,15	0,10	—	—	0,15	0,10

1	2	3		4		5		6		7		8	
		1931						1932					
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Deutsche Reichsbahn eigene Strecken einschließlich der für Rechnung der D.R.G. verwalteten fremden Strecken		Privatbahnen		Insgesamt		Deutsche Reichsbahn eigene Strecken einschließlich der für Rechnung der D.R.G. verwalteten fremden Strecken		Privatbahnen		Insgesamt	
		km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
	II. Einzeldarstellung.												
22	Eigentumslänge der Bahnen deutscher Eisenbahnverwaltungen	53 826,46	92,32	4 477,54	7,68	58 304,00	100	53 855,77	92,32	4 477,60	7,68	58 333,37	100
	davon		100		100				100		100		
23	Hauptbahnen	30 356,21	56,40	191,27	4,27	30 547,48	52,39	30 278,96	56,22	205,00	4,58	30 483,96	52,26
24	vollspurige Nebenbahnen .	22 513,54	41,83	3 523,76	78,70	26 037,30	44,66	22 644,23	42,05	3 510,09	78,39	26 154,32	44,84
25	schmalspurige Nebenbahnen	956,71	1,78	762,51	17,03	1 719,22	2,95	932,58	1,73	762,51	17,03	1 695,09	2,90
	Von der Eigentumslänge (Nr. 22) sind:												
26	an deutsche Bahnverwaltungen verpachtet . . .	2,68	—	1,80	0,04	4,48	0,01	2,68	0,05	1,80	0,04	4,48	0,01
27	an ausländische Bahnverwaltungen verpachtet .	45,83	0,09	—	—	45,83	0,08	45,83	0,09	—	—	45,83	0,08
	Zu der Eigentumslänge (Nr. 22) treten hinzu:												
28	gepachtete Strecken von deutschen Bahnverwaltungen	0,65	—	6,08	—	6,73	—	0,65	—	6,08	—	6,73	—
29	gepachtete Strecken von Eigentümern deutscher Bahnen, die Eisenbahnen nicht betreiben	25,09	—	0,34	—	25,43	—	25,09	—	0,34	—	25,43	—
30	gepachtete Strecken von ausländischen Bahnverwaltungen	34,04	—	2,40	—	36,44	—	35,02	—	2,40	—	37,42	—
31	in Mitbetrieb genommene Strecken	57,49	—	21,12	—	78,61	—	61,00	—	21,12	—	82,12	—
	Betriebslänge am Ende des Jahrs:												
32	überhaupt [Nr. 22—(26 + 27)+(28 bis 31)]	53 895,22	92,29	4 504,69	7,71	58 399,91	100	53 931,02	92,29	4 504,75	7,71	58 435,79	100
	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt:												
33	überhaupt	53 857,57	100	4 500,91	100	58 358,48	100	53 885,29	100	4 494,55	100	58 379,84	100

Lfd. Nr.	Bezeichnung	1931						1932					
		Deutsche Reichsbahn eigene Strecken einschließlich der für Rechnung der D.R.G. verwalteten fremden Strecken		Privatbahnen		Insgesamt		Deutsche Reichsbahn eigene Strecken einschließlich der für Rechnung der D.R.G. verwalteten fremden Strecken		Privatbahnen		Insgesamt	
		km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
34	für den Personenverkehr .	51 828,17	96,23	4 322,60	96,04	56 150,77	96,22	51 838,95	96,20	4 308,51	95,86	56 147,46	96,18
35	für den Güterverkehr . .	53 478,49	99,30	4 479,94	99,53	57 958,43	99,31	53 502,80	99,29	4 473,58	99,53	57 976,38	99,31
	Von Nr. 33 fallen auf:												
36	Vollspurbahnen überhaupt	52 915,18	98,25	3 739,36	83,08	56 654,54	97,08	52 934,89	98,24	3 742,24	83,26	56 677,13	97,08
37	für den Personenverkehr .	50 958,73	94,62	3 586,35	79,68	54 545,08	93,47	50 961,59	94,57	3 581,50	79,69	54 543,09	93,43
38	für den Güterverkehr . .	52 536,52	97,55	3 726,68	82,80	56 263,20	96,41	52 552,82	97,53	3 729,56	82,98	56 282,36	96,41
39	Schmalspurbahnen überhaupt	942,39	1,75	761,55	16,92	1 703,94	2,92	950,40	1,76	752,31	16,74	1 707,71	2,93
40	für den Personenverkehr .	869,44	1,61	736,25	16,36	1 605,69	2,75	877,36	1,63	727,01	16,18	1 604,37	2,75
41	für den Güterverkehr . .	941,97	1,75	753,26	16,74	1 695,23	2,90	949,98	1,76	744,02	16,55	1 694,00	2,90

Lfd. Nr.	Bezeichnung	1931								1932							
		Deutsche Reichsbahn				Privatbahnen		Insgesamt		Deutsche Reichsbahn				Privatbahnen		Insgesamt	
		eigene Strecken		für Rechnung der D.R.G. verwaltete fremden Strecken						eigene Strecken		für Rechnung der D.R.G. verwaltete fremden Strecken					
		km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
	III. Darstellung nach Dampfbetrieb und elektrischem Betrieb.																
42	Eigentumslänge Insgesamt . .	53 826,46	92,28	25,09	0,04	4 477,54	7,68	58 329,09	100	53 855,77	92,28	25,09	0,04	4 477,60	7,68	58 358,46	100
	davon		100		100		100				100		100		100		
43	Hauptbahnen . . .	30 356,21	56,40	19,74	78,68	191,27	4,27	30 567,22	52,40	30 278,96	56,22	19,74	78,68	205,00	4,58	30 503,70	52,27
44	Nebenbahnen . . .	22 513,54	41,83	5,35	21,32	3 523,76	78,70	26 042,65	44,65	22 644,23	42,05	5,35	21,32	3 510,09	78,39	26 159,67	44,83
45	Schmalspurbahnen .	956,71	1,77	—	—	762,51	17,03	1 719,22	2,95	932,58	1,73	—	—	762,51	17,03	1 695,09	2,90
46	Von Nr. 42 sind für den Dampfbetrieb vorgesehen: Insgesamt . .	52 252,35	97,08	11,64	46,39	4 276,00	95,50	56 539,99	96,93	52 241,66	97,00	11,64	46,39	4 276,06	95,50	56 529,36	96,87
	davon		100		100		100		100		100		100		100		100
47	Hauptbahnen . . .	29 024,14	55,55	6,29	54,04	169,22	3,96	29 199,65	51,64	28 946,89	55,41	6,29	54,04	182,95	4,28	29 136,13	51,54
48	Nebenbahnen . . .	22 275,96	42,63	5,35	45,96	3 425,43	80,11	25 706,74	45,47	22 366,65	42,81	5,35	45,96	3 411,76	79,79	25 783,76	45,61
49	Schmalspurbahnen .	952,25	1,82	—	—	681,35	15,93	1 633,60	2,89	928,12	1,78	—	—	681,35	15,93	1 609,47	2,85
50	Von Nr. 42 sind für den elektr. Betrieb eingerichtet: Insgesamt . .	1 574,11	2,92	13,45	53,61	201,54	4,50	1 789,10	3,07	1 614,11	3,00	13,45	53,61	201,54	4,50	1 829,10	3,13
	davon		100		100		100		100		100		100		100		100
51	Hauptbahnen . . .	1 332,07	84,62	13,45	100	22,05	10,94	1 367,57	76,44	1 332,07	82,53	13,45	100	22,05	10,94	1 367,57	74,77
52	Nebenbahnen . . .	237,58	15,09	—	—	98,33	48,79	335,91	18,78	277,58	17,20	—	—	98,33	48,79	375,91	20,55
53	Schmalspurbahnen .	4,46	0,29	—	—	81,16	40,27	85,62	4,78	4,46	0,27	—	—	81,16	40,27	85,62	4,68

1	2	3		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
		1931								1932						
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Insgesamt Reichsbahn und Privatbahnen (Spalte 6 und 9)		Von Spalte 3 fallen auf						Insgesamt Reichsbahn und Privatbahnen (Spalte 13 und 16)		Von Spalte 10 fallen auf				
				Reichsbahn			Privatbahnen					Reichsbahn			Privatbahnen		
				Vollspur	Schmalspur	Zusammen (Sp. 4 u. 5)	Vollspur	Schmalspur	Zusammen (Sp. 7 u. 8)			Vollspur	Schmalspur	Zusammen (Spalte 11 u. 12)	Vollspur	Schmalspur	Zusammen (Spalte 14 u. 15)
		km	%	km	km	km	km	km	km	km	%	km	km	km	km	km	km
	IV. Darstellung der Eigentumslängen (Nr. 1) nach Staaten.															
1	Eigentumslänge der deutschen Bahnen	58 329,09	100	52 894,84	956,71	53 851,55	3 715,03	762,51	4 477,54	58 358,46	100	52 948,28	932,58	53 880,86	3 715,09	762,51	4 477,60
	Von den Längen Nr. 1 liegen in															
2	Preußen (ohne Saargebiet).	34 340,11	58,87	31 675,84	62,44	31 738,28	2 286,17	315,66	2 601,83	34 348,83	58,86	31 684,47	62,53	31 747,00	2 286,17	315,66	2 601,83
3	Bayern (ohne Saarpfalz) .	8 841,01	15,16	8 431,01	104,67	8 535,68	266,69	38,64	305,33	8 860,04	15,18	8 474,26	80,45	8 554,71	266,69	38,64	305,33
4	Sachsen.	3 279,52	5,62	2 727,36	541,63	3 268,99	10,53	—	10,53	3 281,73	5,62	2 729,57	541,63	3 271,20	10,53	—	10,53
5	Württemberg	2 371,49	4,07	1 991,22	121,17	2 112,39	152,50	106,60	259,10	2 371,55	4,06	1 991,22	121,17	2 112,39	152,56	106,60	259,16
6	Baden	2 296,46	3,94	1 895,34	27,51	1 922,85	220,68	152,93	373,61	2 296,49	3,94	1 895,37	27,51	1 922,88	220,68	152,93	373,61
7	Thüringen.	1 767,05	3,03	1 492,33	74,83	1 567,16	146,96	52,93	199,89	1 767,05	3,03	1 492,33	74,83	1 567,16	146,96	52,93	199,89
8	Hessen	1 562,81	2,68	1 425,95	—	1 425,95	130,83	6,03	136,86	1 562,81	2,68	1 425,95	—	1 425,95	130,83	6,03	136,86
9	Freie u. Hansastadt Hamburg	74,50	0,13	62,59	—	62,59	11,91	—	11,91	74,50	0,13	62,59	—	62,59	11,91	—	11,91
10	Mecklenburg-Schwerin . .	1 248,47	2,14	1 223,94	15,43	1 239,37	9,10	—	9,10	1 247,73	2,14	1 223,20	15,43	1 238,63	9,10	—	9,10
11	Oldenburg	729,88	1,25	679,86	8,88	688,74	41,14	—	41,14	729,91	1,25	679,89	8,88	688,77	41,14	—	41,14
12	Braunschweig	723,58	1,24	457,01	—	457,01	210,95	55,62	266,57	723,61	1,24	457,04	—	457,04	210,95	55,62	266,57
13	Anhalt	352,49	0,60	292,53	—	292,53	25,86	34,10	59,96	352,49	0,60	292,53	—	292,53	25,86	34,10	59,96
14	Freie und Hansastadt Bremen	84,51	0,15	84,40	—	84,40	0,11	—	0,11	84,51	0,15	84,40	—	84,40	0,11	—	0,11
15	Lippe	92,78	0,16	91,63	—	91,63	1,15	—	1,15	92,78	0,16	91,63	—	91,63	1,15	—	1,15
16	Freie u. Hansastadt Lübeck	78,51	0,13	13,27	—	13,27	65,24	—	65,24	78,51	0,13	13,27	—	13,27	65,24	—	65,24
17	Mecklenburg-Strelitz . . .	286,49	0,49	165,19	—	165,19	121,30	—	121,30	286,49	0,49	165,19	—	165,19	121,30	—	121,30
18	Schaumburg-Lippe . . .	48,81	0,08	34,90	—	34,90	13,91	—	13,91	48,81	0,08	34,90	—	34,90	13,91	—	13,91
	außerdeutschen Staaten:															
19	Schweiz.	57,42	0,10	57,42	—	57,42	—	—	—	57,42	0,10	57,42	—	57,42	—	—	—
20	Tschechoslowakei	93,20	0,16	93,05	0,15	93,20	—	—	—	93,05	0,16	93,05	0,15	93,20	—	—	—

B. Bauliche Anlagen und deren Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung.

1	2		3		4		5		6		7		8	
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	1931						1932					
			Reichsbahn		Privatbahnen		Insgesamt		Reichsbahn		Privatbahnen		Insgesamt	
				%		%		%		%		%		%
	1. Neigungs- und Krümmungsverhältnisse.													
1	Von der Gesamtlänge der Voll- und Schmalspurbahnen	km	52 851,6	92,32	4 477,5	7,68	58 329,1	100	53 880,9	92,33	4 477,6	7,67	58 358,5	100
	fallen auf			100		100		100		100		100		100
2	waagerechte Strecken . .	„	16 126,2	29,95	1 365,9	30,51	17 492,1	29,99	15 976,8	29,65	1 365,3	30,49	17 342,1	29,72
3	Strecken mit Neigung . .	„	37 725,4	70,05	3 116,6	69,49	40 837,0	70,01	37 904,1	70,35	3 112,3	69,51	41 016,4	70,28
4	gerade Strecken	„	37 067,7	68,83	3 048,7	68,09	40 116,4	68,78	37 054,4	68,77	3 048,2	68,08	40 102,6	68,72
5	Strecken mit Krümmung .	„	16 783,8	31,17	1 428,8	31,91	18 212,6	31,22	16 826,5	31,23	1 429,4	31,92	18 255,9	31,28
	2. Zahl der Bahnhöfe.													
6	Bahnhöfe	Zahl	8 842	87,62	1 249	12,38	10 091	100	8 686	87,49	1 242	12,51	9 928	100
7	Anschlußstellen des öffentlichen Verkehrs	„	988	81,52	224	18,48	1 212	100	1 109	83,38	221	16,62	1 330	100
8	Haltepunkte.	„	2 282	88,66	292	11,34	2 574	100	2 331	88,63	299	11,37	2 630	100
	3. Unterbau.													
	Den Unterbau bildet													
9	besonderer Bahnkörper .	km	53 851,6	92,32	4 334,4	7,43	58 329,2	100	53 880,9	92,33	4 334,7	7,43	58 358,6	100
10	öffentliche Straße	„			143,2	0,25					143,0	0,24		
11	Kreuzungen mit anderen Bahnen auf freier Strecke in Schienenhöhe . . .	Zahl	213	92,21	18	7,79	231	100	204	91,89	18	8,11	222	100

12	Wegübergänge in Schienenhöhe	Zahl	74 141	85,97	12 104	14,03	86 245	100	73 809	85,91	12 105	14,09	85 914	100
13	Wegüber- und Wegunterführungen	„	25 229	98,03	508	1,97	25 737	100	25 180	98,02	509	1,98	25 689	100
14	Durchlässe unter dem Bahnkörper	„	100 432	90,69	10 306	9,31	110 738	100	100 431	90,72	10 279	9,28	110 710	100
	Eisenbahnbrücken													
	a) mit Überbauten aus Eisen oder einbetonierten Trägern mit													
15	Stützweiten über 2 m bis 20 m	Öffnungen	35 466	96,53	1 275	3,47	36 741	100	36 172	96,61	1 268	3,39	37 440	100
16	Stützweiten über 20 m	„	6 494	97,39	174	2,61	6 668	100	6 531	97,42	173	2,58	6 704	100
	b) aus Stein, Beton und Eisenbeton mit													
17	Lichtweiten über 2 m bis 20 m	„	21 559	97,94	454	2,06	22 013	100	21 558	97,95	452	2,05	22 010	100
18	Lichtweiten über 20 m	„	675	96,98	21	3,02	696	100	683	97,16	20	2,84	703	100
	Wege- und Straßenbrücken usw.													
19	mit Überbauten aus Eisen oder einbetonierten Trägern.	„	6 364	97,68	151	2,32	6 515	100	6 321	97,71	148	2,29	6 469	100
20	aus Stein, Beton und Eisenbeton	„	5 156	98,43	82	1,57	5 238	100	5 248	98,44	83	1,56	5 331	100
21	Tunnel	Zahl	602	97,73	14	2,27	616	100	605	97,74	14	2,26	619	100
22	Gesamtlänge	m	224 181	99,20	1 816	0,80	225 997	100	225 768	99,20	1 816	0,80	227 584	100

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	1931 Reichsbahn	%	1931 Privatbahnen	%	1931 Insgesamt	%	1932 Reichsbahn	%	1932 Privatbahnen	%	1932 Insgesamt	%
	4. Hochbauten und sonstige bauliche Anlagen.													
23	Empfangsgebäude	Zahl	26 434	95,46	1 258	4,54	27 692	100	26 402	95,44	1 261	4,56	27 663	100
24	Güterschuppen	„	9 449	91,54	873	8,46	10 322	100	9 597	91,67	872	8,33	10 469	100
25	Wohngebäude (Eigentum der Verwaltungen) . .	„	37 269	98,90	413	1,10	37 682	100	37 400	98,91	413	1,09	37 813	100
26	Sonstige Hochbauten (wie Nebengebäude, Aborte, Wartehallen, Schuppen usw.)	„	127 994	98,37	2 122	1,63	130 116	100	128 836	98,40	2 095	1,60	130 931	100
27	Lokomotivschuppen . . .	„	1 868	88,32	247	11,68	2 115	100	1 868	88,28	248	11,72	2 116	100
28	Lokomotivstände	„	16 764	94,96	889	5,04	17 653	100	16 683	94,95	887	5,05	17 570	100
29	Ausbesserungs- und Betriebswerke	„	1 934	96,27	75	3,73	2 009	100	1 905	96,21	75	3,79	1 980	100
30	Kraftwerke	„	65	84,42	12	15,58	77	100	65	85,53	11	14,47	76	100
31	Bahnwasserwerke	„	2 067	92,57	166	7,43	2 233	100	2 112	93,04	158	6,96	2 270	100
32	Bekohlungsanlagen. . . .	„	1 737	86,98	260	13,02	1 997	100	1 762	87,23	258	12,77	2 020	100
33	Lokomotivdrehscheiben .	„	1 734	96,93	55	3,07	1 789	100	1 724	96,96	54	3,04	1 778	100
34	Gleisbrückenwaagen . . .	„	6 608	95,27	328	4,73	6 936	100	6 599	95,22	331	4,78	6 930	100
	Privatanschlüsse.													
35	von Bahnhöfen oder Anschlußstellen des öffentlichen Verkehrs abzweigend	„	8 519	91,29	813	8,71	9 332	100	8 383	91,14	815	8,86	9 198	100
36	unmittelbar vom Hauptgleis der freien Strecke abzweigend	„	2 060	75,49	669	24,51	2 729	100	2 005	75,29	658	24,71	2 663	100

	5. Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung.													
37	Länge der zu unterhaltenden Strecken	km	53 857,6	92,29	4 500,9	7,71	58 358,5	100	53 885,3	92,30	4 494,6	7,70	58 379,9	100
38	Gesamtkosten in Tausend	RM	482 025,5	97,71	11 278,8	2,29	493 304,3	100	402 247,4	98,21	7 312,6	1,79	409 560,0	100
				100		100		100		100		100		100
	davon fallen auf													
39	Löhne, Baustoffe (ausschl. Oberbaustoffe) und sonstige Ausgaben, auch kleine Ergänzungen . .	„	336 663,0	69,84	7 502,9	66,52	344 165,9	69,77	296 364,5	73,68	5 233,5	71,57	301 598,0	73,64
40	Beschaffung der Oberbaustoffe	„	145 362,5	30,16	3 775,9	33,48	149 138,4	30,23	105 882,9	26,32	2 079,1	28,43	107 961,0	26,36
	Von der Gesamtausgabe (Nr. 38) in Tausend RM = 100% fallen auf													
41	Unterbau	„	—	—	1 295,9	11,49	—	—	—	—	933,2	—	—	—
42	Oberbau	„	—	—	8 113,4	71,93	—	—	—	—	5 112,0	—	—	—
43	Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	„	—	—	575,4	5,10	—	—	—	—	378,1	—	—	—
44	Hochbauten und sonstige Anlagen	„	—	—	1 038,4	9,21	—	—	—	—	787,2	—	—	—
45	Schneeräumung	„	—	—	169,1	1,50	—	—	—	—	49,5	—	—	—
46	Leistungen für Andere . .	„	—	—	86,7	0,77	—	—	—	—	52,6	—	—	—
47	Kosten erheblicher Ergänzungen	„	—	—	685,8	—	—	—	—	—	206,8	—	—	—
48	Gesamtkosten einschl. der erheblichen Ergänzungen	„	482 025,5	97,58	11 964,7	2,42	493 990,2	100	402 247,4	98,17	7 519,4	1,83	409 766,8	100
49	auf 1 km Betriebslänge 48:37	„	8 950	—	2 658	—	11 608	—	7 465	—	1 673	—	9 138	—
50	auf 1000 Wagenachskilometer 1000×48:D Nr. 14	„	20	—	37	—	57	—	18	—	26	—	44	—

1	2		3		4		5		6		7		8	
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	1931						1932					
			Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%	Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%
	Oberbau und dessen Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung. Sicherungs- u. Fernmeldeanlagen.													
51	Eigentumslänge sämtlicher Gleise	km	121 996,3	95,33	5 973,9	4,67	127 970,2	100	121 948,5	95,33	5 974,5	4,67	127 923,0	100
	davon			100		100		100		100		100		100
52	durchgehende Hauptgleise .	,,	77 616,8	63,62	4 623,1	77,39	82 239,9	64,26	77 666,4	63,69	4 623,1	77,38	82 289,5	64,33
53	übrige Gleise	,,	44 379,5	36,38	1 350,8	22,61	45 730,3	35,74	44 282,1	36,31	1 351,4	22,62	45 633,5	35,67
54	Länge der Privatanschlußgleise	,,	17 906,9	96,23	702,2	3,77	18 609,1	100	17 773,3	96,22	698,6	3,78	18 471,9	100
	Von den durchgehenden Hauptgleisen (Nr.52) besitzen													
	a) Schienen mit einem Metergewicht													
55	bis 30 kg	,,	1 155,2	36,18	2 037,6	63,82	3 192,8	100	1 083,2	35,65	1 955,3	64,35	3 038,5	100
56	über 30 bis 40 kg . .	,,	16 866,5	89,30	2 020,6	10,70	18 887,1	100	16 148,7	88,51	2 097,3	11,49	18 245,0	100
57	über 40 kg	,,	59 563,9	99,04	577,7	0,96	60 141,6	100	60 404,5	99,04	583,5	0,96	60 988,0	100
58	b) Holzschwellen.	,,	48 473,2	92,31	4 038,7	7,69	52 511,9	100	48 560,3	92,32	4 038,5	7,68	52 598,8	100
59	c) Eisenschwellen	,,	29 111,2	98,10	564,6	1,90	29 675,8	100	29 074,2	98,09	564,8	1,91	29 639,0	100
60	Weichen (Zungenvorrichtungen)	Zahl	292 320	96,02	12 127	3,98	304 447	100	289 867	95,99	12 123	4,01	301 990	100

	Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung													
	Verbrauchte Mengen:													
61	Holzschwellen	Zahl	3 691 838	93,71	247 969	6,29	3 939 807	100	2 932 847	93,90	190 497	6,10	3 123 344	100
62	Eisenschwellen.	,,	1 311 655	96,82	43 038	3,18	1 354 693	100	1 004 205	98,59	14 375	1,41	1 018 570	100
63	Schienen, Länge	km	4 375,3	95,65	199,2	4,35	4 574,5	100	3 560,8	97,05	108,4	2,95	3 669,2	100
64	,, Gewicht	t	214 718,0	97,31	5 937,2	2,69	220 655,2	100	250 397,0	98,84	2 940,5	1,16	253 337,5	100
65	Kleineisenzeug	,,	99 886,0	96,78	3 320,7	3,22	103 206,7	100	95 952,0	97,78	2 179,2	2,22	98 131,2	100
66	Weichenteile.	,,	83 590,0	98,19	1 544,2	1,81	85 134,2	100	51 219,0	98,19	944,2	1,81	52 163,2	100
67	Bettungstoffe	m^3	5 007 598	98,32	85 473	1,68	5 093 071	100	5 184 400	98,92	56 749	1,08	5 241 149	100
68	Gesamtkosten für Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaus [1]	Tausend RM	324 764,3	97,56	8 113,4	2,44	332 877,7	100	237 779,2	97,90	5 112,0	2,10	242 891,2	100
	davon fallen auf:			100		100		100		100		100		100
69	Holzschwellen } einschließl. Weichenschwellen	,,	28 641,6	8,82	1 269,7	15,65	29 911,3	8,98	20 727,5	8,72	741,1	14,50	21 468,6	8,84
70	Eisenschwellen }	,,	24 174,7	7,44	262,7	3,24	24 437,4	7,34	18 178,4	7,65	122,6	2,40	18 301,0	7,53
71	Schienen	,,	33 687,4	10,37	903,6	11,14	34 651,0	10,41	26 878,2	11,30	392,8	7,68	27 271,0	11,23
72	Kleineisenzeug.	,,	27 071,6	8,34	892,2	10,99	27 963,8	8,40	20 351,1	8,56	560,7	10,97	20 911,8	8,61
73	Weichenteile	,,	31 787,2	9,79	445,2	5,49	32 232,4	9,68	19 747,7	8,30	257,7	5,04	20 005,4	8,24
74	Bettungstoffe	,,	30 137,4	9,28	519,8	6,41	30 657,2	9,21	28 135,2	11,83	308,5	6,03	28 443,7	11,71
75	Arbeitslohn u. Sonstiges .	,,	149 264,4	45,96	3 820,2	47,08	153 084,6	45,98	103 761,1	43,64	2 728,6	53,38	106 489,7	43,84
	Von den Gesamtkosten (Nr. 68) fallen auf:													
76	1 km durchgehender Hauptgleise (Nr. 68:52) . . .	,,	4 184	—	1 755	—	5 939	—	3 062	—	1 106	—	4 168	—
77	1 km sämtlicher Gleise (Nr. 68:51)	,,	2 662	—	1 358	—	4 020	—	1 950	—	856	—	2 806	—

[1] Angaben nur für Vollspurbahnen.

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	1931 Reichsbahn	%	1931 Privatbahnen	%	1931 Insgesamt	%	1932 Reichsbahn	%	1932 Privatbahnen	%	1932 Insgesamt	%
1	2		3		4		5		6		7		8	
78	1000-Lok.-Nutzkm (1000×68:D 1)	RM	504	—	337	—	—	—	385	—	224	—	—	—
79	1000-Wagenachskm (1000×68:D Nr. 14) . .	„	13	—	25	—	—	—	11	—	18	—	—	—
80	Schienenbrüche	Zahl	3 738[1]	—	203	—	—	—	2 197[1]	—	169	—	—	—
	Sicherungsanlagen													
	Stellwerke													
81	Hebel- und Kurbelwerke .	„	16 809	97,70	396	2,30	17 205	100	16 703	97,66	400	2,34	17 103	100
82	Hebel, Kurbeln und Knebel	„	229 940	98,26	4 081	1,74	234 021	100	290 032	98,62	4 069	1,38	294 101	100
83	Blockfelder	„	135 642	99,45	746	0,55	136 388	100	136 121	99,45	747	0,55	136 868	100
	Signale													
84	Hauptsignale	„	56 048	97,77	1 280	2,23	57 328	100	55 821	97,77	1 272	2,23	57 093	100
85	Vorsignale	„	27 001	99,26	201	0,74	27 202	100	27 027	99,22	213	0,78	27 240	100
86	Sonstige ortsfeste und verstellbare Signale . . .	„	13 844	98,32	236	1,68	14 080	100	14 298	98,36	239	1,64	14 537	100
	Sonstige Anlagen													
87	Bahnlinien mit Streckenblockung	km	25 194,4	69,20	11 215,0	30,80	36 409,4	100	25 423,0	99,56	112,2	0,44	25 535,2	100
88	Bahnlinien mit Zugbeeinflussungs-Einrichtungen.	„	—	—	0,09	—	—	—	—	—	0,09	—	—	—
89	Fernsprecher	Zahl	154 986	97,97	3 209	2,03	158 195	100	159 127	98,01	3 225	1,99	162 352	100
90	Telegraphenapparate . . .	„	26 262	97,46	685	2,54	26 947	100	25 794	97,41	686	2,59	26 480	100
91	Freileitungen und Kabel .	km	514 852,8	98,18	9 541,1	1,82	524 393,9	100	536 082,7	98,25	9 543,7	1,75	545 626,4	100

[1] Angaben nur für Vollspurbahnen.

C. Fuhrpark

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	1931 Reichsbahn	%	1931 Privatbahnen	%	1931 Insgesamt	%	1932 Reichsbahn	%	1932 Privatbahnen	%	1932 Insgesamt	%
1	2		3		4		5		6		7		8	
1	**Dampflokomotiven** insgesamt . . .	Stck.	21 746	96,01	903	3,99	22 649	100	21 002	95,93	892	4,07	21 894	100
	davon			100		100		100		100		100		100
2	a) Lokomotiven mit Schlepptender für den Personenzugdienst	„	4 378	20,13	23	2,55	4 401	19,43	4 298	20,46	24	2,69	4 322	19,74
3	für den Güterzugdienst.	„	9 002	41,40	24	2,66	9 026	39,85	8 556	40,74	24	2,69	8 580	39,19
4	b) Tenderlokomotiven . .	„	8 366	38,47	856	94,79	9 222	40,72	8 148	38,80	844	94,62	8 992	41,07
5	**Elektrische Lokomotiven** insgesamt . . .	„	399	96,84	13	3,16	412	100	400	96,85	13	3,15	413	100
	davon			100		100		100		100		100		100
6	für den Personenzugdienst	„	179	44,86	9	69,23	188	45,63	178	44,50	9	69,23	187	45,28
7	für den Güterzugdienst. .	„	220	55,14	4	30,77	224	54,37	222	55,50	4	30,77	226	54,72
8	**Lokomotiven mit Verbrennungsmotoren**	„	2	—	3	—	5	—	2	—	3	—	5	—
9	Gesamtbestand an Lokomotiven	„	22 147	96,02	919	3,98	23 066	100	21 404	95,93	908	4,07	22 312	100
10	**Triebwagen** insgesamt . .	„	1 231	88,75	156	11,25	1 387	100	1 255	88,94	156	11,06	1 411	100
	davon			100		100		100		100		100		100
11	Dampftriebwagen	„	15	1,22	2	1,28	17	1,23	14	1,12	2	1,28	16	1,13

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	1931 Reichsbahn	%	1931 Privatbahnen	%	1931 Insgesamt	%	1932 Reichsbahn	%	1932 Privatbahnen	%	1932 Insgesamt	%
1	2		3		4		5		6		7		8	
12	Elektrische Triebwagen mit Stromzuführung	Stck.	960	77,98	113	72,44	1 073	77,36	968	77,13	113	72,44	1 081	76,61
13	Elektrische Triebwagen mit Speicher	„	183	14,87	2	1,28	185	13,34	182	14,50	2	1,28	184	13,04
14	Triebwagen mit Verbrennungsmotoren	„	73	5,93	39	25,00	112	8,07	91	7,25	39	25,00	130	9,22
15	**Personenwagen** insgesamt .	„	68 180	96,81	2 248	3,19	70 428	100	67 025	96,80	2 217	3,20	69 242	100
16	„ „ Achsen	„	195 819	97,05	5 956	2,95	201 775	100	193 184	97,04	5 883	2,96	199 067	100
17	„ „ Plätze	„	3 937 552	97,36	106 623	2,64	4 044 175	100	3 842 343	97,33	105 506	2,67	3 947 849	100
				100		100		100		100		100		100
	Von Nr. 17 fallen:													
18	Plätze auf 1. Klasse . . .	„	20 926	0,53	107	0,10	21 033	0,52	19 082	0,50	107	0,10	19 189	0,49
19	2. „ . . .	„	429 448	10,91	11 541	10,82	440 989	10,90	425 535	11,07	11 269	10,68	436 804	11,06
20	3. „ . . .	„	3 487 178	88,56	94 975	89,08	3 582 153	88,58	3 397 726	88,43	94 130	89,22	3 491 856	88,45
21	**Packwagen** insgesamt . .	„	21 189	97,87	462	2,13	21 651	100	21 077	97,87	459	2,13	21 536	100
22	„ Achsen . . .	Zahl	49 744	98,05	991	1,95	50 735	100	49 836	98,25	986	1,75	50 722	100
23	Von Dritten überwiesene Packwagen	Stck.	4 334	99,61	17	0,39	4 351	100	4 150	99,47	22	0,53	4 172	100
24	Von Dritten überwiesene Achsen	Zahl	14 498	99,66	50	0,34	14 548	100	13 501	99,56	60	0,44	13 561	100
25	**Güterwagen** insgesamt . .	Stck.	634 728	98,09	12 369	1,91	647 097	100	626 951	98,10	12 140	1,90	639 091	100
				100		100		100		100		100		100
	davon													
26	gedeckte Güterwagen . .	„	227 243	35,80	4 013	32,44	231 256	35,74	226 127	36,07	3 926	32,34	230 053	36,00
27	offene Güterwagen . . .	„	407 485	64,20	8 356	67,56	415 841	64,26	400 824	63,93	8 214	67,66	409 038	64,00
28	**Güterwagen-Achsen** insgesamt . . .	Zahl	1 298 655	98,08	25 412	1,92	1 324 067	100	1 283 024	98,09	24 950	1,91	1 307 974	100
				100		100		100		100		100		100
	davon													
29	auf gedeckte Güterwagen.	„	456 879	35,18	8 163	32,12	465 042	35,12	454 790	35,45	7 993	32,04	462 783	35,38
30	auf offene Güterwagen .	„	841 776	64,82	17 249	67,88	859 025	64,88	828 234	64,55	16 957	67,96	845 191	64,62
31	**Gesamtladegewicht** aller Güterwagen . . .	t	10 520 916	98,46	164 437	1,54	10 685 353	100	10 409 571	98,46	162 949	1,54	10 572 520	100
				100		100		100		100		100		100
	davon fällt													
32	auf gedeckte Güterwagen .	„	3 369 429	32,03	52 975	32,22	3 422 404	32,03	3 359 141	32,27	52 181	32,02	3 411 322	32,27
33	auf offene Güterwagen . .	„	7 151 487	67,97	111 462	67,78	7 262 949	67,97	7 050 430	67,73	110 768	67,98	7 161 198	67,73
	Durchschnittliches Ladegewicht auf 1 Achse.													
34	der gedeckten Güterwagen (32:29)	„	7,37	—	6,49	—	—	—	7,39	—	6,53	—	—	—
35	der offenen Güterwagen (33:30)	„	8,50	—	6,46	—	—	—	8,51	—	6,53	—	—	—
36	aller Güterwagen (31:28) .	„	8,10	—	6,47	—	—	—	8,11	—	6,53	—	—	—
37	An Dritte abgegebene Güterwagen	Stck.	673	9,28	6 577	90,72	7 250	100	535	7,66	6 451	92,34	6 986	100
38	An Dritte abgegebene Achsen	Zahl	1 413	9,68	13 182	90,32	14 595	100	1 137	8,07	12 952	91,93	14 089	100
39	Von Dritten überwiesene Güterwagen	Stck.	39 800	99,35	260	0,65	40 060	100	38 192	99,4	249	0,66	38 441	100
40	Von Dritten überwiesene Achsen	Zahl	81 084	99,29	577	0,71	81 661	100	77 855	99,29	555	0,71	78 410	100
41	Bahndienstwagen	Stck.	14 452	98,54	214	1,46	14 666	100	14 596	98,58	210	1,42	14 806	100
42	„ Achsen .	Zahl	35 531	98,73	456	1,27	35 987	100	36 050	98,78	446	1,32	36 496	100

D. Leistungen der Fahrzeuge. Verbrauch von Brennstoff und elektrischer Arbeit. Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinenartigen Anlagen.

1	2		3		4		5		6		7		8	
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	1931						1932					
			Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%	Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%
	Leistungen der Lokomotiven (auch Triebwagen) im eigenen Betrieb auf eigenen u. fremden Betriebs- und Neubaustrecken.													
1	Nutzkilometer	1000 Lkm	644 386	96,37	24 305	3,63	668 691	100	618 935	96,41	23 072	3,59	642 007	100
				100		100		100		100		100		100
	davon													
2	Zugkilometer	„	639 968	99,31	24 209	99,61	664 177	99,32	615 297	99,41	23 010	99,73	638 307	99,42
3	Vorspann- und Schiebedienstkilometer	„	4 418	0,69	96	0,39	4 514	0,68	3 638	0,59	62	0,27	3 700	0,58
4	Leerfahrtkilometer	„	43 602	99,17	366	0,83	43 968	100	38 107	99,15	328	0,85	38 435	100
5	Im Verschiebe- und sonstigen Bahnhofsdienst geleistete Kilometer . . .	„	301 590	97,84	6 664	2,16	308 254	100	262 060	97,41	6 960	2,59	269 020	100
6	Leistungen der **eigenen Lokomotiven** (1+4+5) . .	„	989 578	96,93	31 335	3,07	1 020 913	100	919 102	96,80	30 360	3,20	949 462	100
				100		100		100		100		100		100
	Von Nr. 6 fallen auf:													
7	Dampflokomotiven . . .	„	926 582	93,64	24 596	78,49	951 178	93,17	854 450	92,97	23 444	77,22	877 894	92,46
8	elektrische Lokomotiven .	1000 Lkm	19 314	1,95	255	0,81	19 569	1,92	18 821	2,05	273	0,90	19 094	2,01
9	sonstige Lokomotiven . .	„	15	—	34	0,11	49	—	4	—	30	0,10	34	—
10	Triebwagen	„	43 667	4,41	6 450	20,59	50 117	4,91	45 827	4,98	6 613	21,78	52 440	5,53
	Eigene und fremde Lokomotiven (auch Triebwagen) auf eigenen Betriebstreck.													
11	Nutzkilometer	„	644 167	96,40	24 090	3,60	668 257	100	618 222	96,44	22 814	3,56	641 036	100
				100		100		100		100		100		100
	davon													
12	Zugkilometer	„	639 741	99,31	23 963	99,47	663 704	99,17	614 567	99,41	22 743	99,69	637 310	99,42
13	Vorspann- und Schiebedienstkilometer	„	4 426	0,69	127	0,53	4 553	0,83	3 655	0,59	71	0,31	3 626	0,58
	Leistungen der Wagen. Eigene und fremde Wagen (einschl. Triebwagen) auf eigenen Betriebstrecken													
14	Wagenachskilometer insgesamt . . .	1000 Wkm	24 400 449	98,68	326 530	1,32	24 726 979	100	21 910 858	98,69	291 715	1,31	22 202 573	100
				100		100		100		100		100		100
	davon fallen auf													
15	Personenwagen	„	7 735 720	31,70	147 730	45,24	7 883 450	31,88	6 968 544	31,79	131 987	45,25	7 100 531	31,98
16	Packwagen	„	1 700 125	6,97	35 471	10,86	1 735 596	7,02	1 629 774	7,44	33 931	11,63	1 663 705	7,49

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	1931 Reichsbahn	%	1931 Privatbahnen	%	1931 Insgesamt	%	1932 Reichsbahn	%	1932 Privatbahnen	%	1932 Insgesamt	%
1	2		3		4		5		6		7		8	
17	Postwagen	1000 Wkm	504 254	2,07	2 028	0,62	506 282	2,05	453 331	2,07	1 786	0,61	455 117	2,05
18	beladene Güterwagen (einschl. Bahndienstwagen)	„	10 277 688	42,12	99 686	30,53	10 377 374	41,97	9 037 401	41,25	87 750	30,08	9 125 151	41,10
19	leere Güterwagen (einschl. Bahndienstwagen) . . .	„	4 182 662	17,14	41 615	12,75	4 224 277	17,08	3 821 808	17,45	36 261	12,43	3 858 069	17,38
20	gestellte Wagen	t	34 346 022	.	.	.	.	.	30 553 562	95,49	1 444 196	4,51	31 997 758	100
21	Verbrauchte Steinkohlen .	„	9 039 476	.	.	.	.	.	8 475 306	.	.	.	.	.
22	„ Steinkohlenbriketts .	„	2 106 611	.	.	.	.	.	1 542 786	.	.	.	.	.
23	„ elektr. Arbeit . . .	1000 kWh	559 281 009	97,60	12 729 281	2,40	572 010 290	100	519 845 051	97,72	12 142 673	2,28	531 987 724	100
	Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinenartigen Anlagen													
24	Gesamtausgaben	1000 RM	464 518 428	98,17	8 645 511	1,83	473 163 939	100	339 837 864	98,27	5 988 135	1,73	345 825 999	100
				100		100		100		100		100		100
	davon fallen auf													
25	Ausgabe der Werkstätten .	„	360 854 833	77,68	8 218 339	95,06	369 073 172	78,00	270 256 982	79,53	5 650 865	94,37	275 907 847	79,78
26	Beschaffung ganzer Fahrzeuge	„	103 663 595	22,32	427 172	4,94	104 090 767	22,00	69 580 882	20,47	337 270	5,63	69 918 152	20,22

E. Leistungen und Einnahmen im Personen- und Gepäckverkehr.

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	1931 Reichsbahn	%	1931 Privatbahnen	%	1931 Insgesamt	%	1932 Reichsbahn	%	1932 Privatbahnen	%	1932 Insgesamt	%
1	2		3		4		5		6		7		8	
1	**Beförderte Personen** insgesamt . . .	in Tausend Zahl	1 577 719,1	96,42	58 641,7	3,58	1 636 360,8	100	1 305 097,3	96,54	46 742,0	3,46	1 351 839,3	100
				100		100		100		100		100		100
	davon													
2	in der 1. Klasse	„	328,3	0,02	6,0	0,01	334,3	0,02	208,1	0,02	3,4	0,01	211,5	0,02
3	„ „ 2. „	„	87 467,9	5,54	1 406,4	2,40	88 874,3	5,43	62 577,0	4,79	945,7	2,02	63 522,7	5,00
4	„ „ 3. „	„	1 487 635,0	94,29	57 104,0	97,38	1 544 739,0	94,40	1 240 059,3	95,02	45 678,7	97,73	1 285 738,0	95,11
5	auf Militärfahrscheine und -karten	„	2 287,9	0,15	125,3	0,21	2 413,2	0,15	2 252,9	0,17	114,2	0,24	2 367,1	0,17
6	Fahrten zu Regelpreisen .	„	678 500,5	43,01	23 957,0	40,85	702 457,5	42,93	546 032,6	41,84	17 670,5	37,80	563 703,1	41,70
7	Fahrten zu ermäßigten Preisen	„	899 218,6	56,99	34 684,7	59,15	933 903,3	57,07	759 064,7	58,16	29 071,5	62,20	788 136,2	58,30
8	**Personenkilometer** insgesamt . . .	in Mio.	36 922,3	97,82	823,0	2,18	37 745,3	100	30 811,4	97,89	664,0	2,11	31 475,4	100
				100		100		100		100		100		100
	davon													
9	in der 1. Klasse	„	123,7	0,34	0,4	0,05	124,1	0,33	76,0	0,25	0,2	0,03	76,2	0,24
10	„ „ 2. „	„	2 701,1	7,31	27,7	3,36	2 728,8	7,23	1 958,2	6,36	19,0	2,86	1 977,2	6,28
11	„ „ 3. „	„	33 864,5	91,72	791,7	96,20	34 656,2	91,82	28 538,8	92,62	641,8	96,66	29 180,6	92,71
12	auf Militärfahrscheine und -karten	„	233,0	0,63	3,2	0,39	236,2	0,62	238,4	0,77	3,0	0,45	241,4	0,77
13	Fahrten zu Regelpreisen .	„	20 577,5	55,73	335,8	40,79	20 913,3	55,41	14 843,9	48,18	236,3	35,59	15 080,2	47,91

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	1931 Reichsbahn	%	1931 Privatbahnen	%	1931 Insgesamt	%	1932 Reichsbahn	%	1932 Privatbahnen	%	1932 Insgesamt	%
1	2		3		4		5		6		7		8	
14	Fahrten zu ermäßigten Preisen	in Mio. Pkm	16 344,8	44,27	487,2	59,21	16 832,0	44,59	15 967,5	51,82	427,7	64,41	16 395,2	52,09
15	Mittlere Reisedauer einer beförderten Person (8:1)	km	23,40	—	14,03	—	23,07	—	23,61	—	14,21	—	23,28	—
16	Durchschnittliche Besetzung einer Personenwagenachse	Personen	4,77	—	5,57	—	—	—	4,42	—	5,03	—	—	—
17	**Einnahmen aus dem Personenverkehr** insgesamt.	1000 RM	1 115 160,0	97,56	27 926,8	2,44	1 143 086,8	100	873 338,4	97,61	21 424,0	2,39	894 762,4	100
				100		100		100		100		100		100
	hiervon fallen auf													
18	die 1. Klasse	„	15 005,9	1,35	44,1	0,16	15 050,0	1,32	7 148,7	0,82	19,7	0,09	7 168,4	0,80
19	„ 2. „	„	139 770,1	12,53	1 464,9	5,25	141 235,0	12,36	93 429,9	10,70	893,6	4,17	94 323,5	10,54
20	„ 3. „	„	956 858,4	85,80	26 358,5	94,38	983 216,9	86,01	768 654,0	88,01	20 448,2	95,45	789 102,2	88,19
21	Militär	„	3 525,6	0,32	59,3	0,21	3 584,9	0,31	4 105,8	0,47	62,5	0,29	4 168,3	0,47
	Von Nr. 17 fallen auf													
22	Regelpreise	„	824 983,2	73,98	16 981,2	60,81	841 964,4	73,66	564 478,3	64,63	11 822,7	55,18	576 301,0	64,41
23	ermäßigte Fahrpreise . .	„	290 176,8	26,02	10 945,6	39,19	301 122,4	26,34	308 860,1	35,37	9 601,3	44,82	318 461,4	35,59

	Durchschnittliche Einnahmen auf eine beförderte Person													
24	Gesamtdurchschnitt (17:1)	RM	0,71	—	0,48	—	—	—	0,67	—	0,46	—	—	—
25	in der 1. Klasse (18:2) .	„	45,71	—	7,30	—	—	—	34,35	—	5,79	—	—	—
26	„ „ 2. „ (19:3) .	„	1,60	—	1,04	—	—	—	1,49	—	0,94	—	—	—
27	„ „ 3. „ (20:4) .	„	0,64	—	0,46	—	—	—	0,62	—	0,45	—	—	—
28	im Militärverkehr (21:5) .	„	1,54	—	0,47	—	—	—	1,82	—	0,55	—	—	—
	Durchschnittliche Einnahmen auf 1 Personenkilom.													
29	Gesamtdurchschnitt (100× Nr. 17:Nr. 8). . .	Rpf	3,02	—	3,39	—	—	—	2,83	—	3,23	—	—	—
30	in der 1. Klasse (100× Nr. 18:Nr. 9). . .	„	12,13	—	11,42	—	—	—	9,41	—	9,06	—	—	—
31	in der 2. Klasse (100× Nr. 19:Nr. 10) . .	„	5,17	—	5,28	—	—	—	4,77	—	4,70	—	—	—
32	in der 3. Klasse (100× Nr. 20:Nr. 11) . .	„	2,83	—	3,33	—	—	—	2,69	—	3,19	—	—	—
33	im Militärverkehr (100× Nr. 21:12). . . .	„	1,51	—	1,86	—	—	—	1,72	—	2,03	—	—	—
34	Durchschnittliche Einnahmen auf 1 km Betriebslänge für den Personenverkehr (Nr. 17:A II Nr. 36) . .	RM	21 516	—	6 461	—	—	—	16 847	—	4 972	—	—	—

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	1931 Reichsbahn	%	1931 Privatbahnen	%	1931 Insgesamt	%	1932 Reichsbahn	%	1932 Privatbahnen	%	1932 Insgesamt	%
	1	2	3		4		5		6		7		8	
	Gepäckverkehr.													
35	Beförderte Tonnen . . .	t	397 263	—	—	—	—	—	296 305	—	—	—	—	—
36	Tonnenkilometer	tkm	40 549 782	—	—	—	—	—	39 372 427	—	—	—	—	—
37	Einnahmen	RM	20 972 608	97,90	449 202	2,10	21 421 810	100	15 717 456	97,94	330 556	2,06	16 048 012	100
38	Einnahmen aus der Beförderung von Sonderzügen für Einzelbesteller . . .	RM	685 431	97,69	16 199	2,31	701 630	100	582 012	98,52	8 762	1,48	590 774	100
39	Nebenerträge	„	13 558 851	97,79	306 960	2,21	13 865 811	100	11 109 408	97,87	241 873	2,13	11 351 281	100
40	Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr (Nr. 17+37 bis 39) . .	1000 RM	1 150 376,9	97,57	28 699,1	2,43	1 179 076,0	100	900 747,3	97,61	22 015,2	2,39	922 762,5	100
41	Beförderungsteuer aus dem Personen- und Gepäckverkehr	„	120 945,0	97,72	2 816,8	2,28	123 761,8	100	94 857,0	97,96	2 168,6	2,04	97 025,6	100
	F. Leistungen und Einnahmen im Güterverkehr.													
	Beförderte Tonnen.													
1	Öffentlicher Verkehr Insgesamt . . .	in 1000 t	286 076,0	90,17	31 193,3	9,83	317 269,3	100	242 037,2	90,01	26 871,5	9,99	268 908,7	100
				100		100		100		100		100		100
	davon													
2	Expreßgut	„	518,7	0,18	22,1	0,07	540,8	0,17	437,3	0,18	19,0	0,07	456,3	0,17
3	Eil- und Frachtgut . . .	in 1000 t	283 117,7	98,97	30 999,0	99,38	314 116,7	99,01	239 339,8	98,89	26 711,4	99,40	266 051,2	98,94
				100		100		100		100		100		100
	Von Nr. 3 fällt auf													
4	Stückgut	„	15 208,2	5,37	1 217,0	3,92	16 425,2	5,23	13 161,0	5,50	1 057,7	3,96	14 218,7	5,34
5	Wagenladungen nach Regeltarifen	„	79 967,2	28,25	8 396,5	27,09	88 363,7	28,13	62 566,6	26,14	6 551,8	24,53	69 118,4	25,98
6	Wagenladungen nach Ausnahmetarifen . .	„	187 942,2	66,38	21 385,4	68,99	209 327,6	66,64	163 612,2	68,36	19 101,9	71,51	182 714,1	68,68
7	Militärgut	„	151,9	0,05	11,5	0,04	163,4	0,05	207,8	0,09	9,3	0,03	217,1	0,08
8	Tiere	„	2 287,7	0,80	160,1	0,51	2 447,8	0,77	2 052,3	0,86	131,8	0,49	2 184,1	0,82
9	Dienstgutverkehr	„	39 475,7	99,00	397,2	1,00	39 872,9	100	38 338,9	99,20	309,5	0,80	38 648,4	100
10	Güterverkehr insgesamt (Nr. 1+9)	„	325 551,7	91,15	31 590,5	8,85	357 142,2	100	280 376,1	91,16	27 181,0	8,84	307 557,1	100
	Tonnenkilometer.													
11	Öffentlicher Verkehr Insgesamt . . .	1000 tkm	45 498 000	98,96	479 886	1,04	45 977 886	100	38 904,8	98,96	407,8	1,04	39 312,6	100
				100		100		100		100		100		100
	davon													
12	Expreßgut	„	86 139	0,19	521	0,11	86 660	0,19	65 071	0,17	445	0,11	65 516	0,17
13	Eil- und Frachtgut . . .	„	44 903 059	98,69	475 337	99,05	45 378 396	98,70	38 369 839	98,62	404 203	99,12	38 774 042	98,63
				100		100		100		100		100		100
	Von Nr. 13 fällt auf													
14	Stückgut	„	2 786 449	6,21	24 920	5,24	2 811 369	6,20	2 386 648	6,22	21 468	5,31	2 408 116	6,21
15	Wagenladungen nach Regeltarifen	„	10 692 277	23,81	136 261	28,67	10 828 538	23,86	8 851 469	23,07	107 171	26,51	8 958 640	23,11
16	Wagenladungen nach Ausnahmetarifen . .	„	31 424 333	69,98	314 156	66,09	31 738 489	69,94	27 131 722	70,71	275 564	68,18	27 407 286	70,68
17	Militärgut	„	36 272	0,08	362	0,08	36 634	0,08	47 837	0,12	275	0,07	48 112	0,12
18	Tiere	„	472 530	1,04	3 666	0,76	476 196	1,03	422 034	1,10	2 902	0,72	424 936	1,10

1	2		3		4		5		6		7		8	
			1931						1932					
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%	Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%
		1000												
19	Dienstgutverkehr	tkm	5 710 425	99,92	4 851	0,08	5 715 276	100	5 506 003	99,93	3 585	0,07	5 509 588	100
20	Güterverkehr insgesamt . (Nr. 11+19)	„	51 208 435	99,06	484 737	0,94	51 693 172	100	44 410 784	99,02	441 410	0,98	44 852 194	100
	Mittlere Versandweite einer Tonne im													
21	Gesamtverkehr (20:10) .	km	157,30	—	15,34	—	—	—	158,40	—	15,14	—	—	—
22	öffentlichen Verkehr (11:1)	„	159,04	—	15,38	—	—	—	160,74	—	15,18	—	—	—
	Durchschnittl. Belastung einer Güterwagenachse													
23	der beladenen Achsen . . (20:D 18)	t	4,98	—	4,86	—	—	—	4,91	—	4,69	—	—	—
24	aller Achsen (20:D 18+19)	t	3,54	—	3,43	—	—	—	3,45	—	3,32	—	—	—
	Einnahmen.													
25	Öffentlicher Verkehr	in												
	Insgesamt . . .	1000 RM	2 229 019,2	97,83 / 100	49 554,3	2,17 / 100	2 278 573,5	100 / 100	1 667 264,1	97,75 / 100	38 379,9	2,25 / 100	1 705 644,0	100 / 100
	davon													
26	Expreßgut	„	49 046,9	2,20	637,5	1,29	49 684,4	2,18	36 552,7	2,19	470,1	1,22	37 022,8	2,17
27	Eil- und Frachtgut . . .	„	2 127 390,6	95,44 / 100	48 077,6	97,02 / 100	2 175 468,2	95,48 / 100	1 590 695,5	95,41 / 100	37 289,8	97,16 / 100	1 627 985,3	95,45 / 100
	Von Nr. 27 fällt auf													
28	Stückgut	RM	487 372,8	22,91	8 848,5	18,40	496 221,3	22,81	361 422,1	22,72	7 000,2	18,77	368 422,3	22,63
29	Wagenladungen nach Regeltarifen	„	604 443,3	28,41	14 995,7	31,19	619 439,0	28,47	447 602,5	28,14	10 632,0	28,51	458 234,5	28,15
30	Wagenladungen nach Ausnahmetarifen . .	„	1 035 574,5	48,68	24 233,4	50,41	1 059 807,9	48,72	781 670,9	49,14	19 657,6	52,72	801 328,5	49,22
31	Militärgut	„	2 788,4	0,13	33,0	0,07	2 821,4	0,12	2 000,4	0,13	25,7	0,07	2 826,1	0,17
32	Tiere	„	49 481,7	2,22	805,1	1,62	50 286,8	2,21	37 003,1	2,33	593,6	1,59	37 596,7	2,31
33	Leichen	„	311,6	0,01	1,1	—	312,7	0,01	212,4	0,01	0,7	—	213,1	0,01
34	Dienstgutverkehr	„	[1] —	—	47,2	—	47,2	—	[1] —	—	6,0	—	6,0	—
35	Nebenerträge	„	78 498,9	94,45	4 610,2	5,55	83 109,1	100	61 814,3	94,51	3 591,6	5,49	65 405,9	100
36	Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr	„	2 307 518,1	97,70	54 211,7	2,30	2 361 729,8	100	1 729 078,4	97,63	41 977,5	2,37	1 771 055,9	100
	Durchschnittliche Einnahme.													
	Auf 1 Tonne des													
37	öffentlichen Verkehrs Insgesamt . . .	RM	7,79	—	1,59	—	—	—	6,89	—	1,43	—	—	—
38	Expreßguts	„	94,56	—	28,02	—	—	—	83,59	—	24,70	—	—	—
39	Eil- und Frachtguts . . .	„	7,51	—	1,55	—	—	—	6,65	—	1,40	—	—	—
	hiervon fallen auf													
40	Stückgut	„	32,05	—	7,27	—	—	—	27,46	—	6,62	—	—	—
41	Wagenladungen nach Regeltarifen	„	7,56	—	1,79	—	—	—	7,15	—	1,62	—	—	—

[1] Dienstgutfrachten sind durch Ausgabeabsetzung bei Tit. X verrechnet.

1	2		3		4		5		6		7		8	
			1931						1932					
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%	Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%
42	Wagenladungen nach Ausnahmetarifen	RM	5,51	—	1,13	—	—	—	4,78	—	1,03	—	—	—
43	Militärgut	„	18,35	—	2,88	—	—	—	13,47	—	2,77	—	—	—
44	Tiere	„	21,63	—	5,03	—	—	—	18,03	—	4,50	—	—	—
45	Gesamtverkehr	„	7,09	—	1,72	—	—	—	6,17	—	1,54	—	—	—
46	auf 1 Tonnenkm des öffentlichen Verkehrs . .	Rpf	4,90	—	10,33	—	—	—	4,29	—	9,41	—	—	—
47	Expreßguts	„	56,94	—	122,35	—	—	—	56,17	—	105,64	—	—	—
48	Eil- und Frachtguts . . .	„	4,74	—	10,11	—	—	—	4,15	—	9,23	—	—	—
49	Stückguts	„	17,49	—	35,51	—	—	—	15,14	—	32,61	—	—	—
50	Wagenladungen nach Regeltarifen	„	5,65	—	11,01	—	—	—	5,06	—	9,92	—	—	—
51	Wagenladungen nach Ausnahmetarifen	„	3,30	—	7,71	—	—	—	2,88	—	7,13	—	—	—
52	Militärgut	„	7,69	—	9,11	—	—	—	5,85	—	9,33	—	—	—
53	Tiere	„	10,47	—	21,96	—	—	—	8,77	—	20,46	—	—	—
54	Gesamtverkehr	„	4,51	—	11,18	—	—	—	3,89	—	10,20	—	—	—
55	Beförderungsteuer aus dem Güterverkehr . . .	in 1000 RM	115 119,2	97,87	2 506,5	2,13	117 625,7	100	82 102,0	97,76	1 884,5	2,24	83 986,5	100

G. Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben sowie Betriebsüberschuß und dessen Verwendung, Beförderungsteuer.

1	2		3		4		5		6		7		8	
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	1931						1932					
			Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%	Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%
	Betriebseinnahmen.													
1	Gesamte Betriebseinnahmen	1000 RM	3 848 667,0	97,68	91 258,0	2,32	3 939 925,0	100	2 934 318,3	97,65	70 628,7	2,35	3 004 947,0	100
	davon fallen auf			100		100		100		100		100		100
2	Verkehrseinnahmen . . .	„	3 457 895,0	89,85	82 910,8	90,85	3 540 805,8	89,87	2 629 825,8	89,62	63 982,7	90,59	2 693 808,5	89,65
3	sonstige Einnahmen . . .	„	390 772,0	10,15	8 347,2	9,15	399 119,2	10,13	304 492,5	10,38	6 646,0	9,41	311 138,5	10,35
	Von Nr. 3 fällt auf			100		100		100		100		100		100
4	Überlassung von Bahnanlagen und Leistungen für Andere	„	181 412,9	46,43	3 626,4	43,44	185 039,3	46,36	99 153,2	32,56	2 991,0	45,00	102 144,2	32,83
5	Überlassung von Fahrzeugen	„	10 950,2	2,80	380,4	4,56	11 330,6	2,84	7 109,9	2,34	305,9	4,60	7 415,8	2,38
6	Erträge aus Veräußerungen	„	49 200,3	12,59	864,9	10,36	50 065,2	12,54	33 717,5	11,07	608,5	9,16	34 325,0	11,03
7	verschiedene Einnahmen .	„	149 208,6	38,18	3 475,5	41,64	152 684,1	38,26	164 511,9	54,03	2 740,6	41,24	167 252,5	53,76
	Betriebsausgaben.													
8	Gesamtausgaben	1000 RM	3 611 215,7	97,62	88 003,6	2,38	3 699 219,3	100	2 960 380,2	97,77	67 530,7	2,23	3 027 910,9	100
	davon fallen auf			100		100		100		100		100		100
9	persönliche Ausgaben . .	„	2 551 374,5	70,65	52 053,5	59,15	2 603 428,6	70,38	2 127 257,5	71,86	41 074,3	60,82	2 168 331,8	71,61

1	2		3		4		5		6		7		8	
			1931						1932					
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%	Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%
10	Sächliche Ausgaben . . .	1000 RM	1 059 841,2	29,35	35 950,1	40,85	1 095 791,3	29,62	833 122,7	28,14	26 456,4	39,18	859 579,1	28,39
	Von Nr. 9 = 100% fallen auf													
11	Gehälter, Löhne, auch die der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter	„	1 826 015,2	71,57	43 306,6	83,20	1 869 321,8	71,80	1 491 679,2	70,12	34 026,5	82,84	1 525 705,7	70,36
12	Ruhegehälter, Wartegelder, Ruhestandsbeihilfen und Zuschüsse zu den Ruhegehaltskassen	„	452 364,4	17,73	3 640,8	6,99	456 005,2	17,52	400 525,9	18,83	3 025,6	7,37	403 551,5	18,61
13	sonstige persönliche Ausgaben	„	272 994,9	10,70	5 106,1	9,81	278 101,0	10,68	235 052,4	11,05	4 022,3	9,79	239 074,7	11,03
	Von Nr. 10 = 100% fallen auf													
14	Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände, Verbrauch von Betriebstoffen . .	„	378 609,3	35,73	11 963,4	33,28	390 572,7	35,64	314 555,8	37,76	9 515,9	35,97	324 071,7	37,70
15	Unterhaltung, Erneuerungen und Ergänzung der baulichen Anlage . . .	„	311 833,8	29,42	6 766,0	18,82	318 599,8	29,08	270 141,7	32,42	3 811,1	14,41	273 952,8	31,87
16	desgl. der Fahrzeuge und maschinenartigen Anlage	„	276 106,7	26,05	4 974,2	13,84	281 080,9	25,65	197 287,6	23,68	3 186,7	12,04	200 474,3	23,32
17	Benutzung fremder Bahnanlagen und Fahrzeuge, Dienstleistungen Anderer	1000 RM	— 34 297,8	3,24	3 711,5	10,32	— 30 586,3	2,79	—28 558,4	3,43	3 190,2	12,06	—25 368,2	2,95
	Sonstige sächliche Ausgaben													
18	Steuer, Stempel und sonstige öffentliche Abgaben	„	20 127,9	1,90	4 657,6	12,96	24 785,5	2,26	20 389,7	2,45	3 385,5	12,80	23 775,2	2,77
19	Entschädigungen nach dem Haftpflichtgesetz . . .	„	5 381,8	0,51	320,3	0,89	5 702,1	0,52	4 666,3	0,56	270,6	1,02	4 936,9	0,57
20	Ersatzleistungen und andere Ausgaben	„	102 079,5	9,63	3 557,2	9,89	105 636,7	9,64	54 640,0	6,56	3 096,4	11,70	57 736,4	6,72
21	Betriebszahl	%	94,12	—	96,43	—	—	—	102,27	—	95,61	—	—	—
22	Betriebsüberschuß	1000 RM	226 195,6	—	3 254,5	—	229 450,1	—	—66 766,2	—	3 098,1	—	—63 668,1	—
	Hierzu treten Zuschüsse aus													
23	der Erneuerungsrücklage .	„	—	—	813,2	—	813,2	—	—	—	2 786,9	—	2 786,9	—
24	der Unfallrücklage . . .	„	—	—	22,2	—	22,2	—	—	—	70,2	—	70,2	—
25	Zinsbürgschaften und Sonstiges	„	[1] 517 517,9	—	4 732,7	—	522 250,6	—	[1] 308 692,0	—	5 451,8	—	314 143,8	—
26	Erträgnisse aus dem Betrieb von fremden Unternehmungen	„	—	—	238,2	—	238,2	—	—	—	127,1	—	127,1	—
27	Vortrag aus dem Vorjahr .	„	—	—	— 224,2	—	— 224,2	—	—	—	10,4	—	10,4	—

[1] Zuweisung aus der gesetzlichen Ausgleichs- und Dividendenrücklage.

1	2		3			5		6		7		8	
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	1931					1932					
			Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%	Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%
28	Verfügbarer Jahresertrag (Nr. 22 bis 27)	1000 RM	743 713,5	—	8 836,6	—	752 550,1	—	241 925,8	—	11 544,5	—	253 470,3	—
	Hiervon sind verwendet:													
29	als Erneuerungsrücklage .	„	—	—	1 841,5	—	1 841,5	—	—	—	5 227,0	—	5 227,0	—
30	als Unfallrücklage	„	—	—	185,8	—	185,8	—	—	—	230,7	—	230,7	—
31	zur Verzinsung und Tilgung der Vorzugs-Schuldverschreibungen	„	—	—	4 012,8	—	4 012,8	—	—	—	3 221,1	—	3 221,1	—
32	Deckung von Verlusten bei Betrieb von fremden Unternehmungen	„	—	—	135,6	—	135,6	—	—	—	70,7	—	70,7	—
33	Zahlung von Gewinnanteilen von Stamm- und Vorzugsaktien	„	—	—	1 768,6	—	1 768,6	—	—	—	1 679,6	—	1 679,6	—
34	für den Reservefonds . .	„	—	—	868,4	—	868,4	—	—	—	1 389,1	—	1 389,1	—
35	zu sonstigen Zwecken . .	„	743 713,5	—	1 264,4	—	744 977,9	—	—	—	1 415,2	—	1 415,2	—
36	Vortrag auf das folgende Jahr	„	—	—	— 1 240,5	—	— 1 240,5	—	—	—	1 688,9	—	1 688,9	—
37	Gesamte Beförderungsteuer	„	236 064,1	—	5 323,3	—	241 387,4	—	179 959,0	—	4 053,1	—	184 012,1	—

H. Baukosten und Anlagekapital, Erneuerungs- und Sonderrücklagen.

1	2		3		4		5		6		7		8	
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	1931						1932					
			Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%	Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%
1	Baukosten im ganzen . .	1000 RM	25178 788,3	97,79	567 719,6	2,21	25746 507,9	100	25229 604,3	97,79	569 660,4	2,21	25799 264,7	100
				100		100		100		100		100		100
	davon fallen auf													
2	Grunderwerb u. Nutzungsentschädigung	„	1 803 362,0	7,16	60 745,6	10,70	1 864 107,6	7,24	1 808 520,7	7,17	60 964,0	10,70	1 869 484,7	7,25
3	Erd., Fels- und Böschungsarbeiten.	„	2 690 552,1	10,69	67 394,7	11,87	2 757 946,8	10,71	2 697 695,2	10,69	67 431,3	11,84	2 765 126,5	10,72
4	Einfriedigungen	„	51 097,7	0,20	1 738,7	0,31	52 836,4	0,21	51 124,6	0,20	1 736,2	0,31	52 860,8	0,20
5	Wegübergänge	„	957 951,7	3,81	16 007,2	2,82	973 958,9	3,78	961 126,7	3,81	16 022,2	2,81	977 148,9	3,79
6	Durchlässe und Brücken .	„	1 376 428,4	5,47	24 517,5	4,32	1 400 945,9	5,44	1 378 186,5	5,46	24 571,9	4,31	1 402 758,4	5,44
7	Tunnel	„	310 761,6	1,23	899,7	0,16	311 661,3	1,21	312 791,8	1,24	902,3	0,16	313 694,1	1,21
8	Oberbau der freien Bahn, der Bahnhöfe und Haltepunkte	„	5 271 997,6	20,94	153 158,6	26,98	5 425 156,2	21,07	5 279 166,0	20,92	153 934,3	27,02	5 433 100,3	21,06
9	elektrische Zugförderung .	„	135 436,1	0,54	4 897,9	0,86	140 334,0	0,55	150 085,5	0,59	4 758,7	0,84	154 844,2	0,60
10	Fernmeldeanlagen	„	349 228,4	1,39	6 537,5	1,15	355 765,9	1,38	349 896,7	1,39	6 564,3	1,15	356 461,0	1,38
11	Bahnhöfe und Haltepunkte	„	3 313 873,9	13,16	76 335,7	13,45	3 390 209,6	13,17	3 314 149,7	13,14	76 980,6	13,51	3 391 130,3	13,14
12	Werkstattanlagen	„	634 333,8	2,52	10 173,0	1,79	644 506,8	2,50	634 886,1	2,52	10 227,3	1,80	645 113,4	2,50
13	Außerordentliche Anlagen .	„	388 778,7	1,54	9 527,5	1,68	398 306,2	1,55	388 915,8	1,54	9 886,4	1,74	398 802,2	1,55

1	2		3		4		5		6		7		8	
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	1931 Reichsbahn	%	1931 Privatbahnen	%	1931 Insgesamt	%	1932 Reichsbahn	%	1932 Privatbahnen	%	1932 Insgesamt	%
14	Fahrzeuge	1000 RM	6 465 666,2	25,68	100 090,5	17,63	6 565 756,7	25,50	6 465 666,2	25,63	99 929,9	17,54	6 565 596,1	25,45
15	Insgesamt	„	290 316,8	1,15	16 658,0	2,93	306 974,8	1,19	290 514,8	1,15	16 710,1	2,93	307 224,9	1,19
16	Verwaltungskosten	„	1 139 003,3	4,52	19 037,5	3,35	1 158 040,8	4,50	1 146 878,0	4,55	19 040,9	3,34	1 165 918,9	4,52
	Zu den Baukosten treten hinzu:													
17	etwaige Ausfälle beim Betrieb einer Strecke auf Kosten des Baufonds . .	„	4 161,5	—	181,0	—	4 342,5	—	4 161,5	—	141,2	—	4 302,7	—
18	Zinsen während der Bauzeit	„	1 025 909,4	—	12 553,9	—	1 038 463,3	—	1 030 334,7	—	12 588,4	—	1 042 923,1	—
19	Kursverluste	„	604 683,2	—	1 401,2	—	606 084,4	—	604 683,2	—	1 401,2	—	606 084,4	—
20	erste Bildung einer Erneuerungs- und Sonderrücklage	„	10 247,6	—	1 339,1	—	11 586,7	—	10 247,6	—	1 339,1	—	11 586,7	—
21	Unterschied zwischen dem letzten Erwerbspreis und den Gesamtaufwendungen	„	148 370,4	—	502,0	—	148 872,4	—	148 370,4	—	395,7	—	148 766,1	—
22	sonstige Aufwendungen .	„	139 191,0	—	597,2	—	139 788,2	—	139 191,0	—	703,5	—	139 894,5	—
23	Summe 17 bis 22	„	1 932 563,1	—	16 574,4	—	1 949 137,5	—	1 936 988,4	—	16 569,1	—	1 953 557,5	—

	Von den Baukosten gehen ab:													
24	etwaige Überschüsse aus dem Betrieb einer Bahnstrecke für Rechnung des Baufonds	1000 RM	17 242,4	—	242,8	—	17 485,2	—	17 242,4	—	242,8	—	17 485,2	—
25	Rückeinnahmen	„	63 705,0	—	5 595,7	—	69 300,7	—	64 951,6	—	6 650,8	—	71 602,4	—
26	Kursgewinne	„	38 851,4	—	13,7	—	38 865,1	—	38 851,4	—	13,7	—	38 865,1	—
27	Bau- und sonstige verlorene Zuschüsse	„	323 619,6	—	22 229,0	—	345 848,6	—	328 661,2	—	22 229,0	—	350 890,2	—
28	Zinsen für angelegte Geldbestände und sonstige Einnahmen	„	34 066,5	—	704,6	—	34 771,1	—	34 066,5	—	705,4	—	34 771,9	—
29	Unterschied zwischen dem letzten Erwerbspreis und den Gesamtbauaufwendungen	„	—	—	11 405,2	—	11 405,2	—	—	—	25 041,2	—	25 041,2	—
30	Summe 24 bis 29	„	477 484,9	—	40 191,0	—	517 675,9	—	483 773,1	—	54 882,9	—	538 656,0	—
31	Gesamtaufwendungen der Betriebstrecken (1+23—30)	„	26633 866,5	—	544 102,9	—	27177 969,4	—	26682 819,5	—	531 346,6	—	27214 156,1	—
	Von Nr. 31 gehen ab:													
32	Verwendungen aus Betriebseinnahmen für erhebliche Ergänzung, Erweiterung und Verbesserung der baulichen Anlagen	„	400 352,9	—	19 842,9	—	420 195,8	—	400 352,9	—	20 398,6	—	420 751,5	—

1	2		3		4		5		6		7		8	
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	1931						1932					
			Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%	Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%
	Zu Nr. 31 treten hinzu:													
33	Aufwendungen für noch im Bau befindliche Neubaustrecken	1000 RM	—	—	9 214,7	—	9 214,7	—	—	—	9 218,9	—	9 218,9	—
34	Verwendetes Anlagekapital	„	26233 513,6	98,01	533 474,7	1,99	26766 988,3	100	26282 466,6	98,06	520 166,9	1,94	26802 633,5	100
	Erneuerungsrücklage.													
35	Bestand am Ende des vorigen Geschäftsjahrs . .	„	—	—	16 402,7	—	—	—	—	—	18 096,8	—	—	—
36	Einnahmen	„	—	—	6 999,0	—	—	—	—	—	5 963,5	—	—	—
37	Ausgaben	„	—	—	5 638,4	—	—	—	—	—	3 088,3	—	—	—
38	Bestand am Ende des Geschäftsjahrs	„	—	—	17 763,3	—	—	—	—	—	20 971,6	—	—	—
	Unfallrücklage.													
39	Bestand am Ende des vorigen Geschäftsjahrs . .	„	—	—	2 807,5	—	—	—	—	—	2 996,4	—	—	—
40	Einnahmen	„	—	—	398,2	—	—	—	—	—	327,7	—	—	—
41	Ausgaben	„	—	—	162,1	—	—	—	—	—	99,6	—	—	—
42	Bestand am Ende des Geschäftsjahrs	„	—	—	3 043,5	—	—	—	—	—	3 225,0	—	—	—

J. Gesellschaftskapital.

1	2		3		4		5		6		7		8	
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	1931						1932					
			Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%	Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%
	Zusammensetzung.													
	Bis Ende des Geschäftsjahrs sind genehmigt	1000 RM												
1	Stammaktien	„	13000 000,0	—	248 218,4	—	13248 218,4	—	13000 000,0	—	242 623,9	—	13242 623,9	—
2	Vorzugsaktien	„	1106 000,0	—	25 964,2	—	1131 964,2	—	1 106 000,0	—	19 303,7	—	1 125 303,7	—
3	Vorzugsschuldverschreibungen	„	—	—	31 225,5	—	31 225,5	—	—	—	27 801,4	—	27 801,4	—
	ausgegeben													
4	Stammaktien	„	13000 000,0	—	247 335,8	—	13247 335,8	—	13000 000,0	—	241 741,3	—	13241 741,3	—
5	Vorzugsaktien	„	1081 000,0	—	25 964,2	—	1106 964,2	—	1 081 000,0	—	19 303,7	—	1 100 303,7	—
6	Vorzugsschuldverschreibungen	„	—	—	30 225,5	—	30 225,5	—	—	—	26 801,4	—	26 801,4	—
	getilgt													
7	Stammaktien	„	—	—	7 378,5	—	7 378,5	—	—	—	1 651,6	—	1 651,6	—
8	Vorzugsaktien	„	—	—	7 397,7	—	7 397,7	—	—	—	737,2	—	737,2	—
9	Vorzugsschuldverschreibungen	„	—	—	16 904,1	—	16 904,1	—	—	—	17 363,1	—	17 363,1	—

1	2		3		4		5		6		7		8	
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	1931						1932					
			Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%	Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%
	Für das folgende Geschäftsjahr bleiben zum Bezug von Zinsen oder Gewinnanteilen berechtigt:													
10	Stammaktien	1000	13000 000,0	—	239 957,3	—	13239 957,3	—	13000 000,0	—	240 089,7	—	13240 089,7	—
11	Vorzugsaktien	RM	1 081 000,0	—	18 566,5	—	1 099 566,5	—	1 081 000,0	—	18 566,5	—	1 099 566,5	—
12	Vorzugsschuldverschreibungen	„	—	—	13 321,3	—	13 321,3	—	—	—	9 433,3	—	9 433,3	—
13	sonstige Darlehen	„	933 459,7	—	19 209,1	—	952 668,8	—	951 206,8	—	27 876,0	—	979 082,8	—

K. Zahl der Dienstbezüge der Beamten, Angestellten und Arbeiter.

1	Gesamtpersonal im Jahresdurchschnitt . .	Zahl	643 750	97,39	17 269	2,61	661 019	100	600 595	97,51	15 355	2,49	615 950	100
	hiervon fallen auf			100		100		100		100		100		100
2	Beamte und Angestellte .	„	302 344	46,97	8 365	48,44	310 709	47,00	294 539	49,04	7 868	51,24	302 407	49,10
3	Arbeiter	„	341 406	53,03	8 904	51,56	350 310	53,00	306 056	50,96	7 487	48,76	313 543	50,90
	Das Gesamtpersonal (Nr. 1) verteilt sich auf													
4	Verwaltungsdienst	„	34 646	5,38	1 213	7,02	35 859	5,42	34 637	5,77	1 147	7,47	35 784	5,81
5	Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienst .	Zahl	143 352	22,27	4 285	24,81	147 637	22,34	132 474	22,06	3 585	23,35	136 059	22,09
6	Bahnhofs- und Abfertigungsdienst	„	257 494	40,00	5 208	30,16	264 439	40,00	241 081	40,14	4 726	30,78	247 331	40,15
7	Zugbegleitdienst	„			1 737	10,06					1 524	9,93		
8	Betriebsmaschinentechnischer Dienst	„	208 258	32,35	2 315	13,41	213 084	32,24	192 403	32,03	2 132	13,88	196 776	31,95
9	Werkstättendienst	„			2 511	14,54					2 241	14,59		
10	Persönliche Ausgaben insgesamt	1000 RM	1 931 284,0	97,73	44 936,1	2,27	1 976 220,1	100	1 586 196,8	97,82	35 313,1	2,18	1 621 509,9	100
	hiervon fallen auf			100		100		100		100		100		100
11	Beamte und Angestellte .	„	1 161 331,2	60,13	27 827,9	61,93	1 189 159,1	60,17	991 568,9	62,51	22 934,9	64,95	1 014 503,8	62,57
12	Arbeiter	„	769 952,8	39,87	17 108,2	38,07	787 061,0	39,83	594 627,9	37,49	12 378,2	35,05	607 006,1	37,43
	Die persönlichen Ausgaben (Nr. 10) verteilen sich auf:													
13	Verwaltungsdienst	„	171 674,8	8,89	5 801,8	12,91	177 476,6	8,98	148 251,1	9,35	4 812,8	13,63	153 063,9	9,44
14	Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienst .	„	330 330,3	17,10	8 041,3	17,90	338 371,6	17,12	272 374,5	17,17	6 044,3	17,12	278 418,8	17,17
15	Bahnhofs- und Abfertigungsdienst	„	796 690,9	41,25	13 714,0	30,52	815 304,2	41,26	653 931,4	41,23	10 781,7	30,53	668 553,0	41,23
16	Zugbegleitdienst	„			4 899,3	10,90					3 839,9	10,87		

1	2		3		4		5		6		7		8	
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	1931						1932					
			Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%	Reichsbahn	%	Privatbahnen	%	Insgesamt	%
17	Betriebsmaschinentechnischer Dienst	1000 RM	632 588,0	32,76	7 069,5	15,73	645 067,7	32,64	511 639,8	32,25	5 709,2	16,17	521 474,2	32,16
18	Werkstättendienst	„			5 410,2	12,04					4 125,2	11,68		
	L. Zahlungen für Haftpflicht und Sozialversicherung.													
1	**Haftpflicht** insgesamt . .	RM	5 381 753	94,41	318 687	5,59	5 700 440	100	4 666 360	94,52	270 617	5,48	4 936 977	100
				100		100		100		100		100		100
	davon fallen auf													
2	Abfindungen	„	1 651 730	30,69	54 358	17,06	1 706 088	29,93	1 367 878	29,31	60 291	22,28	1 428 169	28,93
3	laufende Zahlungen . . .	„	3 088 443	57,39	72 674	22,80	3 161 117	55,45	2 731 694	58,54	70 810	26,17	2 802 504	56,76
4	sonstige Zahlungen . . .	„	641 580	11,92	191 655	60,14	833 235	14,62	566 788	12,15	139 516	51,55	706 304	14,31
	Sozialversicherung													
5	Zahlungen auf Grund der reichsgesetzlichen Unfallversicherung	„	20 739 964	96,37	782 277	3,63	21 522 241	100	17 596 895	96,78	585 908	3,22	18 182 803	100
6	Kosten für den bahnärztlichen Dienst	„	7 046 631	—	22 300	—	7 068 931	—	5 918 382	—	19 550	—	5 937 932	—

7	Zahlungen auf Grund der Reichsversicherungsordnung	RM	27 106 814	—	569 402	—	27 676 216	—	22 217 123	—	419 291	—	22 636 414	—
8	Zahlungen auf Grund der Reichsverordnung . . .	„	18 216 473	—	405 781	—	18 682 123	—	15 242 286	—	327 620	—	15 655 628	—
9	Zahlungen auf Grund des Versicherungsgesetzes für Angestellte				59 869	—					85 722	—		
10	Zuschüsse zu Arbeiterrenten- und Unterstützungskassen	„	33 229 375	—	220 585	—	33 449 960	—	30 294 045	—	173 493	—	30 467 538	—
11	Arbeitslosenversicherung .	„	24 137 687	—	1 011 568	—	25 149 255	—	18 767 357	—	818 460	—	19 585 817	—
12	Sonstige Zahlungen, Verwaltungskosten, Unterstützungen	„	35 663 299	—	301 090	—	35 964 394	—	33 688 824	—	275 025	—	33 963 849	—

M. Unfälle beim Eisenbahnbetrieb.

1	Betriebsunfälle im ganzen .	Zahl	2273	93,85 / 100	149	6,15 / 100	2422	100 / 100	1945	95,06 / 100	101	4,94 / 100	2046	100 / 100
	davon													
2	Entgleisungen	„	313	13,77	51	34,23	364	15,03	249	12,70	23	22,77	272	13,29
3	Zusammenstöße	„	157	6,90	10	6,71	167	6,90	143	7,35	4	3,96	147	7,19
4	Überfahren von Fuhrwerken	„	187	8,23	44	29,53	231	9,53	163	8,38	34	33,66	197	9,63
5	Sonstige Betriebsunfälle od. Ereignisse	„	1616	71,10	44	29,53	1 660	68,54	1390	71,47	40	39,61	1430	69,89

1	2		3		4		5		6		7		8	
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Angaben in	1931						1932					
			Reichsbahn		Privatbahnen		Insgesamt		Reichsbahn		Privatbahnen		Insgesamt	
				%		%		%		%		%		%
6	Zahl der verunglückten Personen	Zahl	2294	95,15	117	4,85	2411	100	1869	96,04	77	3,96	1946	100
				100		100		100		100		100		100
	davon													
7	getötet oder innerhalb 24 Stunden gestorben . .	„	525	22,89	25	21,37	550	22,81	456	24,40	15	19,48	471	24,20
8	verletzt	„	1769	77,11	92	78,63	1861	77,19	1413	75,60	62	80,52	1475	75,80
	Die Zahl der verunglückten Personen (Nr. 6) verteilt sich auf													
9	Reisende	„	812	35,40	36	30,77	848	35,17	564	30,18	20	25,97	584	30,01
10	Bahnbedienstete	„	1116	48,65	20	17,09	1136	47,12	951	50,88	8	10,39	959	49,28
11	fremde Personen	„	366	15,95	61	52,14	427	17,71	354	18,94	49	63,64	403	20,71

Küchler.

Die nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen

im sechsten Geschäftsjahr (1. Januar bis 31. Dezember 1932), dargestellt auf Grund des Geschäftsberichts der Gesellschaft und des Berichts des Verwaltungsrats[1].

Allgemeiner Überblick.

Der bereits im Vorjahr eingetretene starke Rückgang des Verkehrs und der Einnahmen hat sich verschärft. Es erhellt dies aus den nachfolgenden wichtigeren Zahlen des Betriebsergebnisses:

1. Der Personenverkehr, ausgedrückt in Personenkm, blieb um 11,2 % hinter dem Verkehr von 1931 zurück.
2. Der Güterverkehr, ausgedrückt in Tonnenkm, war 24,8 % geringer als 1931, gegenüber 1929 ging er um 46,1 % zurück.
3. Die Betriebseinnahmen verminderten sich um 20,7 % gegenüber 1931.
4. Die Betriebsausgaben konnten um 13,3 % herabgesetzt werden.
5. Die Betriebszahl stieg von 97,84 % im Jahr 1931 auf 106,8 % im Jahr 1932.
6. Der Betriebsfehlbetrag beläuft sich auf 168,5 Millionen Franken gegenüber einem Betriebsüberschuß von 66,8 Millionen im Vorjahr.
7. Der Personalbestand konnte um 4 % vermindert werden. Er war am 31. Dezember 1932 um 21,5 % geringer als am 31. Dezember 1926.

Es ist also dieselbe Erscheinung wie im Vorjahr festzustellen, daß nämlich die Verkehrseinnahmen zwar entsprechend dem Verkehrsabfall zurückgegangen sind, während die Ausgaben mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse des Eisenbahnbetriebs nur in geringerem Maß herabgesetzt werden konnten.

---

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933 S. 1251.

I. Finanzen.

1. Betriebsrechnung (Jahresabschluß).

Einnahmen.

	Geschäftsjahr 1932	Geschäftsjahr 1931
Kapitel I.		
Verkehrseinnahmen.		
Personen	709 076 900,00	814 906 793,51
Gepäck	7 742 384,00	9 615 531,46
Postpakete	9 998 478,00	12 878 309,24
Güter	1 632 720 863,00	2 127 867 939,45
Beförderung für Rechnung der Ministerien	40 884 065,00	58 262 609,75
Gesamtsumme Kapitel I	2 400 422 690,00	3 023 531 183,41
Kapitel II. Verschiedene Einnahmen	51 555 359,00	67 198 763,77
Gesamtbetrag der Einnahmen	2 451 978 049,00	3 090 729 947,18

* Siehe Seite 125 Ausgaben.

a) Einnahmen.

Die schwere Wirtschaftskrise kommt in dem verstärkten Rückgang der Einnahmen zum Ausdruck. Es sind nämlich die Einnahmen des Personenverkehrs um 13,8 % und die des Güterverkehrs um 23,4 % zurückgegangen. Die Verkehrsschrumpfung infolge der Krise kommt besonders zum Ausdruck bei einem Vergleich des Verkehrs in den Jahren 1929 und 1932. Während sich die Personen- und Tonnenkm im Jahr 1929 auf 6365 und 8386 Millionen beliefen, sind sie 1932 auf 5157 und 4534 Millionen gefallen, was einen Rückgang von 19 % für den Personenverkehr und von 46,1 % für den Güterverkehr bedeutet.

b) Ausgaben.

Die Bestrebungen, die Ausgaben zu drosseln, soweit dies der hohe Betrag der festen Kosten zuläßt, wurden fortgesetzt. Die Ausgaben sind gegen 1931 um 403,4 Millionen, d. s. 13,3 %, zurückgegangen. Dieser Rückgang verteilt sich wie folgt:

Persönliche Ausgaben	206,6 Mill.
Sächliche Ausgaben	167,5 „
Verschiedene Ausgaben	29,3 „
Insgesamt	403,4 Mill.

Die Verminderung der persönlichen Ausgaben ist zum Teil auf weitere Personaleinschränkungen, zum Teil auf die Herabsetzung der Gehälter und Löhne um 10 % ab 1. April 1932 zurückzuführen.

Die Verminderung der sächlichen Ausgaben ist die Folge des Preisrückgangs und der Verbrauchseinschränkung. Gleiches gilt für die verschiedenen Ausgaben.

Ausgaben.

	Gehälter, Löhne	Sächliche Ausgaben	Verschiedenes	Gesamtsumme	Geschäftsjahr 1931
Kapitel I.					
Allgemeiner Verwaltungsdienst und allgemeine Ausgaben	443 313 939,00	674 445,00	10 064 248,00	454 052 632,00	474 127 842,44
Kapitel II.					
Bahnbewachung, -unterhaltung, bauliche Anlagen	299 730 737,00	51 483 688,00	21 201 405,00	372 415 830,00	424 435 490,38
Kapitel III.					
Fahrmaterial	465 351 443,00	403 157 170,00	58 955 003,00	927 463 616,00	1 197 867 455,96
Kapitel IV.					
Betriebs- und Verkehrsdienst	471 407 216,00	15 849 885,00	44 840 839,00	532 097 940,00	593 234 423,67
Kapitel V.					
Erneuerungen	—	—	362 265 000,00	362 265 000,00	362 265 000,00
		Zusammenfassung			
Gesamtbetrag der Einnahmen	—	—	—	2 451 978 049,00	3 090 729 947,18
Gesamtbetrag der Ausgaben	1 679 803 333,00	471 165 188,00	497 326 495,00	2 648 295 018,00	3 051 930 212,45
Abzuziehen: Anteil der Konten „Anlagezuwachs“ und „Erneuerung“ an den Verwaltungskosten und den sozialen Lasten	27 814 819,00	—	—	27 814 819,00	27 986 011,98
Gesamtbetrag der Ausgaben nach der Absetzung	1 651 988 516,00	471 165 188,00	497 326 495,00	2 620 480 199,00	3 023 944 200,47
Nettoerlös	—	—	—	— 168 502 150,00	66 785 746,71
Betriebskoeffizient . . .	—	—	—	106,87 %	97,84 %

2. Ausgaben für Anlagezuwachs.

Der Anlagezuwachs wurde aus folgenden Fonds gedeckt:

	Gesamtbetrag seit Gründung der Gesellschaft in Millionen Franken	
	1931	1932
Vorschüsse des Tilgungsfonds gemäß Art. 11 des Gesetzes vom 23. 7. 1926	497,6	498,4
Nettobetrag der Anleihe von 1931	551,8	551,8
Deckung durch die verfügbaren Gelder	377,2	619,8
	1 426,6	1 669,7

Die Auslagen für Anlagezuwachs seit Gründung der Gesellschaft in Höhe von 1669,7 Millionen Franken setzen sich wie folgt zusammen:

Gleisanlagen und Gebäulichkeiten im Betrieb Gleisanlagen und Gebäulichkeiten im Bau	1 042,7
Privatanschlüsse	3,0
Rollendes Material	33,6
Durchgehende Güterzugbremse	337,6
Ausrüstungsgegenstände	152,2
Rückkauf der Konzession der Eisenbahn von Gent nach Selzaete	36,0
Anteil der Verwaltungskosten, die dem Anlagezuwachs zur Last fallen	64,6
	1 669,7 Mill.

Der Betrag für Anlagezuwachs im Jahr 1932 beläuft sich auf 0,9 % des am 1. September 1926 investierten Anlagekapitals von 3,640 Millionen Goldfranken (25,480 Millionen Papierfranken). Seit 1928 hat das Anlagekapital jährlich einen durchschnittlichen Zuwachs von 1,12 % erfahren.

Unter den Neuanlagen sind hervorzuheben:

a) Der Einbau der durchgehenden Bremse in die Güterwagen und Güterzuglokomotiven; er wird im Jahre 1934 abgeschlossen sein.

b) Einrichtung der Zentralwerkstätten in Mecheln.

c) Fertigstellung der Linie Winterslag—Bilsen.

d) Vereinigung der neuen Linie Brüssel—Midi nach Gent mit der alten Linie Brüssel Nord—Gent im Bahnhof Esschen—Lombeck.

* Siehe Seiten 128—129 3. Bilanz für den 31. Dezember 1932.

Zu den Posten der Bilanz ist folgendes zu bemerken:

a) Vermögen.

Wegen Einlage des Staats auf der Vermögenseite und wegen des Postens „Kapital von 11 Milliarden Franken" auf der Seite der Verbindlichkeiten s. Archiv für Eisenbahnwesen 1929 S. 57 ff. Der Anlagezuwachs hat sich gegenüber dem Vorjahr um 243,1 Millionen erhöht.

Die Betriebsvorräte sind um 118,4 Millionen Franken, d. s. 19,4 %, zurückgegangen. Der gegenüber dem Vorjahr geringere Betrag ist, abgesehen von der Einschränkung des Verbrauchs infolge besserer Organisation der Vorratswirtschaft, auf das Nachgeben der Preise zurückzuführen.

Der Wert des überzähligen rollenden Materials ist infolge von Verkäufen und Ausrüstungen von 25,2 Millionen auf 21,5 Millionen zurückgegangen.

Der Betrag der Wertpapiere ist von 447,4 Millionen auf 401,7 Millionen gefallen. Er umfaßt den größten Teil des Guthabens des Reservefonds und einen Teil der Erneuerungsreserve.

Der Posten Kasse (139,6 Mill.) und Bankguthaben (196,2 Mill.) umfaßt:

1. den Betriebsfonds von 200 Millionen,
2. das Guthaben des Fonds zur Reglung von Schadensersatzansprüchen aus Unfällen zur Zeit der staatlichen Verwaltung: 15,4 Millionen,
3. das Guthaben des Fonds zur Amortisierung der Ausgaben für Anlagezuwachs: 3,2 Millionen,
4. einen Teil des Guthabens des Erneuerungsfonds: 117,2 Millionen. Von dem anderen Teil in Höhe von 901,6 Millionen sind 619,5 Millionen vorläufig für Anlagezuwachs verwandt in Erwartung der Aufnahme einer neuen Anleihe. 260,5 Millionen sind in Wertpapieren und 21,6 Millionen in Materialien für Erneuerungsarbeiten angelegt.

Der Posten „verschiedene Schuldner" umfaßt u. a. vor allem Frachtstundungen und Forderungen aus der Abrechnung mit fremden Bahnen.

b) Verbindlichkeiten.

Der Reservefonds umfaßt nach Art. 39 der Satzung 2½ % der Bruttobetriebseinnahmen. Da das Geschäftsjahr 1932 mit einem Verlust abschließt, hat sich das Guthaben dieses Fonds wie folgt vermindert:

Guthaben Ende 1931	404,5 Mill.
Zinsen 1932	24,0 „
	428,5 Mill.
Verlustsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung .	287,1 „
bleibt	141,4 Mill.

Die für die Überweisungen auf den Erneuerungsfonds maßgebenden Grundsätze sind bereits in dem Bericht über das Geschäftsjahr 1930 dargelegt, worauf verwiesen wird (Archiv für Eisenbahnwesen 1932 S. 697).

3. Bilanz für den

Vermögen.		
Einlage des Staats (Art. 7 Satzung)		11 000 000 000,00
Anlagezuwachs		1 669 711 324,78
Unterschied gegenüber dem Nominalbetrag der Obligationen 1931 und Emissionskosten		48 207 012,44
Betriebsvorräte		493 370 991,27
Überzähliges, aus dem Betrieb zu ziehendes rollendes Material		21 526 343,50
Wertpapiere zum Reservefonds gehörig		141 191 080,00
Wertpapiere zur Erneuerungreserve gehörig . . .		260 538 030,00
Anteil und Darlehn an Baugesellschaften		26 679 900,05
Kasse und Bankguthaben:		
Ergänzung des Guthabens des Reservefonds . .	249 441,81	
Teil des Guthabens des Erneuerungsfonds, verfügbare Gelder und Betriebsfonds	320 070 166,34	
Guthaben des Fonds zur Reglung von Renten aus Unfällen zur Zeit der staatlichen Verwaltung der Eisenbahnen	15 445 997,82	335 765 605,97
Verschiedene Schuldner		102 453 194,79
		14 099 443 482,80

Die Überweisung auf den Erneuerungsfonds hat sich für 1932 wie in den Vorjahren auf 362,3 Millionen erhöht, wovon 142,3 Millionen auf die Erneuerungsreserve fallen.

Der Fonds zur Wiederauffüllung der Betriebsvorräte als Gegenwert der 643,7 Millionen Vorräte, die am 1. September 1926 vorhanden waren (Art. 7 und 8 der Satzung) ist unverändert. Er ermöglicht der Gesellschaft, nach Ablauf der Konzession die zur Betriebsführung nötigen Vorräte sicherzustellen.

Der Fonds zur Amortisation der Ausgaben für Anlagezuwachs ist bestimmt zur Amortisation des Anlagezuwachses in 75 Jahren. Er wird gespeist aus einer jährlichen Vorwegnahme zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung.

Das Darlehn des Tilgungsfonds der öffentlichen Schuld beruht auf Art. 11 des Gesetzes vom 23. Juli 1926, wonach der Gesellschaft 10 % des Nettoerlöses der ausgegebenen Vorzugsaktien (rund 500 Millionen) als Betriebsfonds und zur Entwicklung des Netzes zu überweisen sind. Im Jahr 1932 sind der Gesellschaft weitere 781 900 Franken auf diesen Fonds überwiesen.

31. Dezember 1932.

Verbindlichkeiten.		
Kapital: Vorzugsaktien	10 000 000 000,00	
Kapital: Stammaktien	1 000 000 000,00	11 000 000 000,00
Verbindlichkeiten der Gesellschaft gegen sich selbst:		
Reservefonds: Betrag Ende 1932. 428 534 179,48 Abzuziehen der Gewinn und Verlustsaldo 287 093 657,67	141 440 521,81	
Erneuerungsfonds	1 018 752 556,07	
Fonds zur Wiederauffüllung der Betriebsvorräte	643 737 503,93	
Fonds zur Amortisierung der Ausgaben für Anlagezuwachs	3 239 000,00	1 807 169 581,81
Verbindlichkeiten der Gesellschaft gegen Dritte:		
Darlehn des Tilgungsfonds der öffentlichen Schuld (Art. 11 des Ges.)	498 366 700,00	
Anleihe, Obligationen 1931	600 000 000,00	
Fonds zur Reglung von Renten und Entschädigungen aus Unfällen zur Zeit der staatlichen Verwaltung der Eisenbahnen	15 445 997,82	
Rückständige Dividende aus früheren Geschäftsjahren	5 157 407,20	
Verschiedene Gläubiger	173 303 795,97	1 292 273 900,49
		14 099 443 482,80

Die Anleihe von 600 Millionen ist durch Gesetz vom Jahr 1930 genehmigt und im März 1931 aufgenommen, Näheres Archiv für Eisenbahnwesen 1932 S. 694.

Zu Lasten des Fonds zur Reglung von Renten und Entschädigungsansprüchen aus Unfällen aus der Zeit der staatlichen Verwaltung der Eisenbahnen sind im Jahr 1932 2,1 Millionen verausgabt, so daß das Guthaben des Fonds zuzüglich Zinsen 15,5 Mill. beträgt.

Die 5,2 Millionen sind nicht eingelöste Kupons der Vorzugsaktien und Obligationen.

Die Summe von 173,3 Millionen „Verschiedene Gläubiger" umfaßt die Forderungen von Lieferanten, Sicherheitsleistung für Frachtstundung u. dergl.

* Siehe Seite 130 4. Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1932.

Während das Vorjahr noch mit einem Reingewinn von 2,6 Millionen abschloß, ergibt sich für 1932 ein Defizit von 287,1 Millionen, das gemäß Artikel 39 der Satzung aus dem Reservefonds zu decken ist.

4. Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1932.

Soll.		Haben.	
Fehlbetrag der Betriebsrechnung	168 502 150,00	Vortrag aus 1931	2 583 196,78
Zinsen des Reservefonds .	24 022 976,00	Zins- und Kursgewinn . . (Wertpapiere und Bankguthaben)	32 331 761,00
Zinsen des Erneuerungsfonds	48 117 662,00		
Zinsen der Vorschüsse des Tilgungsfonds der öffentlichen Schuld gemäß Artikel 11 des Gesetzes vom 23. Juli 1926 . .	29 881 282,00	Vorwegnahme aus dem Reservefonds	287 093 657,67
Zinsen der Anleihe (Obligationen) 1931	30 000 000,00		
Zinsen des Fonds zur Reglung von Renten und Entschädigungen aus Unfällen zur Zeit der staatlichen Verwaltung . . .	632 626,00		
Überweisung auf den Fonds zur Amortisation des Anlagezuwachses, einschl. der Zinsen dieses Fonds	1 355 000,00		
Verminderung des Wertpapierstands	19 496 919,45		
	322 008 615,45		322 008 615,45

5. Verteilung des Reingewinns.

In den Jahren 1926 bis 1930 gestaltet sich die Verteilung des Reingewinns wie folgt:

	1926/27 16 Monate	1928	1929	1930	1931	1932
	in Millionen Franken					
Anteil der Stammaktien (belgischer Staat)[1]	270,0	200,0	200,0	100,0	—	—
Anteil der Vorzugsaktien . .	270,0	200,0	200,0	100,0	—	—
Anteil des Personals	28,4	21,1	21,1	10,5	—	—
Verteilter Reingewinn .	568,4	421,1	421,1	210,5	—	—
Vortrag auf neue Rechnung	25,2	40,5	24,5	16,4	2,6	—
Betrag des Reingewinns	593,6	461,6	445,6	226,9	2,6	—

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1929 S. 57.

II. Das Personal.

1. Ausgaben.

Geschäftsjahr	Personalkosten (in Millionen)	% der Gesamtbetriebsausgaben
1931	1 858,6	61,5
1932	1 652,0	63,0

Die der Betriebsrechnung zur Last fallenden Personalkosten sind zwar 11,1 % geringer gegenüber 1931, ihr Anteil am Gesamtbetrag der Betriebsausgaben hat jedoch zugenommen.

Die gesamten Personalkosten, die außer den Ausgaben für Rechnung des Betriebskontos noch die zu Lasten des Anlagezuwachses und der Erneuerung umfassen, stellen sich wie folgt:

	1931	1932
Personal im Dienst	1 745,5	1 537,1
Personal im Ruhestand einschließlich der Beiträge zur Witwen- und Waisenkasse	312,2	302,4
Insgesamt . . .	2 057,7	1 839,5

Der Rückgang der Personalkosten ist auf die Herabsetzung des Personalbestands und die Kürzung der Gehälter, Löhne und Pensionen um 10 % ab 1. April 1932 zurückzuführen.

Die Höhe der Besoldung des Personals im Jahr 1913 und 1932 unter Berücksichtigung des Lebenshaltungsindex ist aus der folgenden Aufstellung ersichtlich:

Jahr	Index	durchschnittlich monatliche Besoldung		Steigerungskoeffizient
1913	100	Beamte und Angestellte	Frcs. 218.60	
		Arbeiter	„ 131,80	
		Bedienstete im Durchschnitt	„ 147,40	
Dezember 1932	722	Beamte und Angestellte	„ 1 947,00	8,9
		Arbeiter	„ 1 327,00	10,1
		Bedienstete im Durchschnitt	„ 1 474,00	10,0

2. Der Personalbestand.

Der Bestand des am 31. Dezember im Dienst befindlichen Personals ist folgender:

	1931	1932
Beamte und Angestellte	21 257	20 664
Arbeiter	72 766	69 500
	94 023	90 164

Bringt man den Personalbestand in Beziehung zu der Gesamtsumme der Verkehrseinheiten (Personenkm + tkm), ergibt sich folgendes Bild:

Jahr	Mittlerer Personalbestand	Millionen Verkehrseinheiten	Personalbestand auf 1 Million Verkehrseinheiten
1930	97 432	13 658	7,1
1931	90 806	11 837	7,6
1932	85 430	9 692	8,8

Der Personalbestand ist also weniger zurückgegangen als der Verkehr, was sich daraus erklärt, daß ein gewisser Mindestbestand an Personal, namentlich auf den kleineren Bahnhöfen, ohne Rücksicht auf die Verkehrstärke aufrecht erhalten werden muß.

3. Die Pensionslast.

	Zahl der Ruhegehaltsempfänger	
	am 31. 12. 1931	am 31. 12. 1932
Bedienstete (Beamte und Arbeiter) .	23 705	25 004
Witwen und Waisen	15 381	15 846
Insgesamt . . .	39 086	40 850

Die dauernde Zunahme der Pensionslast erklärt sich daraus, daß zu der Zeit, in der das jetzt die Altersgrenze erreichende Personal in den Dienst eintrat, nämlich vor 35—40 Jahren, der Personalbestand infolge des wachsenden Verkehrs dauernd vermehrt wurde.

4. Anteil des Personals am Reingewinn.

Der gemäß Art. 40 der Satzung vorgesehene Anteil des Personals

am Reingewinn konnte nicht verteilt werden, da ein Betriebsüberschuß nicht erzielt wurde.

5. Wohnungen des Personals.

Die im Jahr 1930 geschaffenen Organisationen zur Erleichterung des Ankaufs und Baus billiger Wohnungen (Archiv für Eisenbahnwesen 1932 S. 1002) haben bis Ende 1932 1888 Darlehn im Gesamtbetrag von 52,7 Millionen gewährt.

III. Betrieb und Verkehr.

1. Die Bahnlänge.

Die Länge der im Betrieb befindlichen Strecken betrug:

am 31. Dezember 1931	4823 km
„ 31. „ 1932	4841 „ .

Der Unterschied beruht auf der Erweiterung des Netzes durch die etwa 5 km lange eingleisige Strecke von Welle nach Esschen—Lombeck und die etwa 11 km lange eingleisige Strecke von Winterslag nach Bilsen, etwa 1 km ist ferner durch die Verlegung der Linie Forest—Midi nach Cureghem, die durch die neue Abzweigung von Forest (Midi) nach Schaerbeek und Brüssel (Midi) notwendig wurde, hinzugekommen.

2. Allgemeine Entwicklung des Verkehrs.

Jahr	Millionen Personenkm	Unterschied in % gegenüber dem Vorjahre	Millionen Tonnenkm	Unterschied in % gegenüber dem Vorjahr
1923	6 609	—	5 915	—
1929	6 365	+ 1,52	8 386	+ 7,4
1930	6 521	+ 2,6	7 133	— 14,9
1931	5 810	— 10,9	6 027	— 15,5
1932	5 157	— 11,2	4 534	— 24.6

Der Personenverkehr, der weiter zurückgegangen ist, beträgt nur 78 % des Rekordjahrs 1923. Der ganze Ernst der Wirtschaftskrise kommt im Abfall des Güterverkehrs zum Ausdruck, der Rückgang gegenüber 1929 beläuft sich auf 46 %.

3. Der Personenverkehr.

Die folgende Tabelle enthält die wichtigsten statistischen Angaben über den Personenverkehr in den Jahren 1931 und 1932:

	1931	1932	Unterschied in %
Zahl der Reisenden	222 211 657	190 873 446	— 14,1
Zahl der Personenkm (in Tausend)	5 810 148	5 157 131	— 11,2
Zahl der Zugkm	44 166 378	44 489 737	+ 7,2
Zahl der Reisenden für den Zug	132	116	— 12,1
Mittlere Reiseweite in km	26,1	27,0	+ 3,4
Einnahme (in Millionen)	843,9	729,5	— 13,6
Mittlere Einnahmen für einen Reisenden in Franken	3,8	3,82	+ 0,5
Mittlere Einnahme für ein Personenkm in Franken	0,145	0,141	— 2.8

Die Zunahme der Zugkilometer trotz Rückgangs des Verkehrs erklärt sich daraus, daß zur Bekämpfung des Kraftwagenwettbewerbs vermehrt leichte Züge mit hoher Geschwindigkeit und häufigem Halten eingelegt wurden.

Die Reisenden verteilten sich auf die verschiedenen Klassen wie folgt:

Klasse	1931 Reisende in Tausend	%	1932 Reisende in Tausend	%
1	890	0,4	638	0,3
2	17 771	8,0	15 238	8,0
3	202 642	91,6	173 970	91,7

In den Jahren 1931 und 1932 wurden 78 % der gesamten Reisenden zu ermäßigten Fahrpreisen befördert.

Nach den Einnahmen ergibt sich folgende Verteilung auf die verschiedenen Klassen:

Klasse	1931	%	1932	%
1	25 544 405	3,0	17 252 854	2,4
2	191 265 038	22,7	153 248 963	21,0
3	518 087 869	61,4	471 176 268	64,6
(ausschließlich der Arbeiterkarten) Arbeiterkarten	109 072 348	12,9	87 831 693	12,0
	843 969 660	100,0	729 509 778	100,0

Die mittlere Einnahme in Goldcentime für das Personenkm betrug

1913	2,30
1931	2,07
1932	2,01

Die entsprechenden Ziffern einiger anderer Bahnen für 1931 (die Zahlen für 1932 sind noch nicht bekannt): Französische Ostbahn 1,98, Französische Nordbahn 2,14, P. L. M. 2,56, Deutsche Reichsbahn 3,66, niederländische Eisenbahnen 4,75.

Der Zugdienst wurde wesentlich beeinflußt durch den Kraftwagenwettbewerb. Hierüber wird unter III, 7 berichtet.

4. Der Güterverkehr.

Die Wirtschaftskrise kommt in folgenden Zahlen zum Ausdruck:

	1931	1932	Unterschied in %
Beförderte Tonnen (Wagenladungen) . . .	69 523 240	55 595 289	— 20,0
Zugkm	25 291 188	20 210 346	— 20,1
Bruttotonnenkm (in Tausend)	17 669 817	13 706 288	— 22,4
Nettotonnenkm (Wagenladungen in Tausend)	6 026 907	4 534 424	— 24,8
Zahl der beladenen Wagen für einen Arbeitstag	18 643	15 753	— 15,5
Mittleres Nettogewicht für einen Zug (Wagenladungen)	238,3 t	224,4 t	— 5,8
Einnahmen (Millionen Franken)	2 170 [1]	1,663 [1]	— 23,4
Einnahme für ein Tonnenkm (Wagenladungen) Centimes	30,4	30,7	+ 1
Mittlere Versandweite einer Tonne in km .	86,69	81,56	— 5,9

5. Zugförderung (Leistung der Lokomotiven).

	1931		1932		Unterschied in %
	km	%	km	%	
Personenzüge	44 466 338 [2]	—	44 853 654 [2]	—	+ 0,9
Güterzüge	29 742 165	—	22 603 068	—	— 24,0
	74 208 503 [2]	100,0	67 456 722	100,2	— 9,1
Leerfahrten	5 181 164 [2]	7,0	4 408 825 [2]	6,5	— 15,0
Verschiebedienst . . .	14 323 190 [2]	19,3	10 587 481 [2]	15,7	— 26,1
Dienstzüge	217 201	0,3	513 325 [2]	0,8	+ 136.3
	93 933 058 [2]	126,6	82 966 353 [2]	123,0	— 11,7

6. Betriebsführung.

Im Dispatching-System sind keine Änderungen eingetreten, insbesondere sind keine neuen Strecken einbezogen worden.

[1] Die Einnahmen aus dem Postpaketverkehr sind nicht einbegriffen.
[2] Einschließlich Triebwagen.

7. Kraftwagenwettbewerb.

Die Zahl der Kraftwagen einschließlich der Motorräder in Belgien beläuft sich für das Jahr 1932 auf 245 922, das sind 5,9 % mehr als im Vorjahr. Ein Kraftwagen fällt auf 33, im Vorjahr 35 Einwohner.

Zur Bekämpfung des Wettbewerbs im Personenverkehr wurde die Gesellschaft mit Gesetz vom 21. März 1932 ermächtigt, selbst Kraftwagenlinien zu betreiben oder sich an Kraftwagenunternehmen zu beteiligen. Bei Gewährung der Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie haben die nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen und die nationale Gesellschaft der Lokalbahnen (Chemins de fer vicinaux) einen Anspruch auf vorzugsweise Berücksichtigung.

Im Jahr 1932 hat die Gesellschaft den Kraftwagenbetrieb auf der Strecke Roulers—Ypres eingerichtet. Sie bedient sich eines Unternehmers, der die Wagen und Fahrer stellt. Der Personenzugverkehr wurde auf dieser Strecke eingestellt. Das Ergebnis läßt sich noch nicht übersehen.

Zur Ergänzung des Verkehrs auf der Schiene wurden auch noch in anderen Verbindungen Kraftwagenlinien eingerichtet.

Versuchsweise betreibt die Gesellschaft die Linie Brüssel—Genappe —Charleroi in eigener Regie. Für die anderen Linien ist die Betriebsweise folgende:

a) Wagen und Fahrer werden gegen eine feste Vergütung von einem Unternehmer gestellt, während die Einnahmen der Gesellschaft zufallen;

b) die Linie wird an einen Unternehmer verpachtet, die Gesellschaft erhält als Pacht einen bestimmten Prozentsatz der Bruttoeinnahmen.

Die Erfahrung muß lehren, welches System den Vorzug verdient.

Die Tarife der zur Ergänzung der Schiene eingerichteten Kraftwagenlinien liegen zwischen dem Fahrpreis der 2. (43 centimes) und der 3. Klasse (24,5 centimes). Auf diese Normalsätze werden die von der Regierung angeordneten Ermäßigungen gewährt, so für Arbeiter (50 %), Schüler (25 %) usw.

Auf Strecken, die dem Kraftwagenwettbewerb ausgesetzt sind, wurde der Betrieb auf Leichtzüge (trains légers) umgestellt. Sie bestehen aus der Lokomotive und zwei Wagen mit 108 Plätzen und sind ferner gekennzeichnet durch häufige Fahrten, zahlreiche Halte und eine um 20—35 % höhere Reisegeschwindigkeit, gegenüber den vorher verkehrenden Zügen.

Es wurden 1932 932 524 km mit Leichtzügen gefahren.

Nach Anlieferung der Triebwagen werden diese auf den mit Leichtzügen bedienten Strecken eingesetzt werden.

Zur Förderung des Ausflugverkehrs dienten die sog. Promenadenrundfahrten (circuits promenades), die vom 10. Juli ab jeden Sonntag von Lüttich aus in Richtung der Eifel, la Hoegne und der Ostgrenze veranstaltet wurden. Der Promenadenzug (train-promenade) erreicht schnell die zu besuchende Gegend, um dann mit seiner Geschwindigkeit auf 5 km die Stunde herunterzugehen. An landschaftlich schönen Punkten bleibt er auf der freien Strecke stehen und er hält an den Orten, die besucht werden sollen.

Die Züge hatten großen Erfolg. Das gleiche gilt für die sog. Überraschungszüge (trains surprises). Es sind Züge mit bei der Abfahrt unbekanntem Ziel, die von Reiseunternehmern mit garantierter Mindestteilnehmerzahl veranstaltet werden.

Ebenfalls im Zusammenwirken mit den Reiseunternehmern wurden eine Reihe von Zügen ins Ausland gefahren und zwar 2 nach dem Haag, 1 nach Hillegom, 3 nach Königswinter, 2 nach Luxemburg, 3 nach Paris, 5 nach Ostende—London und 1 nach der Schweiz.

Im Güterverkehr ist der Wettbewerb des Kraftwagens besonders beunruhigend. Bei einem Bestand von etwa 65 000 Kraftwagen und einer durchschnittlichen Ladung von je 2 t ergibt sich eine Transportmöglichkeit von 130 000 t oder 13 000 Wagen zu 10 t. Die Gesellschaft begegnet dem Wettbewerb durch zahlreiche Ausnahmetarife und die Ausgestaltung des Haus-Haus-Verkehrs.

Die Sätze des Spezialtarifs 66 (Archiv für Eisenbahnwesen 1933, S. 1266) wurden weiter ermäßigt und sein Wirkungsbereich ausgedehnt.

8. Unfälle.

Die Zahl der Entgleisungen und Zusammenstöße beläuft sich 1932 auf 158 gegen 236 im Jahr 1931.

In Beziehung gebracht zur Zahl der Reisenden, ergeben sich folgende Zahlen der getöteten und verletzten Personen:

	1931	1932
Beförderte Personen (in Tausend) .	222 212	190 873
Getötete	5	4
Verletzte	115	50
Auf 100 Millionen Reisende :		
Getötete	2,25	2.10
Verletzte	51	26,19

IV. Die Tarife.

Die Tarife haben eine grundsätzliche Änderung nicht erfahren. Im Güterverkehr sind zahlreiche Ausnahmetarife eingeführt.

V. Das rollende Material.

1. Lokomotiven und Triebwagen.

Der Bestand an standardisierten Lokomotiven[1] belief sich Ende 1932 auf 3730, der der nichtstandardisierten auf 146.

Der Triebwagenpark umfaßt 7 Wagen, und zwar 3 Triebwagen mit Dieselmotor und mechanischer Übertragung, 3 Dampftriebwagen und einen Dieseltriebwagen mit elektrischer Übertragung.

Es sind außerdem in Auftrag gegeben 14 Dieseltriebwagen zu 175 Pferdekräften (104 Sitz- und 50 Stehplätze), 1 Dampftriebwagen (82 Sitzplätze) und ein Schnelltriebwagen zu 410 Pferdekräften mit drei Drehgestellen, Dieselmotor und elektrischer Übertragung (197 Sitzplätze).

Die Streckenleistungen der Triebwagen sind folgende: die drei Dieseltriebwagen 278 209 km, die drei Dampftriebwagen 316 931 km und der dieselelektrische Triebwagen 84 899 km.

2. Personenwagen.

Die Gesellschaft verfügte Ende 1932 über 8473 Personenwagen (8738 im Jahr 1931) und 1375 Gepäckwagen (1408 1931).

In Verfolg des Übereinkommens zwischen der belgischen Regierung und der Gesellschaft bezüglich der teilweisen Erneuerung des Wagenparks (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933, S. 1268) wurde die Lieferung von 1028 Personen- und Gepäckwagen in Ganzmetall vergeben.

3. Güterwagen.

Infolge des starken Verkehrsrückgangs konnten 15 000 Wagen dauernd abgestellt werden.

Bestand am 31. Dezember 1931 :

Gedeckte Wagen	38 056
Offene Wagen	65 283
Plattformwagen	10 726
Insgesamt . . .	114 065

Das mittlere Ladegewicht ist von 13,4 t im Jahr 1913 auf 16,85 t gestiegen.

Der Einbau der durchgehenden Bremse wurde weiter gefördert, so

[1] Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1932, S. 1010.

daß Ende 1932 47 555 Wagen mit der gesamten Bremseinrichtung versehen waren, alle übrigen Wagen sind mit der durchgehenden Luftleitung ausgerüstet.

VI. Werkstätten.

In Ausführung des Programms der Zusammenlegung der Werkstätten (Archiv für Eisenbahnwesen 1933, S. 1269) wurde die Lokomotivwerkstätte für mittlere Reparaturen in Stockem (Arlon) aufgehoben, und das Arbeitsgebiet der Werkstätte Lüttich eingeschränkt. Es wurden ferner die Wagenwerkstätten Visé, Rivage, Jemelle und Luttre aufgehoben.

Die mittlere Streckenleistung einer Lokomotive zwischen zwei Ausbesserungen hat sich gegenüber 1931 kaum verändert. Sie betrug:

Jahr	Mittlere Ausbesserung	Große Ausbesserung
1931	59 984 km	141 537 km
1932	59 487 km	143 251 km

VII. Bahnanlagen.

1. Elektrifizierung von Strecken.

Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 13. Januar 1933 die Elektrifizierung der Schnellzugstrecke Brüssel—Antwerpen beschlossen. Die Arbeiten werden voraussichtlich 1935 beendigt sein. Die Züge sollen aus je zwei Trieb- und zwei Personenwagen gebildet werden.

Projekte zur Elektrifizierung von Strecken in der Provinz Luxemburg und an der Ourthe werden geprüft.

2. Neubauten.

Folgende größere Bauten wurden 1932 fertiggestellt: Die Linie Winterslag—Bilsen wurde dem Betrieb übergeben. Zwei neue Gleise zwischen der Umgehung West-Brüssel und Forest (Midi)—(Linie Brüssel—Petite-Ile nach Forest) wurden in Betrieb genommen. Die neue Linie Brüssel—Midi nach Denderleeuw wurde mit der alten Linie an der Station Esschen—Lombeck vereinigt.

VIII. Die Selbstkosten.

Bringt man die Betriebsausgaben in Beziehung zu der Gesamtheit der Verkehrseinheiten (Tonnen + Personenkm), erhält man den auf die einzelnen Verkehrseinheiten fallenden Betrag der Ausgaben.

	1930	1931	1932
Betriebsausgaben (in Millionen Franken)	3 208,3	3 023,9	2 620,5
Verkehrseinheiten in Millionen	13 658,0	11 837,0	9 691,0
Ausgaben für die Verkehrseinheit . . .	0 234	0 255	0 270

Trotz der Senkung der Bezüge des Personals, des Fallens der Rohstoffpreise, der Herabsetzung des Personalbestands sind die Ausgaben für die Verkehrseinheit dauernd gestiegen. Es ist dies zurückzuführen auf den Verkehrsrückgang und die Unmöglichkeit, die Betriebsausgaben wegen der hohen festen Kosten des Eisenbahnbetriebs in dem entsprechenden Verhältnis herabzusetzen. *Dr. von Renesse.*

Die Eisenbahnen der tschechoslowakischen Republik im Jahr 1932.[1]

A. Allgemeine Verwaltung.

Das Geschäftsjahr 1932 stand unter dem Einfluß der weiter fortschreitenden Weltwirtschaftskrise. So wie durch letztere die gesamte heimische Industrie und der Handel beeinflußt wurden, wirkte sie sich auch bei den tschechoslowakischen Staatsbahnen (ČSD) aus, und zwar in einem starken Rückgang des Verkehrs, insbesondere im internationalen Güteraustausch. Verschärft wurde die Lage noch durch den immer fühlbarer werdenden Wettbewerb des bisher gesetzlich noch nicht geregelten Kraftwagenverkehrs.

Da schon die ersten Monate des Jahrs 1932 erkennen ließen, daß es bei dem schnellen Rückgang der Betriebseinnahmen nicht möglich sein werde, den Voranschlag für 1932 trotz seiner vorsichtigen Aufstellung einzuhalten, sah sich der Verwaltungsrat (VR.) der ČSD vor die Notwendigkeit gestellt, für den zu erwartenden Einnahmerückgang einen Ausgleich zunächst in weitmöglichster Einschränkung der Betriebsausgaben zu suchen und unverzüglich auf allen Ausgabegebieten, einschließlich desjenigen für Instandhaltung und Erneuerung, größte Sparsamkeit eintreten zu lassen. Zu diesem Behuf wurde für die Folge die Hinausgabe aller größeren Kauf- und Bauaufträge von der jedesmaligen besonderen Zustimmung des VR. abhängig gemacht, auch wurde eine Anzahl bereits erteilter Aufträge wieder zurückgezogen. Das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben aufrecht zu erhalten, gelang jedoch trotzdem nicht, zumal die Verwaltung an der rein kaufmännischen Betriebsführung vielfach durch Rücksichtnahme auf öffentliche und staatliche Bedürfnisse gehindert war.

Die früher schon mehrfach versuchte Lösung der Frage einer Neuorganisation der ČSD-Verwaltung mit dem Ziel einer wesentlichen Vereinfachung des Verwaltungsapparats war unter dem Druck der An-

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933 S. 1495.

passung an die schwierige Wirtschaftslage nunmehr dringlich geworden. Einen ersten Schritt in dieser Richtung bildete die Verschmelzung der beiden Staatsbahndirektionen Prag Nord und Prag Süd zu einer einzigen Direktion Prag und — im Zusammenhang damit — die Neuabgrenzung der Direktionsbezirke. Weiter wurden im Rahmen der geplanten Abminderung der Außenstellen die vorbereitenden Arbeiten für Einziehung von zunächst drei Bahnerhaltungsektionen, einer Betriebsleitung, einer Bauleitung und einer Werkstätte so weit gefördert, daß diese Stellen zu Anfang des Jahrs 1933 aufgelassen werden können. Auch an der allmählichen Vereinfachung in der Organisation des Eisenbahnministeriums und der Staatsbahndirektionen wurde weiter gearbeitet. Bei der großen Bedeutung des Unternehmens ČSD für Staat und Wirtschaft mußte hierin mit besonderer Vorsicht vorgegangen, und umfängliche Erhebungen und Berechnungen mußten angestellt werden, denn ein überstürzter oder nicht genügend erwogener Eingriff in die innere Organisation hätte zu nachhaltigsten Folgen führen können.

Nachdem das im Vorjahr im Drucksortenlager in Smichov eingeführte „Unternehmersystem" — eine Art Selbstverwaltung mit Prämiengewährung — sich als günstig erwiesen hatte, wandte der VR. den Untersuchungen über Vervollkommnung der Arbeitsmethoden vermehrte Fürsorge zu und führte das genannte System in der Verwaltung des Druckschriftendepots Vrutky, in der Fahrkartendruckerei Prag und in den Bahnerhaltungsektionen Leitmeritz und Rakovnik ein.

Auch die Mechanisierung des Dienstes bildete — angesichts der befriedigenden Ergebnisse der zu Beginn des Jahrs bei den Staatsbahndirektionen erprobten maschinenmäßigen Abrechnung der Personalbezüge — Gegenstand eingehender Beratungen.

Der zunehmende Wettbewerb anderer Verkehrsmittel, namentlich des Kraftwagens, gab Veranlassung, besondere Aufmerksamkeit der Frage der technischen Vervollkommnung des Eisenbahnbetriebs zuzuwenden. Infolge der bisherigen günstigen Erfahrungen mit dem Motorwagenbetrieb wurde, nach entsprechender Vermehrung des Wagenparks, dieser Betrieb weiter ausgedehnt und — versuchsweise — auch auf einigen Hauptstrecken eingeführt. Besondere Beachtung schenkte man den Versuchen mit Dieselmotorwagen, zumal in Aussicht genommen ist, solche Wagen auf hierfür geeigneten Strecken an Stelle schwach besetzter Schnellzüge einzusetzen.

Die im Sommerfahrplan durch Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit usw. vorgenommene beträchtliche Beschleunigung der durchlaufenden Züge wies dermaßen befriedigende Ergebnisse auf, daß beschlossen wurde, in der Beschleunigung der Züge weiter fortzufahren.

Besondere Fürsorge verwandte der VR. auf den Ausbau des Eisenbahn-Straßenkraftwagenverkehrs als Ergänzung des Schienenbetriebs. Der Kraftwagenpark wurde vergrößert, neue Verbindungen wurden — zum Teil als Abwehr des privaten Wettbewerbs — eingeführt, und das gesamte, von der Eisenbahn betriebene Straßenverkehrsnetz in einer der Verkehrsektion des Eisenbahnministeriums angegliederten Abteilung zentral verwaltet, auch fanden eingehende Erhebungen darüber statt, ob und inwieweit sich ungenügend rentierende Lokalbahnen durch gleichlaufende Straßenkraftwagenlinien ersetzen lassen. Von besonderer Bedeutung hierbei war das im Lauf des Jahrs in Kraft getretene, den Automobilverkehr regelnde Gesetz Nr. 198/1932 der Sammlung der Gesetze und Verordnungen des tschechoslowakischen Staats (fortan: Gesetzessammlung). Der VR. der ČSD hatte die Vorarbeiten zu diesem Gesetz von Anbeginn an mit besonderem Interesse verfolgt, auch seine Sonderwünsche wiederholt zur Geltung gebracht, leider nicht allenthalben mit dem gewünschten Erfolg. Die Vorbereitungsarbeiten für die bereits vereinbarte Vereinigung des gesamten staatlichen Kraftwagenverkehrs, der zu einem großen Teil derzeit auch von der Postverwaltung betrieben wird, unter eisenbahnseitige Leitung wurden weiter gefördert.

Auf dem Gebiet der Tarifpolitik fielen dem VR. Aufgaben von besonderer Tragweite zu. Es handelte sich hier in erster Linie um die Frage der Durchrechnung der Tarife sowohl im Güter-, als auch im Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr zwischen den Staatsbahnen und den vom Staat betriebenen zahlreichen Lokalbahnen, durch die der abseits von den Hauptbahnen seßhaften Bevölkerung, namentlich auch den Handels- und Industrieunternehmungen, wesentliche Erleichterungen gebracht werden sollten. Die Einführung dieser einschneidenden Tarifmaßnahme erfolgte am 1. November 1932. Weitere, die Tarifbildung betreffende Arbeiten bezogen sich auf den Ausbau direkter Personentarife, von denen als erster der tschechoslowakisch-deutsche neu fertiggestellt und mit Gültigkeit vom November 1932 ausgegeben wurde. Um den Ausflugsverkehr zu beleben, wurden besonders ermäßigte Sonntags- und Ferienkarten eingeführt, auch beschäftigte sich der VR. mit der Frage einer allgemeinen Fahrpreissenkung, die jedoch erst für später in Aussicht genommen ist.

Im Beschaffungswesen beschränkten sich die Anschaffungen unter dem Druck der Verhältnisse auf solche von erwiesener Rentabilität und auf solche, die sich zur Aufrechterhaltung eines geordneten Betriebs und aus Sicherheitsgründen als unaufschiebbar erwiesen.

Im Zugförderungsdienst wurden die Arbeiten in der Ausstattung der Betriebsmittel mit durchgehender Bremse nach dem vorgesehenen Plan

fortgesetzt, und der Wagenpark, insbesondere in Motorwagen, soweit nötig, ergänzt bzw. erneuert.

Die Bautätigkeit blieb auf die Fortsetzung und Vollendung bereits begonnener Bauten beschränkt.

Den bezüglich der Personalwirtschaft im Vorjahr begonnenen, auf Personalabbau gerichteten Untersuchungen und Maßnahmen wurde vom VR. peinlichste Aufmerksamkeit zugewendet, zumal sich einem dem Verkehrsrückgang und der eingeführten Geschäftsvereinfachung angepaßten Abbau von Bediensteten große Schwierigkeiten beamtenrechtlicher und volkswirtschaftlicher Art entgegenstellten.

Die Entwicklung der Verhältnisse wirkte sich schließlich auch auf den VR. selbst aus. Neben erheblichen Personalverschiebungen, der Berufung eines Vertreters der Beamtenschaft in den VR. und der Zuwahl eines Vertreters der Industrie sowie eines leitenden Beamten aus dem allgemeinen Pensionsfonds erhöhte sich die Zahl der berufenen Mitglieder von 10 auf 12. Der VR. hielt im Jahr 1932 55 Vollsitzungen ab, das ihm angegliederte Exekutivkomitee tagte 37mal.

Wirtschaftsergebnisse 1932 gegenüber 1931.

a) Betrieb.

Die Summe der von den Staatsbahnen und der vom Staat betriebenen Privatbahnen gefahrenen Zugkilometer betrug 113,9 Mill., gegen 1931 — 1,3 Mill. = — 1,14 %.

Hiervon fielen
auf den Personenverkehr 79,2 Mill., gegen 1931 + 3,4 Mill. = + 4,51 %,
„ „ Güterverkehr 34,7 „ „ „ — 4,7 „ = — 12,01 %.

Im Dampfbetrieb betrug die Abnahme 4,1 Mill. = 3,78 %, im elektrischen Betrieb 0,005 Mill. = 0,97 %, dagegen stieg die Leistung der Schienenmotorwagen um 2,8 Mill. Zugkm = + 48,33 %.

Die Gesamtzahl der gefahrenen Bruttotonnenkilometer stellte sich in allen Verkehrsarten auf 28,309 Mill., gegen das Vorjahr — 3,990 Mill. = 12,35 %. Im Dampfbetrieb war die Leistung gegenüber 1931 um 4,053 Mill. = 12,62 %, im elektrischen Betrieb um 0,006 Mill. = 8,86 % geringer, im Schienenkraftwagenbetrieb dagegen um 0,069 Mill. = 56,42 % höher.

An Achskilometern wurden 3568 Mill. zurückgelegt, d. s. 503 Mill. = 12,36 % weniger als 1931. Hiervon fielen auf den Personenverkehr 1038,65 Mill., auf den Gepäck- und Expreßgutverkehr 237,64 Mill., auf den Güterverkehr 2209,18 Mill. und den Postverkehr 82,62 Mill. Den größten Rückgang gegenüber 1931 wies der Güterverkehr mit 464 Mill. = 17,35 %

auf, der Personenverkehr (ohne Schlaf-, Speise-, Gepäck- und Postwagen) war am Rückgang nur mit 29 Mill. = 2,79 % beteiligt.

Infolge Einführung vermehrten Motorwagenbetriebs im Personenverkehr und leichter Stückgüterzüge ging das durchschnittliche Zuggewicht auf 248,5 t (i. V. 280,3 t) zurück.

Die Gesamtleistung in Lokomotivkilometern betrug 167,3 Mill., gegenüber 1931 — 6,5 Mill. = 3,74 %. Der Rückgang fiel ausschließlich auf den Dampfbetrieb.

Der Durchschnittsverbrauch an Normalbrennstoff für 1 Lok-km stellte sich auf 23,8 kg (1931: 24,8 kg), er stieg — als Folge der geringeren Zuglast — für 1000 Brutto-tkm von 129,3 im Jahr 1931 auf 133,8 kg.

Im elektrischen Betrieb war der Verbrauch für 1 Lok-km von 6,4 auf 6,5 kW gestiegen. Im Straßenkraftwagenverkehr der ČSD erhöhte sich die kilometrische Leistung im Personenverkehr von 4,953 Mill. im Jahr 1931 auf 8,7125 Mill. = + 75,9 %, im Güterverkehr von 0,418 Mill. auf 0,574 Mill., d. s. + 37,3 %. Der Durchschnittsverbrauch an Betriebsstoff für gefahrene 100 km ging im Personenverkehr von 35,93 kg auf 35,77 kg, im Güterverkehr von 47,23 kg auf 47,05 kg zurück.

b) Verkehr [1].

Die Gesamtzahl der beförderten Reisenden betrug 215 176 862, d. s. gegenüber 1931 — 21,4 Mill. = 9,03 %, der Gepäck- und Expreßgutverkehr wies mit 63 796 t einen Rückgang um 14 972 t = 19,01 % auf.

Im Güterverkehr der ČSD wurden 50,07 Mill. t, d. s. 14,6 Mill. t oder 22,58 % weniger als 1931 befördert.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr stellten sich auf 816,6 Millionen Kč, sie blieben gegen das Vorjahr um 134,5 Mill. Kč = 14,95 % zurück, die Mindereinnahme war um 5,92 % größer als der Rückgang in der Zahl der beförderten Personen. Dieser an sich auffällige Unterschied wird mit den zahlreichen, zumeist aus Wettbewerbsgründen gegenüber dem Kraftwagen gewährten Fahrpreisermäßigungen erklärt. Die Einnahmen aus dem Gepäck- und Expreßgutverkehr wiesen mit 20,06 Mill. Kč ebenfalls einen Rückgang gegenüber 1931, und zwar um 6,8 Mill. Kč = 25,28 % auf, in der Hauptsache als Folge des erheblich zurückgegangenen Auslandsreiseverkehrs.

Im Güterverkehr betrugen die Einnahmen 2148,5 Mill. Kč, d. s. 557,7 Mill. Kč = 20,58 % weniger als 1931.

[1] Die Angaben umfassen den Verkehr auf den ČS-Staatsbahnen ohne den Verkehr auf den mitverwalteten Privatbahnen, z. vgl. a. Statistische Ergebnisse unter B VII.

Insgesamt blieben die Verkehrseinnahmen des Jahrs 1932 mit 2985,2 Mill. Kč um 707 Mill. = 19,75 % hinter denen des Vorjahrs zurück.

Die Zahl der im Straßenkraftwagenverkehr beförderten Personen stieg gegenüber 1931 von 4,03 Mill. auf 6,77 Mill., demnach um 68,09 %, diejenige der beförderten Güter von 80 671 t auf 92 127 t oder um 14,20 %, die Gepäckbeförderung umfaßte 60 161 Stück = 78,7 % Zunahme, die Expreßgutbeförderung 73 t = 63,5 % mehr als 1931. Die Einnahmen aus der Beförderung mit Kraftwagen stellten sich im Personenverkehr auf 24,45 Mill. Kč (gegen 1931 + 8,76 Mill. = 55,85 %), im Gepäckverkehr auf 0,18 Mill. Kč (+ 0,09 Mill. = 108,2 %), im Warenverkehr auf 1,42 Mill. Kč (+ 0,2 Mill. Kč = 16,25 %), insgesamt betrugen die Verkehrseinnahmen aus der Kraftwagenbeförderung 26,18 Mill. Kč (+ 9,07 Mill. Kč = 52,98 %).

c) Einnahmen und Ausgaben insgesamt.

		1932	1931
Einnahmen	Kč	3 495 903 230	4 371 258 596
Ausgaben für Personal	Kč	2 438 314 510	2 537 341 804
sonstige	„	1 949 321 028	1 938 351 116
zusammen	„	4 387 635 538	4 475 692 920
Verlust	Kč	891 732 308	104 434 324

Der Ausgleich dieses Verlustes im Jahr 1932 erfolgte
mit 45 862 760 Kč aus eigenen Mitteln des Unternehmens
und „ 845 869 548 Kč aus Staatsmitteln.

d) Der Betriebskoeffizient stellte sich 1932 auf 115,83 gegen 95,90 im Jahr 1931.

e) Ausgaben im Beschaffungswesen.

Für eigentliche Investitionen wurden 278,41 Mill. Kč verausgabt (1931: 441,16 Mill. Kč). Außerdem erforderten bauliche Erneuerungen, Instandhaltung von Betriebsmitteln usw. 218,32 Mill. Kč (gegen 1931: 26,42 Mill. Kč mehr), die jedoch unter Betriebsausgaben verrechnet erscheinen. Der Betrag von 278,41 Mill. Kč wurde mit 277,47 Mill. Kč aus der Staatskasse, mit 0,94 Mill. Kč aus anderen Quellen gedeckt.

I. Rechts- und Verwaltungsdienst.

Die Reglung der verschiedenen noch anstehenden Fragen in den Beziehungen zu den Nachbarbahnen wurde von den ungünstigen wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen stark beeinflußt. Die Ratifikation des im Jahr 1930 getroffenen zwischenstaatlichen Eisenbahnabkommens mit Deutschland war trotz wiederholter diplomatischer Vor-

stöße nicht zu erreichen, nichtsdestoweniger wurden die Besprechungen der noch erforderlichen Sonderabkommen oder des allgemeinen Reglements für den Dienst auf Grenzstationen nicht unterbrochen. Auch die endgültige Grenzdienstreglung mit Österreich nach dem bereits im Jahr 1927 getroffenen, bis jetzt jedoch von Österreich ebenfalls noch nicht ratifizierten Abkommen ist noch in der Schwebe. Auch hier wurde am Entwurf des Grenzdienstreglements weitergearbeitet, und — für den Bedarfsfall — über einige strittige Fragen eine provisorische Reglung vereinbart. Im Verkehr mit Ungarn blieben die Verhältnisse unverändert. Obwohl von den beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen das Bedürfnis für Neureglung des Eisenbahn-Übergangsverkehrs anerkannt worden ist, mußten darauf abzielende Gemeinschaftsverhandlungen zurückgestellt werden. Mit Polen wurden die Rechtsverhältnisse des auf polnischem Gebiet gelegenen Streckenabschnitts der Linie Ostrau—Friedland geregelt und in einem Anhang zu dem bereits früher getroffenen Eisenbahnabkommen festgelegt. Im Verkehr mit Rumänien liegen die endgültigen Entwurfsabkommen über den Betrieb auf den Verbindungsbahnen der Regierung vor.

Im Rahmen der auf Verstaatlichung aller auf ČS-Gebiet gelegenen Privatbahnen gerichteten Bestrebungen gelang es, den größten Teil der Aktien der Bahnen Petrowitz—Kouty und Hanušovice—Staré Mešto sowie einen erheblichen Teil der Aktien der Lokalbahn Čadca—Makov in Staatsbesitz zu bringen. Von den noch im Privatbesitz befindlichen Bahnen haben vier, hauptsächlich mit Schweizer Kapital erbaute, beim internationalen Schiedsgericht Klage wegen Nichtanerkennung der vor dem Krieg abgeschlossenen Betriebsverträge erhoben, über die eine Entscheidung noch aussteht. Eine weitere Lokalbahngesellschaft, die Besitzerin der Bahn Stramberg—Veřovice (Wernsdorf) wurde zur Nostrifizierung[1] aufgefordert. Um die an die karpathorussische Lokalbahn Terešva—Neresnica angeschlossenen Waldbahnen dem öffentlichen Verkehr dienstbar zu machen und damit das Verkehrsnetz des Staats bis zum äußersten Osten der Republik auszudehnen, hielt man die Übernahme der genannten Lokalbahn in den Betrieb der staatlichen Domänen- und Forstverwaltung für vorteilhaft. Dahingehende Verhandlungen mit dem Ackerbauministerium sind im Gang.

Auf dem Gebiet der inneren Verwaltung war man bestrebt, die Ertragsfähigkeit der Nebenbetriebe der ČSD trotz der Verschärfung der Wirtschaftsverhältnisse auf ihrer bisherigen Höhe zu erhalten und durch weitere Ausgestaltung zu steigern. Die Bemühungen erwiesen sich auch als erfolgreich. Weitere Rationalisierungsmaßnahmen erstreckten sich

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1928 S. 1493.

auf die Erzeugung der dienstlich benötigten Drucksorten, ferner auf systematische Ordnung aller Dienstvorschriften, Handtabellen und Bedingungen und auf Reglung deren Hinausgabe.

Für Veröffentlichungszwecke wurden vom Eisenbahnministerium ein wöchentlich einmal erscheinendes „Amtsblatt" und die wöchentlich zweimal erscheinende „Zeitung für Eisenbahn und Schiffahrt", der 14tägig eine Übersicht über Wagenanforderung und -gestellung beigefügt ist, ausgegeben.

Der Zentral-Eisenbahnrat tagte — wie in den Vorjahren — nach vorangegangenen vorbereitenden Sektionsitzungen je einmal im Frühjahr und im Herbst. Das aus 15 Mitgliedern bestehende Sonderkomitee des Zentralrats beschäftigte sich u. a. mit Fragen der Tarifpolitik und der Frachtberechnung, mit dem Problem der Abwehr des Kraftwagenwettbewerbs, mit der Investitionspolitik der ČSD, der Personalwirtschaft, der Zuständigkeit und der Zusammensetzung des Verwaltungsrats, mit dem Unternehmersystem. dem Rechnungsabschluß des Unternehmens sowie mit dem Verhältnis zwischen Eisenbahn- und Finanzverwaltung des Staats.

Die Direktions-Eisenbahnräte traten ordnungsgemäß bei den einzelnen Direktionen im Frühjahr zusammen, in Olmütz, Bratislava und Kaschau auch im Herbst.

Die für maschinelle Bearbeitung der Eisenbahnstatistik erforderliche Lochung der Zählkarten mittels Hollerith-Lochmaschinen wurde den einzelnen Direktionen, die Verarbeitung der gelochten Karten in den Sortier- und Tabelliermaschinen ausschließlich der Prager Direktion übertragen. Zu den schon bisher maschinenmäßig durchgeführten statistischen Arbeiten[1] traten im Jahr 1932 eine Statistik aller zu tarifarischen und außertarifarischen Ermäßigungen beförderten Güter sowie eine Statistik der eigentlichen Betriebsausgaben neu hinzu. Außerdem wurden mittels Maschinen zahlreiche, den verschiedensten, insbesondere tarifarischen Zwecken dienende Sonderzusammenstellungen angefertigt.

II. Umfang des Eisenbahnnetzes.

Die Baulänge der ČSD und der für Rechnung der Eigentümer vom Staat betriebenen Privatbahnen betrug

	Staatsbahnen	Privatbahnen i. Staatsbetrieb	Zusammen
Ende 1932.	11 199 km	2 037 km	13 236 km
d. s. gegen Ende 1931 . .	— 6 „	—	— 6 „

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933, S. 1499.

Der Rückgang ist vornehmlich auf Auflassung einiger Gleisstücke bei Stationen Dux und Ossegg zurückzuführen.

In Privatbesitz und Privatbetrieb standen Ende 1932 noch 266,6 km. weitere 16 km befanden sich in ausländischem Staats- und Privatbetrieb. 52,5 km Staatsbahnstrecke waren in fremdem Staatsbetrieb, 102,2 km fremde Bahnen lagen auf inländischem Staatsgebiet.

Von den oben ausgewiesenen 13 236 km waren 11 428,7 km, d. s. 86,35 %, eingleisig, 1803,7 km = 13,62 % zweigleisig, 3,6 km = 0,03 % dreigleisig, 12 879,3 km = 97,3 % hatten Normalspur, 356,7 km = 2,7 % Schmalspur.

Die Betriebslänge betrug

bei den Staatsbahnen 11 388,4 km,

„ „ Privatbahnen im Staatsbesitz 2095 km.

Die Zahl der dem Eisenbahnministerium nachgeordneten Dienststellen hatte sich im Lauf des Jahrs 1932 gegenüber 1931 (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933, S. 1500) um 12 verringert, und zwar um 1 Staatsbahndirektion, 4 Bahnerhaltungsektionen, je 1 Materialmagazin, Werkstätte und Signalwerkstatt und 4 Außenstellen (Betriebsämter).

Der innere Aufbau und die Geschäftsverteilung des Eisenbahnministeriums änderte sich gegen früher durch Errichtung einer neuen VII. Sektion „Oberste Leitung" mit je 1 Departement für juristische und Verwaltungsangelegenheiten und für den technischen Dienst. Die Gliederung und die Geschäftsverteilung in den Direktionen blieb unverändert, nur die der Staatsbahndirektion Prag Süd — nunmehr Direktion Prag — für den gesamten Staatsbahnbereich zugeteilten besonderen Aufgaben (Abwicklung der Versorgungsansprüche, Wagenabrechnung und Abrechnung der direkten Verkehre) wurden um weitere Aufträge vermehrt.

III. Personalwesen.

Die bereits im Vorjahr in Angriff genommenen Arbeiten an einer Beamtendienstordnung wurden in Zusammenarbeit mit dem Finanzministerium fortgesetzt, weitere Vorarbeiten bezogen sich auf eine Prüfungs- und Arbeitsordnung, auf eine Vorschrift für die Wahl von Bevollmächtigten zu den Ausschüssen für das Schiedsgericht in Schadensfällen von Eisenbahnbediensteten sowie für die autonomen Berufungsgerichte in Unfall- und Krankenkassen-Angelegenheiten. In Rücksicht auf die von einer Regierungs-Sparkommission vorgenommenen Abstriche an den Budgetausgaben waren die mit Reg.-Verfügung vom 14. Dezember 1927 eingeführten Weihnachts-Remunerationen an das Beamtenpersonal neu zu regeln. Im Zusammenhang damit wurden auch die übrigen Nebeneinnahmen der Bediensteten einer Nachprüfung und Abänderung unter-

zogen. Ferner leitete man in Durchführung des Gesetzes Nr. 204/1932 der Gesetzessammlung über die Personalwirtschaft des Staats eine allgemeine Nachprüfung des Personalbedarfs bei den ČSD ein.

Auf dem Gebiet der sozialen Fürsorge fanden die vorbereitenden Arbeiten für eine statistische Erfassung der von den ČSD im Lauf der letzten fünf Jahre gezahlten Ruhegehälter ihren Abschluß, dagegen blieb die Aufteilung der Pensionslasten für die ehemaligen ungarischen Staatsbahnen Gegenstand weiterer Verhandlungen. In Zusammenarbeit mit dem Ministerium für soziale Fürsorge wurde die gegenseitige Abrechnung zu vereinfachen versucht, in der Krankenfürsorge wurde die ärztliche Behandlung in eisenbahneigenen Heilanstalten weiter ausgebaut, und die Krankenkassenverwaltung neu organisiert. Mit Liquidierung der ehemaligen Krankenkasse der Österreichischen Staatsbahnen durch den mit Österreich abgeschlossenen, unter Nr. 146 der Gesetzessammlung 1929 veröffentlichten Staatsvertrag erfolgte nunmehr die Überführung des übernommenen Kassenvermögens in das Eigentum der ČSD-Krankenkasse. In der Unfallfürsorge wurden die Bestimmungen des Gesetzes 99 der Gesetzessammlung 1932 durchgeführt, und auf dem Gebiet der humanitären Fürsorge erfolgte eine Neureglung der Gnadenbezüge gemäß Reg.-Verordnung 96/1930 der Gesetzessammlung, Teil I und II.

Die erstinstanzlichen Disziplinarkammern bei den Direktionen hatten 315 Verfahren, die Disziplinarkammer II. Instanz 45 Berufungen zu bearbeiten, der letzteren wurden überdies 330 Einsprüche gegen getroffene Dienstanordnungen, darunter 84 gegen Verwaltungsmaßnahmen der Direktionen, zur endgültigen Entscheidung zugewiesen.

Eisenbahnfachschulen.

Als Folge des Geschäftsrückgangs sind Anwärter für den mittleren Eisenbahndienst bereits seit 1931 nicht mehr eingestellt worden. Demzufolge entfiel 1932 auch die Abhaltung eines besonderen Mittelschulkurses, der Unterricht blieb vielmehr auf die Hörer früherer Kurse beschränkt. Für diese wurde aber ein neuer Handelslehrkurs eingeführt, der im April mit einer besonderen Prüfung seinen Abschluß fand. Die Bahnmeisterschule in Brünn wurde von 43 Aspiranten besucht. Die Zahl der Abendkurse verringerte sich gegen das Vorjahr fast um ein Drittel, auch das Vortragswesen und die Exkursionen waren stark eingeschränkt worden.

Krankenfürsorge.

Der Gesundheitstand des Eisenbahnpersonals war gegenüber 1931 annähernd der gleiche. Zahl der Erkrankungsfälle im Vorjahr 100 430, 1932: 100 288, Zahl der Krankentage 1931: 2 615 494, 1932: 2 683 591. Auf

100 Mitglieder der Krankenkasse fielen 63,14 (i. V. 60,31) Erkrankungsfälle, 1 Mitglied ist im Mittel 16,89 (i. V. 15,7) Tage krank gewesen. Als Ursache des hohen Krankenstands wird, wie 1931, die im Januar/Februar und dann wieder im November/Dezember aufgetretene Grippe-Epidemie bezeichnet, einen Teil der Schuld weist man aber auch dem derzeitigen System der ärztlichen Fürsorge, insbesondere der freien Arztwahl und der nachgewiesenen Nachsicht mancher Ärzte in der Beurteilung der Dienstfähigkeit zu. Als Krankheitsarten werden der Häufigkeit der Erkrankungsfälle nach Grippe, Gelenk- und Muskelrheumatismus, Unfallverletzungen, Erkrankungen der Luftwege, Magenbeschwerden, Nervenkrankheiten und Tuberkulose genannt.

Die Sterblichkeit betrug bei den aktiven Beamten im Mittel 4,9 %, die Beamtenschaft des Zentraldienstes war hierbei mit dem größten Hundertsatz beteiligt. Die in den Vorjahren eingeführten Krankenkontrollen erwiesen sich auch 1932 als äußerst zweckmäßig. Von 66 512 Fällen, in denen kontrollierte Kranke aufgefordert wurden, sich einer ärztlichen Untersuchung durch den Vertrauensarzt zu unterziehen, meldeten sich 5246 Bedienstete alsbald nach erhaltener Aufforderung zur Untersuchung wieder zum Dienst und weitere 18 306 Bedienstete wurden auf Grund des Untersuchungsergebnisses für dienstfähig erklärt. Die sogenannte Laienkontrolle verzeichnete 112 536 Krankenbesuche mit dem Ergebnis, daß sich von 4138 Kranken auf die Anweisung hin, sich beim Arzt vorzustellen, 684 noch vor der Untersuchung und 1797 nach der Untersuchung wieder zum Dienst meldeten. Bei 4222 Bediensteten wurden Verstöße gegen die ärztlichen Anordnungen festgestellt. Die Gesamtzahl der ČSD-Krankenkassenmitglieder betrug 1932 im Mittel 229 463, darunter 158 830 aktive Bedienstete, die Zahl der von der Kasse zu betreuenden Familienangehörigen 440 152. Ärztliche Hilfe wurde in 888 756 Fällen in Anspruch genommen, davon in 304 923 Fällen von aktiven Bediensteten und in 420 193 Fällen von deren Angehörigen.

In der Fürsorge für Sauberkeit in den Bahnhofsgebäuden sowie in den Personenwagen, ferner in der Abstellung hygienischer Mängel verdient die im Jahr 1932 erfolgte Ausgabe besonderer Dienstvorschriften erwähnt zu werden. Die Zahl der Rettungswagen wurde um 2 erhöht, auch die schnelle Dienstbereitschaft der Rettungsmannschaften und Hilfszüge konnte in mehrfachen Probealarmierungen befriedigend festgestellt werden.

IV. Bau und Unterhaltung.

Zur Erzielung größter Wirtschaftlichkeit in der Herstellung und Erhaltung des Oberbaus wurde für das Verlegen von Schienen eine neue

Oberbauvorschrift System T[1] ausgearbeitet und ausgegeben, auch wurde eine Reihe neuer Konstruktionen im Oberbau geprüft und begutachtet. Im weiteren nahm man tätigen Anteil sowohl an den Arbeiten der heimischen Normalisierungs-Gesellschaft als auch an den Beratungen der technischen Ausschüsse der Internationalen Eisenbahn-Union. Auf fast allen Strecken der ČSD, auch der mitverwalteten Privatbahnen, wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit heraufgesetzt, sie beträgt auf einigen besonders wichtigen Strecken anstatt 90 km/Std. künftig 110 km/Std. Gleiches gilt vom zulässigen Achsdruck, auch er wurde vielfach erhöht. Der im Lauf vorangegangener Jahre begonnene Ausbau zweiter Gleise auf Strecken Zditz—Pilsen, Satalitz—Wschetat, Leitmeritz—Schreckenstein, Brünn—Lundenburg und Böhm. Trübau—Olmütz konnte nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden beschränkten Mittel fortgesetzt werden, desgleichen der Bau des neuen Zentralgüterbahnhofs in Prag. Auf 54 Bahnhöfen wurden die bestehenden Anlagen verbessert oder erneuert, in den Werkstätten Laun, Böhm. Leipa und Reichenberg die vorhandenen Anlagen weiter ausgebaut. Auf Staatsbahnstrecken wurden im Lauf des Jahrs 299,2 km Gleis mit neuen Schienen versehen, und hierbei 353 neue Weichen gelegt, auf den vom Staat betriebenen Privatbahnen 61,4 km neue Schienen und 62 Weichen. Hiervon fielen auf System T (25-m-Schienen) 102,4 km Gleis, auf System A (20-m-Schienen) 126,1 km Gleis und 148 Weichen, auf System Xa 132,1 km Gleis und 267 Weichen. Auf 82 km Staatsbahn- und 8,2 km Privatbahn-Strecke wurde das ältere Schienen- und Weichenmaterial durch weniger gebrauchtes ersetzt.

Die allgemein ungünstige Wirtschaftslage führte 1932 auch zu einer erheblichen Beschränkung im Einkauf von Oberbaumaterial (gegen 1931 — 13,4 %), besonders rückgängig war der Einkauf von Weichen- (— 43 %) und Brücken- (— 55 %) Material. Dabei waren die Einkaufspreise von der Wirtschaftslage so gut wie unberührt geblieben, während die Preise für Altmaterial stark zurückgingen. Für den Verkauf von 23 418 t Altmaterial konnten beispielsweise im öffentlichen Ausschreibungsverfahren nur 5,4 Mill. Kč erzielt werden.

Zum Zweck der Wohnungsfürsorge für das Personal sind seit dem Umsturz bis Ende 1932 verwaltungsseitig insgesamt 374 Gebäude mit 4045 Wohnungen, 538 Übernachtungsgelegenheiten und 537 Diensträume gebaut worden. Für alle betrieblichen Erneuerungsarbeiten stellten sich 1932 die Ausgaben auf 223 333 883 Kč, hiervon fielen auf Verstärkung des Oberbaus 119,97 Mill., auf den Bau zweiter Gleise 44,35 Mill., auf den Bahnhofsausbau 24,35 Mill. und auf den Bau von Heizhäusern 13,51 Mill. Kč.

[1] Vgl. Archiv f. Eisenbahnwesen 1933, S. 1502.

Im Ausbau der zufolge Gesetzes vom 30. Mai 1920 herzustellenden neuen Ost-West-Verbindung als Verbesserung und Vervollständigung des Eisenbahnnetzes zwischen den historischen Ländern und der Slowakei brachte das Jahr 1932 außer Ergänzungen an den bereits früher fertiggestellten und dem öffentlichen Verkehr übergebenen Bahnen Veseli i. M.—Neustadt a. W., Vsetin—Bylnice (Präsident Masaryk-Bahn) und Handlova—Horni Stubûa, die einen Aufwand von 7,04 Mill. Kč erforderten, erhebliche Fortschritte im Ausbau des I. Bauabschnitts der Linie Červená Skalá—Margecany, insbesondere auch die Fertigstellung des Anschlußbahnhofs Červená Skalá und den Beginn der Bauplanarbeiten für Bauabschnitte II u. III mit einem Gesamtausgabebetrag von 34,43 Mill. Kč.

Für die dem Verkehr mit der Nordslowakei bestimmte neue Linie Lideč—Puchov ist ein genereller Entwurf aufgestellt worden.

V. Zugdienst.

Dampfbetrieb.

Die Zahl der Ende 1932 für den Dampfbetrieb verfügbaren Lokomotiven betrug

Gattung	Bestand Ende 1932	± Gegen 1931
Schnellzuglokomotiven . . .	697	— 16
Güterzugslokomotiven . . .	2236	— 28
Tenderlokomotiven	1333	+ 4
Dampfmotore	7	— 3
Summe . . .	4273	— 43

Der Wagenpark erfuhr durch Neubeschaffung von 128 Personen-, 14 Post-, 53 Güter- und 7 Spezialwagen eine notwendige Ergänzung, dagegen wurden 33 Personen-, 16 Gepäck-, 11 Post- und 2009 Güterwagen als nicht mehr gebrauchsfähig ausrangiert. 208 Lokomotiven erhielten Luftdruckbremseinrichtung, 7259 Güterwagen Luftdruckbremse, System Bozic und 20 209 Güterwagen Luftleitung, so daß Ende 1932 insgesamt 14 098 luftgebremste und 68 937 Luftleitungswagen für den Güterzugverkehr vorhanden waren.

Die Mechanisierung der Heizhausanlagen mußte im Jahr 1932 aus Sparsamkeitsgründen erheblich eingeschränkt werden, immerhin konnten zwei Wasserstationen auf elektrischen Betrieb eingerichtet, und ein Heizhaus mit moderner Wärmeanlage ausgestattet, das neue Heizhaus in Böhm. Trübau zu einem Teil dem Betrieb übergeben, und eine Drehscheibe mit 22 m Durchmesser neu gebaut werden.

Motorbetrieb.

Die Zahl der im Betrieb befindlichen Motorfahrzeuge für den Schienenverkehr stieg gegen 1931 von 155 auf 236 = + 52 %. Die Lieferung von 4 vierachsigen Motorwagen und 22 Gleiskraftwagen, die für 1932 bestellt waren, steht noch aus. Die Motorisierung erstreckte sich bisher in der Hauptsache auf Lokalbahnen, soll aber in Zukunft auch auf Hauptbahnen eingeführt werden, und zwar beabsichtigt man, weniger gut besetzte Schnellzüge durch Motorzüge zu ersetzen. Als erste Linie mit Motorschnellverkehr ist Prag—Pilsen in Aussicht genommen. Derzeit werden im Motorbetrieb sowohl 4achsige Wagen III. Kl. mit Dieselmotor und einem Fassungsraum für 75 Personen verwendet, als auch 2achsige Benzin- oder Dieselmotorwagen für 52 Personen, ferner Schienenkraftwagen (Autobus) für 52 Personen entweder mit Benzinantrieb oder mit mechanischer Übertragung. Die vierachsigen Wagen leisten 90 km/Std. Geschwindigkeit, die übrigen 60 km/Std. Geleistet wurden 1932 8,7 Mill. Motorkilometer, gegen das Vorjahr + 47,56 %, die gefahrenen Bruttotonnenkilometer stellten sich auf 189 769, gegen 1931 + 57 %.

Elektrischer Betrieb.

Dem elektrischen Betrieb kommt bei den ČSD derzeit noch wenig Bedeutung zu. Ende 1932 sind nur 24 Lokomotiven (gegen 1931 + 3) und 12 Motorwagen vorhanden gewesen. Gefahren wurden 1,05 Mill. Lok/km (+ 5,05 %) und 66 176 Bruttotonnenkm (— 0,76 %).

Geldaufwand.

Die Kosten für Beschaffung und Ausrüstung aller Betriebsmittel vorgenannter Art sowie der Kraftwagen für den Straßenverkehr (vgl. unter VII und VIII) betrugen im Jahr 1932

	Kč
für Dampflokomotiven	38 947 952
„ Motorwagen	15 201 000
„ Schienenkraftwagen	19 826 000
„ Lokotraktoren	650 000
„ Straßenkraftwagen f. d. Personenverkehr	15 920 165
„ Straßenkraftwagen f. d. Güterverkehr	5 757 616
„ Personenwagen	29 365 987
„ gedeckte Güterwagen	2 429 120
„ offene Güterwagen	2 726 558
Ausrüstung mit durchgehender Bremse usw.	58 829 133
zusammen	189 653 531
Hierzu kommt Materialaufwand	118 777 092

VI. Verkehrsdienst.

Obwohl sich die Einrichtung zentraler Zugleitungen nach dem Dispatching-System durchaus bewährt hatte, konnte der erwünschte völlige Ausbau des vorgesehenen Streckennetzes wegen Beschränkung der Mittelzuweisung nicht durchgeführt werden. Die ČSD-Verwaltung sah sich durch den andauernden Rückgang des Verkehrs auf den Lokalbahnen genötigt, den Dampfbetrieb auf diesen Bahnen mehr und mehr durch den billigeren Motorbetrieb zu ersetzen und — darüber hinaus — den Personenverkehr, soweit tunlich, entweder ganz oder teilweise auf die Straße zu verlegen. So ist es bis jetzt möglich gewesen, auf 9 Linien die Personenbeförderung teilweise, auf 3 Linien völlig durch eisenbahneigenen Straßenkraftwagenverkehr zu ersetzen und auf Zahnradbahn Štrba—Štrbské Pleso sogar den Gesamtverkehr — allerdings zunächst nur versuchsweise — auf die Straße zu verlegen. Die letztere einschneidende Neuerung ist für weitere 5 Linien in Aussicht genommen. Ferner wurde aus denselben Gründen der hinter der Lokomotive als Schutzwagen laufende erste Personenwagen auf einigen Linien für die Personenaufnahme freigegeben, und nur das vorderste Abteil als Schutz leer gehalten.

Die Verhandlungen über den erwünschten Abschluß von Abkommen mit den Privatbahnen wegen Übernahme des Betriebs usw. wurden 1932 mit größerem Nachdruck betrieben. Einige solcher Abkommen sind bereits getroffen, die Mehrzahl befindet sich noch in der Schwebe.

Zur Belehrung des im Verkehrsdienst tätigen Personals wurde im Rahmen der Beförderungsdienstvorschrift eine übersichtliche Darstellung der automatischen Luftdruckbremse, System Bozic, und ihrer Anwendung ausgegeben, weiter ist eine Vorschrift über vereinfachte Zugabfertigung in Vorbereitung. Große Bedeutung wird den neu eingeführten regelmäßigen Belehrungen des Beamtenpersonals mit abschließenden periodischen Prüfungen beigemessen, eine Dienstvorschrift, in der alles zusammengefaßt ist, was sich auf diesen Unterricht und die Prüfungen bezieht, ist in Bearbeitung. Auch für psychotechnische Prüfungen — zunächst nur des Weichendienstpersonals — sind die Vorarbeiten unter Mitwirkung des psychotechnischen Instituts an der Masaryk-Akademie im Gang.

Durch Kürzung der Unterwegsaufenthalte und der Fahrzeiten wurde die Reisegeschwindigkeit der Schnell- und Personenzüge auf den Strecken der ČSD durchschnittlich um 10 % erhöht. Der Reiseverkehr ist 1932 um 13 % geringer als im vorangegangenen Jahr gewesen, obwohl der Fahrplan beträchtlich erweitert worden war, und im Dampfbetrieb 691 642, im Motorbetrieb 2 666 282 Zugkilometer mehr gefahren wurden als 1931. Infolge der geringeren Zugstärke blieb jedoch die Zahl der gefahrenen

Achskilometer um 41 349 190 hinter 1931 zurück. Wegen der großen Vorzüge des Motorverkehrs vor dem Dampfbetrieb — bessere Anpassung des Fahrplans an die Bedürfnisse der Bevölkerung, leichtere Vermehrung der Fahrgelegenheiten, der Haltestationen usw. — wurde mit dem fortschreitenden Ausbau dieser Verkehrsart auch vermehrter Wert auf beste Bauart und innere Ausstattung der neu zu beschaffenden Betriebsmittel gelegt. Die Zahl der im Betrieb befindlichen Motorwagen stieg auf 255 (gegen 1931 + 55) Wagen, weitere 162 Wagen sind für 1933 angefordert.

Infolge des beträchtlichen Ausfalls an zu befördernder Last wurde die Anzahl der auf weite Strecken verkehrenden Züge eingeschränkt, und die Ablassung der für Beförderung von Koks, Erzen, Holz u. a. vorgesehenen Fernzüge so gut wie völlig eingestellt, dagegen mußten für Bedienung des Stückgutverkehrs, der an Bedeutung zugenommen hatte, vielfach neue, besondere Stückgüterzüge eingelegt werden. Wider Erwarten entwickelte sich 1932 — besonders im Durchlauf durch die ČSR — ein sehr lebhafter Obstverkehr, der dank der Einführung der durchgehenden Bremse bei Güterzügen mit der gewünschten Schnelligkeit reibungslos bewältigt werden konnte. Der vorhandene Bestand an Betriebsmitteln erwies sich selbst zu Zeiten des gesteigerten Saisonverkehrs als ausreichend. Im Personenverkehr hatte sich eine aushilfsweise Inanspruchnahme von für die Personenaufnahme ausgerüsteten Güterwagen nur gelegentlich der großen regionalen Festlichkeiten in Prag und Pilsen sowie bei einigen Wochenendzügen während der Hauptreisezeit nötig gemacht, während im Güterverkehr mit alleiniger Ausnahme gewisser Spezialwagengattungen ständig Wagenüberfluß zu verzeichnen war, der zeitweise bis auf 59 000 Wagen anstieg. Die Zahl der Ganzwagenladungen blieb mit 4 612 030 Wagen um 772 291 Wagen hinter der Vorjahrsleistung zurück. Im Verkehr mit dem Ausland betrug die Summe der verfrachteten Ladungen 303 052 (— 126 895), im Kohlenversand 1 132 478 (— 232 785). Im internationalen Güterverkehr vereinbarte man für den kommenden Fahrplan eine Reihe vor Verbesserungen, die namentlich dem Obstverkehr und der Beförderung von Seefischen zu dienen bestimmt sind.

Im Signal- und Sicherheitsdienst nahm der allmähliche Ausbau einheitlicher Sicherheitseinrichtungen auf den Linien der ČSD seinen Fortgang. Im übrigen gelangten 198 km Fernsprechleitung neu zur Verlegung, auch wurden mehrere neue Fernsprechzentralen eingerichtet.

VII. Kommerzieller Dienst.

Beförderung.

Im Internationalen Verkehr verdient der Abschluß eines Sonderabkommens mit Deutschland über Abrichtung direkter Stückgutwagen,

das am 1. August 1932 in Kraft trat, einige Bedeutung. Ferner wurde mit Gültigkeit vom 15. Juli 1932 eine einheitliche Vorschrift über Meldung von Betriebsstörungen ausgegeben. Außerdem beteiligten sich die ČSD an verschiedenen internationalen Komitees zur Lösung allgemein wichtiger Beförderungsfragen, von denen der Einführung einer einheitlichen Warenbezeichnung und der Aufnahme des kombinierten Flug-Eisenbahnverkehrs besondere Bedeutung zukommen.

Im Binnenverkehr arbeitete man an einer Änderung der Bestimmungen im Anhang A zum Eisenbahnbetriebsreglement, betr. die nur bedingungsweise zur Eisenbahnbeförderung zugelassenen Güter, ferner an Einführung des Haus-Haus-Verkehrs und der Beförderung mittels Behälter. Am 1. August 1932 wurde der sogenannte „Sammelversand" aufgenommen, der die gemeinsame Aufgabe mehrerer für die gleiche Bestimmungstation, aber für verschiedene Empfänger bestimmten Stückgutsendungen auf einen an den Stationsvorstand des Bestimmungsbahnhofs gerichteten Frachtbrief gestattet. Die Weiterverteilung der einzelnen Sendungen an die endgültigen Empfänger erfolgt durch den gen. Stationsvorstand.

Personentarif.

Zur Belebung des Reiseverkehrs auf den ČsD sind in den Binnen-Personentarif folgende z. T. neue Begünstigungen aufgenommen worden:

a) Ausgabe ermäßigter Sonntags- und Ferienkarten;

b) Einführung eines ermäßigten Schnellzugzuschlags für Fahrten bis 100 km, desgl. von Rückfahrkarten mit nur einmaliger Berechnung des Schnellzugzuschlags;

c) Herabsetzung der Mindestteilnehmerzahl bei gemeinsamen Reisen von Mitgliedern der Sport- und Wandervereine von 10 auf 6;

d) Weitergewährung der im Vorjahr zugestandenen 33⅓prozentigen Ermäßigung für Hin- und Rückfahrt bei gemeinsamen Reisen nach den Wintersportplätzen;

e) Herabsetzung der Mindestteilnehmerzahl bei Gesellschaftsreisen zur Erlangung einer 25prozentigen Fahrpreisermäßigung von 20 auf 15;

f) Gewährung eines 50prozentigen Preisnachlasses für die Rückfahrt an Besucher tschechoslowakischer Kurorte gegen Nachweis einer mindest zehntägigen Aufenthaltsdauer;

g) desgl. einer 33prozentigen Ermäßigung an Besucher staatlicher Ausstellungen.

Wie in den Vorjahren wurden auch 1932 verschiedene Ausflugssonderzüge mit voller Verpflegung usw. zu besonders herabgesetzten Preisen gefahren, einige Züge nach vorangegangener Vereinbarung der Gegenseitigkeit auch nach den Nachbarländern abgefertigt.

Am 1. November 1932 erfolgte Einführung der Tarifdurchrechnung mit den Lokalbahnen, sie gab Anlaß, den tschechoslowakisch-deutschen Personen-, Gepäck- und Expreßguttarif neu auszugeben und die übrigen direkten Tarife durch Nachträge entsprechend zu ergänzen. Im direkten Verkehr mit dem Ausland war der Reiseverkehr infolge der Wirtschaftsverhältnisse und der Erschwernisse in der Devisenbeschaffung allenthalben stark rückgängig, mit Österreich blieb die bereits im Oktober 1931 verlautbarte Außerkraftsetzung der direkten Abfertigung auch 1932 bestehen.

Gütertarif.

Um dem Unternehmen der ČSD die Möglichkeit zu geben, sich in tarifarischer Beziehung den schwankenden wirtschaftlichen Erfordernissen leichter und schneller anpassen zu können, wie dies z. Z. beim privaten Kraftwagenverkehr der Fall ist, wurde mit der Regierung Fühlung genommen, und eine diesbezügliche Regierungsverordnung im Entwurf vorgelegt.

Die bereits oben erwähnte Tarifdurchrechnung mit den Lokalbahnen erfolgte mit Gültigkeit vom 1. November 1932 auch im Güterverkehr. Zugleich mit dieser einschneidenden Tarifmaßnahme wurde, in Erfüllung der dringenden Wünsche aus Handels- und Industriekreisen, die Verlängerung der bisher gewährten außertarifarischen Begünstigungen für das Jahr 1933 verlautbart. Auf dem Gebiet der direkten Gütertarife erfolgte eine Umarbeitung der im Lauf der Zeit unübersichtlich und wenig handlich gewordenen Exporttarife und die Einarbeitung der lokalen Tarifdurchrechnung in die internationalen Verbandstarife.

Mit besonderer Aufmerksamkeit verfolgte man die Tarifpolitik der fremden Bahnen wegen der zunehmenden Schutz- und Diskriminationsbestrebungen.

Kraftwagenverkehr.

Die ČSD bemühten sich mit allen möglichen Mitteln, dem immer schärfer werdenden Wettbewerb des privaten Kraftwagens zu begegnen. Die bisherigen Maßnahmen — Verbilligung der Beförderungspreise auf besonders bedrohten Strecken, Einführung eigenen Straßenkraftwagenverkehrs usw. — ließen den gewünschten Erfolg vielfach noch vermissen, namentlich weil der Privatverkehr nicht nach den gleichen wirt-

schaftlichen Grundsätzen betrieben zu werden brauchte, wie sie für einen Staatsbetrieb gefordert werden, und die gesetzliche Reglung des gesamten Kraftwagenverkehrs — insbesondere auch in der Güterbeförderung — auf sich warten ließ. Das betr. Gesetz gelangte erst gegen Ende des Jahrs zur Ausgabe.

VIII. Finanzdienst.

Im Voranschlag für 1932, der unter Rücksichtnahme auf die rückläufige Bewegung in den Ergebnissen des Staatsbahnunternehmens in den ersten Monaten des Jahrs 1931 erstellt war, erfuhr das Ausgabebudget eine von dem früheren abweichende Einteilung. An Stelle des Betriebsbudgets mit Teilen A, B, C, D und eines Budgets für Neubauten enthielt der Voranschlag 1932 für den Betrieb einen Teil A und B, ein Sonderbudget für Investitionen und ein solches für Erneuerung und Instandhaltung. Teil A des Betriebsbudgets umfaßt den Zinsendienst und die Amortisation der Schulden, Teil B die eigentlichen Betriebsausgaben. Das Budget für Investitionen gliedert sich in Teil I für die eigentlichen Investitionen, Teil II für solche in Hilfsbetrieben (Werkstätten, Druckereien, Gasanstalten, Magazinen usw.), Teil III desgleichen im Straßenkraftwagenbetrieb und Teil IV für den Bau neuer Eisenbahnen. Das Budget für Erneuerung und Instandhaltung sieht in Abt. I die Ausgaben für Erneuerung und Instandhaltung der Baulichkeiten und der Betriebsmittel vor, in Abt. II diejenigen bezüglich der baulichen und mechanischen Einrichtungen, des Inventars und der Werkzeuge in den Hilfsbetrieben, in Abt. III solche für Instandhaltungsarbeiten usw. im Straßenkraftwagen- und Drahtseilbahnverkehr als angegliederten Nebenbetrieben.

Das Einnahmebudget erfuhr gegen früher nur insoweit eine Änderung, als in ihm der nach dem Finanzgesetz dem Unternehmen „Tschechoslowakische Staatsbahnen" von den Verkehrsteuern für Betriebszwecke zu überlassende Betrag von 400 000 000 Kč aufgenommen ist. Ein Vergleich der Voranschläge für 1931 und 1932 ergibt folgendes Bild:

	1931 Kč	1932 Kč
a) Eisenbahnministerium		
Ausgaben	22 418 000	24 927 700
Einnahmen	584 000	684 000
b) Unternehmen ČSD		
Gesamtausgaben	4 886 342 500	4 846 213 760
Gesamteinnahmen	4 919 496 500	4 800 351 000
Ergebnis	33 154 000 Gewinn	45 862 760 Verlust.

Diesen veranschlagten Beträgen gegenüber stellten sich im Jahr 1932

die Gesamtausgaben auf . . . . . 4 387 635 537 Kč
„ Gesamteinnahmen auf . . . . . 3 495 903 229 „

so daß das Jahr 1932 mit einem Fehlbetrag von 891 732 308 Kč abschloß.

Der Rückgang in den Ausgaben wurde in der Hauptsache durch Ersparnisse im Personalaufwand (Wegfall der Weihnachtsremunerationen usw.) und in den Materialpreisen, in Einschränkung der Bau- und Instandhaltungsarbeiten, in Wagenmieten an fremde Bahnen und in den Ausgaben für Verstaatlichung von Lokalbahnen erzielt, der Einnahmerückgang war fast ganz auf die Abnahme im Verkehr zurückzuführen.

Der Wert des Unternehmens ČSD betrug Ende 1932 nach der Bilanzübersicht 17 637 422 852 Kč.

IX. Hilfs- und Nebenbetriebe.

Über Änderungen in der Zahl der Werkstätten, Materialmagazine usw. vgl. oben unter II. „Umfang des Eisenbahnnetzes".

Fahrkartendruckereien.

Im Jahr 1932 war nur die Druckerei in Prag in Betrieb, diejenige in Brünn ist aus Ersparnisgründen aufgelassen worden. In Prag wurden mit den vorhandenen 25 Druckmaschinen 152,3 Mill. Fahrkarten, 4,8 Mill. Frachtbriefe und 1,8 Mill. sonstige Drucksorten erzeugt.

Elektrizitätswerke, Gasanstalten.

In den bahneigenen Elektrizitätswerken wurde 1932 kein Strom erzeugt, Gas nur in den Gasanstalten Pilsen und Prag, die Gasanstalt Prerau diente als Reserve. Außerdem stand noch eine Erdgasanlage in Vlkoš-Kelcany, wohin die bisher der Erdgasgewinnung dienende Anlage in Gbely verlegt worden war, in Betrieb. Der Gesamtverbrauch an Leuchtgas betrug 1932 771 897 cbm, d. s. 8,5 % weniger als im Vorjahr.

Proviantmagazine.

Nach Auflassung des Magazins in Kaschau und Umgestaltung desjenigen in Bodenbach zu einer Filiale des Aussiger Magazins standen am Ende des Jahrs 1932 insgesamt 14 selbständige Materialmagazine, 4 Werkstätten- und 2 Drucksortenlager für den Bedarf des Betriebs zur Verfügung.

Straßenkraftwagenverkehr.

Für die Beförderung von Personen wurden 115 Wagen neu angeschafft, der Wagenpark stieg damit auf 273 an und zwar 76 kleine, 101 mittlere und 96 große Wagen. Befahren wurden am Ende des Jahrs 1932 133 Strecken mit einer Gesamtlänge von 4043 km gegen 74 Strecken mit 2333 km zu Ende des vorhergehenden Jahrs. Die Summe der geleisteten Kilometer stieg von 4 953 068 im Jahr 1931 auf 8 712 527, die Zahl der beförderten Personen von 4 028 268 auf 6 771 226. Für die

Güterbeförderung im Straßenbetrieb standen am Jahresende 115 Kraftwagen (59 kleine, 22 mittlere und 34 große) zur Verfügung, außerdem 3 Anhängewagen. Die Beförderungsleistung stellte sich auf 574 215 km Wegstrecke (i. V. 418 293 km) und 92 127 bewegte Tonnen (i. V. 80 671).

B. Statistische Ergebnisse.

I. Eisenbahnnetz.

Bau- und Betriebslänge der im Staatsbetrieb befindlichen Bahnen siehe oben unter A II „Umfang des Eisenbahnnetzes". Infolge Zusammenlegung der beiden Prager Staatsbahndirektionen Prag Nord und Prag Süd zu einer Direktion Prag und der hierbei erforderlich gewordenen Neuabgrenzung der Direktionsbezirke haben sich die Größenverhältnisse des den einzelnen Direktionen zugeteilten Streckennetzes gegen früher[1] wesentlich geändert, wie die nachstehende Übersicht aufweist:

Staatsbahn-Direktion	Baulänge		Betriebslänge		davon 2gleisig	
	a *	b °	a *	b °	a *	b °
Pilsen	2 130,9	42,7	2 159,9	43,2	206,7	—
Prag	2 104,0	—	2 113,5	—	498,4	—
Königgrätz	2 097,3	134,5	2 151,5	135,2	166,4	—
Brünn	1 446,3	14,7	1 460,9	19,0	208,2	—
Olmütz	1 190,8	277,6	1 221,0	284,0	216,3	70,0
Bratislava	1 269,0	860,1	1 283,2	901,0	407,3	—
Kaschau	960,3	707,8	998,4	712,7	2,2	31,8
Summe	11 198,6	2037,4	11 388,4	2095,1	1 705,5	101,8
	13 236,0		13 483,5		1807,3	

a * = Staatsbahn, b ° = Privatbahn in Staatsbetrieb.

Die Steigungsverhältnisse sind gegenüber den früheren Angaben[2] nur geringfügig verändert.

II. Personal.

Im Betrieb der Staatsbahnen und der mitverwalteten Privatbahnen betrug die Zahl der beschäftigten Bediensteten im Jahr 1932 im Mittel

[1] Vgl. Archiv f. Eisenbahnwesen 1933 S. 1509.

[2] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933, S. 1509.

Dienstzweig	Beamte	Gagisten	Unterbeamte	Angestellte	Hilfsbedienstete	Vertragsarbeiter	Zusammen
	a) im Hauptbetrieb:						
Zentralverwaltung	4 937	12	684	218	226	83	6 160
Bahnbewachung u. Unterhaltung	1 639	270	3 890	7 676	11 828	14 357[1]	39 660
Stationsdienst	9 243	516	7 843	16 268	13 492	1 599	48 961
Zugbegleitdienst	815	115	3 624	9 729	2 753	107	17 143
Zugförderung	3 013	5 081	2 913	5 749	3 984	1 369	22 109
Summe . . .	19 647	5 994	18 954	39 640	32 283	17 515	134 033
	b) in Hilfsbetrieben:						
Werkstätten.	685	83	7 484	1 202	3 231	946	13 631
Reparaturwerkstätten . .	252	49	3 855	312	1 236	376	6 080
Fahrkartendruckereien . .	8	—	29	10	15	14	76
Elektrizitäts- u. Gaswerke .	1	1	8	7	5	—	22
Materialmagazine	212	1	169	233	277	55	947
Summe b . . .	1 158	134	11 545	1 764	4 764	1 391	20 756
hierzu a	19 647	5 994	18 954	39 640	32 283	17 515	134 033
Insgesamt.	20 805	6 128	30 499	41 404	37 047	18 906	154 789
± gegen 1931	−1 017	+ 72	−1 359	— 705	— 863	−4 701	−8 573

Es fielen auf

1 km Betriebslänge . . . . 11,48 Bedienstete gegen 12,12 im Jahr 1931
100 000 Lok/km . . . . . 92,53 „ „ 94,81 „ „ „
100 000 Achs/km . . . . . 4,34 „ „ 4,01 „ „ „ .

III. Soziale Fürsorge.

Die Zahl der im Pensionsfonds der ČSD versicherten Bediensteten, die für Ende 1931 mit 136 000 angegeben worden war, fiel im Lauf des Jahrs 1932 infolge vermehrter Inruhestandversetzungen auf 133 176, dagegen stiegen die Zahlen der Ruheständler von 39 982 auf 42 442, der zu unterstützenden Witwen und Waisen von 35 739 auf 37 342 an. Außerdem waren für die Kaschau-Oderberger-Bahn Ende 1932: 4532 Ruheständler und 3510 Witwen und Waisen zu betreuen.

Die geldlichen Leistungen des Pensionsfonds stellten sich einschl. Kaschau-Oderberger-Bahn

an Ruhestandsbezügen auf . . . . . 745 905 996 Kč.
„ sonstigen Unterstützungen auf . . . . . 7 911 128 „
Summe . . . 753 817 124 Kč.
Hierzu traten Unterstützungen aus den verschiedenen Betriebs-Hilfsfonds . . . . . 69 531 640 „
Gesamtsumme . . . 823 348 764 Kč.

[1] Darunter 1141 Arbeiter für Investitionsarbeiten und 518 zu besonderen Zwecken.

IV. Betriebsmittel.

Der Gesamtbestand betrug Ende 1932 (Abweichung gegen 1931 in Klammer)

Lokomotiven mit Tender	für Dampfbetrieb	2 933	(— 44)
Tenderlokomotiven . .	„ „	1 333	(+ 4)
Motorwagen	„ „	7	(— 3)
Lokomotiven	für elektr. Betrieb	24	(+ 3)
Motorwagen	„ „ „	12	(± 0)
Triebwagen	für Motorbetrieb	77	(+ 21)
Schienenkraftwagen . .	„ „	146	(+ 57)
Motordraisinen für Zeitungsbeförderung . . .		6	(± 0)
Lokotraktoren		7	(+ 3)
Straßenkraftwagen für den Personenverkehr .		274	(+ 116)
desgl. für den Güterverkehr		128	(+ 93)
Personenwagen 2 achsig 8 012 3 achsig 378 4 achsig 675		9 065	(+ 86)
Postwagen		543	(+ 2)
Gepäckwagen		2 551	(— 15)
Güterwagen, gedeckte		35 317	(— 374)
„ offene		69 364	(— 1589)

V. Lokomotivleistungen.

a) Im Dampfbetrieb:

Gefahrene Lokomotivkilometer	158 058 170
„ Bruttotonnenkilometer	28 103 115
Mittlere Betriebslänge in km	13 484
Mittlerer Bestand an Lokomotiven	4 300
Reparaturstand in % des Bestands	15,7
Mittlere Zahl der dienstbereiten Lokomotiven . . .	3 623
Mittlere Belastung in t	178
Auf 1 Lokomotive fielen im Jahr km	36 758
Desgl. auf 1 dienstfähige Lokomotive km	43 626
Auf 1 Lok fielen 1000 Bruttotkm	6 536
Desgl. auf 1 dienstfähige Lokomotive	7 757
Mittlere Zahl der im Zugförderungsdienst beschäftigten Bediensteten	20 318
Gesamtverbrauch an Normalbrennstoff in t	3 761 686
Verbrauch für 1 Lokomotivkilometer in kg . . .	23,8
Desgl. für 1000 Bruttotkm in kg	133,8
Desgl. für dienstfähige Lokomotive in t	1,038
Gesamtverbrauch an Schmiermitteln in kg	7 476 597
Jahresverbrauch einer dienstf. Lokomotive in kg	2 064
desgl. für 1 Lokomotivkilometer in g	47,3
Preis einer Tonne Normalbrennstoff in Kč.	96,57
„ für 1 kg Schmiermittel in Kč.	1,94

b) Elektrischer Betrieb.

Gefahrene Lokomotivkilometer	1 052 821
„ 1000 Bruttotkm	66 176
Kilometrische Länge der elektrisch betriebenen Strecken	77

Mittlerer Bestand an Lokomotiven und Motorwagen	35
„ „ „ im Betrieb befindlichen Lok. u. Motorwagen	28
Mittlere Belastung in t	62,8
Lokomotivkilometer auf 1 Dienstlok. im Jahr	37 600
1000 Bruttotkm „ „ „ „ „	2 363
Mittlere Zahl der im Zugdienst beschäftigten Personen	126
Zahl der Wagenführer (Chauffeure)	72
Gesamtverbrauch in kW	6 854 655
Verbrauch für 1 Lokkm in kW	6,5
Desgl. für 1000 tkm	103,6
Mittlerer Preis für 1 kW in Kč.	0,39
Gesamtverbrauch an Normalschmiermitteln in kg	36 567
Verbrauch für 1 Lokkm in g	34,7
Preis für 1 kg Normalschmiermittel in Kč.	2,83

c) Schienenkraftwagenbetrieb.

Gefahrene Motorkilometer	8 701 348
„ 1000 Bruttotkm	189 769
Kilometrische Länge der befahrenen Strecken	5 218
Durchschnittl. Zahl der Motorwagen überhaupt	186
Desgl. der dienstfähigen Motorwagen	143
Mittlere Belastung in t	21,8
Motorkilometer auf 1 dienstf. Motorwagen im Jahr	60 848
Zahl der Wagenführer (Chauffeure)	281
Motorkilometer für Wagenführer	30 965
Gesamtverbrauch an Brennstoff in kg	3 956 474
Verbrauch „ „ für 1 Motorkm in kg	0,454
Gesamtverbrauch an Schmiermitteln in kg	338 772
Verbrauch „ „ für 1 Motorkm in g	38,93

VI. Wagenleistungen.

a) Über die im Jahr 1932 von den ČSD gefahrenen Zug-, Bruttotonnen- und Achskilometer, ihre Verteilung auf Personen- und Güterverkehr und das Leistungsverhältnis zum vorhergehenden Jahr vgl. unter A. „Wirtschaftsergebnisse 1932 gegenüber 1931".

b) Güterwagengestellung.

Wagengattung	Im Jahr 1932 wurden gestellt	± gegenüber 1931
gedeckte Wagen	2 294 932	—166 139
offene Spezialwagen	10 574	— 3 759
niederbordige und Plattformwagen	71 552	— 34 016
hochbordige Wagen	2 200 700	—545 574
Rungenwagen	32 194	— 19 910
Etagenwagen	2 078	— 2 923
zusammen	4 612 030	—772 321
davon		
für Stückgut	1 634 350	
„ Braunkohle	647 825 einschl. 130 136 f. Dienstkohle	
„ Steinkohle	484 653 „ 103 702 „ „	

VII. Verkehr.

a) Personenverkehr.

Beförderte Personen	in Schnellzügen	in Personenzügen	zusammen	± gegen 1931
auf Fahrkarten I. Kl. .	27 546	242	27 788	—46,9 %
„ „ II. „ .	513 815	1 715 344	2 229 159	—19,8 %
„ „ III. „ .	4 791 297	129 904 488	134 695 785	— 4,4 %
„ Arbeiterfahrkarten . .	—	77 319 274	77 319 274	—15,6 %
„ Militärfahrkarten. . .	—	904 856	904 856	—19,3 %
insgesamt . . .	5 332 658	209 844 204	215 176 862	— 9,3 %

Auf 1 km Betriebslänge fielen 19 111 beförderte Personen gegen 21 068 im Jahr 1931.

Die mittlere Beförderungstrecke eines Reisenden betrug
in Schnellzügen 178,58 km gegen 171,87 km im Vorjahr,
„ Personenzügen 25,62 „ „ 25,64 „ „ „ .

Die Einnahmen aus der Personenbeförderung stellten sich auf insgesamt 816 593 786 Kč (i. V. 960 099 416 Kč),
durchschnittlich für 1 Person auf 3,79 Kč (i. V. 4,06 Kč)
„ „ 1 „ und 1 km auf 12,9 Kč (i. V. 13,7 Kč)
„ „ 1 km Betriebslänge 72 525 Kč (i. V. 85 512 Kč).

Außerdem wurden auf den vom Staat betriebenen Privatbahnen insgesamt 28 259 627 Reisende befördert (gegen 1931 —14,68 %).

b) Gepäck- und Expreßgutverkehr.

	1932	± gegen 1931 in %
Gewicht des abgefertigten Gepäcks . in Tonnen	32 019	— 23,95
„ „ „ Expreßgutes „	31 777	— 13,33
gefahrene tkm für Gepäck	3 563 832	— 18,88
„ „ „ Expreßgut	3 528 057	— 8,82
auf 1 km Betriebslänge fielen Gepäck und Expreßgut zusammen . . . . . t	6	— 14,29
durchschnittliche Beförderungstrecke für 1 t Gepäck . . . . . km	111,3	+ 6,66
desgl. für Expreßgut	111,0	+ 5,21
Einnahmen aus Gepäck und Expreßgut . . Kč	20 058 244	— 25,28
durchschnittliche Einnahme für 1 t Gepäck . „	314,4	— 7,74
desgl. auf 1 km Betriebslänge . . . . . „	1781,0	— 25,51
„ für 1 tkm . . . . . „	2,8	— 12,94

Darüber hinaus wurden auf den vom Staat betriebenen Privatbahnen 4898 t Gepäck und 2718 t Expreßgut (gegen 1931 —23,48 bzw. 23,93 %) befördert.

c) Güterverkehr.

	1932	± gegen 1931 in %
Gewicht des beförderten Eilguts . . in Tonnen	459 308	— 0,79
desgl. Frachtgut, Militärgut u. lebende Tiere . . . . . „	43 397 000	— 23,25
zusammen . . .	43 856 308	— 23,07
desgl. frachtfreies Dienstgut . . . . „	6 209 278	— 18,95
insgesamt befördert „	50 065 586	— 22,58
gefahrene tkm frachtpflichtiges Gut . „	5 822 672 933	— 21,12
desgl. frachtfreies Gut . . . . . „	665 874 314	— 19,36
zusammen . . . „	6 488 547 247	— 20,94
durchschnittliche Beförderungstrecke für 1 t		
frachtpflichtiges Gut . . . . . km	132,77	+ 2,53
frachtfreies Gut . . . . . „	107,24	— 0,50
Einnahme für Eilgut . . . . . Kč	87 342 166	— 1,18
„ „ Frachtgut usw. . . . . „	2 061 196 867	— 21,23
Summe . . . „	2 148 539 033	— 20,58
Es fielen		
auf 1 km Betriebslänge . . . . . Kč	188 761	— 20,75
„ 1 Tonne Gut . . . . . „	48,99	+ 3,22
„ 1 tkm . . . . . „	0,369	+ 0,68
Auf den vom Staat betriebenen Privatbahnlinien betrug die Summe der beförderten Güter gegen Frachtzahlung . . . . . in Tonnen	10 341 653	— 32,43
desgl. der beförderten frachtfreien Dienstgüter . . . . . „	1 305 472	— 14,08
zusammen . . . „	11 647 125	— 30,37

VIII. Betriebsunfälle.

In Abweichung von der früheren Berichterstattung führt der statistische Bericht der ČSD für 1932 nur noch diejenigen Betriebsunfälle auf, bei denen Todesfälle oder Verletzungen von Personen zu beklagen waren.

Zahl der Zugzusammenstöße . . . . . 22 (i. J. 1931: 38)
Entgleisungen . . . . . 70 (desgl. 117)
Unfälle auf Niveauübergängen . . 345 (desgl. 324)
anderen Unfälle oder Brände . . 986 (desgl. 1247)

Hierbei wurden	Getötet	Verletzt
Reisende	35 (26)	458 (423)
Eisenbahnbedienstete .	59 (80)	357 (438)
andere Personen . . .	86 (102)	171 (256)
Summe . . .	180 (208)	986 (1117)

Für die bei Betriebsunfällen entstandenen Schäden sind gezahlt worden:

	laufend	einmalig
an Eisenbahnbedienstete	270 046 Kč	6 492 Kč
„ andere Personen	619 779 „	1 811 274 „
zusammen	889 825 Kč	1 817 766 Kč
Hiervon fallen auf die mitverwalteten Privatbahnen	399 612 „	112 812 „

IX. Finanzdienst.

1. Einnahmen in Kč	1932	Unterschied gegen 1931 in %
a) Betriebseinnahmen		
aus dem Personenverkehr	816 593 786	— 14,95
Gepäck- und Expreßgutverkehr	20 058 244	— 25,28
Eilgutverkehr	87 342 166	— 1,18
Frachtgüterverkehr	2 061 196 867	— 21,23
Anteil aus den Verkehrsteuern	335 763 340	— 16,06
Summe Betriebseinnahmen	3 320 954 403	— 18,85
b) sonstige Einnahmen	169 398 498	— 37,44
Gesamteinnahmen	3 490 352 901	— 20,00
Von den Betriebseinnahmen fielen auf		
Personenverkehr %	24,59	+ 1,13
Gepäck- und Expreßgutverkehr „	0,60	— 0,06
Eilgutverkehr „	2,63	+ 0,47
Frachtgutverkehr „	62,07	— 1,88
Anteil aus den Verkehrsteuern „	10,11	+ 0,34
Summe %	100,00	
Auf 1 km Betriebslänge betrugen		
die Betriebseinnahmen Kč	291 606	— 19,02
„ sonstigen Einnahmen „	14 875	— 37,57

2. Ausgaben in Kč	persönliche	andere	insgesamt	gegen 1931 in %
a) Exekutivdienst				
Zentraldienst der Direktionen	165 304 727	(+ 2 371 505)	162 933 222	— 14,48
Bahnbewachung u. Bahnunterhaltung	359 079 579	116 031 395	475 110 974	— 9,47
Stationsdienst	685 200 005	82 611 772	767 811 777	— 5,50
Zugbegleitdienst	232 384 988	57 187 038	289 572 026	— 9,81
Zugförderung	332 327 334	446 775 054	779 102 388	— 9,26
Wagenunterhaltung	—	489 776 511	489 776 511	— 15,56
versch. andere Ausgaben	—	40 166 741	40 166 741	— 25,41
Personalausgaben allgem. Art	664 017 877	274 605	664 292 482	+ 3,31
Amortisation	—	374 264 765	374 264 765	+ 100,0
zusammen	2 438 314 510	1 604 716 376	4 043 030 886	— 3,37

Die Betriebsausgaben verteilten sich auf	in %	gegen 1931 in %
Zentraldienst der Direktionen	4,03	— 0,52
Bahnbewachung und Bahnunterhaltung	11,75	— 0,79
Stationsdienst	18,99	— 0,43
Zugbegleitdienst	7,16	— 0,51
Zugförderungsdienst	19,27	— 1,25
Unterhaltung der Betriebsmittel	12,12	— 1,74
andere Betriebsausgaben	0,99	— 0,30
Personalausgaben allgemeiner Art	16,43	+ 1,06
Amortisation	9,26	+ 9,26
Summe	100,00	

Auf 1 km Betriebstrecke stellten sich die
Personalausgaben auf . . . Kč 214 103, d. s. gegen 1931 in % — 4,03
übrigen Ausgaben auf . . . „ 140 907, „ „ „ „ „ „ — 2,75
Summe . . . Kč 355 010, d. s. gegen 1931 in % — 3,57

Endergebnis aus der Betriebsrechnung:

Gesamteinnahmen	3 490 352 901 Kč
Gesamtausgaben	4 043 030 886 „
Betriebsabgang	552 677 985 Kč

Nach der Gewinn- und Verlustrechnung erhöhen sich die Einnahmen um 5 550 329 Kč aus Kursgewinnen und die Ausgaben um 305 286 978 Kč für Verzinsung und Tilgung der die ČSD belastenden Bank- und Hypothekenschulden, sowie um weitere 39 317 673 Kč für Geldverluste (Kursverluste und Disagio), so daß die abschließenden Zahlen

für die Gesamteinnahmen des Unternehmens mit 3 495 903 230 Kč
„ „ Gesamtausgaben „ „ „ 4 387 635 537 „
einen Fehlbetrag von . . . 891 732 307 Kč

ergeben.

X. Wirtschaftliche Ergebnisse der Hilfs- und Nebenbetriebe der ČSD.

a) Hilfsbetriebe	Personalausgaben Kč	Andere Ausgaben Kč	Gesamtausgaben Kč	Gegenwert der geleisteten Arbeit Kč	Rohertrag	Fehlbetrag
Werkstätten	251 136 531	158 368 969	409 505 500	417 144 434	7 638 934	—
Reparaturwerkstätten	100 894 138	32 163 200	133 057 338	133 057 338	—	—
Fahrkartendruckereien	1 296 133	1 007 984	2 304 117	2 982 813	678 696	—
Elektrizitätswerke	—	—	—	—	—	—
Gasanstalten	406 163	2 391 345	2 797 508	2 974 785	177 277	—
Materialmagazine	14 598 674	764 853	15 363 527	15 363 527	—	—
Summe	368 331 639	194 696 351	563 027 990	571 522 897	8 494 907	—
b) Nebenbetriebe						
Straßenkraftwagenverkehr	4 687 058	24 920 671	29 607 729	26 184 053	—	3 423 676

Die türkischen Staatsbahnen von 1923 bis 1933[1].

Von
Reichsbahnoberrat i. R. **Dieckmann.**

(Mit einer Karte und 6 Abbildungen.)

I. Entwicklung des türkischen Staatseisenbahnprogramms.

Die neue türkische Republik unter ihrem Schöpfer und jetzigen Staatspräsidenten Gasi Mustafa Kemal hat Ende Oktober 1933 ihr zehnjähriges Jubiläum gehabt. Bei den nationalen Feiern, die aus diesem Anlaß überall in der Türkei veranstaltet worden sind, haben die Erfolge der Regierung auf den verschiedenen Gebieten ihrer bisherigen Betätigung die volle Anerkennung des Volks gefunden, und den Gefühlen der Dankbarkeit und Verehrung für den Führer und seine alten Mitarbeiter ist in erhebender Weise Ausdruck gegeben worden.

Bei einer ganz objektiven Vergleichung der jetzigen mit den früheren Verhältnissen in der Türkei ergeben sich hoffnungsvolle Ausblicke für eine weitere gedeihliche Entwicklung dieses von der Natur in vieler Hinsicht begünstigten, durch Jahrhunderte lange Mißwirtschaft der alten Regierung aber sehr vernachlässigten und deshalb wirtschaftlich und kulturell zurückgebliebenen Lands.

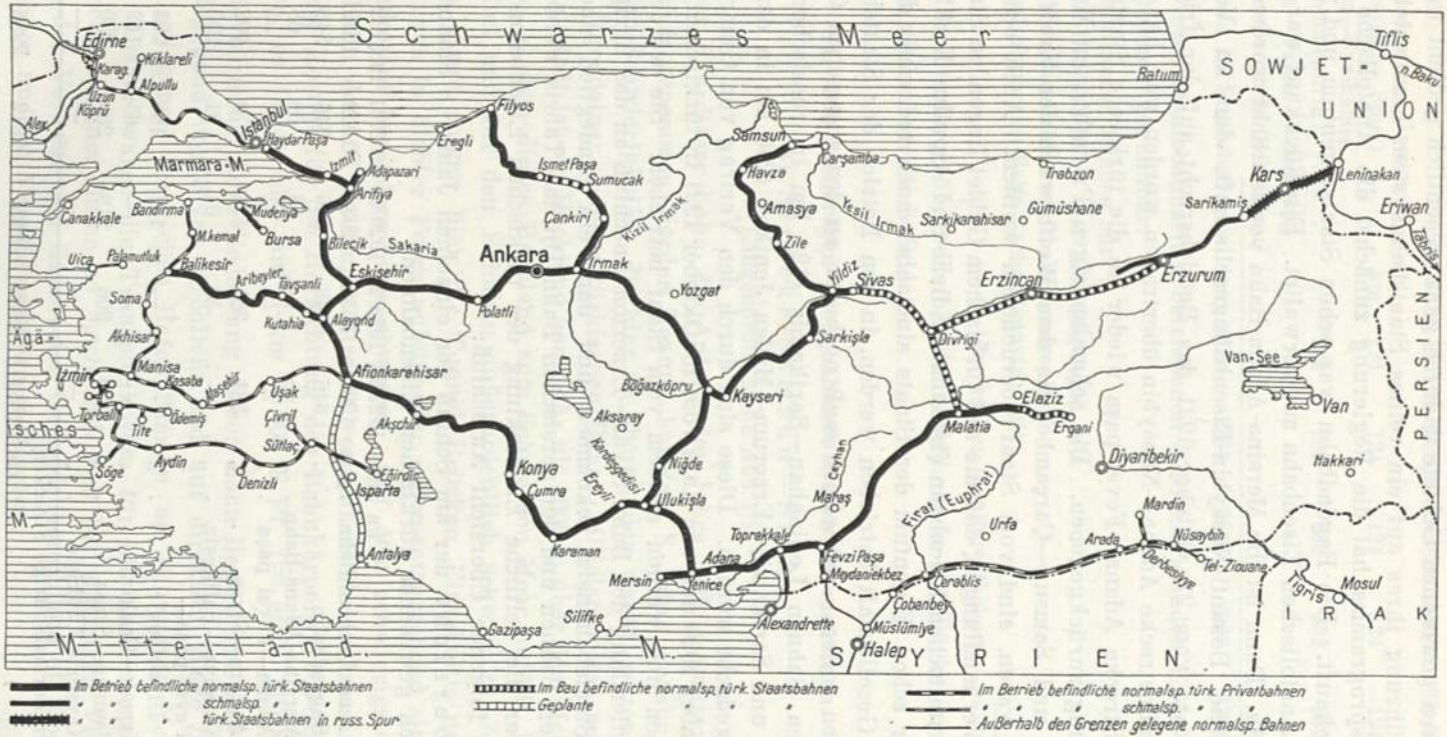
Nachdem der Einfall der Griechen in Kleinasien von den Türken zurückgewiesen war, kam es bekanntlich im Jahr 1923 zum Friedensvertrag von Lausanne, durch den nicht nur die Verhältnisse zwischen der Türkei und Griechenland geregelt wurden, sondern auch das der Türkei auferlegte Friedensdiktat von Sèvres aufgehoben und durch neue Abmachungen zwischen der Türkei und den Siegerstaaten des Weltkriegs ersetzt wurde. Hierbei wurde die Gleichberechtigung und Unabhängigkeit der Türkei in ihren inneren Angelegenheiten anerkannt. In der hierdurch für die Türkei entstandenen veränderten Lage beruhen auch die Voraussetzungen für die in der Folge eingetretene günstige Entwicklung des Eisenbahnwesens. Dem Frieden von Lausanne folgte bald die Aufhebung des Kalifats, die Absetzung des Sultans und die Erklärung der Republik unter der Führung von Mustafa Kemal

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1929, S. 1151—1176.

Pascha. Wenn vermeintliche Kenner der Psyche des türkischen Bauern damals geglaubt haben, daß die republikanische Regierungsform nicht dem Empfinden des breiten Türkenvolks entsprechen würde, so sehen sich diese Zweifler jetzt enttäuscht, denn das Volk steht einmütig mit der republikanischen Regierung. Der Bruch mit den früheren, überlebten Lebensformen, die Einführung eines bürgerlichen Gesetzbuchs nach schweizerischem Vorbild an Stelle des früheren religiösen Rechts, die Schließung der muhammedanischen Klöster, und viele andere einschneidende Maßnahmen der neuen Regierung haben schnell beim Volk Verständnis und Billigung gefunden. Ebenso glücklich ist die Wirtschaftspolitik der Regierung gewesen. Durch günstige Handelsverträge und eine geschickte Devisenbewirtschaftung konnten die türkischen Außenhandelsbeziehungen bestens gefördert und die türkische Währung vor einem Verfall bewahrt werden.

Von allen Reformmaßnahmen und öffentlichen Arbeiten der republikanischen Regierung sind aber diejenigen, die zur Verbesserung des Verkehrswesens, besonders zum Ausbau des Eisenbahnnetzes geführt haben, die eindrucksvollsten. Die Regierung hat in den zehn Jahren ihres Bestehens nicht nur die Verstaatlichung von 1378 km früherer Privatbahnen durchgeführt, sondern bis jetzt rund 2000 km neuer normalspuriger Eisenbahnen gebaut. Dabei ist das Bauprogramm noch keineswegs erschöpft, sondern es sind noch weiter rund 2000 km neuer Bahnen im Bau oder zum Bau beschlossen.

In der alten Türkei war nur die Hedjasbahn als Staatsbahn gebaut und vom Staat selbst betrieben worden. Alle anderen Eisenbahnen waren von Privatgesellschaften ausgeführt worden, denen zur Deckung von Fehlbeträgen für die Verzinsung des Anlagekapitals vom Staat Kilometergarantien zugestanden waren. Im Gegensatz zu diesem System ist die jetzige türkische Regierung durch den Rückkauf von Privatbahnen und den Bau der neuen Bahnen in eigener Regie zum Staatsbahnsystem übergegangen. Ein weiterer wesentlicher Unterschied gegen früher liegt darin, daß die Privatgesellschaften ihre Bahnen hauptsächlich von einem Küstenhafen aus als Stichbahnen in das Land hineinbauten und sich nur in fruchtbaren, schon entwickelten Gegenden betätigten, wo sie einen sicheren Verkehr erwarten konnten, während die jetzige Regierung ihr Bauprogramm so durchführt, daß große das ganze Land von Ost nach West und von Nord nach Süd durchziehende Linien ohne Rücksicht auf eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals in absehbarer Zeit gebaut werden. Wenn hierfür wohl auch in erster Linie militärische Gesichtspunkte ausschlaggebend gewesen sind, so wird doch auch der wirtschaftlichen Entwicklung der bisher vom Weltverkehr ab-



Im Betrieb befindliche normalsp. türk. Staatsbahnen
" " " schmalsp. " "
" " " türk. Staatsbahnen in russ. Spur
Im Bau befindliche normalsp. türk. Staatsbahnen
Geplante " " "
Im Betrieb befindliche normalsp. türk. Privatbahnen
" " " schmalsp. " "
Außerhalb den Grenzen gelegene normalsp. Bahnen

Eisenbahnen der Türkischen Republik Ende 1933.

geschlossen gewesenen Gebiete dadurch ganz wesentlich gedient werden. In Ausführung ihres auf ein reines Staatsbahnsystem hinauszielenden Verkehrsprogramms hat die Regierung zunächst die Anatolische Bahn zurückgekauft. Die Bagdadbahn war schon Staatseigentum und wurde von der Anatolischen Eisenbahn mit verwaltet. Ein Rückkauf war daher nicht nötig. Dann ist die Mersina-Adana-Bahn verstaatlicht worden. Die französische Bozanti-Nüsaybin-Eisenbahngesellschaft, der im Vertrag von Ankara vom 21. Oktober 1921 das Betriebsrecht auf der früheren Bagdadbahnstrecke Adana—Nüsaybin übertragen worden war, hat dieses für die Strecke Adana—Fevsi paşa wieder an die türkische Staatsbahnverwaltung zurückgegeben. Die schmalspurigen Privatbahnen Mudania—Bursa und Samsun—Çarçambe, die dem Wettbewerb der Kraftwagen erlegen waren, sind vom Staat übernommen worden. Auch schweben bereits Verhandlungen, daß die auf türkischem Gebiet liegenden Strecken der Orientalischen Eisenbahn (Istanbul—Edirne und Alpullu—Kirklareli), die zwar schon Eigentum des Staats sind, aber noch von einer französischen Gesellschaft betrieben werden, in den Betrieb der Staatsbahnen übergehen sollen. Schließlich muß noch der an der russischen Grenze gelegenen Bahnen Leninahan—Sarikamiş (124 km in russischer Spur 1,524 m) und Sarikamiş—Erzerum—Maden Jenikoy (250 km in der Spur 0,75 m) gedacht werden. Diese sind durch den Vertrag von Gümrü vom 2. Dezember 1920 und von Kars vom 13. Oktober 1921 in türkischen Besitz gekommen und werden seitdem vom Staat betrieben. Sie werden erst nach Vollendung der Bahn Sivas—Erzerum Anschluß an das übrige türkische Staatsbahnnetz bekommen und dann ein Bindeglied nach den russischen Bahnen und der persischen Bahn Djulfa—Täbris werden.

Über die zeitliche Entwicklung des türkischen Eisenbahnsystems gibt die folgende Übersicht Aufschluß:

Übersicht der am Schluß der einzelnen Jahre in Staatsbetrieb befindlich gewesenen türkischen Eisenbahnen:

im Jahr		1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33
von der Anatolischen Bahn	km	1032	1032	1032	1032	1032	1032
„ „ Bagdadbahn	„	346	346	346	346	346	346
„ „ Mersina-Adana-Bahn	„	—	—	68	68	68	68
Strecke Adana—Fevsi paşa	„	—	—	—	—	—	14
„ Ankara—Sivas	„	381	381	424	579	602	602
„ Kütahya—Balikesir	„	—	38	61	91	253	253
„ Fevsi paşa— Diyaribekir	„	—	—	107	166	263	283
„ Irmak—Çankiri	„	—	—	—	65	142	175
„ Samsun—Sivas	„	100	206	219	265	280	324
„ Kayseri—Ulukişla	„	—	—	—	—	—	60
Im ganzen normalspurige Strecken	km	1859	2003	2257	2612	2986	3157

Dazu:	im Jahr	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33
Sarikamis—russ. Grenze (russische Spur) . . .	km	124	124	124	124	124	124
Erzurum—Sarikamiş (schmalspurig)	„	232	232	232	232	232	232
Mudania—Bursa (schmalsp.) .	„	—	—	—	—	—	41
Samsun—Çarçambe (schmalsp.)	„	—	—	—	—	41	4
Im ganzen im Staatsbetrieb .	km	2215	2359	2613	2968	3383	3558

Diesen staatsbahnseitig betriebenen 3558 km standen Ende 1933 an Privatbahnen gegenüber:

die Orientalischen Bahnen mit	337 km
die Izmir-Kassaba-Bahn und Abzweigungen mit	703 „
die Izmir-Aydin-Bahn und Abzweigungen mit	426 „
die Ilica-Palamutluk-Bahn (schmalspurig) mit	29 „
Im ganzen an Privatbahnen . .	2105 km,

so daß bereits der größere Teil der Eisenbahnen in der Türkei sich schon jetzt im Staatsbetrieb befindet.

II. Die bisherigen Eisenbahnneubauten im einzelnen.

a) Strecke Samsun—Sivas.

(Längenprofil siehe Abb. 1.)

Der Bau dieser Bahn, die Anfang des Jahrs 1933 in ganzer Länge in Betrieb genommen werden konnte, hat fast 8 Jahre gedauert. Die baulichen Schwierigkeiten, die hier zu überwinden waren, waren größer als bei irgendeiner anderen türkischen Bahn. Mittelanatolien mit Sivas als Hauptstadt ist ein Hochland von mehr als 1000 m über dem Meer. Das Gebirge, in dem dieses Hochland zum Schwarzen Meer abfällt, ist wild zerklüftet und für den Bahnbau außerordentlich schwierig. Auf fast 200 km Länge folgen hier die Tunnel, Brücken, Einschnitte und Aufschüttungen in dichter Folge aufeinander. Dementsprechend sind auch die Baukosten besonders hoch gewesen. Auf dem schwierigsten Teil dieser Bahn, der 103 km langen Strecke von Çukurbük bis Amasia haben allein die Kosten für die Herrichtung des Bahnkörpers 5 667 043 T. Pf. betragen, es fallen also auf 1 km 55 000 T. Pf. (= etwa 110 000 RM).

Die wirtschaftliche Bedeutung dieser Bahn liegt darin, daß sie die Getreidegegend von Sivas erschließt und auf direktem Wege mit dem nächst gelegenen türkischen Hafen Samsun am Schwarzen Meer verbindet. Bisher waren die Transportkosten für die Landeserzeugnisse des Innern bis zum Hafen so hoch, daß sich bei niedrigen Verkaufspreisen der Verkauf und Export der Getreideüberschüsse oft überhaupt nicht lohnte, und die Vorräte unverwertet blieben.

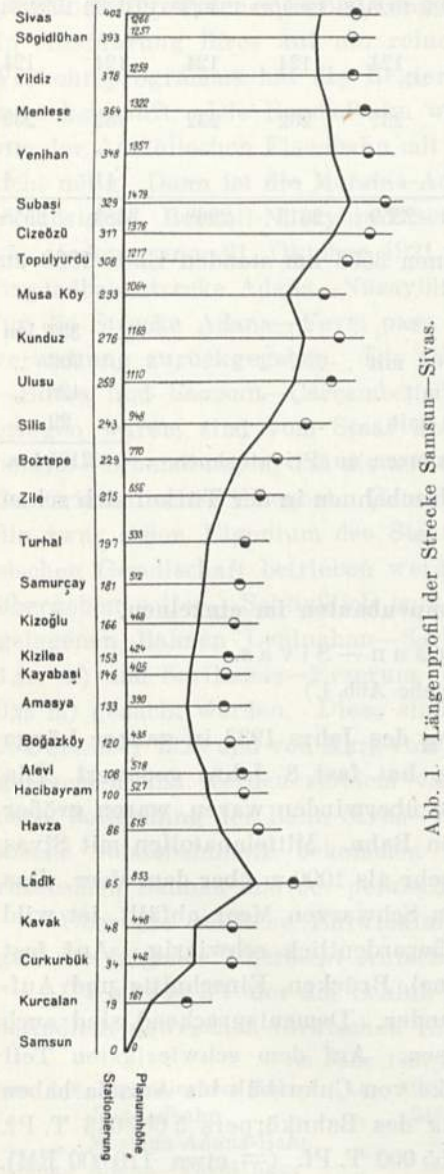


Abb. 1. Längenprofil der Strecke Samsun—Sivas.

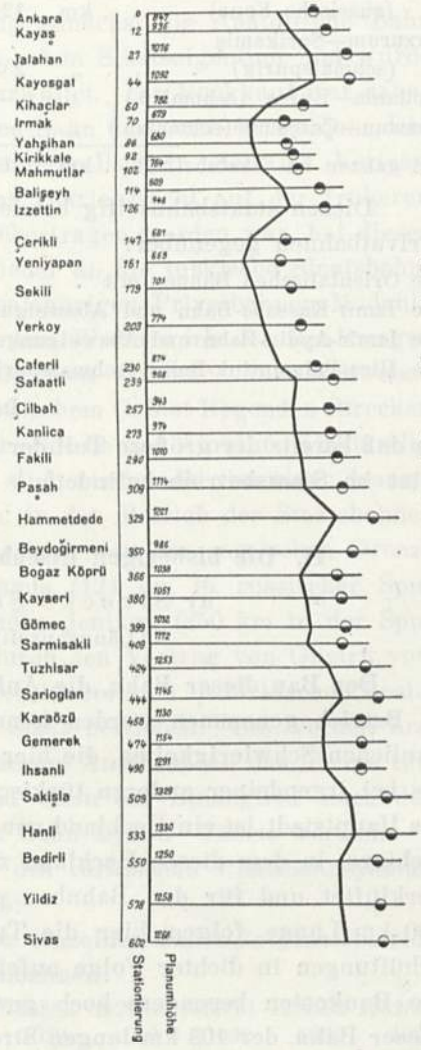


Abb. 2. Längenprofil der Strecke Ankara—Kayseri—Sivas.

Die Handelsbedeutung von Samsun wird durch die Bahnverbindung nach Inneranatolien gehoben werden, denn über diesen Hafen wird sich in Zukunft ein Teil des Verkehrs abwickeln, der jetzt über die Häfen Istanbul und Izmir geht. Der Bau eines geschützten Hafens in Samsun steht an erster Stelle in dem Bauprogramm der Regierung von Ankara. Bei günstigen Wetterverhältnissen sind übrigens auch jetzt die Landungsverhältnisse im Samsun noch leidlich.

b) Strecke Ankara—Kayseri—Sivas.

(Längenprofil siehe Abb. 2.)

Am 29. Mai 1927 ist bereits die erste Teilstrecke von Ankara bis Kayseri und am 30. August 1930 die Reststrecke von Kayseri bis Sivas für den öffentlichen Verkehr freigegeben worden. Der Weiterbau bis Erzurum ist bereits in Angriff genommen worden. Die Bahn wird besonders in strategischer Hinsicht von Bedeutung werden, weil durch sie eine wichtige, die Türkei von der russischen Grenze bis zum Mittelländischen Meer durchschneidende Ost-West-Verbindung hergestellt wird. Der Verkehr Ostanatoliens erhält durch sie einen Auslauf zu den Häfen am Mittelländischen Meer.

c) Strecke Kütahia—Balikesir.

(Längenprofil siehe Abb. 3.)

Diese 252 km lange Neubaustrecke ist am 23. April 1932 in ganzer Länge in Betrieb genommen worden. Sie bildet das westliche Stück der großen Ost-West-Verbindung. Durch den Anschluß an die Nord-Süd-Bahn Soma—Bandirma und Soma—Izmir (Smyrna) verkürzt sie den Weg von Inneranatolien nach dem wichtigen Handelshafen Izmir gegenüber dem Weg über Afionkarahissar um mehr als 100 km und schafft eine Verbindung nach dem Hafen Bandirma am Marmara-Meer. Diesen beiden türkischen Häfen wird dadurch ein weiteres wichtiges Hinterland erschlossen. Im Kriegsfall wird die Verschiebung von Truppenteilen aus dem Landesinnern nach den wichtigen Dardanellenengen durch diese neue Bahnverbindung wesentlich erleichtert. Auch diese Bahn ist zum großen Teil Gebirgsbahn. Es waren im ganzen 37 Tunnel in einer Gesamtlänge von 6162 m zu bauen. Daher wurden die Baukosten auch besonders hoch. Unternehmer dieses Bahnbaus war die Firma Julius Berger Tiefbau A.-G.

d) Kayseri — Ulukişla.

(Längenprofil siehe Abb. 4.)

Die Abzweigung dieser Bahn von der Strecke Ankara—Kayseri ist bei Bogaz Köprü kurz vor Kayseri. Der Bau war ebenfalls von der Firma Julius Berger Tiefbau A.-G. übernommen, die aber nach Fertigstellung des größten Teils im Jahr 1931 im Einvernehmen mit der türkischen Regierung von dem Vertrag zurückgetreten ist. Die Arbeiten sind dann von türkischen Genietruppen beendet worden. Der Betrieb wurde am 2. Mai 1933 eröffnet. Diese Bahn stellt das mittlere Glied in

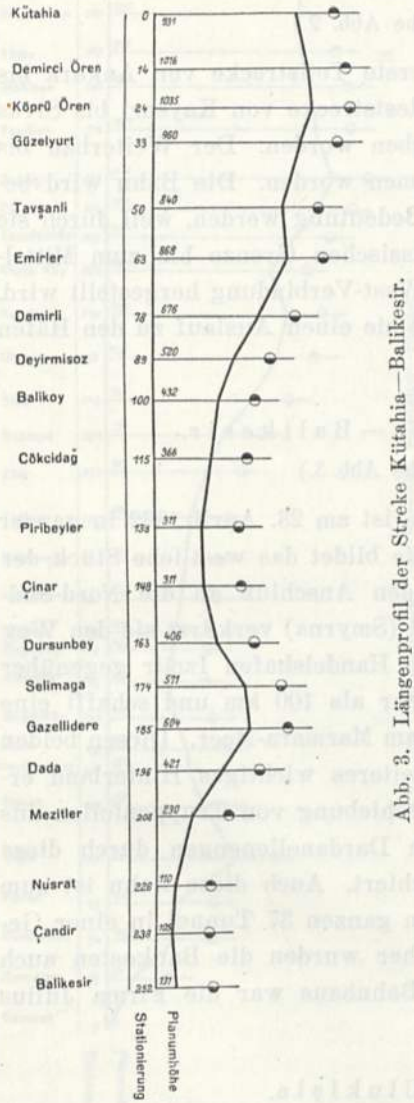


Abb. 3. Längenprofil der Streke Kütahia—Balikesir.

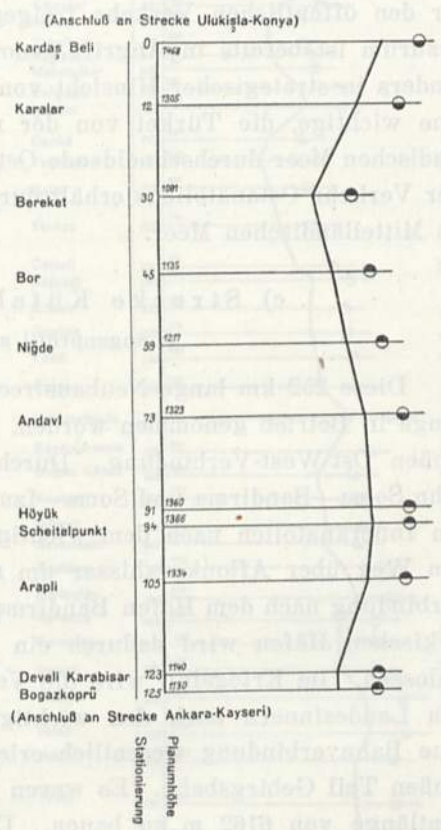


Abb. 4. Längenprofil der Strecke Bogazkopru (Kayseri)—Kardaşbeli (Ulukişla).

der wichtigen Nord-Süd-Verbindung her, die von dem türkischen Hafen Samsun am Schwarzen Meer über Sivas—Kayseri—Ulukişla—Jenidze nach dem türkischen Hafen Mersine am Mittelländischen Meer verläuft. Es ist beabsichtigt, den Taurusexpreßzug, der jetzt von Eskişehir über Konia fährt, in Zukunft über Ankara—Kayseri—Ulukişla zu leiten, um auch die Landeshauptstadt auf direktem Weg mit dem Süden des Lands zu verbinden.

e) Strecke Filyos—Irmak.

(Längenprofil siehe Abb. 5.)

Von dieser neuen Bahn sind bisher nur die beiden Endstrecken Filyos—Balikisik und Irmak—Çankiri in einer Länge von 175 km fertig, während die mittlere Teilstrecke von Balikisik bis Çankiri noch im Bau ist. Das bemerkenswerteste Bauwerk dieser im übrigen auch schwierigen Bahn ist der 3,5 km lange Tunnel von Batli beli, der nach dem bekannten Tunnel der früheren Bagdadbahn im Amanus-Gebirge der längste Tunnel in der Türkei ist. Ihren eigentlichen Zweck, nämlich das Kohlenbecken von Zunguldak an das türkische Eisenbahnnetz anzuschließen, wird diese Bahn erst dann erfüllen, wenn sie von Filyos über Zunguldak nach Eregli weiter geführt sein wird. Dieser letztere Bahnbau ist noch nicht in Angriff genommen. Seine Vergebung steht aber in nächster Zeit zu erwarten.

f) Strecke Fevsi paşa—Diyaribekir.

(Längenprofil siehe Abb. 6.)

Die Abzweigung dieser Bahn von der früheren Bagdadbahnstrecke Adana—Aleppo liegt jenseits des Amanustunnels bei der früheren Station Entilli, die jetzt in Fevsi Paşa umbenannt worden ist. Von dieser Bahn sind bisher 283 km in Betrieb genommen worden. Die Züge fahren bereits bis zum Euphrat. In dem wilden Bergland des Antitaurusgebirges, das die neue Bahn durchschneidet, waren viele Kunstbauten erforderlich, von denen der 1200 m lange Tunnel von Kömur Han und die Brücke über den Gök Su, die 7 Öffnungen von je 35 m Spannweite hat, und die über den Euphrat, die 350 m lang ist, die bedeutendsten sind. Diese Bahn soll der Erschließung des fruchtbaren Kurdistangebietes dienen, besonders aber die Ausbeutung der sehr reichen Kupferminen von Ergani möglich machen. Zugleich stellt sie eine zweite durchgehende Ost-West-Verbindung dar, die von dem Hafen Mersine aus über Adana—Fevsi Paşa geht. Sie hat auch in militärischer Hinsicht Bedeutung, weil sie Truppenverschiebungen nach Kurdistan möglich macht, ohne auf die Syrischen Bahnen über Aleppo angewiesen zu sein, wie es vorher nötig war.

Seit dem Frühjahr 1927 hat die türkische Regierung den Bau der beiden Bahnen Filyos—Irmak und Fevsi Paşa—Diyaribekir einem Syndikat übertragen, das aus der schwedischen Lokomotivfabrik Nydquist und Holm und den dänischen Unternehmerfirmen Saabye und Lerche besteht.

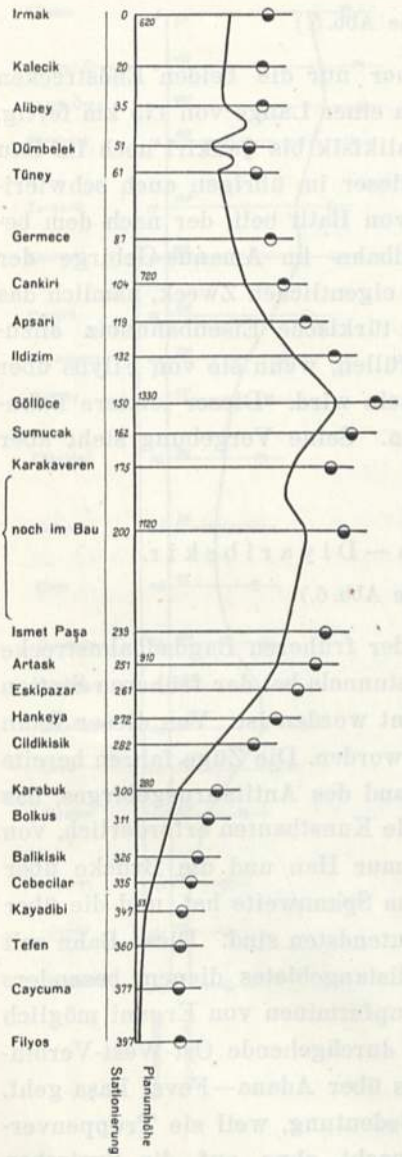


Abb. 5. Längenprofil der Strecke Filios—Irmak.

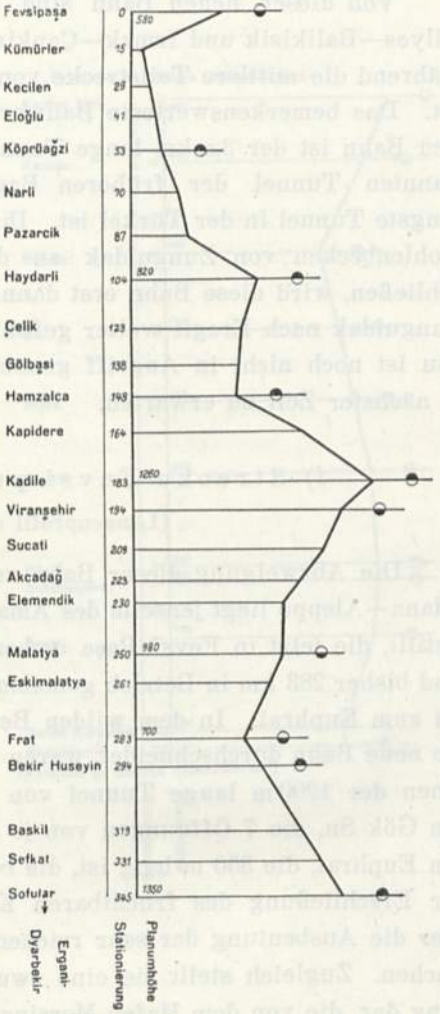


Abb. 6. Längenprofil der Strecke Fevsipaşa—Ergani (Diyaribekir).

Entsprechend den Schwierigkeiten des Geländes, in dem die neuen, zum größten Teil als reine Gebirgsbahnen anzusprechenden Bahnen gebaut wurden, sind auch die Baukosten verhältnismäßig hoch gewesen. Von der türkischen Eisenbahnzeitschrift (Demiryollar Mecmuasi) werden die bisher entstandenen Baukosten wie folgt angegeben:

	Entfernung km	Kosten in T.Pf.	Auf 1 km
1. von der Bahn Samsun—Sivas			
die Teilstrecke Samsun—Turhal . .	197	15 700 000	79 645
die Teilstrecke Turhal—Kalin (Anschluß an die Strecke Ankara—Sivas)	181	13 500 000	74 552
zusammen . .	378	29 200 000	76 984
2. von der Bahn Ankara—Sivas			
die Teilstrecke Ankara—Kayseri . .	380	24 700 000	65 000
die Teilstrecke Kayseri—Sivas . .	222	16 500 000	74 415
zusammen . .	602	41 200 000	68 438
3. von der Bahn Kütahya—Balikesir .	252	32 600 000	132 143
4. von der BahnKayseri—Ulukişla . .	175	6 200 000	35 420
5. von der Bahn Irmak—Filyos	390	28 600 000	70 181
6. von der Bahn Fevsi paşa—Diyaribekir			
die Strecke Fevsi paşa—Ergani . .	422	35 000 000	82 940
			T.Pf.
Lieferung des rollenden Materials für die Bahnen zu 5. und 6. .			12 400 000
Zusammen für die von der skandinavischen Unternehmergruppe gebauten Bahnen zu 5. und 6.			76 000 000
An die deutsche Gruppe sind ferner gezahlt worden			
für geliefertes Material			11 900 000
für die Gebäude in Kayseri und Ankara			3 250 000
für das Stationsgebäude in Sivas			755 000
so daß die Gesamtausgaben für 2219 km neuer Bahnen bisher betrugen			201 055 000

III. Ergebnisse des Betriebs und Verkehrs im Jahrzehnt 1923—1933.

Für die Entwicklung des Betriebs und Verkehrs der türkischen Staatsbahnen können zwei zeitliche Abschnitte unterschieden werden. Der erste kann von 1923 bis 1927, der zweite von 1928 bis 1933 gerechnet werden. Der erste Abschnitt ist hauptsächlich ausgefüllt mit der Organisation einer nach türkisch nationalen Grundsätzen aufgebauten Betriebsverwaltung an Stelle der aufgehobenen privaten Betriebsverwaltung der Anatolischen und Bagdadbahn. Da während des türkisch-griechischen Kriegs die im Innern Anatoliens gelegenen Strecken von Haydar Paşa, dem Sitz der Verwaltung dieser Bahnen, abgeschnitten waren, hatten diese Bahnen, um für militärische Zwecke verwendet werden zu können, in militärische Verwaltung genommen werden müssen. Als nach Beendigung des Kriegs die türkische nationale Regierung den Rückkauf der Anatolischen Bahn beschloß, behielt sie die Bahnen in ihrer Verwaltung und richtete in Haydar Paşa die türkische Generaldirektion der Staatsbahnen ein. Da an Stelle der früheren französischen Amtsprache die türkische Sprache amtlich eingeführt wurde, auch das griechische und armenische Personal der Privatbahn durch türkisches ersetzt werden

mußte, so war die Umstellung der Betriebsverwaltung mit nicht geringen Schwierigkeiten verbunden. In diese Zeit fällt auch die betriebsfähige Wiederherstellung der im Krieg zerstörten Gleise, Brücken, Stationsanlagen und die Ergänzung der Lokomotiven und Wagen, die ebenfalls durch den Krieg sehr mitgenommen waren. Diese Aufgabe, für welche die Regierung ausreichende Mittel zur Verfügung stellte, wurde in verhältnismäßig kurzer Zeit mit Erfolg ausgeführt.

Trotzdem durch diese Aufbauarbeiten die allgemeine Betriebslage der Bahnen naturgemäß erschwert wurde, hat sich doch schon in dem ersten fünfjährigen Zeitraum der türkischen Staatsbahnverwaltung der öffentliche Verkehr recht günstig entwickelt. Hierzu dürften die energischen Maßnahmen, die von der Regierung für den Wiederaufbau des durch den langen Krieg sehr stark heimgesuchten Lands getroffen wurden, wesentlich beigetragen haben.

Die türkische amtliche Eisenbahnzeitschrift (Demiryollar mecmuasi) veröffentlicht folgende statistische Angaben für diesen Zeitabschnitt:

Betriebsergebnisse der früheren Anatolischen und Bagdadbahn in den Jahren 1923—1927:

in dem Jahr	1923	1924	1925	1926	1927
Länge der betriebenen Strecken km	1 352	1 378	1 378	1378	1 378
Anzahl der Lokomotiven	118	143	147	201	199
Anzahl der Packwagen	48	41	46	54	60
Anzahl der Personenwagen . .	203	228	247	223	232
Anzahl der Güterwagen	2 031	2 358	2 653	2 882	2 804
Anzahl der Beamten und Angestellten	5 558	5 464	5 359	5 360	5 673
Anzahl der Vorortzüge	—	9 976	11 405	12 164	12 114
Anzahl d. Fernzüge	2 696	3 821	2 889	3 553	3 901
Anzahl der gemischten Züge . .	2 643	3 670	7 174	6 585	6 559
Anzahl der Güterzüge	6 439	6 979	6 669	6 909	7 540
Anzahl der Züge zusammen . . .	11 778	24 449	28 137	29 211	30 104
Zugkilometer der Vorortzüge . .	—	226 082	262 601	291 881	283 784
Fernzüge . . .	—	830 000	971 740	1 184 144	1 283 469
gemischten Züge	—	223 430	457 937	351 254	345 309
Güterzüge . . .	—	1 221 167	1 246 412	1 307 872	1 378 655
zusammen . .	1 427 305	2 500 679	2 938 790	3 135 151	3 291 217

	1923	1924	1925	1926	1927
Achskilometer der					
Vorortzüge . .	—	—	4 412 178	4 392 708	5 176 051
Fernzüge . . .	—	—	25 043 495	27 107 963	34 670 472
gemischten und Güterzüge . . .	—	—	62 351 631	55 806 246	71 503 449
zusammen . .	73 008 925	96 668 541	91 807 304	87 306 917	111 349 972
Anzahl d. Reisenden					
im Vorortverkehr	593 186	2 368 473	2 599 655	2 893 551	3 113 169
im Fernverkehr .	1 325 540	1 027 970	1 174 823	1 325 628	1 400 105
Reisendekilometer					
im Vorortverkehr	—	22 325 494	27 734 244	27 450 763	29 169 913
im Fernverkehr .	172 744 206	173 341 216	199 297 186	214 415 059	214 564 182
Beförd. Reisegepäck u. Tonnen Eilgut	20 954	16 070	19 539	24 739	31 462
Beförd. Frachtgut . . . . t	292 214	358 061	422 020	508 636	509 412
zusammen . t	313 168	374 131	441 559	533 375	540 874
Beförd. Dienstgut . . . . t	—	232 823	349 484	445 513	513 223
Tonnenkilometer des					
Eilguts	5 964 851	4 562 691	6 971 495	7 488 254	9 280 328
Frachtguts . .	160 928 935	113 512 286	144 782 615	196 793 001	201 096 106
zusammen . .	166 893 806	118 074 977	151 754 110	204 241 253	210 376 434
Einnahmen (T.Pf.):					
aus dem Personenverkehr der					
Vorortzüge . .	61 421	178 860	201 930	236 367	253 608
Fernzüge . . .	1 957 018	2 367 747	2 378 005	3 032 113	3 268 590
aus Gepäckverkehr	93 656	105 560	121 508	144 317	164 856
„ Eilgutverkehr .	283 253	218 742	410 444	378 804	443 880
„ Frachtgutverk.	2 870 563	3 135 731	4 093 474	5 031 736	5 427 876
„ Nebenverkehr .	85 615	133 533	177 793	214 375	253 276
„ Sonstigem . .	—	—	93 632	116 407	87 770
Einnahmen d. Eisenbahnen zusammen	5 351 326	6 140 173	7 836 786	9 154 119	9 899 865
Einnahmen des Hafens Haidar P. .	74 905	349 757	450 853	582 685	612 635
Einnahmen des Hafens Derince . .	—	17 744	39 003	52 838	72 256
Eisenbahnen und Häfen zusammen .	5 426 431	6 507 674	8 326 642	9 789 642	10 584 756
Betriebsausgaben:					
Persönliche für die Eisenbahn	—	2 106 366	2 483 784	2 906 929	2 956 857
für den Hafen Haidar P. . .	—	—	154 995	193 715	223 205
für den Hafen Derince . . .	—	—	6 864	31 437	41 610
zusammen . .	—	—	2 645 643	3 132 081	3 221 672

	1923	1924	1925	1926	1927
Sächliche Ausgaben:					
Eisenbahn . . .	—	1 340 928	1 382 038	1 458 308	1 670 770
Hafen Haidar P. .	—	—	48 960	71 047	73 585
Hafen Derince .	—	—	42	3 058	1 176
zusammen .	—	—	1 431 040	1 532 413	1 745 531
für Unterhaltung:					
Eisenbahn . . .	—	1 110 594	1 106 541	1 417 045	1 734 918
Hafen Haidar P. .	—	—	12 728	18 433	13 100
Hafen Derince .	—	—	1 504	8 687	6 926
zusammen . .	—	—	1 120 773	1 444 165	1 754 944
Verschiedene Ausgaben					
für Eisenbahnen	—	326 987	90 233	74 684	29 364
f. Hafen Haidar P.	—	—	6 176	2 807	2 035
für Hafen Derince	—	—	20 949	—	337
zusammen . .	—	—	117 358	77 491	31 736
Betriebsausgaben im ganzen					
für Eisenbahnen .	—	4 884 875	5 062 596	5 856 966	6 391 909
f. Hafen Haidar P.	—	164 660	222 859	286 002	311 925
für Hafen Derince	—	12 341	29 859	43 182	50 049
zusammen . .	—	5 061 876	5 314 814		
Verteilung der Ausgaben auf Allgemeine Verwaltung	562 822	568 786	793 601	1 005 390	873 045
Betrieb u. Verkehr	1 014 312	938 760	1 095 792	1 290 007	1 348 950
Bahnunterhaltung und Gebäude . .	1 744 236	1 005 764	987 575	1 150 011	1 432 283
Maschinendienst und Material . . .	1 804 038	2 371 565	2 185 628	2 411 558	2 737 631
Verschiedene Ausgaben	—	—	—	—	—
Gesamtausgaben für die Eisenbahnen .	5 125 408	4 884 875	5 062 596	5 856 966	6 391 909
Ausgaben für den Hafen Haidar P.	—	164 660	222 859	286 002	311 925
Hafen Derince	—	12 341	29 359	43 182	50 049
Ausgaben im ganzen	5 125 408	5 061 876	5 314 814	6 188 150	6 753 883
Die Betriebsüberschüsse betrugen bei den Eisenbahnen . . .	—	1 255 298	2 774 190	3 297 153	3 507 956
bei dem Hafen Haidar P. . .	—	185 697	227 994	296 683	30 710
bei dem Hafen Derince . . .	—	5 403	9 614	9 656	22 207
zusammen .	301 023	1 415 798	3 011 828	3 603 492	3 830 873

	1923	1924	1925	1926	1927
Die Betriebszahl war					
bei den Eisenbahnen . . . . %	—	79,55	64,60	63,98	64,56
bei dem Hafen Haidar P. %	—	47,07	49,43	49,08	50,91
bei dem Hafen Derince . %	—	69,55	72,27	81,72	69,26
Es fielen auf 1 km Eisenbahn					
an Einnahmen .	3,958	4,456	5,687	6,643	7,148
Ausgaben . .	3,791	3,545	3,674	4,250	4,638
Betriebsgewinn	0,167	0,911	2,013	2,393	2,546

In dem zweiten Entwicklungsabschnitt, umfassend die Jahre von 1928 bis 1933, erscheinen in der Verkehrstatistik bereits die neu gebauten und in Betrieb genommenen Strecken. Die Länge der staatsbahnseitig betriebenen Strecken hat sich von 1352 km im Jahr 1923 auf 2359 km im Jahr 1928 und auf 3558 km im Jahr 1933 erhöht. Da die neuen Bahnen in Landesteilen gebaut worden sind, die bisher wirtschaftlich erst gering entwickelt waren, so konnten sie naturgemäß noch keinen ausreichenden Verkehr aufbringen, und es konnte nicht erwartet werden, daß durch sie die Gesamtergebnisse günstiger beeinflußt werden würden. Während sich die Betriebszahl von 79,55 % im Jahr 1924 auf 64,56 im Jahr 1927 gebessert hatte, wurde sie in den folgenden Jahren wieder höher und betrug im Jahr 1932/33 82,09 %. Immerhin muß ein solches Ergebnis noch als befriedigend angesehen werden, wenn die viel ungünstiger ausgefallenen Ergebnisse vieler anderer Bahnen zum Vergleich herangezogen werden.

Wesentliche Verbesserungen haben in dieser Zeit der Personenzugfahrplan und die Einrichtungen zur Bedienung des Reiseverkehrs erfahren. An den Simplon-Orientexpreßzug wurde auf der asiatischen Seite der Taurusexpreßzug angeschlossen, der Schlaf- und Speisewagen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft führt und ein wichtiges Glied in der internationalen Landreiseverbindung zwischen London, Paris, Lausanne, Zagreb und den ägyptischen Bahnen sowie den Bahnen im Irak geworden ist.

Hervorzuheben ist noch, daß der Zugverkehr auf den jetzigen türkischen Staatsbahnen, was die Schnelligkeit und rechtzeitige Durchführung der Züge angeht, durchaus jedem Vergleich mit den alten europäischen Bahnen standhalten kann.

Betriebsergebnisse der türkischen Staatsbahnen in den Jahren 1928—1933:

in dem Jahr	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33
Länge der betriebenen Strecken-km	2 359	2 613	2 968	3 383	3 558
Anzahl der					
Lokomotiven	221	245	265	272	293
Packwagen	77	74	87	84	84
Personenwagen	245	242	236	240	240
Güterwagen	3 331	3 351	4 127	4 178	4 580
Beamten und Angestellten	—	8 326	9 731	10 715	10 137
Vorortzüge	13 615	18 391	21 230	21 792	20 537
Fernzüge	5 018	6 888	4 611	2 816	5 490
gemischten Züge	7 763	11 483	16 397	14 171	13 860
Güterzüge	10 491	12 015	8 758	8 626	5 857
Züge zusammen	36 887	48 777	50 996	46 905	45 744
Zugkilometer der					
Vorortzüge	309 293	338 874	370 117	359 236	358 398
Fernzüge	1 437 269	1 837 969	1 260 139	906 268	1 323 896
gemischten Züge	762 333	951 599	2 127 824	2 138 777	1 590 502
Güterzüge	1 558 253	1 695 184	1 437 734	1 507 774	988 867
Zusammen	4 067 148	4 823 626	5 195 814	4 911 653	4 270 663
Achskilometer im ganzen	141 145 368	163 904 421	174 914 068	176 373 824	146 694 714
Beförderte Reisende					
in Vorortzügen	3 132 615	3 532 549	3 651 304	3 375 316	3 519 278
in Fernzügen	1 803 739	2 041 674	1 901 736	1 523 289	1 314 243
Befördertes Eilgut und Gepäck t	32 283	46 538	44 563	43 035	41 946
Befördertes Frachtgut t	864 496	1 118 397	1 373 354	1 220 270	936 145
Befördertes Dienstgut t	493 248	472 646	555 093	633 297	790 025
Reisendekilometer					
in Vorortzügen	29 379 066	43 090 972	31 238 991	29 773 134	30 912 914
in Fernzügen	270 763 981	306 397 406	292 006 626	248 007 481	215 657 108
Gütertonnenkilometer (einschl. Eilgut)	237 828 508	306 764 501	321 955 053	394 276 535	294 014 765
Einnahmen aus Personenverkehr					
der Vorortzüge	213 833	240 539	250 105	237 627	245 539
der Fernzüge	4 258 992	4 840 114	4 559 865	4 093 735	3 496 848
aus Reisegepäck	206 663	229 908	211 170	179 169	140 171
aus Eilgut	500 253	590 829	646 435	761 507	758 846
aus Frachtgut	6 340 570	7 739 420	7 195 446	8 380 854	6 732 592
a. Verschiedenem	318 520	439 645	453 137	568 981	398 873
aus Anderem	234 771	213 924	200 000	337 623	270 545
der Eisenbahnen zusammen	12 073 602	14 294 379	13 516 158	14 559 396	12 033 414

	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33
Übertrag:	12 073 602	14 294 379	13 516 158	14 559 396	12 033 414
Einnahmen aus Personenverkehr des Hafens					
Haydar P. . .	551 850	574 651	614 719	773 573	596 165
Derince . . .	82 865	138 093	101 067	106 828	71 098
Einnahmen im ganzen . . .	12 708 317	15 007 123	14 231 944	15 439 797	12 700 577
Betriebsausgaben					
Persönliche für die Eisenbahnen	4 377 824	5 103 327	5 554 979	4 773 461	—
für Hafen					
Haydar P. . .	149 720	138 339	144 558	191 340	—
Derince . . .	bei d. Eisenb.	14 841	28 370	bei d. Eisenb.	—
Persönliche Ausgaben zusammen .	4 527 544	5 256 507	5 727 907	4 964 801	4 492 169
Sächliche Ausgaben für Eisenbahn .	2 160 900	2 477 267	2 391 659	2 224 554	—
für Hafen					
Haydar P. . .	31 998	42 615	24 660	79 159	—
Derince . . .	bei d. Eisenb.	405	2 315	bei d. Eisenb.	—
Sächliche Ausgaben zusammen . . .	2 192 898	2 520 287	2 418 634	2 303 713	1 695 555
Für Unterhaltung der Eisenbahnen .	3 261 238	2 986 594	3 391 860	3 403 883	—
des Hafens					
Haydar P. . .	40 964	23 200	38 776	12 372	—
Für Unterhaltung Derince . . .	bei d. Eisenb.	193	127	bei d. Eisenb.	—
zusammen . . .	3 302 202	3 110 007	3 430 763	3 416 253	3 563 874
Verschiedene Ausgaben für Eisenbahnen . . .	622 008	202 094	128 805	244 750	—
Verschiedene Ausgaben für Hafen Haydar P. . .	880	2 028	255	32	—
Verschiedene Ausgaben für Hafen Derince . . .	bei d. Eisenb.	51	8	bei d. Eisenb.	—
Zusammen . . .	622 888	204 173	129 068	244 782	306 776
Gesamtbetriebsausgaben für Eisenbahnen . . .	10 421 970	10 769 282	11 467 303	10 646 648	9 878 274
Gesamtbetriebsausgaben für Hafen Haydar P. . .	223 562	206 202	208 249	282 903	180 000
Derince . . .	—	15 490	30 820	—	—
Zusammen . . .	10 645 532	10 990 974	11 706 372	10 929 551	10 058 374

	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33
Die Betriebsüberschüsse betrugen bei den Eisenbahnen	1 651 632	3 525 097	3 048 855	3 922 113	2 155 040
bei dem Hafen Haydar P. . . .	328 388	368 449	406 470	490 211	416 065
bei dem Hafen Derince	—	122 603	70 247	—	—
Zusammen . . .	—	4 016 149	2 525 572	—	—
Die Betriebszahl betrug bei den Eisenbahnen	86,32 %	75,33 %	84,84 %	73,00 %	82,09 %
b. Hafen Haydar P.	40,51 %	35,88 %	33,87 %	36,63 %	30,19 %
Auf 1 km fallende Einnahmen . . T. Pf.	5 118	5 740	4 555	4 304	3 382
Ausgaben . . . T. Pf.	4 448	4 121	3 864	3 147	2 776
Reingewinn . . .	700	1 349	691	1 160	606

Mengen und Arten der hauptsächlichsten Transportgüter in Tonnen.

Jahr	1924	1925	1926	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33
Gemüse	23 103	24 227	19 258	23 816	4 916	6 266	6 667	10 496	11 241
Früchte	10 044	11 878	13 060	19 547	18 169	18 795	20 135	22 500	23 549
Steinkohlen . .	8 271	13 442	25 569	31 955	38 178	27 923	20 564	24 713	33 686
Bauholz	28 836	40 778	50 679	50 698	57 730	69 458	53 003	42 953	55 116
Petroleum, Benzin, Schmieröl .	7 341	11 890	11 062	15 782	25 895	38 043	29 221	27 791	25 333
Chromerz . . .	2 777	4 708	6 534	12 953	10 091	27 348	19 875	22 889	37 483
Zement	9 165	29 296	27 377	28 557	46 089	60 784	26 731	29 849	26 451
Steine, Ziegel . .	12 993	15 115	6 112	6 156	19 290	30 894	14 712	13 920	12 387
Brennholz . . .	17 966	20 878	12 493	19 919	26 529	27 439	22 911	26 526	24 910
Zucker.	7 588	10 174	8 909	12 048	13 398	18 130	15 661	14 149	13 873
Tabak	3 838	9 146	8 867	9 845	11 155	12 791	10 151	8 506	11 162
Eier	2 103	3 399	3 316	4 847	4 551	7 739	10 990	8 940	11 347
Salz	7 034	9 137	8 989	9 734	10 927	22 024	15 063	20 053	18 228
Weizen	47 467	56 118	105665	89 279	43 420	148 480	220 906	320 327	181 085
Gerste	22 721	13 740	14 644	16 382	28 050	29 628	17 617	122 064	39 540
Anderes Getreide	6 844	7 384	7 031	13 490	18 317	21 237	15 037	41 089	30 015
Mehl	13 973	10 294	8 825	14 158	59 187	47 971	42 875	57 802	35 235
Häcksel	3 406	5 882	7 054	6 565	12 080	20 225	9 014	6 649	3 972
Ölfrüchte . . .	1 461	1 117	836	865	1 434	9 862	14 720	14 289	2 262
Reis	1 395	1 237	1 628	1 291	1 433	5 497	5 851	8 091	5 698

Die Malayschen Eisenbahnen.

Von

P. Kandaouroff, Ingenieur.

(Mit 5 Bildern.)

I. Allgemeine Angaben.

Die Besitzung des Britischen Reichs, die sich im äußeren Süden von Hinterindien, auf der Malakkischen Halbinsel, befindet, allgemein Britisch-Malaya genannt, stellt ein kompliziertes Staatsgebilde dar. Auf einer Erdfläche von rund 136 000 qkm befinden sich 10 Staaten, die sich zwar unter britischer Hoheit befinden[1], aber ihre eigenen Besonderheiten haben.

Die Zusammenstellung 1 enthält genauere Angaben über die Fläche und die Bevölkerung dieser Staaten[2].

Zusammenstellung 1

Namen der Länder	Flächeninhalt qkm	Bevölkerung[3]	Einwohner je qkm	Bemerkungen
1. Kronkolonie Straits Settlements . .	3 906	1 108 000	284,0	Hauptstadt Singapoor
2. Malayscher Staatenbund (Federated Malay States)	71 608	1 713 096	23,9	Der Malaysche Staatenbund besteht aus 4 eingeborenen Sultanaten
3. Malaysche, dem Staatenbund nicht angeschlossene Staaten (Fendatory States)	60 447	1 508 613	25,0	Diese Staaten sind 5 eingeborene Sultanate
Zusammen	135 961	4 329 709	31,8	

[1] Der Gouverneur der Straits Settlements, der seinen Sitz in Singapoor hat, ist auch zugleich der Oberkommissar für die Malayschen Staaten und für die Eingeborenenstaaten in Borneo.

[2] Vgl. zu dem Nachfolgenden die Karte Britisch-Malaya, Archiv 1932, S. 773.

[3] Nach der Zählung von 1931.

Die Anzahl der Europäer ist verschwindend klein, nur 0,6 % der gesamten Bevölkerung. Dagegen sind die Chinesen[1] sehr zahlreich (37 %), sie bilden, gemeinsam mit den Indern (14 %), mehr als die Hälfte der gesamten Bevölkerung. Das Verhältnis der Malayen ist 47,6 % und der anderen Asiaten 0,8 %. Im ganzen gibt es in Malayen mehr Ausländer aller Art als Stammeinwohner.

Für das Eisenbahnwesen hat eigentlich diese bunte Zusammensetzung des Staats gar keine Bedeutung, da alle Eisenbahnen sich im Besitz des Staats befinden und ausschließlich von den englischen Behörden verwaltet werden. Der Sitz der Eisenbahndirektion befindet sich in der Hauptstadt der Vereinigten Malayenstaaten, Kuala-Lumpur.

Das Klima von Malayen ist ausgesprochen tropisch. Der äußerste Punkt, Singapoor, ist nur 170 km vom Äquator entfernt, die Stadt ist damit von den bedeutenden Städten der Welt diejenige, die am nächsten am Äquator liegt.

Ungefähr zwei Drittel der gesamten Fläche von Malayen sind von Urwald bedeckt. Obwohl Reis angebaut wird, genügen die einheimischen Ernten für die Bevölkerung nicht. Es werden daher Reis, Vieh und andere Lebensmittel wie auch Brennstoffe eingeführt.

Die wichtigsten Ausfuhrartikel sind: Kautschuk, Zinn und Kopra, besonders Kautschuk. Davon wurden im Jahr 1931 in Britisch-Malaya 441 815 t erzeugt[2], was ungefähr die Hälfte der Weltproduktion an Kautschuk darstellt. Auch ist Singapoor der Hauptmarkt der Welt für Kautschuk.

An zweiter Stelle als Reichtum des Lands stehen Zinnerze und Zinn. Im Jahr 1928 wurden 62 000 t Zinn[3] gewonnen, und seine Erzeugung im Jahr 1927 machte 43,5 % der Weltproduktion aus[4].

Der Außenhandel von Britisch-Malaya war in den letzten Jahren (in Mio RM):

	Einfuhr	Ausfuhr
1927	2241	2550
1928	2100	2030
1929	2100	2200
1930	1685	1567
1931	1044	925

[1] Obwohl die Gesamtzahl der Chinesen in den benachbarten Ländern überall mehrere Hunderttausend beträgt, ist sie verhältnismäßig in allen anderen Staaten viel kleiner. So gibt es in Siam nur 4 %, in Indochina 2 %, auf Java 1,1 % und auf den Philippinen 0,4 % Chinesen.

In allen diesen Ländern des Fernen Ostens ist aber die Bedeutung der Chinesen im Wirtschaftsleben viel größer als ihre Anzahl, da sie den größten Teil des Handels betreiben.

[2] Nach den Angaben des Statesman's Year-Book für das Jahr 1933, Seite 177.

[3] Nach den Angaben der Brockhaus-Enzyklopädie, Band 12, Seite 29.

[4] E. Friedrich, Geographie des Welthandels und Weltverkehrs, Seite 394.

II. Länge und Entwicklung der Eisenbahnen.

Man kann schätzen, daß zur Zeit das Malaysche Eisenbahnnetz, auf lange Jahre, seine volle Entwicklung erhalten hat. Am 5. September 1931 wurde die letzte der im Bau befindlichen Eisenbahnstrecken dem Betrieb übergeben, und am 1. Oktober 1932 die Bauverwaltung der Malayschen Eisenbahnen aufgehoben[1]. Auf zwei kleinen Zweigbahnen von einer gesamten Länge von 70 km wurde der Eisenbahnbetrieb im Jahr 1931 eingestellt und durch Kraftwagen ersetzt.

Die Gesamtlänge der Malayschen Eisenbahnen war am 31. Dezember 1932 — 1723 km, von denen 120 km oder 7 % zweigleisig waren.

Es gibt also in Britisch-Malaya 1,27 km Eisenbahnen auf 100 qkm und 3,97 km auf 10 000 Einwohner bezogen. Gewiß sind diese Zahlen sehr bescheiden im Vergleich mit den Kulturstaaten von Europa und Amerika, aber sie entsprechen den Verhältnissen benachbarter Länder, wie man es aus der Zusammenstellung 2 ersehen kann.

Zusammenstellung 2.

Länder	Berichtsjahr	Gesamtfläche qkm	Bevölkerung 1000 Einwohner	Bewohner auf 1 qkm	Gesamtlänge der Eisenbahnen	Länge der Eisenbahnen auf 100 qkm	Länge der Eisenbahnen auf 10 000 Einwohner
Britisch-Malaya	1932	135 961	4 330	32	1723	1,27	4,0
Siam	1931	518 384	11 506	22	2952	0,57	2,5
Birmanien	1931	605 277	13 212	22	3175	0,52	2,4
Französisch-Indochina . . .	1931	700 842	21 452	29	1920	0,27	0,9
Java	1928	131 611	34 984[2]	266	5490	4,16	1,5

Die erste Eisenbahn wurde am 1. Juni 1885 eröffnet. Bis zum Krieg ging die Entwicklung langsam. Im Lauf von 19 Jahren wurden rund 1300 km Eisenbahnen gebaut, was einem durchschnittlichen jährlichen Zuwachs von rund 70 km entspricht. Während des Kriegs wurden noch 220 km vor seinem Ausbruch angefangene Eisenbahnen vollendet. Nach 1920 fiel das Tempo der Eisenbahnentwicklung auf 20 km jährlich.

Die ersten Eisenbahnen wurden in den Umgebungen von Penang und Kuala-Lumpur gebaut. Singapoor bekam eine Eisenbahnverbindung erst im Jahr 1903 und war dabei bis zum Jahr 1924 vom Hauptnetz durch eine Meerenge abgetrennt. Das Malaysche Eisenbahnnetz wurde im Jahr

[1] Am 3. Mai 1932 wurde noch eine Eisenbahnstrecke von 14 km in der Umgebung von Singapoor eröffnet. Es ist aber eigentlich keine neue Eisenbahn, sondern ein Abschnitt, der die schon im Jahr 1903 erbaute Strecke verbessern soll.

[2] Nach der Zählung von 1920.

1918 in Padang Besar und im Jahr 1921 in Sungei Golok mit dem Siamesischen verbunden, das auch meterspurig wie die Malayschen Eisenbahnen ist[1].

III. Bahnanlagen.

In technischer Hinsicht besitzen die Malayschen Eisenbahnen nur wenig große und hervorragende Kunstbauten. Die größte Schwierigkeit, die man bei der Ausführung zu überwinden hatte, bestand in den zahlreichen Brücken und Durchlässen, die unbedingt nötig waren, um die ungeheueren Wassermengen nach den tropischen Regenfällen abzuführen.

Die Ostlinie zwischen Sungei Golok und Gemas, die in zwei Flußtälern trassiert ist, besitzt 8 Tunnel mit einer gesamten Länge von 2400 m und viele Durchlässe und Brücken[2], unter denen sich die größte der Malayschen Eisenbahnen, die Guillemard-Brücke über den Kelantan-Fluß, befindet.

Diese Brücke hat eine Gesamtlänge von 660 m und besteht aus 5 Öffnungen von 76,2 und 5 von 45,7 m. Das Tragwerk erhebt sich um 16,75 m über das Flußbett, das Gesamtmauerwerk hat einen Inhalt von rund 15 000 cbm und die Träger ein Gesamtgewicht von 2800 t. Ihr Metergewicht ist also 4250 kg (Abb. 1).

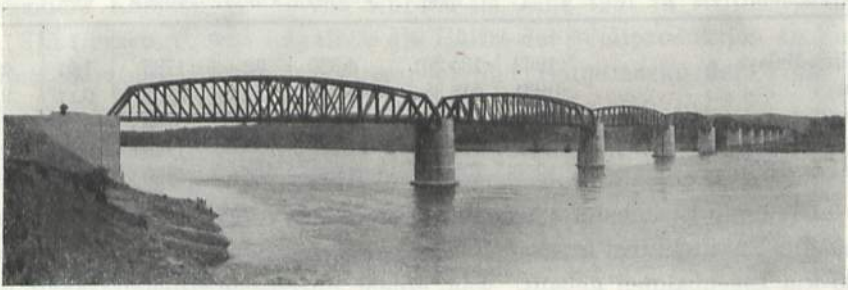


Abb. 1. Guillemard-Brücke über den Kelantan-Fluß, East Coast Railway.

Ein ganz besonderes Bauwerk ist der große Steindamm, der die Singapoorinsel mit dem Festland verbindet. Dieser Damm wurde im Jahr 1924 dem Betrieb übergeben und hat die Fährverbindung, die seit dem Jahr 1909 im Dienst war, ersetzt.

Der Damm hat eine Kronenbreite von 18,3 m, auf der ein Planum für 2 Eisenbahngleise[3] und ein Fahrweg von 8 m Breite vorhanden ist.

---

[1] Die Eisenbahnen der anderen Staaten in Hinterindien, nämlich Birmanien und Französisch-Indochina und die von diesem Staat in China gebaute Yunanbahn sind auch meterspurig.

[2] Archiv für Eisenbahnwesen 1932, Seite 776.

[3] Zur Zeit genügt nur ein Eisenbahngleis.

Der Damm ist 1050 m lang. Die Meerenge, wo der Damm gebaut ist, hat eine größte Wassertiefe von 23,5 m und eine durchschnittliche, vom niedrigsten Wasserstand gemessen, von 14,3. Da der Wasserstand an den beiden Seiten des Damms verschieden sein kann, ist in ihm eine Schiffschleuse eingebaut, die durch eine bewegliche Brücke von 17,4 m überspannt ist. Die Brücke hat ein Gesamtgewicht von 570 t (Abb. 2).

Abb. 2. Der Johordamm im Bau.

Für den Dammbau wurden 1 255 000 cbm Stein[1] verbraucht. Die ganze Dammanlage hat rund 29 200 000 RM gekostet[2], was einer durchschnittlichen Ausgabe von 27,25 RM für 1 cbm, mit allen zusätzlichen Arbeiten, entspricht.

Diese Gleise bestehen aus Schienen von 39,65 kg Metergewicht, die auf der Hauptstrecke und den wichtigsten Abzweigungen, wie die zum Port Swettenham, liegen. Auf den anderen Zweigbahnen haben die Schienen ein Metergewicht von 29,9 kg. Die Nebengleise bestehen auch aus solchen Schienen und zum Teil aus Schienen von 23,1 kg. Diese Schienen wurden vor der Krise bei Erneuerung allmählich durch Schienen von 29,9 kg ersetzt.

---

[1] Es ist interessant, die entsprechenden Angaben über den Hindenburgdamm zu vergleichen. Er hat eine Kronenbreite von 11,00 Metern und besitzt zur Zeit nur ein Eisenbahngleis. Seine größte Höhe vom Meeresboden bis zum Planum ist 10,44 Meter. Diese Höhe ist nur ausnahmsweise vorhanden und die durchschnittliche übertrifft nicht 7 Meter. Der Hindenburgdamm ist 11 km lang, hat ein Volumen von rund 3 600 000 Kubikmetern und kostete rund 18 500 000 RM., also 5,15 RM. für das Kubikmeter mit allen zusätzlichen Arbeiten.

[2] Die Währung von Britisch-Malaya ist der Straits Settlement Dollar, der 2 s 4 d beträgt. Alle Geldangaben sind im folgenden auf deutsche Währung umgerechnet, und zwar zur Goldparität oder 1 $ = 2,38 RM. bis zum Jahr 1930, und zum Kurs 1 $ = 2,30 RM. für das Jahr 1931 und 1 $ = 1,72 RM. für das Jahr 1932.

Die Schienen liegen auf Holzschwellen, die 1,98 m lang sind und einen Querschnitt von 127 × 254 mm haben.

Der Achsdruck der Lokomotiven beträgt zwischen 8 und 16 t. Der Achsdruck der Wagen übersteigt nicht 10 t.

Die Anzahl der Gebäude aller Art ist auf den Malayschen Eisenbahnen besonders hoch, und nur sehr wenige Eisenbahnen können sich mit ihnen in dieser Hinsicht vergleichen.

Aus der Zusammenstellung 3 sind die Gebäude ersichtlich.

Zusammenstellung 3.

Arten der Gebäude	Gesamtzahl der		Gesamtwert der Gebäude RM[1]	Es kommen auf 1 km Bahnstrecken		
	Gebäude	Wohnungen		Gebäude	Wohnungen	Wert der Gebäude in RM
Wohnungen für Angestellte .	1 119	2 323	18 100 000	0,65	1,35	10 540
Gebäude für Streckenarbeiter, Streckenpolizei und andere subalterne Beamten . . .	1 196	7 888	12 700 000	0,70	4,60	7 400
Gasthäuser	2	2	1 700 000	—	—	990
Andere Gebäude für den zeitweiligen Unterhalt der Reisenden und Bediensteten .	135	135	5 977 000	0,08	0,08	3 482
Stellwerkgebäude und Buden für Weichensteller	315	315	279 000	0,18	0,18	840
Empfangs- und andere Dienstgebäude, einschließlich Güterschuppen, Bureaus und andere	724	724	14 560 000	0,42	0,42	8 490
Lokomotiv- und Wagenschuppen	83	83	4 170 000	0,05	0,05	2 430
Werkstättengebäude	65	65	3 160 000	0,04	0,04	1 843
Andere Gebäude, wie Wärterbuden, Krankenhäuser usw.	487	487	1 840 000	0,28	0,33	1 073
Elektrische Zentralen . . .	10	10	14 000	—	—	8
Zusammen	4 136	12 123	62 500 000	2,40	7,05	36 419

Obwohl die Anzahl der Bediensteten der Malayschen Eisenbahnen, wie wir weiter sehen werden, sehr hoch ist, sind sie doch in einem ungewöhnlich hohen Verhältnis mit Wohnungen versorgt. Die Zusammenstellung 4 gibt ein genaues Bild darüber.

[1] Der Wert aller Gebäude wurde zum normalen Goldpfundkurse umgerechnet, da in den Jahren 1931 und 1932 fast gar keine neuen Gebäude ausgeführt wurden.

Zusammenstellung 4.

	1932	1931	1930	1929	1928
Gesamtzahl der Betriebsbediensteten, ohne Baudienst	13 258	14 559	19 088	20 117	20 504
Gesamtzahl der von ihnen besetzten Wohnungen	10 211	9 965	10 056	9 267	8 819
Prozent der Bediensteten, die in Eisenbahngebäuden wohnen	77,0	68,1	52,8	46,1	43,0

Abb. 3. Normal-Eisenbahnerwohnung Klasse II.

Abb. 4. Normal-Eisenbahnerwohnung Klasse IV.

In den Jahresberichten der Malayschen Eisenbahnen sind auch genaue Angaben über die Unterhaltung der Gebäude verschiedener Arten, absolut und in Prozent zum Anlagekapital, enthalten. Die Zusammenstellung 5 enthält sie für die letzten 5 Jahre.

Man ersieht aus der Zusammenstellung, daß die Unterhaltungsausgaben, die bis zur Krise normal waren, im Jahr 1931 auf zwei Drittel und im Jahr 1932 auf drei Viertel gesenkt wurden.

Die Wohngebäude sind im allgemeinen sehr schön und sehr gut ausgestattet. Die Abbildungen 3 und 4 geben eine Vorstellung davon.

Zusammenstellung 5.

	1932		1931		1930		1929		1928	
	Ausgaben in RM	%[1]	Ausgaben in RM	%[1]	Ausgaben in RM	%	Ausgaben in RM	%	Ausgaben in RM	%
Wohnungen für Angestellte	74 100	0,57	130 000	0,76	308 600	2,07	301 000	2,20	313 000	2,68
Wohnungen für Streckenarbeiter	24 100	0,26	33 550	0,28	106 600	1,07	109 200	1,26	110 400	1,37
Gasthöfe	5 060	0,41	8 200	0,51	18 600	1,18	19 550	1,24	17 680	1,12
Andere Gebäude für zeitweiligen Unterhalt	7 840	0,18	20 300	0,35	46 600	0,78	36 600	0,62	45 900	0,81
Stellwerke und Buden	107	0,05	370	0,14	2 600	0,52	2 820	0,61	3 245	1,36
Empfangs- und andere Dienstgebäude	57 500	0,55	119 300	1,03	254 300	2,81	251 200	2,85	261 000	3,04
Lokomotiv- und Wagenschuppen	4 675	0,15	9 240	0,28	24 100	0,84	15 880	0,52	16 280	0,62
Werkstättengebäude	7 320	0,32	10 610	0,35	12 000	0,23	17 720	0,34	23 200	0,45
Andere Gebäude	4 065	0,31	9 930	0,55	10 100	1,34	15 400	2,08	14 820	2,05
Elektrische Zentralen	—	—	200	1,51	—	—	—	—	1 135	0,76
Zusammen	184 767	0,41	341 700	0,60	783 500	1,53	769 370	1,59	806 660	1,81

[1] In der Tat sind die Verhältnisse, die hier nach den Jahresberichten angegeben sind, noch kleiner, da die Ausgaben für die Jahre 1932 und 1931 schon in entwerteten Straitsdollar ausgeführt waren.

Das Empfangsgebäude von Kuala-Lumpur ist besonders schön und großartig. Es könnte auch in Europa einer Stadt Ehre machen, wie auch das Verwaltungsgebäude, das sich auf dem Bahnhofplatz in Kuala-Lumpur befindet (Abb. 5).

IV. Rollmaterial.

Lokomotiven. Es gab auf den Malayschen Eisenbahnen am Ende des Jahrs 1932 202 Lokomotiven, davon 153 mit Schlepptendern. Alle Lokomotiven hatten 3 Treibachsen. Es gab also auf 1 km Streckenlänge 0,118 Lokomotiven (1 Lokomotive auf 8,5 km) und 0,354 Treibachsen. Die

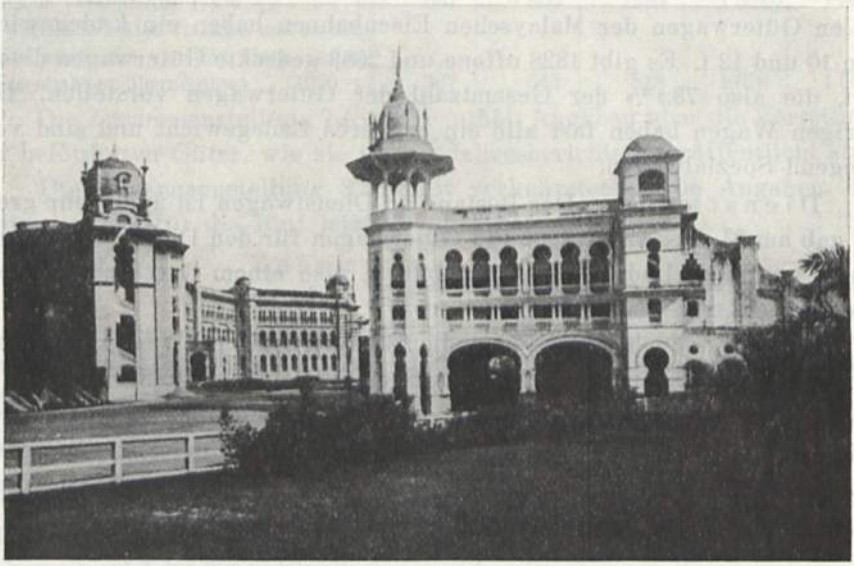


Abb. 5. Rechts das Empfangsgebäude von Singapore gesehen, links das Verwaltungsgebäude in Kuala-Lumpur.

Jahresberichte enthalten keine genaueren Angaben über die Zugkraft und das Gewicht der Lokomotiven und Tender.

Personenwagen. Alle Personenwagen der Malayschen Eisenbahnen sind vierachsige Drehgestellwagen, die sehr gut ausgestattet sind und mit den besten europäischen Wagen verglichen werden können. Ihre Anzahl ist sehr groß, sie betrug am Ende des Jahrs 1932 398 Personenwagen mit 1592 Achsen und 22 875 Plätzen. Es kommen also auf 1 km Streckenlänge 0,232 Wagen, 0,928 Personenwagenachsen und 13,33 Plätze.

Es gab im ganzen 15 Speisewagen mit 365 und 9 Salonwagen mit 105 Plätzen und 13 Schlafwagen mit 208 Betten. In Klassen waren die

Wagen wie folgt eingeteilt: Speise-, Salon- und Schlafwagen: 3 %, erste Klasse: 6 %, zweite: 22 % und dritte: 69 %.

Außer diesen normalen Personenwagen gibt es noch 6 Dampftriebwagen mit 642 Sitzplätzen. Der erste von diesen Wagen wurde im Jahr 1930 in Dienst gestellt.

Güterwagen. Es gab am 31. Dezember 1932 5388 Güterwagen im Dienst, von denen nur 351 oder 6,5 % vierachsige Drehgestellwagen waren. Die Gesamtzahl der Achsen war 11 478 und das gesamte Ladegewicht 64 400 t. Es kamen also im Durchschnitt auf 1 Güterwagen 11,95 und auf 1 Güterwagenachse 5,61 t Ladegewicht. Auf 1 km Eisenbahnstrecke gab es 3,14 Güterwagen und 6,69 Güterwagenachsen. Die normalen Güterwagen der Malayschen Eisenbahnen haben ein Ladegewicht von 10 und 12 t. Es gibt 1828 offene und 2083 gedeckte Güterwagen dieser Art, die also 73,3 % der Gesamtzahl der Güterwagen vorstellen. Die übrigen Wagen haben fast alle ein größeres Ladegewicht und sind vorwiegend Spezialwagen.

Dienstwagen. Der Bestand an Dienstwagen ist auch sehr groß. Es gab am 31. Dezember 1932 512 Güterwagen für den Dienstverkehr mit einem gesamten Ladegewicht von 4000 t, also einem durchschnittlichen Ladegewicht von 7,8 t.

Es waren auch 13 Personendienstwagen und 19 Wagen mit Verbrennungsmotoren und 6 elektrische Speicherwagen vorhanden.

Dampfschiffbestand. Die Malayschen Eisenbahnen besitzen 11 Dampfschiffe, von denen das größte 9362 Registertonnen groß ist. Je 3 Schiffe versehen den Fährdienst in Penang und in Kota-Bharu, am äußersten Punkt der Ostküste.

V. Der Güterverkehr.

Der Güterverkehr ist sehr unregelmäßig auf den einzelnen Linien und Streckenabschnitten verteilt. Die größte Verladung findet auf den Bahnhöfen der Westlinie, in den Sultanaten Selangor und Negri Sembilan, statt. Hier befinden sich die größten Zinnerzgruben und Kautschukplantagen. Auf dieser Strecke, die noch nicht ein ganzes Viertel der Malayschen Eisenbahnen darstellt, werden mehr als drei Viertel vom Brennstoff, mehr als ein Halb vom Kautschuk und mehr als ein Drittel vom Zinn und Zinnerz verladen.

Die Gesamtzahl der verladenen Güter ist während der letzten Jahre sehr gefallen. Ihr Rückgang ist nicht nur viel größer als auf den Eisenbahnen der benachbarten Länder, sondern auch auf denen der ganzen Welt. Die Zusammenstellung 6 enthält Angaben über die beförderten Güter im öffentlichen und Dienstverkehr.

Zusammenstellung 6.

	1932	1931	1930	1929	1928
Durchschnittliche Betriebslänge der Eisenbahnen . . . . . km	1 725	1 735	1 694	1 669	1 669
Gesamtgewicht der beförderten Güter 1000 t[1]	1 206	1 669	2 539	3 027	2 888
Davon:					
Öffentlicher Verkehr . . . . . „	960	1 396	2 194	2 660	2 550
Dienstverkehr . . . . . „	246	273	345	367	338
Prozent der beförderten Dienstgüter von der Gesamtzahl	20,3	16,3	13,6	12,1	11,7
Gewicht der verladenen Güter im öffentlichen Verkehr auf 1 km . . . . t	557	805	1295	1 594	1 528
Es wurden in Häfen verladen und an den Grenzstationen von den Siamesischen Eisenbahnen übernommen . 1000 t	387	543	818	1 076	1 060

Die Zusammenstellung 7 (S. 198) enthält Angaben über die Verteilung der beförderten Güter, wie sie in den Jahresberichten veröffentlicht sind.

Die Zusammenstellung 8 enthält verkehrstechnische Angaben, den Güterverkehr für die fünf letzten Jahre betreffend.

Zusammenstellung 8.

	1932	1931	1930	1929	1928
Durchschnittliche Betriebslänge . . km	1 725	1 735	1 694	1 669	1 669
Gefahrene Tonnenkm (1000):					
Öffentlicher Verkehr	135 000	187 000	*285 300*	*346 000*	*331 800*
Dienstverkehr	47 500	49 800	*62 100*	*66 000*	*60 800*
Durchschnittliche Versandweite km:					
Öffentlicher Verkehr	141	134	*130*	*130*	*130*
Dienstverkehr	194	182	*180*	*180*	*180*
Es kommen auf 1 km Tonnenkilometer Güterverkehr:					
Öffentlicher Verkehr	78 300	107 700	*168 200*	*207 400*	*198 300*
Dienstverkehr	27 500	28 700	*36 700*	*39 550*	*36 400*
Gesamtzahl der gefahrenen Güterzüge 1000 km:					
Öffentlicher Verkehr	1 607	2 084	3 040	3 500	3 380
Dienstverkehr	460	402	795	861	921
Es kommen auf 1 km Güterzüge am Tag:					
Öffentlicher Verkehr	2,56	3,29	4,96	5,75	5,54
Dienstverkehr	0,73	0,65	1,29	1,42	1,51
Durchschnittliche Beladung eines Güterzugs in Tonnen:					
Öffentlicher Verkehr	84,1	89,7	*94,6*	*98,9*	*98,0*
Dienstverkehr	103,2	123,8	*78,1*	*76,7*	*66,0*
Durchschnittliche Anzahl der Wagen in einem Güterzug	26,96	26,39	—	—	—

[1] Alle Gewichte sind in metrischen Tonnen angegeben.

Zusammenstellung 7.

	1932		1931		1930		1929		1928	
	Gewicht 1000 t	%	Gewicht 1000 t	%	Gewicht 1000 t	%	Gewicht 1000 t	%	Gewicht 1000 t	%
Öffentlicher Verkehr:										
Verschiedene Güter	517	53,9	672	48,2	978	44,6	1260	47,4	1241	48,7
Zinn und Zinnerze	38,1	4,0	71,1	5,1	85,8	3,9	92,6	3,5	85,7	3,4
Kautschuk	187	19,5	176,4	12,6	208	9,5	255	9,6	174	6,8
Kohle, Koks und Feuerholz	136	14,1	266	19,0	440	20,1	634	23,8	612	24,0
Andere Bergwerkerzeugnisse	80	8,3	209	15,0	480	21,8	416	15,6	435	17,0
Tiere	1,85	0,2	1,5	0,1	2,0	0,1	2,4	0,1	2,3	0,1
Zusammen	960	100	1396	100	2194	100	2660	100	2550	100
Dienstverkehr:										
Verschiedenes Dienstgut	66,1	27	77,6	28	112	32	107	29	102	30
Brennstoff	179,4	73	195	72	233	68	260	71	236	70
Zusammen	245,5	100	272,6	100	345	100	367	100	338	100

Man ersieht aus den Zusammenstellungen, daß der Güterverkehr auf den Malayschen Eisenbahnen niemals groß war und fast gar nicht mit dem der europäischen Eisenbahnen zu vergleichen ist. Im besten Jahr, 1929, entsprach er nicht dem damaligen, aber dem gegenwärtigen Güterverkehr der Eisenbahnen der Rand- und Balkanstaaten. Zur Zeit ist der öffentliche Güterverkehr auf 37,5 % des größten, der im Jahr 1929 stattfand, zurückgegangen[1], aber der Dienstverkehr ist nur auf 69,5 % gefallen[2].

Keine anderen Eisenbahnen haben in den benachbarten Ländern so stark unter der Weltkrise gelitten, wie man es aus der Zusammenstellung 9 ersehen kann, die die auf 1 km kommenden tkm für diese Eisenbahnen enthält.

Zusammenstellung 9.

	1932	1931	1930	1929	1928
Eisenbahnen von Französisch-Indochina	42 439	52 761	58 660	60 906	59 456
Siamesische Staatsbahnen[3]		101 500	122 800	141 400	139 200
Javanische Staatsbahnen	146 300	170 800	207 800	257 200	258 800

VI. Personenverkehr.

Die Jahresberichte der Malayschen Eisenbahnen enthalten keine genauen Angaben über die gefahrenen Personenkilometer. Man kann sich aber eine ziemlich genaue Vorstellung davon machen, da die durchschnittlichen Einnahmen auf einen Reisenden, mit Verteilung auf Klassen, veröffentlicht werden. Da man den Tarifsatz aus dem amtlichen Führer entnehmen kann, ist es also möglich, die im Durchschnitt von einem Reisenden zurückgelegte Länge für jede Klasse zu kennen, woraus man auch die Gesamtzahl der gefahrenen Personenkilometer ausrechnen kann. Die Zusammenstellung 10 enthält Angaben, die den Personenverkehr betreffen.

[1] Auf der Deutschen Reichsbahn ist der Güterverkehr im Jahr 1932 auf 56,5 % des Verkehrs im Jahr 1929 zurückgegangen.

[2] Der letzte Jahresbericht der Malayschen Eisenbahnen enthält zum erstenmal Angaben über die gefahrenen Gütertonnenkilometer für die Jahre 1932 und 1931. So war es möglich, die durchschnittliche Versandweite auszurechnen. Für die anderen Jahre wurden die Angaben in bezug auf eine durchschnittliche Versandweite, die in der Zusammenstellung 8 (S. 197) angegeben ist, ausgerechnet. Diese Angaben sind in Kursivschrift in die Zusammenstellung eingetragen.

[3] Die Angaben für die Siamesischen Eisenbahnen sind nur annähernd vom Verfasser ausgerechnet. Siehe Les Mémoires de la Société des Ingénieurs civils de France, Jahrgang 1933, Seite 448.

Zusammenstellung 10.

	1932	1931	1930	1926	1928
Durchschnittliche Betriebslänge . . km	1 725	1 735	1 694	1 669	1 669
Anzahl der beförderten Reisenden . .	5 309 799	7 229 106	11 773 129	14 087 281	13 475 070
Davon:					
I. Klasse	50 424	66 689	98 939	122 006	131 625
II. Klasse	351 556	549 500	987 623	1 378 451	1 354 743
III. Klasse	4 907 819	6 612 917	10 686 567	12 586 824	11 988 702
Durchschnittliche Reiselänge in der					
I. Klasse . . . . . km	192	192	173	165	158
II. Klasse . . . . . „	91	86	77	69	70
III. Klasse . . . . . „	34	35	37	36	36
Im Durchschnitt in allen 3 Klassen „	39	40	42	40	41
Personenzugkilometer insgesamt im öffentlichen Verkehr in 1000	4 680	4 890	5 160	4 530	4 590
Es kommen auf 1 km im öffentlichen Verkehr:					
Personenkilometer	120 500	168 000	292 000	340 000	331 000
Personenzüge am Tag	7,41	7,73	8,35	7,45	7,52
Es kommen Reisende auf 1 Zug im öffentlichen Verkehr	45	60	95	125	119

Man ersieht aus der Zusammenstellung, daß der Personenverkehr auch auf 39,4 % des größten vor der Krise, gefallen ist. Im Jahr 1929 war der Personenverkehr auf den Malayschen Eisenbahnen mehr als 2½mal größer als auf den Siamesischen, 1½mal größer als auf den Indochinesischen und ungefähr zwei Drittel des Verkehrs auf den Javanischen Eisenbahnen. Gegenwärtig dagegen ist dieser Verkehr fast dreimal kleiner als auf den Javanischen Eisenbahnen und 1½mal geringer als auf den Indochinesischen, er übertrifft um 94 % den der Siamesischen Eisenbahnen.

Obwohl der Personenverkehr so stark zurückgegangen ist, kann man nicht die Anzahl der verkehrenden Züge vermindern, da in diesem Fall der Verkehr verhältnismäßig noch mehr fallen würde, und viele Reisende zum Auto abwandern würden.

In der Zahl der Reisenden sind nicht die Inhaber der Saisonkarten enthalten. Sie spielen aber im Gesamtverkehr nur eine sehr untergeordnete Rolle, da die Einnahmen von diesen Karten nur weniger als 2½ % der Einnahmen von den Einzelfahrkarten ausmachen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge auf den Malayschen Eisenbahnen ist gering. Sie war nach dem Fahrplan im Jahr 1929 29,9 km/Std. für alle Züge und 35,1 km/Std. für die D- und Schnellzüge. Die größte Geschwindigkeit betrug 37,15 km/Std. Im Jahr 1933 ist die Fahrgeschwindigkeit fast dieselbe geblieben, sie ist gegenwärtig 30,42

km/Std. für alle Züge und 35,75 für die D- und Schnellzüge. Von diesen hat ein Nachtzug, zwischen Kuala-Lumpur und Singapoor, der zweimal wöchentlich in einer Verbindung mit den Siamesischen Eisenbahnen in Penang steht, die größte Geschwindigkeit von 45,55 km/Std.

Obwohl die Personenzüge der Malayschen Eisenbahnen ein wenig schneller als in den benachbarten Ländern Siam und Indochina (ungefähr um 10 %) fahren, bleiben sie doch sehr weit hinter den Javanischen Staatsbahnen zurück, wo durchschnittlich für alle Strecken auf 1 km 5,55 D-Züge mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 44 km/Std. kommen, und wo es Schnellzüge gibt, die mehrere Hundert km mit einer Reisegeschwindigkeit von 60,4 km/Std. fahren.

Die Jahresberichte enthalten für die letzten drei Jahre Angaben über die Pünktlichkeit des Zugverkehrs. In der Zusammenstellung sind die Prozente der ohne Verspätung angekommenen Züge angegeben.

Zusammenstellung 11.

	1932	1931	1930
D- und Expreßzüge	89,1	91,4	81,1
Andere Personenzüge	89,9	91,1	89,1
Gemischte Züge	85,9	86,4	85,0

Drei Viertel aller Verspätungen überstiegen nicht 15 Minuten, und nur 2 % aller Züge kamen mit einer Verspätung von mehr als 30 Minuten an.

Für die letzten drei Jahre gibt es auch Angaben über die Anzahl der Reglementübertretungen durch die Reisenden. Sie bestanden hauptsächlich im Blindfahren, Fahrt in höherer Klasse, als die eingelöste Fahrkarte usw.

Es wurden im Jahr 1930 216 224 Übertretungen, also 1,85 %, im Jahr 1931 141 181, also 1,94 % und im Jahr 1932 137 941, also 2,60 % der Gesamtzahl der Reisenden festgestellt.

Auch auf den anderen Kolonialbahnen ist die Anzahl der Übertretungen verhältnismäßig sehr hoch, die Berichte geben aber die genauen Zahlen nicht an.

VII. Ausnutzung des Rollmaterials.

Wie man es schon aus den Angaben über das Rollmaterial ersehen konnte, sind die Malayschen Eisenbahnen sehr reich damit versehen. Auch ist es ziemlich schwach ausgenutzt, was die Güterwagen betrifft. Seine Ausnutzung war selbst gering während der Jahre, als Britisch-Malaya sich im vollen Aufblühen befand, wie man es aus der Zusammenstellung 12 ersehen kann.

Zusammenstellung 12.

	1932	1931	1930	1929	1928
Gesamtzahl der Lokomotiven	202	203	206	203	208
Es wurden von allen Lokomotiven zurückgelegt . . . . . 1000 km	8 280	9 340	11 530	11 650	11 500
Gesamtzahl der gefahrenen Zugkilometer 1000	6 785	7 415	9 040	8 960	8 940
Verhältnis der Anzahl der Zugkilometer zu den Lokomotivkilometern . . %	81,95	79,37	78,40	76,90	77,70
Gesamtzahl der geleisteten Lokomotivstunden	414 569	477 536	—	—	—
Durchschnittliche Leistung einer Lokomotive . . . . . km	41 000	46 100	54 350	57 400	55 350
St	2 052	2 348	—	—	—
Jede Lokomotive war im Durchschnitt im Dienst während % der Gesamtzeit	23,35	26,80	—	—	—
Personenwagen.					
Durchschnittliche Anzahl:					
der Personenwagen.	553	562	557	538	549
der Sitz- und Schlafplätze	22 875	20 168	22 960	23 036	22 487
Gesamtzahl der von den Personenwagen zurückgelegten Kilometer . . 1000	27 000	30 400	—	—	—
im Durchschnitt von einem Personenwagen	48 800	54 020	—	—	—
Gesamtzahl der gefahrenen Personenkilometer 1000	206 000	291 800	475 600	563 500	530 000
Es kommen im Durchschnitt Personenkilometer auf:					
1 Wagen	372 800	518 000	853 000	1 046 000	966 000
1 Sitz- und Schlafplatz	9 020	12 600	20 710	24 450	23 600
Güterwagen.					
Durchschnittliche Anzahl der Güterwagen im öffentlichen Verkehr	5 388	5 469	5 493	5 378	5 256
Ihr Gesamtladegewicht . . . . . t	64 400	64 900	65 100	62 700	60 350
Es wurden von den Güterwagen zurückgelegt:					
im ganzen . . . . . 1000 km	43 350	54 800	—	—	—
im Durchschnitt von 1 Wagen . . .	8 040	10 050	—	—	—
Gesamtzahl der im öffentlichen Verkehr gefahrenen Tonnenkilometer . 1000	135 000	187 000	285 300	346 000	331 800
Es kommen im Durchschnitt im öffentlichen Verkehr Tonnenkilometer auf:					
1 Güterwagen	24 600	28 920	51 900	64 400	63 250
1 Tonne Ladegewicht der Güterwagen	2 100	2 885	4 380	5 520	5 550

Man ersieht aus der Zusammenstellung, daß die Lokomotiven sehr hohe Kilometerleistung haben, die nicht nur größer als auf den benachbarten, sondern auch als auf den europäischen Eisenbahnen ist.

Die Personenwagen sind auch sehr gut ausgenutzt.

Die Güterwagen sind im allgemeinen schlechter ausgenutzt nicht nur im Vergleich mit den Eisenbahnen, wo die Ausnutzung besonders hoch ist, wie in Japan und in der UdSSR., sondern auch mit den Eisenbahnen, wo sie normal ist. Die Zusammenstellung 13 enthält entsprechende Angaben für die Deutsche Reichsbahn.

Zusammenstellung 13.

	1932	1931	1930	1929	1928
Gesamtzahl der gefahrenen Personenkilometer . . . . . Mio	30 811	36 922	43 298	47 088	47 649
Gesamtzahl der Plätze in den Personenwagen[1]	3 709 460	3 712 400	3 635 550	3 594 930	3 485 146
Es kommen auf 1 Platz Personenkilometer	8 310	9 950	11 900	13 100	13 670
Gesamtzahl der gefahrenen Tonnenkilometer . . . . . Mio	38 905	45 498	54 670	68 936	66 338
Gesamtes Ladegewicht der Güterwagen t	10 620 000	10 730 000	10 820 000	10 687 107	10 852 416
Es kommen auf 1 Tonne Ladegewicht tkm	3 660	4 240	5 050	6 450	6 110

VIII. Brennstoffverbrauch.

Noch im Jahr 1928 wurden 10,7 % der Gesamtmenge ausländische Kohle in den Lokomotiven verfeuert. Nach diesem Jahr werden die Lokomotiven fast ausschließlich mit inländischer Kohle geheizt. Diese Kohle, die Rawangkohle, die etwa 30 km von Kuala-Lumpur gewonnen wird, hat eine Wärme erzeugende Kraft, die 1,6 mal geringer ist als die der ausländischen Kohle. Die Holzfeuerung war ganz unbedeutend. Nur im Jahr 1932 wurden 3,3 % der Gesamtmenge an Holz verfeuert.

Die Zusammenstellung 14 enthält Angaben über den Brennstoffverbrauch in den letzten 5 Jahren.

[1] Es sind auf 1 Personenwagenachse 20 Plätze und auf 1 Güterwagenachse 8,10 t Ladegewicht angenommen. Vgl. das Blaubuch, Jahr 1929, Seiten 314 und 317.

Zusammenstellung 14.

	1932	1931	1930	1929	1928
Gesamtmenge des verfeuerten Brennstoffs, Rawangkohle[1] . . . . . t	156 800	175 700	220 000	221 000	220 000
Gesamtausgabe für diesen Brennstoff RM	1 700 000	2 695 000	3 507 000	3 578 000	3 820 000
Durchschnittlicher Preis der Rawangkohle . . . . . RM/t	10,82	15,34	15,95	16,18	17,30
Gesamtzahl der gefahrenen Lokomotiv- und Dampfmotorwagenkilometer 1000	8 280	9 340	11 530	11 650	11 500
Es kommen auf 1 Lokomotivkilometer:					
Kohle . . . . . kg	18,95	18,82	19,08	18,96	19,21
Ausgaben für Brennstoff . . . . RPf	20,5	28,9	30,4	30,7	33,2

IX. Personalbestand.

Die Zusammenstellung 15 enthält Angaben über den Personalbestand und das Gehalt der Malayschen, Deutschen und Siamesischen Eisenbahnen.

Zusammenstellung 15.

	1932	1931	1930	1929	1928
Gesamtzahl des Personals[2]	13 258	14 559	19 088	20 117	20 504
Gesamtgehalt des Personals . 1000 RM	8 660	12 970	14 640	14 167	14 168
Durchschnittliches Gehalt für einen Beamten . . . . . „	653	890	730	705	690
Anzahl der Beamten auf:					
1 km Betriebslänge	7,69	8,39	11,26	12,05	12,29
1000 Zugkilometer	1,95	1,96	2,22	2,25	2,30
Deutsche Reichsbahn:					
Durchschnittliches Gehalt . . . RM	2 558	2 484	2 714	2 513	2 511
Anzahl der Beamten auf:					
1 km Betriebslänge	11,15	11,95	13,00	13,25	13,06
1000 Zugkilometer	0,98	1,01	1,05	1,05	1,08
Siamesische Staatsbahnen:					
Durchschnittliches Gehalt . . . RM		263	259	269	282
Anzahl der Beamten auf:					
1 km Betriebslänge		5,28	6,78	5,77	5,34
1000 Zugkilometer		3,05	2,78	2,61	2,42

Die Zahl der Beamten auf den Malayschen Eisenbahnen ist sehr groß. Auf 1 km bezogen, war sie in den guten Jahren fast ebenso groß

[1] Der gesamte Brennstoff ist in Rawangkohle im Verhältnis zu seiner Wärme erzeugenden Kraft umgerechnet.

[2] Das eigentliche Betriebspersonal ohne Beamte der Bauleitung der neuen Eisenbahnstrecken.

wie auf der Deutschen Reichsbahn. Auf 100 Zug/km bezogen, war und ist die Zahl der Beamten zweimal so groß. Obwohl diese Zahl für das Jahr 1931[1] nur 64 % von den Siamesischen Eisenbahnen ausmacht, ist das durchschnittliche Gehalt der Beamten auf den Malayschen Eisenbahnen mehr als 3,38 mal höher als auf den Siamesischen. Allerdings war es im Jahr 1932 3,92mal niedriger als auf der Deutschen Reichsbahn. Man muß sich aber erinnern, daß die Lebensbedingungen für Eingeborene oder andere Asiaten in den Tropenländern nicht zu vergleichen sind mit denen in Europa.

Auch wenn man die Personalausgaben mit den benachbarten Ländern vergleicht, so erhält man ziemlich ungünstige Ergebnisse für die Malayschen Eisenbahnen.

Die Zusammenstellung 16 enthält Angaben über die Verteilung der Beamten auf die verschiedenen Dienstzweige und Nationalitäten für das letzte Berichtsjahr 1932.

Zusammenstellung 16.

	Europäer	Eurasier	Indier	Chinesen	Malayen	Andere	Zusammen	%
Hauptverwaltung	6		25	6	7	1	45	0,34
Buchhaltung	12	3	91	33	42	—	181	1,36
Verkehrsdienst	52	84	3 803	398	693	18	5 048	38,10
Bahnunterhaltung	39	12	4 719	186	365	17	5 338	40,25
Lokomotiv- und Rollmaterialdienst	22	17	1 229	455	195	—	1 918	14,46
Stoffdienst	6	2	133	1	71	—	213	1,61
Polizeidienst	3	2	250	5	157	1	418	3,15
Gesundheitsdienst	1	—	92	2	2	—	97	0,73
Zusammen	141	120	10 342	1 086	1 532	37	13 258	100
%	1,06	0,91	78,00	8,20	11,55	0,28	1,00	

Man sieht aus der Zusammenstellung, daß der Bahnunterhaltungsdienst auf den Malayschen Eisenbahnen, wie auch im allgemeinen auf den Kolonialbahnen, den größten Personalbestand hat. Wir sehen auch, daß die Eingeborenen von Britisch-Malaya selbst nur 11,55 % des Gesamtpersonals ausmachen, und daß mehr als drei Viertel der Beamten Indier sind. Gewiß sind sie britische Schützlinge, aber vom Gesichtspunkt von Britisch-Malaya, und besonders der eingeborenen Sultanaten, sind die Indier ohne Zweifel Ausländer.

[1] Zur Zeit ist der Jahresbericht für 1932—33 (bis 1. April) der Siamesischen Eisenbahnen noch nicht erschienen.

X. Unfälle.

Die verschiedenen Betriebsunfälle der letzten 5 Jahre sind in der Zusammenstellung 17 angegeben.

Zusammenstellung 17.

	1932	1931	1930	1929	1928
Entgleisungen von:					
Lokomotiven	29	38	48	48	56
Personenwagen	3	4	3	19	—
anderen Wagen	55	80	116	145	219
Zusammenstöße	3	7	5	9	13
Überfahrungen von Kraftwagen	14	17	17	17	31
Zusammen	104	146	189	238	319
Es kommen Unfälle auf:					
1 km Betriebslänge	0,060	0,084	0,112	0,143	0,191
1 Mio Zugkilometer	15,34	19,68	20,91	26,58	35,70

Die Anzahl der getöteten und verletzten Personen beim Eisenbahnbetrieb ist in der Zusammenstellung 18 angegeben.

Zusammenstellung 18.

	1932	1931	1930	1929	1928
Anzahl der Getöteten	31	46	66	77	61
Anzahl der Verletzten	56	68	102	128	140
Zusammen	87	112	168	205	201
Es kommen verunglückte Personen auf:					
1 km Betriebslänge	0,050	0,065	0,099	0,123	0,121
1 Mio Zugkm	12,83	15,10	18,60	22,90	22,50

Die Zahl der Betriebsunfälle und auch der verunglückten Personen auf den Malayschen Eisenbahnen ist sehr groß. Diese Zahl fällt alle Jahre nicht nur auf 1 km, was normal mit einem abnehmenden Verkehr ist, sondern auch auf 1 Mio Zugkilometer bezogen, was sicher aus einer Verbesserung der Betriebsbedingungen zu erklären ist.

Die Anzahl der Unfälle und der verunglückten Personen ist aber noch im Jahr 1932 sehr groß geblieben nicht nur, wenn man sie mit der Deutschen Reichsbahn, die fast die Rekordzahl in dieser Hinsicht hält[1], vergleicht, sondern auch auf die benachbarten Länder bezogen.

[1] Im Jahr 1932 gab es auf der Deutschen Reichsbahn auf 1 Mio Zugkm 3,09 Betriebsunfälle und 3,02 verunglückte Personen, von denen nur drei Reisende nicht durch eigene Unvorsichtigkeit getötet waren.

Auf den Siamesischen Staatsbahnen waren zum Beispiel die entsprechenden Angaben für das Berichtsjahr 1931/32 15,63 Unfälle und 8,49 verunglückte Personen auf 1 Mio Zugkm.

XI. Finanzergebnisse.

Die Zusammenstellung 19 enthält Angaben über das Anlagekapital am Ende jedes Berichtsjahrs. Sie sind auch für die Jahre 1931 und 1932 zum Normalkurs der Pfundwährung (1 $ = 2,38 RM) in Reichsmark umgerechnet.

Zusammenstellung 19.

	1932	1931	1930	1929	1928
Gesamtanlagekapital für die Eisenbahnen am Ende des Jahrs in 1000 RM . .	478 300	447 000	475 000	456 200	445 500
Davon Preis des rollenden Materials in 1000 RM	74 400	74 400	74 400	74 000	74 000
% des Gesamtkapitals	15,55	15,60	15,65	16,20	16,63
Gesamtlänge der Eisenbahnen am Ende des Jahrs . . . . . km	1 723	1 730	1 724	1 669	1 669
Anlagekapital auf 1 km	277 200	275 700	275 500	273 500	267 800
Anlagekapital der Hafenanlagen in 1000 RM	56 400	56 400	56 400	57 000	56 800
Verschiedene andere Einrichtungen in 1000 RM	25 400	25 400	23 400	22 800	19 150

Die Malayschen Eisenbahnen sind sehr gut ausgerüstet und besitzen ein zahlreiches und vortreffliches rollendes Material. Sie haben auch sehr viel gekostet, und ihr durchschnittlicher Preis, auf 1 km bezogen, ist viel höher als bei den Eisenbahnen der benachbarten Länder, außer den Javanesischen Staatsbahnen.

Der Kilometerpreis dieser Eisenbahnen war wie folgt:

für die	Siamesischen Staatsbahnen . . .	157 700 RM.
„ „	Birmanischen „ . . .	174 000 „
„ „	Indochinesischen Eisenbahnen . .	139 600 „
„ „	Javanesischen Staatsbahnen . . .	273 200 „

Die Betriebseinnahmen für die letzten fünf Jahre sind in der Zusammenstellung 20 angegeben.

Man sieht aus der Zusammenstellung, daß die durchschnittlichen Einnahmen auf 1 Personenkilometer vor der Pfundentwertung um rund 15 % höher als auf der Deutschen Reichsbahn waren. Nach der Pfundentwertung wurden die Tarifsätze nicht verändert und so fielen sie von selbst in ausländischer Währung und sind gegenwärtig um rund 10 % niedriger, als auf der Deutschen Reichsbahn.

Zusammenstellung 20.

	1932		1931		1930		1929		1928	
	1000 RM	%	1000 RM	%	1000 RM	%	1000 RM	%	1000 RM	%
Personenverkehr aller Art	5 380	40,5	9 960	40,0	16 850	42,2	19 720	40,2	19 430	41,8
Gepäck und andere Sendungen in Personenzügen	956	7,2	1 500	6,0	2 130	5,4	2 600	5,3	2 440	5,2
Güterverkehr:										
Verschiedene Güter	4 688	35,3	8 828	35,4	13 560	34,0	17 300	35,3	16 860	36,2
Vieh	197	1,5	285	1,1	476	1,2	700	1,4	578	1,2
Zinn und Zinnerze	310	2,3	764	3,1	974	2,5	1 068	2,2	960	2,2
Kautschuk	1 166	8,8	1 902	7,6	2 930	7,3	3 800	7,8	2 710	5,7
Kohle, Koks und Brennholz	449	3,4	1 285	5,2	2 264	5,7	3 130	6,4	2 830	6,1
Andere Bergwerkerzeugnisse	135	1,0	406	1,6	686	1,7	712	1,4	742	1,6
Im Ganzen Güterverkehr	6 945	52,3	13 470	54,0	20 890	52,4	26 710	54,5	24 680	53,0
Verschiedene Einnahmen außer dem Verkehr	369		354		656		670		650	
Gesamteinnahmen	13 650		25 284		40 523		49 700		47 200	
Einnahmen auf:										
1 km Betriebslänge RM	7 915		14 560		23 920		29 770		28 280	
1 Zugkm aller Art „	2,02		3,41		4,48		5,55		5,28	
Auf 1 Tonnenkilometer:										
1/100 von Straits-Dollar	5,88		5,88		5,98		6,03		5,99	
Rpf nach dem Kurs	10,1		13,5		14,2		14,4		14,3	
Auf 1 Personenkm im Durchschnitt für alle Klassen[1]										
1/100 von Straits-Dollar	1,52		1,48		1,49		1,47		1,54	
Rpf nach dem Kurs	2,61		3,41		3,54		3,50		3,67	

[1] Die Angaben sind nicht ganz genau, da die von den Inhabern der Saisonkarten gefahrenen Personenkilometer hier nicht eingerechnet sind, das kann aber die Ergebnisse kaum um 2% ändern.

Zusammenstellung 21.

	1932			1931			1930			1929			1928		
	Ausgaben			Ausgaben			Ausgaben			Ausgaben			Ausgaben		
	Gesamte in 1000 RM	Auf 1 km RM	Auf 1 Z.-km RM	Gesamte in 1000 RM	Auf 1 km RM	Auf 1 Z.-km RM	Gesamte in 1000 RM	Auf 1 km RM	Auf 1 Z.-km RM	Gesamte in 1000 RM	Auf 1 km RM	Auf 1 Z.-km RM	Gesamte in 1000 RM	Auf 1 km RM	Auf 1 Z.-km RM
A. Bahnunterhaltung	5 950	3 450	0,87	9 120	5 228	1,23	10 410	6 145	1,15	12 700	7 670	1,42	12 090	7 245	1,35
B. Unterhaltung des rollenden Materials	5 260	3 050	0,78	7 490	4 320	1,01	10 110	5 970	1,12	11 670	6 995	1,30	9 380	5 620	1,05
C. Lokomotivbeförderung	3 220	1 868	0,47	5 370	3 097	0,72	6 410	3 780	0,71	6 370	3 820	0,71	6 610	3 958	0,74
D. Verkehrsdienst	4 660	2 703	0,69	7 245	4 180	0,98	8 080	4 771	0,89	8 150	4 885	0,91	8 030	4 810	0,90
E. Allgemeine Verwaltung	2 465	1 429	0,36	4 370	2 520	0,59	5 033	2 970	0,56	6 207	3 720	0,69	4 600	2 775	0,51
Verschiedene zusätzliche Ausgaben	56	32	0,01	185	107	0,01	413	244	0,01	477	286	0,01	566	349	0,01
Gesamtausgaben	21 611	12 532	3,18	33 780	19 452	4,54	40 456	23 880	4,44	45 574	27 376	5,04	41 276	24 759	4,56
Gesamteinnahmen	13 650			25 284			40 523			49 700			47 200		
Netto-Ertrag		—		—			67			4 126			5 924		
Fehlbetrag		7 961		8 496			—			—			—		
Betriebszahl		158,4		133,5			99,8			91,8			87,5		

Die durchschnittliche Einnahme auf 1 Tonnenkm im Güterverkehr war dagegen im Jahr 1929 3,1mal höher als damals auf der Deutschen Reichsbahn. Gegenwärtig, seit der Pfundentwertung, ist sie um rund ein Drittel gefallen, doch ist sie immer um 2,6mal größer, als auf der Deutschen Reichsbahn.

Die Betriebsausgaben sind in der Zusammenstellung 21 (S. 209) angegeben.

Man ersieht aus der Zusammenstellung, daß die Betriebsergebnisse der Malayschen Eisenbahnen sehr schlecht sind und sich mit jedem Krisenjahr verschlechtern. Die Ausgaben wurden in den letzten Jahren sehr stark eingeschränkt, doch können sie den sinkenden Einnahmen nicht folgen, und die Betriebszahl ist auf eine Höhe gestiegen, die kaum noch eine andere Eisenbahn der Welt kennt. Nach den Angaben der Railway Gazette vom 27. Juli 1934 S. 134 sind die Betriebsergebnisse für das Jahr 1933 noch schlechter als 1932, da die gesamten Einnahmen nur 11 958 000 RM, die Ausgaben aber 20 393 000 RM betrugen. Der Fehlbetrag war also 8 435 000 RM, was einer Betriebszahl von 171,5 entspricht.

Die Angaben für das Jahr 1933 wurden zum Kurs von 1 $ = 1,62 RM umgerechnet gemäß dem durchschnittlichen Pfundkurs dieses Jahrs.

Es ist besonders merkwürdig, daß in zwei benachbarten Staaten, in Siam und Britisch-Malaya, die Eisenbahnen fast die niedrigste und die höchste Betriebszahl, die man überhaupt in der ganzen Welt beobachtet, haben, wie man es aus der Zusammenstellung 22 ersehen kann.

Zusammenstellung 22.

	1932	1931	1930	1929	1928
Malaysche Eisenbahnen	158,4	133,5	99,8	91,8	87,5
Birmanische Eisenbahnen	78,6	76,2	74,2	62,9	60,5
Indochinesische Eisenbahnen	109	98,0	97,0	92,0	88,3
Siamesische Staatsbahnen		68,1	53,9	42,4	39,4
Javanische Staatsbahnen	80	77	71	60	59
Deutsche Reichsbahn	102,3	94,1	89,5	83,9	83,2

Gewiß haben die Malayschen Eisenbahnen mehr als die anderen unter der Krise gelitten, da für Kautschuk und Zinn, die Haupterzeugnisse des Lands, die Krise im Durchschnitt schärfer ist, als für alle anderen Rohstoffe. Doch muß man feststellen, daß die hohen Gehälter und die große Anzahl der Beamten auch einen sehr großen Anteil an den Ursachen der schlechten Finanzergebnisse der Malayschen Eisenbahnen haben.

Die Eisenbahnen in Niederländisch-Ostindien in den Jahren 1932 und 1933[1].

1. Die Staatsbahnen auf Java und Sumatra.

Die wirtschaftliche Lage der holländischen Kolonien hat sich in den letzten Jahren mit dem weiteren Rückgang des Welthandels noch mehr verschlechtert: Ein- und Ausfuhr sind allein von 1930 bis 1932 um über die Hälfte zurückgegangen. Die Bestrebungen der anderen Länder, sich wirtschaftlich unabhängig zu machen — Britisch-Indien, das früher einer der ersten Abnehmer von Javazucker war, besaß 1931/32 nur erst 43, 1932/33 bereits 70 und 1933/34 schon über 100 Zuckerfabriken, — die Entwertung der meisten Währungen bei gleichbleibendem Guldenstand, sowie die sonstigen Einfuhrerschwernisse aller Länder wirkten sich so ungünstig auf die Verwertungsmöglichkeiten der Kolonialerzeugnisse aus, daß vor allem auch die für den Umfang des Verkehrs wesentlich maßgebende Kaufkraft der einheimischen Bevölkerung auf ein Maß sank, das diese zu der primitivsten Naturalwirtschaft zurückkehren ließ. Die inländische Bevölkerung mußte sogar dazu übergehen, ihre Goldschmuckstücke zu veräußern, und allein hieraus ergab sich z. B. für 1931 und 1932 eine Goldausfuhr von 15 und 39 Mill. Gulden, während noch 1930 von einer solchen Ausfuhr überhaupt keine Rede gewesen war. Es liegt auf der Hand, daß der Verkehr unter solchen unerhörten Verhältnissen ganz besonders zu leiden hatte, dazu kam neben der sich stets noch ausbreitenden wilden Küsten- und Flußschiffahrt der immer unsinnigere Form annehmende Wettbewerb des Kraftwagens, der an sich schon durch die Einführung von Dieselmaschinen und den Ersatz der schweren Autobusse durch kleine 6sitzige „Autolettes" neuen Auftrieb erhielt. Die Zustände haben sich, namentlich auf der dicht besiedelten Insel Java, zu einem richtigen Verkehrschaos entwickelt, so daß sich z. B. der Kraft-

[1] Nach den Geschäftsberichten der Bahnen, vgl. zuletzt Archiv für Eisenbahnwesen 1932 S. 1544.

wagen auch auf den Massenverkehr bei Entfernungen bis zu 250 km werfen konnte. Nach langem Hin und Her kam es dann zu einem Wegeverkehrsgesetz, das am 23. Januar 1933 im Volksraad angenommen wurde und am 1. September 1933 in Kraft trat. Das Gesetz, das im wesentlichen auf dem Genehmigungszwang beruht, entsprach jedoch keineswegs den Wünschen der Eisenbahnen, die verlangt hatten, daß die Genehmigungen für Kraftverkehrslinien sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr durch eine oberste Regierungstelle zu erteilen wären, daß für den nicht im Linienverkehr organisierten Betrieb Sonderbelastungen eingeführt würden, um eine solche Organisation zu erzwingen, und endlich, daß eine Zwangsversicherung eingeführt werde. Der Gesetzentwurf ging indes nur auf den Linienverkehr ein, und damit blieben rund 80 % des Kraftwagenverkehrs von ihm gänzlich unberührt, auch wurde die anfangs vorgesehene Bestimmung, daß die Genehmigung für einen Linienverkehr nur erteilt werden dürfe, wenn wirklich ein Bedürfnis zur Vermehrung der Verkehrsmöglichkeiten gegeben sei, aus dem Entwurf durch den Volksraad gestrichen, und die Genehmigung lediglich davon abhängig gemacht, daß öffentliche Interessen nicht entgegenständen, und daß die Genehmigung einer anderen Verkehrsunternehmung erteilt werden muß, wenn die allgemeinen Interessen dies erfordern. Im übrigen muß sichergestellt sein, daß der Dienst regelmäßig und ordentlich ausgeführt wird, und weiter können die Beförderungsbedingungen und die Tarife von der genehmigenden Behörde festgelegt werden. Für die Genehmigung ist die örtliche Behörde und erst auf Berufung der Generalgouverneur zuständig. Es liegt auf der Hand, daß mit diesem Gesetz das Problem des Kraftwagens nicht gelöst werden kann, und der Bericht der Staatsbahnen weist mit Recht darauf hin, daß nur allgemeinwirtschaftliche Gesichtspunkte hier maßgebend sein dürfen, und daß dafür gesorgt werden muß, daß dem Verkehrsmittel der Verkehr zugewiesen werden muß, den es unter Wahrung der Interessen der Allgemeinheit auf die beste und wirtschaftlichste Weise bedienen kann. Immerhin können die Staatsbahnen feststellen, daß die Europäischen Unternehmungen sich im Kampf Kraftwagen gegen Schiene durchweg im wohlverstandenen Interesse auf die Seite der Eisenbahnen schlagen, wie überhaupt in der letzten Zeit die Eisenbahn wieder an Sympathie gewinnt, und mancher sich ihr als dem sichersten Verkehrsunternehmen wieder zuwendet.

Die Gesamteinnahmen der Staatsbahnen, die 1929 noch über 82 Mill. Gulden betrugen, sanken 1932 von 56 521 126 fl. um 21,49 % auf 44 275 756 fl. und gingen 1933 um weitere 23,16 % auf 34 019 811 fl.[1] zu-

[1] Die Zahlen des letzten Jahres sind geschätzt, die des vorletzten durchweg berichtigt.

rück. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr, die 1921 mit über 35 Mill. fl. ihren höchsten Stand erreicht hatten, verringerten sich dabei von 15 969 969 fl. im Jahr 1931 auf 12 362 105 fl. im Jahr 1932 und 10 331 554 fl. im Jahr 1933, während die Einnahmen im Güterverkehr, die erst 1928 mit fast 59 Mill. fl. ihren höchsten Stand aufwiesen, auf 40 551 157 fl. (1931), 31 913 651 (1932) und 23 688 257 fl. im Jahr 1933 sanken. Diesem Rückgang gegenüber konnten die Betriebsausgaben nicht im gleichen Maß ermäßigt werden, sie sanken von 44 884 886 im Jahr 1931 um 18,54 % auf 36 498 337 fl. im Jahr 1932 und um weitere 16,22 % auf 30 576 948 fl. im Jahr 1933. Nach Abzug der Lasten, Abschreibungen und sonstigen Ausgaben verblieb 1932 ein Reinüberschuß von nur noch 2 369 628 fl. gegenüber 5 261 280 fl. im Jahr 1931, während das Jahr 1933 zum erstenmal mit eine Unterschuß abschloß, und zwar betrug dieser 1 897 452 fl., 1928 hatte noch einen Überschuß von 25½ Mill. Gulden gebracht. Bei den Staatsbahnen auf Java allein betrug die Zunahme oder der Rückgang der Einnahmen im Verhältnis zu den Vorjahren:

	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
insgesamt . . .	+ 7,97	+ 4,43	— 0,08	— 15,52	— 18,18	— 18,42	— 16,38 %
im Personenverkehr	+ 0,83	— 6,31	— 6,00	— 10,76	— 19,86	— 22,50	— 16,90 %
im Güterverkehr .	+ 12,35	+ 9,82	+ 2,96	— 18,04	— 17,93	— 21,00	— 27,80 %

Das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Gesamtausgaben ergab eine Betriebsziffer:

	1931	1932	1933
	%	%	%
bei den Linien auf Java	77,18	79,93	87,83
„ „ „ in Südsumatra . . .	94,01	100,83	103,54
„ „ „ in Westsumatra . .		97,95	96,85
„ „ „ in Atjeh		101,81	113,04
bei allen Linien zusammen . . .	79,41	82,43	89,88

Die schlechte wirtschaftliche Lage veranlaßte eine genaue Durchprüfung aller Linien zur Feststellung, ob sich der Betrieb auf ihnen weiter noch wirtschaftlich verantworten lasse. Daraufhin wurde der Betrieb eingestellt auf den Nebenbahnlinien Djatibarang—Karangampel, 18 km lang, am 1. Oktober 1932 und Toeloengagoeng—Toegoe, 49 km lang, am 1. November 1932, beide auf Java gelegen, während auf Sumatra bei den Westküstenlinien die 20 km lange Nebenbahnlinie Pajacombo —Limbanang am 1. Oktober 1933 ihren Betrieb einstellte. Neue Linien wurden in Java nicht eröffnet, dagegen wurden fertig in Südsumatra die weiteren Verlängerungen der Nebenbahn von Lahat nach Tebingtinggi

(66,6 km) am 1. Juli vorläufig und am 1. November endgültig, sowie die Strecke Tebingtinggi—Moearasaling, 19,2 km, am 1. November 1932 vorläufig, sowie endlich die 30 km lange Reststrecke von Moearasaling nach Loeboeklinggau am 1. Juni 1933. Damit ist der über einen Zeitraum von 30 Jahren sich erstreckende Ausbau des Staatsbahnnetzes beendigt. Das Netz der Staatsbahnen umfaßte somit Ende

	1931	1932	1933
auf Java	2996	2929	2929 km
auf Sumatra	1334	1420	1430 km
insgesamt . .	4330	4349	4359 km.

Die Atjehbahn in Sumatra hat dabei eine Spurweite von 0,75 m, im übrigen besitzen die Bahnen bis auf unbedeutende Strecken auf Java (93 km) die Kap- oder Javaspur (1,067 m), zweigleisig sind 212 km (nur auf Java). Elektrisch betrieben werden 128 km (bei Batavia), davon sind 31 km doppelgleisig, weitere Elektrisierungen werden zur Zeit nicht beabsichtigt.

An Autolinien wurden betrieben:

auf Java	1932:	286 km	1933:	346 km
auf Sumatra	1932:	364 km	1933:	207 km
zusammen . .		650 km		553 km

Im einzelnen wäre noch folgendes zu sagen: Der Rückgang der Einnahmen zwang naturgemäß auch zu einer weiteren Vereinfachung der Verwaltung, wir berichten darüber besonders und vermerken hier nur, daß, abgesehen von der Beseitigung der gesamten Neubauorganisation, die Hauptverwaltung vereinfacht werden konnte, ohne daß an dem Grundgedanken des Verwaltungsaufbaus etwas geändert zu werden brauchte.

Der Gesamtpersonalstand, der am 1. Januar 1931 noch 43 928 Köpfe betragen hatte, wurde auf 39 091 (1. Januar 1932), 34 771 (1933) und 32 325 (1. Januar 1934) verringert.

Der Personenzugfahrplan wurde am 1. Mai 1932 und vor allem am 1. Mai 1933 umgestaltet, dabei wurden nicht nur wesentliche Ersparnisse an Zugkilometern erreicht, sondern besonders auf die Erzielung größerer Reisegeschwindigkeiten Wert gelegt. So konnte der beste Zug, der sog. „Eendaagsche Express", seine Fahrzeiten noch weiter herabsetzen, er gebraucht jetzt zwischen Weltevreden (Batavia) und Soerabaja nur noch 12 Stunden 29 Min. und zwischen Bandoeng und Soerabaja 12 Stunden

7 Min. Dabei ist die Strecke Weltevreden—Soerabaja 824 km lang, was etwa einer Entfernung von Amsterdam nach Regensburg entspricht, und in der 696 km langen Strecke Bandoeng—Soerabaja (Amsterdam—Berlin: 641 km) liegen 130 km schwere Gebirgsstrecken, gewiß eine beachtenswerte Leistung bei der kleinen Spurweite. Übrigens fährt der Expreßzug jetzt die 215 km lange Strecke Weltevreden—Cheribon ohne Aufenthalt in 2 Stunden 52 Min. durch.

Alle Linien wurden daraufhin durchgeprüft, ob ihr Betrieb noch aufrechterhalten werden kann, ob der Betriebsdienst vereinfacht, Bahnhöfe geschlossen und ähnliche Ersparnismaßnahmen getroffen werden können

Neben Tarifmaßnahmen wurde im Güterverkehr besonders der Abhol- und Zustelldienst (Haus-Hauslieferung) gepflegt und erweitert. Durch Herausgabe einer kleinen und recht ansprechend ausgestatteten Eisenbahnzeitschrift „Java Express" versucht man, den Reisenden leichte Zuglektüre zu verschaffen und die Verbindung der Reisenden mit dem Betrieb zu stärken.

Die Unfälle waren gering: getötet wurden 1931 und 1932 je 1 Reisender, 1933 4 Reisende, alle aus eigener Unvorsichtigkeit.

Im Werkstättenwesen wurde weiter vereinfacht und zusammengelegt. Um weitere Entlassungen zu vermeiden, kam man schließlich auf die 27-Stunden-Woche statt der üblichen 45-Stundenarbeit. Als auch diese nicht mehr durchzuhalten und eine weitere Herabsetzung aus technischen Gründen nicht mehr zu vertreten war, ging man schließlich zu der 22½-Stundenwoche in zwei Schichten über.

Die Aussichten für die nächsten Jahre sind nicht gut, man muß vielmehr damit rechnen, daß die Veränderung der wirtschaftlichen Verhältnisse, die Verlagerung der Erzeugung und Veredelung der Kolonialwaren und des Handels auf lange Zeit der Wiederherstellung der früheren Verhältnisse im Verkehrswesen entgegenstehen werden, selbst wenn man annehmen kann, daß allgemein gesehen eine Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse sich anbahnt, und auch wenn es gelingen sollte, die Wettbewerbsverhältnisse mit den anderen Verkehrsunternehmungen befriedigend zu lösen.

Im Jahr 1934 sind bislang die Einnahmen um etwa 5 % zurückgegangen, nur in Westsumatra sind sie etwas gestiegen.

Zum Schluß sei noch erwähnt, daß der Nachfolger Staargaards in dem Amt als Generaldirektor Jr. van Schaijk, am 24. April 1933 aus seiner Stellung ausschied, sein Nachfolger wurde der Herr Götz, bisher Betriebsleiter der Sumatralinien.

Betriebsergebnisse der Staatsbahnen einschl. des Kraftwagenverkehrs und der Nebenbetriebe seit 1930

	1930	1931	1932	1933
	fl.			
Gesamteinnahmen	70 386 996	56 521 126	44 275 756	34 019 811
davon Java	59 509 795	48 743 448	38 357 725	29 168 642
Südsumatra			2 548 162	2 103 477
Westsumatra	10 198 666	7 425 427	1 848 586	1 531 983
Atjeh			1 253 556	1 044 838
Celebes (bis 1. VIII. 30)	44 446	—	—	—
Betriebsausgaben	51 415 730	44 884 886	36 498 337	30 576 948
davon Java	42 181 510	37 599 724	30 625 432	25 608 977
Südsumatra			2 566 225	2 129 954
Westsumatra	8 576 105	6 970 641	1 810 641	1 483 717
Atjeh			1 276 261	1 181 110
Celebes (bis 1. VIII. 30)	67 461	—	—	—
Betriebsüberschuß insgesamt	18 971 266	11 636 240	7 777 419	3 442 863
Betriebszahl insgesamt	73,05%	79,41%	82,43%	89,88%
Reinüberschuß (Verlust)	12 228 919	5 261 286	2 369 628	— 1 897 452
davon Java	11 689 747	6 310 611	3 403 151	— 724 367
Südsumatra			— 589 013	— 392 525
Westsumatra	577 738	— 1 031 748	— 220 900	— 299 925
Atjeh			— 271 559	— 478 316
Celebes (bis 1. VIII. 30)	— 30 179	—	—	—
Anlagekapital	681 392 451	684 607 629	694 013 881	626 638 854
Verzinsung	1,79%	0,65%	0,34%	—
Von den Einnahmen fielen auf den				
Personenverkehr	19 770 267	15 603 853	12 086 666	10 078 198
davon Java	16 898 180	13 536 603	10 498 956	8 722 645
Südsumatra	1 229 197	846 559	740 080	650 885
Westsumatra	767 194	569 528	419 234	328 947
Atjeh	875 696	651 163	428 396	375 721
Celebes (bis 1. VIII. 30)	14 089	—	—	—
Güterverkehr	47 037 564	37 900 570	29 699 324	21 778 572
davon Java	40 076 676	32 893 938	25 964 471	18 760 493
Südsumatra	3 052 821	2 057 796	1 650 524	1 303 831
Westsumatra	2 801 117	2 057 669	1 342 653	1 121 662
Atjeh	1 106 950	891 167	741 676	592 586
Celebes (bis 1. VIII. 30)	17 322	—	—	—

Auf das Betriebskilometer berechnet, betrugen die Einnahmen täglich im Personen- und Gepäckverkehr bei den Staatsbahnen in:

	1930	1931	1932	1933
	fl.			
Java	15,91	12,68	9,85	8,37
Südsumatra	6,41	4,42	3,78	2,89
Westsumatra	7,45	5,52	4,06	3,25
Atjeh	4,69	3,50	2,31	2,03
im Durchschnitt	12,83	10,10	7,80	6,50

Im Güterverkehr in:

Java	36,85	30,08	23,78	17,55
Südsumatra	15,81	10,65	8,35	5,72
Westsumatra	27,02	19,85	12,92	11,01
Atjeh	5,82	4,69	3,89	3,12
im Durchschnitt	29,87	23,98	18,75	13,71

2. Die Privatbahnen (Java, Sumatra und Madoera).

a) Die Niederländisch-Indische Eisenbahn auf Java.

Die Niederländisch-Indische Bahn, die ihr 863 km langes Netz im mittleren (Vorstenlanden) und östlichen Java zwischen Djokjakarta, Semarang und Soerabaja betreibt, konnte 1932 einen noch erträglichen Rückgang des Verkehrs feststellen, 1933 war aber der Rückgang ganz außerordentlich. Die Einnahmen, die 1929 noch 21 761 234 fl. erreicht hatten, waren 1931 bereits auf 13 246 614 fl. zurückgegangen. Sie betrugen 1932 nur noch 11 936 020 und 1933 gar nur noch 8 459 220 fl., der Rückgang betrug somit 1931, 1932 und 1933 17,48 %, 9,9 und fast 30 %. Demgegenüber erforderten die Betriebsausgaben 1931: 9 907 953, 1932: 8 151 279 und 1933 6 225 000 fl., der Rückgang betrug hier 11,28 %, 17,73 % und 24 %, er wurde zuletzt im wesentlichen erreicht durch Abstoßung von Personal und erhebliche Lohnsenkung. Die Betriebsziffer betrug in den letzten 3 Jahren 74,80 %, 68,29 % und 73,58 %. Von dem Gewinn der Stammbahn Vorstenlanden—Semarang, der 1931—1933 1 319 301, 1 719 078 und 777 036 fl. betrug, erhält der Staat ein Viertel, das waren 329 825, 429 769 und 194 265 fl., da das Vorstenlandenbahnkapital Ende 1932 getilgt war, fällt von 1933 an der 5 %-Voraus aus dem Gewinn für die Gesellschaft fort. Der Reingewinn betrug für die Gesellschaft aus allen Bahnen insgesamt 1931 und 1932 103 525 und 510 523 fl., während das Jahr 1933 mit einem Verlust von 368 522 fl. abschloß. In allen drei Jahren wurde keine Dividende verteilt, 1928—1930 wurden verteilt 17, 15 und 9 %. Der Buch-

wert der Bahnen betrug in den Jahren 1931, 1932 und 1933 120 443 960, 120 122 309 und 119 999 393 fl., das ausgegebene Aktienkapital blieb unverändert 24 Mill. fl., während die zinsfordernden Schulden mit 46 710 000, 46 045 000 und 45 361 000 fl. ausgewiesen wurden. Die allgemeine Rücklage betrug dabei 51 433 082, 52 848 877 und 53 324 267 fl.

Das Netz der Gesellschaft umfaßt zunächst die in der europäischen Regelspur erbaute Hauptbahn Djokjakarta—Soerakarta—Semarang (Vorstenlandenbahn), mit den Seitenlinien 205 km lang. Auf der Strecke Djokjakarta—Soerakarta liegt auch ein von den Staatsbahnen benutztes Gleis in der Javaspur, das die einzige Verbindung zwischen dem östlichen und westlichen Javanetz der Staatsbahn herstellt. Dazu kommen die Nebenbahn Goendih—Soerabaja mit den Seitenlinien 352 km lang in der Javaspur, sowie die 56 km lange Nebenbahn Djokjakarta—Brossot in der europäischen Spur und die Nebenbahnen Djokjakarta—Willem I, mit den Seitenlinien 111 km lang, Soerakarta—Bojolali, 79 km und Semarang —Gambringan, 60 km lang, die drei letzten Strecken wieder in der Javaspur.

Betriebsergebnisse der Niederländisch-Indischen Eisenbahn seit 1930.

	1930	1931	1932	1933
	fl.			
Gesamteinnahmen	16 150 912	13 246 614	11 936 020	8 459 220
Betriebsausgaben	11 168 138	9 907 953	8 151 279	6 224 530
Betriebsüberschuß	5 082 774	4 338 761	3 784 741	2 234 689
Betriebszahl	69,15%	74,80%	68,29%	73,58%
Reingewinn	1 595 789	103 525	510 523	— 368 522
Dividende	9%	0%	0%	0%
Von den Einnahmen fielen auf den				
Personenverkehr	2 887 167	2 339 459	1 888 615	1 436 700
Güterverkehr	12 898 490	10 312 588	9 493 495	6 495 800

Im Jahr 1934 sind die Einnahmen weiter zurückgegangen, doch nicht in dem Maß wie 1933.

b) Die Deli-Eisenbahn auf Sumatra.

Die Delieisenbahn, die im Nordosten Sumatras im Anschluß an die Atjehstaatsbahn ihr 540 km langes Netz betreibt, konnte am 28. Juni 1933 auf ihr fünfzigjähriges Bestehen zurückblicken. Auch sie ist von der Ungunst der Zeit hart betroffen worden und mußte das Jubiläum unter ungünstigsten Umständen feiern, da Ein- und Ausfuhr in Deli und die Zahl der Arbeiter in den Kulturen jetzt wieder geringer ist als vor 1914. Immerhin konnten durch Herabsetzen der Betriebsausgaben noch Über-

schüsse erzielt werden, und 1933 schien die Abwärtsentwicklung wohl zum Stehen zu kommen. Auch die Delieisenbahn beklagt den Wettbewerb der Kraftwagen und die völlige Unzulänglichkeit des Wegeverkehrsgesetzes, zumal eine Durchführung dieses Gesetzes bei der fast gänzlich unmöglichen Kontrolle der Kraftwagen auf die größten Schwierigkeiten stößt.

Die Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahnverkehr betrugen 1932 nur noch 4 589 532 fl., sie gingen damit um 23,79 % gegenüber 1931 zurück, 1933 sanken sie noch um weitere 2,58 % auf 4 471 266 fl. Die Betriebskosten betrugen dagegen 1932 3 122 139 fl. oder 17,12 % weniger als 1931, während sie 1933 um weitere 15,31 % auf 2 644 125 fl. gesenkt werden konnten. Daraus ergab sich für 1932 ein Betriebsüberschuß, der mit 1 467 393 fl. um 34,93 % geringer war als 1931, während er 1933 mit 1 827 140 fl. um 24,52 % höher war als 1932. Obwohl die Zahl der beförderten Reisenden mit 4 352 158 im Jahr 1932 um 7,10 % höher war als 1931, sanken infolge der im Februar 1932 durchgeführten Tarifsenkungen die Einnahmen noch um 29 % auf 678 000 fl. Mit dem weiteren Rückgang der Zahl der Kulturarbeiter gingen sowohl die Zahl der Reisenden als auch die Einnahme aus dem Personenverkehr 1932 um 15,37 % und 14 % im Jahr 1933 zurück. Immerhin kam der Rückgang im Personenverkehr Mitte 1933 zum Stehen, und der Verkehr hielt sich seitdem auf der gleichen Höhe. Im Güterverkehr lag es ähnlich. Die Einfuhr sank 1932 um 19 % der Menge und 31 % dem Wert nach, auch sank die Ausfuhr an Tabak und Gummi, während sonst die Ausfuhr namentlich an Palmöl und Faserstoffen wieder aufwärts ging. So sanken 1932 die Einnahmen im Güterverkehr 1932 auf 3 649 000 fl., d. i. um 23,42 %, und auch hier zeigten sich die Rückwirkungen der Tarifermäßigungen, da der Verkehr der Menge nach nur um 15 % zurückging. 1933 kam der Verkehrsrückgang zum Stehen, und es zeigte sich eine Zunahme von 5 % der Menge nach, während die Einnahmen aus dem Güterverkehr denen des Vorjahrs gleichkamen.

Der Telefonbetrieb hatte naturgemäß ebenfalls unter der Verschlechterung der Lage zu leiden, doch waren die Ergebnisse noch befriedigend, der Überschuß betrug 1932 411 000 und 1933 379 000 fl.

Für die Erneuerungsrechnung mußten 1932 und 1933 186 042 und 183 297 fl. ausgegeben werden, so daß sich Betriebsüberschüsse von 1 281 351 und 1 643 843 fl. ergaben. Im Jahr 1932 reichte dieser Überschuß nicht hin, die weiteren Ausgaben zu decken, daher mußte der Rücklage ein Betrag von 135 479 fl. entnommen werden, während das Jahr 1933 hauptsächlich infolge der starken Drosselung der Betriebsausgaben mit einem Reinüberschuß von 164 295 fl. abschloß, der der Rücklage wieder zugeführt werden soll, eine Dividende wurde wie bereits 1931 auch in den Jahren 1931 und 1932 nicht verteilt (1930: 10, 1927—1929: 13 %).

Es sei noch erwähnt, daß die Regierung den Zeitpunkt für die Fertigstellung der Verlängerung der Südasahanlinie von Milano nach dem Bilafluß (16,3 km) um 5 Jahre auf den 28. September 1939 verschoben hat. Die Arbeiten ruhen zur Zeit.

Die Einnahmen des Jahrs 1934 weisen bislang keinen allzu großen Rückgang auf.

Betriebsergebnisse der Delieisenbahn seit 1930.

	1930	1931	1932	1933
	fl.			
Gesamteinnahmen	8 625 450	6 022 055	4 589 532	4 471 266
Betriebsausgaben	4 228 181	3 767 080	3 112 139	2 644 125
Überschuß	4 397 268	2 254 975	1 477 393	1 827 140
Betriebszahl	42,79%	62,55%	67,9%	58,5%
Reingewinn (Verlust)	1 517 847	527 717	— 135 479	164 295
Dividende	10%	0%	0%	0%
Von den Einnahmen fallen auf den				
Personenverkehr	1 770 000	953 000	678 000	580 000
Güterverkehr	6 498 000	4 765 000	3 649 000	3 714 000

c) Die privaten Nebenbahnen auf Java und Madoera.

Auch bei den kleineren Bahnen hat sich die Verschlechterung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Kolonien ungünstig ausgewirkt, die Dividende betrug:

Name der Gesellschaft (vgl. Archiv f. Eis.W. 1925 S. 535	1930	1931	1932	1933
	%			
Semarang-Joana	0	0	0	0
Semarang-Cheribon	0	0	0	0
Oost Java	0	0	0	0
Serajoedal	0	0	0	0
Kediri	12	6	0	0
Malang	8	5	0	0
Modjokerto	4 (0)	0	0	0
Pasoeroean	3	0	0	0
Probolingo	3	0	0	0
Madoera	0	0	0	0

Die Oostjava- und die Semarang—Joana-Bahn sind bereits in Vermögensverfall geraten und stehen unter Staatsaufsicht. *Dr. Overmann.*

Kleine Mitteilungen.

Stand der Elektrisierung sowjetrussischer Eisenbahnen. Schon vor dem Krieg waren Projekte der Elektrisierung der Moskauer und Petersburger Vorortbahnen, der Schwarzen-Meer-Küstenbahn und anderer Linien ausgearbeitet und die Vorarbeiten teilweise in Angriff genommen. Nach dem Krieg wurde die Vorortbahn Baku—Ssabuntschi—Curachany als erste durch den Stadtsowjet von Baku dem Betrieb übergeben. Die Arbeiten des Verkehrskommissariats für Verkehrswesen setzten erst später ein, sie befaßten sich zuerst mit der Strecke Moskau—Mytischtschi und der Abzweigung nach Bolschewo (Nordbahn). Der Dampfbetrieb auf dieser Linie hätte große Erweiterungsbauten erfordert — den viergleisigen Ausbau Moskau—Mytischtschi, den dreigleisigen Ausbau von dort nach Sofrino und ein zweites Gleis von Mytischtschi nach Schtschelkowo —, um den steigenden Anforderungen des Vorortverkehrs gewachsen zu bleiben. Die Elektrisierung machte diese Bauten unnötig. Sie hatte eine Senkung der Betriebsausgaben von 25—30 % zur Folge, das Personal konnte um 59 % vermindert werden, die Brennstoffersparnis gegenüber dem Lokomotivbetrieb wird mit 50—60 % angegeben. Hoch eingeschätzt wurde bei der Entscheidung über die Elektrisierung auch der hygienische Vorteil durch Fortfall des Kohlenstaubs, sie versprach außerdem eine Geschwindigkeitserhöhung von 43 auf 60 km je Stunde. Erst der zweite Fünfjahrplan sieht die Elektrisierung weiterer Strecken des Vorortverkehrs, insbesondere in Moskau und Leningrad vor, da die Wagenbauindustrie bisher nicht die Möglichkeit zum Bau der Wagen und der elektrischen Einrichtung und Ausrüstung der Strecken gehabt habe. Die Inangriffnahme von weiteren 608 km ist vorgesehen, von denen 579 km bis 1937 dem Betrieb übergeben werden sollen. Es gehören dazu die Linien Charkow—Merefa, Charkow—Ljubotin, Charkow—Indutrialnaja, Mineralnije Wody—Kislowodsk und Cotschi—Adler. Der Stand der elektrisch betriebenen Vorortstrecken am 15. April 1934 wird wie folgt angegeben (Zeitschrift Der Plan 1934, Heft 4, S. 30):

Moskau—Sagorsk	71 km
Leningrad—Oranienbaum	40 „
Moskau—Obiralowka	24 „
Moskau—Ljuberzi	21 „
Mytischtschi—Schtschelkowo	19 „
	175 km.

An Wagen waren am 1. Juni 1934 insgesamt 135 vorhanden, der Bedarf wird sich beim Ablauf des 2. Fünfjahrplans auf 900 stellen. Die Motor-

und Anhängewagen der Linie Moskau—Puschkino hat die Waggonfabrik Mytischtschinski gebaut, sie werden als gut brauchbar geschildert, ihre Tagesleistung betrug bis zu 420 km.

Als Anfangsjahr für den elektrischen Betrieb auf Fernstrecken ist das Jahr 1932 zu nennen, als die Arbeiten der Elektrisierung der Curampaß-Bahn fertig waren, jenes Engpasses, der die Leistungsfähigkeit der Transkaukasischen Bahn stark behinderte. Bald darauf wurde in 1933 die Strecke Kisel—Tschußowaja der Permer Bahn in Betrieb genommen. Die Erfahrungen auf beiden Linien sollen gut sein. Auf der Curambahn hat sich die Streckenbelegungsmöglichkeit verdoppelt, eine elektrische Lokomotive ersetzt 2,6 starke Lokomotiven der Serie Ä u, die erforderlich gewesenen 248 Köpfe Lokpersonal konnten durch nur 80 ersetzt werden, die Heizstoffersparnis wird mit 25 300 t Naphta in 1933 angegeben (2,64 kg je kWstd.). Die elektrischen Maschinen sind zum Teil vom Ausland (General Electric Co.), zum Teil von russischen Fabriken geliefert, die russischen Maschinen waren imstande, über 500 t auf Strecken mit 30 % Steigung mit der geforderten Geschwindigkeit zu bewegen. Der weitere Ausbau der Fernstrecken soll umfassen die Linien Akstafa—Batum (Naphta vom Batum zum Schwarzen Meer), Bjeloretschenskaja—Tuapce (Naphta von Grossny und Maikop und Personenverkehr zu den Kurorten des Schwarzen Meers), Stalingrad—Donbass — Tschaplino — Saporoschje — Dolginzewo — Piatichatka — Dnepropetrowsk (Beförderung von Kohlen, Holz zum Donezbassin, Erz von Kriwoi Rog), Charkow—Krasny Liman—Rostow am Don (Kohlen und Erz), Murmansk—Kandalakscha—Louchi (Export). Es treten folgende Berglinien hinzu: Ssolikamsk—Kisel—Tschußowaja—Perm, Tschußowaja —Swerdlowsk, Ufa—Magnitogorsk und die Strecken des Kusnezbassins: Leninsk—Bjelowo, Kemerowo—Topki—Elocino. Es handelt sich in der Mehrzahl um Linien stärksten Massenverkehrs an Kohlen, Erz, Holz und chemischen Erzeugnissen.

Die fertigen Strecken des Vorortverkehrs, der Curampaß-Bahn (63 km), und Kisel—Tschußowaja (112 km) haben zur Zeit eine Länge von 350 km. Es ist vorgesehen, daß die Elektrisierung Anfang 1935 auf 969 km fortschreitet, so daß die Sowjetunion im Vergleich mit anderen Ländern von der jetzt 16. Stelle an die 8. vorgerückt sein wird. In 1937 werden die dann vorhandenen 5000 km elektrisierter Strecken nach russischen Angaben 1,2 Milliarden kWstd. benötigen, der Betrieb auf den Fernstrecken wird über 420 Fahrzeuge, einschl. der Vorortstrecken über 880—900 Fahrzeuge verfügen.

Die Verwirklichung dieser Pläne ist indes, wie man zugibt, von der größeren Leistungsfähigkeit der Industrie und sorgfältigsten Vorbereitung durch das Verkehrskommissariat abhängig. Eine besondere Rolle wird dabei dem hauptsächlich beteiligten Werk Dynamo zufallen, das aber in 1933 nur 45 % seiner Aufgaben hat erledigen können. Das Jahr 1934 wird geradezu als das Examensjahr des Verkehrskommissariats bezeichnet, da es in ihm die Inbetriebnahme von 619 km elektrisierter Strecken bewerkstelligen soll. Schwierigkeiten werden vor allem in der Bereitstellung ausgebildeten Personals gesehen. Die guten Erfolge am Curampaß seien den erfahrenen Ingenieuren dieser Strecke zu verdanken, man habe sich merkwürdigerweise deren Erfahrungen beim Bau Kisel—Tschußowaja aber nicht zunutze gemacht, so daß hier die Kinderkrankheiten erneut aufgetreten sind.

Man hält ferner für erforderlich, daß die Wissenschaft einen Standardstrom findet. Bisher wurde auf den Fernstrecken 3000 V Gleichstrom, auf den Vorortstrecken 1500 V Gleichstrom verwendet, jetzt habe sich die Notwendigkeit herausgestellt, auch auf den Vorortstrecken mit 1500 V zu arbeiten. Günstig wird auch die Errichtung der geplanten Versuchstrecke Moskau—Ssawelewo (Nordbahn) beurteilt, auf der Versuche mit den konkurrierenden Systemen angestellt werden sollen.

Dr. Wehde-Textor, Oppeln.

Jahresbericht 1932 der Peping-Liaoning Railway (Peking-Mukdenbahn) (Chinese National Railways). Dem vorliegenden Jahresbericht für 1932 ist eine kurze historische Abhandlung vorangestellt, aus der Folgendes hervorgeht. Im Jahr 1877 erhielt der Direktor der Tongshan-Kaiping Coal Mining Company vom damaligen Vizekönig von Chili Li Hung Chang die Erlaubnis, von Tongshan nach Hsu Ko Chuang eine Eisenbahn für die Beförderung von Kohlen anzulegen. Diese wurde 1881 fertiggestellt. Im Jahr 1886 wurde diese Bahn über Hsu Ko Chuang nach Lu Tai ausgedehnt, und die ganze Strecke von Tongshan nach Lu Tai von der Kaiping Railway Company übernommen. Im dann folgenden Jahr wechselte die Kaiping Railway Company ihren Namen in China Railway Company und die Linie wurde mit Hilfe einer öffentlichen Anleihe im Januar 1889 bis Tientsin und in 1890 bis Kaiping und Kuyeh erweitert. Das Jahr 1891 brachte durch Kaiserliches Edikt den Weiterbau der Linie aus Staatsmitteln von Kuyeh bis Shanhaikwan. Drei Jahre später wurde die Privatgesellschaft in die Kaiserliche Verwaltung überführt, die Aktionäre erhielten im Austausch Staatsaktien. Am 27. November 1899 bestätigte ein Kaiserliches Edikt ein Abkommen vom 10. Oktober 1898 zwischen der British and Chinese Corporation Limited und dem General Hu über eine Sterlinganleihe von 2 300 000 Pfund für die Erweiterung der Bahn nach Yingkow und Hsin Min Tun. Im Jahr 1907 traf die Kaiserliche Chinesische Regierung durch die Minister Na, Chu und Tang ein Abkommen mit dem japanischen Gesandten Hayashi zwecks Übernahme der damaligen japanischen Militär-Eisenbahn von Hsin Min Tun nach Mukden. 1924 wurde die Strecke zwischen Tongshan und Shanhaikwan zweigleisig ausgebaut. Der Bau der Chaoyang-Zweiglinie wurde 1922 begonnen durch den Bau der Strecke von Chinhsien und I-hsien und schließlich bis Peipiao fortgeführt und am 1. Januar 1927 dem Verkehr übergeben, nachdem aber schon seit 1935 ein gewisser Verkehr auf dieser Linie stattgefunden hatte. Der Bau der Tahushan—Tungliao-Zweiglinie wurde 1922 begonnen und abschnittweise fertiggestellt, und zwar 1924 bis Pataohao, 1925 bis Hsin Li Tun, 1926 bis Changwuhsien und endlich 1927 bis Tungliaohsien. Die ganze Linie von Tahushan nach Tungliao war seit 1928 in Betrieb.

Konnte das Vorwort des Managing Director für das Vorjahr 1931 noch hervorheben, daß die Einnahmen auf die Rekordziffer von 42 758 750 Dollar, also auf einen in der Geschichte der Bahn noch nie dagewesenen Höhepunkt gestiegen waren, denen Ausgaben von 22 Mill. Doll. gegenüberstanden, so daß ein Überschuß von 20 Mill. Dollar verblieb, so ist diese Entwicklung durch die politische Lage jenseits der Großen Chinesischen

Mauer jäh unterbrochen worden. Über dem Berichtsjahr 1932 steht als Unstern die Besitzergreifung der Peking-Mukden-Bahn, soweit sie jenseits der Großen Mauer gelegen ist, durch die japanischen Streitkräfte im September 1931 (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933 S. 1548).

Einem früheren Streckenbestand von 2061 km gegenüber wird infolgedessen nunmehr die Ausdehnung der Bahn mit 914,241 km, die sämtlich in der Provinz Hopei gelegen sind, angegeben.

	Hauptlinie km	Zweiglinien km	Anschlüsse, Industriegleise usw.	zusammen km
Peping—Shanhaikuan	428,505		282,304	710,809
Tung Pien Men—Tung Hsien . . .		21,945	6,685	28,630
Tientsin Central—Hsi Ku		4,453	9,253	13,706
Peitaiho—Peitaiho Beach		9,980	1,333	11,313
Tangshan—Shanhaikuan (zweit. Gleis)			149,783	149,783
	428,505	36,378	449,358	914,241

Peping—Shanhaikuan ist die Hauptlinie, Tung Pien Men—Tung Hsin Ost ist eine kurze Fortsetzung der Bahn von Peping nach Osten, über die die Peking-Shantung-Bahn Züge verkehren läßt, Tientsin Central—Hsi Ku ist die Verbindung der Peking-Mukden-Bahn mit der Tientsin-Pukow-Bahn, Pei tai ho—Pei tai ho Beach ist eine Stichbahn kurz vor Shanhaikuan nach dem Gelben Meer.

Der Bestand an Lokomotiven ist für Ende 1932 mit 30 Personenzuglokomotiven, 190 Güterzug- und 47 Rangiermaschinen, insgesamt also mit 267 angegeben, von denen sich 52 jenseits der Großen Mauer in japanischer Benutzung befanden. Die Vermehrung im laufenden Berichtsjahr bestand in nur 2 Lokomotiven, die in den eigenen Tongshan-Werken gebaut wurden.

Im Bestand der Personenwagen, wie er im Archiv für Eisenbahnwesen 1933, S. 1548 angegeben ist, ist keine nennenswerte Veränderung eingetreten, insgesamt hat sich der Bestand im Lauf des Jahrs 1932 von 331 auf 337, in der Hauptsache durch Vermehrung der 3. Klasse-Wagen verändert. Die Zahl der Güterwagen wird im Bericht mit 4679 am Ende des Jahrs 1932 gegen 4691 zum Beginn des Jahrs angegeben. Die hauptsächlichste Veränderung lag in der Verringerung der 20 Tonnen-O-Wagen. Gründe für diese Maßnahme sind nicht angeführt. Die 145 Dienstwagen bestehen aus Wassertanks, O-Wagen, Arzt-, Zahlmeister- und anderen Wagentypen.

Die Betriebseinnahmen des Vorjahrs 1931 waren gegen 1930 noch um fast 4 Mill. Dollar gestiegen. Ein Vergleich mit dem Berichtsjahr 1932 ist wegen der vollständig veränderten Umstände nicht möglich, die durch die Besitzergreifung von 1147 km Strecke der Peking-Mukden-Bahn durch Japan eingetreten sind. Die Einnahmen gingen einschließlich nicht eingezahlter 380 462,85 Dollar für chinesische Truppentransporte auf 25 273 504,48 Dollar zurück.

Im einzelnen zeigt ein Vergleich der Jahre 1931 und 1932 folgendes Bild (in Dollar):

	1931	1932
Personenverkehr	14 990 265,41	6 432 726,21
Nebeneinnahmen	926 593,44	544 481,88
Güterverkehr	22 877 981,37	14 151 265,16
Nebeneinnahmen	1 783 048,53	736 202,78
Fährbetrieb	5 327,25	—
Sonstige Einnahmen	2 175 534,15	3 408 829,45
	42 758 750,15	25 273 504,48

Der Bericht gibt uns sodann eine Unterteilung der Einnahmen aus dem Personenverkehr, der folgendes entnommen werden soll:

	1931	1932
Öffentlicher Verkehr		
1. Klasse	660 671,53	528 860,90
2. „	576 419,87	417 682,79
3. „	12 177 389,93	5 335 894,21
4. „	316 283,00	—
Staatsverkehr (Militär usw.)	1 259 501,08	150 288,31

Insgesamt sind 397 292 894 Personenkilometer gefahren worden. Gepäck und sonstige Einnahmen brachten einen Betrag von 544 481,88 Dollar. Die Einnahmen je Kilometer Strecke beliefen sich aus dem Verkehr der 1. Klasse auf 1 137 Dollar, 2. Klasse auf 898 Dollar, 3. Klasse auf 11 475 Dollar, 4. Klasse auf — Dollar, insgesamt einschließlich des Staatsverkehrs auf 13 764,32 Dollar.

Einnahmen aus dem Güterverkehr. Während die Beförderung von Minenprodukten gegen das Vorjahr nur unwesentlich von 717 Mill. tkm auf 604 Mill. im Berichtsjahr zurückging, ist die Beeinträchtigung des Verkehrs in landwirtschaftlichen Gütern von 341 Mill. tkm auf 61 Mill. und des Tierverkehrs von 21 Mill. tkm auf nur 7 Mill. tkm recht erheblich. Hierin finden in der Hauptsache die Einnahmerückgänge aus dem Güterverkehr ihre Erklärung.

Ein Vergleich mit dem Jahr 1931 zeigt folgendes Bild (in Dollar):

	1931	1932
Öffentlicher Verkehr		
Landwirtschaftl. Erzeugnisse	6 391 176,44	1 452 564,80
Tierverkehr	683 972,14	254 927,95
Minenprodukte	8 599 410,17	8 401 987,85
Holz	359 783,75	396 182,25
Manufakturwaren	3 958 008,82	2 996 385,01
Staatsverkehr	?	384 863,65
		13 886 911,41

Die Einnahmen je Kilometer Strecke betrugen bei landwirtschaftlichen Gütern 3123, im Tierverkehr 548, bei Minenprodukten 18 069, bei Holz 852, bei Manufakturwaren 6444 Dollar, insgesamt einschließlich Staatsverkehr 30 432,83 Dollar.

Die Betriebsausgaben waren im Berichtsjahr entsprechend dem eingeengten Betrieb der Bahn natürlich wesentlich geringer als in den Vorjahren, wie die nachstehende Tabelle veranschaulicht (in Dollar):

	1931	1932
Allgemeine Ausgaben	6 066 551,12	4 712 801,06
Ausgaben für Verkehr.	3 007 659,90	1 980 957,45
Ausgaben für Betrieb	4 288 619,16	2 308 245,99
Unterhaltung der Ausstattung . . .	4 433 646,78	3 205 679,03
Unterhaltung des Bahnkörpers und der Bauten	4 310 805,81	1 697 028,72
	22 107 282,77	13 904 712,25

Die Generalausgaben sind zwar absolut gesunken, prozentual jedoch von 14,19 % auf 18,65 % der Gesamtausgaben angestiegen. Die Ausgaben für den Verkehr sind mit 7,03 und 7,84 % annähernd die gleichen geblieben, auch die Ausgaben für Betrieb sind rechtzeitig der Streckenkürzung mit 9,13 gegen 10,03 % in 1931 gefolgt, die geringe prozentuale Verbesserung hat ihre Ursachen im Fortfall des Fährbetriebs. Die Kosten der gesamten Unterhaltung sind von 10,08 % im Vorjahr auf 6,71 % der Gesamtausgaben gesunken. Die Einzelangaben des Berichts lassen erkennen, daß bei den Titeln „Außerordentliche" und „Verschiedene Ausgaben", sowie bei der „Brücken- und Streckenunterhaltung" gespart worden ist. Die durchschnittlichen Kosten der Unterhaltung sind von 923,65 auf 690,72 Dollar je Kilometer Streckenlänge gesunken.

Über den Kohlenverbrauch macht der Bericht folgende Angaben:

	1931	1932
Gesamtverbrauch . . . . . t	344 263,00	141 362,00
Kosten d. Kohlenverbrauchs Dollar	2 271 677,00	726 022,00
Durchschnittskosten je t. . . „	6,60	5,21
Kosten je Zugkilometer . . . Cts	25,52	14,03

Das Verhältnis der Betriebseinnahmen zu den Betriebsausgaben ist von 51,7 im Vorjahr auf 55,02 gestiegen, die Begründung gibt der Satz: The shortage of revenue was due to the unsettled political conditions of the Outwall section.

Dr. Wehde-Textor, Oppeln.

Die Eisenbahnen und die Nilschiffahrt im Sudan im Jahr 1932[1]. Die durch den Bau des Staudamms von Sennar in der Gezirahebene zwischen dem Blauen und Weißen Nil erschlossenen Gebiete sind nunmehr für den Anbau von Baumwolle in großem Umfang in Kultur genommen. Da im Berichtsjahr auch die klimatischen Verhältnisse besonders günstig waren, hat die Baumwollernte im Sudan im Jahr 1932 die der Vorjahre an Menge und Güte bedeutend übertroffen.

Über die zur Ausfuhr beförderten Mengen enthält der Geschäftsbericht der Eisenbahnen im Sudan für 1932 folgende Angaben:

im Jahr	1928	1929	1930	1931	1932
	t	t	t	t	t
Entkernte Baumwolle	23 406	31 182	28 554	18 272	44 729
Unentkernte Baumwolle . . .	10 209	11 202	13 927	9 015	5 031
Baumwollsaat	41 521	56 348	53 237	44 046	87 839

Besonders günstig sind im Sudan auch die Anbauverhältnisse für Ölfrüchte, wie Sesam, Erdnüsse, Domnüsse, die für die Ausfuhr ebenso wie Baumwolle eine große Bedeutung haben. Es wurden zur Ausfuhr befördert:

im Jahr	1929	1930	1931	1932
	t	t	t	t
Sesam	14 838	9 415	5 457	12 924
Sesamöl	196	225	224	161
Sesamölkuchen	5 542	845	2 427	3 172

Auch die Ausfuhr von Gummi wird als günstig angesehen. Es betrug die Ausfuhr an Gummi:

im Jahr	1929	1930	1931	1932
	t	t	t	t
	14 268	18 592	20 487	16 056

Die Durraernte, die hauptsächlich für den örtlichen Verbrauch Bedeutung hat, wurde durch Heuschreckenfraß stark beeinträchtigt. Trotz der recht günstigen Ernteverhältnisse ist der Reingewinn der Sudanbahnen und der mit dieser verbundenen Nilschiffahrt gegenüber den Vorjahren nicht unerheblich zurückgegangen, wie aus den folgenden statistischen Angaben des Geschäftsberichts hervorgeht. Die Erklärung hierfür liegt in den Schwierigkeiten des Absatzes der Baumwolle und der Ölfrüchte auf dem Weltmarkt und in den niedrigen Preisen. Die große Masse der Bevölkerung ist daher arm und kann die Eisenbahnen nicht benutzen. Die Einfuhr der Güter hat abgenommen. Die Eisenbahn hat bei dieser Lage ihre Ausgaben bis aufs Äußerste eingeschränkt und alle unrentablen Nebenbetriebe abgebaut. Nur durch diese Maßnahmen konnte überhaupt noch ein Reingewinn erzielt werden.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1931, S. 1104 ff.

Aus dem Geschäftsbericht werden folgende Angaben entnommen:

	1932	1931	1930	1929
Sektion 1: Eisenbahnen.				
Verkehrseinnahmen . . . . . £ Äg.	1 374 796	1 306 153	1 821 838	1 797 277
Verschiedene Einnahmen . . „	91 715	99 831	132 156	133 279
Gesamteinnahmen der Sektion 1 „	1 466 511	1 405 984	1 953 994	1 930 556
Betriebsausgaben . . . . . „	886 494	994 145	1 137 419	1 110 566
Reingewinn . . . . . „	580 017	411 839	816 575	819 990
Betriebszahl	60,4%	70,7%	58,2%	57,5%
Zugkilometer ohne Rangierdienst .	2 182 849	2 490 294	3 373 248	3 327 606
Streckenlänge . . . . . km	3 203	3 216	3 212	2 981
Einnahmen auf 1 Zugmeile	20 s. 9,4 d	17 s. 3,70 d	17 s. 9,9 d	17 s. 9,9 d
Kosten auf 1 Zugmeile	13 s. 4,8 d	13 s 2,9 d	11 s 1,66 d	11 s 0,2 d
Einnahmen auf 1 km Streckenlänge . . . . . £ Äg.	458	437	608	648
Ausgaben auf 1 km Streckenlänge . . . . . „	277	309	354	373
Sektion 2: Süddampfer:				
Einnahmen . . . . . £ Äg.	137 768	161 978	233 313	223 843
Betriebsausgaben . . . . . „	133 906	166 828	209 895	183 428
Gewinn . . . . . „	3 862	—	30 418	40 415
Verlust . . . . . „	—	4 850	—	—
Betriebszahl . . . . . %	97,2	103	87,0	81,9
Sektion 3: Halfa-Dampfer.				
Einnahmen . . . . . £ Äg.	42 305	58 041	71 427	64 493
Betriebsausgaben . . . . . „	35.921	43 071	46 528	46 035
Gewinn . . . . . „	6 384	14 970	24 899	21 458
Betriebszahl . . . . . %	84,9	74,2	65,1	68,2
Sektion 4: Dongola-Dampfer.				
Einnahmen . . . . . £ Äg.	15 125	17 796	20 025	20 459
Betriebsausgaben . . . . . „	16 613	19 520	22 478	22 946
Gewinn . . . . . „	—	—	—	—
Verlust . . . . . „	1 488	1 724	2 453	2 487
Betriebszahl . . . . . %	109,8	109,7	112,3	112,2
Sektion 5: Port Sudan.				
Einnahmen . . . . . £ Äg.	128 009	114 964	152 850	154 300
Betriebsausgaben . . . . . „	108 107	126 936	139 066	140 355
Gewinn . . . . . „	19 902	—	13 790	13 945
Verlust . . . . . „	—	11 974	—	—
Betriebszahl . . . . . %	84,5	110,4	97,0	91,0
Sektionen 6, 7, 8: Kraftstationen. (Atbara, Port Sudan, Halfa.)				
Einnahmen . . . . . £ Äg.	27 979	31 739	34 427	35 035
Betriebsausgaben . . . . . „	23 014	24 516	25 391	24 473
Gewinn . . . . . „	4 965	7 223	9 036	10 562
Betriebszahl . . . . . %	82,2	77,2	73,9	69,9

	1932	1931	1930	1929
Sektion 9: Verpflegungsdienst.				
Einnahmen . . . . . £ Äg.	47 327	54 615	63 328	63 204
Betriebsausgaben . . . . . „	46 926	54 463	61 396	61 609
Gewinn . . . . . „	401	132	1 932	1 595
Betriebszahl . . . . . %	99,2	99,8	96,9	97,5
Sektion 10: Verschiedene Dienste.				
Einnahmen . . . . . £ Äg.	11 549	13 220	36 977	33 681
Betriebsausgaben . . . . . „	9 636	12 313	26 297	25 405
Gewinn . . . . . „	1 913	907	10 680	8 276
Betriebszahl . . . . . %	83,4	93,1	71,1	75,4
Sektion 11 und 12: Kraftwagen und Feldbahn. Transport Mongola und Nuba-Gebirge.				
Einnahmen . . . . . £ Äg.	967	10 317	20 957	21 011
Betriebsausgaben . . . . . „	4 219	13 632	24 054	26 418
Verlust . . . . . „	3 252	3 315	3 097	5 407
Gewinn . . . . . „	—	—	—	—
Betriebszahl . . . . . %	436,2	132,1	114,8	125,7
Summe aller Sektionen:				
Einnahmen . . . . . £ Äg.	1 877 540	1 868 654	2 587 298	2 549 582
Ausgaben . . . . . „	1 264 836	1 455 446	1 685 518	1 641 235
Gewinn . . . . . „	112 704	413 208	901 780	908 347
Betriebszahl . . . . . %	67,4	77,9	65,1	64,4

Nach der Vermögensrechnung betrug das bis 31. Dezember 1932 angelegte Kapital für

Sektion 1: die Eisenbahnen	£ Äg. m/ms
Grundeigentum	5 492,101
Vorbereitende Arbeiten	44 234,644
Gleis	4 849 949,965
Gebäude	782 512,011
Lokomotiven	896 922,446
Personenwagen	530 527,946
Güterwagen	922 368,210
Werkstätten und Maschinen	182 873,988
Wasserversorgung	154 723,715
Verschiedenes	131 386,129
Zinsen für Anleihen usw.	435 573,319
Zusammen . . .	8 936 564,474

		£Äg. m/ms
Sektion 2:	Süddampfer	718 594,454
„ 3:	Halfa-Dampfer	185 892,490
„ 4:	Dongala-Dampfer	75 941,770
„ 5:	Hafen Port Sudan	878 464,582
„ 6:	Kraftstation Atbara	39 170,154
„ 7:	Kraftstation Port Sudan	97 534,820
„ 8:	Kraftstation Halfa	7 675,375
„ 9:	Verpflegungsdienst	136 538,394
„ 10:	Verschiedenes:	
	Kondensatoren	37 450,000
	Baumwollentkernungsfabrik	—
	Kornreinigungsanlage	980,000
	Eismaschinen	2 800,000
	Kleinbahnen Tohar Trikitat	38 416,503
	Kraftwagen und Feldbahnen	19 181,323
Im ganzen:		
(Eisenbahnen, Schiffe, Nebenunternehmungen)		11 175 204,340
Die zinspflichtigen Anleihen betragen	£ Äg.	3 824 086,190
die zinsfreien Anleihen betragen	„	7 606 273,323
	Zusammen	11 430 359,513

Ende 1932 betrug der Gesamtbestand an Lokomotiven:

für den Zugdienst	141 Stück,
für den Rangierdienst	35 „
Im ganzen	176 Stück.

11 veraltete Zuglokomotiven und 3 Rangierlokomotiven wurden ohne Ersatz ausgeschieden. 2 Dampfschienenwagen, die sich nicht bewährt haben, wurden als Personenwagen verwendet.

An Personenwagen waren vorhanden:

Schlafwagen	19 Stück,
Speise- und Schlafwagen	1 „
Wagen I. Klasse	12 „
II. „	15 „
III. „	32 „
IV. „	64 „
I/II. „	19 „
II/III. „	4 „
Zusammen	166 Stück.
Büfett- und Küchenwagen	13 „
Gepäck- und Postwagen	24 „
Krankenwagen	1 „
Laboratoriumwagen	1 „
Dienstwagen	105 „
Salonwagen	5 „
Zusammen	136 Wagen
Im ganzen	315 Wagen,

an Güterwagen

Offene Wagen	534 Stück,
Bedeckte Wagen	851 „
Viehwagen	138 „
Plattformwagen	64 „
Ölkesselwagen	40 „
Verschiedene Wagen	180 „
Dienstwagen	121 „
Wasserwagen	177 „
Güterwagenbestand im ganzen	2 105 Stück.

Aus der Statistik der Eisenbahnen allein ergeben sich folgende Angaben für das Jahr:

	1929	1930	1931	1932
1. Kapital . . . . . £ Äg.	8 366 805	8 579 459	8 922 396	8 936 564
2. Bruttoeinnahmen . . . . „	1 937 065	1 953 994	1 405 984	1 466 511
3. Betriebsausgaben . . . . „	1 123 361	1 141 964	994 145	866 640
4. Nettoeinnahmen . . . . „	813 704	812 030	411 839	579 871
5. Verkehrseinnahmen . . . „	1 803 236	1 821 838	1 306 153	1 374 796
6. Betriebene Streckenlänge . km	3 205	3 212	3 216	3 203
7. Betriebszahl . . . . . %	58	58,44	70,70	60,40
8. Kapitalkosten für 1 km . £ Äg.	2 610	2 671	2 774	2 970
9. Prod. Zugkilometer	3 327 606	3 373 248	2 490 294	2 182 849
10. Zugkilometer im ganzen	3 546 863	3 504 854	2 541 499	2 222 252
11. Lokomotivkilometer	4 496 953	4 435 589	3 195 582	2 820 323
12. Zahl der beförderten Reisenden .	660 486	708 838	418 857	433 932
13. Beförderte Gütertonnen	844 587	836 077	514 393	511 403
14. Beförderte Tiere	104 719	80 197	52 455	48 675
15. Nettotonnenkilometer	495 978 601	499 719 062	346 861 710	345 264 870
16. Verkehrseinnahmen auf 1 Zugkm m/ms	564,9	540,1	524,4	629,8
17. Betriebskosten auf 1 Zugkm . .	337,6	338,5	399,2	406,2
18. Reineinnahmen auf 1 Zugkm. .	204,3	201,6	125,2	223,6
19. Zahl der im Dienst befindl. Zuglokomotiven	135	135	141	130
20. Zahl der Rangierlokomotiven .	31	31	35	32
21. Zahl der Güterwagen	1 673	1 700	1 807	1 804
22. Zahl der Personenwagen (einschl. Dampftriebwagen)	169	171	175	166
23. Durchschn. Zuggewicht der Personenzüge (Tons engl.)	339,70	345,24	351,09	366,98
24. Einnahmen a. d. Personenverkehr . . . . . £ Äg.	361 398	369 191	272 440	228 827
25. Kosten d. Personenverkehrs . .	199 722	212 949	218 405	163 825
26. Beförderte Gütertonnen (ausgeschlossen Steine)	543 225	522 053	379 746	422 862
27. Beförderte Steine	75 801	93 978	18 245	7 988
28. Beförderte Tiere	16 116	13 124	7 759	6 077

	1929	1930	1931	1932
29. Einnahmen a. d. Güterverkehr . . . . . £ Äg.	1 413 055	1 429 904	1 020 858	1 135 814
30. Einnahmen a. d. Tierverkehr . . . . . „	28 783	22 742	12 854	10 156
31. Kosten des Güter- u. Tierverkehrs . . . . . „	923 639	929 015	775 740	722 815
32. Durchschn. Länge der frachtpflicht. Güter . . . . . km	632,62	649,85	711,03	710,06
33. Durchschn. Zahl der Wagen in Güter- und Viehzügen	16,29	17,30	17,46	18,51

Der Güterverkehr auf den Sudanbahnen zeigt folgende Zahlen:

	1932	1931	1930	1929
	tons	tons	tons	tons
Ausfuhr				
Güter des öffentlichen Verkehrs .	188 796	151 162	178 416	177 473
Regierungsgüter	3 813	6 075	10 572	7 054
Zusammen .	192 609	157 237	188 988	184 527
Davon als wichtigste Transportgüter:				
Baumwolle entkernt	44 729	18 272	28 554	31 182
„ unentkernt	5 031	9 015	13 927	11 202
Baumwollkerne	87 839	44 046	53 237	56 348
Datteln	1 039	678	1 062	1 941
Dannüsse	3 176	4 583	2 244	5 536
Durra	1 010	30 845	31 953	20 497
Erdnüsse	1 427	2 861	4 379	4 186
Gummi	18 098	21 374	21 485	17 284
Häute und Felle	1 567	1 699	1 819	2 352
Sesam	12 924	5 457	9 415	14 838
Einfuhr:				
Güter des öffentlichen Verkehrs .	111 275	114 306	174 991	162 131
Regierungsgüter	6 441	7 328	22 001	18 157
Zusammen .	117 716	121 634	148 492	180 288

	1932	1931	1930	1929
Davon als wichtigste Transportgüter:	tons	tons	tons	tons
Benzin	6 736	7 772	9 725	7 330
Zement	4 729	8 143	20 316	18 911
Kohlen und Patentfeuerung	2 742	6 409	25 151	16 641
Stückgüter	5 866	5 253	6 553	7 004
Durra	14 354	290	257	352
Mehl	12 503	12 106	11 818	11 102
Feuerungsöl	9 548	8 063	9 061	6 929
Petroleum	4 074	4 484	6 331	5 329
Lebensmittel	1 237	1 495	2 337	2 353
Salz	9 021	8 635	12 095	13 240
Seife	2 367	2 608	2 790	2 839
Zucker	16 543	20 065	30 941	30 149
Tee	2 240	2 384	2 719	2 709
Bauholz	3 470	3 869	6 659	7 660
Binnenverkehr:				
Güter des öffentlichen Verkehrs	101 165	99 663	139 283	171 683
Regierungsgüter	19 360	22 457	68 766	82 528
Zusammen	120 525	119 120	228 051	254 211

Der Hafen Port Sudan am Roten Meer, über den sich der gesamte Ausfuhr- und Einfuhrhandel des Sudan abwickelt, wurde im Jahr 1932 angelaufen von im ganzen 808 Schiffen mit 3 098 307 Reg.-Tonnen. Von diesen waren 54 deutsche Schiffe mit 136 764 Reg.-Tonnen. Der Verkehr im Hafen von Port Sudan ist gegen das Vorjahr um rund 10 % zurückgegangen. *Dieckmann.*

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflichtrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 26. März 1934 in Sachen des Maurers S. in M., Kläger und Revisionskläger, gegen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, vertreten durch die Reichsbahndirektion K., Beklagte und Revisionsbeklagte.
— VI. 29/1934. —

Die Eisenbahn haftet, wenn sich ein Reisender beim Öffnen oder Schließen eines Abteilfensters verletzt. Denn wenn der äußere Zusammenhang zwischen dem Eisenbahnbetrieb und dem Unfall gegeben ist, so reicht die Möglichkeit aus, daß ein entsprechender innerer Zusammenhang besteht.

Tatbestand.

Der Kläger fuhr am 26. April 1931 des Abends in einem Triebwagen der beklagten Reichsbahn-Gesellschaft von L. nach M. Da das Personenabteil überfüllt war, gingen der Kläger und ein anderer Fahrgast, B. Sch., auf die Aufforderung des Oberzugschaffners B. in das kleine Gepäckabteil. Der Kläger zog sich während der Fahrt mehrere Schnittverletzungen auf dem Rücken der rechten Hand zu. Er behauptet, daß die 4 Fenster des Gepäckraums geöffnet gewesen seien. Er habe deshalb zunächst das eine Fenster geschlossen. Als er dann das zweite habe schließen wollen, es aber noch nicht ganz nach oben gezogen habe, sei ein Teil der Scheibe herausgefallen, und dadurch habe er sich die Verletzungen an der Hand zugezogen. Er verlangt deshalb Ersatz des ihm durch den Unfall entstandenen Schadens in der Form der Leistungs- und der Feststellungsklage, und zwar Ersatz für Erwerbsausfall, Sachschaden und Heilungskosten.

Die Beklagte behauptet, daß der Kläger die Scheibe schuldhaft zerbrochen habe, und verlangt deshalb neben der Abweisung der Klage im Wege der Widerklage Zahlung von 5,50 RM als Ersatz für die zerbrochene Scheibe. Diese sei nicht lose und vor dem Unfall nicht beschädigt gewesen. Es handle sich um eine hohe, schmale Scheibe, die nur durch eine gewaltsame Einwirkung — Stoß oder Schlag — beschädigt sein könne.

Nach dem von der Beklagten vorgelegten Lichtbild (Anlage zum Schriftsatz vom 12. Mai 1933, Bl. 146) handelt es sich auf der in Betracht kommenden Seite des Gepäckraums um 2 im oberen Teil der schmalen, in der Mitte zusammengehenden Türflügel befindliche Fensterscheiben von je 0,25 m Breite und 0,79 m Höhe. Die Angaben des Klägers im Schriftsatz vom 14. Juli 1932 (Bl. 62) stimmen damit ungefähr überein. Auch die Angabe des Klägers über die Breite

des Gepäckraums in der Anlage zum Schriftsatz vom 19. Mai 1933 (Bl. 152) ergibt Übereinstimmung mit dem erwähnten Lichtbild. Danach ist der ganze Gepäckraum etwa doppelt so breit als die Fenster.

Während das Landgericht dem Klageantrag entsprach — dem Zahlungsanspruch zum Teil nur dem Grunde nach —, und die Widerklage abwies, wies das Berufungsgericht die Klage ab und beließ es bei der Abweisung der Widerklage. Gegen dieses Urteil richtet sich die Revision des Klägers; er wiederholt seinen in der Berufungsinstanz gestellten Antrag, soweit zu seinen Ungunsten erkannt ist. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Der Kläger beantragt ferner, ihm gegen die Versäumung der Revisionsfrist Wiedereinsetzung in den vorigen Stand zu gewähren. In dieser Beziehung ist der Sachverhalt der folgende: Die Revisionsfrist lief am 12. Januar 1934 ab. Am 30. Dezember 1933 ging das Armenrechtsgesuch des Klägers bei dem Revisionsgericht ein. Durch Beschluß des Senats vom 15. Januar wurde dem Kläger das Armenrecht bewilligt. Am 17. Januar ging das Wiedereinsetzungsgesuch und die Revisionsschrift bei dem Revisionsgericht ein.

Entscheidungsgründe.

1. Die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gegen die Versäumung der Revisionsfrist war dem Kläger zu erteilen (§§ 233, 234 ZPO.). Das Gesuch um Bewilligung des Armenrechts ist rechtzeitig eingegangen. Der Kläger hatte keinen Einfluß darauf, daß das Armenrecht erst nach Ablauf der Revisionsfrist bewilligt werden konnte.

2. Das Berufungsgericht stellt die Beurteilung des Personenschadens unter dem rechtlichen Gesichtspunkt des Reichshaftpflichtgesetzes in den Vordergrund und führt hierzu im wesentlichen folgendes aus: Die Haftung der Beklagten aus diesem Gesetz setze voraus, daß ein innerer und äußerer Zusammenhang des Unfalls mit der Beförderung als solcher bestehe. An jedem inneren Zusammenhang mit der Beförderung fehle es aber, wenn die Darstellung der Beklagten zutreffe, daß der Kläger durch eigene Unachtsamkeit die Fensterscheibe eingeschlagen und seine Verletzung sich dadurch zugezogen habe. Der Kläger sei für den inneren Zusammenhang als klagebegründende Tatsache beweispflichtig und müsse daher insbesondere nachweisen, daß die Scheibe vor dem Unfall bereits zerbrochen gewesen sei. Allerdings ergebe schon der äußere Zusammenhang des Unfalls mit dem Eisenbahnbetrieb eine gewisse Vermutung auch für das Bestehen des inneren Zusammenhangs. Das gelte aber nur für die Fälle, in denen der Sachverhalt auch im übrigen die Wahrscheinlichkeit für den Zusammenhang des Betriebes mit der Verletzung ergebe. Nur in diesen Fällen spreche nach der Erfahrung des täglichen Lebens eine Vermutung für das Vorhandensein des erforderlich inneren Zusammenhangs, und es sei Sache des Unternehmers, diese Vermutung zu entkräften. Das Berufungsgericht entnimmt einerseits aus dem Vorbringen des Klägers Bedenken gegen die Richtigkeit seiner Darstellung, hält andererseits die Darstellung der Beklagten über das schuldhafte Verhalten des Klägers nicht für erwiesen und weist deshalb sowohl Klage als Widerklage ab.

Die Darlegungen des Berufungsgerichts sind rechtlich zu beanstanden. Soweit es sich um die eigentliche Beförderungstätigkeit der Bahn handelt, ist ein Unfall beim Betriebe der Bahn nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts dann eingetreten, wenn ein unmittelbarer (näherer) örtlicher und zeitlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder mit bestimmten Betriebs-

einrichtungen besteht. Es reicht aber aus, daß der Bahnbetrieb eine der mitwirkenden Ursachen des Unfalls ist. Es darf nicht allgemein gefordert werden, daß der Unfall durch Gefahren verursacht ist, die dem Eisenbahnbetrieb ausschließlich eigentümlich und mit anderen Betriebsmitteln nicht verbunden sind. Deshalb ist nur dann, wenn es an dem äußeren Zusammenhang fehlt, der Nachweis erforderlich, daß der Unfall im inneren Zusammenhang mit einer dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen, wenn auch nicht ausschließlich eigentümlichen. Gefahr steht (RGZ. Bd. 126 S. 139 mit Nachweisungen). Ist der äußere Zusammenhang zwischen dem Eisenbahnbetrieb und dem Unfall gegeben, so reicht die Möglichkeit aus, daß ein entsprechender innerer Zusammenhang besteht (vgl. auch Seligsohn Haftpflichtgesetz 2. Aufl. S. 64). Den Gegensatz zu Tatbeständen dieser Art bilden diejenigen Vorgänge, bei denen festgestellt wird, daß der Eisenbahnwagen der zufällige Schauplatz eines Ereignisses wird, das in gleicher Weise an jedem anderen Ort vorkommen kann (JW. 1913 S. 995 Nr. 24; Eger Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 30 S, 232). Im vorliegenden Falle stellt das Berufungsgericht zwar nicht ausdrücklich fest, daß die Verletzung des Klägers bei dem Öffnen des Fensters geschehen ist. Zweifel, die in dieser Beziehung aus der Fassung des Tatbestandes des Berufungsurteils sich ergeben könnten, werden aber durch den Zusammenhang der Entscheidungsgründe dieses Urteils behoben; es sei hier nur darauf hingewiesen, daß das Berufungsgericht dem Kläger die Beweislast dafür aufbürdet, daß die Scheibe vor dem Unfall bereits zerbrochen gewesen sei. Nach dem Vorbringen der Beklagten kann es auch keinem Zweifel unterliegen, daß sie die Behauptung des Klägers nicht bestreitet, er habe sich die Verletzung beim Öffnen des Fensters zugezogen; sie behauptet, wie die Entscheidungsgründe des Berufungsurteils ergeben, daß der Kläger durch eigene Unachtsamkeit die Fensterscheibe eingeschlagen habe, und hat hierauf die Widerklage gestützt (vgl. den Schriftsatz vom 15. Januar 1932, Bl. 15). Übrigens ist bei dem vorliegenden Sachverhalt auch keinerlei Anhaltspunkt dafür gegeben, wie der Kläger sich die Verletzung während der Fahrt in anderer Weise zugezogen haben könnte; und das wenigstens stellt das Berufungsgericht als unstreitig hin, daß die Verletzung während der Fahrt erfolgt ist.

Daß der äußere Zusammenhang zwischen dem Betrieb der Eisenbahn und dem Unfall vorliegt, kann nicht zweifelhaft sein und wird auch vom Berufungsgericht angenommen. Es verkennt aber, daß dann schon die Möglichkeit des entsprechenden inneren ursächlichen Zusammenhangs ausreicht, und ein Beweis hierfür dem Verletzten nach dem Haftpflichtgesetz nicht mehr auferlegt werden kann. Wer während der Fahrt ein Fenster öffnet oder schließt, bedient sich einer Einrichtung, die von der Bahnverwaltung zum Zwecke der Beförderung der Fahrgäste geschaffen worden ist. Daß der unversehrte Bestand dieser Einrichtung durch den Eisenbahnbetrieb, dem die Gestaltung der Fenster angepaßt ist, allgemein besonderer Gefährdung ausgesetzt ist, kann nicht in Abrede gestellt werden; dabei kommt die Erschütterung durch die Bewegung der Bahn, die Benutzung des Wagenraums durch eine wechselnde Zahl von Personen, deren Persönlichkeit nicht festgestellt wird, und im vorliegenden Fall insbesondere der Umstand in Betracht, daß sich die Fenster in der kleinen Tür eines wegen Überfüllung des Personenabteils den Fahrgästen zur Verfügung gestellten kleinen Raums befinden und dieser in erster Linie zur Aufbewahrung von Gepäck dient, mit dessen Beförderung während der Fahrbewegung eine Gefährdung der Fenster nicht immer vermieden werden kann. Im vorliegenden Fall waren übrigens nach der Darstellung des Klägers (Schriftsätze vom 23. Mai 1932, Bl. 47 r, und vom 14. Juli 1932, Bl. 63) Fahrräder in dem Raum untergebracht.

Es kann jedenfalls auch nach dem vorliegend festgestellten Tatbestand die Möglichkeit nicht in Abrede gestellt werden, daß die Scheibe bereits bei dem Herausziehen des Fensters zum Zweck der Schließung beschädigt war. Deshalb bedarf es keiner Erörterung der Frage, ob denn die Beschädigung einer unversehrten Scheibe während des Öffnens und Schließens des Fensters unter den vorliegenden Umständen in jedem Fall mit einer Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt verbunden ist. Das Berufungsgericht hält jedenfalls im vorliegenden Fall nicht für erwiesen, daß der Kläger die Beschädigung des Fensters schuldhaft verursacht hat. Es kommt hiernach auch nicht mehr darauf an, ob der Kläger, worauf das Berufungsgericht Gewicht legt, in seiner Darstellung, ob bei dem Heraufziehen des Fensters der obere oder untere Teil der Scheibe beschädigt gewesen sei, gewechselt hat. Es mag aber darauf hingewiesen werden, daß der Kläger seine im Tatbestand allein aufgeführte Angabe, die untere Scheibe sei zerplatzt gewesen, wiederholt, insbesondere mit der Begründung im Schriftsatz vom 5. Oktober 1933 (Bl. 174) berichtigt hat; soweit diese Begründung geltend macht, daß der Zeuge D. in den Eisenbahnakten am 29. April 1931 von der Ausbesserung eines anderen Fensters gesprochen habe, scheint sie allerdings nicht zuzutreffen; denn Duscha unterscheidet dort zwischen der am 14. April 1931 — vor dem Unfall — vorgenommenen Ausbesserung einer Scheibe und der späteren Einsetzung einer neuen Scheibe.

Der Fall der Öffnung und Schließung eines Eisenbahnfensters wird grundsätzlich — abgesehen von der Größe der mit der Benutzung der Einrichtung verbundenen Gefahr — von der Öffnung und Schließung der Abteiltüren nicht zu unterscheiden sein. Daß aber eine hierbei entstandene Verletzung des Fahrgastes unter eine beim Betriebe der Bahn eintretende Verletzung fallen kann, ist in der Rechtsprechung anerkannt (JW. 1913 S. 995 Nr. 24; für das öster. Recht Eger Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 18 S. 30). Auch im Falle des Öffnens der Abteilfenster ist für den Bereich des österreichischen Gesetzes vom 5. März 1869 vom Österr. Obersten Gerichtshof angenommen worden, daß eine dabei vorgekommene Verletzung „durch eine Ereignung im Verkehr einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn" verursacht sein kann, vgl. Eger Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 12 S. 15. Wie weit dabei eine Beweislast in bezug auf die Schadhaftigkeit des Fenster in Betracht kam, ist aus dem abgedruckten Wortlaut der Entscheidung nicht zu ersehen. Eger, der auf letztere Frage offenbar auch kein Gewicht legt (Eger Reichshaftpflichtges. 7. Aufl. S. 10), äußert Bedenken gegen die Auffassung; sie hängen aber, wie seine weiteren Ausführungen auf S. 11 ergeben, mit seinem grundsätzlichen, von der Rechtsprechung des Reichsgerichts mißbilligten Standpunkt zusammen, daß er die Anwendbarkeit des § 1 RHG. von dem Vorliegen der Eisenbahn ausschließlich eigentümlicher Gefahren abhängig macht, also solcher Gefahren, wie sie in diesem Maße bei der Ausführung anderer Beförderungen nicht vorkommen.

Ist hiernach das Berufungsurteil nicht aufrechtzuerhalten, soweit das Reichshaftpflichtgesetz in Betracht kommt, so gilt das gleiche auch für die Sachschadenhaftung aus dem preußischen Gesetz vom 3. November 1838. Bei dem vom Kläger verlangten Schadenersatz handelt es sich um solchen, den er „bei der Beförderung auf der Bahn" erlitten hat (§ 25 des Gesetzes).

Demgemäß war das angefochtene Urteil aufzuheben, soweit darin zuungunsten des Klägers erkannt ist, und in diesem Umfang die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 26. März 1934 in Sachen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, vertreten durch die Reichsbahndirektion B., Beklagte und Revisionsklägerin, gegen die verwitwete Frau D. in O., Klägerin und Revisionsbeklagte.

— VI. 454/33. —

Eine nicht zu beseitigende Unklarheit über den Hergang eines Betriebsunfalls geht zu Lasten der beweispflichtigen Eisenbahn, auch wenn feststeht, daß der verunglückte Reisende betrunken gewesen ist.

Tatbestand.

Am 28. Februar 1932 ist der Ehemann der Klägerin auf der Eisenbahnfahrt von Rußland nach Deutschland in der Nähe der Station F. durch Sturz aus einem D-Zug-Wagen der Beklagten tödlich verunglückt. Die Klägerin nimmt die Beklagte auf Grund §§ 1, 3 und 7 des Reichshaftpflichtgesetzes auf Ersatz der Beerdigungskosten und Gewährung einer monatlichen Unterhaltsrente von 150 RM. vom 1. Mai 1932 bis zum 10. August 1946 (dem vollendeten 65. Lebensjahre des Verunglückten) in Anspruch. Die Beklagte hat gegenüber dem Grunde des Anspruchs eigenes Verschulden des Verstorbenen eingewandt. Das Landgericht hat unter Abweisung des Rentenanspruchs die Beklagte zur Zahlung der Beerdigungskosten verurteilt. Das Berufungsgericht hat unter Zurückweisung der Berufung der Beklagten und unter teilweiser Zurückweisung der Berufung der Klägerin dieser ferner eine monatliche Unterhaltsrente von 80 RM. für den geforderten Zeitraum zugesprochen. Mit der Revision erstrebt die Beklagte die vollständige Abweisung der Klage. Die Klägerin begehrt Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe.

Das Berufungsgericht nimmt an, daß die Beklagte für den in Rede stehenden Betriebsunfall nach § 1 RHpflG. hafte, weil sie nicht nachgewiesen habe, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Getöteten verursacht worden sei. Der Unfall sei nicht aufgeklärt und auch nicht aufklärbar, da Augenzeugen des Unfalls nicht vorhanden seien. Die Beklagte hat hierzu im einzelnen vorgetragen und unter Beweis gestellt (s. Erklärungen vom 9. August 1932 Bl. 19 und 14. Oktober 1932 Bl. 25, Schriftsätze vom 14. Dezember 1932 Bl. 44 und 15. März 1933 Bl. 111): Der Ehemann der Klägerin müsse zur Zeit des Unfalls bezecht, zum mindesten stark angeheitert gewesen sein; der Wagen, aus dem er hinausgestürzt sei, sei von neuester Bauart gewesen; die unmittelbar nach dem Unfall untersuchte Tür und deren Schloß hätten sich vollständig in Ordnung befunden; die Wagentür sei auf der letzten Haltestation des Zuges, dem Bahnhof F., ordnungsmäßig vom Zugschaffner geschlossen worden; die Bahnstrecke sei an der Unfallstelle ganz gradlinig verlaufen. Auch bei Unterstellung der Richtigkeit dieser Behauptungen nimmt das Berufungsgericht an, daß ein alleiniges oder auch nur mitwirkendes Verschulden des Verstorbenen an dem Unfall nicht festzustellen sei.

Demgegenüber macht die Revision geltend, das Berufungsgericht habe die Grundsätze über den Beweis des ersten Anscheins verkannt. Sei auch der Vorgang selbst nicht aufgeklärt, so sei doch nach der Unterstellung des Berufungsgerichts der Verunglückte betrunken gewesen, und sei der Zug, als er aus diesem hinausgefallen sei, nicht in eine Kurve gefahren. Ein vernünftiger, nüchterner Fahrgast werde — abgesehen von der hier ausgeschlossenen Absicht des Selbstmordes — niemals die Wagentür eines fahrenden Schnellzuges öffnen und sie, wie es der Verunglückte offenbar getan habe, mit der benach-

barten Aborttür verwechseln. Hiernach zeige der Todessturz in Verbindung mit der Trunkenheit des Gestürzten einen typischen Hergang, der, ohne daß es einer weiteren Aufklärung des äußeren Vorganges bedürfe, notwendig auf ein allein ursächliches Verschulden des Verunglückten hinweise. Sei die Beklagte mithin zunächst eines weiteren Beweises nach dieser Richtung enthoben, so hätte die Klägerin nunmehr ihrerseits den Gegenbeweis führen müssen, daß der Unfall ohne Verschulden ihres Ehemannes herbeigeführt sei.

Diesen Ausführungen der Revision ist nicht beizutreten. Wenn auch der Unfall sich unbestritten auf einer geraden Strecke der Eisenbahnlinie ereignet hat, so ist es zunächst nicht ausgeschlossen, daß der in Rede stehende Wagen PKP 7201 ABC 4 des D-Zuges 56 Warschau-Berlin, der der letzte des Zuges war (s. Schriftsätze der Beklagten vom 14. Dezember 1932 Bl. 44 und 30. März 1933 Bl. 118 sowie die von der Beklagten überreichte Handskizze Bl. 117 R), auch auf gerader Strecke Seitenschwankungen ausgesetzt sein konnte. Unterstellt das Berufungsgericht auch weiter, daß der Verunglückte zur Zeit des Unfalls „bezecht, zum mindesten stark angeheitert" gewesen sei, daß der Zugschaffner auf der letzten Haltestation die Wagentür ordnungsmäßig geschlossen habe, und daß sich unmittelbar nach dem Unfall Tür und Schloß in vollständiger Ordnung befunden haben, so kann der Revision nicht zugestanden werden, es sprächen diese Tatsachen nach den Grundsätzen des Beweises des ersten Anscheins in einem so hohen Maße von Wahrscheinlichkeit für das Vorliegen eines Verschuldens des Verunglückten, daß demgegenüber die gegenteilige Annahme völlig zurücktrete (RGZ. Bd. 131, S. 354/355 nebst Nachweisungen). Wie die Revision nicht verkennt, ist der Beweis des ersten Anscheins in neueren Entscheidungen auf sog. typische Geschehensabläufe beschränkt worden, d. h. auf Fälle, in denen ein gewisser Tatbestand feststeht, der nach der Erfahrung des Lebens auf eine bestimmte Ursache hinweist. Für derartige Fälle ist von demjenigen, der einen vom gewöhnlichen Verlauf abweichenden Hergang des Geschehens behauptet, der Beweis für den von der Regel abweichenden Verlauf verlangt worden. Dagegen ist eine Verallgemeinerung der Regel derart, daß jeder Beweispflichtige schließlich nur einen gewissen Grad von Wahrscheinlichkeit darzutun, und der Gegner die Wahrscheinlichkeit zu entkräften habe, abgelehnt worden (RGZ. Bd. 112, S. 229, Bd. 126, S. 70, Bd. 130, S. 359; JW. 1932 S. 2066, Nr. 4; RGUrt. vom 30. März 1933, VI, 372/32, RGUrt. vom 7. November 1933, VI, 135/33). Im vorliegenden Fall ist der Revision nicht zuzugeben, es entspreche der Lebenserfahrung, daß ein unter dem Einfluß des Alkoholgenusses stehender Fahrgast, der den in einem Eisenbahnwagen befindlichen Abort aufsuchen wolle, die Tür des Aborts mit der nach außen führenden Wagentür verwechsele. Auch wenn die Wagentür auf der letzten Station ordnungsmäßig geschlossen war, besteht die Möglichkeit, daß sie ohne Verschulden des Verunglückten sich geöffnet habe oder von dritter Seite geöffnet worden sei. Auch wenn der Verunglückte betrunken war, fehlt es also an dem Nachweis, daß der Unfall durch sein Verhalten in der Trunkenheit herbeigeführt ist. Demnach muß es bei der Regel sein Bewenden behalten, daß eine nicht zu beseitigende Unklarheit über den Hergang eines Betriebsunfalls zu Lasten des beweispflichtigen Unternehmers, hier also der Beklagten, geht.

Der Revision war daher der Erfolg zu versagen.

Anmerkung: Die Urteile sind ein neuer Beweis für die Notwendigkeit der Reform des Reichshaftpflichtgesetzes.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Gesetz vom 26. September 1934, betr. die Anwendung landesgesetzlicher Vorschriften über Bahneinheiten. (Reichsgesetzbl. II, S. 811).

Verordnungen des Reichsverkehrsministers:

Vom 1. November 1934 über die Anwendung landesgesetzlicher Vorschriften über Bahneinheiten. (Reichsgesetzbl. II, S. 849).

Vom 27. November 1934. Zweite Verordnung zur Änderung der Militär-Eisenbahn-Ordnung. (Reichsgesetzbl. II S. 1059.)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft: Die Reichsbahn Seite

Vom 9. Oktober 1934, betr. Bahnhofswirtschaften 1041
Vom 10. Oktober 1934, betr. Eisenbahnbeiräte 1041
Vom 13. Oktober 1934, betr. Richtlinien für die Befestigung von Wegübergängen in Schienenhöhe 1065
Vom 15. Oktober 1934, betr. Normblätter DIN 276 und DIN 277 1065
Vom 15. Oktober 1934, betr. elektrischer Zugbetrieb . . . 1066
Vom 17. Oktober 1934, betr. DIN-Normblätter 1054, 1055, 4102, 4110 1066
Vom 17. Oktober 1934, betr. Errichtung eines Reichsbahn-Kohlenabnahmeamts in Gleiwitz 1066
Vom 29. Oktober 1934, betr. Geschäftsanweisung für die Reichsbahndirektionen 1089
Vom 29. Oktober 1934, betr. Geschäftsanweisung für die Dienststellenvorsteher der Reichsbahn 1089
Vom 1. November 1934, betr. Änderung der Personalordnung 1121
Vom 2. November 1934, betr. Auflösung des Führerstabs Reichsbahn 1122
Vom 2. November 1934, betr. Arbeitszeitordnung 1122
Vom 6. November 1934, betr. Unterrichtswesen, Lehrhefte . 1141
Vom 7. November 1934, betr. Auflösung der Reichbahndirektion Oldenburg 1141
Vom 8. November 1934, betr. Verkehrskontrolldienst . . . 1141
Vom 8. November 1934, betr. Änderungen im Aufbau und in der Bearbeitung der Statistiken für das Geschäftsjahr 1934 1142
Vom 14. November 1934, betr. Tragen von Ehrenabzeichen zur Uniform 1165
Vom 17. November 1934, betr. Unterrichtswesen, Eisenbahnwissenschaftliche Woche in Berlin 1166
Vom 27. November 1934, betr. Deutscher Reichsbahn-Kalender 1935 1189
Vom 29. November 1934, betr. Geschäftsordnung der Gesellschaft „Reichsautobahnen“ 1209
Vom 28. November 1934, betr. neue Laufbahn der Beamten des Stofflagerdienstes 1210

Seite
Vom 28. November 1934, betr. Reichsbahn-Waisenhort . . 1214
Vom 29. November 1934, betr. Dienstvorschrift für die Einziehung von Einnahmen durch Hebelisten (Hevo) . . . 1214
Vom 30. November 1934, betr. Änderung der Bezirke verschiedener Reichsbahndirektionen 1215
Vom 4. Dezember 1934, betr. Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO.) 1215
Vom 1. Dezember 1934, betr. Geschäftsführende Reichsbahndirektionen für den Druck und die Beschaffung von Drucksachen, Schreib- und Zeichenstoffen (Druckdirektionen) 1218
Vom 11. Dezember 1934, betr. Geschäftsführende Reichsbahndirektionen für den Druck und die Verwaltung von Fahrkarten 1245

Österreich. Kundmachung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 24. Oktober 1934, betr. die Einlösung der Bahnlinie Zeltweg—Wolfsberg.

(Bundesgesetzblatt für den Bundesstaat Österreich 99/1934 Nr. 305.)

(1) Auf Grund des Schiedsspruches des vom Völkerbundrate gemäß Artikel 320 des Staatsvertrages von Saint-Germain-en-Laye bestellten Schiedsgerichtes vom 12. Mai 1934 wird die den Gegenstand der Konzessionsurkunde vom 22. Juni 1897, RGBl. Nr. 152, bildende Bahnlinie von Zeltweg nach Wolfsberg nach den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde und der in Ergänzung und teilweiser Abänderung dieser Urkunde ergangenen Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 24. März 1902, RGBl. Nr. 62, sowie nach den Bestimmungen des Schiedsspruches mit 1. Januar 1935 eingelöst.

(2) Die vorbezogene Konzession erlischt mit 31. Dezember 1934, das Eigentum an der konzessionierten Bahnlinie geht mit 1. Januar 1935 an den Bund über.

(3) Die treuhändige Verwaltung und Betriebführung dieser Bahnlinie obliegt nach dem Bundesgesetz vom 19. Juni 1923, BGBl. Nr. 407, vom genannten Tage an dem Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen".

Bücherschau.

Besprechungen.

Lengemann, Klaus, Dr. jur. Reichsautobahnen in Staat, Wirtschaft und Recht. Eine Übersicht. Mit einem Geleitwort des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen. Berlin 1934. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn.

Es kann zweifelhaft sein, ob jetzt schon die Zeit gekommen ist, die rechtliche Seite der Reichsautobahnen zu untersuchen, und wenn man diese Frage auch nicht deswegen zu verneinen braucht, weil beim Bau der Reichsautobahnen die Tat im Vordergrunde steht, so wird man dem Verfasser doch darin recht geben müssen, daß all die Dinge noch zu sehr im Fluß sind, als daß sie einer praktisch-kommentarmäßigen oder erschöpfend-wissenschaftlichen Behandlung schon jetzt zugänglich seien. So kann auch der hier unternommene Versuch kaum mehr als eine Übersicht über den augenblicklichen Stand der nicht ganz einfachen Reglung ergeben, aber schon hierfür werden alle die dem Verfasser dankbar sein, die nicht unmittelbar mit der Sache befaßt sind, die aber an der großen Aufgabe des Baus der Reichsautobahnen sonst interessiert oder beteiligt sind, und zwar um so mehr, als der übersichtliche Abdruck der Gesetzesbestimmungen und der Satzung der Gesellschaft „Reichsautobahnen" diesen Überblick wesentlich erleichtert.

Wenn der Verfasser in der Einleitung zunächst die politische oder, wie er sagt, staatswesentliche Bedeutung der Reichsautobahnen hervorhebt, so kann man zwar die Richtigkeit seiner Ansicht bezweifeln, der Staat habe mit den Eisenbahnen dasjenige Verkehrsmittel in der Hand gehabt, durch das er die „Verkehrsleitung schlechthin zu regeln vermochte" — die Bedeutung der Schiffahrt scheint hier unterschätzt —, immerhin ist es durchaus richtig, die Bedeutung der Entscheidung hervorzuheben, nach der der Bau der Autobahnen ausschließlich Sache des Reichs ist. Damit ist einer Entwicklung vorgebeugt, die in der mühseligen Verstaatlichung und Verreichlichung der Eisenbahnen hinter uns liegt. Auch die arbeitspolitische Bedeutung des Autobahnbaus wird richtig hervorgehoben und betont, daß damit eine gewisse materielle Be-

lastung des Unternehmens verbunden sei. Diese darf in der Tat nicht unterschätzt werden, besonders wenn einmal die Frage nach der Wirtschaftlichkeit der Autobahnen gestellt werden sollte, und die hohen Anlagekosten dabei Schwierigkeiten machen. Weniger klar ist indes die wirtschaftliche Bedeutung der Autobahnen. Ob wirklich durch ihren Bau und durch ihre Angliederung an die Reichsbahn der Konkurrenzgedanke zwischen einzelnen Verkehrsmitteln ausgeschaltet werden wird? Der Verfasser meint, die nunmehr geschaffene Verbindung von Auto und Schiene lasse es unbedenklich erscheinen, wenn der Kraftwagen — was er nunmehr könne — in eine den übrigen Verkehrsmitteln gleichberechtigte Stellung hineinwachse, der Autobahnplan lasse gleichzeitig der Entwicklung des Kraftwagens ungehinderten Lauf und ordne ihn doch dem Grundgedanken der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung unter. Man wird die Entwicklung noch wohl abwarten müssen, auch hier sind die Dinge doch wohl noch zu sehr im Fluß.

Der Verfasser untersucht sodann den Gegenstand des Unternehmens: Bau und Betrieb der Kraftfahrbahnen, wobei er unter Betrieb allerdings nur die Vorhaltung der Bahnen verstanden wissen will. Richtig wird betont, daß die verwaltungsrechtliche Stellung der Autobahnen mit der der Reichsbahn übereinstimme, daß sie ein Stück öffentlicher Verwaltung, ein Teil der Reichsverwaltung seien. Ob die Autobahnen selbst öffentliche Wege darstellen, wie der Verfasser meint, scheint allerdings fraglich, zumal nach seinen späteren Ausführungen die allgemeinen Normen des Wegerechts praktisch nur selten vorkommen werden, da das Autobahnrecht Sonderrecht darstelle. Da die Autobahnen nach § 2 des Gesetzes „öffentliche Wege", ausschließlich für den allgemeinen Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt, sind, kann man sie doch wohl nicht als öffentliche Wege schlechthin bezeichnen. In dem Abschnitt Aufbau des Unternehmens scheint der Begriff Betriebsorganisation etwas schief, wie sich schon daraus ergibt, daß der Verfasser meint, eine eigentliche Betriebsorganisation werde erst mit der Inbetriebnahme der Bahnen entstehen. Zweckmäßig wäre hier von dem Verwaltungsaufbau gesprochen worden. Übrigens besteht in Ulm keine Oberste Bauleitung.

Das Verhältnis zum Reich (Reichsbahn — Reichsaufsicht — Generalinspektor) wird an Hand der Bestimmungen dargestellt, in der Praxis sieht indes manches anders aus. In diesem Zusammenhang sind auch die Darlegungen zu § 5 Absatz 2 des Gesetzes (Verwaltung und Vertretung der Reichsautobahnen durch die Reichsbahn) interessant, aber nicht praktisch. Übrigens haben die Autobahnen kein eigenes Personal, auch die durch den Autobahnbau neu erforderlich werdenden Bediensteten, die die Reichsbahn aus ihren Reihen nicht selbst hergeben kann, werden von der Reichsbahn neu eingestellt und den Reichsautobahnen überwiesen, damit ist auch der Idee des Gesetzes Genüge geleistet.

Bei der Frage der Gerichts- und Verwaltungsgebühren kommt Lengemann zu dem Ergebnis, daß die Reichsautobahnen ebensowenig wie die Reichsbahn eine für Rechnung des Reichs verwaltete Anstalt seien und daß sie deswegen keine Gebührenfreiheit genössen. Dies Ergebnis befriedigt hier noch weniger als bei der Reichsbahn. Der innere Sinn der Bestimmungen ist doch wohl der, daß möglichst alle Mittel der Gesellschaft dem Bau selbst zugute kommen sollten, und insofern erscheint eine weitere Auslegung der Bestimmungen doch wohl am Platze.

Zum Schluß beschäftigt sich Lengemann mit den Reichsautobahnen als Selbstverwaltung und kommt dabei zu dem richtigen Schluß, daß sich die Trennung der Verantwortlichkeiten, wie sie sich in der Selbstverwaltung der Reichsbahn oder der Reichsautobahnen offenbart, auch mit dem neuen auf Autorität und Führergedanken abgestellten Staat durchaus vereinigen läßt, wenn auch die Gründe, die unter dem Zeichen des Parlamentarismus und der Demokratie zu ihrer Einrichtung führten, heute nicht mehr gelten. *O.*

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Herausgegeben durch den Leiter des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Dr. A. F. Napp-Zinn, a. o. Professor an der Universität Köln. 12. Jahrg., 1934. Heft 1. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. Berlin. Jahresbezugspreis 12,— RM.

An erster Stelle dieses Heftes ist ein Vortrag des Präsidenten der Reichsbahndirektion Köln, Dr.-Ing. Remy, veröffentlicht, den dieser am 6. Juni 1934 vor der Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln über die wirtschaftliche und staatspolitische Aufgabe der Reichsbahn im Dritten Reich gehalten hat. Dieser Vortrag behandelt die größten aktuellen Fragen, die die Deutsche Reichsbahn und die deutsche Wirtschaft zur Zeit beschäftigen, in der klaren und geschliffenen Form, durch die sich alle Vorträge und Veröffentlichungen des Verfassers auszeichnen.

Aus der historischen Entwicklung und aus den Mängeln, die sich unter dem liberalistisch-kapitalistischen System und unter dem Einfluß der ausländischen Gläubiger in der Deutschen Reichsbahn entwickelt haben, leitet Präsident Dr. Remy vier Aufgaben ab:

1. Die Reichsbahn muß ihren technischen Apparat auf die höchstmögliche Leistungsfähigkeit bringen.

2. Sie muß sich im Wettbewerb mit den jüngeren Verkehrsmitteln als integrierendes Glied der nationalen Verkehrswirtschaft fühlen.

3. Sie muß mithelfen, die Verkehrsgesetzgebung dem technischen Fortschritt anzupassen.

4. Sie muß sich der nationalen und sozialen Erziehungsaufgabe ihrem Eisenbahnerheer gegenüber bewußt sein.

Zur ersten Aufgabe skizziert der Verfasser kurz die Maßnahmen, die er zur Intensivierung und Vervollkommnung des Betriebs für erforderlich hält. Die Betrachtung der technischen Aufgaben der Reichsbahn im Rahmen der Nationalwirtschaft führt zu der Frage der Triebwagen, deren Verwendung auf Nebenbahnen im Interesse der Auflockerung der Großstädte eine siedlungspolitische Notwendigkeit ist, und zur Frage der Elektrisierung.

Bei der zweiten Aufgabe handelt es sich um die jetzt besonders aktuelle organische Eingliederung der Reichsbahn in eine neue Ver-

kehrsteilung, die zwischen der Eisenbahn, dem Kraftwagen, der Schifffahrt und den Energietransporten erfolgen muß. Ein vielverheißender Anfang ist hier mit der Übertragung des Baus und Betriebs der Reichsautobahnen auf die Reichsbahn gemacht worden. In klaren Umrissen werden die Aufgaben gezeigt, die auf diesem Gebiet noch der Lösung harren.

Was Präsident Dr. Remy zur dritten Aufgabe sagt, deckt sich im wesentlichen mit den Grundgedanken, die von Reichsbahnjuristen gelegentlich der Vorarbeiten für die nationale Rechtsreform festgelegt sind: Allgemeine Reglung der jetzt im preußischen Eisenbahngesetz von 1838 und im preußischen Kleinbahngesetz von 1892 behandelten Fragen durch ein Reichsgesetz, ein neues Haftpflichtgesetz („die Schienenbahn darf nicht als passendes Ausbeutungsobjekt für Unfalljäger gelten"), ein neues Enteignungsgesetz, neue Zollgesetzreglung, Aufhebung gewisser Hemmungen der Schienenbahn und gesetzliche Abgrenzung der Wirkungsgebiete der verschiedenen Verkehrsarten sind die Hauptforderungen.

Die letzte Aufgabe gilt der Auswahl und Erziehung der Beamten und Arbeiter der Reichsbahn. Nationalsozialistische Grundsätze müssen hier maßgebend sein. Nach einer kurzen Betrachtung der Lokalaufgaben des Reichsbahndirektionsbezirks Köln nimmt Präsident Dr. Remy abschließend noch zu dem Thema „Verkehrswissenschaft, Verkehrspraxis und Deutscher Mensch im Dritten Reich" Stellung, die darin gipfelt, daß es höchste Aufgabe einer Zusammenarbeit von Verkehrswissenschaft und -praxis bleiben oder werden muß, dem nationalen und sozialen deutschen Volksgenossen zu dienen, und daß die Lösung ihrer Aufgaben der Reichsbahn nur bei einer politisch und wirtschaftlich geschlossenen Führung durch eine dem nationalsozialistischen Staat treu ergebene Beamtenschaft möglich sein kann.

Es ist zu wünschen, daß diese Ausführungen weit über den Kreis der Eisenbahner hinaus gelesen und gewürdigt werden, damit man auch in anderen Kreisen sieht, wie ernsthaft die Reichsbahn bemüht ist, im dritten Reich am Wiederaufbau auf wirtschaftlichem und staatspolitischem Gebiet tatkräftig mitzuarbeiten.

Auch die zweite in dem Heft enthaltene größere Veröffentlichung von Dr. Heinz Orlovius über Leistungen und Pläne des deutschen Luftverkehrs ist interessant und lesenswert. Sie behandelt die Geschwindigkeitsteigerung im Luftverkehr, den Nachtluftverkehr, die Sicherheitsteigerung, den ganzjährigen Verkehr, die Ausgestaltung des deutschen Luftverkehrsnetzes und die deutsche Weltluftverkehrspolitik.

Eine Anzahl Buchbesprechungen und das Verkehrsarchiv mit den Unterabteilungen Eisenbahnen, Stadtschnellbahnen und Straßenbahnen, Straßenverkehr, Binnenschiffahrt, Seeschiffahrt, Luftverkehr und Post- und Nachrichtenverkehr bilden den Abschluß des Heftes.

Die Zeitschrift für Verkehrswissenschaft hat sich durch viele wissenschaftlich wertvolle und interessante Veröffentlichungen schon längst ihren Platz in der verkehrswissenschaftlichen Literatur gesichert.

Die eingehendere Besprechung dieses ersten Heftes des 12. Jahrgangs ist erfolgt einmal, um auf den für jeden Eisenbahner wichtigen und lesenwerten Vortrag des Präsidenten Dr. Remy hinzuweisen, zum anderen aus dem äußeren Anlaß, daß die Zeitschrift für Verkehrswissenschaft mit ihrem 12. Jahrgang in den Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft in Berlin übergegangen ist. *Ge.*

Metag, Walter, Dr. Die Tunnelanlagen der deutschen Mittelgebirge. Verlag Hirt, Breslau 1934. Mit 16 Karten und graphischen Darstellungen.

Der Verfasser teilt die Eisenbahntunnel nach geographischen Gesichtspunkten in folgende Gruppen ein:

1. Wasserscheiden-Tunnel, die wichtigsten in Deutschland sind die von Flieden (3575 m), Wehra-Wiese (Schwarzwald, 3169 m), Krähberg (Odenwald, 3110 m), Brandleite (3038 m).
2. Sporn-Tunnel, zum Abschneiden von Gebirgsvorsprüngen, der längste in Deutschland ist der Kochemertunnel (4205 m).
3. Wand-Tunnel, in die die Linie an sehr steilen oder stark bedrohten Hängen hineingelegt wird, vgl. die Tunnel der Gotthardbahn an der Axenstraße und vor Goeschenen, — in Deutschland gibt es derartige Tunnel z. B. in dem engen Rheintal, man kann außerdem den 4466 m langen Tunnel der Zugspitzbahn hierher rechnen.
4. Kehr-Tunnel, z. B. in der Schwarzwaldbahn.
5. Schraub-Tunnel; von dieser Art gibt es in Deutschland nur einen (im südlichen Schwarzwald).
6. Stadt-Tunnel, — innerhalb dicht bebauten städtischen Geländes.

Der Ingenieur wird — vom Trassieren und vom Betrieb ausgehend — dieser Einteilung zustimmen können, Meinungsverschiedenheiten darüber, in welche Gruppe der eine oder andere Tunnel einzugliedern sein wird, werden aber vorkommen.

Den Hauptteil der Arbeit bildet die Erörterung der verschiedenen Teile der deutschen Mittelgebirge und ihrer Eisenbahntunnel. Hier hätten aber wohl auch die Tunnel erwähnt werden müssen, die noch nicht gebaut sind, die aber einmal gebaut werden müssen. Man darf vermuten, daß in der früheren Zeit der Zersplitterung des Eisenbahnwesens und der Kleinstaaterei die Gesamteinstellung der Ingenieure, Geldgeber und Regierungen zum Problem „Tunnel" recht verschieden war, in Baden (Schwarzwald) war man tunnelfreudig, in Thüringen und Hessen hatte man vielleicht eine zu große Scheu vor Tunneln, und hier muß infolgedessen noch manches nachgeholt werden.

Der Wert der Arbeit wird durch die sehr vielen Zahlenangaben erhöht. *Bl.*

Krusemark, Max, und **Bräuer,** Reinhold. Der Sprung aus dem Gleise. Der wirtschaftliche Kampf zwischen Auto und Reichsbahn. Der Behälter-Verkehr. Verlag J. Schweitzer, München, Berlin und Leipzig. 1933. DIN A 5. 50 S. Text. 4 S. Darstellungen. Broschiert RM 2,—.

Das Schrifttum über den Behälterverkehr nimmt in den letzten Jahren einen immer breiteren Raum ein, zu dem die Güte der Arbeiten allerdings in keinem Verhältnis steht. Es gibt auf diesem wichtigen und zukunftsreichen Verkehrsgebiet nur weniges, was wirklich brauchbar ist. Deshalb wird jede sachliche Bemühung, die sich ordnend und zielweisend an die Lösung der Behälterfragen macht, auf eine bereite Aufnahme aller mit dem Behälterwesen befaßten Kreise rechnen dürfen.

Die Schrift von Krusemark und Bräuer bringt nichts wesentlich neues. Die Verfasser, ausgehend von Darlegungen über Wirtschaftsnot — Verkehrsnot, entwickeln in großen Zügen die Formen des bisherigen Behälterverkehrs, dem sie ihr eigenes Behältersystem, den Fahrbehälter und das Behälterstafettenauto, auf welches die Fahrbehälter verladen werden, gegenüber stellen. Sie setzen sich mit den Forderungen der Wirtschaft an den Behälterverkehr auseinander und sehen in einem großzügigen Ausbau des Behälterwesens in der Hand des freien Unternehmers ein wertvolles Mittel umfassender Arbeitsbeschaffung. Zum Schluß bringen sie Vorschläge für Behälterbahnhöfe.

Die Arbeit ist in erster Linie als Werbeschrift für das von den Verfassern ausgebildete Behältersystem zu beurteilen. „Der Sprung aus dem Gleise" gilt zweckbestimmt „dem alten Gleise erstarrter, technischer Anschauungen, überlieferter Vorschriften und Verordnungen, wirtschaftshemmender Tarife und überholter Anschauungen und einseitiger Standpunkte". Daraus erklärt es sich, daß die bisherigen Bemühungen im Behälterverkehr nicht so sachlich beurteilt werden, wie sie es nach dem Geleisteten verdienen. Die Vorschläge für den Bau von Behälterbahnhöfen sind durch die bekannten Bäselerschen Gedankengänge in allem wesentlichen schon vorweg genommen. Die Schrift ist im ganzen flott geschrieben, wenn auch die Sprache zuweilen gepflegter sein dürfte.

Dr. Hecking.

Die neuen Steuergesetze. Einführung in die neuen Steuergesetze, Übersichten über die wesentlichen Änderungen gegenüber dem bisherigen Recht, Wortlaut der zehn neuen Gesetze. Von Fritz Reinhardt, Staatssekretär im Reichsfinanzministerium. Industrieverlag Spaeth & Linde. Berlin W 35. 418 S. Kart. RM 4.

Das Ziel der Nationalsozialistischen Steuerreform ist nach den Ausführungen des Staatssekretärs Reinhardt im Geleitwort zu dem vorliegenden Buch folgendes: 1. Vereinfachung des Steuerrechts, 2. Neugestaltung des Steuerwesens durch Anpassung an die bevölkerungspolitischen, sozialpolitischen, wirtschaftspolitischen und weltanschaulichen Grundsätze des Nationalsozialismus und an die organisatorischen Umstellungen im Rahmen der Reichsreform und 3. Senkung der auf der Gesamtheit aller Reichsangehörigen ruhenden Steuerlast. Die neuen Steuer-

gesetze vom 16. Oktober 1934 enthalten diejenigen Neugestaltungen, die in Würdigung aller Umstände zur Erreichung dieser Ziele gegenwärtig bereits möglich sind. Diese Neugestaltungen stellen aber nicht schon Vollkommenheiten, sondern nur die ersten Ansätze im Rahmen eines vieljährigen Gesamtplans dar.

Der Zweck des vorliegenden Buches ist, viele Volksgenossen in die neuen Steuergesetze einzuführen und sie mit den wesentlichen Neuerungen, die diese Gesetze bringen, vertraut zu machen. Das geschieht einmal durch eine allgemeine Einführung, in der die Grundsätze nationalsozialistischer Steuerpolitik und ihre Verwirklichung in den seit April 1933 ergangenen Steuergesetzen aufgezeigt werden. Sodann durch die wörtliche Wiedergabe der am 16. Oktober 1934 erlassenen Steuergesetze und durch besondere Einführungen zu jedem dieser Gesetze. In diesen Einführungen sind besonders die Grundgedanken jedes Gesetzes und die wesentlichen Änderungen gegenüber dem bisherigen Recht erörtert, und zwar in einer klaren und für jedermann leicht verständlichen Weise. Eine Kommentierung der Gesetze unter Heranziehung von Schrifttum und Rechtsprechung ist nicht gegeben. Das Buch enthält folgende Gesetze: Steueranpassungsgesetz, Einkommensteuergesetz, Bürgersteuergesetz, Körperschaftsteuergesetz, Reichsbewertungsgesetz, Vermögensteuergesetz, Gesetz zur Änderung des Erbschaftsteuergesetzes, Umsatzsteuergesetz, Kapitalverkehrsteuergesetz und das Gesetz über die Schätzung des Kulturbodens (Bodenschätzungsgesetz).

Daß die neuen Steuergesetze für jedermann von großer Bedeutung sind, ist selbstverständlich. Jeder muß sich bis zu einem gewissen Grade damit vertraut machen. Da ist es außerordentlich zu begrüßen, daß diese klare, leicht verständliche, mit Erörterungen über einzelne Streitfragen nicht belastete Zusammenstellung der Änderungen der Steuergesetze erschienen ist, die für einen verhältnismäßig billigen Preis die 10 wichtigen neuen Gesetze enthält. Diesem wirklich praktischen Leitfaden ist weiteste Verbreitung in allen Volkskreisen zu wünschen. *Ge.*

Ungarisches Wirtschafts-Jahrbuch[1]. 10. Jahrgang 1934. Unter Mitwirkung von Fachmännern des Wirtschaftslebens und der Verwaltung herausgegeben von Dr. Gustav Gratz, Wirkl. Geh. Rat, Kgl. ung. Minister a. D. Österr. Wirtschaftsverlag Komm.-Ges. Payer & Co., Wien, Budapest 1934. 423 S. 15 RM.

Der 10. Jahrgang des Ungarischen Wirtschafts-Jahrbuches enthält wiederum Beiträge hervorragender Fachmänner, die dem Leser ein geschlossenes Bild der ungarischen Wirtschaft im Geschäftsjahr 1933/34 bieten, wie es sich aus der amtlichen Statistik und anderen zuverlässigen Unterlagen ergibt. In wesentlicher Übereinstimmung mit der Einteilung des vorigen Jahrgangs werden in 30 Einzelabhandlungen die verschiedensten Fragen aus den Gebieten der Landwirtschaft, der Industrie, des Handels, der Zollpolitik und der Handelsbilanz, des Verkehrswesens, der Finanzen, der öffentlichen Arbeiten, des Versicherungswesens, der Sozialpolitik und des Fremdenverkehrs behandelt.

[1] Der 9. Jahrgang ist besprochen im Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 990 ff.

Die Abhandlungen lassen erkennen, daß die leichte Besserung der Wirtschaftslage, für die sich im Geschäftsjahr 1932/33 leise Anzeichen fanden, zwar zum Teil angehalten hat, daß aber eine allgemeine und gründliche Erholung der ungarischen Wirtschaft leider noch nicht eingetreten ist. „Jeder nur einigermaßen großzügige Wirtschaftsplan wird in seiner Entfaltung noch immer von jenem Alpdruck des internationalen politischen Mißtrauens behindert, der besonders auf den mitteleuropäischen Ländern lastet."

Vom Verkehrswesen handeln wieder drei Aufsätze: über das Eisenbahn- und Automobilwesen, über die Stromschiffahrt und über Post, Telegraph, Telephon und Radio. Aus dem ersten dieser Aufsätze seien hier wieder einige besonders bemerkenswerte Zahlen und Tatsachen kurz wiedergegeben:

Das Geschäftsjahr 1932/33 zeigte infolge der andauernden Wirtschaftskrise eine weitere Verschlechterung gegenüber dem Vorjahr. Ein Bild über die Entwicklung der letzten fünf Jahre geben folgende Zahlen (in Millionen Pengö):

	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33
Einnahmen	306	287	247	214	195,5
Ausgaben	304	286	276	252	254
	+ 2	+ 1	— 19	— 38	— 58,5

Entsprechend der Erhöhung des Fehlbetrags von 38 Millionen im Vorjahr auf 58,5 Millionen ist der Betriebskoeffizient von 117,79 im Vorjahr auf 129,93 gestiegen.

Der weitere Rückgang der Einnahmen ist darauf zurückzuführen, daß auch im Geschäftsjahr 1932/33 die Verkehrsleistungen erheblich zurückgegangen sind, wie folgende Übersicht über die letzten fünf Geschäftsjahre zeigt:

Verkehrsleistungen.

(Die in Klammern angeführten Verhältniszahlen bedeuten die Änderung der Leistungen auf dem ursprünglichen Netz der Staatsbahnen bei Abrechnung der Leistungen der DOSAG-Linien. Die Donau-Save-Adria-Gesellschaft (DOSAG) ist am 1. Juli 1932 in den Betrieb der Staatsbahnen übernommen.)

Personenverkehr.

	Zahl der zahlenden Reisenden in Tausenden	Mehr (+) oder weniger (—) als im Vorjahr	Zurückgelegte Strecken in 1000 km	Mehr (+) oder weniger (—) als im Vorjahr
1928/29 . . .	90 601	+ 2,99 %	2 608 424	— 0,42 %
1929/30 . . .	87 053	— 3,34 %	2 578 423	— 1,15 %
1930/31 . . .	75 847	— 12,87 %	2 225 637	— 13,68 %
1931/32 . . .	57 379	— 23,56 %	1 784 002	— 19,80 %
1932/33 . . .	54 516	— 5,99 %	1 755 687	— 1,59 %
		(— 11,9 %)		(— 9,95 %)

Güterverkehr.

	Beförderte Warenmenge (zahlendes und Regiegut) in 1000 t	Mehr (+) oder weniger (—) als im Vorjahr	Tonnenkilometerzahl der beförderten Gütermengen in Tausenden	Mehr (+) oder weniger (—) als im Vorjahr
1928/29 . . .	34 955	— 0,21 %	3 145 932	+ 0,40 %
1929/30 . . .	33 408	— 4,35 %	3 058 650	— 2,77 %
1930/31 . . .	28 308	— 15,26 %	2 615 725	— 14,48 %
1931/32 . . .	20 124	— 28,90 %	2 287 587	— 12,54 %
1932/33 . . .	16 248	— 19,26 %	2 045 885	— 10,57 %
		(— 23,64 %)		(— 14,60 %)

Das Gesamtbild der finanziellen Ergebnisse, nach einzelnen Posten verteilt, ist für die letzten vier Jahre folgendes:

Einnahmen
(in 1000 Pengö)

	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33
1. Personenverkehr	79 820	72 278	68 019	66 423
2. Gepäckverkehr	1 250	1 064	877	832
3. Güterverkehr	163 179	136 990	130 112	115 342
4. Diverse	42 469	36 748	15 261	12 818
Zusammen . . .	286 719	247 082	214 270	195 416

Ausgaben
(in 1000 Pengö)

	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33
1. Personalausgaben	98 941	94 520	86 265	80 770
2. Sachausgaben	3 436	2 914	2 771	2 584
3. Betriebs- u. Werkstättendienst	94 089	87 069	78 702	88 500
4. Diverse Ausgaben und Ruhegelder	73 702	75 528	71 870	72 552
5. Schuldentilgung und Zinsendienst	15 338	16 332	12 776	9 497
Zusammen . . .	285 508	276 366	252 386	253 904

Bei den Ausgaben ergibt sich eine Erhöhung um 0,60 %, bei entsprechender Berücksichtigung der Ausgaben der DOSAG (siehe oben) jedoch eine Verminderung von 6,34 %.

Der weiteren Verschlechterung der Wirtschaftsergebnisse versuchte die ungarische Staatsbahn durch weitere Einschränkung ihrer Ausgaben und durch tarifarische Änderungen zu begegnen. Die Bautätigkeit war infolge der schlechten Finanzlage sehr gering.

Der Kampf gegen den Kraftwagen hat zu einer weitgehenden Einführung des Triebwagenverkehrs geführt. Die MAV besitzt jetzt 80 zwei- und 32 dreiachsige Triebwagen, weitere 10 dreiachsige Triebwagen werden bis Ende 1934 geliefert werden. Mit Triebwagen werden zur Zeit 2732 km

des Liniennetzes befahren. Ausschließlicher Triebwagenbetrieb besteht auf 405 km. Die tägliche Leistung der Triebwagen beträgt rund 12 500 Zugkilometer, das sind 25,2 % der Gesamtleistung der durch Personenzüge gefahrenen Zugkilometer. Die durch Einführung der Triebwagen erreichte Beschleunigung des Personenverkehrs hat auf vielen Linien eine ganz beträchtliche Anzahl Reisender der Eisenbahn wieder zugeführt.

Die seit 1930 eingetretene Senkung der Zahl der in Ungarn in Betrieb befindlichen Kraftwagen hat sich auch im letzten Jahr, und zwar sehr stark, fortgesetzt, wie folgende Zahlen zeigen: Die Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge in Ungarn betrug 1930: 30 305, 1931: 28 509, 1932: 26 952, 1933: 20 387.

Das Autobusnetz der Mavart (Ungarische Eisenbahnen A.-G.) hat sich durch die Eröffnung mehrerer neuer Strecken sehr stark, nämlich von 1411 km im Vorjahr auf 2016 km, vermehrt. Die Zahl der beförderten Personen ist von 425 967 im Vorjahr auf 491 565 gestiegen.

Im August 1934 wurden Probefahrten mit dem von der Firma Ganz & Co. in Budapest gelieferten Diesel-Schnelltriebwagen Árpád abgehalten, die zur vollen Zufriedenheit verliefen. Es wurden dabei Geschwindigkeiten von 125 km in der Stunde erreicht.

Zum Schluß berichtet die Abhandlung darüber, daß der bisherige Präsident der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, Staatssekretär Ludwig v. Samarjay, am 1. März 1934 in den Ruhestand getreten ist. Zu seinem Nachfolger ist der bisherige Vizepräsident der Direktion, Ministerialrat Dr. Otto Senn, ernannt worden.

Schon aus diesem Bericht über die wirtschaftlichen Ergebnisse der Ungarischen Staatseisenbahnen kann man schließen, daß die erhoffte Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse Ungarns noch nicht in dem erwarteten Umfang eingetreten ist. Das wird leider durch die Berichte über die anderen Wirtschaftsgebiete im allgemeinen bestätigt. Hoffen wir, daß das nächste Jahrbuch von einer allgemeinen Besserung der ungarischen Wirtschaftslage berichten kann. *Ge.*

Broch, Just. Av Bergensbanens historie. III. Anlegg — Apning — Internasjonal storhetstid. J. W. Cappelens forlag, Oslo 1934. 142 S.

Rechtzeitig zum 25jährigen Jubiläum der Bergen mit Oslo verbindenden „Bergensbahn" erscheint der 3. und letzte Band „Aus der Geschichte der Bergensbahn" aus der Feder des den Lesern des Archivs schon aus früheren Veröffentlichungen bekannten norwegischen Eisenbahnschriftstellers Just Broch. Denn am 1. Dezember 1934 konnte die bekannte norwegische Hochgebirgsbahn auf ein 25jähriges Bestehen zurückblicken.

Der letzte Band der Geschichte der Bergensbahn behandelt „Die Anlage, die Eröffnung und die internationale Blütezeit", wie der Untertitel dieses Bandes lautet. In dem 1. Kapitel finden wir eine Beschreibung der ganzen Bahn unter Beigabe von charakteristischen Bildern. Das

2. Kapitel ist den Erbauern, d. h. den leitenden Ingenieuren der einzelnen Bauabschnitte und den maßgebenden Stellen in der Verwaltung, gewidmet. Das 3. Kapitel behandelt den Umbau der Strecke Bergen—Voss, die, einst schmalspurig gebaut, ein Glied der Bergensbahn werden mußte. Der Umbau mußte natürlich während des Betriebs erfolgen. In den nächsten Kapiteln werden der Bau über das Hochgebirge, größere Tunnelbauten (Gravahalstunnel mit 5,3 km und Haverstingstunnel mit 2,3 km) — im ganzen weist die Bergensbahn 184 Tunnel auf —, Brücken- und Schneeschutzbauten behandelt. Das 9. Kapitel bringt eine Beschreibung über den vorläufigen Betrieb und das 10. über die festliche Eröffnung. Im 11. und letzten Kapitel wird die Bedeutung der Bergensbahn als internationale Weltverkehrslinie geschildert. Auch erfährt man hier einiges über das Betriebsergebnis der vergangenen 25 Jahre. Daraus geht hervor, daß die eigentliche Bergensbahn (Bergen—Hönefoss) durchschnittlich im Jahr einen Zuschuß von ½ Mio. Kr. erfordert. Im ganzen mußten bisher 12,5 Mio. Kr. aus den Einnahmen des übrigen Netzes gedeckt werden. In den Jahren 1916—1919 sowie 1923—1925 überstiegen jedoch die Einnahmen die Ausgaben. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß man die Jahre 1916—1919 als die Blütezeit der Bergensbahn in ihrer Bedeutung als Weltverkehrslinie bezeichnen muß. Denn Norwegen war damals das Durchgangsland für den Verkehr von West- nach Osteuropa und umgekehrt.

Man liest auch das neue Werk Brochs mit großem Interesse und empfängt wieder wertvolle Anregungen. Broch besitzt die Gabe, den Stoff spannend und humorvoll darzustellen, so daß das Lesen ein Erleben wird. Ich kann auch diesem Buch nur die weiteste Verbreitung wünschen und die Hoffnung aussprechen, daß der Verfasser bald Zeit finden möge, auch die Bearbeitung der Geschichte der Dovrebahn, der zweiten norwegischen Hochgebirgsbahn, in Angriff zu nehmen. *Dr. Paszkowski.*

Die UdSSR. in Ziffern. Moskau 1934. 233 Seiten.

Die amtlichen Jahrbücher über die einzelnen Zweige der sowjetrussischen Volkswirtschaft pflegen drei bis vier Jahre verspätet zu erscheinen. Es ist deshalb begrüßenswert, daß unter obigem Titel ein statistisches Nachschlagebuch — ohne Erläuterungen — erschienen ist, das einen zusammenhängenden Überblick über die Entwicklung der Sowjetunion bis in die neuere Zeit — 1933 einschließlich — gestattet. Literatur und Presse bringen dem Beobachter wirtschaftlicher Vorgänge in der Union meist nur gigantische Zukunftspläne mit Zahlenorgien.

Das gebotene Zahlenmaterial erstreckt sich auf Industrie (Schwer- und Leichtindustrie), Landwirtschaft, Verkehrswesen (Eisenbahnen, Schiffahrt, Post- und Flugwesen), Bevölkerung, Lebensführung und Arbeitsverhältnisse, Versicherungswesen, Kommunalwirtschaft, Handel, Ein- und Ausfuhr, Finanzen, und schließt mit einem Abschnitt „Die UdSSR. und die kapitalistischen Länder".

Die oft gestellte Frage: Wird die Sowjetunion am Verkehrswesen scheitern? und die Tatsache, daß eine günstige Entwicklung des Ver-

kehrswesens, insbesondere der Eisenbahnen und damit die Anpassung der Verkehrsmittel an das Wachstumstempo der übrigen Wirtschaft bei den riesenhaften Ausmaßen der zu überbrückenden Entfernungen eine Lebensfrage für Rußland ist, rechtfertigt es, auf die Angaben über das Verkehrswesen etwas näher einzugehen.

Eins der Mittel, mit dem Eisenbahnwesen den Anforderungen der Wirtschaft zu folgen, ist die planmäßig betriebene stärkere Durchdringung des Lands mit Eisenbahnen. Die Ausdehnung des Netzes, die für 1928 mit 76 887 km angegeben war, ist Ende 1932 auf 83 313 km fortgeschritten, das bedeutet, daß auf je 100 000 qkm Gebiet 3,9 km Strecke fallen. Es ist weiter bekannt, daß das Jahr 1933 einen Zuwachs von 1123 km gebracht hat, und 1934 1300 km hinzukommen sollen.

Bei dem Güterverkehr muß man sich zunächst vergegenwärtigen, daß dieser in der Nachkriegszeit von Jahr zu Jahr sprunghaft gestiegen war und zwar, um nur auf die letzten Jahre zurückzugreifen, von 151 Mill. t in 1928 auf 239 Mill. in 1930, 258 Mill. t in 1931, so daß die Planwirtschaft für 1933 schon mit 300 Mill. t rechnen zu können glaubte. Und nun tritt uns zum erstenmal eine bedenkliche Stockung entgegen. In der gleichen Zeit, in der die Produktion der Schwerindustrie um 11 %, die der Landwirtschaft um 17,8 % gestiegen ist, finden wir den Gesamtgüterverkehr in 1932 mit 267,9 und 1933 mit 268 Mill. t gleichbleibend. Überrascht von dieser Erscheinung, suchen wir in der Versandstatistik der einzelnen Güter nach einer Erklärung und finden im Vergleich der Jahre 1931 und 1932 mehrere Minusposten, bei einer anderen Anzahl Güter statt der bisherigen Sprünge ziemlich gleichbleibende Ziffern und eigentlich nur im Kohlenversand eine Steigerung von etwa 9 Mill. t. Die tägliche Wagengestellung bietet dasselbe Bild, sie war für 1928 mit 32 333 verzeichnet, hatte dann Erfolge in der Steigerung bis 1932 auf 51 415 Wagen aufzuweisen und blieb dann 1933 trotz der großen Anstrengungen, von denen Presse und Literatur künden, und statt sich den planmäßigen 58 000 zu nähern, mit 51 224 dem Vorjahr ziemlich gleich. Ebenso erstaunt ist man über die Entwicklung des Personenverkehrs. Der bisherige ununterbrochene Anstieg der Ziffern seit 1913 mit 185 Mill. Reisenden auf 291 Mill. in 1928, 559 Mill. in 1931 und 967 Mill. in 1932 hat ebenfalls keine Fortsetzung gefunden, denn wir finden für 1933 als abgefertigte Reisende 930 Mill. verzeichnet. Der Fernverkehr war schon immer schwach, der sog. Vorortverkehr kann höhere Ziffern aufweisen, er wird für 1931 mit 664 Mill. und 1933 mit 629 Mill. angegeben. Er ist besonders in Moskau seit 1931 von 88 auf 127 Mill. und in Leningrad von 46 auf 63 Mill. angestiegen. Es hängt dies mit dem Anwachsen der großen Städte überhaupt zusammen, die Statistik stellte in Moskau eine gewaltige Zunahme der Einwohner von 1,02 Mill. in 1920 auf 3,66 Mill. in 1933 fest. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den anderen 64 Städten der Sowjetunion mit mehr als 100 000 Einwohnern.

Im Eisenbahnbetrieb waren 1929 984 000, im Jahr 1933 dagegen etwa 1 396 000 Personen beschäftigt, die Erhöhung beträgt 42 %. Dabei fiel 1929 auf Frauen ein Anteil von 8 % oder 103 800, bis 1933 stieg dieser Anteil auf 13,3 % oder 293 200. Der Lohnfonds stieg von 891 auf 2251,8 Mill. Rbl., der Durchschnittslohn von 906 auf 1613 Rbl., wobei der Ferne Osten und Jakutien die höchsten Löhne zu verzeichnen hatten, denen Leningrad und Moskau folgen. Die sonstigen Mitteilungen über das

Eisenbahnwesen sind spärlich und betreffen Dinge untergeordneter Bedeutung, bemerkenswert ist aber, daß die Reisegeschwindigkeit der Güterzüge in 1933, bei denen man mit 15 km je Stunde gerechnet hatte, von 14,3 auf 13,8 km zurückgegangen ist.

Nur sehr schwach ist die Eisenbahn an der Bewältigung der Ein- und Ausfuhr beteiligt. In absoluten Ziffern ist dieser Anteil stark zurückgegangen, es hängt dies mit der überraschend starken Abnahme beider zusammen. Die Ausfuhr stelte sich wertmäßig:

1930	auf	1036	Mill. Rbl.
1931	„	811	„ „
1932	„	563,9	„ „
1933 (11 Monate) . .	„	460,7	„ „

Unter anderem ist gerade der Getreideexport in 1933 auf etwa ein Drittel zusammengeschrumpft (5,18 und 1,76 Mill. t), auch der Holzexport ist sowohl der Menge als dem Wert nach ebenfalls zurückgegangen, landwirtschaftliche Gegenstände hatten allgemein schon seit 1928 von 310 auf 179 Mill. Rbl. nachgelassen. Noch stärker ist die Einfuhr nach Rußland eingedämmt worden, sie betrug

1931	1105	Mill. Rbl.
1932	698,7	„ „
1933 (11 Monate)	317,3	„ „

Da in der Presse Sowjetrußlands immer viel von der Elektrisierung der Eisenbahnen die Rede ist, die etwa seit 1926 verfolgt wird und sich ursprünglich auf große Überlandstrecken erstrecken sollte, bedarf es der Feststellung, daß sie nach der vorliegenden Statistik in 1932 auf 153 km, bis Ende 1933 auf 350 km gediehen war. Diese 350 km verteilen sich nach dem Stand vom 1. Januar 1934 mit

90	km	auf die	Strecke	Moskau—Sagorsk der Nordbahn,
63	km	„ „	„	Suram—Paß der Transkaukasischen Bahn,
112	km	„ „	„	Kisel—Tschußowaja der Permer Bahn,
24	km	„ „	„	Moskau—Obiralowka der Kursker Bahn,
40	km	„ „	„	Leningrad—Oranienbaum der Oktoberbahn,
21	km	„ „	„	Moskau—Ljuberzi der Kasaner Bahn.

Der Bau von Straßenbahnen ist in Rußland nicht viel später aufgenommen worden als im Westen Europas. Das erste derartige Unternehmen entstand 1891 in Kiew, ihm folgte Kasan im Jahr 1894. Es kamen dann Zeiten eines ziemlich gleichmäßig fortschreitenden Ausbaus, auch der Krieg brachte keine völlige Unterbrechung, 1915 schuf Samara und 1916 Archangels seine Straßenbahnen. Dann setzte ein Stillstand bis 1924 ein, bis 1927 entstanden fünf weitere Unternehmungen. Seit 1927 ist die Länge des Netzes von 2010,8 km auf 2565 km erweitert worden. Die Zahl der Städte, die von insgesamt 731 Städten über Straßenbahnen verfügen, wuchs von 38 auf 47, 8 weitere Straßenbahnen sollen zur Zeit im Bau sein. Die Zahl der Wagen wird mit 7604 angegeben. Autobusverkehr weisen 86 Städte auf mit 1122 Wagen und 32 876 zur Verfügung stehenden Plätzen.

Nachrichten über den Luftverkehr sind sehr spärlich anzutreffen, auch das vorliegende Buch bringt nur wenige Angaben. Danach

soll sich das Luftnetz seit 1928 von 9326 km auf 37 011 km vergrößert haben, die Flugleistungen des Jahrs 1933 werden mit 11,1 Mill. km angegeben. Die Zahl der Reisenden belief sich in 1933 auf 42 497, 1470 t Güter und 1986 t Post wurden befördert.

Über die Binnenschiffahrt erfahren wir, daß für sie eine Flußlauflänge von 420 000 km in Frage kommt, von denen in 1928 71 600 km, in 1933 85 000 km mit Dampfern befahrbar waren. Entsprechend der Stockung des Güterverkehrs auf den Eisenbahnen hat auch hier keine mengenmäßige Fortentwicklung stattgefunden. Wir finden für 1931 72,5 Mill. t und für 1932 71,9 Mill. t verzeichnet. Der Personenverkehr stieg in derselben Zeit von 40 auf 48 Mill. Personen. Den weitaus größten Anteil am Güterverkehr lieferte das Holz mit 49,7 Mill. t, in weitem Abstand folgt Naphta mit 7,4 Mill. t, der Rest verteilt sich auf Getreide, Steinkohle, Salz, Fische, Baumwolle und Eisen und Stahl.

Der Seeverkehr bewältigte nicht viel mehr Tonnen als die Binnenschiffahrt, nämlich 84,849 Mill. t. Seit 1928 hat der Güterverkehr von 18,4 Mill. t stark angezogen. Hier nimmt Naphta den größten Anteil für sich in Anspruch (15,7 Mill. t), es folgen Holz (5,9), Steinkohlen (2,3) und Getreide (3,4 Mill. t). Es ist auffallend, daß die Statistik für 1928 für Empfang und Versand noch eine Beteiligung der ausländischen Schiffahrt meldet, für 1933 ist dies nicht mehr der Fall. Den größten Verkehr hatte in 1933 Baku mit 7,6 Mill. t aufzuweisen, ihm folgen Batum (4,2 Mill. t), Leningrad mit 3,7 Mill. t.

Es bleibt noch über die Industrie im allgemeinen zu sagen, daß ihre Lage im Jahr 1933 durch eine starke Verlangsamung des Produktionstempos gekennzeichnet war. In Voraussicht der kommenden Schwierigkeiten wurde die Steigerung der Industrieproduktion entgegen früheren Jahren für 1933 nur auf 16,5 % angesetzt. Zeitungsnachrichten lassen jedoch erkennen, daß auch das verlangsamte Tempo in 1933 nicht eingehalten werden konnte. Kennzeichnend ist ferner das Mißverhältnis in den Leistungen der einzelnen Industrien, gerade die entscheidenden Schlüsselindustrien wiesen besonders unbefriedigende Leistungen auf. Insgesamt stellte sich die Industrieproduktion in 1933 auf 46,8 Milliarden Rubel (Preise für 1927). Die Erörterungen der Ergebnisse bewegen sich immer wieder darin, die Schuld in mangelhafter Leitung, bürokratischen Verwaltungsmethoden, unzweckmäßiger Verwendung der vorhandenen Kräfte, Mängel des Lohnsystems, mangelhafte Beherrschung der modernen Technik, Transportschwierigkeiten und Rohstoffmangel zu suchen. Die Fortentwicklung einzelner Industrien war folgende:

	1928	1932	1933
Steinkohlenförderung . .	53 543	64 315	75 837
Naphta	22 942	22 272	22 519
Torf	9 593	13 302	13 210
Roheisen	4 855	6 173	7 133
Stahl	5 416	5 922	6 852
Traktoren (Stückzahl) .	40 883	50 640	78 263
Elektr. Energie Mill. kW	11,7	13,4	15,9

Dr. Wehde-Textor, Oppeln.

Kommerell, Dr.-Ing., Direktor bei der Reichsbahn. Erläuterungen zu den Vorschriften für geschweißte Stahlbauten mit Beispielen für die Berechnung und bauliche Durchbildung. Vierte, neubearbeitete und erweiterte Auflage. Erster Teil: Hochbauten. Berlin 1934. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn. Preis 3,80 RM.

Die stürmische Entwicklung der Stahlbauschweißtechnik hat zu mehrfachen Änderungen der Vorschriften für geschweißte Stahlbauten DIN 4100 geführt. Während im Jahr 1931 der Schweißtechnik durch die behördliche Einführung der ersten Ausgabe der erste Auftrieb gegeben wurde, mußte bereits im Jahr 1934 die dritte Ausgabe erscheinen. Insbesondere waren es die Ergebnisse der umfangreichen Dauerfestigkeitsversuche mit geschweißten Verbindungen, die zu einer wesentlichen Änderung der Anschauung über den Spannungszustand in Schweißverbindungen und über den Wert der verschiedenen Nahtverbindungen geführt hat. Besonders hervorzuheben sind die hervorragenden Ergebnisse mit Stumpfnähten bei oftmals wiederholter Belastung. Die Vorschriften für geschweißte Stahlbauten werden zukünftig getrennt werden für Hochbauten und für Brückenbauten, d. h. für Bauten mit vorwiegend ruhender Belastung und für dynamisch beanspruchte Bauten. Die vorliegenden Erläuterungen beziehen sich in ihrer vierten Auflage zwar auf Hochbauten, doch sind in dem besonders wichtigen Abschnitt über die bauliche Durchbildung von Schweißkonstruktionen die Unterschiede zwischen Hoch- und Brückenbau sehr eingehend behandelt, woraus sich bereits Rückschlüsse für die bauliche Ausbildung von vollwandigen Brückenträgern ziehen lassen. Wertvoll sind auch die zahlreichen Beispiele für die Berechnung von Schweißverbindungen.

Die bereits in der vierten Auflage erscheinenden Erläuterungen sind ein unentbehrliches Hilfsmittel für jeden Stahlbau- und Schweißingenieur. Sie zeigen den Weg, die Vorteile der Schweißtechnik richtig auszunutzen. *Dr. Kollmar.*

Stahlbaukalender 1935. Herausgegeben vom Deutschen Stahlbauverband. Berlin. Verlag Wilhelm Ernst und Sohn. Preis 4,50 RM.

Zum erstenmal erscheint nun ein Kalender, der das Sondergebiet des Stahlbaus behandelt. Ein Kalender will weder ein Lehrbuch, noch ein Nachschlagewerk oder Handbuch sein. Der Stahlbaukalender kann daher nie ein lückenloses Bild über das Aufgabengebiet des Stahlbaus geben. Er muß sich vielmehr darauf beschränken, alljährlich für die Stahlbauweise dadurch zu werben, daß außer einem beschränkten allgemeinen Inhalt ausgewählte Kapitel behandelt werden, die gerade den jeweiligen Bedürfnissen von Theorie und Praxis entsprechen. Der Kalender für das Jahr 1935 ist von Professor Dr. Unold bearbeitet. In vier Abschnitten werden zunächst Mathematik, allgemeine Statik, Elastizität und Festigkeit und Baustatik in übersichtlicher Weise behandelt. Der fünfte Abschnitt enthält Angaben über den Werkstoff, Profiltafeln und wertvolle Vergleiche zwischen deutschen und ausländischen Bestimmungen für

Stahlhochbau. Der letzte Abschnitt bringt die älteren Verbindungsmittel, Schrauben und Nieten, sowie Grundsätze über Berechnung und Ausbildung von Knickstäben, Stabanschlüssen, Knotenpunkten, Trägern, Auflagern, Stützen, Fundamenten, Stahlskelettbauten und zum Schluß kurze Angaben über Schweißung im Stahlbau durch Abdruck der neuesten Vorschriften für geschweißte Stahlhochbauten.

Auf 323 Seiten mit 772 Textabbildungen bringt der sehr handliche und geschmackvoll und gediegen ausgestattete Stahlbaukalender außerordentlich viel Wissenswertes. Der Preis ist so gestellt, daß auch Studierende in der Lage sind, sich dieses wertvolle Büchlein zu beschaffen. *Dr. Kollmar.*

Deutscher Reichsbahn-Kalender 1935. 9. Jahrgang. Herausgegeben vom Pressedienst der Deutschen Reichsbahn. Concordia Verlag Reinhold Rudolf, Leipzig.

Das Jahr 1935 ist das Jubiläumsjahr der Deutschen Eisenbahnen. Der 9. Jahrgang des Reichsbahnkalenders steht daher unter dem Leitwort:

„100 Jahre Deutsche Eisenbahn".

Über die Hälfte der Blätter des Kalenders sind der Eisenbahngeschichte gewidmet. Beginnend mit der bekannten Kriehuberschen Lithographie des großen Vorkämpfers der Deutschen Eisenbahnen Friedrich List, ziehen sich durch den ganzen Kalender Bilder aus der Entwicklung der Deutschen Eisenbahnen von den ersten Anfängen bis zur Jetztzeit. Daß diese teilweise kaum bekannten, aber immer hochinteressanten Bilder auf solche Weise einem großen Kreis von Eisenbahnern und Nichteisenbahnern zugänglich gemacht werden, ist ein ganz besonderes Verdienst dieses Kalenders. Aber auch die übrigen Blätter, die unter den Leitworten: Eisenbahn und Wirtschaft, mit der Reichsbahn durch deutsche Lande und die Reichsbahn im heutigen Staat stehen, verdienen volles Lob. Man kann wohl sagen, daß dieser Jahrgang des Reichsbahnkalenders entsprechend der besonderen Bedeutung des Jubiläumsjahrs 1935 besonders gut gelungen ist. Möge er weiteste Verbreitung und Beachtung finden. *Ge.*

Der Große Brockhaus. Handbuch des Wissens in 20 Bänden. 15., völlig neubearbeitete Auflage von Brockhaus' Konversations-Lexikon. 19. Band. Tou—Wam. F. A. Brockhaus, Leipzig 1934.

Um aus der Fülle des 19. Bandes einige besonders bemerkenswerte Abhandlungen herauszugreifen, seien genannt die über Trachtenkunde, die mit vier schönen, zum Teil bunten Bildtafeln eine gute Übersicht über die Trachten und ihre geschichtliche Entwicklung gibt. Oder die Erörterung der Tuberkulose, die auf 6 Seiten das Wesen, die Entstehung und die Bekämpfung dieser gefährlichen Krankheit be-

handelt. Auch die mit Bildtafeln versehenen Artikel über das Turnen und die Uhr verdienen allgemeines Interesse. Die Abhandlung über die Umsatzsteuer ist bis zu einem gewissen Grad schon überholt, da inzwischen das neue Umsatzsteuergesetz vom 16. Oktober 1934 ergangen ist. Eine entsprechende Ergänzung wird wohl der für den Herbst 1935 angekündigte Ergänzungsband bringen. Unter dem Stichwort Unfruchtbarmachung ist die durch das Gesetz vom 14. Juli 1933 zugelassene Sterilisation Erbkranker behandelt. Über Uniformen geben 8 Bildtafeln ein anschauliches Bild, in denen, angefangen vom Dreißigjährigen Krieg bis zur Gegenwart, die wichtigsten Uniformen des Heers, der Polizei, der Beamten und der Gliederungen der N.S.D.A.P. zu ersehen sind. Bei dem ebenfalls mit Bildtafel versehenen Artikel Universität interessiert besonders eine Karte der deutschsprachigen Universitäten Mitteleuropas, auf der wir außerhalb Deutschlands Grenzen Prag, Wien, Graz, Innsbruck, Basel, Zürich und Bern finden. Über die Geschichte und die Einrichtung der Unterseeboote kann man sich in einem mit anschaulichen Bildern versehenen Artikel unterrichten. Der Gartenliebhaber findet unter den Stichworten Unkräuter und Veredelung, beide mit zahlreichen guten Abbildungen, allerhand Wissenswertes. Besonderes allgemeines Interesse verdient auch der mit vielen Bildern versehene Artikel über Vererbung. Einen der wichtigsten Abschnitte des Weltkriegs behandelt der Artikel Verdun mit einer Karte zur Schlacht bei Verdun. In die Nachkriegsgeschichte führen die Abhandlungen über den Versailler Vertrag und den Völkerbund. Rechts- und staatswissenschaftliche Fragen werden in zahlreichen Artikeln behandelt. Besonders wertvoll ist hier eine Tafel über die Volksvertretungen in den Verfassungstaaten. Ferner enthält auch dieser Band wieder zahlreiche mit guten Karten geschmückte Artikel aus dem Gebiet der Geographie, so z. B. über die Tschechoslowakei, Tunesien, Türkei, Ungarn, Uruguay, Venezuela, Vereinigte Staaten von Amerika und Venedig.

Fragen aus dem Gebiet des Verkehrswesens sind in mehreren kleinen Abhandlungen erörtert, so unter Transport, Transportgefährdung, Verkehr, Triebwagen, Tunnel, Untergrundbahn und Transsibirische Eisenbahn.

Mit dem Erscheinen des letzten Bandes ist nun im Frühjahr 1935 zu rechnen. Ihm wird im Herbst noch ein Ergänzungsband folgen, in dem alles zu finden sein wird, was sich seit Erscheinen der einzelnen Bände des Großen Brockhaus auf allen Lebens- und Wissensgebieten ereignet und verändert hat. *Ge.*

Colin Ross. Mit Kind und Kegel in die Arktis. Mit 50 Abbildungen und einer Karte. F. A. Brockhaus. 1934. 218 S. Geh. 3,65 RM, Leinen 4,60 RM.

Die kanadische Arktis, vor wenigen Jahren noch eins der unbekanntesten und unzugänglichsten Gebiete der Erde, in das sich nur kühne Forscher wagten, hat jetzt auch wirtschaftlichen Wert bekommen durch

die Gewinnung der wertvollen Pelze der Polarfüchse. Überall sind Pelzhandelsposten gegründet, die alljährlich von einem Eisbrecher der Hudson-Bai-Compagnie besucht werden, der ihnen Proviant bringt und die erbeuteten Pelze abholt. Eine Fahrt dieses Eisbrechers hat der bekannte Weltreisende Colin Ross mit seiner Frau und seinem 10jährigen Sohn mitgemacht. Sie führte von der Kanadischen Küstenstation Churchill über die Hudson-Bucht nach Southampton-Island, dann durch die Hudson-Straße und die Davis-Straße in die Baffin-Bucht bis hinauf zum Jones-Sund an die Südküste von Ellesmereland und von dort wieder über die Baffinbucht an die Westküste von Grönland. Bis über den 75. Breitengrad führte die Fahrt, die von Ross in seiner bekannten interessanten Art beschrieben wird. Er versteht es ausgezeichnet, dem Leser ein Bild von Land und Leuten zu geben und ihn mit den für uns teilweise schwer vorstellbaren Verhältnissen bekannt zu machen. Sehr interessant sind auch die vielfach eingeflochtenen Erinnerungen an die Polarforscher, die auf den von Ross bereisten Wegen zuerst vorgedrungen waren, besonders die an John Ross, einen Ahnen des Verfassers. Eine bunte Reihe guter Photographien läßt auch das Auge des Lesers zu seinem Recht kommen. Alles in allem ist das preiswerte Buch eine wertvolle Bereicherung der umfangreichen Polarliteratur, dem weite Verbreitung zu wünschen ist. *Ge.*

Lindt, A. R. Im Sattel durch Mandschukuo. Als Sonderberichterstatter bei Generälen und Räubern. Verlag F. A. Brockhaus. Leipzig 1934. 272 S., 74 Abbildungen und 3 Karten. In Ganzleinen 5 RM.

Der junge Schweizer Berichterstatter Lindt beschreibt hier seine Reise durch die Mandschurei, die ihn zunächst mit japanischen Panzerzügen auf der ostchinesischen Bahn von der Grenzstadt Mandschuria bis Charbin, sodann zu Pferde in das Hauptquartier des Generals der Aufständischen, Ma, und schließlich durch die mongolische Steppe führte. Er hat hierbei die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse dieses eigenartigen Lands, in dem sich Japaner, Russen und Chinesen im Kampf um die Macht gegenüberstehen, aus eigener Anschauung gründlich kennengelernt und versteht es vortrefflich, sie zu schildern. Durch die packende und humorvolle Erzählung seiner zahlreichen persönlichen Abenteuer auf dieser Reise bekommt das Buch eine starke persönliche Note und gewinnt noch besonders an Interesse. Zahlreiche gute Bilder veranschaulichen die Schilderungen. Das interessante und lehrreiche Buch kann unter den Reisebeschreibungen einen bevorzugten Platz beanspruchen. *Ge.*

Übersicht der neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Andruszewicz, Stanislaw, Dr.-Ing. Berechnung hochgradig statisch unbestimmter Rahmentragwerke vom Standpunkt der zweckmäßigen Wahl der Überzähligen. Berlin 1935. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn.

Kersten, C. Brücken in Eisenbeton. Ein Leitfaden für Unterricht und Praxis. Band III: Rechnungsbeispiele für Balkenbrücken. 2. Auflage. Berlin 1935. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn.

Riedel, Philipp, Reichsbahnoberinspektor. Neuzeitliche Organisation im Eisenbahn-Güterverkehr. Abrechnung. Kontrolle. Statistik. Berlin 1934. Verlag für Organisationsschriften G. m. b. H.

Veit, Otto, Dr.-Ing. Bleigelenke für massive Bogenbrücken. Wirkungsweise und Berechnung. Berlin 1935. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn.

Zur Verkehrspolitik im Dritten Reich. Ein Tagungsbericht. Verkehrswissenschaftliche Forschungen aus dem Verkehrsseminar an der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster i. W. Münster 1934. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag.

Zeitschriften.

Allgemeiner Tarifanzeiger. Wien.

53. Jahrg. Nr. 41 bis 49. Vom 13. Oktober bis 8. Dezember 1934.

(41:) Ein Krisenzuschlag zur Frachtsteuer. — Wie wehrt sich die Eisenbahn gegen die Autokonkurrenz? — (42:) Ein Novum im Auslobungsverfahren. — (43:) Reichsbahn und Oderschiffahrt. — (44:) Anregungen. — Triest. — (45:) Ruhrkohle gegen österreichisches Obst. Ein Kompensationsübereinkommen. — Reorganisation der Schweizerischen Bundesbahnen. — (46:) Die Anwendungsbedingungen der Binnen-Ausnahmetarife im zwischenstaatlichen Verkehr. — (47 u. 49:) Veröffentlichungsfristen für Frachterhöhungen im österreichisch-italienischen Gütertarif. — (48:) Bemerkungen zur Novellierung der österreichischen Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Der Bauingenieur. Berlin.

15. Jahrg. Heft 43/44 bis 49/50. Vom 26. Oktober bis 7. Dezember 1934.

(43/44—45/46:) Die neue Eisenbahnhubbrücke in Magdeburg. — (45/46:) Die „Direttissima" Bologna—Florenz. — (49/50:) Versuche über Winddruck auf Bauwerke.

Die Bautechnik mit Beilage Der Stahlbau. Berlin.

12. Jahrg. Heft 46 bis 54. Vom 26. Oktober bis 14. Dezember 1934.

(46:) Stahlbrücken von heute. — Geschweißter Wasserturm im Verschiebebahnhof Dortmund. — Geschweißte Eisenbahnbrücken. — (46 u. 50:) Der Bau der Klappbrücke über den östlichen Bahnhofskanal in Harburg—Wilhelmsburg. — Auswechslung der Überschneidungsbrücke in km 1,063 der Linie Freiberg—Halsbrücke. — (51—54:) Die neue Brücke über das Beuthener Wasser in km 6,0 der Strecke Gleiwitz —Beuthen. — (Der Stahlbau, 24/25:) Autobahnen und Stahlbrückenbau. — (54:) Schienenbefestigungen neuzeitlicher Baggergleise.

Der Behälter. Paris.

Nr. 1—2. August bis September 1934.

(1:) Umladung und Haus-Haus-Transport der Behälter, System „Sicon". — (2:) Der Behälter in Italien. — Die rasche Entwicklung des Behälters in Großbritannien. — Vermehrung der Behälter bei der L. M. S. — Der Behälter in Frankreich. — Neuausgabe der technischen Bedingungen, denen die im internationalen Verkehr zugelassenen Behälter entsprechen müssen. — Die wirtschaftliche Ausnutzung geschlossener Behälter im Vergleich zu den gedeckten Waggons.

Braunkohle. Halle/S.

33. Jahrg. Heft 49. Vom 8. Dezember 1934.

Die Ordnung der nationalen Arbeit.

Bundesblatt. Bern.

86. Jahrg. Band III. Nr. 44. Vom 31. Oktober 1934.

Botschaft des Bundesrats an die Bundesversammlung, betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1935.

Caminos de Hierro, Zeitschrift für Verkehr und Technik. Madrid.

9. Jahrg. Heft 183 bis 184. September bis Oktober 1934.

(183:) Eisenbahnen im Staatsbetrieb. — Von einer Europareise: Unsere Eisenbahnen im Vergleich zu den ausländischen. — Leben der Eisenbahngründer und -förderer: Don Miguel Biada y Buñol. — Der Touristenverkehr auf den Eisenbahnen. — Die Eisenbahnkrisis und die Möglichkeit ihrer Abhilfe: Organisationsschema. — Der Wettbewerb im Verkehrswesen. — Die Organisation des Eisenbahndienstes. — Entscheidungen des Eisenbahnzentralarbeitsgerichts. — Bau, Zulassung und Betrieb der Privatwagen. — Die Arbeitsniederlegung am 8. September in Madrid. — Archiv: Lieferfristüberschreitung und Verweigerung der Annahme, Verkauf nicht abgenommener Güter. — (184:) Die Legende von den großen Gehältern. — Neuordnung der Eisenbahnstaatsaufsicht. — Leben der Eisenbahngründer und -förderer: Don Jose de Campo. — Der Straßenkongreß in München. — Die Eisenbahnkrisis und die Möglichkeit ihrer

Abhilfe: Personal, Gebäude und Einrichtungen. — Das Eisenbahnfreischeinheft.

Chronique des transports. Paris.

13. Jahrg. Nr. 20 bis 23. Vom 25. Oktober bis 10. Dezember 1934.

(20:) Les chemins de fer et la vie chère. — La coordination du rail et de la route: les „pactes" de Lille et de Valenciennes. — (21:) La coordination du rail et de la voie navigable: l'accord du Rhône. — (22:) La restauration des chemins de fer et la coordination des transports. — (23:) La coordination des transports. — Les „pactes" de Pau et de Tarbes.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

68. Jahrg. Nr. 46. Vom 14. November 1934.

Reichsautobahnen und Stahlbrückenbau.

Deutsche Juristen-Zeitung. Berlin.

39. Jahrg. Heft 20. Vom 15. Oktober 1934.

Grundsätzliches zur Reichsstraßenverkehrsordnung.

Deutsche Justiz. Berlin.

96. Jahrg. Nr. 42. Vom 19. Oktober 1934.

Die Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung.

Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.

31. Jahrg. Nr. 43 bis 47. Vom 25. Oktober bis 22. November 1934.

(43:) Reichsautobahnen und Wirtschaft. — (44:) Steigender Kraftverkehr. — Tankstellenbeschränkung. — (47:) Wünsche des niederrheinisch-westfälischen Industriegebiets auf Verbesserung des Bezirks- und Großstadtverkehrs unter Bezugnahme auf die Berliner und Hamburger Verkehrsverhältnisse.

The Economist. London.

Band 119. Nr. 4759 bis 4763. Vom 10. November bis 8. Dezember 1934.

(4759:) Argentine Railways. — (4763:) The tramp shipping subsidy.

Eesti Raudtee. Tallinn.

13. Jahrg. Nr. 3 bis 5. 1934.

(3:) Fünfzehn Jahre lettische Staatsbahnen (1918—1933). — (3—5:) Von den autonomen Staatsbahnen. — (5:) Von der Entwicklung der estischen Staatsbahnen in den 15 Jahren. — Von den estnischen Eisenbahn-Fachausdrücken.

Electrical Engineering. New York.

Band 53. Nr. 11. November 1934.

Diesel electric rail cars and locomotives.

Engineering. London.

Band 138. Nr. 3588 bis 3595. Vom 19. Oktober bis 7. Dezember 1934.

(3588:) Welded coach construction, Chicago, Milwaukee and St. Paul Railroad. — (3595:) 125-ton electric locomotive Jacks.

Engineering News-Record. New York.

Band 113. Nr. 13 bis 21. Vom 27. September bis 22. November 1934.

(13:) The Little Bay bridge in New Hampshire. — (14:) Highway viaducts in Oregon of prefabricated timber. — Planned road system for China makes good progress in first stage. — (15:) Belt road sorts out providence traffic. — (16:) Continuous-girder viaduct at Wichita. — Job production on small road bridges. — (17:) Railway construction undertaken by Persia. — (21:) Solid steel deck for a Railroad bridge.

Europäischer Fernsprechdienst. Berlin.

Heft 37. Oktober 1934.

Technik und Wirtschaftlichkeit des Ausgleichs in Fernsprechkabeln. — Die Fernsprechbetriebsmaße. Ihre Entstehung, Bedeutung, kritische Würdigung und Verallgemeinerung. — Umgestaltung des reichsdeutschen Fernsprechnetzes im Bodenseegebiet.

Le Genie Civil. Paris.

Band 105. Nr. 14 bis 23. Vom 6. Oktober bis 8. Dezember 1934.

(14—15:) Le VII. congrès international de la Route. — (16:) La coordination des transports routiers et ferroviaires de voyageurs. Les accords de Rouen, du 25. mai 1934. — (17:) La construction d'autoroutes en Italie, en Allemagne et en France. — (18:) La nouvelle tarification électrique en France. — (20:) L'installation du block automatique à signaux lumineux, entre Caen et Cherbourg. — (22—23:) La XIV. exposition internationale de l'Aéronautique (Paris, 16. November—1. Dezember 1934).

Gewichtsersparnis im Transportwesen. Luzern.

3. Jahrg. Nr. 11/12. November bis Dezember 1934.

Motorwagenzüge „Blauer Pfeil" der Tschechoslowakischen Staatsbahnen. — Vorteile der Gewichtsersparnis bei Verwendung von Leichtmetallen als Baustoff für Eisenbahn-Rollmaterial.

Glasers Annalen. Berlin.

Band 115. Heft 8 bis 10. Vom 15. Oktober bis 15. November 1934.

(8:) Über Zugförderungsdienst und Streckensicherung im Karst. — (9:) Vereinheitlichung im Londoner Verkehr. — (10:) Die Weiterentwicklung des Röntgendurchstrahlungsverfahrens bis zu den gegenwärtigen Großdurchstrahlungen bei den Brückenuntersuchungen der Deutschen Reichsbahn.

L'Ingegnere. Rom.

Band 8. Nr. 23. Vom 1. Dezember 1934.

Le Métropolitane in tempo di crisi: Considerazioni sul bilancio di esercizio di alcune linee Metropolitane. — Gli impianti idrici della direttissima Firenze—Bologna.

Ingenieur-Zeitschrift. Teplitz-Schönau.

14. Jahrg. Heft 22/23 bis 24/26. Vom 1. November bis 1. Dezember 1934.

(22/23:) Eisenbahn-Lichtzeichen. — (24/26:) Die Straße.

The journal of the institute of transport. London.

Band 16. Nr. 1 bis 2. November bis Dezember 1934.

(1:) The study of passenger transport. — Transport statistics — their uses and abuses. — (2:) Speeds of travel of the future. — Practical and economic considerations in the study of transport.

The journal of political economy. Chicago.

Band 42. Nr. 5. Oktober 1934.

Union and non-union wages and hours in the street Railway industry.

Juristische Rundschau. Berlin.

Jahrg. 1934. Nr. 20 bis 22. Vom 15. Oktober bis 15. November 1934.

(20:) Das nach dem Verkehrsunfall abgegebene selbständige Schuldanerkenntnis. — (22:) Der § 313, Satz 2 RGB. und das neue Reichsrecht. — Die Sorgfaltspflicht des Beamten.

Juristische Wochenschrift. Berlin.

63. Jahrg. Heft 42 bis 49. Vom 20. Oktober bis 8. Dezember 1934.

(42:) Die Reichsbahn vor den Amtsgerichten! — (46:) Die Ausführungsanweisung zur Reichsstraßenverkehrsordnung. — (49:) Genehmigung unter einer Auflage nach dem Wohnsiedlungsgesetz.

Die Lokomotive. Wien.

31. Jahrg. Heft 10 bis 11. Oktober bis November 1934.

(10:) 2 C 1 Heißdampf-Pacific-Zwillings-Schnellzuglokomotive, Reihe 16 für Elsaß-Lothringen. — 1 D 1 Heißdampf-Dreizylinder-Schnellzuglokomotive der London- und Nordostbahn. — Über den Wettbewerb zwischen Schienen- und Straßenverkehr in den Vereinigten Staaten von Amerika. — (11:) 2 D 1-Lokomotive Reihe 486 der CSD. — Vom Lokomotivdienst der Ö. B. B. in den acht Jahren 1925—32. — Die Hochdrucklokomotive, Bauart Schmidt der PLM. und ihre Betriebsergebnisse. — Eisenbahntechnische Zeitfragen. — Leistungsteigerung elektrischer Lokomotiven und Triebwagen.

Meddelelser fra Norges Statsbaner (Mitteilungen der Norwegischen Staatsbahn). Oslo.

9. Jahrg. 1934. Nr. 5. Oktober 1934.

(5:) Brücke über den Gjerstadelv. — Rutsche auf dem Abschnitt Bergen Voss. — Kurzer Überblick über die Schweißtechnik. — Neue Pfeiler für die Eisenbahnbrücke bei Aresnes (Egersund) an der Jaerbahn.

Metals and alloys. New York.

November 1934.

Locomotive tires. A discussion of the causes of typical tire failures.

Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung. Brüssel.

Band V. Nr. 10 bis 11. Oktober bis November 1934.

(10—11:) Wettbewerb durch Kraftwagen, Schiff und Flugzeug. — (10:) Die Triebwagen hinsichtlich ihrer Konstruktion. — (11:) Die Weltwirtschaftskrise und die Eisenbahnen. — Schnellzuglokomotive der Österreichischen Bundesbahnen. — Verbesserungen im Fahrzeugpark der französischen Bahnen nach dem Krieg. — 880pferdige öl-elektrische Versuchslokomotive der L. N. E. R. — 200pferdiger dieselelektrischer Triebwagen der L. M. S. R. — Der größte Lokomotiv-Dieselmotor. — Rollenlager für Schienenfahrzeuge, Anwendung bei Lokomotiven und Wagen.

Nordisk Järnbanetidskrift (Nordische Eisenbahnzeitschrift). Stockholm.

59. Jahrg. Nr. 7—10. Juli bis Oktober 1934.

(7:) Außerordentliche Arbeiten bei der Norwegischen Staatsbahn zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit. — Das Dienstpensionsreglement von 1934. — Neues Abfertigungssystem im Güterverkehr bei der Schwedischen Staatsbahn. — Werden die Triebwagen die Deutsche Reichsbahn erobern? — (8:) Das Verhältnis zwischen Flugzeug und Eisenbahn in Schweden. — Entwurf zu einem neuen Tiertarif. — (8—9:) Das Telefonkabelnetz der Schwedischen Staatsbahn mit den hinzugekommenen Angelinien und der Westküstenbahn. — (9:) Elektrisierung des Kopenhagener Nahverkehrs. — Die schwedischen Privatbahnen im Jahr 1933. — Die Entwicklung der modernen Schienenautos. — (10:) Regelung des Kraftwagenverkehrs in Norwegen. — Denkschrift und Vorschlag über einen Tarif für kleinere Frachtgutsendungen. — Bodenuntersuchungen an der Kongsringerbahn. — Neuer Triebwagenzug der Pullmangesellschaft. — Zusammenarbeit zwischen Post und Eisenbahn. — Neue Güterwagen bei der Schwedischen Staatsbahn.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

89. Jahrg. Heft 20 bis 23. Vom 15. Oktober bis 1. Dezember 1934.

(20:) Geschweißte Brücken der Deutschen Reichsbahn. — Schienenschweißung auf Brücken. — (21:) Die Weichenwerkstätte des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Neuaubing. — (22:) Verkehrswissenschaftliche Tagung im „Haus der Technik", Essen vom 11. bis 13. Oktober 1934. —

Der Brennstoffverbrauch je Lokomotivleistungstonnenkilometer als Leistungsmesser für die Brennstoffwirtschaft bei Dampflokomotiven. — (23:) Schädlichkeit der Rangierstöße beim Stoßverfahren. — Beitrag zur Gleisbogengestaltung für hohe Fahrgeschwindigkeiten.

Railway Age. New York.

Band 97. Nr. 14 bis 21. Vom 6. Oktober bis 24. November 1934.

(14:) Railroads ask rate increase. — Research has contributed to locomotive fuel economy. — C. a. N. W. and New Haven loans approved by J. C. C. — Roadmasters conclude successful convention at Chicago. — Developments in Railway fuel studies. — New form of highway crossing protection. — Simple duct system for air conditioning. — (15:) U. P. gets second high-speed train. — Rate hearings to be held in west. — Sperry detector car introduces pre-energization. — New floar slab introduced by Carnegie. — Safety section meets in Cleveland. — Electrical men meet in Chicago. — Eastman discusses Railroad future. — (16:) Illinois Central rehabilitates its passenger equipment. — Southern Pacific completes passenger terminal at Houston. — New fairmont rail car. — Methods and problems of Railway supply forces. — (17:) The new deal in business. — What motive power for high speeds? — Freight car loading falls below 1932 figure. — Traffic clubs meet at Columbus. Bridge and building association holds meeting at Chicago. — U. P. train sets records. — Box car pool proposed in report to co-ordinator Eastman. — (18:) Money spent for better water brings large return. — Rate hearing at Denver. — Northern Pacific receives heavy passenger power. — Scaling down interest no solution of Railway ills. — Passenger traffic officers meet. — Eastman inquires into Railroad selling methods. — Fire protection group holds meeting at Chicago. — Norfolk a. Western System — Wide meeting. — (19:) The pro and con for car pooling. — Wood preservation declined further in 1933. — Pressed Steel Car Company builds cor-ten hopper car. — Eastman order in C. a. E. I. re-routing attacked. — How rehabilitate the Railroads? — Spring switch on the Great Northern. — (20:) Dismantling of old train shed presents difficulties. — Pro and con of car pooling. — Nickel Plate buys 2-8-4 type locomotives. — Coordinated transportation regulation. — Fourth section relief will increase revenues $ 27 388 530. — Electrical section meeting. — State commissioners hold annual meeting at Washington. — (21:) „Boat-Like" construction solves water problem in underpass. — Some increases allowed in W. T. L. class rates. — The freight car of the future. — Organization plan adopted for purchase and supply officers. — Hearings on ex parte 115. — N. J. T. league now favors regulation of truck rates and services. — Need for order in transportation.

The Railway Engineer. London.

Band 55. Nr. 11 bis 12. November bis Dezember 1934.

(11:) New machinery and appliances at Crewe works, L. M. S. R. — Colour control in Railway workshops. — The Vitry locomotive-testing station

of the French Railways. — Reconditioning battered rail-ends. — (12:) Bridging the Little Belt. — A flexible welded rail joint. — Recent American locomotive practice. — The mechanics of a locomotive on curved track. — Practical locomotive tests. — Recent developments in the welding of rails. — Boiler standardisation in South Africa. — New light portable testing machine.

The Railway Gazette. London.

Band 61. Nr. 16 bis 24. Vom 19. Oktober bis 14. Dezember 1934.

(16:) Improving the appearance of the lineside, L. N. E. R. — Air conditioning on trains. — An industrial Garratt. — Reconstruction on the Dakar-Niger Railway. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (17:) Concrete articles for Railway use. — A new light-weight welded wagon. — Rebuilt eight-coupled tank locomotives, G. W. R. — (18:) Pneumatic tyred railbus. — New chilled beef vans. — Travelling post offices in service. — Underpinning Durham north signal box, L. N. E. R. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (19:) The new Pennsylvania stations at Philadelphia. — New steel passenger coaches, Nigerian Railways. — London transport development plans. — (20:) New 4-8-2 type locomotives for South Africa. — New sleeping cars, L. N. E. R. — A new steel research laboratory. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (21:) South African staff improvement scheme. — Manipulation of passenger-carrying stock, L. M. S. R. — G. W. R. prospectus of 1834. — South African Railway permanent way. — Impressions of overseas Railway transport. — (22:) Hints from overseas Railways. — Impressions of overseas transport. — The freight problem of New York. — Montreal and its Railways. New metre-gauge tank locomotives for India. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (Special overseas Railways number:) Gibb report on East African Railways. — Divisional or departmental organisation for overseas Railways. — Diesel traction in Argentina. — The aims and achievment of colonial Railway accounting departments. The Argentine Railway situation. — Buenos Ayres and Pacific-Railway. — Buenos Ayres Western Railway. — Transport of milk in Argentina. — Cordoba Central Railway. — Typical scenes on overseas Railways. — The Leopoldina Railway. — The Taltal Railway. — Central Argentine Railway. — Bengal a. North Western Railway. — Rohilkund and Kumaon Railway. — His exalted highmess the Nizams State Railway. North Western (State) Railway, India. — Assam Bengal Railway Co. Ltd. — The Burma Railways. — Recent Railway development in China. — Accelerating locomotive repairs, F. M. S. Railways. — South African Railways and Harbours. — Nigerian Government Railway. — Kenya and Uganda Railways and harbours. — Gold coast Government Railway. — Egyptian State Railways, Telegraphs and Telephones. — The Sudan Railways. — Egyptian Delta Light Railways. — New Zealand Government Railways. — Western Australian Government Railways. — Rail motor operation in Queensland. — Victorian Government Railways. — Canadian National-Railways. — Palestine Railways. — (23:) Sheffield double frame welded bogie. — New passenger rolling stock for South

Africa. — The royal honeymoon departure from Paddington, G. W. R. — An interesting locomotive conversion. — (24:) Mechanical colour-lights for the N. E. Area, L. N. E. R. — Commissioners inspection car, South Australian Railways. — L. N. E. R. 2-8-2 type locomotive, „Earl Marischal". — (Supplement:) Electric Railway traction.

Railway signaling. Chicago.

Oktober bis November 1934.

(Oktober:) Mercury-vapor rectifier tubes. — Barrier type highway crossing protection. — Spring switches solve problem on Staten Island Lines. — Centralized traffic control installed on the Burlington. — Illinois to install grade-crossing protection at state expense. — Highway crossing protection on the Canadian Pacific. — (November:) Junction controlled remotely on the Lehigh Valley. — Centralized traffic control in Europe. — Interlocking three miles long on C. a. O. — Spring switch on Great Northern. — Remote control on the Missouri-Kansas-Texas. — Remote control on the Northern Pacific. — An automatic ground detector.

Die Reichsbahn. Berlin.

10. Jahrg. Nr. 42 bis 50. Vom 17. Oktober bis 12. Dezember 1934.

(42:) Die Weiterversicherung bei der Reichsbahn-Arbeiterpensionskasse. — Gemeinnutz vor Eigennutz. — (43:) Die Wirtschaftsprüfung, ihre Aufgaben und ihre Durchführung bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. — Aus dem Jahresbericht über die Unfallverhütung 1933 im Werkstättendienst der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. — 80 Jahre Eisenbahnen in Schleswig. — (44:) Eröffnung der Feldabahn. — Die neue Fütterungs- und Tränkanstalt auf Bahnhof Bebra. — (45:) Vereinigter Personen- und Gütertriebwagen auf Nebenbahnstrecken? — (46:) Aufgaben der Fahrzeugerhaltungswirtschaft der Deutschen Reichsbahn. — Vorrichtung zur Aufnahme von Fahrplänen, Fahrpreistafeln, Landkarten, Zeichnungen usw. für Hand- und elektrischen Betrieb. — (47:) Schwebende Reichsbahnfragen. — (48:) Der deutsche Führerstaat und die Reichsbahn. — (49:) Änderung von Vorschriften über die Sicherung von Wegübergängen in Schienenhöhe. — Die Fürsorgemaßnahmen zur Bekämpfung der Tuberkulose im allgemeinen und bei der Reichsbahn im besonderen. — (50:) Die Reichsbahndirektion Hannover und die Braunen Messen. — Anwendung von Stempeluhren in der Kanzlei bei der Reichsbahndirektion München. — Verkehrswerbende Instandsetzungsarbeiten.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 55. Nr. 45 bis 49. Vom 10. November bis 8. Dezember 1934.

(45:) Vom Landeswasserrecht zum Reichswasserrecht. — (49:) Weitere Fragen zum Reichsdisziplinarrecht. — Einige Fragen zum Reichsdienststrafrecht.

Revista del Consejo Administrativo de los FF. CC. Nacionales (Zeitschrift des Verwaltungsrats der kolumbischen Nationaleisenbahnen). Bogota.

Heft 30 und 31. Juli bis August 1934.

(30 und 31:) Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten über die Bedeutung des Eisenbahnverwaltungsrats. — Die sozialen und die wirtschaftlichen Verhältnisse und der Verwaltungsrat der kolumbischen Nationaleisenbahnen. — Einweihung der Zentralwerkstätten in Chipichape. — Be- und Entwässerungsanlage in Buenaventura. — Angaben über die kolumbischen Bahnen: Längen, geringste Halbmesser und größte Steigungen. — Finanzielle Ergebnisse im ersten Halbjahr 1934. — Betriebstatistik. — Verkehrstatistik.

Revue générale des Chemins de fer. Paris.

53. Jahrg. 2. Halbj. Nr. 5 bis 6. November bis Dezember 1934.

(5:) Reconstruction du Pont de la Quarantaine, sous les voies ferrées du P.-L.-M. à Lyon et de ses ouvrages d'accés. — Les rames automotrices rapides du Chemin de fer du Nord. — Appareil Delprat et Durand destiné à mesurer les oscillations horizontales des ouvrages. — (6:) Les nouveaux appareils de voie de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est. — Note sur l'essieu coudé des locomotives 241-A de la Compagnie P.-L.-M. — Organisation d'un atelier d'entretien des triples valves Westinghouse au Chemin de fer du Nord (Ateliers d'Ermont).

Ruhr und Rhein. Essen.

15. Jahrg. Heft 41 bis 48. Vom 12. Oktober bis 30. November 1934.

(41:) Linienführung, Fahrpläne und Haltestellen für die Schnelltriebwagen im Westen. — (42:) Neuzeitliche Verkehrsführung. — (48:) Einheitsbewertung des Grundvermögens auf den 1. Januar 1935.

Stahl und Eisen. Düsseldorf.

54. Jahrg. Heft 48. Vom 29. November 1934.

Die Reichsbahn im Zeichen des Fortschritts.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

13. Band. Heft 10 bis 11. 1934.

(10:) Kraftfahrzeug und Eisenbahn sind keine adäquaten Konkurrenten. — Formerleichterung bei freihändigem Grunderwerb der deutschen Eisenbahnen. — Darf der Empfänger eines im Sammelgutverkehr ankommenden Gutes dem Adreß-Spediteur Weisungen erteilen? — (11:) Haben die privaten Frachten-Kontroll-Büros einen wirtschaftlichen Nutzen? — Haftungsbefreiung, Haftungseinschränkung im Rahmen der Haftpflichtversicherung.

Verkehrstechnik. Berlin.

15. Jahrg. Heft 20 bis 23. Vom 20. Oktober bis 10. Dezember 1934.

(20:) Das Parkproblem. — Planwirtschaftliche Verkehrspolitik. — Neuer Streckentrenner für Schnellbahnen. — (21:) Der Orts- und Zwischenortsverkehr. — Gesetzgebung und Verwaltung im Dienst des Kraftfahrwesens. — Die Verkehrsbetriebe in den neuen Steuergesetzen vom Oktober 1934. — (22:) Die Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs. — Die Ausführungsanweisung zur Reichs-Straßen-Verkehrs-Ordnung. — Die technischen Bestimmungen der Reichs-Straßen-Verkehrs-Ordnung. — Der Berliner Nahverkehr. — Die Brücken der Reichsautobahn München—Landesgrenze über Mangfall und Inn. — Autobahnen im Ausland. — (23:) Die Hauptversammlung des Reichsverbandes Deutscher Verkehrsverwaltungen E. V. in Berlin. — Die Organisation des Kraftomnibusgewerbes. — Der gewerbliche Güterfernverkehr. — Die Wiederverwendung von Altöl. — Die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Frankfurt a. Main. — Triebwagen mit Lenkachsen.

Verkehrstechnische Woche. Berlin.

28. Jahrg. Heft 41 bis 48. Vom 10. Oktober bis 28. November 1934.

(41:) Hie Dampf — hie Diesel! Ein Wettkampf im Verkehr. — Die Nord-Süd-Richtung der Eisenbahnen östlich und westlich der Weser. — Der Kampf um die Eisenbahnen in der Mandschurei. — (42:) Der III. Internationale Straßenkongreß. — Der Selbstbau von Gleit- und Segelflugzeugen. — (43:) Das spanische Eisenbahnproblem. — Der Auto-Kleinbahnhof. — Betriebsergebnisse der vier englischen Gruppenbahnen. — (44:) Vereinfachte Fliegerausbildung. — Neue Wege zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit von Schienenfahrzeugen. — Über die Elektrisierung der Eisenbahnen in der U. d. S. S. R. — (45:) Grundsätze für den Bau und Betrieb von Kohlenhäfen an Binnenwasserstraßen. — Stahlrohrgerüste. — (46—48:) Die Rangiertechnik der großen Verschiebebahnhöfe. — (46:) Statistik des Luftverkehrs. — (47:) Altstadtsanierung und Eisenbahn. — Siemens-automatische Flugzeugsteuerung. — (48:) Das Problem der Spritzlackierung und der Farbnebelabsaugung im Waggonbau.

Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes. Paris.

10. Jahrg. Nr. 7/8 bis 9. Juli/August bis September 1934.

(7/8:) Bericht über die ordentliche Tagung der Ausschüsse des I. E. V., Baden-Baden, 4.—16. Juni 1934. — Neue Fragen, die den Ausschüssen des I. E. V. überwiesen wurden. — Bericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Schweizerischen Bundesbahnen über die Frage: Wettbewerb und Zusammenarbeit der Eisenbahn mit dem Kraftwagen im Personen- und Güterverkehr. — (9:) Neue französische Lokomotivbauarten. — Die Eisenbahnen der Türkischen Republik in Asien und der Mandatsgebiete. — Die Schweizerischen Bundesbahnen im Geschäftsjahr 1933.

Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

86. Jahrg. Heft 41/42 bis 47/48. Vom 19. Oktober bis 30. November 1934.

(41/42:) Neues im Dampflokomotivbau. — (47/48:) Vom Bau der Deutschen Reichsautobahnen.

Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 78. Nr. 42 bis 50. Vom 20. Oktober bis 15. Dezember 1934.

(42:) Reiseflugzeuge. — (45:) Die Reichsautobahnen und ihre Aufgaben. — Der Verkehr auf der Schiene. — Die Wasserstraße im deutschen Verkehr. — (49:) Großraumkippwagen. — (50:) Elektrische Lokomotiven.

Zeitschrift für Bahnärzte. Melsungen.

29. Jahrg. Nr. 11 bis 12. Vom 1. November bis 1. Dezember 1934.

(11:) Eine neue Zweilichterlampe zur Prüfung des Farbensinnes auf verstärkten Kontrast. — Satzung der R. K. V. und Trunksucht. — Die berufständische Fürsorge der Eisenbahner. — (12:) Bahnärztefragen von gestern und heute. Anerkennung einer Sehnervenentzündung bei einem Lokomotivführer als Unfall.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahnsicherungswesen (Das Stellwerk). Berlin.

29. Jahrg. Nr. 14 bis 16. Vom 1. November bis 10. Dezember 1934.

(14:) Pufferbetrieb in Stromversorgungsanlagen für Kraftstellwerke. — (15—16:) Gleichstrom-Bahnhofsblockung. — (15:) Die Zeitdienstanlage bei der RBD. Berlin. — Neuartige Befehlsanlagen für den Rangierbetrieb. — (16:) Betrachtungen über Fernsprech- und Fernschreib-Freileitungen an einer Bahn mit Wechselstrombetrieb und über Stoßtelegraphie. — Aus der Geschichte des Eisenbahnsicherungswesens.

Zeitschrift für die internationale Eisenbahnbeförderung. Bern.

42. Jahrg. Nr. 10 bis 11. Oktober bis November 1934.

(10:) Die Natur des Einstellungsvertrages von Privatwagen nach französischem Recht. — (11:) Abänderung der Bestimmungen des Artikels 17 IÜG. im Verkehr mit Lettland. — Ratifikation der Zusatzakte zum IÜG.

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Berlin.

12. Jahrg. Heft 1. 1934.

Die wirtschaftliche und staatspolitische Aufgabe der Reichsbahn im Dritten Reich. — Leistungen und Pläne des deutschen Luftverkehrs.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

74. Jahrg. Nr. 42 bis 50. Vom 18. Oktober bis 13. Dezember 1934.

(42:) Die Arbeitsbeschaffung der Reichsbahn unter besonderer Berücksichtigung Ostpreußens. — Die Entwicklung der Netz- und Bezirkskarten bei der Deutschen Reichsbahn bis Ende April 1934. — Die Ent-

wicklung der Eisenbahnen in den früheren deutschen Kolonien seit Kriegsende und die Erschließung des Schwarzen Erdteils. — (43:) Ein neuer Weg für die Verteilung von Verbands-Frachtsätzen. — Die Einkaufsorganisation der Reichsbahn. — Die Schwedische Staatsbahn im Jahr 1933. — Sektionschef Ing. Bruno Enderes †. — (44:) Die Bäseler-Hemmschuhbremse. — Bahnpolizeiliche Zuständigkeit außerhalb der Bahnanlagen. — Das Verkehrswesen im neuen Reich. — (45:) Selbstmehrkosten und Werkmehrkosten. — Reichsbahn-Kraftverkehr und Gesetzgebung. — Vorderasiatische Verkehrspolitik. — Ein amerikanischer Dreiwagen-Schnellzug. — (46:) Reichsbahn und Verkehrswirtschaft im nationalsozialistischen Staat. — Persönliche Sicherheit des Bahnhofs- und Streckenpersonals gegen Züge mit Hochgeschwindigkeiten. — Können die Zugmeldebücher nach den neuen Fahrdienstvorschriften (FV) verbessert werden? — (47:) Reiseeindrücke von den Eisenbahnen Südafrikas. — Gepäckaufgabe wider Willen. — Zwei kostbare Denkmale aus der Frühzeit des österreichischen Eisenbahnwesens. — (48:) Die Feldbahn. — Bahnärztefragen von gestern und heute. — (49:) Die Schienenbahn an der Schwelle eines neuen Verkehrszeitalters. — Güterverkehrs-Ausschuß des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. — (50:) Ein neuer Schnelltriebwagenzug der Union Pacific-Eisenbahngesellschaft. — Bahnpolizeiliche Zuständigkeit außerhalb der Bahnanlagen. — Die Verkehrswege für den Außenhandel Persiens. — Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten und der Staat.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

54. Jahrg. Heft 44 bis 49. Vom 31. Oktober bis 5. Dezember 1934.

(44:) Der Adolf-Hitler-Kanal. — (48:) Der Bau der Reichsautobahn München—Landesgrenze. — (49:) Verschiebung der Reichsbrücke über die Donau bei Wien.

Herausgegeben in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
Verlag von Julius Springer, Berlin W — Druck von H. S. Hermann - Büxenstein G. m. b. H., Berlin SW 19

Der Begriff der Eisenbahnhoheit und seine Entwicklungsstufen im Deutschen Reich bis zur Gegenwart.

Von

Gerichtsreferendar Dr. jur. Hans Knebel, Berlin.

I. Die Entwicklung des Begriffes „Hoheit" von der Regalität bis zur allgemeinen Staatsgewalt.

Bis heute wird im Gebiet des öffentlichen Rechts der Begriff der „Hoheitsrechte" verwendet. Darunter wird jedoch nur die Staatsgewalt an sich unter Beziehung auf ein bestimmtes Lebensgebiet verstanden. So bedeutet z. B. der Übergang der Hoheitsrechte der Länder auf das Reich nach Art. 2 des Gesetzes vom 30. Januar 1934 nichts anderes, als daß die Länder jeglicher Staatsgewalt entkleidet werden zugunsten einer einheitlichen Reichsstaatsgewalt, und daß sie damit zu bloßen Verwaltungseinheiten innerhalb des Deutschen Reiches herabsinken[1]. Eine andere Bedeutung wird dagegen dem Begriff „Hoheit" in der älteren Fachliteratur beigelegt, und in den hieraus entstehenden Mißdeutungen mag die Wurzel der Streitfrage liegen, ob es eine Eisenbahnhoheit in Deutschland gibt. Die Entscheidung hing früher im allgemeinen davon ab, wie man sich zu einem staatlichen Wegeregal oder einer staatlichen Wegehoheit stellte. Denn die Eisenbahnen wurden anfangs nur als Schienen„wege" behandelt und sollten, wenn man eine staatliche Wegehoheit bejahte, eine neuartige Fortsetzung dieses Gebildes unter der Bezeichnung „Eisenbahnhoheit" darstellen.

So war z. B. Bismarck der Ansicht, daß das Konzessionsrecht des Preußischen Staates bei der Anlegung von Eisenbahnen als ein Hoheitsrecht seine Wurzel in dem alten Wegeregal fände[2]. Dagegen sagte Gleim, es bestehe in Preußen weder ein Wegehoheitsrecht noch ein

[1] Nicolai, Der Neuaufbau des Reiches nach dem Reichsreformgesetz vom 30. Januar 1934 in „Das Recht der nationalen Revolution" 1934 Heft 9 S. 47.

[2] v. d. Leyen, Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, S. 202.

daraus abgeleitetes Eisenbahnhoheitsrecht[1]. In Rölls Enzyklopädie wird das Vorhandensein einer staatlichen Eisenbahnregalität unter Ablehnung des Begriffs „Eisenbahnhoheit" im Gegensatz etwa zur Justizhoheit, Polizei- und Militärhoheit bejaht[2].

Schon diese wenigen Beispiele lassen erkennen, daß die Schwierigkeiten der wissenschaftlichen Terminologie, die im wesentlichen durch die Fortentwicklung der wissenschaftlichen Erkenntnisse unter Beibehaltung der alten Formulierungen entstanden sind, mit zu den Unklarheiten über den Begriff „Eisenbahnhoheit" beigetragen haben.

Die historische Wurzel aller Hoheitsbefugnisse liegt in den mittelalterlichen Regalien; hierunter verstand man die dem König als Träger der Staatsgewalt zustehenden Regierungsrechte[3]. Mit dem Emporkommen der Landesherren und der damit zur Entfaltung kommenden Landeshoheit konzentrierten sich die Regalien bei dem Landesherrn. Aus ihrem Umfang entnahm die Theorie die Grenzen der Staatsgewalt[4]. Schon im 16. Jahrhundert führte aber der sich allmählich entwickelnde Begriff der Souveränität, der das eigentliche Wesen der Staatsgewalt in einer unmittelbar mit dem Dasein des Staates gegebenen unteilbaren höchsten Macht erblickte, zu einer Scheidung der Regalien in zwei wesensverschiedene Gruppen. Die Regalien wurden in höhere „regalia maiora" und niedere „regalia minora" eingeteilt, und man rechnete unter die regalia maiora die dem Staat seinem Wesen nach unveräußerlich zustehenden Hoheitsrechte, während man unter den regalia minora die rein zufällig beim Staat verbliebenen, aber an Private verleihbaren wirtschaftlichen Nutzungsrechte verstand. In dieser Form gingen die Regalien auch in das preußische Landrecht über, und zwar wurden die regalia maiora in II, 13 §§ 5—16 ALR. und die regalia minora in II, 14 §§ 27—35 ALR. behandelt.

Die weitere Entwicklung brachte eine völlige Trennung von Hoheitsrechten und Regalien, und der Begriff der Regalien wurde mit wenigen Ausnahmen auf die niederen Regalien eingeschränkt. Heute versteht man unter Regalien, die über Art. 73 EGBGB. auch noch im geltenden Recht Bedeutung haben, Nutzungsrechte, die aus besonderen Gründen mit der Staatsgewalt verbunden sind, ohne daß sie aber „begriffswesentliche Bestandteile der Staatsgewalt" bilden[5].

---

[1] Gleim, Eisenbahnrecht, S. 50.

[2] Enzyklopädie des Eisenbahnwesens von Röll, S. 66 und 113.

[3] Frhr. von Schwerin, Grundzüge der deutschen Rechtsgeschichte, S. 65.

[4] Otto Gierke, Deutsches Privatrecht, II. Bd. S. 396 ff.

[5] Gierke, a. a. O. S. 399.

Streng zu scheiden von diesen Rechten sind dagegen die staatlichen Hoheitsrechte, die im Gegensatz zu früher keine bestimmten Einzelrechte mehr darstellen, sondern begriffswesentliche Bestandteile der Staatsgewalt an sich sind und damit die Staatsgewalt bilden. Jeder Staat nimmt allein schon auf Grund seines Daseins eine Staatsgewalt für sich in Anspruch, und wenn auch im Wandel der Zeiten der Staatsbegriff in den verschiedenen Ländern wechselt, und wenn wir heute wissen, daß der Staat nicht mehr der allmächtige Staat des 18. Jahrhunderts ist[1], so beansprucht doch auch der heutige Staat eine Staatsgewalt. Diese Staatsgewalt, die nach Beseitigung der Staatsgewalt der Länder in Deutschland heute ausschließlich eine Reichsstaatsgewalt ist, wird sich bei dem Bedeutungswechsel des Staatsbegriffes andere Aufgaben stellen. Der liberale Rechtsstaat richtete in dem Widerstreit der formalen Gesetzesstaatlichkeit mit der Gerechtigkeit sein Augenmerk vor allem auf die Aufrechterhaltung und Durchführung der Rechtsordnung[2], während sich der nationalsozialistische Rechtsstaat die Pflege des gemeinen Wohls in allen Lebensbeziehungen zum Ziel setzt.

II. Das Eisenbahnwesen als Bestandteil der Staatsgewalt.

Das Heranwachsen des Einflusses der Staatsgewalt auf den Verkehr wird an der Entwicklung des Postregals im Heiligen Römischen Reich anschaulich. Mit dem Erstarken der Hausmacht der einzelnen Fürsten wurde auch die Post — ursprünglich nur Anstalten zur Beförderung von Staatsdepeschen — in die Staatsmaschinerie einbezogen und als Regal — damals also in der Bedeutung eines Hoheitsrechts — in fast allen Staaten zentralisiert und monopolisiert. Auch die selbständigen Handelsstädte mit nahezu souveräner Staatsgewalt begannen im Mittelalter den Privatbotendienst zu kommunalisieren.

Interessanterweise finden sich in dieser Zeit schon die Anfänge der Gegensätzlichkeit von Landes- und Reichsstaatsgewalt auf dem Gebiet des Verkehrswesens[3]. Der deutsche Kaiser Rudolph II. hatte im Jahre 1596 die Ausübung eines Reichspostmonopols erblich der Familie Thurn und Taxis für das Reich verliehen, und seit dieser Zeit versuchten die Kaiser auch noch im Dreißigjährigen und im Siebenjährigen Kriege dem Reichsregal gegenüber dem konkurrierenden Botenwesen der Reichsstädte und der deutschen Fürsten Geltung zu verschaffen. Trotzdem erkannten die Landesherren ein Reichsregal und seine Ausübung durch einen Reichs-

[1] Vgl. C. Schmitt in JW. 34, 716.
[2] von Pistorius, Staats- und Verwaltungskunde 1931 S. 8.
[3] Huber, Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs, S. 90 ff.

generalpostmeister nicht an, sondern nahmen ein landesherrliches Postregal für sich in Anspruch.

Besser allerdings hat das Reich seine Rechte hinsichtlich der schiffbaren Gewässer und der großen Land- und Heerstraßen, als des Königs Straßen, zu schützen gewußt. Als des Reiches Straßen blieben die schiffbaren Flüsse und bedeutsamen Verkehrsstraßen nicht nur dem Privatrecht entrückt, sondern wurden auch von der territorialen Gewalt der Landesherren nur bei ausdrücklicher Verleihung ergriffen[1].

In der neueren Zeit sind es vor allem Frankreich und England, die die staatlichen Aufgaben auf dem Gebiet des Wege- und Verkehrswesens erkannten. So beginnt im Jahr 1720 in Frankreich ein umfassender Straßenbau, 1755 in England der Kanalbau und 1825 ebenfalls in England der Bau einer Pferdeeisenbahn[2].

Zusammenfassend läßt sich der rechtliche Zustand des Verkehrswesens im Anfang des 19. Jahrhunderts ungefähr folgendermaßen schildern: Sobald eine Verkehrsverbindung nicht lediglich reinen Privatzwecken diente, war ihre Anlage Staatsaufgabe[3] und lag im allgemeinen auch in den Händen des Staates.

Das aus dem Wesen des damaligen Polizeistaates unmittelbar hervorgehende Recht, die öffentlichen Straßenzüge zu bestimmen, mußte zwangsläufig mit der Erfindung der Eisenbahn nunmehr ausdehnend auch auf die Schienenwege Anwendung finden. Dieses Rechtes — als Ausflusses der allumfassenden Staatsgewalt — konnte sich nach deutscher Rechtsanschauung der Staat niemals entäußern, gleichgültig, ob später in den verschiedenen Staaten die Anlage der Eisenbahnen tatsächlich vom Staat selbst übernommen wurde, oder ob Dritte hierzu ermächtigt wurden.

Soweit die Staaten den Bau von Eisenbahnen nicht selbst in die Hand nahmen, behielten sie sich stets die Oberaufsicht über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vor. So erschienen in Bayern schon am 26. September 1836 Fundamentalbestimmungen[4] für sämtliche Eisenbahnstatute, in Preußen 1836 allgemeine Bestimmungen über Erteilung von Konzessionen und vor allem am 3. November 1838 das Preußische Eisenbahngesetz, das eine der Hauptgrundlagen für die Entwicklung des Rechtsinstitutes der Eisenbahnhoheit bildet, und dessen öffentlich-rechtliche Bedeutung deshalb im folgenden untersucht werden soll. Die Bestimmungen

[1] Schröder-Frhr. von Künszberg, Lehrbuch der deutschen Rechtsgeschichte 1932 S. 580 ff.

[2] Huber, a. a. O. S. 120.

[3] J. Jäger, Die Lehre von den Eisenbahnen auf Grundlage des Staates, S. 19.

[4] Jäger, a. a. O. S. 45.

dieses Gesetzes haben maßgebliche Bedeutung für unser Thema. Die Preußische Regierung erkannte rechtzeitig die große Bedeutung, die die Eisenbahnen im Rahmen der Volkswirtschaft gewinnen würden, und trug durch die Fassung des Eisenbahngesetzes von 1838 dafür Sorge, daß das zunächst in privaten Händen groß werdende Gut später der Gemeinwirtschaft zugeleitet werden konnte[1]. Es wäre möglich gewesen, die Eisenbahnen ausdrücklich als Regalien zu behandeln, das Regalienwesen befand sich aber gerade damals am Ende seiner vollständigen Begriffsumbildung, so daß sich aus der Unterordnung unter diesen Rechtsbegriff nur Unsicherheiten und Zweifelsfragen ergeben hätten.

III. Das Preußische Eisenbahngesetz von 1838 als Grundlage der gesetzlichen Begründung und Ausgestaltung der staatlichen Eisenbahnhoheit in Deutschland.

1. Erscheinungsformen der Eisenbahnhoheit.

Das Preußische Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (PrEG.) behandelte die Eisenbahnen grundsätzlich unter dem Gesichtspunkt ihrer Bedeutung als Schienen„wege".

a) Konzession.

Im § 1 des Gesetzes wird die Anlage und der Betrieb jeder Eisenbahn von einer staatlichen Genehmigung (Konzession) abhängig gemacht. Die Einführung dieser Konzession in das öffentliche Recht ist als erstes sichtbares Zeichen der Auswirkung einer staatlichen Eisenbahnhoheit anzusehen.

Unter „Konzession" ist im Gegensatz zur gewerbepolizeilichen Erlaubnis oder sonstigen Berechtigungen auf Grund der Gewerbefreiheit, die bisher unser Rechtsleben beherrschte, die Verleihung eines subjektiven öffentlichen Rechtes zu verstehen. Dies findet seine Erklärung zum Teil darin, daß mit der Konzession ein Stück öffentlicher Gewalt, wie z. B. polizeiliche Befugnis, mit übertragen wird. Vor allem aber handelt es sich bei der Konzession stets um die Berechtigung zum Betrieb eines Unternehmens, das seiner Natur nach vom Staat oder einer sonstigen öffentlich-rechtlichen Körperschaft geführt werden sollte[2].

Es ist Aufgabe eines Staates, vom absoluten Polizeistaat bis zum nationalsozialistischen Rechtsstaat, das gesamte Verkehrsleben wegen seiner ungeheuren Bedeutung für die Volkswirtschaft wie auch aus

[1] v. Kienitz, in Zeitschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1927 S. 621 ff.

[2] Ottmar Bühler, Zur Theorie des subjektiv-öffentlichen Rechts, in Festgabe für Fritz Fleiner, 1927 S. 37.

militärischen, politischen, finanziellen und polizeilichen Gründen in den staatlichen Lebensbereich einzugliedern und deshalb von sich aus zu bestimmen, inwieweit diese Aufgaben auch von privater Seite ausgeübt werden dürfen. Niemals aber kann auf staatlichen Lebensgebieten ein besonderes, selbständiges, delegierbares Unternehmungsrecht konstruiert werden, das etwa dann in Erscheinung treten würde, wenn der Staat selbst den Betrieb von Eisenbahnen in die Hand nimmt. Ein solches Unternehmungsrecht entsteht erst in einer dritten Person, der der Staat die Erledigung seiner Aufgaben in Ausübung seiner Staatsgewalt überträgt.

Mit der Konzession als einem sichtbaren Zeichen der Stellung des Staates zur Eisenbahn werden dem Konzessionär fast allgemein polizeiliche Befugnisse für speziell bahnpolizeiliche Zwecke übertragen (vgl. § 23 PrEG. und §§ 74 ff. der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928). Diese Übertragung von hoheitlichen Befugnissen — die Handhabung der Polizei ist immer als Hoheitstätigkeit anerkannt worden — läßt einen weiteren Rückschluß auf die Rechtsnatur der Eisenbahnkonzession und damit auch auf ihre Anerkennung als Grundlage eines Eisenbahnhoheitsrechtes zu.

Die hier vertretene Ansicht deckt sich mit den Anschauungen des Staatsgerichtshofes, der in einem Urteil vom 18. Oktober 1924[1] ausführt, daß die Konzession von Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs zu demjenigen Teil der Staatshoheit gehört, den man als Eisenbahnhoheit bezeichnet. Ebenso beurteilen Kittel[2] und Eger[3] den Akt der Eisenbahnkonzession und ordnen ihn als Ausdruck eines staatlichen Hoheitsrechts dem öffentlichen Recht ein.

Anderer Ansicht sind vor allem Gleim[4], Fritsch[5] und Fröhner[6]. Diese sehen gerade in der Konzessionierung von Privatunternehmern ein wichtiges Argument gegen die Anerkennung einer staatlichen Eisenbahnhoheit, indem sie unter Außerachtlassung der rechtlichen Würdigung einer Konzession nur den Personenkreis einer näheren Untersuchung unterziehen, der durch die Konzession in die Lage gesetzt wird, eine Eisenbahn zu bauen. Hierzu ist zu bemerken, daß schon das PrEG. den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen für die Zukunft als Staatsaufgabe ansah. Man denke z. B. an das in § 42 näher geregelte Heimfallsrecht. Weiterhin ist aber für das Gebiet der staatlichen Hoheitsrechte nicht be-

[1] Eger E. 109, 19.
[2] Kittel in Eger E. 23, 196.
[3] Eger, Handbuch des Preuß. Eisenbahnrechts S. 26.
[4] Gleim, a. a. O. S. 50.
[5] Fritsch, Das deutsche Eisenbahnrecht S. 42.
[6] Fröhner in Eger E. 48, 29 ff.

griffsnotwendig, daß der Staat seine Hoheitsrechte selbst ausübt, vielmehr kann auch Privatpersonen die Ausübung von Hoheitsrechten übertragen werden, wie allein schon die Übertragung von Polizeibefugnissen an Privatpersonen erweist. Von ausschlaggebender Bedeutung ist lediglich, ob der Bau und die Ausübung des Betriebes einer Eisenbahn von einer Konzession abhängig ist, ob diese Konzession, wie W. Jellinek[1] sagt, über die Sphäre des rein Privatrechtlichen durch Ausstattung des Unternehmers mit Hoheitsbefugnissen hinausgeht, und ob der Betrieb und Bau der Eisenbahn begriffsnotwendig zum Aufgabenkreis des Staates gehört. Dies alles muß bejaht werden.

b) Planfeststellung.

Eine zweite Erscheinungsform und ein weiteres wichtiges Beweismittel für das Bestehen einer staatlichen Eisenbahnhoheit bildet das Rechtsinstitut der Planfeststellung (PrEG. § 4). Die Planfeststellung ist die rechtswirksame Bestimmung über Lage, Gestaltung und Beschaffenheit der Bahnanlage in allen Bestandteilen und stellt damit als öffentlich-rechtliche Feststellung des mit der Eisenbahn begründeten neuen Rechtszustandes zusammen mit der Konzession einen staatlichen Akt dar, der eine neue öffentlich-rechtliche Einrichtung und eine neue Rechtsnorm im Sinne des § 2 EGBGB. schafft.

c) Aufsicht.

Schließlich dürfte die gesetzlich normierte Aufsicht des Staates über die Eisenbahnen in ihren weitgehenden Ausprägungen ebenfalls als Beweis des Vorhandenseins einer Eisenbahnhoheit in Betracht kommen (§ 46). Ebenso wie die Konzession tritt die Aufsicht im eigentlichen Sinne nur dann in Erscheinung, wenn der Staat den Bau und Betrieb von Eisenbahnen nicht selbst in die Hand nimmt, sondern an andere Rechtssubjekte überträgt, denn sonst fallen Aufsicht und Staatsverwaltung in der Person des Staates zusammen.

Zusammenfassend ist demnach festzustellen, daß schon zur Zeit des Aufkommens der Eisenbahnen der damalige Preußische Staat ein besonderes Eisenbahnhoheitsrecht ausgebildet hat, das sich in die Konzessionserteilung, die Planfeststellung und die Staatsaufsicht gliedert. In diesen drei Erscheinungsformen tritt der Staat der Allgemeinheit als Machthaber gegenüber.

2. Gesetzgebung und Eisenbahnhoheit.

Rechtsgrundlage und Ursprung aller die Eisenbahnhoheit umfassenden Befugnisse ist selbstverständlich die Eisenbahngesetzgebung, d. h.

[1] Jellinek, Verwaltungsrecht 1931 S. 527.

die gesetzliche Normierung aller das Eisenbahnwesen betreffenden Rechtsverhältnisse, denn erst in der Gesetzgebung ist es im Rechtsstaat dem Staat möglich, seinen Willen dem Untertan gegenüber zu äußern und durchzusetzen. Dieses Gesetzgebungsrecht steht dem Staat zur Zeit des PrEG. auf Grund seiner allgemeinen Gesetzgebungsgewalt als Ausfluß der Staatsgewalt zu und ist daher nicht als ein typisches Eisenbahnhoheitsrecht aufzufassen (vgl. S. 282 unten Ziff. 1). Ebenso steht es mit dem dem Eisenbahnunternehmer in der Regel zugleich mit der Konzession erteilten Enteignungsrecht, das nur einen von mehreren Fällen der staatlichen Enteignungsbefugnis trifft. (Für Preußen ist die Enteignung in den §§ 23 ff. des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 geregelt.) Erst in dem Institut der Planfeststellung, diesem wichtigsten Bestandteil des Enteignungsrechtes, werden die Grundlagen eines besonderen Eisenbahnhoheitsrechtes sichtbar.

Vielfach[1] werden auch die bei der Konzessionserteilung auferlegten Bedingungen als besondere Teile des Eisenbahnhoheitsrechts aufgezählt, so das Heimfallsrecht und das Recht des Staates, die Eisenbahn für besondere Zweige der Staatsverwaltung in Anspruch zu nehmen. Da es sich aber hier um Pflichten des Konzessionärs handelt, die mit der Erteilung der Konzession zusammenhängen, rechne ich diese Bedingungen für das ältere preußische Recht der Konzession zu, ohne in ihnen den Ausdruck „besonderer eisenbahnhoheitlicher Befugnisse des Staates zu sehen".

3. Entwicklung außerhalb Preußens.

In ähnlicher Form wie in Preußen entwickelte sich die Eisenbahnhoheit auch in den anderen, später im Deutschen Reich zusammengeschlossenen Ländern. Diese Entwicklung unterschied sich allerdings in vielen anderen Ländern, wie z. B. in Baden, Oldenburg, Braunschweig, Hamburg, später auch Bayern und Württemberg von der Entwicklung Preußens darin, daß diese Länder frühzeitig zum Staatsbahnprinzip übergingen und daher die Merkmale der Eisenbahnhoheit nicht sichtbar werden ließen[2]. In den meisten Staaten sind, soweit das Eisenbahnwesen gesetzlich nicht geregelt war, doch wenigstens Grundsätze, die für die Erteilung jeder Konzession maßgebend sein sollten, aufgestellt worden[3], in Bayern z. B. durch Art. 8 Abs. 1 Ziff. 1 des Gewerbegesetzes vom 30. Januar 1868. Auch in vielen außerdeutschen Ländern hat die Staats-

[1] Eger, Handbuch des Preuß. Eisenbahnrechts, S. 29.

[2] Sarter, Die Reichseisenbahnen, S. 1; ders.-Kittel, Die neue deutsche Reichsbahngesellschaft, S. 211.

[3] Kittel in Eger E. 23, 198.

gewalt sich des Eisenbahnwesens ebenso intensiv bemächtigt. Dies ist besonders in Ländern der Fall gewesen, die ihre Staatsbahnen zu selbständigen Körperschaften ausgebildet haben, wie z. B. in Italien, Österreich und in der Schweiz[1]. In Österreich wird schon in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in der staatsrechtlichen Literatur die Ansicht vertreten, daß das Eisenbahnwesen Staatsaufgabe ist, und daß sich der Staat das Eisenbahngeschäft als Hoheitsrecht vorbehalten muß[2].

IV. Aufteilung der Eisenbahnhoheit zwischen Reich und Ländern und Beginn der Entwicklung einer Reichseisenbahnhoheit.

1. In der Verfassung des Norddeutschen Bundes von 1867.

Die weitere Entwicklung des Eisenbahnhoheitsrechtes wurde in Deutschland entscheidend beeinflußt durch die Aufteilung dieses Hoheitsgebietes zwischen Reichs- und Landesstaatsgewalt.

An der bisherigen Rechtsentwicklung änderte sich bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes zunächst nichts. Zwar bahnte sich in Deutschland eine immer weitergehende Verschiebung des Verhältnisses von Staatsbahnen und Privatbahnen zugunsten der Staatsbahnen an. Rechtlich behielt aber der Begriff der staatlichen Eisenbahnhoheit seinen alten Inhalt. Erst die Verfassung des Norddeutschen Bundes von 1867 leitete den Beginn einer neuen Entwicklung ein, die nunmehr mit dem Gesetz über den Neuaufbau des Reiches vom 30. Januar 1934 und dem Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. Februar 1934 wohl zu einem erstrebten Ziel gelangt ist. Ich meine die Herausbildung einer Reichseisenbahnhoheit im Rahmen der Entwicklung einer allgemeinen Reichsverkehrshoheit unter allmählicher Verdrängung der Eisenbahnhoheit der Länder.

Art. 7 und 8 der Bundesverfassung von 1867 sehen bereits eine Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Bundes gegenüber den Eisenbahnen vor. Diese Bestimmungen standen allerdings mehr auf dem Papier. Außer dem Erlaß eines Bahnpolizeireglements vom 3. Juli 1870 und eines Betriebsreglements vom 10. Juli 1870 finden sich keine praktischen Auswirkungen dieser Bestimmungen, zumal es an einer geeigneten Stelle für die Aufsichtsführung fehlte. Sie deuten aber inhaltlich bereits die zukünftige Entwicklung einer dem Reich zukommenden Eisenbahnhoheit an, denn, wie wir gesehen haben, bildet das Recht der staatlichen Aufsicht über die Eisenbahnen eines der Elemente der Eisenbahnhoheit.

---

[1] Sarter-Kittel, a. a. O. 1924 S. 139.

[2] Reinitz, Das Rechtsverhältnis zwischen Staat und Eisenbahn in Österreich 1884, S. 9 ff.

2. In der Reichsverfassung von 1871 unter besonderer Berücksichtigung Elsaß-Lothringens.

Die Reichsverfassung vom 16. April 1871 (RV. 71) führte mit der Herausbildung einer Bundesstaatsgewalt eine Einschränkung der Eisenbahnhoheit der Länder zugunsten des Reichs herbei. Wie aber noch dargelegt werden wird, sind die Rechte des Reichs gegenüber den einzelnen Bundesstaaten, mit Ausnahme des Reichslandes Elsaß-Lothringen, auf dem Eisenbahngebiete noch so gering, daß von einer unbeschränkten Eisenbahnhoheit des Deutschen Reichs zur Zeit der Reichsverfassung von 1871 nicht die Rede sein kann. Die maßgeblichen Verfassungsbestimmungen finden sich in den Artikeln 4 Ziff. 8 und 41—47 RV. 71.

Schon ein flüchtiger Blick zeigt, daß sich diese Verfassungsbestimmungen lediglich auf Bahnen des allgemeinen Verkehrs beziehen und das Eisenbahnwesen in seiner Gesamtheit nur dann betreffen, wenn es sich um Belange der Landesverteidigung handelt.

Insoweit allerdings standen auch dem Reich die Rechte zu, die wir als ausschlaggebend für die Begründung einer staatlichen Eisenbahnhoheit angesehen haben.

1. Das Recht der Reichsgesetzgebung für Bahnen des allgemeinen Verkehrs und im Interesse der Landesverteidigung ist in Art. 4 Ziff. 8 niedergelegt. Mit dem Beginn der Zuständigkeitsverteilung auf dem Gebiete der Gesetzgebung zwischen Reich und Ländern kommt der Eisenbahngesetzgebung selbständige Bedeutung als Erscheinungsform der Eisenbahnhoheit zu.

2. Das Konzessionsrecht und damit das Recht zum eigenen Bau und Betrieb von Eisenbahnen, das in Wahrheit kein dem Staat zustehendes besonderes Recht, sondern eine selbstverständliche Folgerung aus der dem Staat begrifflich zustehenden, selbständigen Normierung seines Aufgabenkreises ist, finden wir in Art. 41. Aber auch dieses Recht ist, selbst in seinem beschränkten Umfang, kein ausschließliches Recht des Reichs. Die RV. von 1871 läßt den Ländern vielmehr auf diesem Gebiet ihre eigene Hoheit, soweit das Reich hier keine eigene Tätigkeit entfalten will.

3. Einzelne Aufsichtsbefugnisse im Gegensatz zu einer unbeschränkten Gesamtaufsicht sind in den Art. 43—46 niedergelegt, sie können in Bau-, Betriebs- und Verwaltungsaufsicht gegliedert werden. Der Verwaltungsaufsicht gehört als wichtigste Befugnis die Kontrolle bestehender und die Gestaltung zukünftiger Tarife an[1].

[1] W. Kailer, Die Eisenbahnhoheitsrechte des Deutschen Reichs nach der RV. von 1871, S. 14.

4. Das Planfeststellungsrecht als der nach außen hin in Erscheinung tretende Akt des Enteignungsrechtes stand dem Reich ebenfalls in den Grenzen des Art. 41 zu. Da aber keine Normen für die Ausübung dieses Rechtes ausgesprochen waren, mußte sich das Reich bei einer Durchführung dieses Rechtes verfahrensrechtlich den landesgesetzlichen Bestimmungen unterwerfen.

5. Neuartig tauchte mit der Erkenntnis von der militärischen Bedeutung der Eisenbahn das Recht des Reichs auf, die Eisenbahnen zu Verteidigungszwecken in Benutzung zu nehmen. Dieses auch aus der allgemeinen Staats- oder Reichsgewalt fließende Recht mag hinzugenommen werden, um das Verhältnis Staat—Eisenbahn noch eindeutiger zu klären. Für die eigentlichen Grundelemente der Eisenbahnhoheit hat es geringere Bedeutung, da es ein in das Gebiet der staatlichen Militärhoheit fallender Teil der Staatsgewalt ist.

Für die Leistungen der Kleinbahnen im militärischen Interesse wurde im Anschluß daran meist landesrechtlich Vorsorge getroffen (vgl. in Preußen § 9 des PrKlbahnGes. vom 18. Juli 1892).

Wir vermissen, soweit das Reich zuständig ist, ein an das Konzessionsrecht geknüpftes Heimfallsrecht und kommen zusammenfassend zu dem Ergebnis, daß das Reich nur auf Teilgebieten des Eisenbahnwesens mit Hoheitsrechten ausgestattet ist, und daß die Eisenbahnhoheit, mit Ausnahme der dem Reich ausschließlich zustehenden Befugnisse, im wesentlichen den einzelnen Bundesstaaten verblieben ist. In ganz besonderem Maße trifft das für Bayern zu, das von der Mehrzahl der Reichsaufsichtsbefugnisse ausgenommen war (Art. 42—45). Zu bemerken ist auch, daß das Reich zur Durchsetzung seiner Rechte gegenüber den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen und vor allem gegenüber den Staatseisenbahnverwaltungen keine anderen Mittel hatte als die, die ihm gegen die einzelnen Regierungen der Bundesstaaten zustanden (Art. 7 Ziff. 3, Art. 17, eventuell Art. 19). Von dem Recht, selbst Bahnen anzulegen und zu konzessionieren, hat das Reich mit Ausnahme der kurzen Militäreisenbahn Berlin—Jüterbog keinen Gebrauch gemacht[1].

Die Eisenbahnhoheit der Länder erfuhr mit der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung eine erhebliche quantitative Erweiterung. Es handelt sich um die überall auftauchenden Kleinbahnen, deren Bedeutung für den örtlichen Verkehr von großer Wichtigkeit zu werden begann. Preußen bestätigte diese Entwicklung mit dem Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892. Auch dieses Gesetz enthält

[1] K. Fritsch, Das neue Eisenbahnrecht, in Jahrb. des öffentl. Rechts der Gegenwart Bd. 10, 140.

den Niederschlag aller der Merkmale, die für das Vorhandensein einer Eisenbahnhoheit sprechen. § 2 sieht die Genehmigung (Konzession), §§ 17—19 die Planfeststellung, § 22 Aufsichtsbefugnisse vor. Zwar ist die rechtliche Bedeutung der Kleinbahngenehmigung nicht unbestritten. Die Tatsache, daß die Voraussetzungen dieser Genehmigung einen stark polizeilichen Einschlag haben, wird vielfach dazu herangezogen[1], um der Genehmigung den Charakter einer staatlichen Konzession, d. h. der Verleihung eines subjektiv-öffentlichen Rechtes abzusprechen.

Dieser polizeiliche Einschlag bietet aber m. E. kaum einen durchgreifenden Grund, die Kleinbahngenehmigung rechtlich anders zu beurteilen. Es begegnet uns hier vielmehr eine Unklarheit der Begriffe, die auch bei der Beurteilung der gewöhnlichen Eisenbahnkonzession anzutreffen war. Man ist sich nicht darüber klar, daß eine Eisenbahnkonzession staatlich und bürgerlich-rechtlich Neues schafft und nicht mit einer gewerbepolizeilichen Schankkonzession auf eine Stufe zu stellen ist.

Gerade mit Rücksicht auf die Gemeinnützigkeit der dem öffentlichen Verkehr dienenden Kleinbahnen, andererseits aber auch mit Rücksicht auf die erheblichen Gefahren, die der Verkehr auf ihnen mit sich bringt, gehört das Kleinbahnwesen genau so wie die dem allgemeinen Verkehr dienenden Bahnen zum Aufgabenkreis des Staates. Es besteht in dieser Hinsicht nur ein Größenunterschied, aber kein Artunterschied zwischen Klein- und Großbahnen. Die gesetzliche Anerkennung dieser Grundsätze ist am besten aus der Gesamtheit der übrigen Bestimmungen des Preußischen Kleinbahngesetzes zu entnehmen, das, abgesehen von der Genehmigung, Planfeststellung und Aufsicht, auch ein näher geregeltes Heimfallsrecht kennt[2]. In anderen deutschen Staaten, die das Kleinbahnwesen nicht besonders gesetzlich geregelt haben, konnte ein Streit über eine besondere Bedeutung der Kleinbahngenehmigung gar nicht entstehen, und auch dies mag für die Ausdeutung der preußischen Kleinbahngenehmigung herangezogen werden.

Für das Reich bildeten, wie schon angedeutet, nur die eisenbahnrechtlichen Verhältnisse Elsaß-Lothringens eine Ausnahme. Diesem Reichsland gegenüber hatte das Deutsche Reich von 1871 tatsächlich eine so umfassende Staatsgewalt auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens besessen, daß insoweit schon unter der RV. von 1871 eine, wenn auch räumlich beschränkte, Reichseisenbahnhoheit festzustellen ist. Nach der Elsaß-

[1] So Gleim, a. a. O. Einl. zu § 2 und K. Fritsch, Eisenbahngesetzgebung Anm. 6 zu § 2.

[2] So Eger, Das Gesetz über Kleinbahnen, Komm. zu § 2, u. Kittel, Eger E. Bd. 23, S. 196, Anm. 2.

Lothringischen Verfassung vom 31. Mai 1911, die in § 24 eine Zusammenstellung des Rechtszustandes gab, der sich bis zum Erlaß dieser Verfassung im Eisenbahnwesen herausgebildet hatte, durften Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienten, nur vom Reich oder mit dessen Zustimmung gebaut werden. Das bedeutet, daß das Deutsche Reich in Elsaß-Lothringen unbeschränkt über die Anlage von Eisenbahnen zu bestimmen hatte, sei es, daß es selbst Konzessionen erteilte, sei es, daß es gewisse Gebiete dem Reichsland zur Konzession freigab.

Soweit das Reich selbst Eisenbahnen baute und betrieb, hatte es auch alle übrigen die Eisenbahnhoheit bedingenden Rechte, insbesondere das Recht der Aufsicht und Planfeststellung. Bei Streitigkeiten über den Umfang dieser Rechte mußte sich das Reich allerdings der Entscheidung des Bundesrats unterwerfen. Diese Abhängigkeit konnte aber die Eisenbahnhoheit des Reiches als solche nicht in Zweifel stellen, sondern erklärt sich aus der bundesstaatlichen Struktur des Deutschen Reichs, deren Auswirkungen auf allen staatlichen Lebensgebieten zu finden waren. Ebenso ist es auch zu bewerten, daß das Reich sich dem Landesrecht, soweit es sich um das Verfahren bei der Abtretung des Grundeigentums und der Feststellung der Entschädigung handelte, unterwerfen mußte.

In der Bestimmung des § 24 der Els.-Lothr.-Verfassung ist der erste bedeutsame Schritt auf dem Wege zu einer Reichsverkehrshoheit zu erblicken. Eine ähnliche Regelung finden wir erst wieder in § 3 des Reichsautobahngesetzes vom 27. Juni 1933. Es gelangt hier der Grundsatz der Totalität in der Form eines Reichsmonopols zur Auswirkung. In Elsaß-Lothringen fielen sämtliche Eisenbahnen, Klein- wie Großbahnen, Privat- und Staatsbahnen unter die Reichshoheit. Im Reichsautobahngesetz ist die Anlage einer jeden Autobahnstraße ausschließlich Sache des Reichs oder der Gesellschaft, der das Reich, ähnlich wie der DRG., den Betrieb der Reichsbahnen, den Betrieb und die Verwaltung der Reichsautobahnen übertragen hat.

Ob das Reichsland selbst bei dieser Rechtslage noch eine staatliche Eisenbahnhoheit hatte, dürfte zweifelhaft und m. E. zu verneinen sein. Selbst dann, wenn die Zustimmung des Reichs zum Bau von Eisenbahnen durch das Reichsland keine Konzession des Reichs an das Reichsland darstellte, so ist doch die Stellung des Reichslandes durch die Abhängigkeit von der jeweilig übergeordneten Entscheidung des Reichs derart beschränkt gewesen, daß das nach Freigabe des Reichs dem

Reichsland verbliebene Recht, selbst Eisenbahnen zu konzessionieren, nicht mehr als staatliches Hoheitsrecht anzusehen ist[1]. Die Beantwortung dieser Frage hängt übrigens wesentlich mit der Bejahung oder Verneinung der Staatsrechtsnatur des Reichslandes zusammen. Ein näheres Eingehen hierauf kann aber unterbleiben, da dieser Frage nur noch historische Bedeutung zukommt. Früher wurde der Bejahung eines Eisenbahnhoheitsrechtes des Reichslandes entscheidende Bedeutung als Beweismittel für die staatliche Natur des Reichslandes beigemessen.

Praktisch hatte das Reich schon vor 1911 durch Gesetz vom 2. Mai 1902 im einzelnen geregelt, welche Eisenbahnstrecken es selbst bauen und welche es zur Konzession durch Elsaß-Lothringen freigeben wollte.

3. In der Reichsverfassung von 1919.

Mit der Reichsverfassung vom 11. August 1919 (RV. 19) und den im Anschluß hieran ergangenen Gesetzen, vor allem dem Gesetz, betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920, ist die Stellung des Reichs entscheidend gestärkt worden, so daß für den Zeitabschnitt, der mit dem 30. Januar 1933 abschließt, erneut zu untersuchen ist, ob in ihm das Deutsche Reich die ausschließliche Eisenbahnhoheit erworben hat.

Vorauszuschicken ist, daß eine endgültige Klärung dieser Frage — ebensowenig wie zur Zeit der RV. von 1871 — auch unter der Herrschaft der RV. von 1919 schon deshalb nicht möglich war, weil die föderalistischen Tendenzen im Jahre 1919 noch einmal die Oberhand gewonnen hatten, und den Ländern als Staatsgebilden daran lag, an der alten Aufteilung der Eisenbahnhoheit festzuhalten. Die RV. von 1919 hatte den Ländern noch so viel Macht gelassen, daß ihnen die Staatsnatur grundsätzlich nicht abzusprechen war.

Für den Begriff der Eisenbahnhoheit spielt die Anzahl der Träger jedoch keine Rolle. Ausschlaggebend ist, daß wir zu Beginn der Entwicklung des Eisenbahnwesens das Vorhandensein einer Eisenbahnhoheit feststellen konnten. Sie kann, wenn ihr Vorhandensein einmal erwiesen ist, nicht mehr verloren gehen, selbst wenn ihre Träger nicht einheitlich sind.

Schon unter der RV. von 1871 waren die meisten deutschen Länder unter der Führung Preußens zum Staatsbahnbetrieb übergegangen in der

[1] Fischbach, Das öffentliche Recht des Reichslandes Elsaß-Lothringen in „Das öffentliche Recht der Gegenwart", Bd. 26, S. 356.

richtigen Erkenntnis, daß die persönliche Erledigung der ihnen zustehen den Aufgaben eine gewaltige Machtstärkung mit sich bringen würde.

Diesen Gedanken übernahm das Reich in ganz großem Maßstabe, indem es in Art. 89 der RV. von 1919 die Übernahme der dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum und seine Verwaltung zum Grundsatz machte. Durchgeführt wurde diese Aufgabe zunächst durch den schon erwähnten Staatsvertrag vom 30. April 1920 zwischen dem Reich einerseits, Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden Hessen, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg andrerseits.

Aus finanzpolitischen Gründen wurde die Reichseisenbahnverwal tung von der übrigen Reichsverwaltung getrennt und fortschreitend verselbständigt (VO. der Reichsregierung vom 12. Februar 1924).

In Erfüllung der vom Reich auf der Londoner Konferenz übernommenen Verpflichtungen (Heranziehung zu Reparationsleistungen) wurde die Verwaltung durch das verfassungsändernde Reichsbahngesetz (RBG.) vom 30. August 1924 — in der jetzt geltenden Fassung vom 13. März 1930 — in noch weitergehendem Maße verselbständigt und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft übertragen.

Diese organisatorische Änderung hat in zahlreichen Bestimmungen des RBG. gegenüber dem Reich Rechte eingeräumt, die eine Feststellung der Eisenbahnhoheit des Reichs erschweren könnten. Wenn man aber berücksichtigt, daß das RBG. sich selbst bis zum 31. Dezember 1964 (§ 5) befristet, dann also der Rechtsstand des Jahres 1924 wieder aufleben müßte, wenn man weiter bedenkt, daß im Grunde genommen die Verwaltung der Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs durch die DRG. nichts anderes ist als eine finanzpolitisch bedingte Abwandlung des Staatsbahnprinzips, wenn man schließlich die Stärkung der Reichsaufsicht über die Gesellschaft seit der Änderung des RBG. durch die Novelle von 1930 mit heranzieht, so kann man grundsätzlich davon ausgehen, daß für die Frage nach der Feststellung einer Reichseisenbahnhoheit die Rechte des Reichs und die daraus abgeleiteten Rechte der DRG. als eine Einheit anzusehen sind.

Einen guten Überblick über den Umfang der Rechte des Reichs erhält man, wenn man negativ feststellt, welche Rechte dem Reich nicht zustehen, sondern noch bei den Ländern verblieben sind.

Nach den Bestimmungen der RV. Art. 89—95 haben die Länder ihre Hoheit hinsichtlich der Bahnen des nicht allgemeinen Verkehrs, d. h. der Klein- und Privatanschlußbahnen, behalten. Dies folgt aus Art. 89, 90 RV., wonach das Reich nur die Hoheitsrechte an den übernommenen

Eisenbahnen erwirbt. Unter diesen befinden sich aber grundsätzlich nicht die Bahnen des nicht allgemeinen Verkehrs. Insoweit besitzen die Länder das Recht der Konzession, der Aufsicht und der Planfeststellung kraft ihrer staatlichen Eisenbahnhoheit. Eingriffe in diesen Hoheitsbereich konnten nur nach Art. 96 aus Gründen der Landesverteidigung und aus dem allgemeinen Recht des Reichs zur Gesetzgebung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens Art. 7, 19, 91 erfolgen. Hiermit waren aber auch die Rechte der Länder im wesentlichen erschöpft. Denn nach Übernahme der Staatsbahnen der Länder und der damit verbundenen Hoheitsrechte fand Art. 94 Abs. 1 RV. auf das gesamte Reichsgebiet Anwendung[1], so daß in ganz Deutschland Bahnen des allgemeinen Verkehrs, d. h. auch Privatbahnen, nur vom Reich oder mit seiner Zustimmung gebaut werden konnten. Die Länder waren demnach nicht mehr in der Lage, Privatbahnen zu konzessionieren, es sei denn, daß das Reich oder die DRG., die nach § 10 Abs. 4 RBG. ebenfalls dem Bau neuer Bahnen des allgemeinen Verkehrs zustimmen mußte, auf ihr Recht verzichteten. Ob die Befugnis der Länder, erst dann eine Bahn des allgemeinen Verkehrs aus eigenem Recht zu konzessionieren, wenn übergeordnete Instanzen damit einverstanden waren, noch als Eisenbahnhoheit anzusehen ist, mag zweifelhaft sein. Es erinnert diese Regelung stark an die elsaß-lothringischen Verhältnisse. Im Verhältnis zum Reich war bezüglich der Bahnen des allgemeinen Verkehrs mit dieser Regelung die Eisenbahnhoheit den Ländern bereits genommen. Dies wird noch deutlicher, wenn man die Bestimmungen des Art. 95 RV. heranzieht, wonach selbst dann, wenn das Reich und die DRG. auf ihr Recht zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs verzichtet hatten, und diese Bahnen dann von den Ländern konzessioniert wurden, die Aufsicht über diese Bahnen nicht den Ländern, sondern nach Art. 95 in Verbindung mit § 40 RBG. dem Reich oder der DRG. zustand. Diese Feststellung gilt aber, wie schon gesagt, nur im Verhältnis zum Deutschen Reich. Dritten gegenüber stellte sich die Konzessionsbefugnis des Landes, wenn es zur Konzession ermächtigt war, ohne Zweifel als Ausfluß der Eisenbahnhoheit dar[2]. Die Eisenbahnhoheit war nun ebenso wie andere Gebiete der allgemeinen Staatshoheit zwischen Reich und Land aufgeteilt. Wir entnehmen daraus, daß die Reichsgewalt auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens bereits derart gestärkt war, daß die Beseitigung der Länderstaatsgewalten durch Gesetz vom 31. Januar 1934 im Eisenbahnwesen nur noch verhältnismäßig ge-

[1] Anschütz, Kommentar zur RV. Anm. 1 zu Art. 94, S. 461.

[2] So Entscheidung des Staatsgerichtshofs vom 18. Oktober 1924 in Eger E Bd. 42, 277 ff.

ringe Auswirkungen haben konnte. Ohne näher auf das Verhältnis von Reich und DRG. einzugehen, kann demnach für den Zeitabschnitt der uneingeschränkten Geltung der Weimarer Verfassung abschließend gesagt werden, daß das Reich erhebliche Fortschritte in der Stärkung der Reichsgewalt durch den Ausbau seiner Eisenbahnhoheit gemacht hatte, daß aber für jene Zeit von einer ausschließlichen Reichseisenbahnhoheit deshalb noch nicht gesprochen werden kann, weil die Länder gegenüber den Kleinbahnen unbeschränkte und gegenüber den Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs beschränkte, aus der staatlichen Eisenbahnhoheit fließende Rechte behalten hatten.

4. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft und Reich.

Ganz kurz sei noch auf das Verhältnis des Reichs zu der DRG., als der Trägerin hoheitlicher Verwaltung, eingegangen. Der Betrieb und die damit verbundene Verwaltung der Reichsbahnen ist nach dem RBG. der DRG. übertragen. Die Konzessionsbefugnis, die Aufsicht und das Gesetzgebungsrecht über die Eisenbahnen sind dagegen davon getrennt dem Reich verblieben, das diese Rechte durch den Reichsverkehrsminister ausübt. Das materiell und zeitlich beschränkte Bau- und Betriebsmonopol der DRG. ist diesen Hoheitsrechten untergeordnet und bildet für sich selbst kein Hoheitsrecht[1], ebensowenig wie ein konzessionierter Privatunternehmer durch die Konzession dem Staat gegenüber ein Hoheitsrecht erwirbt. Immerhin war die Stellung der DRG. dem Reich gegenüber durch die Einrichtung des Reichsbahngerichts derart selbständig, daß in der Literatur die Stellung der DRG. als Abwanderung staatlicher Hoheitsrechte angesehen wurde[2].

Für den Gesamtbereich der Beziehungen zwischen Reich und DRG. passen aber überhaupt die Begriffe des Hoheitsrechtes, wie auch schon Lengemann[3] ausführte, nicht, denn Hoheit setzt immer auf der passiven Seite einen Gewaltunterworfenen voraus, während hier der Staat, d. h. das Reich, seine Hoheitsrechte nur der Ausübung nach aufgeteilt hat zwischen Reichsregierung, DRG. und Reichsbahngericht.

Eine Zusammenstellung der der Reichsregierung und dem Reichspräsidenten gegenüber der DRG. zustehenden Rechte zeigt, daß das Übergewicht auch vor dem 30. Januar 1933 auf seiten des Reichs lag. Hierbei sind nicht berücksichtigt die grundlegenden Rechte der Gesetzgebung, Aufsicht und Konzession, die sowieso dem Reich verblieben waren.

---

[1] Sporleder, Hat die Eisenbahn Hoheitsrechte? in Eger E. 47, 297 ff.

[2] u. a. C. Schmitt, Hüter der Verfassung 1931, S. 107, 108.

[3] Lengemann, Reichsbahn und Reich 1933 S. 44.

Der Reichspräsident hatte vor allem folgende Befugnisse:

1. Recht der Bestätigung bei der Wahl der obersten Gesellschaftsorgane (§§ 12 Abs. 1 und 17, Abs. 4 der Satzung der DRG.).
2. Endgültige Feststellung der Zulässigkeit einer Enteignung für Zwecke der Reichsbahn im Einzelfall (§ 38 Abs. 2 RBG.).

Auch die Rechte der Reichsregierung waren von erheblichem Umfang. Sie hatte, wie der Reichspräsident, Einfluß auf die Bestellung der leitenden Organe der Gesellschaft (§ 17 Abs. 3 und 4 der Satzung) und eine weitgehende Aufsicht, die im allgemeinen in folgende Abschnitte zerlegt wird[1]: Betriebsaufsicht § 31 Abs. 1 und 2, Aufsicht über Anlagen Art. 94 RV., §§ 37—39, Tarifaufsicht § 33, Fahrplanaufsicht § 35, finanzielle Aufsicht §§ 6, 8.

Die Aufsicht wird durch den Reichsverkehrsminister namens der Reichsregierung ausgeübt. Herauszuheben sind einige Fälle, in denen der Reichsregierung eine endgültige Entscheidung zukommt, ohne daß die Möglichkeit der Anrufung des Reichsbahngerichts besteht. Man kann diese Rechte des Reichs als Hoheitsrechte bezeichnen, obwohl auch hier die DRG. teilweise mitzuwirken hat. Es fallen hierunter die endgültige Entscheidung über

die Verkehrsbedeutung einer Eisenbahn,
die Genehmigung zum Bau neuer Bahnen,
die Feststellung der Pläne neuer Reichsbahnstrecken,
Planstreitigkeiten der DRG. mit Landes- oder Reichsbehörden,
die Zulässigkeit der Enteignung,
die Kostenverteilung von Wegekreuzungen.

V. Die Reichseisenbahnhoheit als Bestandteil einer Reichsverkehrshoheit seit dem 30. Januar 1933.

Mit dem 30. Januar 1933 begann eine neue geschichtliche Epoche der Entwicklung des deutschen Staatslebens, deren Auswirkungen auch auf dem Gebiet des Eisenbahnrechts bedeutende Wandlungen mit sich gebracht haben, hier aber schon zu einem gewissen Abschluß gelangt sind. Auch hier kann das Ergebnis vorweggenommen und festgestellt werden,

[1] Nawiasky, Die Stellung der Reichsbahn im Aufbau des Deutschen Staates 1932 S. 27 ff.

daß das Deutsche Reich heute unzweifelhaft die Eisenbahnhoheit in allen ihren Grundlagen und Wirkungen besitzt, und daß sich diese Eisenbahnhoheit in das Gesamtsystem der in der Entwicklung begriffenen Reichsverkehrshoheit fest einfügt.

Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang das Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 27. Juni 1933, das die DRG. ermächtigt hat, zum Bau und Betrieb von Kraftfahrbahnen ein Zweigunternehmen mit dem Namen „Reichsautobahnen" zu errichten. Die Bestimmungen dieses Gesetzes lassen erkennen, welche Bedeutung heute den öffentlichen Verkehrswegen, die insbesondere dem allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr dienen, beigelegt wird, und wie das Deutsche Reich im Bewußtsein dieser Aufgabe von vornherein die neuen Kraftfahrbahnen ausschließlich in die öffentliche Hand gelegt hat. Hervorzuheben ist, daß, obwohl das Straßenwesen bisher zum Aufgabenkreis der Länder gehörte, die Kraftfahrbahnen noch vor Beseitigung der Länderstaatsgewalt ausschließlich zur Reichssache erklärt und in den Rahmen einer Reichsverkehrshoheit eingegliedert wurden.

Das Recht der Planfeststellung ist nach § 8 des Gesetzes dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen übertragen worden. Damit hat das Reich eine sich aus der Verkehrshoheit ergebende Befugnis, die im Gebiet der Eisenbahnhoheit vom Reichsverkehrsminister ausgeübt wird, einer Stelle übertragen, die besonders zu dem Zweck geschaffen wurde, das deutsche Straßennetz zu einer Verkehrseinheit zu verbinden[1]. Auch hierin liegt ein Hinweis auf die von neuem Geist getragene einheitliche Linie der Reichsverkehrspolitik, deren Ziele in den §§ 17, 18 der ersten Durchführungsverordnung vom 7. August 1933 besonders kenntlich werden. In diesen Gesetzesbestimmungen erhält der Generalinspektor weitgehende Einspruchsrechte im Interesse einer einheitlichen Ausgestaltung des deutschen Straßenwesens. Staatsrechtlich ist die Gesellschaft „Reichsautobahnen" eine juristische Person des öffentlichen Rechts (§ 1 des Gesetzes) und nimmt eine der DRG. ähnliche Stellung ein. Einziger Gesellschafter dieser öffentlichen Verkehrsanstalt ist die DRG., woraus erhellt, daß das Unternehmen „Reichsautobahnen" keine Gesellschaft im eigentlichen Sinne darstellt.

Die neueste Rechtsentwicklung, soweit sie den Verkehr und insbesondere die Eisenbahn berührt, bilden folgende Gesetze:

1. Das Gesetz vom 30. Januar 1934 über den Neuaufbau des Reichs. Nach Art. 2 sind die Hoheitsrechte der Länder auf das Reich übergegangen,

[1] Kittel, „Die Reichsbahn", Heft 28, S. 2 (1933).

und damit die Länder zu Selbstverwaltungskörperschaften herabgesunken. Ihre Zuständigkeiten sind in der ersten Durchführungsverordnung über den Neuaufbau des Reichs vom 2. Februar 1934 geregelt worden.

Nach § 1 dieser Verordnung ist die Wahrnehmung der Hoheitsrechte, die von den Ländern auf das Reich übergegangen sind, den Landesbehörden zur Ausübung im Auftrage und im Namen des Reichs insoweit übertragen worden, als das Reich nicht allgemein oder im Einzelfall von diesen Rechten Gebrauch macht.

2. Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. Februar 1934. Nach Kap. 1 § 1 entscheidet der Reichsverkehrsminister in allen Streitfragen über das Ineinandergreifen der verschiedenen Verkehrsarten und ist verantwortlich für die Einheitlichkeit der Verkehrspolitik der im Reichsverkehrsministerium, im Reichspostministerium und in der Deutschen Reichsbahn zusammengefaßten Verkehrsmittel. Nach Kap. 4 § 15 gilt die Übernahme der Staatseisenbahnen auf das Reich als abgeschlossen.

Obschon oben festgestellt wurde, daß die Länder noch Teile ihrer einst allumfassenden Eisenbahnhoheit vor allem auf dem Gebiet des Kleinbahnwesens behalten haben, so sind mit Art. 2 des Gesetzes vom 30. Januar 1934 auch diese Reste der Ländereisenbahnhoheit auf das Reich übergegangen, so daß mit dem 30. Januar 1934 das Deutsche Reich die unbeschränkte Eisenbahnhoheit erhalten hat.

Der frühere Zustand (bis Januar 1934), daß die Länder eine Eisenbahnhoheit hatten, und daß auch die Eisenbahnen des nicht allgemeinen Verkehrs unter diese Eisenbahnhoheit fielen, ist nunmehr endgültig beseitigt. Denn die Grundlagen der Eisenbahnhoheit — Konzession, Planfeststellung, Aufsicht und Gesetzgebung — haben heute, selbst wenn sie noch von den Landesbehörden gegenüber den Bahnen des nicht allgemeinen Verkehrs ausgeübt werden, einen anderen Inhalt bekommen. Es handelt sich heute bei diesen Akten um Akte der Reichshoheit, deren Ausübung durch die Länder im Auftrage und im Namen des Reichs vor sich geht.

Würde man dagegen die Rechte der Länder hinsichtlich der Bahnen des nicht allgemeinen Verkehrs nicht als Ausfluß der Staatsautorität (Eisenbahnhoheit) ansehen, dann hätte sich auf diesem Gebiet an dem bisherigen Zustand weder formell noch inhaltlich etwas geändert, und die Reichseisenbahnhoheit müßte an den Kleinbahnen ihre Grenzen finden. Daß dieser Zustand nicht dem Willen der Reichsregierung entsprechen

würde, kann man einem Erlaß des Verkehrsministers vom 9. März 1934 an die Landesregierungen[1] entnehmen, der folgenden Wortlaut hat:

„Wahrnehmung der Eisenbahnhoheit über Privatbahnen durch das Reich . . . . . Der Reichsverkehrsminister hat sich jetzt auf dem Gebiete der Eisenbahnhoheit über die nicht vom Reich verwalteten Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs (Privatbahnen) die folgenden Befugnisse vorbehalten:

1. Die Genehmigung zur Vornahme von allgemeinen Vorarbeiten für ein geplantes Eisenbahnunternehmen.
2. Die Genehmigung zum Bau und Betrieb solcher Eisenbahnen . . .
3. Die Genehmigung zur Betriebseröffnung.
4. Die Feststellung der Pläne für den Bau neuer Eisenbahnanlagen, soweit hierüber nach der bisherigen Zuständigkeitsregelung der Länder oberste Landesbehörden entscheiden.

Außerdem hat er die Landesregierungen ersucht, ihm Landesgesetze und Rechtsverordnungen, die Eisenbahnen des allgemeinen oder des nicht allgemeinen Verkehrs betreffen, vor Erlaß vorzulegen."

Danach sind den Ländern im Kleinbahnwesen wesentliche Teile der Eisenbahnhoheit auch der Ausübung nach im Auftrage und im Namen des Reichs entzogen worden.

Bei der Regelung der Zuständigkeit für die Konzessionen der Privatbahnen wird aber auch in dieser neuesten Gesetzesbestimmung noch immer an der Trennung zwischen Privatbahnen des allgemeinen und des nicht allgemeinen Verkehrs festgehalten.

Mit diesen Gesetzesbestimmungen hat vorläufig die gesetzliche Regelung des Eisenbahnwesens ihr Ende gefunden. Die vielen Schwierigkeiten, die sich bisher aus der Überschneidung von Reichs- und Landeszuständigkeit bei den Bahnen des allgemeinen Verkehrs ergeben haben, sind heute beseitigt, da die Länderzuständigkeit beseitigt ist, und alle Rechte im Namen des Reichs ausgeübt werden. Man denkt hier vor allem an die mannigfachen Zuständigkeitsstreitigkeiten zwischen Reichs- und Landespolizei (Polizei im Sinne von Verwaltungstätigkeit überhaupt) auf dem Gebiet der Bahnpolizei und auf dem Gebiet der sogenannten Landespolizei bei Veränderungen und Errichtung neuer Reichseisenbahnen.

---

[1] Abgedr. in einer am 29. März 1934 veröffentlichten Mitteilung der Pressestelle des Reichsverkehrsministeriums.

Die Totalitätsidee, die die heutige Staatsauffassung beherrscht[1] und die dem Staat das Recht zuerkannt wissen möchte, in alle menschlichen Lebensbereiche einzugreifen, wenn es dem Gemeinwohl dient, muß das Eisenbahnwesen und darüber hinaus das gesamte Verkehrswesen wegen seiner unbestrittenen Zweckmäßigkeit für das Volksganze in seinen Aufgabenkreis ziehen, und so bekommt auch auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens die Eisenbahnhoheit, deren Begriff und Entwicklung wir untersucht haben, heute einen neuen Zweck und Inhalt.

[1] Dernedde, Völkischer, totaler und autoritärer Staat, in JW. 1934, 975.

Bahnpolizei und allgemeine Polizei.

Eine Abgrenzung der Zuständigkeiten hinsichtlich der Maßnahmen gegenüber Dritten (dem Publikum).

Von

Johannes Golz.

(Schluß[1].)

b) Bahnpolizei und Gaststättenpolizei.

aa) Die Neben- und Hilfsbetriebe der Eisenbahn-Unternehmungen.

Bevor wir im Folgenden von der Gegenüberstellung von Bahnpolizei und Gaststättenpolizei sprechen, muß ein Wort verloren werden über die sogen. Neben- und Hilfsbetriebe der Eisenbahnunternehmungen. § 6 der GO. bestimmt nämlich, daß die Vorschriften der GO. keine Anwendung finden auf den „Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen". § 16, V RBahnG. hat diesen Satz für die Bahnen der Deutschen Reichsbahn wiederholt. Man ist sich heute darüber klar, daß unter „Betrieb" nicht allein das Unternehmen des Transports verstanden werden kann, sondern daß alle diejenigen Einrichtungen ebenfalls dazu gerechnet werden müssen, die im weiteren Sinne einen Teil des Unternehmens bilden, mit ihm in Zusammenhang stehen und den Bedürfnissen von Betrieb und Verkehr zu dienen bestimmt sind. Die Namen für derartige Einrichtungen werden nicht einheitlich gebraucht, wie Sarter-Kittel[2] richtig sehen. Wir möchten beide im Schrifttum und in der Praxis gebrauchten Ausdrücke beibehalten und unter „Nebenbetrieben" alle Anlagen und Einrichtungen begreifen, die den ungestörten Gang des Hauptbetriebes garantieren, die Vorarbeiten technischer Art leisten sollen und die auf gleicher Stufe und Ebene, dem „Haupt"-Betrieb entsprechend, unsichtbar „neben" dem Haupt-

[1] Vgl. S. 13.

[2] a. a. O. S. 254.

betrieb stehen. Hierher sind zu rechnen die Gas- und Elektrizitätswerke, Reparaturwerkstätten, Maschinenfabriken, Fahrkartendruckereien. „Hilfsbetriebe" — die übrigen — sind dazu da, den Hauptbetrieb zu fördern, zu erleichtern und zu unterstützen. Dahin gehören die Bahnhofsgewerbe, Bahnhofswirtschaften, -buchhandlungen, Verkaufsläden aller Art usw. Die Nebenbetriebe dienen unmittelbar dem Betrieb i. e. S., sie ermöglichen ihn erst. Die Hilfsbetriebe entstehen aus den Wünschen des Publikums und haben den Zweck, in erster Linie den Bedürfnissen der Reisenden nachzukommen. Sie dienen nur mittelbar dem Transportbetrieb und sind für ihn nicht unbedingt notwendig[1]. Bei beiden Gruppen macht die Unterstellung unter den Gewerbebetrieb und folglich das Übergehen auch der Gewerbepolizei von den allgemeinen Polizeibehörden auf die Bahnpolizeibehörden keine Schwierigkeit, wenn ein Neben- oder Hilfsbetrieb vom Eisenbahnunternehmer selbst geführt wird. Er ist dann unlösbarer Teil des Gesamtbetriebes. Anders, wenn sich ein Betrieb in der Hand eines Dritten (Mieters, Pächters) befindet. Hier muß im wesentlichen die Kulturentwicklung und Anschauung der Zeit entscheiden. Das gilt vornehmlich von den Hilfsbetrieben. Bei den Nebenbetrieben ist man sich schon geraume Zeit über die Gleichstellung und Zugehörigkeit zum Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen im klaren[2]. Wohlgemerkt nur insoweit, als die Unternehmer dieser Betriebe ausschließlich für die Bahn arbeiten. Bei den Hilfsbetrieben ist die Rechtsfrage schon häufig erörtert und auch etwas geklärt, aber noch nicht eindeutig entschieden worden. Es ist heute so, daß Verkehr und Publikum gewisse Einrichtungen, wie Schlaf- und Speisewagen in den Zügen, Waschvorrichtungen in den Schnellzügen, Bahnhofswirtschaften und Wechselstuben, zumindest auf größeren Bahnhöfen, fordern, dies als selbstverständlich „mitbezahlt" ansehen, während sie andere als angenehme und erfreuliche Beigabe des sonst lästigen Reisens empfinden (Friseurstuben, Automaten usw.) Ob eine Einrichtung notwendig ist, ob sie nur „Dienst am Kunden" ver-

---

[1] Die Einteilung ist, soweit gesehen, noch nicht in dieser Weise erfolgt, verwertet wurde dabei die Gliederung von Schmid, a. a. O. S. 13.

[2] So RG. 30. September 1882 in RGZ. 8, 149 ff., 151; Sächs. OVG. in: Jahrbücher kgl. sächs. OVG. 12, 354 ff. vom 6. August 1908; OLG. Frankfurt 4. Juli 1902; Fischer Z. 25, 230; GewArch. 2, 374 f.; Reger 23, 193 f.; KG. 18. Oktober 1904, in: Fischers Z. 30, 289 ff; GewArch. 4, 177 ff.; Reger 27, 6 f.; Hoff, a. a. O, 182; Hoffmann, a. a. O. § 6 Ziff. 9; Hiller-Luppe zu § 6 S. 40; Conrad-Floegel a. a. O. II § 6, 9 S. 917; Leibl in: EE. 52, 10 ff.; Preuß. M.E. 15. Juni 1912 in: GewArch. 12 (1913) S. 235; Reger 32, 412; v. Landmann-Rohmer § 6, 10; Kayser a. a. O. § 6, 6 k S. 6; v. Olshausen a. a. O. S. 485; Sartel-Kittel, a. a.O. 254/55; a. M. Schicker a. a. O. § 6 S. 9 und v. Schulz in: Soz. Prax 11, 131.

richtet[1], vielen erwünscht und genehm ist, obwohl man sie entbehren könnte, oder ob eine Einrichtung Luxusbetrieb ist, d. h. mit dem Eisenbahnunternehmen nichts zu tun hat, darüber gehen im Einzelfall die Ansichten auseinander. Sicher ist nur, daß bei den letztgenannten Luxusbetrieben sowie, um an die Nebenbetriebe anzuknüpfen, bei den Eisenbahnunternehmungen[2] selbständiger Gewerbetreibender nicht die Bahnpolizei, sondern die allgemeine Polizei zuständig ist. Jene haben nichts mehr mit dem Eisenbahnbetrieb gemein, diese haben noch nichts mit ihm zu tun, weil er noch nicht besteht.

bb) Die Zuständigkeit bei den von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft verwalteten Bahnen des allgemeinen Verkehrs.

Die Entscheidung darüber, welche Polizei in den Bahnhofswirtschaften Rechte und Befugnisse hat, hängt davon ab, inwieweit man sie als zum Eisenbahnbetrieb gehörig ansieht. § 27 GaststG. bestimmt zwar, daß die Bahnhofswirtschaften den Bestimmungen dieses Gesetzes nicht unterliegen, wollte aber zu der Frage, was unter einer Bahnhofswirtschaft zu verstehen ist, nicht Stellung nehmen, sondern den bisherigen Rechtszustand (§ 6 GO.) aufrechterhalten. Die praktische Bedeutung dieser Entscheidung liegt vor allem in der Konzessionspflicht und der Polizeistundenregelung. Sarter-Kittel[3] glauben, daß die Bahnhofswirtschaften nur auf großen Bahnhöfen Selbstverständlichkeit geworden seien, auf mittleren und kleineren dagegen nur eine Annehmlichkeit darstellen. Darüber läßt sich streiten. Wir möchten meinen, gerade die Bahnhofswirtschaften seien eine der Einrichtungen, die schlechthin, von Ausnahmen abgesehen, zur Bahn und zum Bahnhof gehören[4]. Es stehen sich in der Rechtsprechung zwei gegensätzliche Ansichten gegenüber: die des RG. und des preuß. OVG. Das OVG. führte in seiner Entscheidung vom 10. Dezember 1925 (OVG. 80, 365 ff.) etwa aus: Wenn ein Pächter, also eine vom Eisenbahnunternehmer verschiedene Person, auf eigene Rechnung und Gefahr selbständig das Schankgewerbe in den von der Bahn gemieteten Räumen betreibt, unterliegt er den Vorschriften der GO. Denn es liegt dann ein selbständiger Betrieb eines Dritten vor, kein unselbständiger Teil des Gewerbebetriebes der Eisenbahnunternehmung mehr. Das Gericht erkennt grundsätzlich an, daß nicht nur der Haupt-

[1] Sarter-Kittel a. a. O. S. 255 Anm. 1.

[2] RG. 30. September 1882 in RGZ. 8, 51 ff., 54; RG. 23. November 1926 in EE. 45, 47 ff.; JurRu. 1927 Nr. 503; OLG. Braunschweig 9. Januar 1903 in Ztschr. f. Rechtspfl. im Herzogtum Braunschweig 50, 63 f.

[3] a. a. O. S. 255.

[4] Anders Likörstuben: S.-Kittel S. 257.

eisenbahnbetrieb eine Sonderrechtsstellung genießt, sondern daran auch solche Nebenbetriebe Anteil haben, die dem Bedürfnis des Reise- und Transportverkehrs dienen und vom Eisenbahnunternehmer selbst unterhalten werden. Diese Ansicht des höchsten preußischen Verwaltungsgerichtshofs ist am 13. Juni 1929 (OVG. 84, 381 ff.) unter ausdrücklicher Ablehnung der Gegenmeinung aufrechterhalten worden.

Das Reichsgericht (RGSt. 58, 137 ff.) hält den Unterschied, ob eine Bahnhofswirtschaft durch den Eisenbahnunternehmer selbst (durch eigene Angestellte) oder durch Pächter verwaltet wird, für nicht beachtlich. Das einzige Moment, welches der Bahnhofswirtschaft die Rechtslage einer gewöhnlichen Wirtschaft geben kann, wäre, daß eine Benutzung auch seitens Nichtreisender möglich ist und erfolgt, weil sie häufig außerhalb der Sperre liegt. Von entscheidender Bedeutung ist, so stellt das Reichsgericht fest, der Zweck, den die Eisenbahnverwaltung bei und mit der Einrichtung der Wirtschaft verfolgte. Eine Veranstaltung, die den Bedürfnissen der Reisenden Rechnung tragen soll, ist Hilfsbetrieb und verliert diese Eigenschaft auch nicht durch die Möglichkeit der Mitbenutzung durch Nichtreisende. Unentschieden läßt das RG., ob es seine Ansicht dann ändern würde, wenn die Gäste vorwiegend und wesentlich zur Ortsbevölkerung gehören.

Auch andere Gerichte haben sehr oft zu diesen Fragen Stellung genommen. Zahlenmäßig betrachtet hat das OVG. nicht viele Anhänger gefunden[1]. Die entgegengesetzte Ansicht, indem sie auf den einen oder

[1] KG. 1. Oktober 1891 im PrVBl. 14 S. 409; Arch. StrafR. 39, 353; KGJ. 12, 183; Reger 12, 321 ff.; dasselbe 18. Oktober 1906 in: GewArch. 6, 407 f.; Reger 27, 346 f. dasselbe 19. Dezember 1912 in: EE. 29, 353: Trennung zw. Reisenden und Nichtreisenden; KG. 1. Februar 1900, in: EE. 17, 145; KGJ. 20 C. 8; PrVBl. 22, 320 und dass. 23. Oktober 1905 in: EE. 22, 287 ff.; GewArch. 6, 254; Reger 27, 4; DJZ. 1906, Sp. 87; dass. 24. Juni 1909 in: Die Pol. 1909/10 S. 174; StrK. LG. Neuwied 19. Februar 1908 in: Die Pol. 1907/08 S. 500: Polizeistunde für Nichtreisende; Ob.LG. München 15. Mai 1888 in: Reger 9, 92 ff.: Wartesaal ist Schankstube, Pol.Stunde für Nichtreisende; OLG. Dresden 23. Februar 1905 in Fischers Z. 36, 141 ff.; GewArch. 9 (1910) 21 ff.: Doppelnatur der Bahnhofswirtschaft. OLG. Naumburg 13. Mai 1906 in: Recht 07 Sp. 783: Nichtreisendes Publikum . . .; KG. 21. Februar 1907 in: Die Pol. 1907/08 S. 54: Sperre ist wichtig; KG. 8. Oktober 1908 in: Die Pol. 1910/11 S. 17: Nichtreisende sind den allg. Polizeivorschriften unterworfen; Bayr. Ob.LG. 25. Mai 1910 in: GewArch. 10 S. 411 ff.: Wartesaal Schankstube für Nichtreisende; KG. 12. März 1912 in: PrVBl. 34, 412: Nichtreisende . . .; OVG. 25. Juni 1914 in PrVBl. 36, 249; GewArch. 14, 397 f.: Wenn Nichtreisende, Konzessionspflicht; LG. Dresden 23. März 1926 in: Die Bahnhofswirtschaft 1926 Nr. 17 S. 5 ff. und KG. 12. Januar 1927 in DJZ. 1927 Sp. 535: Polizeistunde für nichtreisendes Publikum; OLG. Jena 13. März 1931 in: EE. 51, 333 ff.: Unterscheidung von Reisenden und Nichtreisenden; dieser Ansicht hier auch RG. 22. September 1904 in RGSt. 37, 260 ff.: Polizeistunde findet Anwendung hinsichtlich Nichtreisenden.

andern Punkt mehr Gewicht legen, vertraten die Mehrzahl der Gerichte[1]. Einige Gerichte haben sich zwar im Grunde zum RG. bekannt, haben dann aber erklärt, daß die Bahnhofswirtschaft aufhöre, Hilfsbetrieb der Eisenbahnunternehmung zu sein, wenn sie tatsächlich nicht mehr ihrer Zweckbestimmung gemäß genutzt würde. Das RG. zweifelte und entschied sich nicht, falls der Besuch der Ortsbevölkerung den der Reisenden überwiegen sollte[2].

Während auf der Seite des OVG. eigentlich nur das KG. mit vielen Entscheidungen steht, sind eine Anzahl von Gerichten mit zum Teil voneinander abweichenden Begründungen dem RG. an die Seite getreten. Dasselbe lehrt ein Blick in die umfangreiche Literatur. Einige[3] machen

---

[1] OLG. Darmstadt 29. Mai 1903 in Reger 24, 218 f. und OLG. Zelle 19. September 1904 in: Fischers Z. 30, 159 ff.; Reger 27, 4 f.; Arch. StrafR. 53, 187 f. und AG. Oberhausen Rhld. 17. April 1926 in: Die Bahnhofswirtschaft 1926 Nr. 24 S. 5 und 7; OLG. Düsseldorf 7. Juli 1926 in GewArch. 25, 41 f.; Arch. StrafR. 71, 234 f.: Der Zweck ist entscheidend; BezA. Osnabrück 14. März 1905 in Reger ErgBd. 3, 377: Bahnhofswirtschaften fallen nicht unter § 33 GO.; StrafK. Kolmar 1905 in Ztg. 1905, 465 f: Ansicht des Schöffengerichts, daß Sperre wesentlich und der Angeklagte selbständiger Unternehmer sei, abgelehnt; BA. Düsseldorf 11. Februar 1908 in: Die Pol. 1907/08 S. 519: Sperre nicht von Bedeutung; OLG. Oldenburg, 8. Februar 1909 in: GewArch. 9 (1910) 188 f. und Die Polizei 1910/11 S. 233: Bahnhofswirtschaften schlechterdings von der GO. ausgenommen; OLG. Braunschweig, 14. Oktober 1909 in GewArch. 9 (1910) S. 551 ff.; Reger ErgBd. 4, 3 ff.: Zweckbestimmung und Verkehrsauffassung; dass. 14. Oktober 1910 in: EE. 27, 317; DJZ. 1911 S. 160: keine Unterscheidung zwischen Reisenden und Nichtreisenden; dass. 25. Juni 1913 in: GewArch. 13 (1914) S. 580 ff.: wie 1909; OLG. Darmstadt 9. September 1914 in: GewArch. 14, 508; Reger 36, 137 f.: § 6 GO. trifft auch auf den Betrieb außerhalb der Sperre zu; RG. 7. Oktober 1926 in: EE. 44, 295 f.; Fischers Z. 61, 238 f.; GewArch. 24 (1927) S. 371; JW. 1927, 1268; JurRu. 1926 Nr. 2198: Sperre und Pächter nicht hindernd; dass. 7. Dezember 1926 in: EE. 45, 265: Bahnhofswirtschaft ist Hilfsbetrieb des Eisenbahnbetriebes; OVG. Saarlouis 25. Oktober 1926 in Ztg. 1927 S. 90: in keinem Falle Konzessionspflicht; AG. Altona-Blankenese 13. Juli 1929 in: EE. 50, 59: Der Bahnhofswirt ist nicht verpflichtet, sein Personal an- und abzumelden; VerwGerH. Braunschweig 4. Februar 1931 in: EE. 52, 38 f.; GewArch. 30 (1933) 128 ff.; JW. 1932, 2119 f.: Meinung des RG.; Bayr. Ob.LG. 5. November 1931 in GewArch. 29 (1932) S. 587: Polizeistunde auch dann nicht, wenn Gäste zum nichtreisenden Publikum gehören.

[2] AG. Lychen 15. Juni 1926 in: Die Bahnhofswirtschaft 1926 Nr. 28 6 f.; OLG. Naumburg 26. Juli 1926 in: Verkehrsr.Ru. 1926, 568; Fischers Z. 61, 365; GewArch. 24 (1927) 371 ff.; JW. 55, 2779; Die Polizei 1927, 82 f.; OLG. Hamm 19. Februar 1927 in: GewArch. 25 (1928) 206 ff.; Thür. OVG. 17. Juli 1929 in: RuPrVBl. 51 (1930) 801; EE. 49, 227 f.; GewArch. 27 (1930) 192 f.; JW. 1929, 2846; Obergericht Danzig 20. Januar 1931 in VerkRu. 10 (1931) S. 275.

[3] Hoffmann Komm. a. a. O. § 6 Ziff. 9; ders. „Bahnhofswirtschaften" in: v. Bitter, a. a. O., v. Brauchitsch (Bearbeiter Hoffmann) a. a. O. § 6, 9; Haslinde, a. a. O. S. 43; Schmölders in: PrVBl. 49, 497 und RuPrVBl. 52 (1931) 605 ff.; Schmid, Diss. a. a. O. S. 51; v. Rohrscheidt, a. a. O. § 27, 4 und 5; Gerland in: PrVBl. 26, 953 ff.

sich die Begründung des OVG. zu eigen. Obwohl die Bahnhofswirtschaften, wenn Pächter sie leiten, im äußeren Rahmen der Eisenbahnunternehmung und mit deren Duldung im Eisenbahnraum betrieben werden, muß doch ein selbständiger Schankbetrieb angenommen werden. Der Grund, weshalb sie zu dieser Auffassung gelangen, liegt in einer zu engen Auslegung des „Gewerbebetriebs der Eisenbahnunternehmungen". Bandmann z. B.[1] drückt dies so aus: „Die bahnpolizeilichen Befugnisse sind durch die BO. eng begrenzt und beschränken sich auf die Sicherstellung der Erfüllung der eigentlichen Betriebsaufgaben, mit denen die hier streitige Frage der Bahnhofswirtschaften kaum etwas zu tun hat". Schmölders[2] sagt noch deutlicher: Gewerbebetrieb bedeutet Transportgewerbebetrieb, oder[3]: § 6 GO. meine Transportbetriebe. Hilfsbetriebe könnten wohl Bestandteile der Eisenbahnunternehmung sein (eigene Hilfsbetriebe), sie seien es jedoch nicht ohne weiteres, sondern es komme auf ihre wirtschaftliche und rechtliche Stellung zur Eisenbahnunternehmung und auf die Frage an, wer das Risiko zu tragen habe.

Ihnen sind eine Reihe von Schriftstellern entgegengetreten[4]. Unter diesen ragen die Aufsätze von Machate, von Seydel und Weber, sowie die Ausführungen von Schmid (Annalen . . . 518 ff., der allerdings in seiner Dissertation dem OVG. folgt) wegen ihrer Ausführlichkeit und Klarheit hervor. Die Gründe, die für die Unterstellung der Bahnhofswirtschaften unter die GO. ins Feld geführt wurden, erscheinen uns nicht richtig oder nicht durchschlagend. Eine Gefährdung des Gemeinwohls in sanitärer und sittlicher Beziehung stände nur zu befürchten, wenn nicht an Stelle der allgemeinen Polizei eine andere, nämlich die Bahnpolizei, treten würde. Schmid[5] führt mit Recht an: „Mit der Konzessionierung wird dem Unternehmer nicht nur die Gesundheit, sondern auch das Leben von Menschen anvertraut. In dieser großen Verantwortung kann und muß auch das verhältnismäßig geringfügige gesundheitspolizeiliche Interesse genügende Berücksichtigung finden." Daß die Wirtschaften keine unent-

---

[1] PrVBl. 47, 343 f.

[2] PrVBl. 49, 497.

[3] Schmölders in: RuPrVBl. 52 (1931) 605 ff.

[4] Machate a. a. O. 640/41; v. Olshausen a. a. O. 485/86; Seydel im: PrVB. 25 (1903/04) S. 559 f.; Weber im: PrVBl. 26 (1904/05) S. 855 ff.; Leibl in: JW. 1930, 2007 und in: EE. 52, 10 ff.; Gerstberger in: Ztg. 1905, 455 f.; Kröner in Ztg. 1926, 529; Michel a. a. O. § 27 IV; Weiß-Mayer a. a. O. § 27 Anm. 2; Steinbach a. a. O. zu § 14, 1 und § 27, 2; Friedrichs a. a. O. zu § 27, 2; Rohmer a. a. O. § 27, 2 und 4 und 6; Jäger in: JW. 1926, 2314; Rasmus in: JW. 1926, 2779 ff.; v. Landmann-Rohmer a. a. O. § 6, 10; Kroner in: Die Bahnhofswirtschaft 1926 Nr. 6 S. 6 ff.; Jäger ebenda Nr. 31 S. 5 ff. und 32 S. 4 ff.; Kittel a. a. O. S. 67/68; Hertel a. a. O. S. 63/64; Hartmann a. a. O. S. 47 ff., insbes. S. 49.

[5] Annalen, a. a. O. S. 522.

behrlichen Teile des Eisenbahnbetriebs bilden, mag wohl 1910, als Schmid seine Untersuchung anstellte, richtig gewesen sein, muß aber nach heutiger allgemeiner Anschauung abgelehnt werden. Ferner: eine dem Zweck der Bahnhofswirtschaften entsprechende Beschränkung auf den Reiseverkehr sei nicht möglich. Das stehe dahin. Selbst wenn es zutrifft, so besteht noch kein Grund, auf die Bahnhofswirtschaften die Bestimmungen der GO. anzuwenden, wenn anderweit für eine genügende polizeiliche Überwachung gesorgt ist.

Umgekehrt lassen sich gewichtige Gründe für die Hineinstellung der Bahnhofswirtschaften in den „Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen" anführen. Zunächst, und das haben vor allem das OVG. und die ihm beipflichtenden Schriftsteller unrichtig gesehen, ist der Pächter der Bahnhofswirtschaft kein selbständiger Unternehmer[1]. Zwar heißt er Pächter, und es wird auch ein Vertrag des bürgerlichen Rechts geschlossen, doch wird dem anderen vertragschließenden Teil von der Eisenbahnverwaltung weitgehend die Art der Betriebsführung vorgeschrieben. Daneben wird immer Beteiligung der Bahn an den Einnahmen vereinbart. So steht im Vertrag nicht nur, daß er die Räume während bestimmter Stunden offenhalten darf, sondern daß er sie offen halten muß. Speisen und Getränke, die er vorrätig zu halten hat, sowie andere Bedarfsgegenstände werden im einzelnen genannt. Die Ausstattung der Wartesäle (meist sind die Bahnhofswirtschaften nichts anderes als die bewirtschafteten Wartesäle) steht nicht im Belieben des Pächters. Über Preise und Bedienung sind Vorschriften zu finden. Die Bahnhofswirtschaft trägt keine Firma, der Bahnhofswirt macht keine Werbung für seine Räume. Die Sachen, die in den Wartesälen gefunden werden, sind gemäß § 23 der allgem. Bedingungen sofort an den Bahnhofsvorstand abzuliefern, ohne daß ein Anspruch auf Finderlohn erworben wird. Werden die Räume der Bahnhofswirtschaft aber als „Geschäftsräume" im Sinne von § 978 BGB. behandelt, so geht daraus hervor, daß sie als zum Eisenbahnunternehmen gehörig angesehen werden. Vor allem aber ist der Bahnverwaltung das Recht zu ständiger Überwachung eingeräumt. Aus alledem folgt, daß der Zweck, den die Bahnverwaltung mit der Einsetzung eines Pächters verfolgt, nicht der sein kann, ihm eine Lebensstellung und Einnahmequelle zu verschaffen, sondern in erster Linie durch ihn Aufgaben der Verkehrsanstalt besorgen zu lassen[2]. So entspricht denn die rechtliche Stellung des Bahnhofswirtes eher der eines Angestellten des Eisenbahnunternehmers als der eines selbständigen Betriebsleiters. Und es liegt im

[1] Leibl in: JW. 1930, 2007; Jaeger in: JW. 1926, 2314 u. in: Die Bahnhofswirtschaft Nr. 31, S. 5.

[2] Sarter-Kittel a. a. O. S. 259.

Interesse der Aufgaben, die die Bahnhofswirtschaft erfüllen soll, daß an den einzusetzenden Pächter mindestens so strenge Voraussetzungen gestellt werden, wie sie die Gewerbepolizei bei jedem anderen Gastwirt verlangt.

Es geht auch nicht an, die Bahnhofswirtschaft als „Schankwirtschaft" zu betrachten, wie es stets das OVG. und auch das RG. in RGSt. 37, 260 ff. taten. Sie kennt eine Einteilung in I. und II. Kl. usw., hat Raucher- und Nichtraucherzimmer wie die Züge. An den Wänden hängen große Tafeln, auf denen Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge verzeichnet sind, bisweilen eine Anlage, durch die auf die Abfahrt eines Zuges aufmerksam gemacht wird. Eine Wirtschaft, die nach dem Willen dessen, der sie einrichtet, lediglich dem Wohlbefinden und der Behaglichkeit der Reisenden dienen soll, kann nicht als „Schankwirtschaft" angesehen werden. Das empfand auch das OLG. Celle und drückte es aus: „Eine Schankstube liegt nur da vor, wo ein unbegrenzter Kreis von Personen verkehrt, nicht aber da, wo der Zweckbestimmung des Lokals zufolge ein bestimmter Kreis als Gast verkehren s o l l".

Damit sind wir beim zweiten Punkt, der noch immer Meinungsverschiedenheiten bestehen läßt, ob bei Mitbenutzung der Bahnhofswirtschaft durch Nichtreisende die Zugehörigkeit zum Unternehmen verlorengeht. Wir können nicht umhin, diese Frage zu verneinen. Das Wesen und der Zweck dieser Betriebseinrichtung werden auch dadurch nicht geändert, daß Personen sie benutzen, für die sie eigentlich nicht bestimmt ist. Daß eine Benutzung bei Bahnhofswirtschaften, die außerhalb oder sowohl innerhalb wie außerhalb der Sperre liegen, möglich ist, leuchtet ein. Nun ist aber schon der Begriff des Reisenden dehnbar, und er ist von der Rechtsprechung verschieden ausgelegt worden. Sicherlich sollen sämtliche Einrichtungen, die die Eisenbahnverwaltung im Interesse des Publikums trifft, darunter vornehmlich die Bahnhofswirtschaften, nicht nur denen offenstehen, die auf einer Reise befindlich sind, juristisch: die einen Beförderungsvertrag mit der Bahn abgeschlossen haben. Und schließlich gehört der Aufenthalt kurz vor Abschluß des Vertrags und die Zeit des zögernden Verlassens des Bahnhofs noch mit zur „Reise". Auch alle die sind zum Kreis der Bahnbenutzer zu rechnen, die Reisende zur Bahn begleiten[1], abholen oder gelegentlich der Durchfahrt sprechen möchten. Und soll man die ausschließen, die mehrere Tage vor ihrer eigenen Abreise Gepäckstücke zum Bahnhof bringen, sich nach der Zug-

[1] Wenn eine studentische Verbindung ein „bemoostes Haupt" zur Bahn bringt und noch einen „Abschiedsschoppen schwingt" (Weber in: PrVBl. 26, 855 ff.).

verbindung erkundigen oder die Fahrkarte lösen? Ihnen allen soll nach dem ursprünglich einzigen Zweck die Bahnhofswirtschaft Reisen und freiwilligen oder unfreiwilligen Aufenthalt angenehm machen. Nun ist es denkbar und geschieht, daß der Betrieb der Bahnhofswirtschaft über diese Grenze hinaus dahin ausgedehnt wird, daß Bewohner des Orts sich in ihr einfinden und so zu ihr kommen, als gingen sie in eine beliebige Schank- oder Gastwirtschaft. Man darf aber trotzdem nicht zu dem Ergebnis einer Doppelnatur der Bahnhofswirtschaft kommen, sie nicht hinsichtlich der Nichtreisenden der allgemeinen Polizei unterstellen, und hinsichtlich der Reisenden und der ihnen gleichzustellenden Besucher der Bahnpolizei. Daß in einem Raum zwei Polizeiorgane tätig werden sollen, ist unmöglich anzunehmen. Da aber stets mit dem Offenhalten einer Bahnhofswirtschaft Interessen des Eisenbahnbetriebs verfolgt werden, kann nur die Bahnpolizei zuständig sein, der die Berücksichtigung dieser Interessen obliegt. Die Wirtschaft würde ja auch nicht geschlossen werden dürfen, wenn kein Reisender oder überhaupt kein Gast mehr im Zimmer ist[1].

Nicht nebensächlich scheint uns zu sein, was Jaeger[2] hervorhebt: im Bewußtsein des natürlichen Betrachters ist die Bahnhofswirtschaft nie als eine Schankwirtschaft im üblichen Sinn gesehen worden. Auch die Ortsbevölkerung hat dies Empfinden, und wir alle geben dem Ausdruck, indem wir nicht in die „Bahnhofswirtschaft" gehen, sondern in den „Wartesaal" oder schlechthin auch den „Bahnhof". Unbewußt werden Wartesaal und Bahnhofswirtschaft identifiziert und die Bahnhofswirtschaft als Zubehör der Bahn und des Bahnbetriebs betrachtet.

Entscheidend fällt endlich ins Gewicht, daß eine Trennung in der Behandlung der Reisenden und Nichtreisenden praktisch nicht durchführbar ist[3]. Vor allem ist Kroner[4] darin Recht zu geben, daß jeder Gast in der Bahnhofswirtschaft zunächst die Vermutung des Reisenden hat. Dann aber unterliegt er dem Einwirken der Bahnpolizei, und nur sie ist berechtigt, Auskunft zu verlangen, ob er Reisender ist. Die allgemeine Polizei könnte sich höchstens im Einverständnis mit der Bahnpolizei an einer Kontrolle nach Eintritt der Polizeistunde beteiligen.

Endlich hebt Weber[5] hervor, daß die Ortspolizei nur die Möglichkeit vorübergehender, die Bahnpolizei aber die der ständigen Überwachung hat.

---

[1] Worauf Machate hinweist, a. a. O. S. 641.
[2] in: Die Bahnhofswirtschaft 1926 Nr. 31 S. 5.
[3] Rasmus in: JW. 1926, 2779 f.
[4] in: Die Bahnhofswirtschaft 1926, Nr. 6, S. 6 ff.
[5] im: PrVBl. 26, 855 ff.

„Das Ergebnis bedeutet nicht", schreibt Kroner, „daß die Nichtreisenden unbeschränkt zechen können", nur sind die Bahnpolizeibehörden allein zur Festsetzung der Polizeistunde berechtigt und die Bahnpolizeibeamten ausschließlich berechtigt und verpflichtet, ihre Einhaltung zu überwachen.

Wir müssen am Schluß jedoch Voraussetzungen aufzustellen versuchen, die eine Bahnhofswirtschaft erfüllen muß, um Hilfsbetrieb des „Gewerbebetriebs der Eisenbahnunternehmung" zu sein. Erstens: die Bahnhofswirtschaft muß im Bereich der Bahn und des Bahnhofs gelegen sein. Es muß eine gewisse örtliche Verbindung mit dem Hauptbetrieb feststellbar sein. Die Eigentumsverhältnisse des Grund und Bodens, auf dem sie errichtet ist, spielen keine Rolle. Ein Bahnhofsgarten gehört zur Bahnhofswirtschaft, selbst wenn er durch eine Straße vom Bahnhofsgebäude getrennt wird[1]. Andererseits sind Wirtschaftsgebäude, die etwa in der Bahnhofstraße, verhältnismäßig weit vom Empfangsgebäude entfernt liegen, keine Bahnhofswirtschaften mehr, mögen sie sich auch so nennen. Die meisten werden im Gebäude selbst liegen. Bei ihnen ist die Sperre ohne Bedeutung. Auch wenn sie außerhalb der Sperre sich befinden, fallen sie unter § 6 GO. und § 27 GaststG. Zweitens: Zweck der Bahnhofswirtschaft muß Förderung des Eisenbahnbetriebs sein. Die Eisenbahnverwaltung darf sie nicht einrichten, um die günstige Geschäftslage auszunutzen und sich eine Einnahmequelle zu verschaffen, sondern um den Anforderungen zu genügen, die von den Reisenden an sie gestellt werden. Gleichgültig ist, ob sie die Wirtschaft durch eigene Angestellte oder durch einen Pächter verwalten läßt. Eine Voraussetzung wie die, daß die Bahnhofswirtschaft nach der allgemeinen Anschauung geeignet sein müsse, den Verkehrszweck zu erfüllen, erübrigt sich, denn wir führten bereits aus, daß die Bahnhofswirtschaft stets als notwendiger Hilfsbetrieb erscheint.

Beide Voraussetzungen werden natürlich erfüllt von den sogenannten „Kantinen", d. h. Erfrischungsräumen für Bahnbedienstete, selbst wenn sie gelegentlich von anderen Personen besucht werden[2]. Inter-

[1] Kgl. Sächs. MinVO. 5. Mai 1908 in Fischers Z. 34, 88 ff.; GewArch. 8 (1909) 188 ff.; Reger 29, 3 ff.

[2] So OLG. Breslau 22. Februar 1927 in: Fischers Z. 63, 331 f.; EE. 47, 188; OLG. Naumburg 13. Mai 1905 GewArch. 6 (1907) 205 f.; Reger 27, 5 f.; dass. 12. Mai 1906 im Recht 1907 Sp. 783; Ztschr. f. Bad. Verwaltg. u. VerwRPfl. 40, 34 (Entschließung des großen Min. d. Inn. v. 25. Mai 1907 Nr. 21143); Haller „Bahnhofswirtschaften" im Hdwb. a. a. O.; v. d. Mosel, a. a. O.; KG. 5. April 1909 GewArch. 8 (1909) 544 ff.; Reger 29, 479 f. (Ausschank von Bier im Eisenbahnübernachtungsgebäude); a. A. OVG. 13. Juni 1929 in 84, 381 ff.; EE. 51, 33 ff.; GewArch. 27 (1930) 176 ff.; PrVBl. 51, 134; JW. 1930, 2002 und auch Fritsch in JW. 1930, 2002.

essant und durchaus im Sinn unserer Auffassung bei Bahnhofswirtschaften ist die Begründung zu § 27 Ziff. 1—2 (Begr. S. 19) (Offiziersheime, Kantinen der Wehrmacht und Polizei): „Soweit sich die Aufgabe dieser Betriebe in der Versorgung und Verpflegung der Heeres- und Polizeiangehörigen erschöpft, besteht für ihre Unterwerfung unter die allgemeinen gewerbepolizeilichen Vorschriften dieses Entwurfs kein Anlaß. Dabei kommt es nicht darauf an, ob der Betrieb im Namen und für Rechnung der Heeres- oder Polizeiverwaltung (Regiebetrieb) oder von einem Pächter auf eigene Rechnung geführt wird. Es genügt, daß der Betrieb mit Genehmigung der zuständigen Militär- bzw. Polizeidienststelle in deren Bereich errichtet ist und sich auf den Kreis der Wehrmacht- oder Polizeidienststelle beschränkt, wobei nicht ausgeschlossen sein soll, daß Getränke und Speisen auch gelegentlich an Gäste von Wehrmachts- oder Polizeiangehörigen verabfolgt werden." Entsprechendes hat man für die in § 27, III aufgezählten Betriebe, darunter die Bahnhofswirtschaften, nicht festgestellt. Man verwies in der Begründung (S. 19 Ziff. 3) nur darauf, daß man zu der Streitfrage der „Hilfsbetriebe" von Eisenbahnunternehmungen nicht Stellung nehmen wolle, und in den preußischen Ausführungsbestimmungen zum Gaststättengesetz vom 5. Juni 1930 (MinBliV. 541, sowie unter den Anlagen) wird auf die Richtlinien für die Behandlung der Bahnhofswirtschaften und der Bahnhofsverkaufsstellen in gewerbepolizeilicher Hinsicht vom 9. März 1927 (HMBl. S. 84) aufmerksam gemacht. Was für die Kantinen der Wehrmacht und Polizei gilt, hätte u. E. mit derselben Berechtigung auf Bahnhofswirtschaften übertragen werden können.

Selbst dann, wenn eine Bahnhofswirtschaft stark oder überwiegend von Nichtreisenden besucht werden sollte, wenn im Laufe der Zeit Personen hier mehr zu verkehren beginnen, für die die Bahnhofswirtschaft nach dem Willen des sie einrichtenden Eisenbahnunternehmers nicht bestimmt ist, bleibt sie Bestandteil des Unternehmens und der Bahnpolizei unterstellt. Denn sie kann ihrem Zweck nicht entfremdet werden. Wer sollte denn auch entscheiden, wann die Grenze überschritten wird? Es würde sich, wie Rasmus[1] richtig bemerkt, der merkwürdige Zustand ergeben, daß nachträglich die Konzession eingeholt werden müßte! Es kann sehr zweifelhaft erscheinen, ob ein Bahnhofswirt in der Bahnhofswirtschaft Instrumentalmusik veranstalten darf[2]. Solch eine Veranstaltung wird von den Reisenden vielleicht nicht erwartet und ist in großem Maße geeignet, Ortspublikum anzulocken. Ebenso würden wir die Ab-

[1] in: JW. 1926, 2779 ff.

[2] Ein solcher Fall lag dem OLG. Dresden vor am 15. November 1927, in: JW. 1928, 831 f.; EE. 53 (1933) 267 f.

haltung eines Bockbierfestes beurteilen[1]. In beiden Fällen (Paczkowski entscheidet im zweiten Fall ebenso) hat die allgemeine Polizei kein Recht, einzuschreiten. Sie kann sich nur an die Bahnverwaltung wenden, die Gesetzes- oder Vertragsverletzungen rügen und um Abhilfe bitten.

Nebenbetriebe von Bahnhofswirtschaften (Bäckereien, Schlächtereien usw.) sind nicht mehr notwendig für den Hauptbetrieb und unterliegen deshalb allen Vorschriften der GO.

Die Praxis wird seit 1927 von den schon erwähnten, zwischen Reichsrat, Reichsregierung und Reichsbahn-Gesellschaft vereinbarten Richtlinien beherrscht[2]. Das Wichtigste, was hinsichtlich der Bahnhofswirtschaften vereinbart wurde (unter I), läßt sich dahin zusammenfassen: Als Bahnhofswirtschaften gelten nur solche, die sich auf dem Bahnhof, sei es innerhalb, sei es außerhalb der Sperre, befinden. Für solche besteht keine Erlaubnispflicht. Neue Bahnhofswirtschaften können von der Reichsbahndirektion nur im Einvernehmen mit der höheren Verwaltungsbehörde zugelassen werden. Hinsichtlich der Polizeistunde werden Bahnhofswirtschaften innerhalb und außerhalb der Sperre gleichbehandelt. Und zwar gilt für sie die örtliche Polizeistunde. Ausnahmen davon können nur im Einverständnis mit der höheren Verwaltungsbehörde von der Reichsbahndirektion zugelassen werden. „Unberührt durch vorstehende Bestimmungen bleiben die allgemeinen polizeilichen Befugnisse." Wesentlich ist, daß eine durch die Bahnsteigsperre begründete Scheidung nicht mehr als zweckmäßig empfunden wird. Für zu eng halten wir (übrigens mit Schmölders, der doch die ganz enge Auffassung des OVG. vertritt[3]) die Beschränkung auf das Bahnhofsgebäude. Wer die Überwachung der Polizeistunde vorzunehmen hat, ist nicht gesagt. Da es sich bei diesen Richtlinien nur um Verwaltungsabmachungen handelt, sind sie für den Richter nicht bindend. Wie und nach welchen Gesichtspunkten er dem Gesetz gemäß zu entscheiden hätte, haben wir oben dargelegt.

cc) Die Zuständigkeit bei den übrigen Bahnen des allgemeinen Verkehrs.

Während bei der Sicherheits- und Verkehrspolizei kein Unterschied zu machen war zwischen den Bahnen des allgemeinen Verkehrs, die von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft verwaltet werden, und den sonstigen Bahnen des allgemeinen Verkehrs in der Hand von Privateisenbahnunternehmern, muß hier auf Grund ausdrücklicher Gesetzesvorschrift und der Begründung diese Trennung gemacht werden. § 27 II Gast-

[1] Paczkowski in: Die Polizei 1931, S. 228 f.
[2] abgedruckt z. B. GewArch. 24, 498 ff.
[3] in: RuPrVBl. 52 (1931) 605 ff.

stättengesetzes bestimmt nämlich: Die Reichsregierung kann bestimmen, daß die Vorschriften dieses Gesetzes auch auf Bahnhofswirtschaften, Kantinen usw. der Bahnen des allgemeinen Verkehrs, die nicht von der Deutschen Reichsbahn betrieben werden, ganz oder teilweise keine Anwendung finden. Die Begründung (S. 19 II) sagt hierzu: Während hinsichtlich der von der Deutschen Reichsbahn verwalteten Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs eine Änderung des Rechtszustandes, wie ihn § 6 GO. und § 16 V RBahnG. normierten, nicht eintreten sollte, wurden die im Bereich einer Privatbahn errichteten Bahnhofswirtschaften grundsätzlich dem Gaststättengesetz unterstellt. Insoweit werde § 6 abgeändert. Der Machtbereich der Bahnpolizei erstreckt sich bei der Wahrnehmung der Gaststättenpolizei (hinsichtlich Konzession, Polizeistundenregelung und Beschränkungen bezüglich Beschäftigung und Entlohnung des Personals, vornehmlich des weiblichen) also nur auf die Bahnen des allgemeinen Verkehrs, die von der Gesellschaft verwaltet werden. Bei den übrigen ist die allgemeine Polizei zuständig.

c) Bahnpolizei und Gewerbepolizei.

Bei der Gegenüberstellung Bahnpolizei und Gewerbepolizei tauchen dieselben Fragen und Schwierigkeiten auf, wie wir sie hinsichtlich der Bahnhofswirtschaften schilderten. Unter den Gewerbebetrieben sind jetzt alle Hilfsbetriebe im Bahnbereich zu fassen, die im Interesse der Reisenden und mit dem Zweck ihrer Zufriedenstellung eingerichtet werden — mit Ausnahme der Bahnhofswirtschaften. Auch die Automaten gehören hierher. Die Polizei hat bei diesen Gewerbebetrieben vor allem über die Einhaltung der Ladenschlußzeiten und der Sonntagsruhe zu wachen. Eine rechtliche Besonderheit taucht insofern auf, als bei diesen Betrieben einzeln die „innere Verwandtschaft" mit dem Eisenbahnbetrieb geprüft werden muß. Werfen wir zunächst wieder einen Blick auf die Rechtsprechung und Literatur, um auf diese Weise zugleich zu erfahren, welche Hilfsbetriebe und Gewerbe auf Bahnhofsgebiet und im Bereich der Bahnanlagen vorkommen.

Nur das KG.[1] zählte die Bahnhofsbuchhandlung nicht zu den Verkehrsgewerben. Dagegen entschied das OLG. Darmstadt zweimal[2], daß der Vertrieb von Druckschriften Bestandteil des Eisenbahnunternehmens sei, hielt allein den Zweck für entscheidend, dem die Bahnhofsbuchhandlung dienen solle, und meinte, die Bedürfnisse des reisenden Publikums hätten sich mit der Zeit gesteigert. Das OLG. Hamburg[3] drückt sich

[1] 2. November 1893 in: EE. 10, 336 f.
[2] 18. Dezember 1903 in: GewArch. 3, 538 und 29. Mai 1903 bei Reger 24, 218 f.
[3] 9. Februar 1924 im: GewArch. 14 (1915) S. 15.

nicht ganz klar aus, wenn es zwei Voraussetzungen dafür aufstellt, damit die Bahnhofsbuchhandlung dem „Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen" zuzurechnen sei: Zweckbestimmung und tatsächliches Dienen. Es wird bei dem letzten nicht klar, ob die allgemeine Anschauung den Betrieb für geeignet halten oder ob er überwiegend von Reisenden benutzt werden muß.

Mehrere Entscheidungen haben Friseurgeschäfte zum Gegenstand. Celle[1] verneinte die Zugehörigkeit, ebenso Rostock[2], indem es den Gedanken des RG. (Bd. 37) der Scheidung von reisendem und nichtreisendem Publikum entsprechend anwandte. Zwei Dresdener Urteile[3] sprechen aus, daß die Bahnhofsfriseure zwar von den Vorschriften der GO. befreit, aber dem sächs. Gesetz über Sonntagsruhe unterworfen seien. Denn der Rechtsstoff der Sonn- und Festtagsruhe sei vom Reich nicht erschöpfend geregelt worden. Nach § 41a, II GO. könnten die Länder insoweit gesetzgeberisch tätig werden. Das ist unrichtig. § 41 II bezieht sich, wie Hoffmann[4] bemerkt, nur auf solche Gewerbe, die unter die GO. fallen, also nicht auf die, welche als Hilfsbetriebe gemäß § 6 GO. den Vorschriften der GO. nicht unterliegen. Hoffmann meint dann allerdings, daß die Landesgesetzgebung bei Bahnhofsfriseuren, weil sie nicht unter die GO. fielen, an keine Schranken gebunden sei und Sonntagsheiligung anordnen könne. Wir halten seine Ansicht nicht für richtig. Schmid[5] befreit die Bahnhofsfriseure von den Vorschriften der GO.[6].

Bei einem Geschäft mit Nahrungs- und Genußmitteln hält OLG. Celle[7] für die Hauptsache, daß es auf bahneigenem Gelände liege, die Zweckbestimmung habe, dem Eisenbahnverkehr zu dienen, und diesem Zweck nicht entfremdet werde.

Schmid[8] hält Musikautomaten, Geschäfte, die Reiseandenken, Ansichtskarten, Reiseteppiche und Hausapotheken führen, sowie Blumenläden für nicht mehr mit dem Reiseverkehr in Beziehung stehend. Hinsichtlich der Blumengeschäfte pflichtet ihm Kienitz[9] bei, während OLG.

---

1 OLG. 17. September 1926 in: GewArch. 24 (1927) S. 355.

2 OLG. 21. Januar 1927 in: EE. 46, 260 f.

3 23. Februar 1927 in: EE. 47, 344; Fischers Z. 64, 173 ff. und 8. November 1927 in JW. 1928, 288; GewArch. ErgBd. 2, 54 ff.

4 Anm. zum 2. Dresdener Urteil in JW. 1928, 288.

5 Ann. a. a. O. 528.

6 a. A. die Schriftleitung in: EE. 46, 260 f. Anm. z. Urt. des OLG. Rostock v. 21. Januar 1927.

7 2. April 1928 in VerkRu. 1929 S. 314; GewArch. 26 (1929) 9 ff.; ArchStrafR. 72, 276 f.; Reger 50, 161 ff.

8 Ann. a. a. O. 526 ff.

9 in: EE. 51, 33 ff.

Stuttgart[1] den Blumenverkauf auf Bahnhöfen nicht beanstandet und auch Mielck[2] nichts gegen ihn einzuwenden hat. Immerwahr[3] lehnt die sachliche Beziehung zum Eisenbahnbetrieb ab. Der Verkauf photographischer Apparate kann nach Mielck nicht mehr als Hilfsbetrieb angesehen werden. Das OLG. Stuttgart verneinte bei einem Geschäft, das mit Back- und Tabakwaren, Blumen und Elfenbeinschnitzereien handelte, die Zugehörigkeit wegen der Elfenbeinschnitzerei[4].

Einig im bejahenden Sinne ist man sich, soweit wir sehen, hinsichtlich des Gewerbes der Gepäckträger und der Bewirtschaftung der Abortanlagen[5].

Der weitaus größte Teil der Entscheidungen befaßte sich mit Automaten. Sie werden gern von solchen Personen benutzt, die zum Erwerb der Genußmittel und Reisebedürfnisse nicht erst die Bahnhofswirtschaft aufsuchen möchten. Die Zugehörigkeit zum Bahnbetrieb wird in Sachsen verneint, schreibt v. d. Mosel[6]. Das OLG. Braunschweig verneinte ihre Eigenschaft als Hilfsbetriebe zweimal[7]. Automaten dürfen nur enthalten, was in Schankwirtschaften und Restaurationen an Nahrungs- und Genußmitteln zum Genuß auf der Stelle abgegeben wird. Schokolade und Bonbons sind zu den „Getränken und zubereiteten Speisen" zu rechnen. Abgelehnt werden Kölnisch Wasser, Sturm- und Wachsstreichhölzer, Päckchen mit Nadeln, Zwirn und Englisch Pflaster. Die übrigen bejahen die Zugehörigkeit zum Bahnbetrieb[8]. Hier ist auch das KG. (entgegen der engen Auffassung bei Bahnhofswirtschaften) der Ansicht, daß es auf den Zweck und die Interessen des Publikums ankomme[9]. Schon am 26. März 1903[10] hatte es mit eingehender Begründung ausgeführt, daß es keinen Unterschied macht, ob ein Hilfsbetrieb notwendig ist oder nicht, ob er vom Eisenbahnunternehmer selbst oder durch Pächter geführt wird, und ob Personen den Verkauf vornehmen oder Apparate. Allein entscheidend ist der

[1] 22. Oktober 1923 in: Ztschr. f. d. ges. StrWi. 45, 194 ff.

[2] a. a. O. S. 38.

[3] in: Fischers Z. 28, 367 ff.

[4] OLG. Stuttgart 22. Oktober 1923 in: Ztschr. f. d. ges. StrWi. 45, 194 ff.

[5] OLG. Dresden 12. Januar 1932 in JW. 1932, 2098 ff.

[6] OLG. Dresden 12. Januar 1932 in: JW. 1932, 2098 ff.

[7] 13. Oktober 1900 in Fischers Z. 25, 100 f. und 28. April 1903, Fischers Z. 28, 66 f.

[8] z. B. OLG. Köln 28. Dezember 1901 in: Fischers Z. 24, 365 f.; Reger 22, 299; EE. 19, 315; GewArch. 2, 92 f.: Bonbons, Zigaretten, Streichhölzer, Eau de Cologne gehören zum Reisebedarf.

[9] Am 12. November 1906 in Fischers Z. 32, 280 ff. und 22. November 1906 in EE. 24, 122 ff.

[10] Arch. 1904, 481 ff.

Zweck. Auf ihn stellt auch OLG. Stuttgart ab[1]. Das LG. Saarbrücken[2] spricht von Zweck und tatsächlichem Hineinpassen in den Bahnbetrieb. Endlich läßt OLG. Frankfurt[3] bei enger örtlicher Verbindung alle Gegenstände zu, die im täglichen Verkehr auf der Bahn fortwährend verlangt werden. Immerwahr[4] überschrieb einen Aufsatz mit „Bahnhofsautomaten und Sonntagsruhe", Jaeger behandelte „Die Rechtslage der gewerblichen Zwecken dienenden Automaten auf Reichsbahngebiet"[5]. Immerwahr stellt drei Voraussetzungen auf: in örtlicher Beziehung müssen sich die Automaten innerhalb der Bahnanlagen befinden, in sachlicher Beziehung müssen die einzelnen Gegenstände der Erleichterung, Sicherheit und Bequemlichkeit des Reisens dienen. In persönlicher Beziehung kann der Automat vom Unternehmer auf eigene Rechnung oder von einem Dritten auf Grund eines Vertrages aufgestellt werden. Jaeger stellt völlig auf den Zweck ab. Das tut auch das RG. in seiner berühmten und schon einmal erwähnten Entscheidung vom 3. April 1924 (RGSt. 58, 137 ff.). Aber es läßt offen, ob die Eigenschaft als Hilfsbetrieb verloren geht, wenn der Automat mehr von Nichtreisenden benutzt wird.

Allgemein äußert sich zu dem Problem der Verkaufsstände das KG.[6]: Zweck und tatsächliche Benutzung ist zu fordern. In dem konkreten Fall überwog die Benutzung durch Nichtreisende, und der Verkaufsstand unterlag deshalb den Vorschriften der GO.; OLG. Rostock[7]: klares Herausschälen dreier Voraussetzungen, nämlich objektiv dem Zweck zu dienen, ferner bestimmt ihm zu dienen, drittens enge örtliche Verbindung mit dem Hauptbetrieb. Dann aber bringt es die Scheidung von Reisenden und Nichtreisenden. Das KG.[8] sagt: nur so weit zum Eisenbahnbetrieb gehörig, falls und insoweit in der Hauptsache den Bedürfnissen des Publikums zu dienen bestimmt. Das OLG. München[9] formuliert: 1. Zweck, 2. entsprechend genutzt, 3. örtliche Verbindung. OLG. Hamm[10] sagt, daß die Schließung eines Verkaufsstandes innerhalb der der Reichsbahn-Gesellschaft zustehenden Hoheitsgewalt läge. Lehmann[11] hält die Sperre für wichtig bei der Prüfung unserer Frage — er steht mit dieser Ansicht allein — und überträgt auf die Gewerbebetriebe die Ansicht

[1] 26. Januar 1903 in Fischers Z. 26, 130 ff.
[2] 18. April 1902 in Fischers Z. 24, 366.
[3] 6. Februar 1903 in GewArch. 3 (1904) S. 3 ff.
[4] in Fischers Z. 28, 367 ff.
[5] in Arch. 1931, 851 ff.
[6] 3. August 1926 in EE. 44, 183 ff.
[7] 19. Januar 1927 in Fischers Z. 62, 75 ff.
[8] 23. September 1929 in VerkRu. 10 (1931) Sp. 35.
[9] 3. Januar 1930 in EE. 50, 277 ff.
[10] 8. Juli 1925 in EE. 43, 274.
[11] in Ztg. 1911, 1437.

des OVG., daß der Pächter selbständiger Unternehmer sei und schon deshalb keine Anwartschaft auf die Sonderstellung habe, die § 6 GO. gewähre.

Wie sich die Regierungen der einzelnen Länder einstellten, hat Landmann[1] zusammengestellt. In Preußen war der Bahnhofsbuchhandel, d. h. der Verkauf von Zeitungen und anderen Druckschriften nur insoweit den Vorschriften der GO. entzogen, als er innerhalb der Bahnsteigsperre stattfand, oder doch wenigstens so, daß der Verkehr des nichtreisenden Publikums ausgeschlossen war[2]. Durch den PrErl. vom 2. Mai 1911[3] wurde dann, nachdem für die beiden Bahnhöfe Frankfurt a. M. und Wiesbaden schon vorher Ausnahmen gemacht worden waren, der Buchhandel bei starkem Fremdenverkehr auch außerhalb der Sperre zugelassen. Nur dürfe der Konkurrenz kein erheblicher Nachteil drohen.

Bayern schrieb vor, daß Automaten Postkarten und Waren in kleineren Mengen auch Sonntags abgeben können, sie jedoch tunlichst so aufzustellen seien, daß eine Benutzung nur durch reisendes Publikum möglich ist.

Bei Württemberg ist der Min.-Erl. vom 13. Dezember 1905[4] zu erwähnen, wonach die Polizeibehörden angewiesen wurden, dann nicht einzuschreiten gegen Unternehmer von Automaten, wenn sie sich nach der im Urteil des OLG. Stuttgart vom 26. Januar 1905 ausgesprochenen Voraussetzung (Zweck entscheidet) als Bestandteil des Eisenbahnbetriebs oder als eine dem letzteren angegliederte Einrichtung darstellen.

In Sachsen wurde der Bahnhofsbuchhandel zum Eisenbahnbetrieb gerechnet. Die VO. Min. d. Inn. vom 21. Juli 1905[5], die sich auf die VO. vom 18. April 1905 bezieht, wo die Verhältnisse bei Bahnhofswirtschaften geregelt wurden, gibt den sonntäglichen Zeitungs- und Buchhandel frei. Die VO. des Min. d. Inn. vom 22. Oktober 1906[6] zählt Zeitungs- und Buchhandel auf Bahnhöfen zum Gewerbe der Eisenbahnunternehmungen, nimmt ihn deshalb von den Bestimmungen der GO. aus. Die VO. des Min. d. Inn. vom 22. Oktober 1910 gestattet den Bahnhofsbuchhändlern, die in der VO. von 1905 Erlaubnis zum Verkauf an Sonn- und Feiertagen, aber nur innerhalb der Sperre, bekamen, hier jetzt auch Zeit-

[1] a. a. O. § 41 Anm. 4c.

[2] Pr. ME. der Min. f. geistl. usw. Angelegenheiten, f. Handel und Gewerbe u. d. Innern 25. Juli 1905 bei Fischers Z. 30, 156 f. — eine Nachbildung ist in der Verfügung vom 27. Juli zu sehen, die dieselbe Unterscheidung bei Bahnhofswirtschaften macht.

[3] GewArch. 10, 653 f.

[4] GewArch. 5 (1906), 378.

[5] In Fischers Z. 29, 275 f.

[6] In Fischers Z. 31, 326 ff.

schriften und Bücher, nicht nur Tageszeitungen und Kursbücher, zu verkaufen.

In Baden stoßen wir auf den Bad. Min.-Erl. vom 4. Oktober 1902[1], durch den die unbeschränkte Zulassung des Postkarten-Automatenbetriebs auf den Bahnhöfen ausgesprochen wird. Zwei weitere Min.-Erlasse ergingen am 30. April 1907[2] und am 25. Juli 1907[3]. Im ersten wird die Auffassung vertreten, daß auf Warenverkaufsautomaten die Vorschriften über Sonntagsruhe und Ladenschluß keine Anwendung finden sollen. Im zweiten wird hinzugefügt, daß die Lage der Automaten hinsichtlich der Sperre gleichgültig ist. Lediglich das Bedürfnis des reisenden Publikums ist ausschlaggebend. Doch sollen die Automaten nicht auf der Straßenseite der Bahnhöfe Aufstellung finden.

Unter Verwertung dieser Stellungnahmen von Rechtsprechung, Literatur und Praxis haben wir folgendes zu sagen: es besteht ein Gegensatz zwischen den Interessen der Kleingewerbetreibenden außerhalb des Bahngebiets und den Interessen der Eisenbahnunternehmer an einer den Bedürfnissen und dem Verlangen der Reisenden entsprechenden Durchführung des Bahnbetriebs und -verkehrs. Dieser Gegensatz, der sich im Wirtschaftsleben bemerkbar macht, muß nach Möglichkeit auch rechtlich gemildert werden. Wir sind heute der Ansicht, daß die Bahn nicht allein die schnelle und sichere Beförderung von Ort zu Ort übernimmt, wenn wir mit ihr Verträge schließen, sondern daß sie außerdem für Annehmlichkeit und Behaglichkeit während der Reise sorgen muß. So haben sich allmählich besondere Einrichtungen herausgebildet, die uns als Zubehör zum Eisenbahnbetrieb erscheinen, oder, wie Sarter-Kittel[4] sich ausdrücken, die nichts anderes sind als ein Stück Ausstattung der Bahn. Um diesem Zweck dienen zu können, müssen sie — ebenso wie der Transportbetrieb — von gewerberechtlichen Beschränkungen befreit sein. Andererseits ist es nur natürlich, wenn viele Betriebe, sei es wegen ihrer Lage oder der Art der Verkaufsgegenstände, auch in Nichtreisenden, in Ortseinwohnern, ihre Kunden finden. Die damit möglicherweise verbundene Schädigung der übrigen Geschäfte beschwor den Angriff des organisierten Kleinhandels herauf. „Es geht nicht an", so schreibt Kittel[5], „daß sich alle möglichen Läden mit allen möglichen Artikeln unter dem schützenden Dach der großen Bahnhöfe ansiedeln, und es geht nicht an, daß diese Firmen dann zum Ärger ihrer Standesgenossen bis

[1] GewArch. 3, S. 9; Ztschr. f. Bad. Verw. 35, 108.
[2] GewArch. 7 (1908), S. 373 f.
[3] GewArch. 7, 543 f.
[4] a. a. O. S. 255.
[5] a. a. O. S. 68.

in den späten Abend hinein die Kundschaft bedienen, die außerhalb des Bahnhofs in der Stadt die Läden verschlossen findet". Die Gewerbetreibenden dürfen sich aber auch nicht von einer Gesinnung des Eigennutzes und der Verkehrsfeindlichkeit leiten lassen[1]. Die Ebene, auf der sich beide Teile treffen können, ist u. E. die, daß bei jedem dieser Neben- und Hilfsbetriebe nach der Verwandtschaft, d. h. einem inneren Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, gefragt werden muß. Bei Bahnhofswirtschaften entfiel diese Prüfung, weil sie stets als zum Betrieb gehörig angesehen werden müssen. Hier tritt die Verwandtschaft als drittes Erfordernis zu den beiden, die wir für die Bahnhofswirtschaften aufstellten: örtliche Verbindung mit dem Hauptbetrieb und Bestimmung seitens des Eisenbahnunternehmers, der Förderung des Eisenbahnverkehrs zu dienen[2].

Ein Gewerbebetrieb ist als zum Bahnbetrieb und zum Eisenbahnunternehmen gehörig anzusehen, wenn er 1. eine gewisse räumliche Nähe zu ihm hat. Es ist nicht nötig, daß die Läden und Automaten sich innerhalb der Sperre befinden müßten. Denn sogar der Transportbetrieb beschränkt sich nicht nur auf die Eisenbahnwagen und den durch die Bahnsteigsperre abgetrennten Teil des Bahnhofs[3]. Sie können im ganzen Bahnhofsgebäude gelegen sein oder Aufstellung finden, also in den Wartesälen, in Gängen (etwa zu den Wartesälen), in der Vorhalle. Im Notfall können sogar die Vorplätze herangezogen werden. So könnten etwa wegen Platzmangels die Automaten draußen am Bahnhofsgebäude aufgestellt sein und die Läden im Seitengebäude liegen, die den Vorplatz umsäumen. Denn wir glauben, daß ein Ausgleich dafür, daß wir hier verhältnismäßig weit auslegen, durch die anderen Voraussetzungen geschaffen wird. Liegt dagegen ein Geschäft am Ende des Vorplatzes, zugleich an einer verkehrsreichen Ecke[4], so dürfte schon eine Überschreitung gegeben sein. Ob wir dem OLG. Celle[5] noch folgen könnten, wenn es eine Verkaufsbude mit Nahrungs- und Genußmitteln, die etwa 60 bis 70 m vom Bahnhofsgebäude entfernt am Wege dorthin stand, noch als zum Gewerbebetrieb der Eisenbahn gehörig ansieht, erscheint uns zweifelhaft. Man kann dafür ganz feste Richtlinien auch nicht angeben,

[1] Jaeger in Ztg. 1925, S. 1478.

[2] So OLG. Rostock 19. Januar 1927 in Fischers Z. 62, 75 ff.; Reger 47, 145 ff.; EE. 47, 339 ff.; GewArch. 25, 177 ff.; Ztg. 1928, 409.

[3] OLG. Stuttgart 26. Januar 1903 in Fischers Z. 26, 130 ff.; GewArch. 3, 5 ff.; Reger 26, 166 ff.; Ztg. 1903, 388 f.

[4] Wie in Bitterfeld, KG. 3. August 1926 in EE. 44, 183 ff.; GewArch. 24 (1927) S. 352 ff.; KGJ. ErgBd. 5, 131.

[5] 2. April 1928 in VerkRu. 8 (1929) S. 314; GewArch. 26 (1929) S. 9 ff.; Reger 50, 161 ff.; ArchStrafr. 72, 276 f.

sondern muß von Fall zu Fall entscheiden. Insofern müssen wir aber dem OLG. Celle entgegentreten, als die Eigentumsverhältnisse — genau wie bei den Bahnhofswirtschaften — völlig ohne Bedeutung sind.

2. Zweck des Gewerbebetriebs muß Förderung des Eisenbahnbetriebs sein und das Bestreben, den Anforderungen des reisenden Publikums zu genügen. Nebenher (das drückte vor allem OLG. Stuttgart aus) darf die Bahn freilich auch durch Einrichtung solcher Verkaufsstände ihre Räume nutzbringend verwerten wollen und auf Vermehrung ihrer Betriebseinnahmen bedacht sein. Nur muß sie zuoberst der Wille leiten, die Einrichtung in dem Interesse der Reisenden zu treffen. „Denn was immer zur Erleichterung des Reiseverkehrs geschaffen wird, dient von selbst und bestimmungsgemäß dazu, durch den Anreiz und die Erzielung einer erhöhten Frequenz die Betriebserträgnisse zu steigern." Gleichgültig ist, ob der Hilfs- oder Nebenbetrieb durch den Eisenbahnunternehmer selbst oder durch einen Pächter, einen „selbständigen" Unternehmer betrieben wird. Denn auch im letzten Fall bleibt die Bahnverwaltung die eigentliche Unternehmerin, die nur die Ausübung eines Rechts einem Dritten mit gewissen Vorbehalten einräumt[1]. Das wird bei der Schlaf- und Speisewagengesellschaft niemand bestreiten.

3. Der Gewerbebetrieb muß mit dem Hauptunternehmen innerlich verwandt sein. Würden die Betriebe also nur räumlichen Zusammenhang haben, und würde die Bahn nur den in ihrem Bereich und Eigentum vorhandenen Platz nutzbringend verwerten wollen, so fehlt die Verwandtschaft. In diesen Fällen liegen gewöhnliche Miet- und Pachtverträge vor, die Mieter und Pächter unterliegen den Vorschriften der GO., unterstehen somit der allgemeinen Polizei. Die Bahnpolizei wäre dann nur zuständig, um etwa Angestellte vom Bahngebiet (den Gleisen) zu verweisen, also ordnungspolizeiliche Maßnahmen gegen sie zu ergreifen[2]. Innere Verwandtschaft liegt vor, wenn Gegenstände feilgeboten werden, die, um mit dem OLG. Frankfurt[3] zu reden, im täglichen Verkehr auf der Bahn fortwährend verlangt werden. Die Lebensanschauung und das Publikum bestimmen also selbst über die Zugehörigkeit. Diese Anschauungen und Anforderungen sind zeit- und ortgebunden, sie wechseln und sind der Entwicklung unterworfen. Bei den Nebenbetrieben bedarf u. E. die Frage keiner Begründung. Trotzdem ist die Frage der inneren Verwandtschaft gerade bei den Werkstätten mehrfach spruchreif geworden. So entschied das kgl. Sächs. OVG.[4], daß die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Bahn-

[1] So die Entsch. d. OLG. Stuttgart, siehe S. 313, Anm. 3.
[2] Sarter-Kittel a. a. O. 257.
[3] In GewArch. 3, 3 ff.
[4] 6. August 1908 in: Jb. d. kgl. sächs. OVG. 12, 354 ff.

betriebs die Errichtung solcher Werkstätten forderte. Die unvermeidlichen Instandsetzungen und Ergänzungen des Materials müßten so schnell wie möglich vorgenommen werden. Nur wenn die Bahn von der Privatindustrie unabhängig sei, wäre eine geordnete Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs gewährleistet. Die Werkstättenbetriebe seien keine gewerblichen Sonder-, sondern unerläßliche Unterbetriebe des Transportgewerbes[1]. Was die Hilfsbetriebe angeht, so muß die Tätigkeit der Gepäckträger und die Bewirtschaftung der Toilettenanlagen als Bestandteil des Unternehmens angesehen werden. Daneben räumen wir denselben Platz ein den Bahnhofsbuchhandlungen, den Geldwechselstuben, dem Gewerbe der Schuhputzer, den Bahnhofsfriseuren, auch den Blumenläden. Es handelt sich bei Blumen nicht nur um ein Angebinde und kleines Geschenk, das man gern von der Reise mitbringt, sondern die Blumenläden liegen in den Städten häufig so eigenartig verteilt (mehrere in der Nähe der Friedhöfe, in Hauptstraßen oft keine), daß der Reisende nicht sicher ist, ob er nach nicht zu langer Zeit auf ein Blumengeschäft stoßen wird. Auch bescheidene Reiseandenken wird man zulassen müssen. Zweifel bestehen für uns auch nicht bei Aufbewahrungsstellen für Gepäck und Aufgabestellen für Depeschen[2], sowie für den Verkauf von Zigarren, Zigaretten und Tabakwaren.

Was den Inhalt von Automaten betrifft, so sind Schokolade, Bonbons, andere Süßigkeiten und Erfrischungen, Streichhölzer Dinge, die es in der Bahnhofswirtschaft zu kaufen gibt und die auch durch die Automaten abgegeben werden dürfen. Mit Recht wundert sich Immerwahr[3], daß das OLG. Braunschweig[4] Kölnisch Wasser, Sturm- und Wachsstreichhölzer, Päckchen mit Nadel, Zwirn und Pflaster ablehnte. Er durfte dies mit Recht als eine „puritanische Auffassung von Reiseluxus" ansprechen. Jedoch muß man sich vergegenwärtigen, daß das Urteil 1900 gefällt wurde! Gegen Toilettenartikel wie Taschentücher, Handtuch mit einem kleinen Stück Seife kann nichts eingewandt werden, auch nicht gegen Trinkbecher. Auch Briefpapier und kleinere Schriften (Reclam) können durch Automaten abgegeben werden. Schwieriger wird uns die Entscheidung bei den Geschäften mit Nahrungs- und Genußmitteln gemacht (außer Obst). Sie werden häufig von Personen aufgesucht, die von einer Reise kommen und sich mit Lebensmitteln versehen wollen, die sie

[1] Das kgl. sächs. OVG. a. a. O.; preuß. ME. 15. Juni 1912 in GewArch. 12 (1913) 235; Reger 32, 412; Verfügung d. preuß. Ministers f. Handel und Gewerbe 18. Februar 1905 in: Reger 25, 395.

[2] Beides bringt OLG. Stuttgart in Fischers Z. 26, 130 ff.

[3] a. a. O. S. 367 ff.

[4] In Fischers Z. 24, 100 ff.

daheim nicht vorfinden. Streng genommen ist das kein Reisebedarf. Das Kaufbedürfnis taucht hier, wie das KG.[1] feststellte, nicht „während" der Reise auf, sondern „gelegentlich" oder „aus Anlaß" der Reise. Immerhin wird man es als Pflicht der Bahn ansehen müssen, auch dann noch für ihre „Kunden" zu sorgen, wenn diese Personen von vielen vielleicht nicht mehr als Reisende angesprochen werden.

Dagegen sind wir geneigt, die Eigenschaft eines Hilfsbetriebs Geschäften zu versagen, die größere Reiseandenken verkaufen oder photographische Apparate (hier könnte bereits Widerspruch entstehen), Reiseteppiche und Hausapotheken[2], Musik- und Schaukastenautomaten[3]. Der Verkauf von Musikinstrumenten hat mit dem Eisenbahnbetrieb nichts zu tun (bei Schallplatten könnte man schon wieder geteilter Meinung sein, weil man häufig sog. Koffergrammophone auf Reisen antrifft und in Tätigkeit treten sieht). Der Koffer ist zwar ein Stück des Reisebedarfs, doch wird er nicht erst kurz vor Antritt der Reise gekauft werden. Geschäfte mit Geschirr dürften ebenso selbstverständlich als mit dem Wesen des Eisenbahnbetriebs nicht vereinbar abzulehnen sein.

Erfüllt ein Betrieb diese drei Voraussetzungen, so ist er gemäß § 6 GO. den Vorschriften der GO. nicht unterworfen. Er untersteht insoweit nicht der allgemeinen Polizei, sondern der Bahnpolizei. Eine Scheidung zwischen Reisenden und Nichtreisenden zu machen, ist nicht angängig. Es kann dem Verkäufer nicht zugemutet werden, den Käufer auf seine Natur als Reisenden hin zu prüfen. Auch die Bahnpolizei wird schwerlich eine genaue Kontrolle führen können. Die Unmöglichkeit der Unterscheidung sah bei den Verkaufsständen auch das Kammergericht ein. Es ist u. E. auch nicht möglich, eine Änderung des Rechtszustands eintreten zu lassen und die Zuständigkeit der allgemeinen Polizei zu begründen, wenn tatsächlich nach einiger Zeit die Benutzung durch Nichtreisende überwiegen sollte. Denn erstens behält der Betrieb auch dann noch seine Zweckbestimmung, er wird ihr nicht entfremdet, und zweitens kann nach kurzer Zeit die umgekehrte Entwicklung eintreten. Das bedeutet nicht etwa, daß die einzelnen Betriebsinhaber tun und lassen dürfen, was sie wollen. Nur ist die Bahnverwaltung von jeher gehalten gewesen, die Vorschriften der GO. entsprechend anzuwenden, d. h. unter Berücksichtigung der durch den Eisenbahnverkehr bedingten Verhältnisse, und sie hat dies getreulich befolgt. So steht in den Ver-

[1] 21. Oktober 1924 und 3. August 1926.

[2] Schmid a. a. O. S. 528.

[3] Schmid a. a. O. S. 526.

trägen mit den Bahnhofsbuchhändlern[1], daß der Pächter eine Pflicht zum Verkauf auf den Bahnsteigen, an den Zügen und in den Warteräumen hat, daß er amtliche Kursbücher und Werbeschriften stets vorrätig halten, an gut sichtbarer Stelle auslegen und den Reisenden in erster Linie anbieten soll, daß er Schund- und Schmutzliteratur nicht verkaufen darf und bei der Auswahl des Lesestoffs kulturellen und volksbildnerischen Gesichtspunkten Rechnung tragen muß, daß die Verkaufszeiten von der Reichsbahn festgesetzt werden, und er für die Erfüllung der gesetzlichen und polizeilichen Vorschriften verantwortlich ist, insbesondere auch der Bestimmungen über Arbeiterschutz und -ruhezeiten. Wichtige Gründe für fristlose Kündigung sind u. a. erhebliche Verstöße gegen die Vertragsbedingungen oder eisenbahndienstlichen Anordnungen. Es läge übrigens nicht fern, die Vertragsbedingungen als allgemeine Anordnungen anzusehen, so daß sie auch polizeilich gegen den Inhaber des Verkaufsstands durchgesetzt werden könnten. Aus allem erhellt, wie verantwortungsbewußt sich die Reichsbahnverwaltung bei der ihr anvertrauten Aufgabe ist. Sie hat eine doppelte Möglichkeit der Einwirkung auf die Betriebsinhaber, eine vertragliche und eine polizeiliche. Die polizeiliche wird in ihrer Ausführung von den Bahnpolizeibeamten wahrgenommen.

Kittel[2] wirft die Frage auf, ob es zulässig ist, die Freistellung der Eisenbahn von der GO. dadurch auszuhöhlen, daß einzelne Teilgebiete des Gewerberechts, die bisher in der GO. geregelt sind, zum Gegenstand besonderer Spezialgesetze gemacht werden. Dazu nahm das Reichsbahngericht am 24. Juli 1928[3] Stellung. Es führte mit Recht aus, daß weder durch § 16 V RBahnG. noch durch § 6 GO. der status quo gewährleistet sein sollte, sondern nur die GO. in ihrer jeweils geltenden Fassung. Es stellte sich weiter auf den Standpunkt, daß neue gesetzgeberische Bestimmungen arbeitsrechtlicher und sozialpolitischer Natur zulässig seien, und durch sie gegebenenfalls die Rechte der Reichsbahn und ihrer Nebenbetriebe eingeschränkt werden könnten. Das geht auch klar aus § 18 III RBahnG. hervor, wenn dort bestimmt wird, daß die Bahn Gesetzen und Verordnungen auf dem Gebiet des Arbeits-, Fürsorge- und Versicherungsrechts unterworfen ist. Eine einheitliche Durchführung dieser Gesetze ist wichtiger als das Interesse an einer geordneten Abwicklung des Verkehrs.

---

[1] Die Allgemeinen Bedingungen, gültig ab 1. Januar 1933, stehen in „Der Bahnhofsbuchhandel" 1932, Nr. 11.

[2] a. a. O. S. 67.

[3] RArbBl. 1928, Teil I, Nr. 29, S. 247 ff.

Zum Schluß seien wiederum die Richtlinien erwähnt, die 1927 zwischen der Reichsregierung, dem Reichsrat und der Reichsbahn-Gesellschaft vereinbart wurden und die jetzt die Praxis beherrschen. Im wesentlichen ist die Regelung hinsichtlich der Bahnhofsverkaufsstellen (für Bahnhofsfriseure gelten diese Vorschriften entsprechend) folgende: Grundsätzlich sind die allgemeinen Ladenschlußzeiten einzuhalten. Ausnahmen können von der Reichsbahndirektion nur im Einvernehmen mit der höheren Verwaltungsbehörde zugelassen werden. Ausnahmen werden gemacht für Warengattungen. Dabei ist zu beachten: Liegt der Betrieb innerhalb der Sperre, wird regelmäßig angenommen, daß er ausschließlich den Bedürfnissen des Reiseverkehrs dient. Liegt er außerhalb der Sperre, so darf nur Reisebedarf zugelassen werden. Unter Reisebedarf sind zu verstehen insbesondere Zeitungen und Reiselektüre, Tabakwaren, Lebens- und Genußmittel, sowie Blumen. Aber Abgabe soll nur in kleineren Mengen, entsprechend dem Umfang des Reisebedarfs, erfolgen, und die Verkäufer sind gehalten, nach Möglichkeit nur an Reisende zu verkaufen (es findet sich auch an den Verkaufsstellen ein Schild „Nach 9 Uhr abends und an Sonn- und Feiertagen findet Verkauf nur an Reisende statt"). Bemerkenswert ist der Satz, daß die außerhalb des Personenbahnhofs gelegenen Verkaufsstände, selbst wenn auf bahneigenem Gelände befindlich (!), ausnahmslos den für offene Verkaufsstellen geltenden gewerbepolizeilichen Bestimmungen unterworfen sind.

Obwohl von der Sperre die Rede ist, wird in den Richtlinien in erster Linie auf die „innere Verwandtschaft" abgestellt. Reisebedarf feilzuhalten, ist auch außerhalb der Sperre erlaubt. Auch hier muß gesagt sein, daß die Vereinbarung imstande sein kann, eine Zuständigkeitsabgrenzung von Bahnpolizei und allgemeiner Polizei vorzunehmen und Zuständigkeitsstreitigkeiten zu verhüten. Der Richter ist an sie nicht gebunden.

d) Bahnpolizei und Gesundheitspolizei.

Wenn wir kurz die Zuständigkeiten von Bahn- und Gesundheitspolizei abgrenzen, so ist zunächst zu sagen, daß alle diejenigen Vorschriften für die Betrachtung ausscheiden, die von der Bahn eine gesundheitszuträgliche Beschaffenheit der Bahnanlagen fordern, insbesondere die häufige Reinigung der Wagen usw. verfügen. Denn diese Vorschriften richten sich an die Bahnverwaltungen, wenn sie auch das Interesse der Reisenden stark berühren. Grundlage für polizeiliche Anordnungen und Verfügungen kann aber das Gesetz zur Bekämpfung gemeingefährlicher Krankheiten vom 30. Juni 1900 (RGBl. S. 306) sein, wonach die Eisenbahnbeamten angewiesen sind, dieser Krankheiten verdächtige

Personen von der Fahrt auszuschließen oder sie während der Fahrt in besondere Abteile zu bringen oder den im Abteil vorhandenen übrigen Reisenden andere Plätze anzuordnen. Außerdem trifft § 10 RVO. Vorschriften, ob bei Vorliegen bestimmter gefährlicher Krankheiten die Beförderung kranker Personen verweigert werden kann, oder wie sie vor sich zu gehen hat. In den §§ 43—47 EVO. finden sich Vorschriften über die Beförderung von Leichen. Die Durchführung solcher gesundheitspolizeilicher Bestimmungen liegt auf Bahngebiet ausschließlich den Bahnpolizeibeamten ob[1].

III.

Die Zuständigkeiten von Bahnpolizei und allgemeiner Polizei bei der Untersuchung und Verfolgung strafbarer Handlungen.

Strafbare Handlungen verhüten ist nichts anderes, als für die öffentliche Sicherheit und Ordnung zu sorgen. Diese Aufgaben wahrzunehmen, sind die Sicherheitspolizeibehörden berufen. Daher sind die Bahnpolizeibehörden innerhalb ihrer örtlichen und sachlichen Zuständigkeit, die wir oben erörterten, auch verpflichtet, strafbare Handlungen zu verhindern, und zwar gleichgültig, ob es sich um Verbrechen, Vergehen oder Übertretungen im Sinn unseres Strafrechts handelt[2]. Strafbare Handlungen zu verfolgen, sind aber ebenfalls die Polizeibehörden berufen. Sie treten hierbei allerdings nicht kraft ihrer allgemeinen Polizeivollmacht auf, sondern auf Grund besonderer reichsrechtlicher Ermächtigung. Da es sich aber um das Tätigwerden derselben Polizeibehörden und -beamten, nämlich Bahnpolizei und allgemeiner Polizei, d. h. Ortspolizei handelt, und ihre Tätigkeit polizeilicher (kriminalpolizeilicher) Natur ist, soll auch auf diesem Gebiet eine Zuständigkeitsabgrenzung vorgenommen werden.

§ 163 StPO. lautet: „Die Behörden und Beamten des Polizei- und Sicherheitsdienstes haben strafbare Handlungen zu erforschen und alle keinen Aufschub gestattenden Anordnungen zu treffen, um die Verdunkelung der Sache zu verhüten." Das Recht zur Verfolgung strafbarer Handlungen sollte dadurch nicht weiter gewährt werden, als die Polizeibefugnis der einzelnen Behörde und des einzelnen Beamten reicht. So begrenzt § 75 I BO. also gleichzeitig die Fähigkeit, kriminalpolizeiliche Maßnahmen vorzunehmen. Eine Erweiterung gestattet nur § 76 Satz 2, der von der Heranziehung der Bahnpolizei durch die allgemeine Polizei

[1] Mielck, a. a. O. S. 24; Drews a. a. O. 2. Bd. S. 210; a. M. Charitius in JW. 1931, 846.

[2] Hierin hat Eichner, Polizei- und Reichsverwaltungen, a. a. O., Sp. 181, sicher unrecht.

zur Unterstützung handelt[1]. Innerhalb des normalen Zuständigkeitsbereichs des § 75 I muß aber ein Vorrang und eine Ausschließlichkeit der Bahnpolizei festgestellt werden. Nur im Notfall kann die allgemeine Polizei einschreiten. Solch ein Notfall wird hier weit häufiger vorkommen können. Denn wenn eine strafbare Handlung auf Bahnanlagen begangen worden, aber keiner der zuständigen Bahnpolizeibeamten anwesend ist, so ist das stets eine Gefahrlage, die den Eingriff eines Unzuständigen rechtfertigt.

Kittel[2] meint nun, daß im allgemeinen die Zuständigkeit der Kriminal- also allgemeinen Polizei bei Verbrechen allgemeiner Art, die der Bahnpolizei bei spezifischen Eisenbahnverbrechen (Transportgefährdung u. dgl.) anzunehmen sein wird[3]. Es wird sogar behauptet, daß die Ortspolizei bei kriminalpolizeilichen Ermittlungen auf Bahngelände nicht die Leitung der Untersuchungshandlungen zu beanspruchen habe, wenn die Bahnpolizei dies nicht zugebe. Sie dürfe einen Verbrecher nicht auf das Bahngelände hin verfolgen und ohne Zustimmung der Bahnpolizei dort keinerlei polizeiliche Befugnisse ausüben[4]. Wir vermögen dieser weiten Auslegung nicht zu folgen. Nicht alle Delikte darf die Bahnpolizei verfolgen, die in irgendeiner Beziehung zum Eisenbahnbetrieb und -verkehr stehen. Daß ein Mord, selbst wenn er im Zug verübt wird, in keinem inneren Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb steht, ist klar[5]. Daß die Bahn an der Aufklärung eines Diebstahls oder einer Unterschlagung, zumal wenn es sich um als Fracht oder Gepäck beförderte Stücke handelt, in starkem Maß interessiert ist, ist nicht genügend, um die Bahnpolizei die Verfolgung dieser strafbaren Handlungen vornehmen zu lassen. Es handelt sich hier um die Anwendung und Beachtung allgemeiner Strafgesetze, aber nicht um die Handhabung von Polizeiverordnungen, die, wie § 75 I verlangt, für den Eisenbahnbetrieb und -verkehr gelten. Die Obliegenheiten der Bahnpolizei erstrecken sich auf die in den §§ 77 bis 81 BO. aufgeführten Übertretungen sowie Verfehlungen gegen sonstige bahnpolizeiliche Bestimmungen, z. B. der EVO. Für die Ahndung weiterer strafbarer Handlungen auf Bahngebiet ist nicht mehr die Bahnpolizei, sondern die allgemeine Polizei zuständig[6].

---

[1] RGSt. 57, 19 f.; Reger 34, 447 f.

[2] a. a. O. S. 63. c.

[3] So etwa auch Oehler-Albrecht, a. a. O. S. 119, die die Bahnpolizei zur „Verhütung und Aufklärung von Eigentumsdelikten" für zuständig halten.

[4] Die Polizei, 1916/17, 224.

[5] Eichner, Einführung in das Bayr. Polizeirecht. 2. Aufl., 1933, S. 24.

[6] Mielck a. a. O. S. 23; siehe auch Ztschr. f. Pol. 2 (1928) S. 116 und 128; Gay in: Die Polizei 1928, S. 335 ff.; Eichner, Polizei und Reichsverwaltungen, a. a. O., Sp. 214.

Der Fahndungsdienst ist, wenn wir die eben vertretene Ansicht zugrunde legen, insoweit gesetzlich, als er strafbare Handlungen zu verhindern sucht. Er läßt sich mit den Gesetzen, wie Fritsch[1] richtig fühlt, nicht vereinbaren, soweit er kriminalpolizeiliche Ermittlungen anstellen soll bei gewöhnlichen strafbaren Handlungen, nur weil sie auf Bahngebiet begangen wurden.

Eine genauere Vorschrift über die Maßnahmen, die der Bahnpolizeibeamte treffen kann, stellt § 75 IV—VI dar. Wenn hier unter gewissen Voraussetzungen die vorläufige Festnahme erlaubt wird, so folgt daraus, daß damit auch das Recht gegeben ist, nach dem Namen des Übeltäters zu fragen[2] und diejenigen Maßregeln zwangsweise durchzuführen, die nötig sind, um den durch die Straftat zurückgelassenen ordnungswidrigen Zustand wieder zu beseitigen (beides ist als Geringeres in dem Recht zur vorläufigen Festnahme enthalten). Die vorläufige Festnahme ist unter drei Voraussetzungen zulässig: wenn 1. eine Übertretung der §§ 77 bis 81 BO. oder eine sonstige strafbare Handlung vorliegt — sie braucht in keinem Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb zu stehen, z. B. Mord auf Bahngelände—, wenn 2. der Übeltäter auf frischer Tat betroffen oder unmittelbar danach verfolgt wird, wenn er 3. der Flucht verdächtig ist oder sich nicht auszuweisen vermag. Schneidewin[3] sieht hierin mit Recht einen Unterschied gegenüber dem für die allgemeine Polizei geltenden § 127 StPO., wo es heißt: „Wenn seine Persönlichkeit nicht sofort festgestellt werden kann". Hier hat der Festnehmende die Pflicht zur möglichst sofortigen Feststellung der Persönlichkeit, dort muß sich der Festgenommene zu befreien suchen. Liegt nur eine Übertretung vor, so kann die Festnahme gegen Sicherheitsleistung aufgehoben werden. Das ist eine Besonderheit, die die StPO. nicht kennt. Bemerkenswert ist an dem Erwähnten, daß die vorläufige Festnahme bei sämtlichen strafbaren Handlungen von den Bahnpolizeibeamten vorgenommen werden kann. Es ist dies also eine Erweiterung der sachlichen Zuständigkeit. Eine Erweiterung des örtlichen Zuständigkeitsbereichs bedeutet es, wenn die Bahnpolizeibeamten bei der im Anschluß an die Begehung der strafbaren Handlung einsetzenden Verfolgung das Gebiet der Bahnanlagen überschreiten dürfen. Festnehmen heißt jedoch nicht festhalten oder gar in Gewahrsam setzen. Vielmehr ist der Festgenommene unverzüglich dem Amtsrichter oder der zuständigen Polizeibehörde vorzuführen (§ 75 V). § 75 BO. gestattet es der Bahnpolizei, sich für die Vorführung vor den Amtsrichter, die § 128 StPO. vorschreibt, der Ortspolizeibehörde zu be-

[1] In: Ztg. 1932, S. 181.
[2] So RG. am 10. April 1880 im: PrVBl. I (1879/80) S. 304.
[3] a. a. O. S. 352.

dienen. Diese muß, ohne zu prüfen, dem Ersuchen nachkommen. Wenn § 75 IV letzter Satz die vorläufige Festnahme stets gestattet, wenn der Täter an der Fortsetzung der strafbaren Handlung gehindert werden soll, so ist dies selbstverständlich, denn es handelt sich um einen Akt der vorbeugenden, gefahrabwehrenden, der Sicherheitspolizei.

Eine Untersuchung von Vergehen und Verbrechen, insbesondere eine Vernehmung der Schuldigen und etwa vorhandener Zeugen hat unseres Erachtens also nicht seitens der Bahnpolizei, sondern durch die allgemeine Polizei stattzufinden. Sie ist von der Bahnverwaltung alsbald zu benachrichtigen. Das hindert nicht, daß von den Bahnpolizeibeamten vorsorgende Maßnahmen und vorbereitende Handlungen getroffen werden. So könnten sie sicher eine Absperrung bewirken und Tatortspuren zu sichern versuchen. Daß sie — nicht nur im Notfall — dies dürfen und vielleicht sogar tun müssen, folgt aus § 76 BO., wo sie zur Beistandleistung aufgerufen werden, ohne daß ausdrücklich eine Aufforderung der allgemeinen Polizei zu ergehen brauchte. Nur sollte, wenn die ordentliche Polizei erscheint, diese zur Leitung der Ermittlungen berufen sein. Denn sie bringt hierfür größere Erfahrungen und genauere Kenntnisse mit, wie Gay[1] und Mielck[2] richtig bemerken. Daß die Beamten der allgemeinen Polizei nicht berechtigt sind, Eisenbahnpersonal ohne Genehmigung der Verwaltung als Zeugen zu vernehmen, läßt sich nicht als Unterstützung der Gegenmeinung anführen.

Einzelne deutsche Länder sind nun hinsichtlich der Bahnpolizeiübertretungen (also nicht allgemein wegen strafbarer Handlungen) mit Strafgewalt ausgestattet worden[3]. Nach § 6 II Nr. 3 EG. zur StPO. sind die landesgesetzlichen Bestimmungen über das Verfahren bei Übertretungen im Verwaltungsweg, wegen deren die Polizeibehörden zum Erlaß von Strafverfügungen befugt sind, unberührt geblieben. Demgemäß bestimmt § 413 StPO., daß es der Landesgesetzgebung freistehe, ein polizeiliches Strafverfahren beizubehalten oder einzuführen. Nach § 1 des Gesetzes vom 23. April 1883 und § 59 PrPVG. ist derjenige, der die Polizeiverwaltung in einem bestimmten Bezirk auszuüben hat, befugt, wegen der in diesem Bezirk verübten, in seinen Verwaltungsbereich fallenden Übertretungen polizeiliche Strafverfügungen zu erlassen. Da die Bahnpolizei in dem Bereich der Bahnanlagen Polizeiverwaltungsbehörde ist, darf sie auch in diesem Rahmen und zwar ausschließlich Bahnpolizei-Strafverfügungen erlassen.

---

[1] In: Die Polizei 1928, 335 ff. und 1926, S. 427.
[2] a. a. O. S. 40.
[3] Koehne, zum Teil überholt, S. 38 ff.

In Württemberg haben die Bahnpolizeibehörden Strafbefugnisse auf Grund des Gesetzes vom 12. August 1879 (RegBl. S. 153) Art. 12 und der Verfügung vom 10. August 1883 (ABl. d. VerkAnst. S. 587). Unter Eisenbahnstellen sind die Betriebsämter, die Bahnhöfe I. und II. Klasse, sowie die selbständigen Güterabfertigungen zu verstehen[1].

Durch die sächs. LV. über die Bestrafung eisenbahnpolizeilicher Übertretungen vom 26. Januar 1929 ist den Betriebsämtern in Sachsen die Befugnis verliehen worden, als Bahnpolizeibehörden Strafverfügungen wegen bahnpolizeilicher Übertretungen zu erlassen. Bemerkenswert ist die Einführung eines abgekürzten Strafverfahrens und Übertragung des Rechts des Straferlasses und der Strafminderung auf die Amtsvorstände (Reichsbahndirektion oder Betriebsamt)[2].

In Baden haben wir die Vollzugsverordnung vom 5. Mai 1909 zu § 117 des Bad. EinfG. zu den Reichsjustizgesetzen, wo den Betriebsinspektionen für die in ihrem Bezirk verübten Übertretungen in bezug auf Eisenbahnen die Befugnis zur Festsetzung von Geldstrafe durch Strafverfügung verliehen ist. Alle diese Gesetze und Verordnungen sind trotz der Überführung der Bahnen in Reichseigentum und trotz der Umwandlung der Reichsbahn in die Reichsbahngesellschaft noch in Kraft. Denn § 10 des Staatsvertrages von 1920 spricht von der grundsätzlichen Weitergeltung der Landesgesetze, und § 16 I RBahnG. ist dem Sinn nach nur eine Wiederholung.

Während in Preußen, Württemberg, Sachsen und Baden der Erlaß von Strafverfügungen wegen Übertretungen durch die Bahnpolizeibehörden möglich ist, kennt Bayern eine solche Regelung nicht. Hier gibt es keine polizeilichen Strafverfügungen, folglich auch keine bahnpolizeilichen, und die Übertretungen werden nicht anders behandelt wie die übrigen strafbaren Handlungen. Sie werden durch die Staatsanwaltschaft und die ordentlichen Gerichte verfolgt[3]. Die maßgebende Gesetzesbestimmung für Bayern ist Art. 88 des Polizeistrafgesetzbuchs: „1. An Geld bis zu 20 Talern oder mit Haft bis zu 14 Tagen wird bestraft, wer den oberpolizeilichen Vorschriften (soweit die Bahnen vom Reich übernommen wurden, ist das Hoheitsrecht, solche zu erlassen, ebenfalls beim Reich)[4] über den Schutz der Eisenbahnen und des Bahnbetriebes zuwider-

[1] Nebinger, a. a. O. S. 139.

[2] So Bonitz in: Die Reichsbahn 1929, I, S. 420.

[3] Fischl (in: Ztg. 1926, 230) empfindet dies als recht unzweckmäßig. Die Gerichte stellen Bagatellsachen zurück. Später wirkt die Strafe nicht mehr. So wurden Burschen, die „Nichtraucher"-Schilder entfernt und aus dem Zug geworfen hatten, nur zu 3 RM Geldstrafe verurteilt.

[4] Schiedermair, a. a. O. zu Art. 88.

handelt. 2. Übertretungen der oberpolizeilichen Vorschriften über Aufrechterhaltung der Ordnung auf der Bahn, in den Bahnhöfen und auf Dampfschiffen, unterliegen einer Geldstrafe bis zu 10 Talern."

Schwierigkeiten macht endlich die Vollstreckung der Bahnpolizeiverfügung, regelmäßig die Zwangsbeitreibung der Geldstrafe, sonst die Vollziehung der etwa an deren Stelle tretenden Haftstrafe. Der Bahnpolizeibehörde eignen diese Zwangsbefugnisse nicht. Sie mußte sich daher stets an die Ortspolizeibehörde wenden und diese um ihre Hilfe bitten[1]. Die Behörden hatten diesem Ersuchen nachzukommen. Das bestimmte § 1 des Gesetzes vom 9. Juni 1895 (RGBl. S. 256) für die Vollstreckung in einem anderen Bundesstaate, und § 54 der Dienst- und Vollzugsordnung vom 1. August 1923[2] für das Verhältnis zwischen Polizei und Justizverwaltungsbehörden (Gefängnis). Da die Eisenbahnen 1920 auf das Reich übergingen, würden jetzt Reichsbehörden von Landesbehörden die Vornahme einer Handlung verlangen, sofern man die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als Behörden des Reichs ansieht. Zu Unrecht bestreitet Groeschner[3] den Dienststellen die Eigenschaft als Behörden. Er führt selbst die gegenteilige Meinung an, die das Reichsgericht am 27. Oktober 1925 und das LG. Wiesbaden im Beschluß vom 14. November 1925 vertreten, wo das letztere die Gefängnisverwaltung zur Annahme der Polizeigefangenen (wegen Bahnpolizeiübertretungen) verpflichtete. Groeschner ist entgegenzuhalten: Wenn § 17 RBahnG. ausdrücklich erklärt, die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft seien keine Behörden des Reichs, so wollte es den Ton auf das Wort „Reichs-" legen[4], im übrigen aber durchaus billigen, sie allgemein wie öffentliche Behörden zu behandeln. Das Ersuchen etwa einer Reichsbahndirektion muß ebenso behandelt werden wie das jeder sonstigen Behörde[5]. Nun würden aber, selbst bei Anwendung des § 54 DVO., die Gefangenenanstalten nur zur vorläufigen Annahme verpflichtet sein. Man muß weiter sagen, daß die Stellen der Reichsbahn-Gesellschaft die gleichen öffentlich-rechtlichen Befugnisse erhalten sollten, wie sie die Behörden der früheren Staatseisenbahnen besaßen. Es hätte wenig Sinn, wenn man der Bahn das Recht gäbe, Strafverfügungen zu erlassen, ohne die Möglichkeit, sie wenigstens verwirklichen zu lassen, wenn sie sie selbst nicht verwirklichen kann. Zudem gehört die Vollstreckung der

---

[1] Nehse im: Arch. 1916, S. 100.

[2] v. Olshausen a. a. O. S. 454, zit. Klein S. 34 ff.

[3] In: DJZ. 1926, Sp. 439 ff.

[4] Sarter-Kittel, a. a. O. S. 61 und RGSt. 60, 139 ff.

[5] So auch Reschke, a. a. O. S. 21.

Strafen mit zu den Voraussetzungen für einen ordnungsmäßigen Betrieb der Bahn[1].

So ist die Zuständigkeitsverteilung bei der Untersuchung der strafbaren Handlungen im Bereich der Bahnpolizei noch nicht völlig geklärt, die Strafverfolgungsbefugnis in den einzelnen Ländern hinsichtlich der Zulässigkeit überhaupt, der Höhe und Art der Strafen ganz verschieden geregelt[2], und die Vollstreckung der Bahnpolizeistrafverfügungen ist in ihrer rechtlichen Grundlage so zweifelhaft, daß eine gesetzliche Lösung und Klärung sehr zu begrüßen wäre.

IV.

Beilegung und Entscheidung der Zuständigkeitsstreitigkeiten.

Es ist erklärlich und leicht zu verstehen, daß ein Übergreifen einer Polizeibehörde in den Machtbereich einer anderen stattfinden kann, wenn die Zuständigkeiten vom Gesetz nicht bis ins kleinste abgegrenzt sind wie bei dem Verhältnis zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei. Zu einem gut Teil brauchen sich Meinungsverschiedenheiten aber nicht zu offenen Streitigkeiten auszuwachsen, wenn jeder des anderen Polizeihoheit achtet, wenn die Bahnpolizei sich dessen bewußt wird, daß die allgemeine Polizei ihr wegen besonderer Schulung, z. B. in der Behandlung von Menschenmassen, überlegen ist, ihr deshalb hierbei mehr oder schnellerer Erfolg beschieden sein wird, und daß ihr die Wahrnehmung solcher Aufgaben anvertraut wird, selbst wenn die Bahnpolizei zuständig sein sollte. Andererseits darf die allgemeine Polizei sich nicht verärgert vom Bahngebiet zurückziehen[3], sondern sollte sich vergegenwärtigen, daß die Bahnpolizei nur in dem ihr rechtlich zugewiesenen Umfang tätig werden will und daß sie hier für ihre Aufgaben auch besser am Platz ist als die allgemeine Polizei. Es wird oft Sache des Taktes oder der Einsicht des einzelnen Polizeibeamten sein, ein gedeihliches Nebeneinander- und Ineinanderarbeiten herbeizuführen. Es braucht, wenn Bahnpolizei- und sonstige Polizeibeamte auf Bahngebiet tätig werden wollen oder sollen, nicht stets die Frage der Über- und Unterordnung, sondern der gegenseitigen Einordnung gelöst zu werden. Beide Teile müssen bedenken, daß schließlich nicht entscheidend ist, auf welcher gesetzlichen Grundlage gehandelt, sondern daß wirksam geholfen wird. Erfolg und

---

[1] v. Olshausen, a. a. O. S. 455; Groeschner ebenfalls a. a. O. S. 439 ff., obwohl von Olshausen das Gegenteil behauptet; a. A. Reschke, a. a. O. S. 21.

[2] Bonitz in: Die Reichsbahn 1927, S. 106.

[3] Hertel a. a. O. S. 60.

Ziel dürfen gerade von der Polizei nicht übersehen werden. In dieser Hinsicht ist der schon früher einmal erwähnte Erlaß von Bedeutung, die Bahnpolizeibeamten sollten nachgeben, damit nach außen hin die Hoheit der Polizei und Staatsgewalt gewahrt bleibe. Zuerst ist also bei Meinungsverschiedenheiten eine gütliche Beilegung und Einigung zu erstreben. Sie ist zwischen den einzelnen Exekutivbeamten oder den beiderseitigen unteren Behörden oder Stellen (Ortspolizeibehörde, Reichsbahndirektion) denkbar.

Kommt ein Ausgleich der gegensätzlichen Anschauungen nicht zustande, so kommt ein Verwaltungsverfahren für die Entscheidung nie in Betracht. Vielmehr hat das OVG.[1] immer wieder ausgesprochen, daß letztlich nur die beiden gemeinsam vorgesetzte Behörde Abhilfe schaffen könne. Eine solche gibt es, solange die Länder noch Polizeihoheit ausüben, nicht. Früher waren zwei Landesminister die oberste Stelle sowohl für Bahnpolizei als auch für allgemeine Polizei, so in Preußen z. B. der Minister der öffentlichen Arbeiten bei der ersteren und der Minister des Innern bei der letzteren. Ihre gemeinsame Spitze war das Staatsministerium. Solange sich noch Reich und Länder gegenüberstehen, fehlt eine gemeinsame Spitze. Die Reichsregierung kann man jedenfalls nicht, wie Hartmann[2] und Wielck[3] es tun, als gemeinsame vorgesetzte Behörde ansehen[4]. Denn die Aufsicht des Art. 15 WeimRV. ist nicht Dienstaufsicht. Wohl kann die Reichsregierung eine Entscheidung treffen, aber nur kraft der besonders gearteten Aufsicht über die Reichsbahn-Gesellschaft. Hertel[5] sieht richtig, daß sich die Landespolizeibehörde an die Reichsregierung wenden kann mit der Bitte, sie möge von ihrem ihr in den §§ 9 II und 31 ff. RBahnG. verliehenen Aufsichtsrecht Gebrauch machen. Macht sich die Reichsregierung diesen Standpunkt zu eigen — die Landesbehörde gab nur eine Anregung, war aber nie an dieser Auseinandersetzung beteiligt —, so kann sie nach Einholen von Auskunft (§ 32 RBahnG.) der Reichsbahn-Gesellschaft bestimmte Weisungen geben, etwa verfügen, daß sie sich jedes Ordnungspolizeidienstes auf den Vorplätzen der Bahnhöfe zu enthalten habe, weil das Tätigwerden mit dem Gesetz ihrer Ansicht nach in Widerspruch stehe. Der Gesellschaft bleiben dann zwei Möglichkeiten, die aus dem Aufsichtsrecht fließende Anord-

[1] Schon am 6. März 1878 in OVG. 3, 191 ff.

[2] a. a. O. S. 37.

[3] a. a. O. S. 41—43.

[4] In Zukunft wird sie es sein. Denn sie steht als Gesamtheit der Minister sowohl über dem Reichsverkehrs- wie über dem Reichsinnenminister, der die oberste Instanz der allgemeinen Polizei darstellen wird.

[5] a. a. O. S. 60.

nung der Regierung zu befolgen oder ihre Auffassung gegen die der Reichsregierung zu stellen und gemäß § 44 RBahnG. das Reichsbahngericht anzurufen. § 44 bestimmt nämlich: „Streitfälle zwischen der Reichsregierung und der Gesellschaft über die Auslegung der Bestimmungen dieses Gesetzes und der Gesellschaftssatzung oder über Maßnahmen auf Grund des Gesetzes oder der Satzungen . . . sind einem besonderen Gericht (Reichsbahngericht) zur Entscheidung zu unterbreiten." In unserem Falle würde der Streit um die Bestimmung des Umfangs der „öffentlich-rechtlichen Befugnisse" (§ 17, nämlich Bahnpolizei) gehen.

Ein direkter Rechtsstreit zwischen Reichsbahn-Gesellschaft und Land ist nicht vorgesehen. Abgesehen davon, daß der Staatsgerichtshof heute nicht mehr angerufen werden wird, wenn eine Streitigkeit nicht privatrechtlicher Art zwischen dem Reich und einem Lande ausgetragen werden soll (Art. 19 RV.), würde dieser Fall hier auch nicht gegeben sein. Denn wenn auch die Stellen der Reichsbahn-Gesellschaft den Charakter öffentlicher Behörden tragen, so ist die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft doch nicht das Deutsche Reich[1]. Mit Recht nennt sie v. Olshausen[2] ein mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgestattetes Unternehmen. Aber auch vor dem Reichsbahngericht kann das Land nicht als Partei auftreten. Zwar bestimmt § 43 II RBahnG., daß Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Abs. 1 (Rechte und Pflichten des Reichs, die die Gesellschaft übernimmt) und der danach für die Gesellschaft geltenden Bestimmungen ausschließlich vor dem Reichsbahngericht auszutragen sind, sofern die Gesellschaft am Streit beteiligt ist. Es läßt sich sehr wohl denken, daß ein Land der Bahnverwaltung das Recht bestreitet, in den Bahnhofswirtschaften die Gaststätten- oder bei Bahnhofsgewerben die Gewerbepolizei auszuüben. In diesem Fall kann das Land — nach Abs. 2 Satz 2 — den Streit nur durch Vermittlung des Reichs führen. Das muß man mit Sarter-Kittel[3] so verstehen, daß die Reichsbahn-Gesellschaft, wenn sie sich beeinträchtigt fühlt, die Länder, vertreten durch das Reich, verklagen muß, während umgekehrt die Länder bei einem Vorgehen gegen die Gesellschaft sich durch das Reich vertreten lassen müssen. Und zwar muß die Reichsregierung auch dann für das Land eintreten, wenn sie anderer, also der Ansicht der Gesellschaft ist. Schein-

[1] Daß die Länder, wenn auch durch das Reich vertreten, heute noch Streitgegner der Gesellschaft sein und der formell noch in Kraft befindliche § 43 RBahnG. noch angewandt werden könnten, ist kaum anzunehmen, nachdem die Länder ihre Staatshoheit verloren (durch d. G. vom 30. Januar 1934, RGBl. I, S. 75).

[2] a. a. O. S. 486.

[3] a. a. O. S. 121/122.

bar meint Hertel[1], daß immer dann, wenn das Reich anderer Ansicht ist als das Land, auch schon, wenn die Reichsregierung ihr Aufsichtsrecht nicht ausübt, das sie nach Ansicht des Landes ausüben müßte, nicht mehr ein Streit zwischen Gesellschaft und Land, sondern nunmehr zwischen Reich und Land vorliege. Wir stützen unsere Ansicht darauf, daß stets das Reichsbahngericht — und eben auch nicht der Staatsgerichtshof — zuständig sein soll, wenn die Reichsbahn-Gesellschaft am Streit beteiligt ist. Das Reichsbahngericht, seinem Wesen nach übrigens ein Verwaltungsgericht, ist also zuständig für Entscheidungen von Meinungsverschiedenheiten und Steitigkeiten sowohl zwischen Reichsbahn-Gesellschaft und Reich, d. h. Reichsregierung, als auch zwischen Reichsbahn-Gesellschaft und Land. Daß das Urteil, welches in dem Streit zwischen Reichsbahn-Gesellschaft und Reich oder zwischen Gesellschaft und Land ergeht, Rechtskraftwirkung äußern würde in einem Prozeß zwischen der Reichsbahn-Gesellschaft und einer Einzelperson, ist u. E. kaum anzunehmen[2].

Wir möchten zum Schluß erwähnen, was Lengemann[3] schreibt. Seiner Meinung nach liegt die Hauptbedeutung des Reichsbahngerichts nicht in seiner rechtsprechenden Tätigkeit, sondern in der Tatsache der Existenz. Er nennt es die ultima ratio der Verständigungsmöglichkeiten. Das erscheint uns deshalb nicht unrichtig, weil die Zahl der bisher ergangenen Entscheidungen sich auf nur fünf beläuft[4]. Aus der Tatsache, daß bei der Neufassung am 13. März 1930 (RGBl. II S. 369) die Generalklausel: Streitfälle „über sonstige ähnliche Fragen" gestrichen wurde, läßt sich entnehmen, das Reichsbahngericht sollte nur bei bedeutsamen und besonders wichtigen Streitfragen angerufen werden. Dem „Zwangsvergleich" soll die freiwillige Einigung vorgezogen werden. Es ist eine bekannte Tatsache, daß Urteile, selbst wenn sie gerecht ausfallen, die Beteiligten selten vollauf zufrieden stellen, dafür aber leicht den Grund für Spannungen im weiteren Zusammenarbeiten legen[5].

---

[1] a. a. O. S. 61/62.

[2] Frage wird von RG. III 15. Juni/12. März 1926 172/25 (Rostock) in JurRu. 1926, II, Nr. 1631 aufgeworfen, ohne daß das Gericht dazu Stellung nimmt.

[3] a. a. O. S. 48.

[4] So Sarter-Kittel, a. a. O. S. 128.

[5] Kittel in DJZ. 1925, Sp. 1091 ff. meint umgekehrt, das Tätigwerden des Reichsbahngerichts vermeide lange streitige Verhandlungen zwischen Reichsministerien und der Gesellschaft, aus diesen Verhandlungen erwüchsen zu leicht Gegensätze.

V.

Die Wahrnehmung der polizeilichen Aufgaben bei den Bahnen von untergeordneter Bedeutung.

Bei den Kleinbahnen — dazu gehören auch die Straßenbahnen und Hoch- und Untergrundbahnen — ist eine Zuständigkeitsabgrenzung zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei nicht vonnöten, weil es eine dem Eisenbahnunternehmer zustehende Bahnpolizei als besondere Organisation nicht gibt, vielmehr alle polizeilichen Maßnahmen, die zur Erhaltung von Sicherheit und Ordnung im Bahngebiet und Bahnverkehr nötig sind, durch die allgemeine Polizei wahrzunehmen sind[1]. Eine dem § 23 des Gesetzes vom 3. November 1838 z. B. für Preußen und den § 74 ff. BO. entsprechende Bestimmung gibt es für Kleinbahnen, d. h. Bahnen von untergeordneter Bedeutung, nicht. In erster Linie stehen den Behörden der allgemeinen Polizei zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben ihre eigenen Polizeibeamten zur Verfügung. Es ist jedoch den örtlichen Polizeibehörden freigestellt, in Bedürfnisfällen Angestellten des äußeren Betriebsdienstes der Kleinbahnen widerruflich die Rechte und Pflichten von Polizeiexekutivbeamten für den Bereich der bahnpolizeilichen Geschäfte zu übertragen (Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 22 KlBG.). Was den Umfang ihrer Befugnisse angeht, sollen bestimmte Vorschriften der früheren Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands — es sind die jetzigen §§ 75 Abs. 2—5 und 76 BO., wie Hein-Krüger (a. a. O. S. 38) berichtet — entsprechend angewandt werden. Aber wenn auch das Tätigkeitsfeld der zu Polizeibeamten ernannten Eisenbahnbediensteten ähnlich abgegrenzt wird, wie wir es in unseren Ausführungen für die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs versuchten, so sind die Bahnbeamten in dem ihnen zugewiesenen Bereich doch nie ausschließlich zuständig, sondern bleiben Hilfsbeamte der allgemeinen Polizei. Sie sind der Ortspolizeibehörde nicht nur untergeordnet und haben von ihr Weisungen hinzunehmen, sondern die Ortspolizeibehörde bleibt stets auch auf Bahngebiet zuständig und kann selbst an Stelle der „Bahnpolizeibamten“ handeln[2].

Soweit die Aufgabe der allgemeinen Polizei mit der Bahnaufsicht zusammenfällt, gilt für Preußen § 22 des KlBG. Für Baden kommt die

---

[1] Eger, Eisenbahnrecht a. a. O. S. 126; Ders., Das Ges. über Kleinbahnen a. a. O. § 22 D 1 und 2; Gleim a. a. O. § 22 S. 179; Hein-Krüger a. a. O. 1. Bd. S. 138; Fritsch, Hdb. a. a. O. S. 99, Anm. 41 B; Friedrichs PolVerwG. a. a. O. S. 36, 3.

[2] Frank, a. a. O. S. 43; Mohn, a. a. O. S. 268.

BO. für Kleinbahnen mit nebenbahnähnlichem Betrieb vom 28. März 1901 (GuVBl. S. 289) in Betracht[1]). In den anderen Ländern gibt es eine Kodifikation nicht. Danach ist, wenigstens für die mit Maschinenkraft betriebenen Bahnen, die eisenbahntechnische Aufsicht den Eisenbahnbehörden vorbehalten. Sie haben den Unternehmer zu Handlungen und Unterlassungen im Sicherheitsinteresse anzuhalten. Wer zu polizeilichen Maßnahmen gegenüber den Bahnverwaltungen befugt ist, schied indes von vornherein für unsere Untersuchung aus. Der Schutz der Bahnanlagen und des Bahnbetriebs gegen Störungen durch Dritte, die Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit des Bahnverkehrs, kurz jedes polizeiliche Vorgehen gegen dritte Personen, soweit dies im bahnpolizeilichen Interesse geschieht, fällt in den Aufgabenkreis der allgemeinen Polizeibehörden. Sie und sie allein dürfen Rechtsverordnungen bahnpolizeilichen Inhalts erlassen.

Um eine Vereinheitlichung der Polizeivorschriften für Straßenbahnen und nebenbahnähnliche Kleinbahnen vorzunehmen, die z. T. von Landes-, z. T. von Ortspolizeibehörden erlassen waren und ein ganz verschiedenes Gesicht trugen, erließ Preußen am 20. April 1933 (GS. S. 158) die Polizeiverordnung über Kleinbahnen (nebenbahnähnliche Kleinbahnen und Straßenbahnen) mit Maschinenbetrieb. Hierin finden sich der Reihe nach: Einheitliche Vorschriften über den Schutz der Bahnanlagen, u. a. das Verbot, die freie Bahn durch Aufstellen von Fahrzeugen oder Anbringen von Gegenständen im Bereich der Gleise zu stören, das Verbot der Benutzung des Bahnkörpers und das Gebot, bei Annäherung von Schienenfahrzeugen die Fahrbahn freizugeben, besondere Vorschriften über die Benutzung von Wegeübergängen, ferner eine eingehende Vorschriftenreihe „Bestimmungen für das Publikum". Hier steht z. B. „Die Unterhaltung mit dem Wagenführer während der Fahrt ist verboten" (Ziff. 6 § 7), „Das Rauchen oder das Mitbringen brennender Pfeifen, Zigarren oder Zigaretten ist in den für Nichtraucher bestimmten und entsprechend bezeichneten Wagen und Wagenabteilen verboten" (§ 7 Z. 7) oder „Verboten ist ungebührliches Verhalten und grobe Verletzung des Anstandes" (Ziff. 8 in § 7). In diesem § 7 (Ziff. 9) ist ferner gesagt, daß den Anordnungen der zu Hilfspolizeibeamten ernannten Kleinbahnbediensteten Folge zu leisten ist, wenn sie zur sicheren und ordnungsmäßigen Durchführung des Betriebs und Verkehrs für den Bahnbereich getroffen werden. Es folgen Vorschriften über Ausschluß von Personen

[1] Hartmann, a. a. O. S. 32 Anm. 1.

und Sachen, über Tierbeförderung, und den Beschluß macht die Strafbestimmung des § 11.

Die polizeilichen Maßnahmen sind hier bereits so ausführlich aufgezählt, daß bei Befolgung und Beachtung der einzelnen Sicherheits- und Ordnungsvorschriften die glatte und zweckentsprechende Abwicklung des Bahnverkehrs gewährleistet sein dürfte. Darüber hinaus mag höchstens der Einzelfall eine besondere polizeiliche Regelung in Form einer Polizeiverfügung oder Einzelanordnung erheischen. Wenn wir die Reihe der Zuständigkeitszweige an Hand unserer Untersuchung durchgehen, so kommen wir zu dem Ergebnis, daß die allgemeine Polizei das Plakatwesen auch auf Bahngebiet zu regeln hat, ferner daß ihr die Wegeverkehrs- und Sicherheitspolizei auf den gesamten Bahnanlagen zusteht. Dem Gaststättengesetz unterliegen nach dem Willen des Gesetzgebers alle Bahnhofswirtschaften auf Bahnhöfen der Kleinbahnen. Die allgemeine Polizei hat also auf die Durchführung der Konzessionierung zu achten, die Polizeistunde festzusetzen und über ihre Innehaltung zu wachen. Einzig und allein die „Hilfsbetriebe" sind der Gewerbepolizei auf Grund von § 6 GO. entzogen. Er spricht schlechthin von Eisenbahnunternehmungen, ohne zu unterscheiden zwischen Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs und solchen, die nur untergeordnete Bedeutung haben. Es können also grundsätzlich auch Verkaufsstände auf den Bahnhöfen einer Hochbahn zum Eisenbahnunternehmen gehören[1]. Nun werden solche Gewerbe bei Kleinbahnen, weil nicht nötig, nicht allzu häufig anzutreffen sein, oder sie werden, sowie auch nur eine der von uns aufgestellten Behauptungen wegfällt, nicht als zur Eisenbahnunternehmung gehörig angesehen werden können. Selbst wenn aber die gewerbepolizeiliche Aufsicht den allgemeinen Polizeibehörden entzogen ist, so müssen doch ihre Beamten die Durchführung der von der Bahnverwaltung verfügten Ladenschlußzeiten überwachen. Denn die Bahnverwaltungen der Kleinbahnen haben keine besondere Bahnpolizeibeamten. Auch für die Untersuchung von strafbaren Handlungen gilt der Satz, daß die allgemeine Polizei sie vorzunehmen hat und sich der Bahnbeamten nur als Hilfskräfte bedienen darf. Zum Erlaß bahnpolizeilicher Strafverfügungen waren die Bahnverwaltungen der Kleinbahnen nie befugt. Dazu wäre Voraussetzung, daß ihnen die „Verwaltung" der Bahnpolizei übertragen ist.

---

[1] Hans. OLG. 9. Februar 1914 in: Die Polizei 1914/15 S. 510.

VI.

Zusammenfassung der Ergebnisse.

Wir fassen die Ergebnisse der Arbeit zusammen: Die gesetzlichen Bestimmungen über die Abgrenzung der Zuständigkeiten von Bahnpolizei und allgemeiner Polizei, also die Rechtsgrundlagen der Bahnpolizei und der Umschreibung ihres Machtbereichs, sind keineswegs völlig klar. Auf Grund des geltenden Rechts erscheint uns die Bahnpolizei, als Sonderpolizei, dazu bestimmt, für die Sicherheit und Ordnung im Bahngebiet und Bahnverkehr zu sorgen. Zur Durchsetzung ihrer Maßnahmen gegenüber dem Publikum steht ihr ebenso wie der allgemeinen Polizei eine Polizeitruppe zur Verfügung. Diese setzt sich vornehmlich aus 15 Gruppen von Betriebsbeamten oder -angestellten zusammen. Der Streifdienst läßt sich in eine dieser Gruppen einreihen, nämlich unter die „Wächter". Er wäre aber auch ohnedies als Einrichtung gesetzlich nicht unzulässig. Die Bahnpolizei ist nicht reine Betriebspolizei, sondern sie ist der allgemeinen Polizei gleichwertig und ihr nebengeordnet. Da die Befugnisse der Bahnpolizei auf spezieller Norm beruhen, geht ihre Zuständigkeit auf Bahngebiet der Zuständigkeit der auf Grund allgemeiner Normen handelnden allgemeinen Polizei vor. Solange und soweit die Bahnpolizei zuständig ist, muß die allgemeine Polizei sich des Einschreitens enthalten. Den Umfang gibt § 75 I BO. an. Innerhalb ihres Tätigkeitsfeldes unterstehen der Bahnpolizei alle, die in den Bereich der Bahnanlagen kommen, also nicht nur Reisende, sondern auch Passanten, Postbeamte, ja sogar Exterritoriale und bis zu einem gewissen Grade Soldaten.

Die Bahnpolizei übt die Sicherheitspolizei, die Verkehrs- und Ordnungspolizei auf dem Gebiet der Bahnanlagen aus. Insbesondere ist sie allein befugt, die Sicherheitspolizei auf den schienengleichen Wegeübergängen auszuüben. Ihre Macht endigt hier aber nicht schon an den Schranken, sondern erstreckt sich etwa bis zu den Warnungs- und Haltetafeln. Auf den Bahnhofsvorplätzen ist im Regelfall die Bahnpolizei zuständig. Es können jedoch örtliche Abmachungen getroffen werden, in denen die Bahnpolizei zugunsten der allgemeinen Polizei zurücktritt. Stets aber bleibt die Bahnpolizei zum Erlaß allgemeiner Anordnungen ermächtigt, die dann im Einzelfall von den Beamten der allgemeinen Polizei zu „überwachen" sind. In Fällen dringender Gefahr darf die Bahnpolizei im Verkehrs- und Sicherheitsinteresse über die räumlichen Grenzen hinaus tätig werden.

Ob die Neben- und Hilfsbetriebe den Vorschriften der Gewerbeordnung und des Gaststättengesetzes unterliegen oder nicht, ob sie demzufolge gewerbe- und gaststättenpolizeilich den Behörden der Bahnpolizei oder

der allgemeinen Polizei unterstehen, hängt von der Erfüllung bestimmter Voraussetzungen ab. Bei den Bahnhofswirtschaften müssen wir verlangen, daß sie erstens im Bereich der Bahn gelegen sind und zweitens ihr Zweck Förderung des Eisenbahnbetriebs ist und die Bestimmung, der Eisenbahnverwaltung, dem Reiseverkehr zu dienen. Die Bahnhofswirtschaften bei den Bahnen des allgemeinen Verkehrs, die nicht von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft betrieben werden (mit Ausnahme derer, für welche die Reichsregierung die Anwendung des Gaststättengesetzes ausdrücklich ablehnte), unterstehen in gewerberechtlicher Beziehung nicht der Bahn-, sondern der allgemeinen Polizei. Bei den übrigen Hilfsbetrieben, Automaten und Verkaufsstellen, muß zu den eben genannten zwei Voraussetzungen als dritte treten, daß der Gewerbebetrieb mit dem Hauptunternehmen innerlich verwandt ist. Hierbei sprechen wesentlich die allgemeine Anschauung und die Kulturentwicklung mit. Die Bahnpolizei übt in ihrem Bezirk auch die Gesundheitspolizei aus.

Die Untersuchung von Verbrechen und Vergehen hat durch die allgemeine Polizei zu erfolgen. Die Bahnpolizei kann nur vorsorgend und vorbeugend tätig werden, insbesondere den Übeltäter vorläufig festnehmen. Die Untersuchung der Bahnpolizeiübertretungen steht der Bahnpolizei zu. Sie hat, je nach den verschiedenen Ländergesetzen, auch meist das Recht, Bahnpolizeistrafverfügungen zu erlassen. Da die Stellen der Reichsbahn-Gesellschaft die gleichen öffentlich-rechtlichen Befugnisse erhalten sollten, wie sie die Behörden der früheren Staatseisenbahnen besaßen, sind sie auch im Recht, wenn sie von anderen Behörden die Vollstreckung verlangen.

Meinungsverschiedenheiten zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei sollen, wenn möglich, gütlich beigelegt werden. Entscheidungsbefugnis könnte nur eine beiden gemeinsam vorgesetzte Behörde haben. Eine solche ist die Reichsregierung nicht. Die Reichsregierung kann jedoch auf Grund ihres Aufsichtsrechts eingreifen. Sowohl für Streitigkeiten zwischen der Reichsbahn-Gesellschaft und einem Land (durch das Reich vertreten) wie besonders für Streitigkeiten zwischen der Gesellschaft und dem Reich ist das Reichsbahngericht zuständig.

Bei den Kleinbahnen ist eine Zuständigkeitsabgrenzung zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei nicht vonnöten, weil es eine Bahnpolizei als Sonderpolizei hier nicht gibt. Alle polizeilichen Maßnahmen, die zur Erhaltung von Sicherheit und Ordnung im Bahngebiet und -verkehr nötig sind, werden durch die allgemeine Polizei vorgenommen.

Es wäre ratsam, wenn der Gesetzgeber eine klare Zuständigkeitsabgrenzung vornehmen würde. Fritsch[1] hat seinen Vorschlägen schon

[1] a. a. O. S. 177 ff.

juristische Form gegeben. Eine Neuregelung müßte folgendes zu erreichen suchen: 1. dringender Abhilfe bedarf die unklare Behandlung der Kriminalpolizei auf Bahngebiet. Es könnte klar gesagt werden, daß die Bahnpolizei die Untersuchung bei Bahnpolizeiübertretungen zu führen habe, und zwar ausschließlich, während Verbrechen und Vergehen stets in die Zuständigkeit der allgemeinen Polizei fielen. Es muß die Möglichkeit, Strafverfügungen bei Bahnpolizeiübertretungen zu erlassen, möglichst einheitlich für das ganze Reich eingeführt werden. Das ist jetzt sehr leicht möglich, nachdem das Gesetz über den Neuaufbau des Reichs vom 30. Januar 1934 (RGBl. I S. 75), die Hoheitsrechte der Länder, darunter auch die Justizhoheit, auf das Reich übergehen ließ (Art. 2). Die Vollstreckung muß dadurch sichergestellt werden, daß die Stellen der Reichsbahnen hierfür als öffentliche Behörden anerkannt und die Polizeibehörden und Justizverwaltungen (Gefängnisse) angewiesen werden, ihrem Ersuchen um Rechtshilfe nachzukommen.

2. Für die Bahnhofswirtschaften und Verkaufsstellen bestehen die zwischen Reichsregierung, Reichsrat und Reichsbahngesellschaft vereinbarten Richtlinien. Man sollte sie überprüfen (u. E. müßte den Interessen des Bahnbetriebs etwas mehr Rechnung getragen werden, vor allem muß gesagt werden, wer — und zwar ohne Scheidung von Reisenden und Nichtreisenden — die Polizei auszuüben hat) und dann in dieser Form zum Gesetz erheben.

3. Es sollte zumindest in § 75 Abs. 1 BO. das Wort „ausschließlich" eingefügt und die Bestimmung über die Aufrechterhaltung der Ordnung im Sinne eines Vorrangs der Bahnpolizei verdeutlicht werden, so daß nur örtliche Vereinbarungen daran etwas ändern könnten.

Diese Vorschläge verlieren ihre Bedeutung nicht durch die schon seit Jahren erörterte und bereits weitgehend durchgeführte Reichsreform. Denn es handelt sich hierbei nur zu einem bescheidenen Teil um den Gegensatz Reich—Land (daß die Polizeibehörden Strafverfügungen erlassen dürfen, setzten bisher die Länder fest), zumeist um den Gegensatz Sonderpolizei—allgemeine Polizei. Und wenn es in § 6 des Pr. PVG., der jüngsten Kodifikation des Polizeirechts heißt: „Die Sonderpolizeibehörden bleiben in ihrer Organisation und besonderen Zuständigkeit unberührt", so soll und kann diese Arbeit als ein Beitrag zu dem Thema Sonderpolizei — allgemeine Polizei erscheinen.

Zum Ausgleich des Wettbewerbs zwischen Schiene und Kraftwagen in Belgien.

Entsprechend den Bestrebungen in anderen Ländern soll auch in Belgien die ungleiche Wettbewerbslage zwischen der Eisenbahn und dem Kraftwagen, die u. a. darauf beruht, daß letzterer in der Festsetzung der Transportbedingungen, insbesondere der Tarife, volle Freiheit genießt, während der Eisenbahn in allen diesen Beziehungen feste Bindungen auferlegt sind, die nach dem Verlust ihres Transportmonopols keineswegs mehr berechtigt sind, durch Änderung der Gesetzgebung beseitigt werden. Der Verwaltungsrat der nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen hat demgemäß die Belgische Regierung um Einbringung eines Gesetzes ersucht, das die Gleichordnung der Transporte auf Schiene und Straße sicherstellen soll. Er macht hierzu nach dem Geschäftsbericht der belgischen Eisenbahnen im einzelnen folgende Vorschläge:

a) Änderungen des Gesetzes vom 25. August 1891 und des Lastenheftes von 1866.

Durch die von der nationalen Gesellschaft beantragten Änderungen des für den belgischen Binnenverkehr maßgebenden Gesetzes über den Frachtvertrag vom 25. August 1891 soll die Durchführung folgender Grundsätze sichergestellt werden:

I. Nur der allgemeine Tarif und die Ausnahmetarife mit allgemeinem Geltungsbereich werden im Gesetzblatt (Moniteur) veröffentlicht.

II. Die Eisenbahn wird ermächtigt, mit den Versendern oder Empfängern besondere durch den Wettbewerb gebotene Frachtverträge abzuschließen.

Der Abschluß jeden Frachtvertrags ist im Gesetzblatt zu veröffentlichen. Die Veröffentlichung beschränkt sich auf die Bekanntgabe, daß ein Sondertarif für den Versand einer bestimmten Ware oder die Erzeug-

nisse einer bestimmten Industrie eingeführt ist. Die Frachtsätze und die besonderen Bedingungen eines jeden dieser Frachtverträge sind dem Verkehrsminister anzuzeigen. Die Kunden der nationalen Gesellschaft können sich über den Frachtvertrag am Sitz der Gesellschaft unterrichten.

Diese Tarife können Sanktionen für den Fall der Nichterfüllung der Verpflichtungen des Versenders oder Empfängers vorsehen.

III. Wenn ein Frachtvertrag für längere Zeit abgeschlossen wird — z. B. ein Jahr oder mehr —, kann jeder Verkehrtreibende, der sich durch diesen Vertrag geschädigt glaubt, Berufung bei einer Berufungskammer (Conseil d'Appel) einlegen. Diese Berufungskammer kann die Aufhebung des Tarifs innerhalb einer bestimmten Frist anordnen. Die Berufungskammer besteht aus drei Mitgliedern, von denen einer richterlicher Beamter ist, die beiden anderen Mitglieder sind Persönlichkeiten mit besonderer Sachkunde, die kein öffentliches Amt bekleiden.

IV. Die Eisenbahn kann ohne Veröffentlichung einen Frachtnachlaß bis zu 40 % den Versendern oder Empfängern gewähren, die sich zur Übertragung ihres gesamten Versands und Empfangs verpflichten. Geringere Frachtnachlässe können den Versendern oder Empfängern gewährt werden, die sich verpflichten, der Eisenbahn einen gewissen Prozentsatz ihres Verkehrs zu übertragen.

V. Die Eisenbahn ist ermächtigt, die Interessedeklaration bei Sendungen von nur gelegentlichen Kunden abzulehnen.

VI. Zu normalen Zeiten ist die Eisenbahn ermächtigt, ihren ständigen Kunden Wagen bevorzugt zu stellen, wobei sie jedoch gegenüber ihren nur gelegentlichen Kunden die Fristen innehalten muß, in denen nach dem Gesetz die Wagen gestellt werden müssen.

Zu anormalen Zeiten (bei Nebel, Frost, Glatteis usw.) ist die Eisenbahn gleichfalls ermächtigt, ihren ständigen Kunden bevorzugt die Wagen zu stellen, ohne jedoch ihren nur gelegentlichen Kunden gegenüber die gesetzlichen Fristen für die Gestellung der Wagen innehalten zu müssen.

VII. Die Güter der ständigen Kunden können bevorzugt befördert werden. Jedoch muß bei den Sendungen der gelegentlichen Kunden unter normalen Verhältnissen die Lieferfrist innegehalten werden. Bei anormalen Verhältnissen (Nebel, Frost, Glatteis usw.) werden die Lieferfristen bei den Sendungen der gelegentlichen Kunden verdoppelt.

VIII. Der Verkehrsminister kann den Betriebsführer einer Eisenbahn ermächtigen, eine Linie ganz oder zum Teil aufzuheben und unter seiner Aufsicht und Verantwortung durch ein anderes Transportmittel mit anderer Linienführung zu ersetzen. In diesem Falle kann der Betriebsführer vor allem ermächtigt werden, den Bahnhofsdienst ganz oder

zum Teil in die innerhalb der bedienten Gemeinden gelegenen Büros, Depots oder Haltepunkte zu verlegen.

Das neue vom Betriebsführer gewählte Transportmittel ist weder dem die Beförderung auf der Eisenbahn regelnden Kapitel II des Gesetzes vom 25. August 1891 noch dem Lastenheft von 1866 unterworfen.

IX. Der Verkehrsminister kann den Betriebsführer einer Eisenbahn ermächtigen, den Betrieb einer Linie oder eines Teils der Linie ganz oder zum Teil einzuschränken, oder aufzuheben, wenn er der Auffassung ist, daß die Verkehrsbedienung durch andere Beförderungsmittel sichergestellt ist.

Wenn der nationalen Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen die Ermächtigung zur Aufhebung des Betriebs auf einer Linie oder einem Teil der Linie erteilt ist, kann ihr der Verkehrsminister den Erlös aus dem Verkauf derjenigen Immobilien überlassen, die für die Betriebsführung nicht mehr notwendig sind.

X. Die Lieferfristen sind für die Eisenbahn nicht verbindlich, wenn infolge der Unterbrechung des Betriebs eines anderen Beförderungmittels die Menge der der Eisenbahn zur Beförderung übergebenen Güter deren normale Transportleistung übersteigt.

Sobald eine Einigung über diese Grundsätze erzielt ist, sollen die fraglichen Gesetze entsprechend geändert werden.

b) Grundzüge eines Genehmigungsverfahrens für die Beförderungen auf der Straße.

Art. 1.

Abgesehen von den unten vorgesehenen Ausnahmen, darf niemand für die Güterbeförderung auf der Straße ein Fahrzeug mit mechanischer Zugkraft verwenden, falls ihm nicht dessen Einstellung vom Verkehrsminister genehmigt ist.

Art. 2.

Der Genehmigung sind nicht unterworfen:

die Beförderung mit Fahrzeugen, deren Ladegewicht einschließlich Zugmaschine 2000 kg nicht übersteigt;

die Beförderungen innerhalb der Gemeinde, in der der Transportführer seinen Geschäftssitz hat, sowie innerhalb der Nachbargemeinde;

den Gemeinden sind gleichgestellt die Stadtgebiete von Brüssel, Antwerpen, Charleroi usw. entsprechend ihrer Umgrenzung durch königliche Verordnung;

die Beförderung von Umzugsgut, Material und Werkzeug von Unternehmern, Schutt, Kehricht, Dünger, Milch in Kannen, von landwirtschaft-

lichen Produkten zwischen den unter Kultur stehenden Äckern und landwirtschaftlichen Gebäuden;

mit königlicher Verordnung kann diese Ausnahme auf andere Erzeugnisse ausgedehnt werden;

Transporte, die durch den Straßenreinigungsdienst, das Feuerlöschwesen, durch den Dienst der Polizei und der Leichenbestätter erforderlich werden.

Art. 3.

Es sind folgende Genehmigungen zu unterscheiden:

Genehmigung A zu regelmäßigen Transporten für Rechnung Dritter, d. s. Transporte, die wenigstens einmal in der Woche zwischen zwei bestimmten Orten ausgeführt werden.

Genehmigung B zur Ausführung jeden Transports, ausgenommen regelmäßige Transporte. Die Genehmigung wird für bestimmte Warengruppen erteilt. Sie ist unentgeltlich für alle Transporte, die innerhalb der Provinz des Heimatsorts des Kraftwagens ausgeführt werden. Für alle übrigen Transporte wird eine Gebühr von 1000 Fr. erhoben, zugunsten jeder Provinz, innerhalb deren Bezirk über die Heimatprovinz des Kraftwagens hinaus Transporte ausgeführt werden. Diese Gebühr wird auf 500 Fr. ermäßigt für jede Provinz, deren Grenze weniger als 10 km vom Geschäftssitz des Transportführers entfernt ist.

Genehmigung C für Kraftwagen, die ausschließlich vom Eigentümer für Transporte, die in unmittelbarer Beziehung zu seinem Geschäft oder Industrieunternehmen stehen, benutzt werden (Werkverkehr).

Genehmigung D, die dem Inhaber der Genehmigung C Transporte für Rechnung Dritter gestattet. Diese Genehmigung unterliegt denselben Bedingungen und Gebühren wie die Genehmigung A und B, je nachdem, ob es sich um regelmäßige oder gelegentliche Transporte handelt. Sie wird nur gewährt für bestimmte Warengruppen.

Bedingungen für die Erteilung der Genehmigung.

Die Wahrung der allgemeinen Interessen ist die wesentlichste Voraussetzung für die Genehmigung. Jeder Inhaber der Genehmigung ist zu Aufschreibungen über die von ihm ausgeführten Transporte nach Tonnen und Bestimmungsort verpflichtet. Jede Sendung muß von einem Frachtbrief begleitet sein. Alle drei Monate ist dem Verkehrsminister ein statistischer Nachweis einzureichen, über dessen Angaben im einzelnen noch näheres bestimmt werden wird.

Jede Übertretung des Gesetzes wird bestraft. Bei Rückfall wird die Genehmigung entzogen.

Begründung des Genehmigungsverfahrens.

Hierzu wird in dem Antrage der belgischen Eisenbahnen folgendes ausgeführt: Das Problem der Gleichordnung der Transportmittel hat bisher in Belgien keine Lösung gefunden. Sie ist um so schwieriger, als es an zuverlässigen Unterlagen fehlt, aus denen der Umfang des Verkehrs auf der Straße, sowie seine Verteilung nach Wagengattung und Entfernung zu ersehen ist. Es liegt aber gerade auch im dringenden Interesse des Kraftwagens, daß der augenblickliche Zustand des unbeschränkten Wettbewerbs baldigst beseitigt wird, denn er muß unvermeidlich zu allseitigen finanziellen Einbußen führen, nämlich einer Verminderung des Betriebsergebnisses der Transportunternehmungen und durch die Unterstützung der im öffentlichen Interesse unentbehrlichen Betriebe zu einer schweren Belastung des öffentlichen Haushaltes.

Es ist also der Wettbewerb des Kraftwagens in normale Bahnen zu lenken und den Bedürfnissen des Verkehrtreibenden anzupassen. Demgemäß muß für den Güterverkehr eine ähnliche Regelung in Aussicht genommen werden, wie sie schon für den Personenverkehr besteht (s. Archiv für Eisenbahnwesen 1929 S. 373 u. 1935 S. 136).

Es ist im Güterverkehr zunächst zu unterscheiden zwischen den Lastkraftwagen von 2000 kg Ladegewicht und darunter und den übrigen Fahrzeugen. Die ersteren werden im allgemeinen nur auf kurze Entfernungen, insbesondere im Verteilerdienst von Haus zu Haus, verwandt. Sie stehen also in der Regel nicht im Wettbewerb mit den alten Verkehrsmitteln, sondern ergänzen sie. Es besteht hiernach kein Bedenken, diese Fahrzeuge von der gesetzlichen Regelung auszunehmen.

Anders liegt es bei den Lastwagen über 2 t. Sie führen Transporte auf große Entfernungen im direkten Wettbewerb mit der Schiene aus, der sie gerade die höchsttarifierten Güter entziehen. Diese Transporte müssen durch Einführung eines besonderen Genehmigungsverfahrens eingeschränkt werden. Hierbei muß man unterscheiden zwischen den eigentlichen Transportunternehmungen und dem Werkverkehr. Bei ersterem ist eine verschiedene Regelung zu treffen, je nachdem, ob es sich um einen regelmäßigen Verkehr oder nur um unregelmäßige oder zufällige Beförderung handelt.

Im Falle regelmäßiger Beförderungen, d. s. solcher, die wenigstens einmal in der Woche in bestimmten Verbindungen ausgeführt werden, liegt ein öffentliches Verkehrsunternehmen nach Art der Eisenbahn vor. Die Genehmigung zu diesem regelmäßigen Dienst soll nach Anhörung der Betriebsführer der bestehenden Verkehrslinien nur erteilt werden, wenn die jetzige Verkehrsbedienung unzulänglich oder gewissen Transporten wenig angepaßt ist. Bei den unregelmäßigen Beförderungen,

die nur gelegentlich und nicht dauernd, d. h. mindestens einmal in der Woche in bestimmten Verbindungen, ausgeführt werden, kann man in der Erteilung der Genehmigung um so weitherziger sein, je enger der Bezirk ist, der bedient werden soll. Innerhalb der Grenzen der Provinz des Heimatortes des betreffenden Kraftwagens wird man also die Genehmigung ohne Gebühr erteilen können. Über die Gebührenstaffelung für die Beförderungen über die Heimatprovinz des Kraftwagens hinaus ist oben Näheres ausgeführt.

Die Freistellung der bis zu 2-t-Wagen von jeder Genehmigung wirkt sich dahin aus, daß von den 66 000 Lastwagen in Belgien 53 000 oder mehr als vier Fünftel irgendeiner Beschränkung nicht unterliegen.

Berücksichtigt man ferner die in Art. 2 der obigen Richtlinien des Genehmigungsverfahrens vorgesehenen Ausnahmen, so ergibt sich, daß nur etwa 10 000 Lastkraftwagen, die sich auf höchstens 5000 Eigentümer verteilen, dem Genehmigungszwang unterliegen. Man wird zugeben müssen, daß aus diesen Zahlen kein ernstlicher Hinderungsgrund für eine Regelung hergeleitet werden kann, die ein wenig Ordnung in das jetzige Verkehrschaos bringen soll.

Die Vorschläge unterliegen zur Zeit der Prüfung durch verschiedene Ausschüsse, in denen die an der Lösung des Problems beteiligten Kreise, u. a. die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen, die Kraftwageninteressenten und die privaten Kleinbahnen, die in Belgien über ein starkes Netz verfügen, vertreten sind.

Dr. von Renesse.

Die gesetzliche Altersversorgung des Eisenbahnpersonals in den Vereinigten Staaten von Amerika.

(Railroad Retirement Act, vom 27. Juni 1934)[1]

Von

K. Röhling, Kassel.

Für den Arbeitsvertrag gilt in Amerika von jeher das ungeschriebene Gesetz, daß die Arbeitsleistung durch den Arbeitslohn restlos abgegolten ist. Darüber hinaus hat also der Arbeitgeber keine Verpflichtungen irgendwelcher Art, vielmehr ist es Sache des Arbeitnehmers, für sich in den Zeiten der Arbeitsunfähigkeit und des Arbeitsmangels selbst zu sorgen. Dieser Sorge kann er sich, wenn ihm andere Mittel nicht zu Gebote stehen, durch die Beteiligung an gewerkschaftlichen und sonstigen Selbsthilfeeinrichtungen oder durch das Eingehen von Versicherungsverträgen entledigen. Nichtsdestoweniger haben einsichtige und leistungsfähige Arbeitgeber die Selbsthilfeeinrichtungen ihres Personals schon immer durch freiwillige Zuschüsse gefördert, so die meisten Eisenbahngesellschaften. Viele von ihnen haben auch besondere Unterstützungs- und Pensionskassen für das Personal des eigenen Bahnnetzes geschaffen[2]. Da das Maß solcher freiwilligen Zuwendungen vom Ertrag des Unternehmens abhängt, ist es verständlich, daß die Zuschüsse der Eisenbahngesellschaften in den letzten Jahren eines überaus empfindlichen Verkehrsrückgangs mehr oder weniger ins Stocken kamen. Als Folge davon waren Kürzungen der Kassenleistungen, insbesondere also der Alters-

[1] Das Gesetz ist im Abschnitt Gesetzgebung dieses Archivhefts veröffentlicht.

[2] Näheres hierüber sowie über die Kassenleistungen (nach dem Stand des Jahrs 1903) siehe bei Hoff-Schwabach, Nordamerikanische Eisenbahnen, ihre Verwaltung und Wirtschaftsgebarung (S. 171 ff.). Einzelheiten über die Wohlfahrtspflege eines der wichtigsten Netze, der Pennsylvania-Eisenbahn, siehe Archiv für Eisenbahnwesen, 1926, S. 590, und 1927, S. 177.

renten[1], unvermeidlich. Das wiederum hat unter dem aktiven Personal und unter den Eisenbahn-Rentenempfängern sowie bei ihren Interessenvertretungen das verständliche Streben nach gesetzlicher Regelung und Sicherung der Altersrenten ausgelöst, ein Streben, das ungeachtet aller entgegenstehenden Bedenken überraschend schnell zum Ziel geführt hat. Denn was den Verfechtern des Gedankens im Jahre 1933 beim ersten Anlauf mißlang, ist ihnen nach äußerst kurzen parlamentarischen Verhandlungen in der letzten Session des Kongresses geglückt.

Bevor das Gesetz selbst gewürdigt wird, lohnt sich ein kurzer Rückblick auf die Kongreßverhandlungen. Während im Jahre 1933 zwei Gesetzentwürfe miteinander wetteiferten (die Hatfield Bill der Railroad Employees National Pension Association und die Wagner-Bill der Railway Labor Excentives Association), einigten sich die beiden Interessengruppen im Jahre 1934 auf einen gemeinsamen Entwurf, die sogen. Wagner-Hatfield Bill. Wie das bei solchen Dingen zu gehen pflegt, trug der neue Entwurf im wesentlichen das Gepräge des radikaleren Vorläufers, nämlich der Hatfield Bill. Während der viertägigen Verhandlungen des vom Verkehrsausschuß des Senats eingesetzten Unterausschusses, der anfangs Mai tagte, wurde der Entwurf von Vertretern der Eisenbahngesellschaften und der Verfrachter und last not least von Mr. Eastman, dem auf Grund des Eisenbahnnotgesetzes von 1933[2] bestellten Bundeskommissar für die wirtschaftliche Ordnung des zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehrs (in der Folge kurz Koordinator genannt), aufs schärfste bekämpft. So kam der Bundeskoordinator nach eingehender Kritisierung der wichtigsten Bestimmungen des Entwurfs zu dem Schluß, daß das dem Kongreß zur Verfügung gestellte Material für eine „verständige und wohlüberlegte Pensionsgesetzgebung" völlig unzulänglich sei. Er betonte dabei, daß er nicht etwa ein Gegner der angestrebten gesetzlichen Lösung sei, vielmehr habe er in seinem Verwaltungsbereich bereits vor einiger Zeit ein besonderes Büro zur Sammlung statistischen Materials und zur Erstellung versicherungstechnischer Unterlagen für einen solchen Gesetzentwurf eingerichtet. Man möge das Ergebnis dieser umfangreichen Arbeit abwarten und den vorliegenden Entwurf bis zur

[1] Wie der Bundes-Koordinator Eastman bei den Verhandlungen über den Gesetzentwurf erklärte, haben alle Eisenbahnen aus Anlaß der in 1932 eingetretenen 10prozentigen Lohnherabsetzung auch die freiwilligen Rentenzahlungen entweder sogleich oder bald nachher ebenfalls um 10 % herabgesetzt, bei einzelnen von Eastman genannten Eisenbahnen sollen die Renten sogar um 15 bis 40 % gekürzt worden sein.

[2] Witte, Die Eisenbahnnotgesetzgebung in den Vereinigten Staaten von Amerika (Z.V.M.E.V. 1933, S. 909) und Jahnke, Das Eisenbahnnotgesetz usw. (Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 617).

nächsten Session des Kongresses vertagen. Das geschah zwar nicht, doch forderte der Unterausschuß die Vorlage eines neuen, auf Grund der bisherigen Verhandlungen revidierten Entwurfs. Dieser gelangte schon am 12. Juni an den Senat, der ihn am 14. Juni nach einstündiger Beratung mit 66 : 0 Stimmen annahm[1].

Inzwischen hatte sich auch der Verkehrs- und Handelsausschuß des Abgeordnetenhauses anfangs Juni mit dem in einzelnen Punkten abgeschwächten, im wesentlichen aber unveränderten Entwurf befaßt. Die Verhandlungen dieses Ausschusses verliefen ebenso wie die des Senatsausschusses. Die Vertreter der Eisenbahngesellschaften wiederholten ihre Einwände, die nicht nur finanzieller Art waren, sondern sich auch dagegen wandten, daß die Wettbewerber der Eisenbahnen von dem Gesetz nicht erfaßt werden sollten. Unter anderem betonte ein Vertreter der sogen. Kurzeisenbahnen (short lines)[2], die allerdings nur den geringsten Teil der unter das Gesetz fallenden Eisenbahnen ausmachen, daß diese Bahnen neue Lasten überhaupt nicht auf sich nehmen könnten, seien doch 38 % von ihnen im Jahre 1933 nicht einmal imstande gewesen, ihre Betriebskosten und die Steuern herauszuwirtschaften. Auch der Bundeskoordinator wiederholte seine durch den neuen Entwurf nur wenig abgeschwächten Einwendungen. Bei der Bedeutung seiner Stellung und der Gründlichkeit, mit der er offenbar an das Problem herangegangen ist, seien seine zusammengefaßten Schlußbemerkungen hier wiedergegeben[3]:

1. Die Bestimmungen des Entwurfs sind in wichtigen Punkten unklar; sie würden nicht nur schwierig und kostspielig in der Durchführung sein, sondern auch Zweifel und Prozesse hervorrufen.
2. In gewissen Punkten würden die Bestimmungen des Entwurfs einen ungerechtfertigten Unterschied sowohl zwischen einzelnen Personen wie zwischen einzelnen Klassen des Personals machen.
3. Die im Bericht des Senatsausschusses enthaltenen Schätzungen über die Belastung der Gesellschaften und des Personals sind viel zu gering. Die Renten, die zu zahlen wären, würden sowohl im einzelnen wie insgesamt beträchtlich höher sein, als die Verfasser des Entwurfs offenbar voraussetzen.

---

[1] Später erklärten 26 von den 30 damals abwesenden Senatoren, daß auch sie für das Gesetz gestimmt haben würden.

[2] Zubringerlinien der großen Eisenbahnen oder daneben herlaufende Strecken von geringer Länge und Bedeutung.

[3] Nach dem Railway Age, Band 96, S. 973.

4. Der Entwurf beruht rückhaltlos auf dem Beweggrund, allen daran Beteiligten zu Erfahrungen zu verhelfen und die Ergebnisse in der Folge, nachdem die Rentenzahlungen erst einmal laufen, auf Grund der tatsächlichen Erfahrungen zu berichtigen.

Der Bundeskoordinator empfahl wiederum die Vertagung der Vorlage unter Hinweis auf seine eigenen Vorarbeiten für einen gehörig durchgearbeiteten Gesetzentwurf (der unter Umständen auch Arbeitslosenunterstützungen vorsehen werde!). Aber wie im Senat, so blieb das auch hier wirkungslos, und schon am 15. Juni stimmte das Abgeordnetenhaus dem Gesetzentwurf nach einer Verhandlung von nur 40 Minuten zu. Schon am folgenden Tage nahm der Kongreß das Gesetz mit nur je e i n e r ablehnenden Stimme des Senats und des Abgeordnetenhauses an. Nach diesem stürmischen Tempo der Verhandlungen ließ die Genehmigung des Präsidenten etwas auf sich warten, so daß Optimisten glaubten, der Präsident werde von seinem Vetorecht Gebrauch machen. Er genehmigte indessen das Gesetz am 27. Juni und begleitete dessen Veröffentlichung mit einer Erklärung, die so charakteristisch ist, daß sie hier im Wortlaut wiedergegeben werden soll.

E r k l ä r u n g d e s P r ä s i d e n t e n v o m 30. J u n i 1934.

„Die Entscheidung über diesen Gesetzentwurf ist schwierig gewesen. Die wichtigsten Einwendungen gegen die Maßnahme sind folgende:

a) Der Bundeskoordinator für das Verkehrswesen ist jetzt unter Aufwendung erheblicher öffentlicher Gelder mit einer sorgfältigen Prüfung der ganzen Angelegenheit der Personalfürsorge bei den Eisenbahnen beschäftigt. Er forderte schon vor vielen Monaten, daß die Gesetzgebung hierüber bis zur Vollendung dieser Studien und der Erstattung seines Berichtes aufgeschoben werde.

b) Der Entwurf ist, obwohl er in seiner endgültigen Fassung sehr verbessert ist, noch ein unfertiger Plan, der in der nächsten Session des Kongresses zahlreiche Änderungen und Ergänzungen erfordern wird.

c) Wenn auch der Entwurf den Eisenbahnen während der nächsten 4 Jahre nicht sehr große Mehrausgaben auferlegen wird, so wird doch die finanzielle Belastung nach Ablauf dieser Zeit progressiv anwachsen, für diesen Ausgabezuwachs trifft der Entwurf aber keine ausreichenden (sound) Bestimmungen.

Die Gründe zugunsten des Gesetzentwurfs sind folgende:

a) Die tatsächliche Belastung der Eisenbahnen durch die ihnen auferlegten Beiträge ist viel geringer, als die von ihnen beigebrachten Zahlen.

b) Die überalterten Bediensteten werden nach dem Inkrafttreten des neuen Pensionsplans ausscheiden, und wenn auch eine beträchtliche Zahl dieser alten Leute nicht wieder ersetzt werden wird, so werden doch viele andere durch neue Bedienstete ersetzt werden.

c) Der Gesetzentwurf entspricht den Grundsätzen einer gesunden Sozialpolitik.

d) Der Gesetzentwurf schreibt die Errichtung eines Amts vor, dessen Aufgabe es sein wird, alle Unterlagen zu sammeln und alle Änderungen vorzuschlagen, die nötig sind, um dem Pensionssystem eine einwandfreie und dauerhafte Grundlage zu verschaffen.

Nach sorgfältiger Abwägung der Vorteile und Nachteile für das Land bin ich zu der wohlerwogenen Entschließung gekommen, den Gesetzentwurf zu genehmigen."

Ehe auf diese Erklärung sowie auf das Für und Wider der Parteien und des neutralen Bundeskoordinators eingegangen wird, soll das Gesetz an Hand der Übersetzung[1] einer Betrachtung unterzogen werden. Sein ungekürzter Titel lautet:

Gesetz über die Ruhestandsversorgung des Eisenbahnpersonals, zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und für andere Zwecke.

Die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit ist, das sei sogleich gesagt, aber nicht Gegenstand besonderer gesetzlicher Maßnahmen, vielmehr wird die Verringerung der Arbeitslosigkeit lediglich als wohltätige Folge der Ruhestandsgesetzgebung erwartet, — ebenso, wie man sich von dieser auch eine erhöhte Leistungsfähigkeit und Betriebsicherheit des Eisenbahndienstes verspricht (§ 2a des Gesetzes).

Der Geltungsbereich des Gesetzes (§ 1). Das Gesetz umfaßt alle dem Bundesverkehrsgesetz unterworfenen „Frachtführer", das heißt die Eisenbahnen des zwischenstaatlichen Verkehrs sowie die Expreß- und Schlafwagengesellschaften, ferner ihre betriebsverwandten Verästelungen und Anhängsel. Ausdrücklich ausgenommen ist der Lastkraftwagenverkehr, für den übrigens eine bundesgesetzliche Regelung

[1] Siehe unter Gesetzgebung dieses Archivhefts.

aller seiner Belange ohnehin bevorstehen dürfte. Wohl aus diesem Grunde ist der Lastkraftwagenverkehr wie auch der Wettbewerbsverkehr der Binnenschiffahrt von der gegenwärtigen Ruhestandsgesetzgebung ausgenommen worden — allerdings gegen den lebhaften Widerspruch der Eisenbahnen, die in Amerika, wie überall, durch den sich immer mehr entwickelnden Lastkraftverkehr steigende Einnahmeverluste erleiden. Für die einstweilige Beschränkung der Ruhestandsfürsorge auf die zwischenstaatlichen Eisenbahnen mag auch der Umstand mitgesprochen haben, daß die neue Gesetzgebung für amerikanische Verhältnisse noch eine gewisse Problematik in sich birgt, so daß man es vielleicht vorgezogen hat, den gesetzlichen Rahmen vorerst nicht zu weit zu spannen.

Andererseits ist der Personenkreis des Gesetzes uneingeschränkt, da das Personal jener „Frachtführer" restlos an den Wohltaten des Gesetzes teilnehmen soll. Denn „Bedienstete" (employees), deren Dienstverrichtungen der Weisung und Überwachung des Frachtführers unterliegen (§ 1 b), sind tatsächlich alle Eisenbahner, einschließlich der leitenden Beamten aller Grade. Daß diese Beamten nicht ausgeschlossen sein sollen, beweist auch die im § 4 zu ihren Gunsten getroffene Übergangsbestimmung (s. unten)[1]. Als „Bedienstete" nehmen auch die Personen an den Wohltaten des Gesetzes teil, die ein Jahr vor dem Inkrafttreten des Gesetzes im Eisenbahndienst gestanden haben, insofern hat das Gesetz also rückwirkende Kraft (s. a. § 3).

Die Beitragspflicht (§ 5). Der Beitrag der Bediensteten (Personalbeitrag) ist, solange das Versorgungsamt (§ 9) nichts anderes bestimmt, auf 2% des Lohnes oder Gehalts bemessen, doch bleiben die über 300 $ im Monat hinausgehenden Bezüge beitragsfrei. Der Beitrag der Frachtführer (Unternehmerbeitrag) beträgt das Doppelte der Personalbeiträge. Diese werden vom Frachtführer bei der Zahlung der Bezüge einbehalten und nebst dem eigenen Beitrag vierteljährlich — oder zu anderen von dem Versorgungsamt bestimmten Fristen — dem Schatzamt der Vereinigten Staaten überwiesen. Das Versorgungsamt hat die Beitragshöhe von Zeit zu Zeit neu festzusetzen, derart, daß aus den Beiträgen alle auf Grund des Gesetzes anfallenden Ausgaben gedeckt werden können; ein Reservefonds wird also nicht angesammelt.

---

[1] Die Eisenbahnstatistik des Bundesverkehrsamts für das Jahr 1932 (46. Jahresbericht S. 26 ff.) weist für die Eisenbahnen I. Klasse 1 031 701 Employees nach, darunter 13 366 Executives, Officials und Staff-Assistants.

Die Summe der Personalbeiträge wird nach dem derzeitigen Lohnaufkommen jährlich etwa 30 000 000 $, die der Eisenbahnen also rund 60 000 000 $ betragen. Dem Personal kommt bei der Aufbringung der Beiträge zugute, daß ihm ab 1. Juli 1934 eine 2½ %ige Lohnerhöhung zugesprochen ist, die den allmählichen Abbau der im Jahr 1932 eingetretenen 10 %igen Lohnkürzung einleiten soll, nun aber wird sie fast ganz durch die neuen Lasten des Gesetzes aufgezehrt. Dagegen steht den Eisenbahnen kein besonderer Einnahmezuwachs zur Verfügung, wohl oder übel wird ihnen also angesichts ihrer ungünstigen Finanzlage[1] durch Tariferhöhungen geholfen werden müssen.

Rentenanspruch und Rentenhöhe (§§ 3 und 4). Anspruch auf Altersrente hat jeder Bedienstete, der das 65. Lebensjahr überschritten oder — bei einem oder mehreren Frachtführern — alles in allem 30 Dienstjahre vollendet hat. Dabei ist eine ununterbrochene Eisenbahndienstzeit nicht vorausgesetzt. Wer die Altersgrenze von 65 Jahren erreicht hat, muß in der Regel in den Ruhestand treten, doch kann das Ausscheiden im beiderseitigen Einvernehmen von Jahr zu Jahr, doch nicht über das 70. Lebensjahr hinaus, aufgeschoben werden. Für Angestellte in leitender Stellung (official position) gilt als Übergangsbestimmung, daß sie erst nach Ablauf von 5 Jahren nach dem Inkrafttreten des Gesetzes zwangsweise zur Ruhe gesetzt werden dürfen.

Die Höhe der Rente richtet sich einerseits nach der Zahl der Dienstjahre, von denen höchstens 30 angerechnet werden, und andererseits nach der Höhe der durchschnittlichen Monatsbezüge des Bediensteten, wobei auch hier, wie bei der Beitragsleistung, die über 300 $ hinausgehenden Beträge unberücksichtigt bleiben. Für die Rentenberechnung gilt folgende Staffelung: Die ersten 50 $ Lohn usw. werden mit 2 %, die folgenden 100 $ mit 1½ % und der Rest von höchstens 150 $ mit 1 % angerechnet. Doch wird die Rente für jedes an der Altersgrenze von 65 Jahren fehlende Lebensjahr um 1/15 gekürzt. Diese Kürzung unterbleibt aber, wenn das Versorgungsamt entscheidet, daß der Frachtführer den Bediensteten wegen körperlicher oder geistiger Schwäche vom Dienst zurückgezogen hat. Renten im Kapitalwert von weniger als 300 $ werden in einer Summe ausgezahlt.

---

[1] Ungünstig, obwohl das Jahr 1934 gegenüber dem Vorjahr einen Wiederaufstieg erkennen läßt.

Die folgende dem Railway Age (Band 97, S. 23) entnommene Übersicht veranschaulicht die Abfindung der Rentner.

Die monatliche Rente beträgt:

bei einem Monatsdurchschnitt des Lohnes usw. von	bei einem Alter von 65 Jahren und mehr		bei 30 Dienstjahren und mehr bei einem Alter von		
	bei 20 Dienstjahren	bei 25 Dienstjahren	60 Jahren	62 Jahren	65 Jahren
$	$	$	$	$	$
80	29,00	36,25	29,00	34,80	43,50
100	35,00	43,75	35,00	42,00	52,50
125	42,50	55,13	42,50	51,00	63,75
150	50,00	62,50	50,00	60,00	75,00
175	55,00	68,75	55,00	66,00	82,50
200	60,00	75,00	60,00	72,00	90,00
225	65.00	81,25	65,00	78,00	97,50
250	70,00	87,50	70,00	84,00	105,00
275	75,00	93,75	75,00	90,00	112,50
300 und mehr	80,00	100,00	80,00	96,00	120,00

Dabei ist zu beachten, daß die um die gesetzlichen Fünfzehntel gekürzten Renten der beiden vorletzten Reihen der Übersicht (Vollendung von 30 Dienstjahren vor Erreichung der Altersgrenze von 65 Lebensjahren) nur bei freiwilligem Ausscheiden eines Bediensteten gelten, denn beim Ausscheiden wegen körperlicher oder geistiger Dienstunfähigkeit unterbleibt die Kürzung, der Rentner erhält dann die in der letzten Reihe der Übersicht nachgewiesene Vollrente.

So ansehnlich diese Renten sind, denen namentlich in der Übergangszeit nur geringfügige Beitragsleistungen des ausscheidenden Personals gegenüberstehen, so gingen die Forderungen ursprünglich doch erheblich weiter. So wollte die Hatfield Bill unterschiedslos 2 % der Monatsbezüge angerechnet wissen, während der revidierte Gesetzentwurf eine gleitende Skala von 2½, 2, 1½ und 1 % vorsah. Unter dem Eindruck der auch hiergegen geltend gemachten finanziellen Bedenken setzte der Ausschuß des Abgeordnetenhauses die Skala auf 2, 1½ und 1 % herab und änderte auch die Staffelung der Monatsbezüge, so daß die Höchstgrenze rund 100 $ betragen haben würde. Der Kongreß behielt zwar die herabgesetzte prozentuale Skala bei, änderte aber die Staffelung der Bezüge zugunsten der Renten des geringer besoldeten Personals, so daß die meisten Renten wieder aufgebessert wurden und die Höchstrente endgültig auf 120 $ stieg.

Ein anderes Problem war die Festsetzung des für die Rente maßgebenden monatlichen Durchschnittseinkommens für die rückliegende Zeit. Die vorliegende gesetzliche Lösung, wonach für die Zeit vor dem

Inkrafttreten des Gesetzes der Durchschnitt der Monatsbezüge des Bediensteten während der 8 Kalenderjahre 1924 bis 1931 gilt, ist als ein Versuch anzusehen, für die Rentenberechnung einen zugleich gerechten und möglichst einfachen Maßstab für die gesamte Vergangenheit zu finden. Die Schwierigkeiten wurzelten hier vor allem in den bekanntlich stark schwankenden Konjunkturlöhnen der amerikanischen Eisenbahnen.

Der Aufwand für die Renten in den nächsten 4 Jahren, für die das Gesetz in seiner jetzigen Verfassung zunächst befristet ist, hängt einmal von der Zahl der 65-Jährigen ab, deren Zurruhesetzung — mit den im § 4 vorgesehenen Ausnahmen — obligatorisch ist, und zum anderen von der Zahl derer, die schon vor Erreichung der Altersgrenze eine Dienstzeit von 30 Jahren zurückgelegt haben, also in den Ruhestand treten können, wenn sie die damit verbundene Rentenkürzung (§ 3) in Kauf nehmen wollen. Die Gesamtzahl dieser Rentenberechtigten hat der Bundeskoordinator für die Jahre 1935 bis 1938 auf 185 800, 26 900, 26 600 und 15 600 = 254 900 angegeben, doch rechnet man wegen der für diese Bediensteten einstweilen noch verringerten Spanne zwischen Lohn und Rente damit, daß viele von ihnen mit dem Rücktritt zögern werden, und zwar veranschlagt man die Zahl der am Ende des Jahres 1938 noch im Dienst befindlichen Rentenberechtigten dieser Art auf etwa 100 000. Nach roher Schätzung werden die jährlichen Ausgaben auf Grund des Gesetzes (einschließlich der Verwaltungskosten von 5 000 000 $) in den Jahren 1935 bis 1938 63 Mill. $, 70 Mill. $, 81 Mill. $ und 90 Mill. $ betragen. Hiervon wären nach § 5 von den Bediensteten ein Drittel und von den Frachtführern zwei Drittel aufzubringen.

Der Rentenfonds (§ 8) wird vom Schatzamt der Vereinigten Staaten als besonderes Konto unter der Bezeichnung „Eisenbahn-Rentenfonds“ nach den Weisungen des Versorgungsamts (§ 9) verwaltet.

Sicherstellung des Rentenbezugs (§ 11). Die Renten sind steuerfrei, sie können auch nicht gepfändet oder abgetreten werden.

Die Ablösung der vorhandenen Altersversorgungen durch die gesetzlichen Leistungen (§ 6) ist im Gesetz zwar grundsätzlich geregelt, die Durchführung ist aber im wesentlichen dem Versorgungsamt überlassen. Das Amt ist zu dem Zweck ermächtigt, geeignete Richtlinien (rules and regulations) zu erlassen. Die Bedeutung dieser Vorschrift ist nicht klar genug, wie überhaupt der ganze Paragraph noch andere Zweifel aufkommen läßt, so daß die Durchführung auf mancherlei Schwierigkeiten stoßen dürfte. So die Vorschrift, daß Mehraufwendungen (erhöhte Beiträge oder Leistungen) gegenüber dem Gesetz von dem Frachtführer zu tragen sind, der für die Entstehung der

ursprünglichen Verpflichtungen einzustehen hat. Kann das Versorgungsamt sich mit einem Frachtführer über die Umstellung der von diesem betreuten Versorgungseinrichtung auf die gesetzliche Norm nicht einigen, so treten für den Frachtführer und seine Bediensteten die gesetzlichen Bestimmungen in Kraft, und zwar (wie das Gesetz sagt) ohne Rücksicht auf Streitigkeiten und das Nebeneinander! (duplication) der vorhandenen und der gesetzlichen Fürsorge. Wie ein solches Konkurrieren nach dem zwangsläufigen Inkrafttreten der gesetzlichen Vorschriften möglich wäre, ist ohne Kommentar nicht verständlich. Der Schlußsatz des Paragraphen stellt eine Ausnahmebestimmung zugunsten ehemaliger Bediensteten dar, die vor dem Inkrafttreten des Gesetzes im Alter von 70 (!) Jahren oder mehr, mit oder ohne Altersversorgung, aus dem Dienste geschieden sind. Denn nach dem Ermessen des Amts (at its option) sollen diese ehemaligen Bediensteten nicht nach den vorhergehenden Bestimmungen des § 6 behandelt werden, sondern ohne weiteres Anspruch auf die Wohltaten des Gesetzes haben. Die Zahl dieser ehemaligen Bediensteten, die zunächst nicht bekannt ist, wird nicht allzu sehr ins Gewicht fallen. Im übrigen kann die Bedeutung der dem Versorgungsamt übertragenen Umstellung der vorhandenen Versorgungseinrichtungen auf die gesetzliche Fürsorge, abgesehen von den in der Sache liegenden Schwierigkeiten, daran ermessen werden, daß die Eisenbahngesellschaften im Jahre 1933 rund 34 Mill. $ nicht gesetzliche Altersrenten gezahlt haben. Wie die Höhe dieser Zahlungen durch die Maßnahmen des § 6 beeinflußt werden wird, steht einstweilen dahin, jedenfalls sind sie neben den oben mitgeteilten gesetzlichen Zahlungen aus § 3 aufzubringen.

Soweit das Gesetz! Es ist im Verlauf der Verhandlungen ebenso nachdrücklich begehrt, wie bekämpft worden. Begehrt unter dem Druck einer ungewöhnlichen Arbeitslosigkeit, die man durch die gesetzliche Altersversicherung als Mittel für den beschleunigten Abbau überalterter Eisenbahnbediensteten wenigstens etwas zu mildern hofft[1]. Begehrt auch deshalb, weil die als Folge sinkender Konjunktur eingetretene Renten-

[1] Die Anhänger des Gesetzes rechnen damit, daß allein im Jahre 1935 etwa 100 000 Eisenbahnbedienstete zurücktreten werden, die Eisenbahngesellschaften dagegen haben erklärt, daß das Ausscheiden dieser Leute noch nicht die Wiedereinstellung einer ebenso großen Zahl von Ersatzkräften bedeute, da viele alte Bedienstete sogen. Ruheposten innehätten.

kürzung der freiwilligen Versorgungseinrichtungen den Wunsch nach gesetzlicher Sicherung der Altersrenten hervorgerufen hat. Bekämpft dagegen, wohl nicht so sehr, weil die durch das Gesetz eingeleitete Art der Sozialpolitik mit der eingangs erwähnten amerikanischen Auffassung vom Arbeitsvertrag bricht, als vielmehr deshalb, weil das Gesetz, wirtschaftlich gesehen, den Eisenbahnen sehr zur Unzeit kommt, ferner, weil es versicherungstechnisch ein Experiment ist und schließlich, weil die Pflichten und Lasten des Gesetzes nicht zugleich auch den Wettbewerbern der Eisenbahnen auferlegt sind. Den geteilten Meinungen gegenüber fällt besonders ins Gewicht, daß der zweifellos über den Parteien stehende und durchaus sachkundige Bundeskoordinator das Gesetz, wenn auch nur vorläufig, als unfertig abgelehnt hat. Zwar sind seine wiederholten Vertagungsanträge nicht durchgedrungen, doch ist es vor allem seiner Autorität zu verdanken, daß hemmungslose Wünsche der Antragsteller letzten Endes auf ein vermutlich erträgliches Maß herabgesetzt worden sind. Wenn der Kongreß in seltener Einmütigkeit das so zurechtgestutzte Gesetz vor der Zeit angenommen hat, so zeigt das, wie sehr die treibenden Kräfte allen Bedenken zum Trotz sich durchzusetzen vermochten. Zweifelsohne hat die Geschlossenheit des Kongresses dem Präsidenten die Genehmigung des Gesetzes erleichtert. Immerhin hat der Präsident es für angezeigt gehalten, seine Entscheidung mit der oben im Wortlaut wiedergegebenen Begründung zu veröffentlichen. In dieser Veröffentlichung sind die Gründe gegen und für das Gesetz in großen Zügen wiedergegeben, wobei indessen die finanzielle Belastung der Eisenbahnen, vor allem in den nächsten vier Jahren sehr unterschätzt sein dürfte, während damit gerechnet wird, daß schon der nächste Kongreß die bessernde Hand an das Gesetz legen werde. Es ist nicht erkennbar, wieweit der Präsident sich diese Auffassungen zu eigen gemacht hat. Ausschlaggebend mag für ihn das Argument gewesen sein, daß das Gesetz einer gesunden Sozialpolitik entspreche. — Daß eine gesunde Sozialpolitik dem Lande zum Segen gereicht, ist eine Überzeugung, die gerade bei uns, im Mutterlande der Sozialpolitik, verstanden wird. Allerdings kann eine gesunde Sozialpolitik nur bei gesunder Wirtschaft gedeihen, will man nicht den Teufel mit Beelzebub austreiben. Und so kommt es zunächst darauf an, wie die großen Probleme des amerikanischen Wirtschaftslebens, die der Präsident mit so großer Entschiedenheit angepackt hat, ihrer Lösung entgegengeführt werden. Kann also das soziale Motiv des Gesetzes durchaus anerkannt werden, so wäre eine Würdigung der versicherungstechnischen und wirtschaftlichen Seite des

Gesetzes verfrüht, solange man es — so paradox das klingt — nur mit einem gesetzgeberischen Versuch zu tun hat.

Dabei ist es nicht ausgeschlossen, daß die Eisenbahngesellschaften das Gesetz als verfassungswidrig anfechten werden, weil es den Frachtführer nötigt, für betriebsfremde Personen Lasten zu übernehmen. Jedenfalls haben die Eisenbahnen im Schoße der Association of Railway Executives einen besonderen Ausschuß eingesetzt, der sich mit „gewissen Unklarheiten" des Gesetzes sowie mit der Auslegung zweifelhafter Gesetzesbestimmungen befassen soll. Auch auf diese Weise wird, außer durch die Vorarbeiten des Bundeskoordinators, wertvolles Material für die Fortbildung des Gesetzes gewonnen werden.

Das Londoner Personenverkehrs-Amt und das Londoner Personenverkehrs-Gesetz 1933.

Von

Dr. Gretsch, Berlin.

(Mit einer Abbildung.)

(Schluß.)[1]

In diesem Abschnitt sind weniger wichtige Teile nur auszugsweise wiedergegeben. Sie sind durch „Einklammerung []" gekennzeichnet.

Teil VIII.

Übergangs- und Ergänzungsbestimmungen.

81. Befreiung von der Stempelsteuer.

[In den verschiedenen Ziffern des Abschnitts (1) a mit i sowie (2) ist die Befreiung von der Stempelsteuer eindeutig festgesetzt und erläutert. Es handelt sich dabei in erster Linie um alle Abkommen über Entschädigungen für die Übertragung von Unternehmen, die ausgegebenen Verkehrsaktien und deren Verteilung, sowie um Dokumente, die diese regeln, ferner die Schaffung und Sicherstellung von Zinsen und Dividenden für die neu zugelassenen Aktien u. ä. (siehe das Originalgesetz Seite 103 mit 105).]

82. Unterhaltung übernommener Unternehmen bis zum Stichtag.

(1) Alle Unternehmen oder Unternehmen-Teile, die nach diesem Gesetz vom Amt übernommen werden, sind bis zum Stichtag in der gewöhnlichen Weise zu unterhalten und zu betreiben.

[1] Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934 S. 1249, 1935, S. 51.

(2) Baldmöglichst nach dem Stichtag soll jede der in Anhang 2, Teil III aufgeführten Ortsbehörden, entsprechend den verschiedenen Bestimmungen über Rechnungsprüfung, veranlassen, daß eine Rechnungsvorlage über ihr Straßenbahnunternehmen für die Zeit vom 1. April 1933 bis zum Stichtag ausgearbeitet wird. Nach deren Fertigstellung sollen zwischen der betreffenden Ortsbehörde und dem Amt Vereinbarungen auf den folgenden Grundlagen getroffen werden:

(a) Überschüsse aus den Einnahmen des Straßenbahn-Unternehmens während der Prüfungszeit sollen (nach Deckung aller aus den Einnahmen zu befriedigenden Ausgaben) der Behörde zugute kommen.

(b) Verluste aus den Einnahmen des Straßenbahnunternehmens während dieses Zeitraums sollen (nach Deckung aller aus den Einnahmen zu befriedigenden Ausgaben) von der Behörde getragen werden.

(c) Alle Meinungsverschiedenheiten, die zwischen dem Amt und der Behörde über Zahlungen, auf Grund von in diesem Unterabschnitt getroffenen Vereinbarungen, entstehen können, sollen, mangels eines Übereinkommens, durch einen gewählten oder vom Gesundheitsminister ernannten Schiedsrichter entschieden werden.

Die aus der Einnahme zu bestreitenden Aufwendungen sollen die ganzen oder einen verhältnismäßigen Teil der Zahlungen umfassen, die durch die Behörde, am oder nach dem Stichtag, in einen Tilgungs- oder Teiltilgungsfonds oder für Zinsen von Anleihen für die übernommenen Unternehmen gemacht wurden, wenn diese Zahlungen für die Abrechnungsperiode (im ganzen oder in Teilen) als von Tag zu Tag laufende Abgaben zu behandeln sind.

(3) Ist das Amt der Ansicht, daß ein von den Unternehmern nach dem 3. Dezember 1930 getroffenes Abkommen über Angelegenheiten der in Anhang 2, Teil I und II dieses Gesetzes bezeichneten Unternehmen (in diesem Abschnitt „Die übernommenen Unternehmen" benannt) im normalen Geschäftsgang nicht ordnungsgemäß nötig war, und daß die daraus entstandenen Verpflichtungen nicht auf das Amt übertragen werden sollten, so kann es innerhalb von 6 Monaten nach dem Stichtag diese den Unternehmern jederzeit kündigen.

(4) Kündigt das Amt wie vorstehend, und lassen sich die sich daraus ergebenden Angelegenheiten nicht durch Abkommen zwischen dem Amt und den Unternehmern erledigen, so ist die Angelegenheit vor den Schiedsgerichtshof zu bringen. Dieser hat zu entscheiden, ob das Ab-

kommen im normalen Geschäftsgang der Unternehmer nötig war, und in welchem Umfang die Verbindlichkeiten auf das Amt zu übertragen sind, oder als solche der Unternehmer weiterbestehen.

(5) Bis zum Stichtag ist es einer ein übernommenes Unternehmen betreibenden Gesellschaft, ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Ministers, verboten:

(a) Ihre Ländereien oder Gebäude zu verkaufen oder über sie länger als ein Jahr anderweitig zu verfügen,

(b) ihre Tilgungs- oder Erneuerungsfonds für andere Zwecke zu verwenden, wie sie bisher gebraucht wurden, oder aus ihnen Ausschüttungen unter die Aktien- oder Anteilinhaber vorzunehmen, mit Ausnahme von Zinszahlungen auf Schuldverschreibungen, zu denen sie gesetzlich verpflichtet ist,

(c) irgendwelche Abkommen einzugehen, die sich über länger als 1 Jahr erstrecken,

(d) neue Kapitalien aufzunehmen,

(e) neue Werkstätten einzurichten, deren Kosten schätzungsweise 50 000 Pfund überschreiten.

(6) Zur Sicherstellung eines angemessenen Vergleichs zwischen dem Amt und den in Anhang 2 Teil I und II bezeichneten Gesellschaften (mit Ausnahme der South Metropolitan Electric Tramways and Lighting Gesellschaft, Limited) — die in diesem Abschnitt „Die übernommenen Gesellschaften" genannt sind — für die Zeit zwischen dem 1. Januar 1931 und einem Tag vor dem Stichtag (in diesem Abschnitt „Die Abschlußperiode" genannt), treten die Bestimmungen der folgenden sieben Unterabschnitte in Kraft.

(7) Zwischen dem Verabschiedungstag des Gesetzes und dem Stichtag sollen von den übernommenen Gesellschaften keinesfalls Dividenden oder andere ähnliche Beträge an ihre Aktien- oder Anteilinhaber ausgeschüttet werden, jedoch sind die Zinsen der Tilgungsfonds der Gesellschaften bei Fälligwerden zu bezahlen.

(8) Baldmöglichst nach dem Stichtag sollen die während der Abschlußperiode von den übernommenen Gesellschaften (außer den Metropolitan Electric Tramways, Limited und den London United Tramways, Limited) verdienten Beträge (nach Bezahlung der Zinsen des Tilgungsfonds) durch einen vom Minister ernannten Rechnungsrevisor (in diesem Abschnitt „Der Rechnungsrevisor" genannt) geprüft, und dann die zur Verteilung verfügbaren, vor dem Stichtag noch nicht verteilten Beträge (in diesem Abschnitt „Die nicht ausgeschütteten Gewinne" genannt) festgesetzt werden.

(9) Bei der Festsetzung dieser Beträge soll der Rechnungsrevisor:

(a) Bei der Untergrundgesellschaft alle nach dem London Electric Railway Companies' Facilities Gesetz von 1915 getroffenen Abkommen über die Einzahlung von Einkünften in einen Gemeinschaftsfonds berücksichtigen,

(b) bei den übernommenen Gesellschaften alle Summen ausschließen, die während der vor dieser Zeit liegenden Abschlußperiode von ihnen als Zinsen oder Dividenden auf Aktien oder Anteile anderer Gesellschaften eingenommen wurden, dagegen die Beträge einschließen, die als derartige Zinsen und Dividenden während der Abschlußperiode zu bezahlen sind,

(c) bei der London General Omnibus Gesellschaft, Limited und der Tramways (M.E.T.) Omnibus Gesellschaft, Limited alle Summen abrechnen, die von diesen aus den Einkünften der Abschlußperiode zwecks Tilgung ihrer Schuldverschreibungen zurückgelegt worden waren.

(10) Die übernommenen Gesellschaften sind berechtigt, aus den Aktiven ihrer auf das Amt übergegangenen Unternehmen Summen zurückzubehalten, die genügen, um die Nettobeträge der bis zum Stichtag aufgelaufenen, unbezahlten Zinsen ihrer Schuldverschreibungen nach Abzug der Einkommensteuer in Höhe der Normalrate des Fälligkeitsjahrs zu vergüten. Die genannten Summen sind zu diesem Zweck zu verwenden.

(11) Sind die nichtausgeschütteten Gewinne geprüft und festgesetzt, so soll das Amt den übernommenen Gesellschaften (mit Ausnahme der Metropolitan Electric Tramways und der London United Tramways) diese Beträge zurückvergüten. Sie sind jedoch um Summen zu verringern, die die Gesellschaften für Einkommensteuer abzusetzen berechtigt gewesen wären, wenn die ganzen nicht ausgeschütteten Gewinne sofort durch Dividenden auf die Aktien- und Anteilinhaber der Gesellschaften verteilt worden wären.

Ist der Rechnungsrevisor vor Abschlußfestsetzung der nicht ausgeschütteten Gewinne der Ansicht, daß Gewinne bestehen, die den Gesellschaften zurückzubezahlen sind, und bestätigt er demnach, daß Abschlagszahlungen an die Gesellschaften gemacht werden können, so soll das Amt nach Eingang dieser Bestätigungen die so bestimmten Beträge auf Rechnung der nicht ausgeschütteten Gewinne zurückbezahlen.

(12) Auf Verlangen der übernommenen Gesellschaften soll ihnen das Amt von Zeit zu Zeit Beträge zur Erfüllung der vor dem Stichtag liegenden Einkommensteuerverpflichtungen bezahlen und sie für alle Kosten und Ausgaben entschädigen, die mit Genehmigung des Amts nach

dem Stichtag, bei der Ermittlung der vor dem Stichtag liegenden Verbindlichkeiten, aus Einkommensteuern aufgelaufen sind.

(13) In diesem Abschnitt bedeutet der Ausdruck „Eine Untergrundbahngesellschaft" eine der in Anhang 2, Teil I dieses Gesetzes aufgeführten Gesellschaften.

(14) Um für das Amt und die South Metropolitan Electric Tramways and Lighting Gesellschaft (in diesem Abschnitt „Die Gesellschaft" genannt) einen ordnungsmäßigen Vergleich der auf den Stichtag bezogenen, laufenden Einnahmen und Ausgaben ihres Straßenbahn- und Kleinbahn-Unternehmens (in diesem Abschnitt „Das Unternehmen" genannt) sicherzustellen, soll baldmöglichst nach dem Stichtag eine Verteilungsberechnung (die für das Amt und die Gesellschaft bindend und endgültig ist) durch die Gesellschaft vorbereitet und durch einen von ihr ernannten und vom Minister bestätigten Rechnungsrevisor festgesetzt werden. Sie regelt, bezogen auf den Stichtag, das Verteilungsverhältnis:

(a) Aller nach dem Stichtag liegenden Zahlungen oder Einnahmen der Gesellschaft für das Unternehmen (jedoch nicht Zahlungen für Unterhaltungszwecke nach (1) dieses Abschnitts),

(b) aller vor dem Stichtag fälligen Zahlungen oder Einnahmen des Amts für das Unternehmen.

(15) Innerhalb 14 Tage nach Empfang der Verteilungsverrechnung ist der darin erscheinende Ausgleich zu regeln. Gutschriften der Gesellschaft sind an sie durch das Amt, Gutschriften des Amts an dieses von der Gesellschaft zu übertragen.

83. Dokumente von übernommenen Gesellschaften müssen überlassen werden.

Alle Personen, die am Stichtag Bücher, Dokumente oder Papiere der in Anhang 2, Teil I, II oder VI aufgeführten Gesellschaften (jedoch nicht solche, die sich zum Teil auf die Surplus Lands beziehen und in diesem Abschnitt „Die besagten Dokumente" genannt sind) in ihrem Besitz oder unter Verwahrung haben, die den Besitzern dieser Unternehmen gehören oder gehören würden, wenn die Übernahme nicht stattgefunden hätte, sind verpflichtet, dem Amt darüber Rechenschaft abzulegen und sie auf sein Ersuchen ihm oder einer von ihm bestimmten Person auszuliefern.

84. Besichtigung der Werkstätten usw.

Das Amt oder jede von ihm dazu ermächtigte Person ist gesetzlich berechtigt, Landbesitz, Werkstätten oder sonstiges Besitztum, das zu übernommenen Unternehmen oder Unternehmenteilen gehört, zu betreten und

zu besichtigen, sowie alle Bücher, Abrechnungen und Dokumente im Besitz von Personen, die dazugehörende Unternehmen betreiben, einzusehen und Abschriften oder Auszüge daraus anzufertigen. Ausgenommen sind Dokumente, die Richtlinien für die Übertragung festsetzen, oder für ein nach diesem Gesetz eingerichtetes Schiedsgericht dienen.

85. Schwebende Verfahren und bestehende Verträge.

(1) Unmittelbar vor dem Stichtag schwebende oder bestehende Verfahren oder Rechtsstreitigkeiten von oder gegen Unternehmer der in Anhang 2, Teil I, (1) oder in Teil II, III oder VI dieses Gesetzes aufgeführten Unternehmen sollen auf Grund von Bestimmungen dieses Gesetzes keinesfalls unterbrochen oder schädlich beeinflußt werden; vielmehr sollen sie durch oder gegen das Amt in der gleichen Weise (jedoch nicht anders) fortgesetzt und erzwungen werden, wie dies der Fall gewesen wäre, wenn das Gesetz nicht verabschiedet worden wäre.

(2) Alle Verträge, gesetzlichen Urkunden, Schuldverschreibungen, Abkommen, sonstigen Urkunden und alle Betriebsabmachungen, die unmittelbar vor dem Stichtag in Kraft waren und Unternehmer der in Anhang 2, Teil I, II, III oder VI dieses Gesetzes aufgeführten Unternehmen betreffen, sollen voll wirksam bleiben, und in gleicher Weise für oder gegen das Amt gelten und ebenso erzwungen werden, als wenn an Stelle der Unternehmer das Amt noch dazu ein Partner gewesen wäre.

Jedoch soll keine Bestimmung dieses Abschnitts:

(a) Auf Verträge Anwendung finden, deren Verpflichtungen nach Teil VII oder Abschnitt 82 dieses Gesetzes solche der Unternehmer bleiben,

(b) Verfahren, Rechtsstreitigkeiten, Abkommen, gesetzliche Urkunden, Schuldverschreibungen oder andere Dokumente beeinflussen, die sich auf Unternehmen beziehen, die nach diesem Gesetz vom Amt nicht übernommen wurden.

86. Bestimmungen über Ersatzanleihen.

(1) Die Verkehrsanleihen, die als Ersatz für bisherige Aktien ausgegeben werden, sollen die gleichen Rechte und den gleichen Kredit sowie die gleichen Befugnisse, Vorrechte, Bestimmungen, Verpflichtungen und Verbindlichkeiten besitzen, die letztere unmittelbar vor dem Stichtag besaßen. Demzufolge sollen gesetzliche Urkunden, Willen und andere Dokumente oder letztwillige Anordnungen, die über diese Anleihen verfügen oder sie beeinflussen, Wirkung behalten und nicht zurückgenommen werden und für die Ersatz-Verkehrsanleihe Geltung behalten.

(2) Treuhänder, Testamentsvollstrecker und alle sonstigen Vertreter oder Vertrauensverwalter bestehender Anleihen, die durch Verkehrsaktien ersetzt werden, können über letztere in gleicher Weise verfügen wie über die bestehenden Anleihen.

(3) In diesem Abschnitt schließt der Ausdruck „bestehende Anleihen" bestehende Anteile und Sicherheiten ein. Bezugnahmen auf diese Anleihen sind dementsprechend auszulegen.

87. Auflösung übernommener Gesellschaften.

(1) Die in Anhang 2, Teil I und II dieses Gesetzes bezeichneten Gesellschaften (außer der South Metropolitan Electric Tramways and Lighting-Gesellschaft), in diesem Abschnitt „Die übernommenen Gesellschaften" genannt, sollen in Liquidation treten, und zwar die gesetzmäßigen Gesellschaften unmittelbar, nachdem die als Entschädigung für die Übertragung ausgegebenen Verkehrsaktien verteilt sind, die nicht gesetzmäßigen Gesellschaften am Stichtag.

Die vorstehenden Bestimmungen sollen jedoch auf die Metropolitan Railway-Gesellschaft solange nicht Anwendung finden, bis das Unternehmen des Surplus Lands Committee, nach den Bestimmungen des Abschnitts 98 dieses Gesetzes, von der dort aufgeführten Limited-Gesellschaft übernommen und in sie aufgegangen ist.

(2) Die Bestimmungen und Befugnisse der verschiedenen Sondergesetze für die gesetzmäßig übernommenen Gesellschaften sollen, soweit sie für diese notwendig und erforderlich sind, bis zur Auflösung in Kraft bleiben.

Jedoch besteht keine Verpflichtung, nach Erlaß dieses Gesetzes freiwerdende Aufsichtsratsstellen aufzufüllen. Dagegen können die bei den Gesellschaften zur Zeit vorhandenen Aufsichtsratsmitglieder ihre Befugnisse bis zur Auflösung der Gesellschaften in vollem Umfang ausüben.

(3) Für die Verteilung der vorerwähnten Verkehrsaktien, die Abwicklung und um die Bestimmungen des Gesetzes zu erfüllen, können die übernommenen Gesellschaften nach dem Stichtag, nach mit dem Amt getroffenen Vereinbarungen, Beamte, Angestellte, Bücher, Abrechnungen und Dokumente für ihren Gebrauch zurückbehalten. Läßt sich deshalb eine gegenseitige Vereinbarung nicht erzielen, so entscheidet der Minister

(4) Alle Kosten, Lasten und Ausgaben (einschließlich aller Renten, Abgaben, Steuern und anderer Ausgaben für Beamte, sowie aller Gehälter und Löhne oder Aufwendungen für zeitweise für eigene Zwecke von Gesellschaften zurückbehaltene Beamte oder Angestellte), über die durch

einen vom Minister ernannten Rechnungsrevisor bestätigt wird, daß sie der Gesellschaft ordnungsgemäß für die aufgeführten Zwecke entstanden sind, sollen durch das Amt vergütet werden.

88. Auflösung der Underground Electric Railways Company of London Limited und der London and Suburban Traction Company Limited.

(1) Vor oder baldmöglichst nach Ausgabe der Verkehrsaktien, auf die die Underground Electric Railways-Gesellschaft of London (hier „die Untergrundbahn-Gesellschaft" bezeichnet), die Suburban Traction-Gesellschaft (hier „die London and Suburban-Gesellschaft" genannt) und die Treuhänder, die die Schuldverschreibungen dieser Gesellschaften vertragsmäßig sicherzustellen haben (hier „die ernannten Treuhänder" bezeichnet), kraft ihres Anteils an den in Anhang 2, Teil I dieses Gesetzes aufgeführten Unternehmen, Anrecht haben, soll:

(a) Die Untergrundbahn-Gesellschaft beim Amt beantragen, an die Gesellschaft oder die ernannten Treuhänder auszugeben:

(i) Im Austausch der ihnen zustehenden „A"-Aktien einen dem Nennwert entsprechenden Betrag 5 %iger „B"-Aktien,

(ii) im Austausch von „C"-Aktien im Nennwert von 4 103 752 Pfund 5 %ige „B"-Aktien im Nennwert von 3 853 752 Pfund.

Nach Empfang dieses Antrags, oder bei „A"- und „C"-Aktien, für die bereits Zinsen bezahlt wurden, nach deren Rückerstattung durch die Untergrundbahn-Gesellschaft oder die ernannten Treuhänder, soll ihnen das Amt die entsprechenden „B"-Aktien ausgeben. Die dafür zurückzugebenden „A"- und „C"-Aktien sind dem Amt zu überhändigen und von ihm zu streichen.

(b) Das Amt soll vom Stichtag ab der Untergrundbahn-Gesellschaft alle Anteile der North Metropolitan Electric Power Supply-Gesellschaft übertragen, die infolge der Übernahme des Unternehmens der Metropolitan Electric Tramways dem Amt einverleibt wurden. Die Dividenden, die auf die von den Metropolitan Electric Tramways vor dem 1. Januar 1931 erworbenen Anteile nach dem Stichtag an das Amt oder die Untergrundbahn-Gesellschaft als deren Besitzer bezahlt wurden, sollen zwischen beiden so verteilt werden, daß dem Amt der vor dem Stichtag ausgeschüttete Dividendenbetrag zugute kommt. Nach Durchführung der Übernahme soll die Untergrundbahn-Gesellschaft als Entschädigung dafür:

(i) dem Amt den Betrag bezahlen, zu dem die vor dem 1. Januar 1931 von den Metropolitan Electric Tramways erworbenen Anteile, zwecks

Festsetzung der vom Amt für die Übernahme des Unternehmens zu vergütenden Entschädigung, bewertet waren, einschließlich 5 % Jahreszinsen vom Stichtag ab bis zum Tag der Zahlungsleistung,

(ii) das Amt von allen Verpflichtungen entlasten, zu denen es, wegen der Übernahme des Unternehmens der Metropolitan Electric Tramways, aus solchen Anleihen der Untergrundbahn-Gesellschaft bei dieser Gesellschaft verpflichtet werden könnte oder verpflichtet ist, die zum Zweck des Erwerbs dieser Anteile nach dem 1. Januar 1931 aufgenommen wurden.

(c) Die Untergrundbahn-Gesellschaft und die London and Suburban-Gesellschaft sollen Pläne aufstellen für die Liquidation ihrer Gesellschaften und für die Verteilung der Verkehrsaktien (außer von Bruchteilen von Aktien, die nicht passend verteilt werden können) an die dazu berechtigten Besitzer und Inhaber, oder für den Umtausch oder die Zeichnung von Verkehrsaktien, oder für die Verteilung der übrigen Vermögensbestandteile dieser Gesellschaften, oder des Erlöses aus dem Verkauf solcher Vermögensbestandteile oder von Bruchteilen von Verkehrsaktien, der nach Bezahlung der Ausgaben und Verpflichtungen dieser Gesellschaften verbleibt, und aller Beträge, die diese Gesellschaften in Generalversammlungen als Entschädigungen von Personen für Verlust ihres Amts oder ihrer Beschäftigung, oder als Anerkennung für die geleisteten Dienste festsetzen, sowie der Ausgaben, um diese Pläne in die Wirklichkeit umzusetzen.

(2) Der so von der Untergrundbahn-Gesellschaft vorgesehene Plan kann weiter bestimmen:

(a) Die Gründung einer Gesellschaft (in diesem Abschnitt „Die neue Gesellschaft" genannt) durch die Untergrundbahn-Gesellschaft, die nach dem Companies-Gesetz von 1929 als eine gesetzlich anerkannte Gesellschaft mit beschränkten Anteilen, mit einer Vertragsurkunde und Handelsvertragsbedingungen, dem Plan entsprechend, einzutragen ist.

(b) An Stelle der im Plan als Austausch für voll bezahlte Anteile oder Aktien der neuen Gesellschaft vorgesehenen Verteilung der erwähnten Vermögensteile der Untergrundbahn-Gesellschaft (außer von Verkehrsaktien, die unter die Aktien und Anteile der Inhaber der Untergrundbahn-Gesellschaft verteilt oder noch zu verteilen sind), an ihre Aktien- oder Anteile-Inhaber, die Übertragung an die neue Gesellschaft.

(c) Die Verteilung der so austauschweise von der Untergrundbahngesellschaft übernommenen Aktien und Anteile an deren Aktien- und Anteilinhaber.

(d) Die Umwandlung der bisherigen Central London Railway Guaranteed Assented ordinary, preferred ordinary und deferred ordinary-Aktien, die auf Grund des zwischen der Untergrundbahn-Gesellschaft einerseits und der Glyn, Mills and Co. (hier Glyn, Mills, Currie and Co., in diesem Unterabschnitt „die ernannten Treuhänder" bezeichnet) andererseits abgeschlossenen Treuhandvertrags vom 13. Dezember 1912 ausgegeben wurden, in gleiche Nennbeträge einer, nach den Bestimmungen des Anhangs 3, Teil III dieses Gesetzes, ausgegebenen new guaranteed assented stock (bekannt als Central London [New] Guaranteed Assented Stock, in diesem Abschnitt „die neuzugelassene Anleihe" benannt).

Wird der derart ausgearbeitete Plan bindend und wirksam, so soll er für das Amt gesetzlich werden, und das Amt soll auf Verlangen der Untergrundbahn-Gesellschaft:

(i) Für die neu zugelassenen Aktien durch die ernannten Treuhänder eine Zinsbezahlung von 4 % jährlich sicherstellen,

(ii) beim Vollzug oder bei der Durchführung der Treuhandverträge, Dokumente und bei anderen Angelegenheiten, die bei der Aufstellung der neu zugelassenen Anleihe nach den Bestimmungen des erwähnten Anhangs 3 notwendig sind, mit jeder anderen Partei verhandeln, zusammenarbeiten oder in Wettbewerb treten.

(3) Zur Durchführung jedes derart vorbereiteten Planes kann:

(a) Die Untergrundbahn-Gesellschaft „B"-Aktien zeichnen. In diesem Fall soll das Amt an sie, dem Plan entsprechend, bis zu 1 Million Pfund Nennwert 5 % „B"-Aktien, zum Preis von 95 Pfund für 100 Pfund Nennwert, ausgeben.

(b) Die London and Suburban-Gesellschaft „B"-Aktien zeichnen, und das Amt soll dann an sie, dem Plan entsprechend, bis zu 850 000 Pfund Nennwert 5 % „B"-Aktien ausgeben, zum Preis von 95 Pfund für 100 Pfund Nennwert.

Wurde für nach diesem Unterabschnitt ausgegebene Aktien der Kaufpreis erst nach dem Stichtag entrichtet, so soll die betreffende Gesellschaft dem Amt eine zusätzliche Summe vergüten, die auf der Grundlage einer 5 %igen Verzinsung des gezeichneten Aktien-Nennwerts, vom Stichtag bis zum Zahltag des Kaufpreises, einzuschätzen ist.

(4) Alle nachfolgend bezeichneten Abkommen der Untergrundbahn-Gesellschaft sollen — nach Anpassen der Daten durch die Sekretäre der Untergrundbahn- oder der London and Suburban-Gesellschaft, als Folge des Umstands, daß der Stichtag dieses Gesetzes später als der 1. Januar 1932 liegt — wie die in diesem Abschnitt erwähnten Pläne behandelt werden: Abkommen mit ihren Aktien- und Anteilbesitzern, mit Inhabern der Me-

tropolitan District Railway Assented First Preference Stock, mit Besitzern der Central London Railway Guaranteed Assented ordinary, preferred ordinary oder deferred ordinary-Aktien und mit Inhabern der Aktien und Anteile aller Klassen der London and Suburban-Gesellschaft.

(5) Die Abwicklung der Untergrundbahn- und der London and Suburban-Gesellschaft soll nach den Bestimmungen des Companies-Gesetzes von 1929 baldmöglichst eingeleitet werden, nachdem die erwähnten Pläne für ihre Aktien- und Anteilbesitzer wirksam geworden sind.

(6) Die Bestimmungen des Abschnitts 86 dieses Gesetzes finden Anwendung in den Fällen, in denen nach den vorbezeichneten Plänen Verkehrsaktien von den Aktien- oder Anteilinhabern der Untergrundbahn- oder der London and Suburban-Gesellschaft im Austausch für ihre Beteiligungen genommen wurden, oder von den Besitzern der Metropolitan District Assented First Perference-Aktien für diese Aktien, oder neu zugelassene Aktien im Austausch der Central London Railway Guaranteed Assented ordinary, preferres ordinary oder deferred ordinary-Aktien, oder Verkehrsaktien für neu zugelassene Aktien, oder wo Aktien oder Anteile der neuen Gesellschaft (entweder im Verlauf der Liquidation der Untergrundbahn-Gesellschaft oder aus anderen Gründen) unter die Besitzer von Anteilen und Aktien der Untergrundbahn-Gesellschaft verteilt werden. Die Bestimmungen finden voll und ganz Anwendung auf die umgetauschten Aktien, auf die verteilten Aktien und Anteile der neuen Gesellschaft und auf Treuhänder, Vollstrecker und auf alle Personen, die derartige umgetauschte Aktien oder Anteile verwalten, sowie auf alle Treuhänder, Vollstrecker und Verwalter von Aktien und Anteilen der Untergrundbahn-Gesellschaft, die bei einer solchen Verteilung Anteile oder Aktien der neuen Gesellschaft erhalten, wie wenn im Abschnitt 86 der Ausdruck „bisherige Aktien (existing stock)" die umgetauschten Aktien und Anteile und diejenigen der Untergrundbahn-Gesellschaft einschließt, und der Ausdruck „Verkehrs-Aktien ausgegeben für (transport stock issued in substitution)" Verkehrsaktien, umgetauschte, neu zugelassene Aktien und verteilte Aktien und Anteile der neuen Gesellschaft.

(7) Die Treuhänder, Vollstreckungsbeamten und alle übrigen Personen im Vertrauensbesitz von Aktien oder Anteilen der Untergrundbahn-Gesellschaft, der London and Suburban-Gesellschaft oder von Metropolitan District Railway Assented First Preference-Aktien oder von Central London Railway Guaranteed Assented ordinary, preferred ordinary oder deferred ordinary-Aktien, sollen bei jedem nach diesem Abschnitt aufgestellten Plan der Untergrundbahn- oder der London and Suburban-Gesellschaft mitwirken.

(8) Ist die Untergrundbahn- und die London and Suburban-Gesellschaft nach sorgfältiger Nachforschung nicht in der Lage, Personen zu finden, an die Verkehrsaktien oder Erlöse aus Verkäufen von anderen Vermögensteilen dieser Gesellschaften, oder Anteile oder Sicherheiten der neuen Gesellschaft oder neu zugelassene Aktien auszugeben oder zu bezahlen sind, oder wo Verkehrsaktien, derartige Geldbeträge, Anteile oder Sicherheiten, oder neu zugelassene Aktien an Personen auszugeben oder zu bezahlen sind, die oder deren Vertretung keine gültige Empfangsbestätigung geben können, so kann die Gesellschaft die Aktien, Anteile, Sicherheiten und Geldbeträge in der für Treuhänder nach Abschnitt 63 des Treuhandgesetzes (Trustee Act) von 1925 für Einzahlung von Sicherheiten und Geldbeträgen an Gerichtshöfe vorgesehenen Weise übertragen oder einbezahlen. Abschnitt 63 gilt dann mit allen notwendigen Abänderungen für alle derartigen Aktien, Anteile, Sicherheiten und Geldbeträge.

(9) Falls im Text nicht ausdrücklich anders vorgesehen ist, schließt für diesen Abschnitt der Ausdruck „Aktieninhaber" die Besitzer von festverzinslichen Schuldverschreibungen ein, und dementsprechend ist auch der Ausdruck „Aktien" auszulegen. Als Stichtag gilt für diesen Abschnitt der 1. Juli 1933.

89. Bestimmungen für bestimmte Aktien der Metropolitan Railway-Gesellschaft.

(1) Die in den nächsten Unterabschnitten gebrachten Bestimmungen sollen für die Übertragung der folgenden Aktien der Metropolitan Railway-Gesellschaft (hier „Metropolitan-Gesellschaft" genannt) auf ihre Besitzer gelten: Die 3½ % Convertible Preference-Aktien (hier „Metropolitan Convertible-Aktien" genannt) und die Consolidated-Aktien (hier „Metropolitan Ordinary-Aktien" genannt), ferner für die Übertragung und den Austausch von Rechten, und sollen außerdem für die Vorkehrungen zur Schaffung neuer Aktien Anwendung finden.

(2) Jeder eingetragene Inhaber von Metropolitan Convertible-Aktien kann innerhalb von drei Monaten nach Erlaß dieses Gesetzes durch schriftliche Mitteilung unter Beglaubigung der Aktien (in diesem Abschnitt „Die Einlösungs-Mitteilung [conversion notice]" bezeichnet) von der Metropolitan-Gesellschaft verlangen, daß alle oder ein Teil dieser Aktien in Metropolitan Ordinary-Aktien des gleichen Nennwerts umgewandelt werden. Die Metropolitan-Gesellschaft hat daraufhin die erbetene Umwandlung vorzunehmen und die Aktienbesitzer als Inhaber

der Metropolitan Ordinary-Aktien einzutragen, während die Umwandlungsrechte der Metropolitan Convertible-Aktien ihre Wirkung verlieren.

(3) Die konvertierten Metropolitan Ordinary-Aktien rangieren für Dividende vom Beginn des halben Jahres ab, in dem die Einlösungsmitteilung eingegangen ist, die umgewandelten Metropolitan Convertible-Aktien scheiden vom Ende des diesem unmittelbar vorhergehenden Halbjahrs für Dividende aus.

(4) In den Fällen, in denen die sämtlichen in einer Beurkundung enthaltenen Metropolitan Convertible-Aktien umgewandelt wurden, sollen die Aktienbeglaubigung und die zugehörige Einlösungsmitteilung (bis die neue Beurkundung ausgegeben ist) als Beglaubigung des Betrags umgewandelter Metropolitan Ordinary-Aktien gelten.

(5) Bis zum Stichtag sollen neue Aktien, sogenannte Metropolitan Assented-Aktien (hier „neu zugelassene Aktien" genannt), zu einem Nennbetrag geschaffen werden, der nötig ist, um den Inhabern oder den Personen, die das Recht haben, als Inhaber der Metropolitan Ordinary-Aktien geführt zu werden, die Möglichkeit zu geben, das nachfolgende Umtauschrecht auszuüben.

[Die folgenden Ziffern (6) mit (24) enthalten in erster Linie weitere Sonder- sowie Ausführungsbestimmungen zu den vorstehenden Festsetzungen, die, da von untergeordneter Bedeutung, mit Rücksicht auf Raummangel nicht im einzelnen gebracht werden können. Es handelt sich dabei in der Hauptsache um Regelung des Aktienumtausches, Bestimmungen über die Treuhandverwaltung der Aktienzinsen, sowie um Festsetzungen über die Zinszahlung auf die Assented-Aktien, Kündigung und Umtausch dieser Aktien in C-Verkehrsaktien, ferner über einzuleitende Verfahren bei Zahlungsversäumnissen der zusammengeschlossenen Eisenbahngesellschaften, Bewertung von Guthaben von Verkehrsaktien-Inhabern unter dem Wert eines englischen Pfundes, über Aktien-Konvertierung und Umtausch besonders aufgeführter Aktien (siehe auch Abschnitt 86 „die bisherigen Aktien"), Umfang des Treuhandvertrags (22), Verfahren bei Meinungsverschiedenheiten der Vertragspartner u. ä. (siehe das Originalgesetz Seite 122 mit 127).]

90. Schutz der Inhaber von Schuldverschreibungen der London United Tramways Limited.

Sowie die Verkehrsaktien, auf die die Inhaber der 4 % First Mortgage Debenture-Anleihe (in diesem Abschnitt als „bestehende Schuldverschreibungen [existing debenture stock]" bezeichnet) der London United Tramways Limited nach Anhang 3, Teil II Anrecht haben,

ausgegeben sind, soll das Amt den Personen, die durch die Gesellschaft als Inhaber bestehender Schuldverschreibungen, vom Stichtag ab, ausgewiesen werden, 15 sh. für je 100 Pfund bestehender Schuldverschreibungen ausbezahlen.

91. Kosten des Gesetzes.

Dem Minister sind alle Kosten, Aufwendungen und Auslagen für Vorbereitung, Anwendung und beim Erlaß des Gesetzes (im Gesetz „Kosten des Gesetzes" genannt) mit Zinsen, deren Höhe und Stichtag der Schatzkanzler festsetzt, vom Amt zurückzuvergüten.

92. Steuereinschätzung von im Amtsbesitz befindlichem Erbgut.

(1) Die Bestimmungen des nächsten Unterabschnitts gelten für Steuereinschätzung von im Amtsbesitz befindlichem Erbgut, das:

(a) vom Amt für den Teil seines Unternehmens übernommen wurde, der soviel vom übernommenen Unternehmen der Metropolitan Railway-Gesellschaft umfaßt, wie der Fall wäre, wenn das Amt eine Eisenbahngesellschaft wäre, auf die das Railways-Gesetz (Valuation for Rating) von 1930 (hier „Das Gesetz von 1930" genannt) Anwendung findet;

(b) falls das Amt eine derartige Eisenbahngesellschaft wäre, Eisenbahn-Erbgut im Sinn dieses Gesetzes wäre.

[Die folgenden Ziffern (2) mit (5) dieses Abschnitts behandeln Ausführungsbestimmungen, so insbesonders auch solche über die Anwendung des Gesetzes von 1930 u. ä.]

93. Schutz für gesetzlich zugelassene Gas- und Wasserunternehmer.

(1) Die folgenden Bestimmungen gelten für die Auflassung von Straßenbahnen oder Teilen von Straßenbahnen nach Abschnitt 23 dieses Gesetzes, soweit nicht andere Abkommen zwischen dem Amt und den Unternehmen getroffen werden.

(2) Alle gesetzlichen Verfügungen oder Abkommen, die am Verabschiedungstage des Gesetzes, zum Schutz der Unternehmer der vorbezeichneten Straßenbahnen oder Straßenbahnteile oder der in Verbindung damit gebrauchten Schienen, Pflasterung, Leitungen und anderen Ausführungen (hier kurz „Ausrüstung" genannt), in Kraft sind, sollen bis zu dem Tag wirksam bleiben, an dem die Aufnahme oder Beseitigung der Ausrüstung begonnen hat, dann aber aufhören.

(3) Abschnitt 30 des Straßenbahngesetzes von 1870 soll in seiner Anwendung erweitert werden auf:

(a) Die Aufnahme und Beseitigung der vorstehend erwähnten Ausrüstungen,

(b) die Wiederherstellung des bei einer solchen Aufnahme und Beseitigung aufgerissenen Straßenteils.

Jedoch soll (1) dieses Abschnitts (der sich auf Kündigungen und die Rechte von Personen bezieht, gegen die beabsichtigten Arbeiten Einspruch zu erheben) in der Weise Anwendung finden, daß die darin erwähnte 7tägige Kündigung durch eine 14tägige ersetzt wird, und die Bestimmung zur Vorlage eines Plans und der Einteilung der beabsichtigten Arbeiten fortfällt.

[Die nun folgenden Ziffern (4) mit (6) des Abschnitts bringen Sonderbestimmungen, so vor allem über die Ausführung der erwähnten Veränderungs- oder Auflassungsarbeiten sowie über die Vergütung der daraus entstehenden Kosten.]

94. Schutzbestimmungen für die Great Western-Eisenbahngesellschaft.

(1) Falls nicht anders zwischen dem Amt und der Great Western Railway-Gesellschaft (in diesem Abschnitt die Great Western-Gesellschaft genannt) vereinbart wird, sollen die folgenden Bestimmungen, vom Übertragungstag des Unternehmens der Metropolitan Railway-Gesellschaft auf das Amt ab, wirksam sein.

(2) Ungeachtet des zwischen den Generaldirektoren der Great Western- und der Metropolitan Railway-Gesellschaft am 24. Dezember 1902 getroffenen Übereinkommen-Memorandums hat das Amt kein Recht, von der Great Western zu verlangen, Güterzüge und damit in Verbindung stehende Betriebsmöglichkeiten einzustellen, die diese, nach den Bestimmungen des erwähnten Übereinkommens, während der letzten zwölf, dem 12. März 1931 vorausgehenden Monate zwischen Bishops Road Station und dem Smithfield Goods Depot betrieben hat.

(3) Macht der Verkehr der Great Western-Gesellschaft den Betrieb von zusätzlichen Güterzügen zwischen seinem Eisenbahnnetz und dem erwähnten Depot nötig, so ist sie berechtigt, zeitweise für den Verkehr nötige zusätzliche Güterzüge, die den Personenverkehrsbedürfnissen des Amts eingepaßt werden können, einzustellen und zwar zu Zeiten, die zwischen dem Amt und ihr vereinbart werden.

(4) Meinungsverschiedenheiten, die sich aus (3) zwischen dem Amt und der Great Western-Gesellschaft ergeben, sind mangels gegenseitigen Übereinkommens vor einen vom Minister zu ernennenden Einzelschiedsrichter zu bringen.

95. Schutzbestimmungen für die London, Midland and Scottish Railway-Gesellschaft.

(1) Falls nichts anderes zwischen dem Amt und der London, Midland and Scottish Railway-Gesellschaft (in diesem Abschnitt „Die Midland-Gesellschaft" genannt) vereinbart wird, sollen die folgenden Bestimmungen, vom Übertragungstag des Unternehmens der Metropolitan Railway-Gesellschaft auf das Amt ab, wirksam sein.

(2) Ohne Rücksicht auf die zwischen der Metropolitan Railway- und der Midland-Gesellschaft getroffenen Verträge vom 2. September 1867 und 9. September 1874 kann die Midland-Gesellschaft (als Nachfolgerin der Midland Railway-Gesellschaft) den Verkehr von Güter- und Mineralzügen fortsetzen, den sie während der letzten zwölf, dem 12. März 1931 vorhergehenden Monate auf dem in den erwähnten Verträgen angegebenen Bahnteil geleistet hat. Macht dieser Verkehr die Einlegung von Zügen für gewöhnliche und Massengüter erforderlich, so kann sie derartigen zusätzlichen, durch Übereinkommen oder, mangels eines solchen, durch Schiedsgericht festgesetzten Verkehr betreiben.

(3) Jede in diesem Abschnitt durch Schiedsgericht zu entscheidende Frage soll vor einen Schiedsrichter gebracht werden, der vom Amt und der Midland-Gesellschaft zu bestimmen, oder, mangels eines Übereinkommens, durch den Minister zu ernennen ist. Bei seinen Entscheidungen soll er das wirkliche Maß und die Bedeutung des Verkehrs berücksichtigen, sowie seine allgemeine Zweckmäßigkeit für das Amt, die Midland-Gesellschaft und die übrigen Gesellschaften, die das Benutzungsrecht an diesem Bahnteil haben.

96. Schutz für die London and North Eastern Railway-Gesellschaft.

(1) Falls nichts anderes zwischen dem Amt und der London and North Eastern Railway-Gesellschaft (in diesem Abschnitt „Die North Eastern-Gesellschaft" genannt) vereinbart wird, sollen die folgenden Bestimmungen, vom Übertragungstag des Unternehmens der Metropolitan Railway auf das Amt ab, wirksam sein.

[Die folgenden Ziffern (2) und (3) entsprechen beinahe wörtlich denjenigen des vorausgehenden Abschnitts 96, nur sind sinngemäß an Stelle der Verträge vom 2. September 1867 und 9. September 1874 diejenigen vom 25. Mai 1869 zu setzen.]

97. Vorbehalte des Londoner Grafschaftsrats.

(1) Am oder nach dem Übertragungstage des Straßenbahnunternehmens des Londoner Grafschaftsrats (hier kurz „Der Rat" genannt) auf das Amt soll der Rat für jede ihm gehörende oder von ihm zu unterhaltende Straße die Rechte, Befugnisse und die Rechtsprechung einer Straßenbehörde, nach dem Straßenbahngesetz von 1870, besitzen.

(2) Das Amt soll, ohne Zustimmung des Rats (die ihm jedoch ohne gewichtige Gründe nicht verweigert werden soll), auf diesem gehörenden oder durch ihn zu unterhaltenden Straßen oder Brücken keine Arbeiten ausführen, die der Rat nach Abschnitt 12 des London County Council (Tramways and Improvements)-Gesetzes von 1901, oder nach Abschnitt 14 des London County Council (Tramways and Improvements)-Gesetzes von 1907, oder nach ähnlichen Abschnitten in anderen Gesetzen auszuführen berechtigt war.

(3) Fragen, die sich aus (2) dieses Abschnitts wegen unzweckmäßiger Verweigerung des Rats ergeben, sind durch den Minister zu entscheiden.

98. Bestimmungen für das Unternehmen des Surplus Lands Committee.

(1) Baldmöglichst nach dem Erlaß dieses Gesetzes soll die Metropolitan Railway-Gesellschaft, nach den Bestimmungen des Companies-Gesetzes von 1929, eine mit einem Memorandum und Verbandsbestimmungen eingetragene (Limited-) Gesellschaft mit beschränkten Anteilen in einer Form gründen, die von den Besitzern der Surplus Lands-Aktien der Metropolitan Railway-Gesellschaft (hier „Surplus Lands-Aktien" genannt) in einer Generalversammlung zu genehmigen ist.

(2) Das Gründungskapital der Gesellschaft soll 2 640 915 Pfund zu 5 281 830 Anteilen zu je 10 sh. betragen.

(3) Das Unternehmen des Surplus Lands Committee ist am vorgeschriebenen Tag (s. Ziffer 19 a) in die Limited-Gesellschaft zu übernehmen und von dieser zu erwerben, jedoch unter Ausschluß eines Geldbetrags, der zur Verteilung und Zinszahlung nach (15) dieses Abschnitts erforderlich ist.

(4) Sobald es sich nach dem vorgeschriebenen Tag durchführen läßt, soll die Limited-Gesellschaft an alle Personen, die an diesem Tag eingetragene Besitzer von Surplus Lands-Aktien waren, dem Besitzverhältnis entsprechend, Anteile an dem Kapital ihrer Gesellschaft ausgeben und zwar für je 10 sh. Surplus Lands-Aktien einen Anteilschein zu 10 sh. (die als voll eingezahlt gelten) an dem Kapital der neugegründeten Limited-Gesellschaft.

(a) Jedoch haben die Inhaber der Surplus Lands-Aktien solange kein Anrecht auf die Ausgabe der Anteile der Gesellschaft, bis sie ihr die Zertifikate der zu ersetzenden Surplus-Lands-Aktien ausgeliefert, oder, im Verlustfall, diesen den Vorstandsmitgliedern beweiskräftig nachgewiesen, oder die Bestätigungen oder Sicherheiten dafür gegeben haben, die die Vorstandsmitglieder verlangen.

(b) Ist die Limited-Gesellschaft nach gründlicher Nachforschung nicht in der Lage, die Personen ausfindig zu machen, an die Anteile an ihrem Kapital auszugeben sind, oder sind derartige Anteile an Personen oder einen Ausschuß auszugeben, die keine wirksame Empfangsbestätigung geben können, so kann sie die Anteile, soweit dies durchzuführen ist, in der für Treuhänder für die Einzahlung von Sicherheiten bei Gericht, nach Abschnitt 36 des Trustee-Gesetzes von 1925, vorgesehenen Weise übertragen.

(5) Stempelsteuer ist für den Rechnungsauszug des Stammkapitals der Limited-Gesellschaft, der nach ihrer Eintragung oder in anderer Weise für das Stammkapital oder die Eintragung der Gesellschaft zu liefern ist, nicht zu erheben. Eine derartige Steuer soll gleichfalls nicht nach Abschnitt 12 des Finanz-Gesetzes von 1925 für Abschriften dieses Gesetzes oder Urkunden erhoben werden, die sich auf den Erwerb des Unternehmens des Surplus Lands Committee durch die Limited-Gesellschaft beziehen.

(6) Vom vorgeschriebenen Tag ab soll das Unternehmen des Surplus Lands Committee von allen Schuldverschreibungen der Metropolitan Railway-Gesellschaft und von allen Zinsen darauf sowie von allen Verbindlichkeiten an Zinsen für die Vorzugsaktien der Metropolitan Railway-Gesellschaft befreit sein.

[Die Ziffern (7) bis (17) umfassen weitere Ausführungs- und Sonderbestimmungen geringerer Bedeutung, die daher mit Rücksicht auf Raumbeschränkung fortgelassen sind. Sie können im einzelnen im Originalgesetz auf den Seiten 136—138 nachgelesen werden.]

(18) Das Amt ist berechtigt, durch schriftliche Mitteilung an die Limited-Gesellschaft von den Surplus Lands zu erwerben:

(a) Teile, die für Amtszwecke benötigt sind und die mit dem Teil des Amtsunternehmens in Verbindung stehen, der unmittelbar vor dem Stichtag Besitz der Metropolitan Railway-Gesellschaft war.

(b) Teile, die am Mitteilungstag Besitztum der Limited-Gesellschaft sind.

Der Preis ist durch Übereinkommen zu bestimmen oder, mangels eines solchen, durch ein nach den Lands Clauses-Gesetzen auf-

gestelltes Schiedsgericht. Das Amt ist jedoch in einem derartigen Fall nicht verpflichtet, wegen des zwangsweisen Verkaufs der Limited-Gesellschaft einen Zusatzbetrag über den Normalwert zu bezahlen.

(19) In diesem Gesetz bedeuten:

(a) „Der vorgeschriebene Tag (Eintragungstag, prescribed date)": Das in der Bescheinigung der Eintragung als Körperschaft erwähnte Datum der Vereinigung zu einer gesetzlichen Körperschaft.

(b) Das „Surplus Lands Committee" das Metropolitan Railway Surplus Lands Committee.

(c) Die „Surplus Lands": Die Surplus Lands der Metropolitan Railway-Gesellschaft ohne deren Eisenbahn-Haltestellen und -Werke, nach den Bestimmungen des Abschnitts 39 des Metropolitan Railway-Gesetzes von 1885 und der durch Abschnitt 11 des Metropolitan Railway-Gesetzes von 1887 bestätigten Planung, sowie aller Ländereien, die nach (6), (E) des erwähnten Abschnitts 39 und der vorbezeichneten Planung, oder nach Abschnitt 17 des Metropolitan Railway-Gesetzes von 1889, oder nach Abschnitt 37 des Metropolitan Railway-Gesetzes von 1898, oder nach Abschnitt 56 des Metropolitan Railway-Gesetzes von 1926, oder in anderer Weise erworben wurden und unmittelbar vor dem vorgeschriebenen Tag vom Surplus Lands Committee kontrolliert und verwaltet werden.

Unter dem „Unternehmen des Surplus Lands Committee" sind zu verstehen:

(a) Die Surplus Lands;

(b) Alle Rechte, Befugnisse, Pflichten und Verbindlichkeiten, die unmittelbar vor dem vorgeschriebenen Tag von der Metropolitan Railway-Gesellschaft oder dem Surplus Lands Committee für die Surplus Lands oder einen ihrer Teile erworben oder ihnen auferlegt worden waren;

(c) Alles übrige Besitztum, das unmittelbar vor dem vorgeschriebenen Tag dem Surplus Lands Committee gehörte oder von ihm kontrolliert oder verwaltet wurde;

(d) Alle urkundlichen Verträge, Kontrakte, Schuldverschreibungen, Übereinkommen und andere Urkunden, sowie alle Bücher, Rechnungen und Dokumente, die ganz oder teilweise sich auf die Surplus Lands beziehen.

99. Verkauf eines Teils des Unternehmens an die Southern Railway-Gesellschaft.

Am 1. Juli 1933 soll das Amt vom (ihm durch dieses Gesetz übertragenen) Unternehmen der London General Country Services Limited an die Southern Railway-Gesellschaft den Betrieb öffentlicher Verkehrs-

fahrzeuge außerhalb des Londoner Personenverkehrsbezirks verkaufen, mit Ausnahme von Betrieben (Linien) auf in Anhang 7, Teil II und III bezeichneten Straßen. Der Preis ist auf der Grundlage zu berechnen, die in Anhang 8 für die Preisberechnung und Entschädigung der Maidstone and District Motor Services Limited für die Übertragung an das Amt aufgestellt ist.

100. Anwendung von 33 & 34 Vict. c. 78. auf das Amt.

Das Straßenbahngesetz von 1870 soll auf das Amt und seine Unternehmen unter Fortfall der folgenden Bestimmungen Anwendung finden: Des Teils von Abschnitt 28, der sich auf die Aufgabe von Unternehmen, die Beseitigung von Straßenbahnen oder Straßenbahnteilen und die Straßenwiederherstellung bezieht; ferner der Abschnitte 35—40 (beide einschließlich) und der Abschnitte 42, 43, 44 und 63; dann der Bestimmungen der Light Railway Orders in den Light Railways-Gesetzen von 1896 bis 1912 sowie jedes Ortsgesetzes, das unmittelbar vor dem Stichtag für die durch dieses Gesetz auf das Amt übergegangenen Unternehmen bestand, außerdem der zu dem gleichen Zweck erlassenen gesetzlichen und inkorporierten Bestimmungen gleicher Art wie der des Straßenbahn-Gesetzes von 1870.

101. Befugnisse des Amts gegenüber Gesetzesanträgen beim Parlament und gegen vorläufige Anordnungen.

Das Amt kann Gesetzesanträgen im Parlament zustimmen oder ihnen widersprechen. Für seine ihm durch dieses Gesetz übertragenen Unternehmen hat es für Anträge und Ablehnung vorläufiger oder sonstiger Anordnungen die gleichen Befugnisse, die die Gesellschaft oder Ortsbehörde, von der das Unternehmen übertragen wurde, gehabt hätte, wenn dieses Gesetz nicht erlassen worden wäre.

102. Prüfungen durch den Minister. 9 & 10 Geo. 4. c. 50.

(1) Zur Durchführung der ihm durch dieses Gesetz übertragenen Befugnisse und Pflichten kann der Minister Prüfungen vornehmen, wie wenn sie Befugnisse und Pflichten nach dem Ministry of Transport-Gesetz von 1919 wären. Dementsprechend soll Abschnitt 20 dieses Gesetzes Anwendung finden.

(2) Wurde eine solche Prüfung abgehalten, so kann der Minister für die Sicherheit der Bezahlung der Prüfungskosten ihm zweckmäßig erscheinende Verfügungen erlassen.

(3) Alle vom Minister nach diesem Abschnitt zur Bezahlung angewiesenen Kosten können bei jedem zuständigen Gerichtshof als Schuld an den Minister anerkannt werden.

103. Schutz der Anlagen des Generalpostmeisters (41 & 42 Vict. c. 76.).

Alle elektrischen öffentlichen Fahrzeuge des Amts sind so auszurüsten und zu betreiben, daß Störungen von dem Generalpostmeister gehörenden oder von ihm betriebenen Telegraphenlinien im Sinn des Telegraphengesetzes von 1878 vermieden werden.

104. Gültigkeit des in Anhang 7, Teil I bezeichneten Plans.

Der vorerwähnte Plan besitzt entscheidende Beweiskraft für die Ausdehnung des Londoner Personenverkehrsbezirks und die in diesem Anhang erwähnten Straßen. Für die Documentary Evidence-Gesetze von 1868 bis 1895 gilt er als vom Minister ausgegebenes Dokument.

105. Vorbehalte für bestehende Nebengesetze usw.

Alle für Unternehmer, deren Unternehmen oder Unternehmenteile durch dieses Gesetz auf das Amt übergegangen sind, erlassenen Nebengesetze, Verordnungen, Regeln, Fahrpreise, Tarife und Gebühren, die unmittelbar vor dem Stichtag in Kraft sind, sollen, soweit es mit den Bestimmungen dieses Gesetzes vereinbar ist, solange wirksam bleiben, bis sie widerrufen, geändert oder aufgehoben werden.

106. Aufbewahrung verlorener Gegenstände.

Der Minister kann die Aufbewahrung, Rücklieferung oder die sonstige Verfügung über in Grundstücken oder Fahrzeugen des Amts verlorenen Gegenständen, sowie die dafür vom Amt zu erhebenden Gebühren durch Verordnungen regeln.

107. Erklärungen.

Soweit im Text nicht anderweitig bestimmt ist, sollen die folgenden Ausdrücke die beigefügte Bedeutung haben:

„Beratender Ausschuß (Advisory Committee)" bedeutet das London and Home Counties Traffic Advisory Committee, das von Zeit zu Zeit nach dem (durch dieses Gesetz verbesserten) Londoner Verkehrsgesetz von 1924 zusammentritt.

„Die zusammengeschlossenen Eisenbahngesellschaften" bedeuten die 4 nach dem Eisenbahngesetz von 1921 zusammengeschlossenen Eisenbahngesellschaften (Amalgamated Railway Companies).

„Stichtag" heißt:

(a) Für die Unternehmen der Ortsbehörden der 1. Juli 1933 oder für jedes einzelne Unternehmen ein späterer Tag, den der Minister, in Übereinstimmung mit der einschlägigen Ortsbehörde, durch Erlaß festsetzen kann;

(b) Für die Untergrundbahn-Unternehmen und das Metropolitan-Unternehmen der 1. Juli 1933;

(c) Für das Tilling- oder die unabhängigen Unternehmen ein Tag, den der Minister durch Erlaß festsetzen kann. Er soll jedoch nicht vor dem 1. Juli 1933 und nicht später liegen, als bis der Umfang der Übertragung nach diesem Gesetz zwischen den Besitzern der Unternehmen und dem Amt vereinbart oder mangels gegenseitigen Übereinkommens durch den Schiedsgerichtshof festgesetzt worden ist;

(d) Für (7) des Abschnitts 39 und (2) des Abschnitts 46 dieses Gesetzes der 30. Juni 1933.

„Schiedsgerichtshof" (Arbitration Tribunal) meint den unter diesem Gesetz gebildeten Londoner Personenverkehrs-Schiedsgerichtshof (London Passenger Transport Arbitration Tribunal).

„Polizeichef" (Chief Officer of Police) bedeutet einen Polizeikommissar oder Polizeichef einer Grafschaft oder Gemeinde.

„Polizeikommissar" (Commissioner of Police) meint für die City von London den Polizeikommissar der City von London, für den Metropolitan-Polizeidistrikt den Polizeikommissar der Metropolis.

„Gesellschaft" schließt in den Fällen, in denen es in Verbindung mit den in Anhang 2, Teil I dieses Gesetzes aufgeführten Gesellschaften gebraucht wird, das Lots Road Power House Committee ein.

„Schuldverschreibungen" (debenture Stock) schließt Schuldverschreibungen, Obligationen, Pfandbriefe, Grundstücksrenten und andere ähnliche Deckungen und Schuldverpflichtungen ein.

„Fahrpreise" (Fares) heißt Fahrpreise und andere Gebühren, die für Personen- und Gepäckbeförderung erhoben werden.

„Londoner Personenverkehrsbezirk" (London Passenger Transport Area) bedeutet den in Anhang 7, Teil I dieses Gesetzes erläuterten Bezirk.

„Londoner Verkehrsbezirk" (London Traffic Area) hat die gleiche Bedeutung wie im Londoner Verkehrsgesetz von 1924.

„Minister" bedeutet den Verkehrsminister.

„Zusammenlegungsplan" (Pooling Scheme) meint den Plan, der nach den Bestimmungen des Abschnitts 31 dieses Gesetzes Platz zu greifen hat.

„Öffentliches Verkehrsfahrzeug" (Public service vehicle), „Schnellwagen" (express carriage), „Vertragswagen" (contract carriage) und „Überlandwagen" (stage carriage) haben die gleiche Bedeutung wie im Straßenverkehrsgesetz von 1930.

„Tarifhof" (Rates Tribunal) bedeutet das unter dem Eisenbahngesetz von 1921 eingerichtete Railway Rates Tribunal.

„Amtseinkünfte" (Revenues of the Board) sind alle Einkünfte des Amts (aus jeder Quelle), nach Abzug der nach dem Zusammenlegungsplan an die zusammengeschlossenen Eisenbahngesellschaften abzuführenden Beträge.

„Sonderbezirk" (Special Area) bedeutet den Teil des Londoner Personenverkehrsbezirks, der innerhalb des Londoner Verkehrsbezirks liegt.

„Gesetzmäßige Gesellschaft" (Statutory Company) bedeutet eine Gesellschaft, die durch ein Sondergesetz (special Act) inkorporiert wurde.

„Gesetzmäßige Sicherheit" (Statutory security) schließt nicht alle Sicherheiten ein, aber umfaßt alle die Sicherheiten, in die auf Grund geschriebener Gesetze Treuhänder zur Zeit ermächtigt sind, Treuhandgelder anzulegen, sowie Hypotheken oder Aktien, die unter gesetzmäßigem Schutz durch eine Ortsbehörde nach dem Local Loans-Gesetz von 1875 ausgegeben wurden.

„Vorort-Personenverkehrsbetriebe" (Suburban Passenger services) meint die Personenverkehrsbetriebe, die von den zusammengeschlossenen Eisenbahngesellschaften betrieben werden, deren Einnahmen vom Zusammenlegungsplan erfaßt werden.

„Verkehrskommissar" (Traffic commissioner) meint einen nach dem Straßenverkehrsgesetz von 1930 ernannten Verkehrskommissar.

„Straßenbahn" (Tramway) schließt Kleinbahn- oder O-Bus-Systeme ein, dementsprechend ist auch der Ausdruck „Straßenbahnunternehmen" (Tramway undertaking) auszulegen.

„Amtsunternehmen" (Undertaking of the Board) umfaßt das ganze vom Amt verwaltete Unternehmen, d. s. die Unternehmen und Unternehmenteile, die durch dieses Gesetz auf das Amt übertragen wurden, sowie alle Unternehmen und Unternehmenteile, die nach diesem Gesetz vom Amt von Zeit zu Zeit erworben, in Pacht genommen oder eingerichtet werden.

(2) Der Begriff „Jahr" meint in diesem Gesetz für die Zinsen der Verkehrsaktien, die Verwendung der Amtseinkünfte, den Reservefonds, den Straßenbahnschuldentilgungsfonds (tramway debt liquidation fund), für die Amtsabrechnungen und ihre Prüfung, für die in Abschnitt 88, (2) erwähnte neuzugelassene Anleihe (new assented stock) und für die Zwecke des Abschnitts 89 dieses Gesetzes, soweit im Text nicht anders bestimmt ist, den Zeitabschnitt, der am 1. Juli beginnt und am nächstfolgenden 30. Juni endet. Dementsprechend sind auch die Ausdrücke: „jährlich", „im Jahr", „halbjährlich" auszulegen.

(3) Der Ausdruck „Ortsbehörde" (local authority) bedeutet in den Abschniten 27 bis 35 (beide einschließlich) dieses Gesetzes den Common Council der City of London, den council einer metropolitan borough oder einer county, county borough oder eines county districts, dessen Bezirk (oder Teil eines Bezirks) vom Londoner Personenverkehrsbezirk erfaßt, oder der durch einen Vorortpersonenverkehrsbetrieb oder unmittelbar vor dem Stichtag durch die Metropolitan Railway-Gesellschaft bedient wird.

(4) Für Abschnitt 5 dieses Gesetzes gelten alle Rechte, Befugnisse, Vorrechte, Verbindlichkeiten oder Verpflichtungen, die unmittelbar vor dem Stichtag dem Metropolitan and District Joint Committee zustanden oder auferlegt waren, in gleicher Weise für die Metropolitan Railway- und die Metropolitan District Railway-Gesellschaft. Für Teil VII und die Abschnitte 82, 83, 85 und 87 dieses Gesetzes gilt das Joint Committee (Verbandsausschuß) als eine Gesellschaft, der ein in Anhang 2, Teil I oder II aufgeführtes Unternehmen gehört.

108. Aufhebungen.

Die im Anhang 16 dieses Gesetzes aufgeführten gesetzlichen Verordnungen (enactments) werden hiermit in dem in der 3. Zeile dieses Anhangs dargelegten Umfang aufgehoben. Soweit sich jedoch die Aufhebungen auf gesetzliche Verordnungen beziehen, die in diesem Gesetz durch andere Bestimmungen ersetzt werden, sollen sie erst von den Tagen ab Platz greifen, an denen diese Verordnungen wirksam werden.

109. Gesetzbezeichnung.

Dieses Gesetz wird das „Londoner Personenverkehrs-Gesetz" (London Passenger Transport Act) von 1930 genannt.

Anhang

Anhang 1.

Einsetzung und Verfahren der „ernennenden (appointing) Bevollmächtigten".

1. Nach den Bestimmungen dieses Anhangs soll der Repräsentant des Beratenden Ausschusses (Advisory Committee) aus seinen Mitgliedern gewählt werden. Der Ausschuß selbst wird durch die Ortsbehörden oder durch Gruppen von Ortsbehörden ernannt und soll für drei Jahre Dienst tun. Von der Ernennung seines Repräsentanten hat er dem Minister Mitteilung zu machen.

2. Möglichst bald nach dem Erlaß dieses Gesetzes soll der Minister die nötigen Schritte unternehmen, um die erste Versammlung der Bevollmächtigten einzuberufen; die folgenden Versammlungen soll er anordnen, wenn er es für nötig hält.

3. Die ernennenden Bevollmächtigten haben aus ihrer Mitte einen Vorsitzenden zu wählen.

4. Jede in einer Versammlung der Bevollmächtigten behandelte Frage soll durch Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder entschieden werden. Im Fall der Stimmengleichheit besitzt der Versammlungsvorsitzende eine zweite Stimme. Zur Bildung eines quorums genügen drei Mitglieder.

5. Ein Versammlungsprotokoll der Bevollmächtigten, das in der einschlägigen oder in der nächsten Versammlung durch ein Vorstandsmitglied bestätigt wurde, das als Vorsitzender dieser Versammlung genügend ausgewiesen ist, gilt ohne weitere Sonderbestätigung als beweiskräftig.

6. Jede Versammlung der Bevollmächtigten, über die ein derartiges Protokoll vorliegt, gilt, falls nicht das Gegenteil nachgewiesen ist, als ordnungsgemäß abgehalten.

7. Nach den Bestimmungen dieses Anhangs sollen die Bevollmächtigten ihr Verfahren selbst regeln.

8. Über die Ernennung eines Mitglieds, das sich als unzulänglich gezeigt hat, soll keine Verhandlung oder Verfahren der Bevollmächtigten stattfinden.

9. Der Repräsentant des Beratenden Ausschusses, der erstmalig nach diesem Gesetz ernannt wird, soll durch den Ausschuß in der Zusammensetzung gewählt werden, in der sich dieser beim Erlaß dieses Gesetzes befindet. Er soll im Amt bleiben, bis sein Nachfolger von dem nach diesem Gesetz neu zusammengetretenen Beratenden Ausschuß ernannt ist. Über die Ernennung eines solchen Repräsentanten hat der Ausschuß dem Minister Mitteilung zu machen.

Anhang 2.

[In den sechs Teilen des Anhangs 2 sind namentlich aufgeführt:
I. die 20 Unternehmen der Untergrundbahn-Gruppe,
II. das Metropolitan-Unternehmen,
III. die 14 Unternehmen der Ortsbehörden,
IV. die beiden Tilling-Unternehmen,
V. die 55 unabhängigen Unternehmen,
VI. das Lewis-Unternehmen.]

Anhang 3.

Ausgabe und Verteilung der Verkehrsaktien an die Gesellschaften der Untergrundbahn-Unternehmen.

Teil I.

Die an die verschiedenen Gesellschaften der Untergrundbahn-Unternehmen auszugebenden Aktien sollen, unter Berücksichtigung der Herabsetzung im Vorbehalt des Unterabschnitts (1) des Abschnitts 7 dieses Gesetzes, die nachfolgenden Beträge und Klassen umfassen:

Name der Gesellschaft	Betrag und Klasse der auszugebenden Verkehrsaktien		
	£		
Die London Electric Railway-Gesellschaft	4,707 482	4½%	„A" Aktien
	8,450 000	5 %	„A" Aktien
	5,606 000	4½%	„T.F.A." Aktien
	2,538 936	5 %	„B" Aktien
	8,628 345		„C" Aktien
Die Metropolitan District Railway-Gesellschaft . . .	3,827 772	4½%	„A" Aktien
	4,753 950	5 %	„A" Aktien
	3,968 598	5 %	„B" Aktien
	2,992 375		„C" Aktien
Die Central London Railway-Gesellschaft	823 098	4½%	„A" Aktien
	1,060 000	5 %	„A" Aktien
	458 000	4½%	„T.F.A." Aktien
	432 000	5 %	„B" Aktien
	2,775 000		„C" Aktien
Die City and South London Railway-Gesellschaft .	993 762	4½%	„A" Aktien
	6,519 000	4½%	„T.F.A." Aktien
	850 000	5 %	„B" Aktien
	1,369 000		„C" Aktien
Die Gemischte Kommission des Lots Road Power House	3,422 169	4½%	„A" Aktien
Die London General Omnibus-Gesellschaft, Limited . .	2,240 479	4½%	„A" Aktien
	4,000 000	5 %	„B" Aktien
	5,087 500		„C" Aktien

Name der Gesellschaft	Betrag und Klasse der auszugebenden Verkehrsaktien
Die London General Country Betriebe, Limited . .	Die Entschädigung ist in derjenigen der London General Omnibus-Gesellschaft, Limited, eingeschlossen
Die Overground, Limited.	Die Entschädigung ist in der an die London General Omnibus-Gesellschaft, Limited, und an die Tramways (M.E.T.) Omnibus-Gesellschaft, Limited, gezahlten eingeschlossen
Die Tramways(M.E.T.) Omnibus-Gesellschaft, Limited	182 635 4½% „A" Aktien 101 545 5 % „B" Aktien 348 014 „C" Aktien
Die Metropolitan Electric Tramways, Limited . . .	297 282 4½% „A" Aktien 179 866 5 % „B" Aktien 517 301 „C" Aktien
Die London United Tramways, Limited	428 920 5 % „B" Aktien 585 343 „C" Aktien
Die Union Surplus Lands-Gesellschaft, Limited . .	88 889 4½% „A" Aktien 238 936 „C" Aktien
Die Union Construction and Finance-Gesellschaft, Limited	365 „C" Aktien
Mordon Station Garage, Limited	Die Entschädigung ist in der an die London General Omnibus-Gesellschaft, Limited, bezahlten eingeschlossen
Die South Metropolitan Electric Tramways and Lighting-Gesellschaft, Limited	75 000 „C" Aktien
Acme Pullman Betriebe, Limited	Die Entschädigung ist in derjenigen der London General Omnibus-Gesellschaft, Limited, eingeschlossen
Bucks Expreß (Watford), Limited.	
Green Line Coaches, Limited	
Skylark Motor Coach-Gesellschaft, Limited	

Teil II.

[In diesem Teil ist das Ersatzverhältnis angegeben, zu dem die Verkehrsaktien an die bisherigen Besitzer von Aktien und Anteilen der verschiedenen übernommenen Gesellschaften ausgegeben werden.]

Teil III.

Bildung der Central London (Neuen) Garantierten zugelassenen Aktien (Central London [New] Guaranteed Assented Stock).

1. Für die Schaffung der Central London (neu) Garantierten zugelassenen Aktien (die in diesem Anhang als „die neu zugelassenen Aktien (the new assented stock)" bezeichnet sind) soll zwischen

der Untergrundbahn-Gesellschaft als erstem Teilhaber, der Glyn, Mills and Co. (in diesem Anhang als „die besagten Treuhänder" bezeichnet) als zweitem Teilhaber und dem Amt als drittem Teilhaber ein neuer Treuhandvertrag abgeschlossen werden. Dieser soll derartige Fristen und Bestimmungen enthalten, die notwendig erscheinen, um die Bestimmungen des Unterabschnitts (2) des Abschnitts 88 dieses Gesetzes und diejenigen dieses Anhangs wirksam zu machen, und außerdem solche andere Fristen und Bestimmungen ähnlicher Art, die im Treuhandvertrag vom 30. Dezember 1912 (der in diesem Anhang als „der alte Treuhandvertrag" bezeichnet ist) zwischen der Untergrundbahn-Gesellschaft als einem Teilhaber und der Glyn, Mills and Co. (die darin die Glyn, Mills, Currie and Co. genannt ist) als anderem Teilhaber abgeschlossen wurden, soweit sie nicht mit diesen Bestimmungen unvereinbar sind.

2. Die neu zugelassenen Aktien sollen durch die vorerwähnten Treuhänder ausgegeben und durch „C"-Verkehrsaktien im Sinn von Treuhandgeldern sichergestellt werden. Hierzu sind, nach Teil II dieses Anhangs, die erwähnten Treuhänder, als Besitzer von ordinary, preferred ordinary und deferred Aktien der Central London Railway, die sich als Treuhandsicherheiten für den alten Treuhandvertrag in ihrem Besitz befinden, berechtigt.

3. Die neuzugelassenen Aktien sollen ähnliche Eigenschaften haben wie die garantierten zugelassenen Aktien, die für den alten Treuhandvertrag geschaffen wurden; sie sollen jedoch einen festen Zinsfuß von 4 % im Jahr tragen, der durch das Amt und nicht durch die Untergrundbahn-Gesellschaft garantiert wird.

4. Die Zinsen, die von den erwähnten Treuhändern auf die „C"-Verkehrsaktien, auf Grund ihrer Vollmacht, empfangen werden, sollen durch sie wie folgt verwandt werden:

(a) Zur Zinszahlung von 4 % festem Zinsfuß für dieses Jahr auf die neuzugelassenen Aktien;

(b) 40 % des verbleibenden Überschusses für die Bezahlung von zusätzlichen Zinsen auf die neuzugelassenen Aktien für dieses Jahr;

(c) 60 % des verbleibenden Überschusses zur Rückzahlung an das Amt.

[Die folgenden Ziffern (5) und (6) enthalten in erster Linie Bestimmungen über Regelung der Umtauschrechte der Besitzer der neu zugelassenen Aktien und Weisungen für die Treuhänder nach Tilgung der C-Verkehrsaktien.]

Anhang 4.

Ausgabe und Verteilung der Verkehrsaktien an die Metropolitan Railway-Gesellschaft.

Teil I.

Der an die Metropolitan Railway-Gesellschaft auszugebende Betrag Verkehrsaktien soll die nachfolgend zusammengestellte Höhe und die angegebenen Klassen umfassen:

Betrag in £	Klasse der ausgegebenen Verkehrs-Aktien
7,288 676	4½% „A" Aktien
2,000 000	5 % „A" Aktien
4,489 797	5 % „B" Aktien
5,115 600	„C" Aktien

Unter Hinzufügung von 70 £ „B"-Verkehrsaktien für je 100 £ 3½ % Metropolitan Convertible Preference-Aktien, die nach Abschnitt 89 dieses Gesetzes noch nicht in Metropolitan Consolidated-Aktien umgewandelt wurden, und 67 £ 10 s. Od. „C"-Verkehrsaktien für je so umgewandelte 100 £ 3½ % Metropolitan Convertible Preference-Aktien.

Teil II.

Die an die Metropolitan Railway-Gesellschaft ausgegebenen Verkehrsaktien sollen an die Besitzer der verschiedenen Aktienklassen dieser Gesellschaft im nachfolgenden Ersatzverhältnis ausgegeben werden:

Bisherige Aktien	Ersatz-Aktien (Verkehrs-Aktien)
Für £ 100 5 % Redeemable Debenture-Aktien (1957—62)	£ 100 5% „A" Aktien
Für £ 100 3½% Debenture-Aktien	£ 77 15 s. 7 d. 4½% „A" Aktien
Für £ 100 3½% „A" Debenture-Aktien	£ 77 15 s. 7 d. 4½% „A" Aktien
Für £ 100 3½% Preference-Aktien	£ 70 5% „B" Aktien
Für £ 100 3½% „A" Preference-Aktien	£ 70 5% „B" Aktien
Für £ 100 3½% Convertible Preference-Aktien (die nicht in Consolidated-Aktien umgewandelt sind)	£ 70 5% „B" Aktien
Für £ 100 5% Preference-Aktien	£ 100 5% „B" Aktien
Für £ 100 Consolidated-Aktien	£ 67 10 s. „C" Aktien

Anhang 5.

Verteilung von Verkehrsaktien, die als Entschädigung für die Übertragung von Unternehmen an das Amt ausgegeben wurden, und Abwicklung gewisser Gesellschaften, deren Unternehmen auf das Amt übergegangen sind.

(1) Die Bestimmungen dieses Anhangs sollen für die Aktien Geltung haben, die nach diesem Gesetz an die in Teil II des Anhangs 3 bezeichneten Gesellschaften (in diesem Anhang „die Underground Principal-Gesellschaften" genannt) und an die Gesellschaft, der das Metropolitan-Unternehmen gehört (die in diesem Anhang als „die „Metropolitan-Gesellschaft" aufgeführt ist), zur Verteilung an die Besitzer der verschiedenen Aktienklassen (unter welchen in diesem Abschnitt Aktien, Anteile sowie sonstige Börsenpapiere zu verstehen sind) dieser Unternehmen ausgegeben werden; außerdem für die Verteilung des verbleibenden Vermögensbestandes und für die Abwicklung und Auflösung der in Teil I des Anhangs 2 bezeichneten Gesellschaften, mit Ausnahme der South Metropolitan Electric Tramways and Lighting-Gesellschaft, Limited (deren Gesellschaften in diesem Anhang „Die Untergrundbahn-Gesellschaften" genannt sind) und der Metropolitan-Gesellschaft.

(2) Jede der Untergrundbahn-Gesellschaften, die nicht gesetzlich eingetragen ist, soll in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Companies-Gesetzes von 1929 freiwillig abgewickelt werden. Ausgenommen sind solche Bestimmungen, die verändert wurden, oder die mit denjenigen dieses Anhangs nicht in Einklang stehen.

(3) Die Abwicklung jeder Gesellschaft nach dem vorhergehenden Paragraphen soll:

(a) am Stichtag beginnen, ohne daß nochmals darüber besondere Beschlüsse gefaßt werden;

(b) durch die am Stichtag im Amt befindlichen Mitglieder des Aufsichtsrats ausgeführt werden. Diese haben hierzu die Befugnisse von gemeinschaftlichen Liquidatoren und verfahren nach der Mehrheit ihrer Stimmzahl.

(4) Bei der Abwicklung der Tramways (M.E.T.) Omnibus-Gesellschaft soll die London General Omnibus-Gesellschaft, mit Rücksicht auf ihren Besitz von Vorzugsanteilen (preference shares) dieser Gesellschaft, kein Anrecht haben, an der Verteilung von Verkehrsaktien, die an die erstgenannte Gesellschaft auszugeben sind, oder an irgendwelchem Eigentum oder an Vermögensbestandteilen dieser Gesellschaft, die bei der Abwicklung an ihre Mitglieder zu verteilen sind, teilzunehmen. Aber auch

das Amt soll kein Anrecht haben, an der Verteilung von Verkehrsaktien, die mit den Vorzugsanteilen in Zusammenhang steht, teilzunehmen.

[Die folgenden Ziffern (5) mit (12) enthalten Sonderverfügungen über den Aktienumtausch, über Regelung der Dividendenzahlung, über Vergütung der Ausgaben des Handelsamts u. ä. (siehe Originalgesetz S. 160 und 161).]

Anhang 6.

Ausgabe von Verkehrsaktien an gewisse Ortsbehörden.

Der Betrag und die Klasse der Verkehrsaktien, die an die in diesem Anhang aufgeführten Ortsbehörden auszugeben sind, regelt sich entsprechend der nachfolgenden Zusammenstellung.

Name der Ortsbehörde	Betrag und Klasse der auszugebenden Aktien
Hertfordshire County Council	£ 19 000 L.A. Aktien
London County Council	£ 8 500 000 L.A. Aktien
Middlesex County Council	£ 1 035 000 L.A. Aktien
The mayor, aldermen and burgesses of the County Borough of West Ham	£ 281 036 L.A. Aktien

Anhang 7.

Der Londoner Personenverkehrsbezirk.

Teil I.

Der Londoner Personenverkehrsbezirk umfaßt die Fläche, die innerhalb der fortlaufenden purpurroten Linie des signierten Plans liegt (unter signiertem Plan ist der Plan zu verstehen, der in dreifacher Ausfertigung durch the Rt. Honourable the Earl of Lytton, the Chairman of the Joint Committee of the House of Lords und the House of Commons unterzeichnet wurde. Abschriften von ihm sind verwahrt: die erste im Parliament Office of the House of Lords, die zweite im Committee and Private Bill Office of the House of Commons und die dritte im Verkehrsministerium).

Teil II.

Die Wege außerhalb des Londoner Personenverkehrsbezirks, die ohne Einschränkung den öffentlichen Verkehrsfahrzeugen des Amts zur Verfügung stehen, sind auf dem Plan blau gestrichelt eingetragen.

Teil III.

Diejenigen Straßen, die außerhalb des Londoner Personenverkehrsbezirks den öffentlichen Verkehrsfahrzeugen des Amts zur Verfügung stehen, jedoch mit den Beschränkungen nach (ii) des Unterabschnitts (1) des Abschnitts 15 dieses Gesetzes, sind auf dem signierten Plan durch gelb gestrichelte Linien bezeichnet.

Teil IV.

Diejenigen Straßen innerhalb des Londoner Personenverkehrsbezirks, auf die die Beschränkungen nach Unterabschnitt (1) des Abschnitts 16 und des Unterabschnitts (2) des Abschnitts 17 dieses Gesetzes nicht Anwendung finden, sind auf dem signierten Plan durch rot gestrichelte Linien hervorgehoben.

Anhang 8.

Bestimmungen für den Kauf von Besitz der provinzialen Betriebsgesellschaften usw.

Teil I.

Zu übertragendes Besitztum.

[In den vier Ziffern des Teils I wird der Umfang des zu übertragenden Besitztums, unterteilt nach Gebäuden, Betriebsanlagen, Ausrüstung und Fahrzeugen, eindeutig festgelegt. Meinungsverschiedenheiten werden an den Schiedsgerichtshof verwiesen.]

Teil II.

Anweisungen zur Preisfestsetzung.

1. Der Preis soll auf Grund einer Schätzung der Gebäude, Grundstücke, Fahrzeuge, Betriebsanlagen, Werkstätten und Ausrüstung erfolgen mit einer Vergütung für die Einführung.

2. Die Schätzung der Fahrzeugpreise soll nach den Anschaffungskosten nach Abzug einer Wertminderung von 12½ % im Jahr erfolgen, berechnet vom Tag der Inbetriebstellung ab bis zum Datum der Übertragung auf das Amt.

3. Mit Ausnahme der Eastern National Omnibus-Gesellschaft, Limited, soll die Einführungsvergütung derart berechnet werden, daß die nachfolgend ermittelten, mittleren reinen Erträgnisse des übernommenen Teiles des Unternehmens mit 5 multipliziert werden:

(a) Die Durchschnittsreinerträgnisse je Wagenmeile sollen aus dem Durchschnitt der letzten 3 Wirtschaftsjahre, die dem Jahr des Erlasses dieses Gesetzes vorausgehen, bestimmt werden, und zwar für die Maidstone and District-Kraftbetriebe, Limited, aus den Betriebskosten der Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs, für die übrigen Gesellschaften aus den Betriebskosten der Ausflugs- und Eilfahrzeuge. (Dabei sind alle Kosten einschließlich derjenigen für Erneuerung und Abschreibungen abzusetzen, die für die Fahrzeuge im Jahr mit 12½ % der Beschaffungskosten zu berechnen sind.)

(b) Die Gesamtmeilenzahl soll für die Ausflugsfahrzeuge, oder bei den Maidstone and District-Kraftbetrieben, Limited, für die öffentlichen Verkehrsfahrzeuge, für das letzte ganze Wirtschaftsjahr ermittelt werden, das dem Datum des Erlasses dieses Gesetzes vorausgeht, und zwar für die Betriebe außerhalb des Londoner Personenverkehrsbezirks, die die Gesellschaften auf Grund des Abschnitts 17 dieses Gesetzes aufgeben müssen.

(c) Die Durchschnittsreinerträgnisse je Wagenmeile nach (a), multipliziert mit den Gesamtwagenmeilen nach (b), ergibt das Durchschnitts-Reinerträgnis des übernommenen Unternehmenteils.

4. Für die Eastern National Omnibus-Gesellschaft soll die Vergütung für Einführung dadurch ermittelt werden, daß für jede Wagenmeile, die durch die Ausflugsfahrzeuge dieser Gesellschaft während des letzten, dem Erlaß dieses Gesetzes vorausgehenden Wirtschaftsjahrs geleistet wurden, 2½ Penny berechnet werden, und zwar für die Betriebe innerhalb des Londoner Personenverkehrsbezirks, die die Gesellschaft nach Abschnitt 17 dieses Gesetzes aufgeben muß.

Teil III.

Regeln für die Festsetzung der Entschädigung für die Abtrennung.

1. Es ist eine Schätzung der zusätzlichen Kosten je Wagenmeile vorzunehmen, die den Gesellschaften während des letzten, dem Erlaß dieses Gesetzes vorausgehenden Wirtschaftsjahres aus dem Betrieb der öffentlichen Verkehrsfahrzeuge unter den folgenden Annahmen erwachsen wären:

(a) wenn die Übernahme durch das Amt unmittelbar vor dem Beginn dieses Wirtschaftsjahres erfolgt wäre;

(b) daß angesichts der Übertragung eine maßvolle Verminderung der General- oder der anderen Ausgaben während dieses Jahres durchgeführt worden wäre.

2. Die Entschädigung für die Abtrennung soll in der Weise ermittelt werden, daß die nach Vorstehendem errechneten zusätzlichen Kosten je Wagenmeile mit dem fünffachen Betrag der während dieses Jahres von öffentlichen Verkehrsfahrzeugen geleisteten Wagenmeilen multipliziert werden, für die jedoch die in Abschnitt 17 dieses Gesetzes auferlegten Einschränkungen nicht zutreffen.

Anhang 9.

Bestimmungen für das Eisenbahntarifamt.

1. Für die Ausübung der Amtsgeschäfte nach diesem Gesetz ist das Eisenbahntarifamt um 2 zusätzliche Mitglieder zu vermehren. Das eine, das durch den Minister nach Anhören des Beratenden Ausschusses zu ernennen ist, soll reiche Erfahrungen in der Londoner Verwaltung besitzen; das andere, das gleichfalls unmittelbar durch den Minister zu ernennen ist, soll in Finanzangelegenheiten bewandert sein. Keine der Persönlichkeiten braucht jedoch in den Listen eingetragen zu sein, die nach Abschnitt 24 des Eisenbahngesetzes von 1921 aufgestellt wurden.

2. Ein zusätzliches Mitglied des Eisenbahntarifamts soll für eine Zeit Dienst tun, die der Minister bei seiner Ernennung festsetzt, die jedoch nicht unter 3 Jahren und nicht über 7 Jahren liegen soll. Es ist nach Ablauf seiner Amtsfrist wiederwählbar.

[Die Ziffern (3) mit (5) bringen Bestimmungen über den Ersatz ausfallender zusätzlicher Mitglieder, Sonderweisungen über die Tätigkeit des Eisenbahntarifamts und für Erstattung des Jahresberichts.]

Anhang 10.

Bestimmungen über die Formung der Grundlagen des Zusammenlegungsplanes (pooling scheme).

1. Der Plan soll die Verteilung der sogenannten zusammengelegten Einkünfte unter das Amt und die zusammengeschlossenen Eisenbahngesellschaften (die hier als Teilhaber des Planes bezeichnet sind) in dem nachfolgend erläuterten Verhältnis regeln. Die Reineinkünfte werden dabei so erhalten, daß von den Gesamteinnahmen aus der Personenbeförderung die Betriebs- und die zusätzlichen Aufwendungen, die nachfolgend näher bezeichnet sind, abgesetzt werden.

2. Der Plan soll für die folgenden Einnahmen aus dem Personenverkehr Anwendung finden:

(a) Die Gesamteinnahmen des Amts aus der Personenbeförderung, einschließlich der aus dem Betrieb der Anschlußlinien und von Sonderwagen.

(b) Die Gesamteinnahmen der zusammengeschlossenen Eisenbahngesellschaften aus dem Personenverkehr zwischen allen Haltestellen der Vorortlinien.

In diesem Paragraphen ist unter „Vorortlinie" der Teil einer der zusammengeschlossenen Eisenbahngesellschaften oder einer Anschlußlinie zu verstehen, der innerhalb des Londoner Personenverkehrsbezirks liegt oder, für außerhalb desselben liegende Linien, eine wahlweise Verbindung zu einer Linie bildet, auf der Personenverkehr durch das Amt dargeboten wird oder gesetzlich zugelassen werden könnte (Ausnahmen davon bilden solche Fälle, in denen Betriebsabkommen nach Abschnitt 18 dieses Gesetzes abgeschlossen wurden).

3. — (1) Zur Bestimmung des Verhältnisses, nach dem die Teilhaber am Plan an den zusammengelegten Einnahmen zu beteiligen sind, soll eine Berechnung für ein Normaljahr vorbereitet werden.

(2) Die Berechnungen sollen auf den Ergebnissen eines vorhergehenden oder vorhergehender Jahre aufbauen, wobei von den Einnahmen aus der Personenbeförderung für das betreffende oder die betreffenden Jahre auszugehen ist. Von diesen ist der Anteil der Betriebsausgaben, die zu diesen Einnahmen gehören, abzusetzen, der den Kostenfaktoren der Meilenzahl der Züge, Wagen oder anderer Fahrzeuge entspricht. Bei diesen Ausgleichsrechnungen sollen zugleich auch solche andere Faktoren angemessene und billige Berücksichtigung finden, die in diesen Ergebnissen nicht ganz erfaßt werden konnten, wie Kapital, das nicht voll ertragsfähig war, oder das in den Ausgaben erscheint, und anderes.

(3) Die Berechnung soll das Verhältnis zeigen, in dem das Amt und die zusammengeschlossenen Eisenbahngesellschaften, letztere als „Gruppe" zusammengefaßt, auf der Grundlage angemessener und billiger Verteilung, ein Anrecht an den Reineinnahmen besitzen. Sie soll aber zugleich erkennen lassen, in welchem Verhältnis die einzelnen der zusammengeschlossenen Eisenbahngesellschaften an dem der „Gruppe" zustehenden Anteil zu beteiligen sind.

(4) Die so erhaltenen Verhältniszahlen werden in diesem Anhang als „das Normalverhältnis" bezeichnet.

4. Der Plan soll die Aufzählung und Erfassung aller Erträgnisse und Rechnungen vorsehen, um die Zusammenfassung der zusammengelegten Einnahmen sicherzustellen.

5. — (1) Durch den Verbandsausschuß sollen von Zeit zu Zeit, an Hand einer in dem Plan zu bestimmenden Formel, für jede Verkehrsform die Vergütungen (die in diesem Anhang als „Betriebsvergütungen" bezeichnet sind) festgesetzt werden, die den Teilhabern des Plans für die Ausgaben ihrer Betriebsführung zu leisten sind.

(2) Diese Formel zur Festsetzung der Betriebsvergütungen soll alle Kosten berücksichtigen, die sich mit der Meilenzahl der Züge, Wagen oder anderer Fahrzeuge verändern.

(3) Die Betriebsvergütungen sollen nach den Bestimmungen dieses Anhangs für die ganze Verrechnungszeit, für die sie festgesetzt sind, wirksam sein.

Sollte sich jedoch nach der Festsetzung der Betriebsvergütungen eine wesentliche Änderung eines durch die Formel erfaßten Kostenfaktors zeigen, die nicht eine Veränderung darstellt, die dem Einfluß des Teilhabers unterliegt, so kann dieser beim Verbandsausschuß die Abänderung der Vergütungen für die Rechnungsperiode oder für die verbleibende Zeitspanne beantragen.

6. — (1) Werden auf Anweisung des Tarifamts nach den Abschnitten 30, 31 oder 32 dieses Gesetzes, oder auf Grund einer Entscheidung des Verbandsausschusses. von einem Teilhaber am Plan neue Betriebsleistungen oder Erweiterungen vorgenommen, die zusätzliche Geldaufwendungen erfordern, so hat dieser Teilhaber ein Anrecht auf eine zusätzliche Betriebsvergütung, deren Betrag und Zeitdauer durch den Verbandsausschuß festgesetzt wird.

(2) Die zusätzlichen Vergütungen sollen derart veranschlagt werden, daß die zusätzlichen Kosten für den erwähnten Betrieb oder für die Erweiterung, einschließlich der ganzen oder — je nach der Festsetzung — eines Teils der Zinsen des dafür aufgewandten Kapitals, gedeckt werden.

7. — (1) Die für die Verrechnung der Zusammenlegung verantwortliche Person (in diesem Abschnitt „der Verrechnungsbeamte“ bezeichnet) soll für jeden Verrechnungszeitabschnitt den Unterschied zwischen den zusammengelegten Einnahmen, der für jeden Teilhaber am Plan berechnet wurde, und dem Teil an den zusammengelegten Einnahmen bestimmen, auf welchen jeder Teilhaber auf der Grundlage des Normalverhältnisses Anspruch hätte.

(2) Die so ermittelten Unterschiede sollen durch den Verrechnungsbeamten bescheinigt, und dann unter den Teilhabern durch Zahlungen dem Plan angepaßt werden.

(3) Die Festsetzung und Bezahlung von Unterschieden nach diesem Abschnitt soll durch vorläufige monatliche Bestimmung und Einzahlung erfolgen und schließlich, nach Abschluß jeder Verrechnungsperiode, innerhalb 40 Tage endgültig ausgeglichen werden.

8. — (1) Jeder Teilhaber am Plan kann auf Grund der folgenden Ursachen beim Verbandsausschuß um Berufung gegen das Normalverhältnis einkommen:

(a) falls ein Teilhaber am Plan nicht in der Lage ist, eine angemessene Betriebsleistung aufrechtzuerhalten, so daß sich aus diesen Betriebsleistungen eine Verminderung der Einnahmen aus dem Personenverkehr ergibt;

(b) falls neue Verkehrsmöglichkeiten dargeboten werden, oder Erweiterungen des Unternehmens vorgenommen wurden, denen vom Verbandsausschuß zugestimmt wurde, oder die vom Tarifamt nach den Abschnitten 20, 31 oder 35 dieses Gesetzes gefordert wurden;

(c) nach jeder anderen bedeutenden Änderung der Verhältnisse (die jedoch nicht durch die Durchführung des Plans verursacht wurde), die die Handhabung dieses Verhältnisses für einen Teilhaber unbillig gestalten würde.

(2) Ist der Verbandsausschuß überzeugt, daß ein solcher Antrag berechtigt ist, so soll er das Normalverhältnis in dem Maß (aber nicht mehr) abändern, wie es der Änderung der Verhältnisse entspricht.

Änderungen nach diesem Abschnitt, die auf Grund neuer Betriebsleistungen oder von Erweiterungen des Unternehmens erfolgt sind, sollen keinesfalls für einen Zeitabschnitt Gültigkeit haben, in dem bereits eine zusätzliche Vergütung geleistet wird.

9. — (1) Für die Zwecke des Plans ist vom Verbandsausschuß oder, falls hier kein Übereinkommen erzielt werden kann, vom Präsidenten des Institute of Chartered Accountants ein Rechnungsrevisor zu ernennen.

(2) Der Rechnungsrevisor ist zunächst für eine Amtstätigkeit von 3 Jahren einzusetzen, danach jedoch wiederwählbar.

(3) Alle Teilhaber am Plan und der Verrechnungsbeamte sind verpflichtet, alle Auskünfte und Einblicksmöglichkeiten zu geben, die vom Rechnungsrevisor für die Zwecke des Plans verlangt werden.

10. Die Abrechnungsperiode soll sich nicht über 12 Monate erstrecken und in jedem Jahr an einem im Plan angegebenen Datum beginnen.

11. Jede Frage bei der Festsetzung oder Veränderung der Betriebs- oder zusätzlichen Vergütungen, oder bei der Abänderung des Normalverhältnisses, mit der sich der Verbandsausschuß nicht einverstanden erklären kann, oder jede Meinungsverschiedenheit zwischen den Teilhabern des Planes, die nicht durch den Verbandsausschuß (an den sie in erster Linie zu berichten ist) erledigt werden konnte, soll wie folgt entschieden werden:

(a) In den Fällen, in denen der Verbandsausschuß der Ansicht ist, daß die fragliche Angelegenheit ganz oder in der Hauptsache rechnerischer oder statistischer Art ist, durch den Rechnungsrevisor;

(b) in jedem anderen Fall durch einen Schiedsrichter, der vom Verbandsausschuß zu ernennen ist, oder, falls der Verbandsausschuß nicht in der Lage ist, einem solchen zuzustimmen, durch den Hohen Gerichtshof.

Der Rechnungsrevisor oder Schiedsrichter soll bei der Erledigung jeder so vorgebrachten Angelegenheit über die Festsetzung oder Veränderung des Normalverhältnisses, oder über zusätzliche Vergütungen, oder bei Berufung gegen das Normalverhältnis, dieselben Überlegungen anstellen, die der Verbandsausschuß berücksichtigt hätte. Jede so vorgenommene Neufestsetzung oder Veränderung der Betriebs- oder zusätzlichen Vergütung oder des Normalverhältnisses soll die gleiche Wirkung haben, wie wenn sie durch den Verbandsausschuß erfolgt wäre.

12. Nach dem Inkrafttreten des Planes soll jeder Teilhaber die vom Plan erfaßten Verkehrseinnahmen zurückhalten, ebenso sollen Verrechnungen derartiger Einnahmen aufhören.

13. Falls es sich als zweckmäßig erweist, kann der Plan nebensächliche oder ergänzende Bestimmungen enthalten. Er kann ferner die Anpassung oder Veränderung von Abkommen zwischen den Teilhabern am Plan oder mit jedem Verbandsausschuß, dem eine Anschlußlinie gehört, oder der eine solche betreibt, vorsehen, die sich auf die Einnahmen nach dem Plan beziehen oder auf satzungsmäßige Bestimmungen über Einsammlung, Zuteilung oder Verteilung dieser Einnahmen, oder mit den Anschlußlinien im Zusammenhang stehen.

14. Für die Zwecke dieses Anhangs bedeutet der Ausdruck „Anschlußlinie“ jeden Eisenbahnbetrieb, den ein Teilhaber am Plan gesellschaftsweise oder ein Verbandsausschuß, an dem einer der Teilhaber finanziell beteiligt ist, besitzt oder betreibt.

Anhang 11, 12 und 13

[bringen kleine Verbesserungen und Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes von 1930 und des Londoner Verkehrsgesetzes von 1924 sowie Ausführungsbestimmungen über die Bildung des Beratenden Ausschusses für Verkehrsangelegenheiten für London und die inneren Grafschaften (Einzelheiten siehe Originalgesetz Seite 172—175).]

Anhang 14.

Bestimmungen für die Festsetzung von Entschädigungen der Beamten und Angestellten.

1. Jede Person, die wegen einer klarliegenden Geldeinbuße Anspruch auf Entschädigung nach Teil VII dieses Gesetzes erhebt, hat sich schriftlich an das Amt zu wenden. In dem Antrag hat sie den wirk-

lichen Geldverlust anzugeben und alle Einzelheiten auseinanderzusetzen, wie sonstige Bezüge, die sie vom Amt, der Behörde, Gesellschaft oder von der Person genoß, bei der sie beschäftigt war. Diese Angaben sind für die letzten 5 Jahre nachzuweisen, die unmittelbar dem Datum vorangehen, an dem ihr Amt oder ihr Posten aufgehoben oder von ihr aufgegeben wurde, oder von dem ab die Geldeinbuße eingetreten ist.

Jedem derartigen Einspruch ist eine eidesstattliche Erklärung beizugeben, daß der so überreichte Antrag nach bestem Wissen, Glauben und sorgfältiger Unterrichtung erfolgt ist.

2. Nach Empfang eines Antrags soll das Amt baldmöglichst eine Untersuchung der Angelegenheit vornehmen und Entscheidung darüber treffen, ob und welche Entschädigung nach seiner Ansicht dem Antragsteller zu bewilligen ist, und diesem sodann davon Mitteilung machen. Unterläßt das Amt, innerhalb von 6 Monaten den Antragsteller von seiner Entscheidung zu unterrichten, so muß der Minister auf einen diesbezüglichen Antrag das Amt anweisen, dem Antragsteller innerhalb einer von ihm gestellten Frist, jedoch nicht unterhalb eines Monats, Nachricht zu geben.

3. Der Antragsteller kann verlangen, daß seine Angelegenheit vor den ständigen Schiedsrichter gebracht wird, wenn er sich benachteiligt fühlt: durch das Unterlassen des Amts, ihn innerhalb der vom Minister verfügten Zeit von der Entscheidung des Antrags zu unterrichten, oder durch die Zurückweisung des Entschädigungsantrags, oder durch die Höhe der bewilligten Entschädigung. Der Schiedsrichter soll dann den Fall untersuchen und entscheiden, ob eine und welche Entschädigung zu bewilligen ist.

4. Bei den Überlegungen, ob eine Entschädigung zu geben ist, und bei der Festsetzung ihrer Höhe sollen die folgenden Punkte berücksichtigt werden:

(a) Die Art des Amts oder der Beschäftigung des Antragstellers.

(b) Die Bestimmungen, unter denen seine Ernennung erfolgt ist.

(c) Die Dauer seiner Amtszeit.

(d) Alle zusätzlichen Vergütungen, die er kraft dieses Gesetzes erwirbt, oder was sonst noch nach diesem Gesetz für ihn geschehen ist.

(e) Die Nebeneinkünfte, die er besitzt, oder durch Annahme einer anderen Beschäftigung erworben haben könnte, die ihm durch das Amt oder eine Behörde, Gesellschaft oder Person angeboten wurde, von deren Betrieb er auf das Amt überging.

Keinesfalls darf jedoch die zahlbare Entschädigung einen Betrag überschreiten, der nach den Gesetzen und Bestimmungen vom 13. August 1888 an Personen im Staatsdienst S.M. bei Auflösung ihres Amts zu bezahlen ist.

[Die nunmehr folgenden Ziffern (5) mit (12) enthalten Bestimmungen über die Berechnung der Dienstzeit der Beamten und Angestellten sowie die Einsetzung des Amts als rechtsverbindlichen Entschädigungsträger.]

Anhang 15

[enthält Bestimmungen über die Ausarbeitung und Genehmigung eines Entwurfs über die Anwendung des Eisenbahngesetzes von 1930 (über Steuereinschätzung) auf das Amtsunternehmen, auf die hier wegen Platzmangels nicht näher eingegangen werden kann.]

Anhang 16.

Aufgehobene Gesetze.

Angabe der Tagung und des Kapitels	Überschrift	Nähere Angaben der Aufhebungen
16 & 17 Vict., c. 33	Das Londoner Mietswagengesetz von 1853	Abschnitt 11, soweit er sich auf Fahrzeuge des Amts bezieht
14 & 15 Geo. 5, c. 34	Das Londoner Verkehrsgesetz von 1924	Unterabschnitt (2) bis (5) des Abschnitt 1 Abschnitt 2, 6, 7 und 8 Unterabschnitt (1) von Abschnitt 10 Abschnitt 14 und Unterabschnitt (2) des Abschnitts 17
20 & 21 Geo. 5, c. 43	Das Straßen-Verkehrsgesetz von 1930	Abschnitt 99
23 Geo. 5, c. 2	Das Gesetz über Fortdauer ablaufender Gesetze von 1932	In Teil I des Anhangs die Bezugnahme auf das Londoner Verkehrsgesetz von 1924

Aktuelle Fragen der Finnischen Staatsbahn sowie der Geschäftsbericht über das Betriebsjahr 1932.

Von

Dr. jur. F. Paszkowski, Königsberg Pr.

I. Allgemeiner Überblick über die Finnische Staatsbahn.

Bevor ich auf die einzelnen Ergebnisse des Betriebsjahrs 1932 eingehe, möchte ich einen kurzen Überblick über den jetzigen Stand des Unternehmens Finnische Staatsbahn und die Fragen geben, die zur Zeit dort die Öffentlichkeit beschäftigen, und kürzlich von dem Generaldirektor der Finnischen Staatsbahn, Jalmar Castrén, in einem Vortrage gestreift sind[1].

In Finnland stehen ähnliche Fragen wie in anderen Eisenbahnländern im Mittelpunkt der Erörterung. Der Rückgang im Warenaustausch mit anderen Ländern, die ungewisse Zukunft, der Kraftwagenwettbewerb haben auch in Finnland die Eisenbahnfinanzen stark erschüttert.

Betrachtet man nur das wirtschaftliche Ergebnis der Finnischen Staatsbahn, kommt das unbefriedigende Bild in folgenden Zahlen zum Ausdruck:

		Ausgaben in Mio Fmk			
	Einnahmen in Mio Fmk[2]	Personalausgaben	Sachausgaben	Amortisierung u. Verzinsung des Betriebskapitals von 1932 an	Überschuß in Mio Fmk
1926	786,5	335,1	264,7	56,8	129,9
1927	836,2	354,3	279,1	51,2	151,6
1928	891,9	367,7	287,8	56,5	178,9
1929	879,2	380,7	292,5	74,3	131,7
1930	789,7	381,7	265,9	77,3	64,8
1931	693,4	372,3	255,9	40,8	24,4
1932	677,1	368,1	248,7	65,3	— 5,0

[1] Jalmar Castrén „Aktuelle Eisenbahnfragen". Nordisk Järnbanetidskrift, Jahrg. 1934, S. 66 ff.

[2] 100 Fmk. = 10,50 RM, zur Zeit 5,45 RM.

Von Mai 1928 bis 1932 hat sich das finnische Ergebnis von Jahr zu Jahr verschlechtert, und erst 1933 bringt eine kleine Besserung. Nach dem vorläufigen Ergebnis wird dieses Jahr mit einem Überschuß von 70,8 Mio Fmk. abschließen.

Auch die finnischen Eisenbahnen leiden immer mehr unter dem Wettbewerb des Kraftwagens, wenn dieser in Finnland auch nicht so Fuß fassen konnte, wie in den meisten anderen Ländern. Castrén untersucht in seinem Vortrage, ob denn angesichts der Entwicklung des Kraftwagenverkehrs in Finnland die Eisenbahn unbedingt weiter erforderlich ist. Er bejaht natürlich die Frage. Denn gerade im Fernverkehr — und in Finnland sind zum Teil recht weite Entfernungen zurückzulegen — und für Massengüter ist die Eisenbahn auch in Zukunft unentbehrlich. Dazu treten in Finnland die klimatischen Verhältnisse. Der finnische Winter ist lang, kalt und schneereich. 40 % des Verkehrs kommen aber in den Wintermonaten auf. Die mittlere Reiseweite liegt in Finnland bei 90 km, die mittlere Beförderungslänge bei 170 km. Diese Tatsachen machen es verständlich, daß der Kraftwagenverkehr nie den Aufschwung in Finnland nehmen kann, wie er ihm in anderen Ländern vergönnt war. Die Massengüter spielen in Finnland eine noch größere Rolle als bei den meisten anderen Bahnen. 80 % des Güterverkehrs entfallen auf Holzwaren und andere Industriegüter, 40 % allein auf Holzverkehr. Auch das Verhältnis von Stückgut- zu Wagenladungsverkehr ist in Finnland ein anderes. Denn fast 90 % des Verkehrs entfallen auf den Wagenladungsverkehr, den Einnahmen nach allerdings nur 68 %, auf den Stückgutverkehr entsprechend 32 %.

Die Fracht für die Hauptgüter, Holz und Holzprodukte, ist sehr niedrig. Diese Güter tarifieren nach Klasse 5 und 4, für die die Fracht bei der Durchschnittsentfernung von 200 km nur 2,41 Penni und 1,83 Penni für 100 kg und das Kilometer beträgt. Damit werden nicht einmal die vollen Selbstkosten, sondern lediglich die reinen Beförderungskosten gedeckt.

Natürlich sucht auch in Finnland sich der Kraftwagen das hochtarifierte Gut heraus und bringt dadurch das Tarifsystem ins Wanken. In einer Reihe von Fällen ist es gelungen, mit Kraftwagenbesitzern Vereinbarungen dahingehend zu treffen, daß sie den Zufuhr- und Ergänzungsdienst übernehmen und auf diese Weise eine wirtschaftliche Einschaltung in den Verkehrsdienst bedeuten. Im Personenverkehr machte sich namentlich in der Nähe der Großstädte der Wettbewerb bemerkbar, ohne aber hier den Zugverkehr entbehrlich zu machen. Im Berufsverkehr sind morgens und nachmittags z. B. nach Helsingfors etwa 3500 Personen zu befördern. Diesem Stoßverkehr ist der Kraftwagen nicht gewachsen.

Es geht hieraus zur Genüge hervor, daß auch in einem so dünnbevölkerten Land wie Finnland die Eisenbahn nicht durch den Kraftwagen ersetzt werden kann.

Castrén nimmt in seinem Vortrag aber dagegen Stellung, daß man im Gegensatz zum Kraftwagen, der nicht für die Kosten der Wege aufzukommen hat (denn die Kraftfahrsteuer, Benzinsteuer und Zölle brachten nur 50 % der Kosten im Jahr 1932 auf), von der Eisenbahn Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals verlangt. Das mag wohl in einer Zeit berechtigt gewesen sein, in der die Eisenbahn noch über eine Monopolstellung verfügte, nicht aber mehr heute, wo der Kraftwagen als Wettbewerber gegen eine eigene Verkehrseinrichtung des Staats, die Eisenbahn, aufgetreten ist.

Der Rückgang des Verkehrs zwang natürlich die Staatsbahn zu Sparmaßnahmen. Indessen konnten die Ausgaben nicht in gleichem Maße wie die Einnahmen gesenkt werden, da viele Kosten unabhängig von der Stärke des Verkehrs sind. Der einzige Posten, auf dem gewisse Einsparungen erzielt werden konnten, waren die Personalkosten. Obwohl die Netzlänge von 1928 bis 1932 um 273 km oder 5,6 % und die Zahl der Zugkilometer um 3,3 Mio oder 16 % stieg, verminderte sich der Personalbestand um 1539 oder 9,5 %. Die Ersparnisse waren sogar noch etwas höher als der Zahl 1539 entspricht, da man die freigewordenen Posten oft nur noch mit Praktikanten oder Aushilfspersonal besetzte. Die Gesamtpersonalkosten gingen so um 12 Mio Fmk. oder bei Berücksichtigung der letzten Gehaltskürzung um 27 Mio Fmk. oder 2,6 bzw. 7,1 % zurück. Die Sachausgaben konnten um 58 Mio Fmk. oder 20 % eingeschränkt werden. Neben einer Lohnsenkung für die Arbeiter ist der Rückgang auf verminderte Unterhaltung zurückzuführen.

Aus nationalwirtschaftlichen Gründen hat man in Finnland die Verwendung der Steinkohle eingeschränkt und ist immer mehr zur Holzfeuerung übergegangen. Dadurch, daß man auch die in der Küstengegend verkehrenden Lokomotiven mit Holz statt mit Steinkohle, wo sie vorteilhafter wäre, heizt, muß die Eisenbahn jährlich 20—30 Mio Fmk. mehr aufwenden.

Trotz des Verkehrsrückgangs ist die Zahl der Zugkilometer um 16 % gestiegen, da zur besseren Verkehrsbedienung Zahl der Züge und Geschwindigkeit erhöht wurden. An wichtigeren Wegkreuzungen wurden Haltepunkte errichtet, an denen leichte Züge bei Bedarf Personen und Güter aufnehmen und absetzen können.

Durch besondere Tarifmaßnahmen gelang es, Holz, das bisher geflößt wurde, für den Bahnweg zu gewinnen. Durch Ausnahmetarife könnten auch Industrieprodukte, die bisher auf dem Wasserwege beför-

dert wurden, der Eisenbahn zugeführt werden. Besonders wirksam hat sich das der Eisenbahn vom Reichstag vor 2 Jahren zugestandene Recht erwiesen, in besonderen Fällen Ermäßigungen des Gütertarifs zu gewähren.

Auch in Finnland hat die Eisenbahn den Rolldienst in größerem Umfang übernommen, um auf diese Weise dem Haus-Haus-Verkehr näherzukommen. In 12 Städten wird er durch eigene Kraftwagen, in 7 weiteren durch Unternehmerkraftwagen ausgeführt. Nur wenn die bahnamtliche Zufuhr nicht gewünscht wird, ist dies dem Bahnhof mitzuteilen. Durch diese Maßnahme ist die Beförderungsdauer verkürzt, die Behandlung des Guts auf den Abfertigungen beschleunigt und Platz in den Güterschuppen gewonnen worden. Sonst erforderliche Erweiterungsbauten von Schuppen konnten unter diesen Umständen zurückgestellt werden.

Die Finnische Staatsbahn hat auch selbst Kraftwagenlinien für den Güterverkehr eingesetzt, die das Eisenbahnnetz ergänzen sollen, so z. B. von Pitkäranta nach Salmis, von Kauliranta nach Muonio und von Suolahti nach Saarijärvi. Auch einige Personenkraftwagenlinien wurden eingerichtet. Als Tarif wird der Satz der 3. Klasse berechnet.

Man hat auch die Frage der Elektrisierung geprüft. Für die Elektrisierung würden in erster Linie die Strecken Helsingfors—Riihimäki und Helsingfors—Karis in Frage kommen. Es müßte hierfür ein Kapital von 184 Mio Fmk. aufgebracht werden. In einem Werte von 51 Mio Fmk. würden Dampflokomotiven erspart werden, so daß die eigentlichen Kosten sich auf 133 Mio Fmk. belaufen würden. Die Betriebskosten würden aber nur um rund 0,9 Mio Fmk. oder nicht ganz 0,7 % des Betrags von 133 Mio Fmk. sinken. Mit Rücksicht auf die Verzinsung des Anlagekapitals würde sich daher die Elektrisierung selbst der verkehrsreichsten Strecke Helsingfors—Riihimäki als unwirtschaftlich erweisen.

Anders verhält es sich mit dem Triebwagenverkehr in Finnland, den man auszubauen gedenkt. Die Finnische Staatsbahn besitzt bereits zur Zeit 10 Triebwagen, nämlich 2 mit Benzinmotoren und 8 mit dieselelektrischen Motoren.

II. Das Betriebsjahr 1932[1].

Richten wir nach dieser allgemeinen Betrachtung über die Lage der Finnischen Staatsbahn den Blick auf den letzten Geschäftsbericht, der das Jahr 1932 behandelt, so ist hier folgendes mitzuteilen.

[1] Finlands officiella statistik. XX. Järnvägsstatistik för år 1932. Årspublikation 62. Helsingfors 1934. Wegen des letzten Geschäftsberichts (für das Jahr 1931) vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933, S. 1060 ff.

Die Netzlänge der Finnischen Staatsbahn, die Ende 1931 nach berichtigten Angaben 5019,37 km umfaßte, erfuhr im Jahr 1932 Erweiterung durch Eröffnung folgender Strecken: Lahti—Ränninmäki (1. Januar) und Ränninmäki—Heinola mit zusammen 37,73 km sowie Läskelä—Pitkäranta (1. September) mit 43,2 km. Bei Ende des Geschäftsjahrs umfaßte das eigene Netz der Staatsbahn 5101,44 km. Die Länge der zweigleisig betriebenen Strecken betrug 196,6 km. Rechnet man zu den von den Staatsbahnen betriebenen Strecken (ausgenommen die Strecke schwedische Grenze—Haparanda und russische Grenze—Valkeasaari) die Privatbahnen hinzu, kommt man auf ein Gesamtnetz der finnischen Eisenbahnen von 5477,93 km gegenüber 5389,24 km (berichtigte Zahlen) im Vorjahr. Auf 100 qkm Fläche (Ladogasee nicht mitgerechnet) fallen 1,44 km Eisenbahnen und auf 1000 Einwohner 1,47 km.

Der Fuhrpark der Staatsbahn bestand aus

	Ende 1930	Ende 1931	Ende 1932
Dampflokomotiven	773	776	773
Triebwagen	3	5	7
Personenwagen	1 326	1 436	1 453
Güterwagen	22 048	22 691	22 807

Die Personenwagen verfügten Ende 1932 über 52 784 (im Vorjahr 51 493) Sitzplätze, die Güterwagen (ohne die Privatbahnen) wiesen eine Tragfähigkeit von insgesamt 328 851 t (im Vorjahr 323 905 t) auf.

Die Betriebsleistungen erfuhren auch im Berichtsjahr wieder eine Steigerung. Die Zahl der Verkehrszüge stieg um 12 739 oder um 4,9 % gegenüber dem Vorjahr auf 273 656 (im Vorjahr 260 917). Die Zahl der Zugkilometer der Verkehrszüge und sonstigen Züge in den Jahren 1927 bis 1932 veranschaulicht folgende Zusammenstellung (Zugkilometer in Tausend):

	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Personenzüge	7 764	8 188	8 992	9 791	10 648	11 480
Triebwagenzüge	—	129	162	220	308	311
Gemischte, Eilgüter- und Militärzüge	3 511	3 635	3 716	3 623	3 617	3 525
Güterzüge	8 290	8 103	7 794	7 187	6 457	6 440
Rangierzüge	1 761	1 807	1 741	1 645	1 511	1 465
	21 326	21 862	22 405	22 466	22 541	23 221
Dienst- und Arbeitszüge auf fertiggestellten Bahnen .	609	521	589	474	508	648
	21 935	22 383	22 994	22 940	23 049	23 869
Arbeitszüge auf in Bau befindlichen Bahnen . . .	361	558	367	427	215	175
insgesamt Staatsbahnen . .	22 296	22 941	23 361	23 367	23 264	24 044

Die bessere Verkehrsbedienung kommt in der stark gestiegenen Zahl der Zugkilometer für Personenzüge und Triebwagenzüge zum Ausdruck. Namentlich infolge Eröffnung neuer Linien stieg die Zahl der Lokomotivkilometer von 23,483 Mio auf 24,288 Mio. Die Zahl der Wagenachskilometer für die eigenen Wagen der Staatsbahn stellte sich auf eigenen Linien sowie den Privatbahnen auf folgende Ziffern (Tausendzahlen Wagenachskilometer):

	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Personenwagen	211 828	221 005	233 022	234 477	231 734	233 829
Güter- und Gepäckwagen .	677 540	675 954	660 716	606 113	544 753	554 591
	889 368	896 959	893 738	840 590	776 487	788 420

Die Verkehrsleistungen bewegen sich, wenigstens für den Personenverkehr, auch noch in dem vorliegenden Geschäftsjahr auf absteigender Linie. Nur im Güterverkehr ist eine kleine Besserung zu verzeichnen. Im Personenverkehr ist die Zahl der Reisenden auch in diesem Jahr zurückgegangen, nämlich von 19,624 Mio auf 18,526 Mio oder um 5,6 %. Auf jeden Einwohner entfallen im Jahr 1932 nur noch 5 Reisen (im Vorjahr noch 5,3). Auch die zurückgelegte Reisestrecke hat eine weitere Abnahme erfahren. Die Zahl der Personenkilometer ging von 901,405 Mio im Jahr 1931 auf 821,858 Mio oder um 8,8 % im Jahr 1932 zurück. Die Entwicklung in den letzten Jahren veranschaulicht folgende Übersicht:

Jahr	Zahl der Reisenden (abgerundet in Tausend)		Zahl der Personenkm (abgerundet in Tausend)	
	insgesamt	gegen d. Vorjahr in %	insgesamt	gegen d. Vorjahr in %
1913	17 091	+ 11,2	695 800	+ 13,1
1927	22 079	+ 1,5	976 039	+ 4,6
1928	23 279	+ 5,0	1 077 457	+ 10,4
1929	22 945	— 1,4	1 086 249	+ 0,8
1930	21 391	— 6,8	1 028 483	— 5,3
1931	19 624	— 8,3	901 405	— 12,4
1932	18 526	— 5,6	821 858	— 8,8

Im Jahr 1932 machten die Reisen auf einfache, Rückfahr-, Monatskarten und Schulfahrten 90,7 (im Vorjahr 92,4) % der Gesamtzahl aus. Im Vergleich zu 1931 ist die Zahl der Reisen auf einfache Fahrkarten weiter gesunken, nämlich um 1,39 Mio oder 22,7 %. Auf diese Gruppe fällt fast ausschließlich der Rückgang der Gesamtzahl der Reisenden. Schon 1931 war gegenüber 1930 eine Abnahme der verkauften einfachen Fahrkarten von 25 % festzustellen. Diese Entwicklung hat also weiter angehalten. Ein großer Teil der Reisenden, der bisher einfache Fahrkarten gelöst hatte, ist natürlich dazu übergegangen, Rückfahrkarten oder Zeitkarten zu lösen, zumal diese Karten sich infolge Tarifmaßnahmen günsti-

ger stellten. Die Anzahl der verkauften Rückfahrkarten stieg gegenüber dem Vorjahr um 7,6 % und der Zeitkarten sogar um 103,7 %. Die Rückfahrkarten bieten gegenüber den einfachen Fahrkarten eine Ermäßigung von 20 %. Sie wurden seit dem 1. Juni 1931 auf Entfernungen bis zu 80 km ausgedehnt (bis dahin nur bis zu 30 km).

Auf die einzelnen Wagenklassen verteilen sich die Reisen so, daß auf die 1. Klasse wie bisher 0,02 %, auf die 2. Klasse 5,7 (im Vorjahr 5,96) % und auf die 3. Klasse 94,91 (im Vorjahr 94,02) % fielen. Wie im Vorjahr ist auch diesmal wieder ein Rückgang in der Benutzung der 2. Klasse eingetreten, eine Erscheinung, die man dauernd bei allen Eisenbahnen beobachten kann. Die Zahl der Reisenden in den einzelnen Wagenklassen betrug:

	1930	1931	1932
1. Klasse	4 364	3 551	2 791
2. „	1 404 913	1 168 672	939 910
3. „	19 982 158	18 451 315	17 583 569
Zusammen	21 391 435	19 623 538	18 526 270

Die Zahl der Personenkilometer verteilte sich auf die einzelnen Klassen folgendermaßen (in Tausendzahlen):

	1931	1932
1. Klasse	896	700
2. „	111 332	91 346
3. „	789 177	729 812
Zusammen	901 405	821 858

Auf Entfernungen bis zu 30 km vollzogen sich 73,6 (im Vorjahr 73,2) % der Gesamtzahl der Reisen, auf die Entfernungsgruppe 31—80 km entfielen 15,3 (im Vorjahr 14,6) %, auf 81—200 km 6,7 (7,4) %, auf 201—400 Kilometer 2,8 (3,1) %, sowie auf höhere Entfernungen 1,6 (1,7) %.

Die mittlere Reiselänge ging von 45,9 km auf 44,2 km zurück.

Im Güterverkehr stieg das Gesamtgewicht des auf den Staatsbahnen beförderten Fracht- und Eilguts von 8,522 Mio t auf 8,761 Mio t oder um 2,8 %. Die Zahl der Tonnenkilometer stieg von 1444 Mio auf 1481 Mio oder um 2,6 %.

Die nachstehende Übersicht beleuchtet die Entwicklung des Güterverkehrs in den letzten Jahren:

Jahr	Zahl der beförderten t (abgerundet in Tausend)	Zahl der tkm (abgerundet in Tausend)
1913	4 934	649 485
1927	11 143	1 768 546
1928	11 479	1 837 309
1929	10 707	1 804 348
1930	9 574	1 592 327
1931	8 522	1 444 114
1932	8 761	1 481 051

Von den beförderten Gütern entfallen 46 % auf Holz und Holzwaren. Von den sonstigen Industrieerzeugnissen machen Holzmasse und Papier 16 % des gesamten Fracht- und Eilgutverkehrs aus. Der Wagenladungsverkehr spielt in Finnland, worauf schon oben hingewiesen wurde, eine größere Rolle als bei den meisten Eisenbahnen. Er belief sich auf 90,1 %, der Stückgutverkehr auf nur 1,011 Mio t oder 9,9 % des Gesamtverkehrs.

Die mittlere Beförderungsweite für alle Güter war mit 169 km gegenüber dem Vorjahr unverändert geblieben.

Das Betriebsergebnis mag zunächst die folgende allgemeine Übersicht veranschaulichen (Beträge in Mio Fmk.):

Jahr	Einnahmen	Betriebsausgaben	Betriebsüberschuß oder -verlust (—)	Anlagewert bei Jahresschluß	Betriebzahl
1927	836,1	684,5	151,6	5 459,4	81,8
1928	891,8	713,0	178,8	5 720,2	79,9
1929	879,2	747,5	131,7	5 898,1	85,0
1930	789,7	724,9	64,8	6 077,3	91,7
1931	693,4	668,9	24,4	6 167,3	96.4
1932	677,0	682,1	— 5,0	6 249,9	100,7

Die Einnahmen liegen demnach 2,36 % unter denen des Vorjahrs. Sie verteilen sich folgendermaßen:

Art der Einnahme	1929	1930	1931	1932	% (1932)
	in Mio Fmk				
Personenverkehr . . .	285,75	263,03	222,84	196,43	29,01
Güterverkehr	558,91	494,20	441,26	435,77	64,36
Sonderverkehrseinnahmen	11,33	9,03	8,82	8,28	1,22
Telegraphenverkehr . .	0,67	0,56	0,43	0,38	0,06
Verschied. Einnahmen .	22,56	22,90	20,07	20,90	3,09
Entschädigung für Postbeförderung	—	—	—	15,30	2,26
Gesamteinnahmen . . .	879,24	789,74	693,45	677,08	100,0

Besonders auffallend ist der weitere erhebliche Rückgang der Einnahmen aus dem Personenverkehr. Die Abnahme gegenüber dem Vorjahr betrug 7,95 % im Jahre 1930, 15,28 % im Jahr 1931 und ist im Berichtsjahr mit 11,85 % noch recht beachtlich. Während in den früheren Jahren ein volles Drittel der Einnahmen vom Personenverkehr aufgebracht wurde, sind es jetzt nur noch 29,01 %.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind gegenüber dem Vorjahr nur um 1,25 % gesunken. Der Umstand, daß das Gewicht der beförderten Gütermenge und die Entfernung stiegen, obwohl die Einnahmen abnahmen, findet seine Erklärung in der allgemein bekannten Tatsache, daß die Transporte des schweren und zu den niedrigsten Tarifklassen gehörenden Wagenladungsguts leichter steigen oder wenigstens der Eisenbahn erhalten bleiben als das für die Kraftwagenbeförderung geeignete Stückgut.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr zerfallen in folgende Hauptgruppen (Beträge in Mio Fmk.):

	1929	1930	1931	1932	% (1932)
Frachtgut	515,50	435,52	405,80	403,96	92,70
Eilgut	29,29	25,89	22,41	18,62	4,27
Expreßgut	0,32	1,42	1,61	1,42	0,33
Paketgut	5,67	5,17	4,99	5,85	1,34
Milch auf Fahrscheine	1,35	1,48	1,50	1,45	0,33
Zollgebühren	0,51	0,49	0,85	0,64	0,15
Sonstige Einnahmen aus dem Güterverkehr	6,23	6,20	4,08	3,81	0,88
Insgesamt	558,91	494,20	441,26	435,77	100,00

In den meisten Gruppen ist auch im Berichtsjahr wieder ein Rückgang gegenüber den Einnahmen des Vorjahrs eingetreten, so beim Frachtgut um 0,5 %, beim Eilgut um 16,9 % und beim Expreßgut um 11,4 %.

Die Ausgaben stiegen gegenüber dem Vorjahr um 1,96 % auf 682,10 Mio Fmk. Die Betriebszahl erfuhr eine weitere Verschlechterung.

	Ausgaben in Mio. Fmk.	Betriebszahl
1928	713,0	79,95
1929	747,5	85,02
1930	724,9	91,79
1931	668,9	96,47
1932	682,1	100,74

Der Personalstand verringerte sich etwas. Für die Verwaltung, Unterhaltung und für den Betrieb bei den fertiggestellten Bahnen waren tätig:

	1931	1932
Planmäßige Beamte	11 824	11 617
Außerplanmäßige Beamte	3 376	3 133
	15 200	14 750

Auf das Betriebskilometer entfallen daher 2,84 gegenüber 2,96 Köpfe im Vorjahr. Die Anzahl der Arbeiter ist dagegen von 10 334 auf 10 595 leicht gestiegen.

Das Anlagekapital stieg von 6380 Mio Fmk. auf 6415 Mio Fmk. am Schlusse des Berichtsjahrs.

An Unfällen waren in den einzelnen Jahren zu beklagen:

1927	160	1930	174
1928	183	1931	182
1929	235	1932	174

Bei 147 (im Vorjahr 145) Unfällen wurden Personen verletzt oder getötet, die Zahl der Toten betrug 55 (im Vorjahr 61), der Verletzten 97 (im Vorjahr 97) oder insgesamt 152 gegenüber 158 im Vorjahr.

Im Bau befanden sich noch folgende Linien:

Rovaniemi — Kemijärvi
Pori — Haapamäki
Lappeenranta — Vuoksenniska.

Auf der Strecke Varkaus—Viinijärvi wurde mit dem Bau begonnen.

Die finnischen Privatbahnen umfassen nur 2 breit- und 8 schmalspurige Bahnen. Die Gesamtlänge ist mit 254,8 km gegenüber dem Vorjahr unverändert geblieben. Sie machen nur 4,65 % des Gesamtnetzes der finnischen Eisenbahnen aus. Trotz höherer Zugleistungen sind Personen- und Güterverkehr weiter zurückgegangen.

	1930	1931	1932
		(in Tausend)	
Zugkm	557	547	582
Reisende	657	642	583
Personenkm	9 543	8 725	7 404
Güterverkehr t	963	1 030	848
„ tkm	25 710	23 414	21 926
Gesamteinnahmen	19 086	16 806	16 018
Gesamtausgaben	16 908	14 401	13 290
Überschuß	2 178	2 405	2 728

Den gesunkenen Einnahmen konnten die Ausgaben angepaßt werden, so daß sich das Gesamtergebnis gegenüber dem Vorjahr noch etwas günstiger stellt.

Die Mexikanischen Nationaleisenbahnen im Kalenderjahr 1932[1].

(Die nachstehenden Angaben sind dem 24. Jahresbericht der Mexikanischen Nationaleisenbahnen für das Jahr 1932 entnommen.)

Die Mexikanischen Nationaleisenbahnen (Ferrocarriles Nacionales de Mexico) haben in dem Berichtsjahr wieder ihr Hauptaugenmerk darauf gerichtet, ihre Anlagen so auszubauen und zu verbessern, daß die Betriebsführung sich wirtschaftlich gestaltet, eine, wenn auch allmähliche, Anpassung an die sich ständig wandelnden Verkehrsverhältnisse erreicht, und dem Wettbewerb anderer Verkehrsunternehmen mit gleichlaufenden Verkehrsinteressen in geeigneter Weise begegnet wird.

Trotzdem konnte infolge der weiter andauernden Wirtschaftskrisis nicht verhindert werden, daß die seit 1930 ständig sinkenden Einnahmen weiter abfielen. Die Gesamtbruttoeinnahme mit rund 73,5 Millionen Pesos liegt um 14,9 Millionen unter dem Ergebnis vom Jahr 1931 (88,4 Millionen Pesos). An dem Rückgang waren alle Verkehre beteiligt mit Ausnahme des Telegraphenverkehrs, der einen leichten Aufschwung erkennen ließ.

Schwere Einbußen erleidet der Güterverkehr immer noch durch die fehlenden Transporte der Bergwerke, denen infolge der Preisgestaltung auf den Märkten für ihre Erze ausreichende wirtschaftliche Absatzmöglichkeiten fehlen. Daneben besteht für den Stückgutverkehr trotz umfassender Tarifermäßigungen in verschiedenen Gebieten der scharfe Wettbewerb des beweglichen Lastkraftwagens, der jederzeit für den Haus-Haus-Verkehr eingesetzt werden kann und nicht an die vielen behördlichen Verordnungen gebunden ist wie die Eisenbahn. Der durch die wirtschaftliche Notlage und durch die Währung bedingte niedrige Stand der Einfuhr konnte nicht durch eine erhöhte Ausfuhr, trotz der hierfür günstigen Währungsverhältnisse und Sondertarife, wettgemacht werden, da die ausländischen Preise für Metalle, den Hauptausfuhrartikel Mexikos, zu gedrückt waren.

[1] Vgl. Karte, Archiv für Eisenbahnwesen, 1933, S. 212.

Im Personenverkehr waren die Einnahmen gegenüber dem Vorjahr um mehr als 3 Millionen Pesos niedriger, und der Ertrag im Expreßgutverkehr lag um 8,7 % unter dem des Jahres 1931. Neben den auch für das Absinken des Güterverkehrs maßgebenden Gründen fiel in diesen beiden Verkehrszweigen der Wettbewerb der Kraftwagen, die nicht den vielen Beschränkungen wie die Eisenbahn unterworfen sind, besonders schwer ins Gewicht. Auch Naturereignisse, wie Erdbeben und Überschwemmungen, beeinflußten das Einnahmeergebnis ungünstig und verursachten daneben beträchtliche Ausgaben.

Finanzielle Ergebnisse.

Zu den in den Vorjahren getroffenen Maßnahmen zur Verminderung der Betriebsausgaben gehörten auch Einschränkungen im Personen- und Güterverkehr. Im Berichtsjahr wurde nun eine sorgfältige Prüfung dieser sparwirtschaftlichen Maßnahmen vorgenommen, um nicht durch eine Überspannung bei der Anwendung der Anordnungen das Gegenteil des gesteckten Ziels zu erreichen. Neben der ständigen Überwachung und Umbildung der Tarife entsprechend den jeweiligen Bedürfnissen wurde die Verkehrsbedienung wieder verbessert, da in der Zeit der Verkehrseinschränkungen eine Abwanderung des Publikums eingetreten war. Es hat sich gezeigt, daß man bei aller Notwendigkeit der Drosselung der Ausgaben auch darauf bedacht sein muß, den Verkehrtreibenden und Reisenden bessere Transportmöglichkeiten zu bieten, als es die im Wettbewerb stehenden Verkehrsmittel tun. Die Beachtung dieses Gesichtspunkts wirkte sich gegen Ende des Jahrs in einer derartigen Steigerung der Einnahmen aus, daß der Monat Dezember finanziell der beste des Jahrs wurde.

Die gesamten Betriebseinnahmen betrugen 73,5 Millionen, die Betriebsausgaben 69,3 Millionen Pesos. Trotz der schwierigen Verhältnisse konnte infolge strengster Sparsamkeit und wirksamster Maßnahmen eine Betriebszahl von 94,38 erreicht werden. So erhöhte man z. B. die Geschwindigkeit bis zu der durch die Verkehrssicherheit gebotenen Höchstgrenze; der Lokomotivdienst wurde zweckmäßiger gestaltet; besondere Aufmerksamkeit wurde der Behandlung und der Zuführung des Brennöls sowie der Reinigung des Lokomotivspeisewassers geschenkt, wodurch die Läufe der Lokomotiven ausgedehnt werden konnten. Im Güter- und Personenverkehr wurden Maßnahmen zur beschleunigten Abfertigung getroffen. Von einigen größeren Ausgaben, so z. B. denen für die Be-

schaffung von Triebwagen und Fahrzeugen mit Luftdruckbremse, erhofft man finanziell günstige Auswirkungen für die Gesellschaft.

Die Bilanz für den 31. Dezember 1932 zeigt folgendes Bild:

		Mexikanische Währung	
a) Vermögen.			
Anlagen, Fahrzeuge, Betriebsrechte usw.		851 301 529,91	
Bau und Erwerb neuer Strecken		31 616 593,34	
Erweiterungen und Verbesserungen		56 733 259,04	
Kapitalanlagen in Nebengesellschaften		17 101 534,13	956 752 916,42
Regierungs- und andere Sicherheiten			78 315,13
Bundesschatzanweisungen	13 202 185,00		
Kasse und Bankguthaben		1 208 046,91	
Sonder-Depositen		42 877,36	
Forderungen:			
Agenten und Leiter	577 246,76		
Verkehrs- und Wagensalden	316 195,48		
Wechsel	4 922 033,65		
Interoceanic Eisenbahn von Mexico, lfd. Rechnung	7 412 912,45		
Dritte, Gesellschaften und sonstige Posten	4 908 605,64		
Vorschüsse an Nebengesellschaften	1 640 511,83		
Zusammen	19 777 505,81		
Davon ab:			
Rücklage für schlechte und zweifelhafte Posten	1 557 491,10	18 220 014,71	
Materialien	15 682 826,92		
Davon ab:			
Ausgleichsrücklage	3 520 393,05	12 162 433,87	31 633 372,85
Später fällig werdende Lasten:			
Vorzeitige Ausgaben für die Unterhaltung		11 545 791,38	
Wells Fargo & Co. Expreß: Aufhebung des Vertrags		650 000,00	
Sonstige Vorschußleistungen		226 575,60	
Versicherungs- und andere Gelder		767 877,87	
Sonstige spätere Fälligkeiten		4 960 714,47	18 150 959,32
Schwebende Posten:			
Renten- und Versicherungsprämien		5 316,55	
Sonstige schwebende Posten		1 866 668,01	1 871 984,56
			1 008 487 548,28

Verkehr und Betrieb.

Im Personen- und Güterverkehr wurden folgende Ergebnisse erzielt, die zum Vergleich den entsprechenden Angaben der drei Vorjahre gegenübergestellt sind:

	1929	1930	1931	1932
Gesamtzahl der Tonnenkilometer	3 960 748 217	3 837 699 400	3 175 697 235	2 715 174 934
Tonnenkilometer des öffentlichen Verkehrs	3 151 435 088	3 070 076 027	2 575 582 656	2 125 086 865
Einnahmen aus dem Güterverkehr Pesos	75 284 838,18	72 501 448,05	61 044 321,51	50 684 292,97
Einnahmen aus dem Personenverkehr Pesos	23 788 304,00	22 274 887,98	17 800 009,00	14 429 158,14
Durchschnittseinnahmen je Tonnenkilometer Pesos	0,02389	0,02360	0,02366	0,02
Durchschnittsentfernung der beförderten Tonne aus dem öffentlichen Verkehr km	410,9	427,8	435,8	424
Durchschnittseinnahme je Personenkilometer Pesos	0,0241	0,0246	0,0255	0,02
Durchschnittsentfernung des Reisenden im öffentl. Verkehr km	94,5	88,9	85,5	79

Von den statistischen Ergebnissen des Berichtsjahrs sind die folgenden bemerkenswert:

Aus dem Güterverkehr:

Im öffentlichen Verkehr beförderte Tonnen	5 003 554
Dienstgutverkehr in Tonnen	1 589 375
Gesamtfrachtverkehr in Tonnen	6 592 929
Tonnenkilometer des öffentlichen Verkehrs	2 125 086 865
„ „ Dienstgutverkehrs	590 088 069
Gesamte Tonnenkilometer des Frachtverkehrs	2 715 174 934
Betriebslänge im Güterverkehr km	11 432
Durchschnittsentfernung der beförderten Tonne im öffentlichen Verkehr km	424
Desgl. im Gesamtfrachtverkehr „	411
Durchschnittliche Frachtmenge des öffentlichen Verkehrs auf den Zugkilometer t	219
Desgl. im Gesamtfrachtverkehr „	280
Durchschnittliche Frachtmenge des öffentlichen Verkehrs auf den beladenen Wagenkilometer „	23
Desgl. im Dienstgutverkehr „	20
Desgl. im Gesamtfrachtverkehr „	22
Durchschnittliche Zahl der beladenen Wagen . . je Zugkilometer	14
„ „ „ leeren „ . . „ „	7
„ „ „ Güterwagen . . . . „ „	22

Gesamteinnahmen aus dem Güterverkehr	Pesos	50 684 292,97
Durchschnittliche Einnahme je Tonne	„	10,13
„ „ je Tonnenkilometer	„	0,02
„ „ je Zugkilometer	„	5,24
„ „ auf 1 km Betriebslänge	„	4 433,35
Gesamtbetriebsausgaben für den Güterverkehr (annähernd)	„	47 974 298,69
Durchschnittliche Kosten für die beförderte Tonne	„	9,58
„ „ für den Tonnenkilometer	„	0,02
„ „ „ „ Zugkilometer	„	4,96
„ „ auf 1 km Betriebslänge	„	4 196,30

Aus dem Personenverkehr:

Zahl der beförderten Reisenden		7 128 420
Personenkilometer des öffentlichen Verkehrs		569 428 741
Betriebslänge im Personenverkehr	km	11 432
Durchschnittliche Reiseentfernung im öffentlichen Verkehr		79
„ Besetzung der Züge mit Reisenden		157
„ Zahl der Reisenden je Personenwagenkilometer		14
„ Zahl der Personenwagen je Zugkilometer		6
Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehr	Pesos	14 429 158,14
Durchschnittliche Einnahme auf den Reisenden		2,02
„ „ „ das Personenkilometer	„	0,02
„ „ „ „ Zugkilometer	„	1,74
Gesamteinnahmen aus dem Personen-, Expreßgut- und Gepäckverkehr	„	21 629 489,10
Gesamtbetriebsausgaben für den Personenverkehr (annähernd)	„	12 670 869,77
Durchschnittliche Kosten für den beförderten Reisenden	„	1,77
„ „ je Personenkilometer	„	0,02

Aus dem Gesamtverkehr:

Betriebseinnahmen	Pesos	73 460 461,19
Betriebsausgaben	„	69 328 920,86
Betriebsüberschuß	„	4 131 540,33
Durchschnittliche Betriebslänge	km	11 432
Betriebseinnahmen je Zugkilometer	Pesos	4,09
„ „ Kilometer Betriebslänge	„	6 425,58
Betriebsausgaben je Zugkilometer	„	3,86
„ „ Kilometer Betriebslänge	„	6 064,19
Betriebsüberschuß je Zugkilometer	„	0,23
„ „ Kilometer Betriebslänge	„	361,38

Aus dem Expreßgutverkehr:

Einnahmen	Pesos	7 007 045,67
Ausgaben	„	6 807 386,77
Tonnenmenge des öffentlichen Verkehrs	t	188 492
„ „ Dienstgutverkehrs	„	2 377
Gesamtzahl der beförderten Tonnen	„	190 869
Durchschnittliche Einnahme je Tonne	Pesos	37,17
„ Kosten je Tonne	„	36,11
„ Einnahme je Wagenkilometer	„	0,51
„ Ausgabe je Wagenkilometer	„	0,49

Unterhaltung der Gleise und baulichen Anlagen.

Besonders sorgfältig wurde die Frage der Stillegung paralleler oder nicht notwendiger Strecken geprüft. Auf Grund der angestellten Erhebungen wurden die Schmalspurstrecken zwischen La Villa und Crucero del Rey sowie zwischen Tulancingo und Sototlan und die normalspurigen Strecken von Tellez nach Pachuca und von Sandoval nach Tulancingo im Hidalgo-Bezirk stillgelegt[1]. Dagegen wurden zwischen Tellez und La Soledad, einem Bahnhof der früheren Hidalgo-Eisenbahn, eine normalspurige Verbindung hergestellt und die schmalspurigen Gleise der nicht stillgelegten Strecken im Hidalgo-Bezirk auf Normalspur umgebaut.

Weiter sind in Aussicht genommen die Schaffung eines Zentralpersonenbahnhofs in der Stadt Mexiko und die Errichtung eines größeren Verwaltungsgebäudes, in dem die zur Zeit in der Stadt verstreut liegenden verschiedenen Büros zusammengefaßt werden sollen. Von dem beabsichtigten Plan der Schaffung eines großen Zentralbahnhofs, der auch den Güterverkehr umfassen sollte, mußte wegen der räumlichen Undurchführbarkeit und des ständig wachsenden Stadt- und Vorortverkehrs abgesehen werden. Es hatte sich auch die Erkenntnis durchgesetzt, daß es zweckmäßiger sei, für Güter- und Personenbahnhöfe eine getrennte Lage zu wählen. Die Vorarbeiten für den Bau des Zentralpersonenbahnhofs haben bereits begonnen.

Trotz sachgemäßer Unterhaltung der Gleise und baulichen Anlagen konnte der dafür aufzuwendende Betrag um 1,8 Millionen Pesos niedriger gehalten werden als im Jahr 1931. In den für diese Zwecke verausgabten rund 15 Millionen Pesos sind sogar erhebliche Beträge für unvorhergesehene Arbeiten enthalten, die durch Wasserschäden, Erdrutsche usw. entstanden. Erhebliche Teile der Gleisanlagen wurden, wie im Vorjahr, mit stärkeren Schienen, Schwellen und neuen Unterlagsplatten ausgerüstet.

Es hat sich weiter die Erkenntnis Bahn gebrochen, daß durch die Verwendung getränkter Schwellen und von Schwellenunterlagsplatten sowie durch planmäßiges Auswechseln erhebliche Ersparnisse bei der Gleisunterhaltung erzielt werden können. Im Hinblick hierauf wurden verschiedene maschinelle Verbesserungen in einigen Schwellentränkanstalten vorgenommen. Die Brückenunterhaltung erforderte erhebliche Aufwendungen durch Flutschaden. So mußte u. a. am Rio Brave (Grande) eine 109 m lange hölzerne Behelfsbrücke gebaut werden, da von der bestehenden Brücke zwei 150 Fuß hohe Brückenpfeiler zerstört worden waren (20tägige Bahnunterbrechung).

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 695 ff.

Zur Besserung des Ausbesserungsstands der Lokomotiven, der Zahl der im Betrieb befindlichen Lokomotiven, der Betriebstüchtigkeit und damit des Brennstoffverbrauchs wurden zwischen San Luis Potosi und Nuevo Laredo sowie zwischen Monterey und Matamoros 22 Wasserbehandlungsanlagen eingerichtet. Die Erweiterungsbauten einiger Güterschuppen sowie Umbauten einiger Baulichkeiten wurden planmäßig fortgeführt.

Neben einigen notwendigen Geländekäufen hat die Gesellschaft viele Landverkäufe getätigt oder in die Wege geleitet. Erhebliche Geländestreifen wurden durch die bereits erwähnten Stillegungen mehrerer Streckenabschnitte verfügbar. Aber auch an anderen Stellen besitzen die Mexikanischen Nationaleisenbahnen Gelände, das in absehbarer Zeit nicht für ihre Zwecke benötigt wird, an verschiedenen Stellen dagegen den Ausbau der Städte behindert und damit viele Unannehmlichkeiten aufkommen läßt. Die Gesellschaft vertritt die Ansicht, daß es besser ist, diesen Geländebesitz nicht um jeden Preis zu verteidigen, sondern andern wichtigen Interessen dienstbar zu machen und lieber bei eintretendem Bedarf das notwendige Land neu zu erwerben.

Personal.

Den Bestand an Personal und die für das Berichtsjahr aufgewendeten Dienstbezüge veranschaulicht folgende Übersicht:

	Zahl	Dienstbezüge (Mexikan. Währung)
Vorstand und leitende Direktoren . . .	9	383 075,19
Sonstige leitende Beamte	77	852 554,37
Ausländische Agenturen	28	219 536,38
Verwaltungsdienst	2 094	6 821 224,68
Bauabteilung:		
Ingenieure nebst Angestellten . . .	175	480 476,64
Sonstige Bedienstete	11 406	7 357 216,08
Maschinentechnische Abteilung:		
Ingenieure und Vorarbeiter	215	871 247,40
Sonstige Bedienstete	8 476	11 010 163,80
Betriebs- und Verkehrsabteilung:		
Betriebs- und Verkehrsleiter	32	268 640,88
Dispatcher	96	458 047,92
Sonstige Bedienstete	8 143	15 731 784,60
Expreßgutabteilung:		
Agenten	30	118 637,52
Sonstige Bedienstete	1 223	1 794 475,84
Zusammen . .	32 004	46 367 081,30

Der Gesamtpersonalbestand, der im Vorjahr um 9245 Köpfe geringer als im Jahr 1930 war, hat im Berichtsjahr wieder um 1667 Köpfe zugenommen. Trotzdem sind die Personalausgaben gegenüber 1931 um 2,3 Millionen Pesos und gegenüber 1930 um 13,8 Millionen Pesos niedriger.

Fahrzeugbestand.

Der Fahrzeugbestand der Gesellschaft am Schluß des Berichtsjahrs war folgender:

Güterwagen-Normalspur	
G-Wagen	5 525
Viehwagen	729
O-Wagen	2 097
Kokswagen	132
Plattformwagen	1 066
Behälterwagen	1 422
Sonstige Wagen	394
Zusammen	11 365
Personenwagen-Normalspur	
Personenwagen	335
Gepäck-, Post- u. Expreßgutwagen	105
Zusammen	440
Triebwagen-Normalspur	4
Güterwagen-Schmalspur	
G-Wagen	1 616
Viehwagen	196
O-Wagen	73
Plattformwagen	236
Behälterwagen	118
Sonstige Wagen	55
Zusammen	2 294
Personenwagen-Schmalspur	
Personenwagen	92
Gepäck-, Post- u. Expreßgutwagen	26
Zusammen	118
Triebwagen-Schmalspur	3
Lokomotiven	
Normalspur	844
Schmalspur	107
Zusammen	951

P.

Das schwedische Eisenbahnnetz 1932 und 1933[1].

(Nach Sveriges officiella Statistik, Järnvägar,

a) Allmän Järnvägsstatistik å 1932 und 1933 av Kungl. Järnvägsstyrelsen — Stockholm 1933 und 1934, Victor Pettersons Bokindustriaktiebolag —,

b) Statens Järnvägar år 1932 und 1933 av Kungl. Järnvägsstyrelsen — Stockholm 1933 und 1934, K. L. Beckmans Boktryckerie —).

I. Das Gesamtnetz.

	1932	1933
1. Längen.		
Das Eisenbahnnetz Schwedens umfaßte am Schluß der Berichtsjahre:		
a) Bahnen von allgemeiner Bedeutung . . km	16 454,1	16 543,3[2]
b) Bahnen von untergeordneter Bedeutung[3] „	322,0	269,2
zusammen . . . „	16 776,1	16 812,5
Unter den Bahnen von allgemeiner Bedeutung waren:		
vollspurige Staatsbahnen . . . . . „	6 877,7	7 427,4[2]
„ Privatbahnen . . . . . „	5 997,7	5 556,6[2]
schmalspurige Privatbahnen . . . . . „	3 578,7	3 559,3[2]
Zweigleisig waren . . . . . „	477,2	475,9
Elektrisch betrieben wurden . . . . . „	1 566,4	2 055,9
Von der Bahnlänge kamen:		
auf 100 qkm Grundfläche . . . . . „	3,81	3,82
„ 10 000 Einwohner . . . . . „	27,10	27,07
Betriebslänge[4] am Jahresschluß . . . . „	16 529,7	16 618,9
„ im Jahresdurchschnitt . . „	16 470,4	16 458,4
2. Anlagekapital.		
Das Anlagekapital betrug am Jahresschluß:		
im ganzen . . . . . Kr.	1 882 577 813	1 910 701 635
auf 1 km Bahnlänge . . . . . „	114 414	115 497

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 649 ff.: Das schwedische Eisenbahnnetz 1930, 1931 und 1932.

[2] Wegen des Längenzuwachses und der Längenverminderung 1933 gegen 1932 vgl. Anm. 2 auf S. 417.

[3] Die Bahnen von untergeordneter Bedeutung sind in den nachfolgenden Angaben nicht berücksichtigt.

[4] Einschl. Fährstrecken.

		1932	1933
3. Bestand an Betriebsmitteln.			
Am Jahresschluß waren vorhanden:			
Lokomotiven	Stück	2 103	2 160
darunter elektrische	„	189	247
Explosionsmotorlokomotiven einschl. Lokomotoren	„	—	44
Triebwagen	„	135[1]	123
darunter: elektrische	„	34	34
Personenwagen	„	3 988	3 951
Postwagen	„	78	77
Gepäckwagen	„	1 357	1 296
Güterwagen	„	51 517	48 934
Personenwagenplätze	Anzahl	188 176	186 853
Ladegewicht:			
Gepäckwagen	t	11 543	11 197
gedeckte Güterwagen	„	146 261	145 470
offene Güterwagen	„	678 868	655 608
4. Betriebsleistungen.			
Von eigenen und fremden Betriebsmitteln wurden auf eigener Bahn geleistet:			
von Lokomotiven:			
Zugkilometer:			
in Schnell- und Personenzügen	1000 km	49 555,8	50 490,2
in gemischten Zügen und Güterzügen	„	21 668,2	21 529,2
in Arbeitszügen	„	392,1	346,3
zusammen	„	71 616,1	72 365,7
im Vorspann- und Schiebedienst sowie bei Leerfahrten	„	1 422,1	1 537,3
im Verschiebedienst (1 Stunde = 10 km)	„	11 535,9	11 407,2
im Bereitschaftsdienst (1 Stunde = 2 km)	„	1 606,1	1 539,0
Lokomotivkilometer insgesamt	„	86 180,2	86 849,2
von Wagen:			
von Personenwagen	1000 Achskm	550 131	555 472
„ Postwagen	„	47 401	46 861
„ Gepäckwagen	„	159 248	159 442
„ Güterwagen	„	829 768	829 755
zusammen	„	1 586 548	1 591 530
Durchschnittliche Stärke der Züge	Achsen	22,2	22,0
Besetzung der Personenwagenplätze	%	24,8	24,6
Ausnutzung des Ladegewichts der Güterwagen	%	42,6	41 6

[1] Nachträglich geänderte Zahl.

		1932	1933
5. Personenverkehr.			
Beförderte Personen (einschl. Militär)	1000	64 619,37	64 688,12
davon in I. und II. Kl.	„	1 104,06	1 035,77
in III. Kl.	„	63 057,62	63 319,37
Militärpersonen	„	457,69	332,98
Personenkilometer (einschl. Militär)	1000 km	2 260 923,6	2 267 414,5
davon in I. u. II. Kl.	„	183 996,2	176 978,2
in III. Kl.	„	2 026 418,4	2 055 669,6
Durchschnittliche Länge einer Fahrt:			
in I. u. II. Kl.	km	166,7	170,9
in III. Kl.	„	32,1	32,5
überhaupt	„	35,0	35,1
Gepäck (Übergewicht), Fahrräder und Hunde	1000 t	44,92	48,64
Freigepäck	„	323,16	323,45
6. Güterverkehr.			
Beförderte frachtpflichtige Güter:			
Expreß- und Paketgut	1000 t	74,30	74,55
Eilgut	„	183,86	187,37
Frachtstückgut	„	1 343,81	1 353,31
Frachtgut in Wagenladungen	„	22 728,64	23 252,69
Lebende Tiere	„	99,09	87,71
zusammen	„	24 429,70	24 955,63
Beförderte frachtfreie Güter	„	1 380,97	1 162,46
Frachtpflichtige Tonnenkilometer:			
Expreß- u. Paketgut	1000tkm	10 608,1	10 570,9
Eilgut	„	35 007,1	36 351,2
Frachtstückgut	„	153 949,2	156 750,0
Frachtgut in Wagenladungen	„	2 284 364,2	2 300 741,2
Lebende Tiere	„	13 430,7	12 565,9
zusammen	„	2 497 359,3	2 516 979,2
Frachtfreie Tonnenkilometer	„	146 229,2	122 317,4
Mittlere Beförderungslänge einer Tonne:			
Expreß- und Paketgut	km	142,8	141,8
Eilgut	„	190,4	194,4
Frachtstückgut	„	114,6	115,8
Frachtgut in Wagenladungen	„	100,5	98,9
einer frachtpflichtigen Tonne im Durchschnitt	„	102,2	100,9
einer frachtfreien Tonne	„	105,9	105,2
7. Finanzielle Ergebnisse.			
A. Betriebseinnahmen.			
insgesamt	Kr.	272 455 956	269 088 933
auf 1 Bahnkilometer	„	16 542	16 350
Von den Betriebseinnahmen waren eigentliche Verkehrseinnahmen	„	254 095 456	250 009 094

	1932	1933
besondere Verkehrseinnahmen[1] . . . . Kr.	2 534 629	2 555 501
Lokomotiv- und Wagenmieten . . . . „	634 553	765 958
sonstige mit dem Eisenbahnbetrieb zusammenhängende Einnahmen[2] . . . „	15 191 318	15 758 380
Von den eigentlichen Verkehrseinnahmen kamen auf:		
im Personenverkehr[3] . . . . . „	99 042 781	95 254 288
= %	39,0	38,1
für die Postbeförderung einschl. der Vergütung für die Besorgung von Postgeschäften usw. . . . . Kr.	12 376 252	12 261 663
=%	4,9	4,9
im Güterverkehr . . . . . Kr.	142 676 423[4]	142 493 143[4]
= %	56,1	57,0
An den Einnahmen aus dem Personenverkehr waren beteiligt:		
die I. und II. Klasse mit . . . . . Kr.	11 229 758	10 749 671
die III. Klasse mit . . . . . „	79 242 870	76 791 592
die Militärbeförderung mit . . . . . „	1 238 578	912 366
die Gebühren für die Benutzung der Schlafwagen, Zuschlagkarten usw. mit „	4 842 576	4 596 628
die Beförderung in Sonderzügen mit . . „	82 021	36 696
die Beförderung von Gefangenen mit . „	110 029	97 245
die Beförderung von Gepäck, Fahrrädern und Hunden mit . . . . . „	2 296 949	2 070 090
Die durchschnittliche Einnahme aus dem Personenverkehr betrug:		
für 1 Person:		
in der I. und II. Klasse . . . . . Kr.	10,17	10,38
in der III. Klasse . . . . . „	1,26	1,21
überhaupt . . . . . „	1,49	1,44
für 1 Personenkilometer:		
in der I. und II. Klasse . . . . . Öre	6,10	6,07
in der III. Klasse . . . . . „	3,91	3,74
überhaupt . . . . . „	4,27	4,10

[1] Zu den besonderen Verkehrseinnahmen zählen nach dem Bericht: Lager- und Platzgeld, Wagenstandgeld, Deckenmieten, Erlös aus dem Verkauf von Tarifen, Telegrammgebühren u. dgl.

[2] Hierunter fallen: Mieten und Pachten, Erträge aus wirtschaftlichen Nutzungen, Vergütungen für den Aushang von Bekanntmachungen usw.

[3] Einschl. Gepäckverkehr.

[4] Einschl. der Einnahme der schwedischen Staatseisenbahnen für die Beförderung von Dienstgut, das nicht für den Betrieb und die Unterhaltung bestimmt war (1932: 910 417 Kr., 1933: 596 123 Kr.).

	1932	1933
Von den Einnahmen im Güterverkehr kamen auf:		
für Expreß- und Paketgut . . . . . Kr.	7 496 234	7 562 800
„ Eilgut . . . . . „	6 988 560	7 039 720
„ Frachtstückgut . . . . . „	27 346 191	27 718 548
„ Frachtgut in Wagenladungen . . . „	98 657 965[1]	98 479 378[1]
„ lebende Tiere . . . . . „	1 277 056	1 096 574
Die durchschnittliche Einnahme aus dem Güterverkehr betrug:		
für eine frachtpflichtige Tonne . . . . Kr.	5,80	5,69
und zwar:		
Expreß-, Paket- und Eilgut . . . . . „	56,11	55,75
Frachtstückgut . . . . . „	20,35	20,48
Frachtgut in Wagenladungen . . . . „	4,34	4,24
für ein frachtpflichtiges Tonnenkilometer Öre	5,7	5,6
und zwar:		
Expreß-, Paket- und Eilgut . . . . „	31,8	31,1
Frachtstückgut . . . . . „	17,8	17,7
Frachtgut in Wagenladungen . . . . „	4,3	4,3
B. Betriebsausgaben:		
insgesamt . . . . . Kr.	227 495 672	217 298 109
auf 1 Bahnkilometer . . . . . „	13 812	13 203
auf 100 Kr. der Betriebseinnahmen (Betriebszahl) . . . . . „	83,50	80,75
An den eigentlichen Betriebsausgaben waren beteiligt:		
die allgemeine Verwaltung mit . . . . Kr.	19 518 457	20 379 547
die Bahnunterhaltung und Bahnbewachung mit . . . . . „	38 881 795	35 989 823
der Verkehrsdienst mit . . . . . „	75 400 125	72 332 426
der Maschinen- und Werkstättendienst mit . . . . . „	92 900 047	87 692 233
die Lokomotiv- und Wagenmieten mit . „	594 110	683 827
die sonstigen Ausgaben mit . . . . . „	201 138	220 253
C. Abschluß:		
Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben:		
insgesamt . . . . . Kr.	+44 960 284	+51 790 824
auf 1 Bahnkilometer . . . . . „	+ 2 730	+ 3 147
auf 100 Kr. der Betriebseinnahmen . . „	+ 16,50	+ 19,25

[1] Ausschließlich der Einnahme für die Beförderung von Dienstgut (vgl. Anm. 4 auf S. 414).

	1932	1933
8. Personal.		
An Beamten und Arbeitern waren im Jahresdurchschnitt beschäftigt . . . . . Köpfe	47 700	45 436
und zwar:		
im Verwaltungsdienst . . . . . „	1 036	1 019
„ Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst . . . . . „	10 548	10 130
„ Verkehrsdienst . . . . . „	18 835	18 516
„ Maschinendienst . . . . . „	17 281	15 771
9. Betriebsunfälle.		
Entgleisungen . . . . . Anzahl	25	29
Zusammenstöße . . . . . „	11	14
andere Betriebsunfälle . . . . . „	264	305
zusammen . . . „	300	348

	1932		1933	
Beim Betrieb wurden	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Reisende	6	12	5	20
Eisenbahnbeamte und -arbeiter	13	144	15	155
andere Personen	55	46	65	30
zusammen . . . Personen	74	202	85	205
auf 10 Millionen Wagenachskm . . . „	0,47	1,27	0,53	1,29
auf 1 Million Zugkm . . . . . „	1,03	2,82	1,17	2,83

II. Die schwedischen Staatseisenbahnen[1].

1. Längen.	1932	1933
a) Bahnstrecken:		
Eigentumslänge am Jahresschluß . . . . km	6 877,7	7 427,4[2]
davon zweigleisig . . . . . „	447,6	447,6
Betriebslänge am Jahresschluß:		
eigene Strecken . . . . . „	6 877,7	7 427,4[2]
fremde Strecken . . . . . „	6,8	7,5[3]
zusammen . . . „	6 884,5	7 434,9
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt . . . „	6 822,4	7 097,7

[1] In den Angaben sind die dem Staat gehörigen, aber als Privatbahnen betriebenen Strecken Bånghammar—Kloten (21,7 km), Visby—Visborgsslätt (2,5 km) und die Svartälvsbahn (37,2 km) nicht enthalten.

Die Strecken der schwedischen Staatsbahnen sind vollspurig (1,435 m) mit Ausnahme der bei Verstaatlichung der Ostküstenbahn am 1. August 1933 mitübernommenen Strecke Harmånger—Bergsjö, die nur eine Spurweite von 0,891 m hat. Die Anschlußlinie Haparanda—Torneå ist auch mit der breiten finnischen Spurweite ausgerüstet (1,524 m).

[2] Der Längenzuwachs 1933 gegen das Vorjahr ergibt sich wie folgt:

	1932	1933
b) Fährstrecken:[4]		
Betriebslänge am Jahresschluß . . . . . km	71,0	71,0
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt . . „	71,0	71,0
Bahn- und Fährbetriebslänge zusammen:		
am Jahresschluß . . . . . km	6 955,5	7 505,9
im Jahresdurchschnitt . . . . . „	6 893,4	7 168,7
Elektrisch betrieben wurden . . . . . „	1 280,7	1 770,0[5]

a) eine Vermehrung der Streckenlänge trat ein:

am 1. August 1933 durch die Verstaatlichung der Privateisenbahnen Uppsala—Gävle	um	146,4 km
Ostkustbanau (einschl. der schmalspurigen Strecke Harmånger—Bergsjö)	„	319,4 „
am 1. Oktober 1933 durch die Inbetriebnahme der Strecke Sorsele—Arvidsjaur	„	88,5 „
Zusammen	um	554,3 km;
b) hingegen verminderte sich die Streckenlänge am 1. Januar 1933 durch das Ausscheiden der Strecke Nybybruk—Mälarbadens hamn aus dem Hauptbahnnetz	„	4,6 „
bleibt Vermehrung		549,7 km.

[3] In den Gemeinschaftsbahnhöfen Gävle, Eskilstuna C, Varberg, Halmstad C, Åstorp, Landskrona, Teckomatorp und Sjöby von den Schwedischen Staatsbahnen mitbenutzte Hauptgleise der Privateisenbahnen und Strecke finnische Grenze—Torneå.

[4] Die Fährverbindung Malmö—Kopenhagen (30,0 km) wird von den schwedischen und dänischen Staatseisenbahnen, die Fährverbindung Trälleborg—Saßnitz (107,0 km) von den schwedischen Staatseisenbahnen und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gemeinsam in abwechselnden Fahrten betrieben. Die Fährverbindung Hälsingborg—Helsingör (5,0 km) wird von den dänischen Staatsbahnen zur Hälfte für Rechnung der schwedischen Staatsbahnen betrieben. Als Länge der Fährstrecken der schwedischen Staatsbahnen sind deshalb die halben Fährentfernungen eingestellt.

[5] Elektrisch betrieben wurden die Strecken:

Luleå—Vassijaure Gränsen mit den Abzweigungen nach Malmberget und Koskullskulle = zusammen	449,4 km
Stockholm C—Göteborg C mit der Abzweigung nach Södertälje C = zusammen	457,9 „
Järna—Trälleborg F	583,9 „
Katrineholm—Aby	40,6 „
Örebro—Hallsberg—Mjölby	120,8 „
Falköping C—Nässjö	112,7 „
Lomma—Arlöv	4,7 „
insgesamt	1770,0 km

		1932	1933
2. Anlagekapital.			
Anlagekapital am Jahresschluß:			
Bahnstrecken	Kr.	1 136 297 070	1 237 366 564
Fährstrecken	„	7 143 861	7 143 861
zusammen Bahn- und Fährstrecken	„	1 143 440 931	1 244 510 425
Anlagekapital im Jahresdurchschnitt			
Bahnstrecken: im ganzen	„	1 133 717 394	1 190 611 224
auf 1 km Bahnlänge	„	166 342	167 912
Fährstrecken: im ganzen	„	7 002 900	7 143 861
zusammen Bahn- und Fährstrecken:			
im ganzen	„	1 140 720 294	1 197 755 085
auf 1 km Bahn- und Fährlänge	„	165 480	167 081
3. Bestand an Betriebsmitteln.			
Am Jahresschluß waren vorhanden:			
Dampflokomotiven	Stück	819	826
Tender	„	566	570
elektrische Lokomotiven	„	174	232
Triebwagen	„	14	15
Schienenomnibusse	„	1	2
Lokomotoren	„	33	47
Personenwagen	„	1 773	1 863
Postwagen	„	125	134
Gepäckwagen	„	537	543
Güterwagen	„	21 474	20 733
und zwar: gedeckte	„	6 491	6 440
offene (ausschl. Erzwagen)	„	11 183	10 493
Erzwagen	„	3 800	3 800
Bahndienstwagen	„	116	114
Personenwagensitzplätze	„	88 297	93 880
Schlafwagenplätze	„	4 930	4 955
Ladefähigkeit der Güterwagen	t	410 589	409 851
Fährschiffe	Stück	4	4
Hilfsfahrzeuge für den Fährverkehr	„	1	1
4. Leistungen der Betriebsmittel.			
Von eigenen und fremden Betriebsmitteln wurden auf eigener Bahn[1] geleistet:			
von Lokomotiven (einschl. Motorwagen):			
Zugkm in Schnell- und Personenzügen	1000 km	22 548,2	24 252,0
Zugkm in gemischten Zügen und Güterzügen	„	11 062,9	11 353,9
Zugkm in Arbeitszügen	„	279,1	237,0
Zugkm zusammen	„	33 890,2	35 842,9
im Vorspann- und Schiebedienst	„	253,1	329,9
Leerfahrten	„	616,3	639,0
im Verschiebedienst (1 Std. = 10 km)	„	7 190,7	7 184,7
im Bereitschaftsdienst (1 Std. = 2 km)	„	1 327,0	1 331,2
Lokomotivkm insgesamt	„	43 277,3	45 327,7

[1] Einschl. der Fährstrecken.

		1932	1933
von Wagen:			
von Personenwagen	1000 Achskm	322 053	337 407
„ Postwagen	„	32 758	32 452
„ Gepäckwagen	„	82 718	86 669
„ Güterwagen	„	505 300	507 702
darunter von			
gedeckten Güterwagen . . .	„	262 955	267 834
offenen Güterwagen (ausschl. Erzwagen)	„	183 702	192 455
Erzwagen	„	58 643	47 413
in Arbeitszügen	„	10 121	7 710
Wagenachskm insgesamt . . .	„	952 950	971 940
Leistungen eigener und fremder Fähren im eigenen Verkehr	km	193 257	196 746
Durchschnittliche Stärke der Züge .	Achsen	28,0	27,0
Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt .	%	28,3	27,5
Durchschnittliche Ausnutzung des Ladegewichts:			
a) wenn nur die beladenen Wagen berücksichtigt werden:			
bei den Güterwagen (ausschl. Erzwagen)	%	49,7	47,9
bei den Erzwagen	%	102,2	102,6
b) wenn die beladenen und leeren Wagen berücksichtigt werden:			
bei den Güterwagen (ausschl. der Erzwagen)	%	39,6	37,9
bei den Erzwagen	%	50,8	50,5
Von den kilometrischen Leistungen der Güterwagen und der Erzwagen waren Leerläufe:			
bei den Güterwagen (ausschl. der Erzwagen)	%	20,0	20,5
bei den Erzwagen	%	50,3	50,8
5. Personenverkehr.			
Beförderte Personen	Anzahl	31 331 073	32 855 046
davon: in I. Klasse	„	14 197	13 567
„ II. „	„	613 334	597 149
„ III. „	„	30 510 058	32 105 478
Militär	„	193 484	138 852
Geleistete Personenkilometer	„	1 457 390 355	1 495 786 245
davon: in I. Klasse	„	6 834 592	6 429 345
„ II. „	„	142 948 300	139 823 079
„ III. „	„	1 268 818 078	1 323 235 893
Militär	„	38 789 385	26 297 928

	1932	1933
Durchschnittslänge einer Fahrt . . . . . km	46,5	45,5
und zwar: in I. Klasse . . . . . „	481,4	473,9
„ II. „ . . . . . „	233,1	234,2
„ III. „ . . . . . „	41,6	41,2
Militär . . . . . „	200,5	189,4
Gepäck(Übergewicht), Fahrräder und Hunde t	28 598	33 811
Gepäck(Übergewicht), Fahrräder und Hunde tkm	2 736 455	2 780 860
6. Güterverkehr.		
Beförderte Güter:		
Expreß- und Paketgut . . . . . t	30 963	31 288
Eilstückgut . . . . . „	71 583	73 132
Eilgut in Wagenladungen . . . . . „	24 733	28 718
Frachtstückgut. . . . . „	518 132	532 197
Frachtgut in Wagenladungen (ohne Erze) . „	7 220 539	7 764 342
Erze . . . . . „	2 069 310	1 604 571[1]
lebende Tiere . . . . . „	41 895	37 281
zusammen frachtpflichtige Güter . . . „	9 977 155	10 071 529
frachtfreie Güter . . . . . „	850 004	677 551
im ganzen Güter . . . . . „	10 827 159	10 749 080
Geleistete Tonnenkilometer:		
Expreß- und Paketgut . . . . . tkm	7 949 251	7 972 622
Eilstückgut . . . . . „	18 539 076	18 840 528
Eilgut in Wagenladungen . . . . . „	10 965 560	12 235 972
Frachtstückgut. . . . . „	108 829 078	111 957 528
Frachtgut in Wagenladungen (ohne Erze) „	1 082 985 065	1 139 849 621
Erze . . . . . „	343 287 794	275 891 377[1]
lebende Tiere . . . . . „	10 559 177	9 949 402
zusammen frachtpflichtige Güter . . „	1 583 115 001	1 576 697 050
frachtfreie Güter . . . . . „	111 350 524	88 759 181
im ganzen Güter . . . . . „	1 694 465 525	1 665 456 231
Mittlere Beförderungslänge für 1 Tonne:		
Expreß-, Paket- und Eilstückgut . . . km	258	257
Eilgut in Wagenladungen . . . . . „	443	426
Frachtstückgut. . . . . „	210	210

[1] Die Beförderung von Lapplandserzen, die seit Herbst 1930 dauernd abgenommen hatte und im Jahr 1932 um 6,5 Millionen t hinter der Zahl des Jahrs 1929 zurückgeblieben war, sank im Jahr 1933 gegen das Vorjahr um rd. 1/2 Million t = rd. 22 % weiter. Wenn demgegenüber die Statistik über die Verschiffung von Erzen 1933 gegen 1932 eine Zunahme aufweist, so erklärt sich dies daraus, daß nicht weniger als 0,71 Millionen t Erze aus den Erzlägern in den Verschiffungshäfen Narvik und Luleå über See verfrachtet wurden. Die steigende Konjunktur für Ausfuhrerze ist den Schwedischen Staatseisenbahnen somit nicht zugute gekommen. Die Erzläger in den beiden genannten Häfen umfaßten am Schlusse des Jahrs 1933 noch rd. 3,9 Millionen t Erze, d. i. mehr als das Doppelte der im Jahr 1933 überhaupt auf der Erzbahn beförderten Erzmengen.

		1932	1933
Frachtgut in Wagenladungen (ohne Erze)	km	150	147
Erze	„	166	172
frachtpflichtige Güter zusammen	„	159	157
frachtfreie Güter	„	131	131
7. Finanzielle Ergebnisse.			
A. Betriebseinnahmen			
insgesamt	Kr.	166 145 197	166 141 178
auf 1 km Bahn- und Fährbetriebslänge	„	24 102	23 176
An den Betriebseinnahmen waren beteiligt:			
die Beförderung von Personen und Reisegepäck mit	„	61 054 734	59 968 852
die Beförderung der Post einschl. der Vergütung für die Besorgung von Postgeschäften usw. mit	„	8 001 712	8 002 990
die Beförderung von frachtpflichtigen Gütern (ohne Erze) mit	„	75 761 858	77 765 392
die Beförderung von Erzen mit	„	5 807 114	4 453 399
die Beförderung von Dienstgut[1] mit	„	910 417	596 123
die verschiedenen Einnahmen aus dem Güterverkehr[2] mit	„	837 444	837 387
die Verkehrseinnahmen zusammen mit	„	152 373 279	151 624 143
die sonstigen Einnahmen[3] mit	„	13 771 918[4]	14 517 035[4]
Von der Einnahme aus dem Personenverkehr fielen auf:			
die I. Klasse	Kr.	798 023	784 581
„ II. „	„	8 031 566	7 854 223
„ III. „	„	45 223 439	44 936 478
„ Militärbeförderung	„	826 742	608 715
zusammen Erträge aus Personenfahrkarten	„	54 879 770	54 183 997

[1] Einnahmen für die Beförderung von Dienstgut, das nicht für den Betrieb und die Unterhaltung bestimmt war.

[2] Unter die „verschiedenen Einnahmen aus dem Güterverkehr" fallen: Lagergeld, Platzgeld, Wagenstandgeld, Deckenmiete, Frachtstundungsprovision, Nachnahmeprovision u. dgl.

[3] Die „sonstigen Einnahmen" umfassen Mieten und Pachten, Wagenmieten, Telegrammgebühren, Gebühren für die Aufbewahrung von Reisegepäck, Einnahmen für Gang- und Plattformkarten u. dgl. Von der Gesamtsumme dieser Einnahmen sind die Zuschüsse abgesetzt worden, welche die Schwedischen Staatseisenbahnen für die Eisenbahn Gävle—Ockelbo und für die Svartälvs-Eisenbahn sowie für die Kraftwagenverkehre haben leisten müssen.

[4] In den „sonstigen Einnahmen" sind 1932: 11 100 618 Kr. und 1933: 11 798 943 Kr. Frachtzuschläge enthalten, welche die Luossavaara-Kiirunavaara-Aktiengesellschaft u. a. nach den geltenden Erzverträgen an die Schwedischen Staatseisenbahnen zu zahlen hatten.

		1932	1933
Außerdem wurden aus dem Personen- und Gepäckverkehr noch folgende Einnahmen erzielt:			
für Schnellzugzuschläge, Schlafwagenkarten, Sitz- und Liegeplatzkarten u. dgl.	Kr.	4 618 499	4 526 290
für die Beförderung von Gefangenen	„	102 435	91 228
für die Beförderung von Reisegepäck, Fahrrädern und Hunden	„	1 440 570	1 299 384
zusammen aus dem Personen- und Gepäckverkehr	„	61 041 274	60 100 899
hiervon ab (—) / hierzu (+): Kursunterschiede, Provisionen usw. (Saldo)	„	+ 13 460	— 132 047
Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr somit	„	61 054 734	59 968 852
Die durchschnittliche Einnahme aus dem Personenverkehr betrug:			
für 1 Person:			
in der I. Klasse	Kr.	56,21	57,83
„ „ II. „	„	13,09	13,15
„ „ III. „	„	1,48	1,40
im Militärverkehr	„	4,27	4,38
überhaupt	„	1,75	1,65
für 1 Personenkilometer:			
in der I. Klasse	Öre	11,68	12,20
„ „ II. „	„	5,62	5,62
„ „ III. „	„	3,56	3,40
im Militärverkehr	„	2,13	2,31
überhaupt	„	3,77	3,62
Von der Einnahme aus dem Güterverkehr fielen auf:			
Expreß- und Paketgut	Kr.	4 565 457	4 643 320
Eilgut	„	4 989 038	5 128 087
Frachtstückgut	„	17 057 945	17 653 625
Frachtgut in Wagenladungen (ohne Erze)	„	48 335 552	49 642 707
Erze	„	5 807 114	4 453 399
lebende Tiere	„	813 866	697 653
frachtpflichtige Güter im ganzen	„	81 568 972	82 218 791
Die durchschnittliche Einnahme aus dem Güterverkehr betrug:			
für 1 Tonne:			
Expreß-, Paket- und Eilgut	Kr.	75,07	73,39
Frachtstückgut	„	32,92	33,17
Frachtgut in Wagenladungen (ohne Erze)	„	6,69	6,39
Erze	„	2,81	2,78
frachtpflichtiges Gut überhaupt	„	8,18	8,16

		1932	1933
für 1 Tonnenkilometer:			
Expreß-, Paket- und Eilgut	Öre	25,51	25,02
Frachtstückgut	„	15,67	15,77
Frachtgut in Wagenladungen (ohne Erze)	„	4,46	4,36
Erze	„	1,69	1,61
frachtpflichtiges Gut überhaupt	„	5,15	5,21
B. Betriebsausgaben.			
insgesamt	Kr.	153 290 584	150 173 708
auf 1 km Bahn- und Fährbetriebslänge	„	22 237	20 949
auf 100 Kr. der Betriebseinnahmen (Betriebszahl)	„	92,26	90,39
Von den Betriebsausgaben entfielen auf die			
Büros und Kontore der Verwaltung	Kr.	5 670 347	5 598 772
die Bezirkskanzleien	„	1 442 643	1 376 996
„ Bahnabteilung	„	23 435 905	21 424 960
„ Maschinenabteilung	„	41 708 062	39 196 056
den Fährbetrieb	„	1 620 251	1 476 267
die Verkehrsabteilung	„	41 179 624	40 820 242
„ Hauptwerkstätten	„	15 670 032	15 201 350
„ gemeinschaftlichen Ausgaben[1]	„	22 563 720	25 079 065
C. Abschluß.			
Überschuß			
insgesamt	„	+ 12 854 613	+ 15 967 470
auf 1 km Bahn- und Fährbetriebslänge	„	+ 1 865	+ 2 227
auf 100 Kr. des durchschnittlichen Anlagekapitals	„	1,09	1,30
8. Fährbetrieb (vorstehend schon berücksichtigt).			
a) Malmö—Kopenhagen (30,0 km)			
Einnahmen	Kr.	409 384	468 744
Ausgaben	„	355 006	336 270
im Verhältnis zu den Einnahmen	%	86,7	71,7
Überschuß	Kr.	+ 54 378	+ 132 474
im Verhältnis zum Anlagekapital im Jahresdurchschnitt	%	+ 5,1	+ 12,3
Anlagekapital am Jahresschluß	Kr.	1 075 270	1 075 270

[1] Unter die gemeinschaftlichen Ausgaben fallen:

a) Personalausgaben: Unterstützungen und Belohnungen, Teuerungszuschläge, Beiträge zum Ruhegehaltsfonds, Entschädigungen für ärztliche Behandlung usw.,

b) Sächliche Ausgaben: Abschreibungen zum Erneuerungsfonds, Steuern, Zinsen, Schadensersatzleistungen, Gerichtskosten, Unterrichtswesen, Studienreisen, Saldo aus der Unterhaltung ausländischer Reisebüros, aus der Mitbenutzung fremder Strecken und Stationen usw.

		1932	1933
b) Trälleborg—Saßnitz (107,0 km)			
Einnahmen	Kr.	1 562 412	1 495 208
Ausgaben	„	1 442 313	1 395 807
im Verhältnis zu den Einnahmen	%	92,3	93,4
Überschuß	Kr.	+ 120 099	+ 99 401
im Verhältnis zum Anlagekapital im Jahresdurchschnitt	%	+ 2,01	+ 1,64
Anlagekapital am Jahresschluß	Kr.	6 068 591	6 068 591
Auf der Fährstrecke Trälleborg—Saßnitz wurden			
ausgeführt:			
Personenfährfahrten	Anzahl	1 468	1 464
Güterfährfahrten	„	944	992
Fährfahrten insgesamt	„	2 412	2 456
darunter von schwedischen Fährschiffen	„	1 206	1 222
befördert:			
Personen		97 847	91 646
Güter	t	166 145	159 081
überführt			
Personenwagen I. und II. Klasse	Achsen	16 769	15 369
„ III. Klasse	„	3 239	4 243
Postwagen	„	6 878	6 524
Gepäckwagen	„	5 880	5 872
zus. Personen-, Post- und Gepäckwagen	„	32 766	32 008
davon: von Schweden	„	15 874	15 672
nach Schweden	„	16 892	16 336
Güterwagen, beladen	„	37 934	38 131
davon: von Schweden	„	17 033	18 686
nach Schweden	„	20 901	19 445
Güterwagen, leer	„	9 136	10 383
davon: von Schweden	„	7 168	5 973
nach Schweden	„	1 968	4 410
zus. Güterwagen	„	47 070	48 514
insgesamt Wagen aller Art	„	79 836	80 522
davon: von Schweden	„	40 075	40 331
nach Schweden	„	39 761	40 191
9. Personal.			
An Beamten und Arbeitern waren im Jahresdurchschnitt beschäftigt	Köpfe	27 114	26 135
und zwar:			
im Verwaltungsdienst	„	754	745
„ Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst	„	5 673	5 554
„ Verkehrsdienst	„	10 607	10 803
„ Maschinendienst	„	10 080	9 033

III. Die schwedischen Privateisenbahnen von allgemeiner Bedeutung.

Die wesentlichsten Betriebsergebnisse der schwedischen Privatbahnen von allgemeiner Bedeutung für die Jahre 1932 und 1933 sind nachfolgend zusammengestellt:

	1932	1933
Bahnlänge am Jahresschluß . . . . . km	9 576,4	9 115,9[1][2]
davon: vollspurig . . . . . „	5 997,7	5 556,6[2]
schmalspurig . . . . . „	3 578,7	3 559,3[2]
und zwar: mit 1,093 m Spurweite . . . . „	58,9	58,9
„ 1,067 „ „ . . . . „	531,4	531,4
„ 0,891 „ „ . . . . „	2 894,4	2 875,0
„ 0,600 „ „ . . . . „	94,0	94,0
Elektrisch betrieben wurden . . . . . „	285,7	285,9[3]
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt . . . . „	9 632,8	9 341,0
Anlagekapital am Jahresschluß:		
insgesamt . . . . . Kr.	739 136 882	666 191 211
auf 1 km Bahnlänge . . . . . „	77 183	73 080

[1] Einschl. der dem Staat gehörenden, aber als Privateisenbahnen betriebenen Strecken Bånghammar—Klosen (21,7 km). Visby—Visborgsslätt (2,5 km) und der Svartälvsbahn (37,2 km) sowie der laut Pachtvertrag von der Schwedischen Staatseisenbahn ab 1. August 1933 betriebenen Eisenbahn Gävle—Ockelbo (37,2 km).

[2] Die Abnahme der Bahnlängen im Jahre 1933 gegen das Vorjahr ergibt sich wie folgt:

a) bei den vollspurigen Eisenbahnen von allgemeiner Bedeutung: durch Ausscheiden der nachgenannten Bahnen aus dem Privatbahnnetz infolge Verstaatlichung am 1. August 1933 trat eine Verminderung der Streckenlänge ein:

Ostküstenbahn	295,0 km
Eisenbahn Uppsala—Gävle	146,1 „
zusammen	441,1 km.

b) bei den schmalspurigen Eisenbahnen von allgemeiner Bedeutung:

infolge Ausscheidens der Eisenbahn Harmångar—Bergsjö aus dem Privatbahnnetz im Zusammenhang mit der Verstaatlichung der Ostküstenbahn verminderte sich die Streckenlänge um	19,5 km
hingegen trat eine Vermehrung der Streckenlänge ein durch Umrechnung der Länge der Eisenbahn Stockholm—Roslagen um	0,1 „
Abgang somit	19,4 km
Gesamtabnahme	460,5 km.

[3] Elektrisch betrieben wurden Ende 1933:

die vollspurige Privatbahn Stockholm—Saltsjön		18,0 km
und Teilstrecken der nachstehenden Bahnen:		
von der vollspurigen Privatbahn	Bjärred—Lund—Harlösa .	11,7 km
„ „ schmalspurigen „	Mellersta—Östergötlands .	70,9 „
„ „ „ „	Nordmark—Klarälven . .	163,1 „
„ „ „ „	Stockholm—Roslagen . .	22,2 „
	insgesamt	285,9 km.

		1932	1933
Am Jahresschluß waren vorhanden:			
Lokomotiven	Stück	1 110	1 055
Triebwagen	„	120	106
Personenwagen	„	2 122	1 984
Postwagen	„	32	30
Gepäck- und Güterwagen	„	30 863	28 954
Von eigenen und fremden Betriebsmitteln auf eigener Bahn geleistete			
Lokomotivkm	1000 km	42 709,7	41 324,7
Zugkm	„	37 532,7	36 326,0
Wagenachskm	„	633 598	619 590
Beförderte Personen	i. Tausend	33 288,30	31 833,07
Geleistete Personenkm	„	803 533,2	771 628,3
Durchschnittliche Fahrt einer Person	km	24,1	24,2
Beförderte Güter (ausschl. Dienstgut)	1000 t	14 452,54	14 884,10
Geleistete Tonnenkm (ausschl. Dienstgut)	1000 tkm	914 244,3	940 282,2
Durchschnittliche Beförderungslänge für die Tonne Gut	km	63,3	63,2
Finanzielle Ergebnisse.			
A. Betriebseinnahmen			
insgesamt	Kr.	105 709 820	102 228 448
auf 1 km Bahnlänge	„	10 974	10 944
Von der Betriebseinnahme waren:			
Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr	„	37 988 047	35 285 436
Einnahmen für die Postbeförderung einschließl. der Vergütung für die Besorgung von Postgeschäften usw.	„	4 374 540	4 258 673
Einnahmen aus dem Güterverkehr	„	60 197 034	59 678 229
zus. eigentliche Verkehrseinnahmen	„	102 559 621	99 222 338
besondere Verkehrseinnahmen[1]	„	1 653 917	1 679 019
Lokomotiv- und Wagenmietesaldo	„	195 567	198 940
sonstige mit dem Eisenbahnbetrieb zusammenhängende Einnahmen[2]	„	1 300 715	1 128 151
Durchschnittsertrag:			
für 1 Person	Kr.	1,11	1,08
„ 1 Personenkm	Öre	4,61	4,47
„ 1 Tonne Gut	Kr.	4,17	4,01
„ 1 Gütertonnenkm	Öre	6,6	6,3
B. Betriebsausgaben			
insgesamt	Kr.	91 057 776	85 015 707
auf 1 km Bahnlänge	„	9 453	9 101
auf 100 Kr. der Betriebseinnahmen (Betriebszahl)	„	86,14	83,16
C. Abschluß.			
Überschuß: insgesamt	Kr.	+14 652 044	+17 212 741
auf 1 km Bahnlänge	„	+ 1 521	+ 1 843

[1] Vgl. Anm. 1 auf S. 414. [2] Vgl. Anm. 2 auf S. 414. *Thomsen.*

Die Eisenbahnen in Dänemark
in den Betriebsjahren 1932/33 und 1933/34.[1]

(Nach den amtlichen Betriebsberichten: De danske Statsbaner. Beretning om Driften i Aaret fra 1. April 1932 til 31. Marts 1933 und De danske Statsbaner. Beretning om Virksomheden i Aaret fra 1. April 1933 til 31. Marts 1934. Trykt i Aarhuus Stiftsbogtrykkerie 1933 und 1934.)

I. Staatsbahnen

(einschl. der vom Staat verwalteten Privatbahnstrecken[2], jedoch ausschl. der von Privatbahnen verwalteten Staatsbahnstrecken[3]).

1. Längen.	1932/33	1933/34
Wirkliche Länge am Jahresschluß:		
a) Bahnstrecken . . . . . km	2 489,3	2 508,9[4]
darunter:		
Staatsbahnen . . . . . „	2 390,6	2 426,1[4 5]
vom Staat verwaltete Privatbahnen . . „	98,7	82,8[5]

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 637 ff. für 1930/31, 1931/32 und 1932/33.

[2] Vom Staat werden verwaltet die Privatbahnstrecken Orehoved—Gjedser (45,2 km) und Viborg—Aalestrup (37,6 km) = zusammen 82,8 km.

[3] Von der Südfünenschen Eisenbahngesellschaft werden die Staatsbahnstrecken Ringe—Faaborg (29,4 km) und Nyborg—Ringe (26,5 km) verwaltet = zusammen 55,9 km.

[4] Die Zunahme der Längen 1933/34 gegen das Vorjahr ergibt sich wie folgt:

Durch die Inbetriebnahme der Strecke Sönderborg H.—Mommark am 15. Juni 1933 trat eine Längenvermehrung um	19,9 km
ein. Dieser Längenvermehrung stand infolge Abbruchs eines Teiles der Strecke Korsör—Halskov eine Längenverminderung gegenüber von	0,3 „
Es verblieb somit eine Längenzunahme von	19,6 km.

[5] Auf Grund des Gesetzes Nr. 198 vom 20. Mai 1933 hat der Dänische Staat die bisher von den Dänischen Staatsbahnen betriebene Privatbahnstrecke Sorö —Vedde (15,9 km) erworben, auf der bis auf weiteres ein beschränkter, nur den Güterverkehr umfassender Betrieb aufrechterhalten wird.

		1932/33	1933/34
b) Fährstrecken[1]	km	81,0	81,0
c) Schiffsstrecken	„	89,0	89,0
Zusammen Bahn-, Fähr- und Schiffsstrecken	„	2 659,3	2 678,9
Betriebslänge am Jahresschluß:			
a) Bahnstrecken[2]	„	2 482,6	2 502,5
b) Fährstrecken	„	81,0	81,0
c) Schiffsstrecken	„	89,0	89,0
Zusammen Bahn-, Fähr- und Schiffsstrecken	„	2 652,6	2 672,5
Mehrgleisig waren	„	528,3	528,3
Mittlere Betriebslänge:			
für die Bahnstrecken	„	2 487,6	2 498,4
„ „ Fährstrecken	„	81,0	81,0
Zusammen für die Bahn- und Fährstrecken	„	2 568,6	2 579,4
2. Anlagekapital.			
Anlagekapital am Jahresschluß:			
insgesamt	Kr.	451 620 498[3]	476 068 454
auf 1 km der am Jahresschluß vorhandenen Bahn-, Fähr- und Schiffsstrecken	„	169 827	177 710
Von dem Anlagekapital fielen auf:			
die Eisenbahnen	Kr.	428 600 779[3]	451 133 696
die Fähr- und Schiffsbetriebe	„	22 530 860	23 291 424
die Einrichtung von Kraftwagenbetrieben	„	488 859[4]	1 643 334[4]

[1] Die Fährstrecken Gedser—Warnemünde und Kopenhagen—Malmö, die in Gemeinschaft mit fremden Eisenbahnverwaltungen betrieben werden, sind nur mit ihren halben Längen eingerechnet.

[2] Diese Längenangaben erstrecken sich nur auf die ständig in Betrieb gewesenen Staatsbahnstrecken; die Längen der nicht ständig in Betrieb gewesenen Staatsbahnstrecken Korsör—Halskov und Nyborg—Knudshoved = zusammen 1932/1933: 6,7 km, 1933/1934: 6,4 km sind nicht eingerechnet.

[3] Nachträglich berichtigte Zahlen. Die Berichtigung ist darauf zurückzuführen, daß für die abgebrochenen Strecken Padborg—Törsböl und Vester-Sottrop —Skelde nachträglich vom Anlagekapital 1 000 000 Kr. abgesetzt worden sind.

[4] Die dänischen Staatsbahnen haben im Lauf des Betriebsjahrs 1932/33 als Ersatz für stillgelegte Bahnstrecken und zur Ergänzung der Transportbereitschaft der Bahnen eine Anzahl von Kraftwagenlinien eingerichtet, deren Länge am Ende des Betriebsjahrs 1932/33 597 km betrug. Im Lauf des Betriebsjahrs 1933/34 ist das Kraftwagennetz durch Erwerb einer größeren Anzahl von Privatkraftwagen-Unternehmen erheblich erweitert worden. Es umfaßte am Ende des Betriebsjahrs 1933/34 2064 km und wurde von 136 Kraftomnibussen und 5 Personenkraftwagen mit insgesamt 2866 Sitzplätzen befahren.

3 Fahrzeuge und ihre Leistungen.		1932/33	1933/34
Am Jahresschluß waren vorhanden:			
Lokomotiven	Stück	665	658
darunter:			
Dampflokomotiven	„	653	646
Dieselelektrische Lokomotiven	„	12	12
Motorwagen	„	65	109
darunter:			
elektrische Motorwagen	„	—	42
Dieselelektrische Motorwagen	„	9	12
Benzinelektrische Motorwagen	„	16	16
Benzin-Motorwagen	„	40	39
Rangiertraktoren	„	41	48
Personenwagen[1]	„	1 952	1 945
Post- und Gepäckwagen	„	681	677
Güterwagen	„	11 665	11 731
darunter:			
gedeckte	„	6 578	6 525
offene	„	5 087	5 206
Bahndienstwagen	„	177	181
Schneepflüge	„	68	68
Fährboote	„	25	27
Schiffe	„	7	6
Zahl der Personenwagenplätze[2]	„	103 151	107 374
darunter:			
1. und 2. Klasse	„	15 677	15 590
3. Klasse	„	87 474	91 784
Tragfähigkeit der Gepäckwagen einschl. der Gepäckabteile in Motor- und Personenwagen	t	4 440	4 505
Tragfähigkeit der Güterwagen	„	164 819	167 245
Tragfähigkeit der Schiffe und Fährboote	„	13 147	14 227
Für die Schiffe und Fährboote zugelassene Höchstzahl an Fahrgästen	Anz.	28 589	27 989
Betriebsleistungen:			
Von eigenen und fremden Betriebsmitteln wurden auf eigenen Strecken geleistet:			
von Lokomotiven:[3]			
Zugkilometer:			
in Schnell- und Eilzügen	1000 km	16 579	3 077
in Personenzügen	„		13 612
in gemischten Zügen	„	3 089	2 947
in Güterzügen	„	3 991	3 770
in Arbeitszügen	„		212
zusammen	„	23 659	23 618

[1] Einschließlich der Personenwagen mit Gepäckabteilen.
[2] Einschließlich der Plätze in Motorwagen.
[3] Einschließlich Motorwagen.

		1932/33	1933/34
außerdem:			
im Vorspann- und Schiebedienst	1000 km	126	174
bei Leerfahrten	„	185	231
im Verschiebedienst	„	9 061	8 818
im Bereitschaftsdienst	„	366	326
Lokomotiven insgesamt	„	33 397	33 167
von Wagen:			
im ganzen	1000 Achskm	547 807	563 804
und zwar:			
von Motorwagen	„	12 215	12 873
„ Personenwagen	„	219 578	231 040
„ Postwagen	„	16 125	14 783
„ Gepäckwagen	„	66 781	64 693
„ Güterwagen	„	233 108	240 415
Auf einen Zug kamen insgesamt	Wagenachs.	23,2	23,9
Von 100 bewegten Plätzen waren durchschnittlich besetzt		27,1	26,8
Die Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen war durchschnittlich ausgenutzt mit	%	20,86	21,35
Die Schiffe und Fährboote haben geleistet	1000 km	689	745
außerdem im Bereitschaftsdienst, die Dienststunde zu 2 km gerechnet	„	149	145
4. Verkehr.			
a) Personenverkehr.			
Auf den dänischen Staatsbahnen und den von ihnen betriebenen Dampffähren wurden befördert:			
Reisende insgesamt	Anz.	29 209 402	31 010 284
davon:			
in der 1. und 2. Klasse	Anz.	834 561	754 873
	= %	2,86	2,43
in der 3. Klasse	Anz.	28 374 841	30 255 411
	= %	97,14	97,57
Die Anzahl der geleisteten Personenkilometer betrug insgesamt	Anz.	1 057 807 900	1 185 708 400
davon:			
in der 1. und 2. Klasse	Anz.	53 492 100	53 192 900
	= %	5,06	4,49
in der 3. Klasse	Anz.	1 004 315 800	1 132 515 500
	= %	94,94	95,51

		1932/33	1933/34
Von der Gesamtzahl der Reisenden wurden befördert:			
auf gewöhnliche Fahrkarten	Anz.	20 755 456	22 179 821
im Rundreiseverkehr	„	179 292	208 149
auf Zeitkarten	„	8 274 654	8 622 314
Die durchschnittlich von den Reisenden zurückgelegte Fahrt betrug:			
in der 1. und 2. Klasse	km	64,1	70,5
in der 3. Klasse	„	35,4	37,4
überhaupt	„	36,2	38,2
Gepäckverkehr.			
Gesamtgewicht (einschl. Motorwagen und Fahrräder)	t	175 410	208 794
davon war frachtpflichtiges Übergewicht	„	159 297	191 687
Tonnenkilometer insgesamt	tkm	7 752 300	9 286 300
durchschnittliche Beförderungsstrecke	km	44,2	44,1
c) Güter- und Tierverkehr.			
Es wurden befördert:			
a) frachtpflichtige Güter:			
Stückgut	t	601 890	650 267
vom Gesamtgewicht	%	14,2	14,4
Wagenladungsgut	t	3 635 290	3 889 811
vom Gesamtgewicht	%	85,8	85,6
Zusammen	t	4 237 180	4 540 078
b) lebende Tiere	t	73 667	71 084
außerdem:			
c) frachtfreie Güter	„	275 808	289 699
Es wurden geleistet:			
a) frachtpflichtige Güter:			
Stückgut	tkm	104 323 100	114 507 000
Wagenladungsgut	„	365 306 500	385 994 700
zusammen	„	469 629 600	500 501 700
b) lebende Tiere	„	9 314 100	9 392 000
außerdem:			
c) frachtfreie Güter	„	30 642 269	32 040 700
Die durchschnittliche Beförderungslänge betrug:			
a) bei den frachtpflichtigen Gütern:			
Stückgut	km	173	176
Wagenladungsgut	„	100	99
überhaupt	„	111	110
b) bei den lebenden Tieren	„	126	132
c) bei den frachtfreien Gütern	„	111	111

		1932/33	1933/34
An wichtigeren Güterarten wurden in Wagenladungen befördert:			
Steinkohle usw.	t	423 876	372 447
Futtermittel	„	327 613	300 552
Erde und Steine	„	320 747	450 461
Getreide, Mehl usw.	„	263 539	292 717
Holz und Holzwaren	„	155 018	191 409
Düngemittel, Abfälle usw.	„	220 187	240 892
Ziegel- und Kalkwerkserzeugnisse	„	122 633	209 889
Fleisch und Speck	„	341 416	259 480
Öl, Petroleum, Benzin	„	243 009	258 347
Metalle und Metallwaren	„	88 923	115 705
Butter	„	80 257	78 202
Torf	„	33 336	53 480
Bier und Mineralwasser	„	46 258	45 095
Zucker	„	60 975	66 477
Milch	„	31 368	31 347
Eier	„	43 465	42 282
Mais	„	25 495	13 466
Fische und Schaltiere	„	19 455	18 033
Margarine	„	21 765	19 922
Heu und Stroh	„	11 714	8 745
5. Finanzielle Ergebnisse.			
A. Einnahmen.			
Gesamteinnahmen	Kr.	91 912 955	100 415 047
Es kamen:			
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge der Bahn- und Fährstrecken	„	35 783	38 930
„ 1 Zug- oder Fährkilometer	„	3,77	4,12
„ 1 Wagenachskilometer	Öre	16,4	17,3
Von der Gesamteinnahme fielen auf:			
den Personenverkehr	Kr.	41 886 154	47 020 696
	= %	45,6	46,8
den Gepäckverkehr	Kr.	1 719 327	1 993 798
	= %	1,9	2,0
den Güter- und Tierverkehr	Kr.	38 376 473	40 789 360
	= %	41,7	40,6
die Postbeförderung	Kr.	5 501 930	5 701 257
	= %	6,0	5,7
sonstige Einnahmen	Kr.	4 429 071	4 909 936
	= %	4,8	4,9

	1932/33	1933/34
Die durchschnittliche Einnahme auf 1 km betrug:		
im Personenverkehr . . . . . Kr.	16 307	18 229
„ Gepäckverkehr . . . . . „	669	773
„ Güter- und Tierverkehr . . . . . „	14 941	15 814
aus der Postbeförderung . . . . . „	2 142	2 210
an sonstigen Einnahmen . . . . . „	1 724	1 904
An den Einnahmen aus dem Personenverkehr[1] waren beteiligt:		
die 1. und 2. Klasse mit . . . . . Kr.	3 851 479	3 748 539
=%	9,4	8,4
die 3. Klasse mit . . . . . Kr.	36 893 860	41 044 862
=%	90,6	91,6
Die durchschnittliche Einnahme aus dem Personenverkehr betrug:		
für eine Person:		
in der 1. und 2. Klasse . . . . . Kr.	4,6	5,0
in der 3. Klasse . . . . . „	1,3	1,4
überhaupt . . . . . „	1,4	1,4
für ein Personenkilometer:		
in der 1. und 2. Klasse . . . . . Öre	7,2	7,1
in der 3. Klasse . . . . . „	3,7	3,6
überhaupt . . . . . „	3,9	3,8
An den Einnahmen aus dem Güter- und Tierverkehr[1] waren beteiligt:		
die Einnahmen aus dem:		
Güterverkehr mit . . . . . Kr.	35 507 020	37 464 140
Tierverkehr mit . . . . . „	1 270 913	1 459 279
Von den Einnahmen im Güterverkehr[1] fielen auf:		
Stückgut . . . . . Kr.	11 298 859	12 418 311
=%	31,8	33,1
Wagenladungsgut . . . . . Kr.	22 869 761	23 548 829
=%	64,4	62,9
Güterfreimarken[2] . . . . . Kr.	1 338 400	1 497 000
=%	3,8	4,0

[1] Ohne Nebenerträge.

[2] Für im Binnenverkehr gegen Frachtvorauszahlung im Betrag bis zu 6 Kr. beförderte Sendungen.

		1932/33	1933/34
Die durchschnittliche Einnahme aus dem Güter- und Tierverkehr betrug:			
für 1 Tonne Gut:			
bei Frachtstückgut	Kr.	19,2	19,6
„ Wagenladungsgut	„	6,3	6,1
im Güterverkehr überhaupt	„	8,4	8,3
bei lebenden Tieren	„	17,3	20,5
im Güter- und Tierverkehr überhaupt	„	8,5	8,4
für ein Tonnenkilometer:			
bei Frachtstückgut	Öre	11,1	11,2
„ Wagenladungsgut	„	6,3	6,1
im Güterverkehr überhaupt	„	7,6	7,5
bei lebenden Tieren	„	13,6	15,5
im Güter- und Tierverkehr überhaupt	„	7,7	7,6
B. Ausgaben.			
Gesamtausgaben	Kr.	133 993 129	120 331 501
Es kamen:			
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge der Bahn- und Fährstrecken	„	52 166	46 651
„ 1 Zug- oder Fährkilometer	„	5,50	4,94
„ Wagenachskilometer	Öre	23,9	21,3
„ 100 Kr. der Betriebseinnahmen (Betriebszahl)	Kr.	145,7	119,8
Von der Gesamtausgabe fielen auf:			
die Oberleitung	Kr.	3 081 243	2 796 434
	= %	2,3	2,3
den Betrieb	Kr.	78 320 548	78 688 634
	= %	58,4	65,4
und zwar			
die Leitung des Betriebs	Kr.	1 819 097	1 702 240
	= %	1,3	1,4
den Stationsdienst	Kr.	27 588 018	27 653 784
	= %	20,6	23,0
den Lokomotivdienst	Kr.	20 135 417	20 971 580
	= %	15,0	17,4
den Zugdienst	Kr.	8 367 010	8 173 240
	= %	6,2	6,8
den Werkstättendienst	Kr.	12 860 505	12 456 414
	= %	9,6	10,4
den Fährdienst	Kr.	6 133 163	6 396 083
	= %	4,6	5,3

	1932/33	1933/34
die Bahnbewachung . . . . . Kr.	1 417 338	1 335 293
= %	1,1	1,1
die Bahnunterhaltung . . . . . Kr.	14 247 342	13 083 338
= %	10,6	10,9
Ruhegehälter und Unterstützungen . . . Kr.	6 989 011	8 488 427
= %	5,2	7,1
Vergütung. aus Gemeinschaftsverhältniss. Kr.	2 390 075	2 319 972
= %	1,8	1,9
das Hauptprüfungsamt . . . . . Kr.	96 300	93 600
= %	0,1	0,1
Abschreibung von Anlagekapital . . . . Kr.	10 255 566	5 684 014
= %	7,7	4,7
Verzinsung des Anlagekapitals . . . . . Kr.	18 613 044	9 177 082
= %	13,9	7,6
C. Abschluß.		
Der Abschluß ergab einen Fehlbetrag, und zwar:		
im ganzen . . . . . Kr.	— 42 080 174	— 19 916 454
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge der Bahn- und Fährstrecken . . . . . „	— 16 383	— 7 721
auf 1 Zug- oder Fährkilometer . . . . . „	— 1,73	— 0,82
auf 1 Wagenachskilometer . . . . . Öre	— 7,5	— 4,0
auf 100 Kr. des Anlagekapitals am Jahresanfang . . . . . Kr.	— 9,68	— 4,41
6. Fährbetrieb Gjedser—Warnemünde.		
Über den Fährbetrieb Gjedser—Warnemünde (45 km) enthalten die Betriebsberichte die nachstehenden wichtigeren Angaben:		
Von den dänischen Fährschiffen wurden doppelte Überfahrten (Hin- und Rückfahrten) ausgeführt . . . . . Anz.	574	647
An Eisenbahnfahrzeugen wurden übergeführt Achsen	34 221	39 054
Es wurden mit dänischen und deutschen Fährschiffen befördert:		
Reisende . . . . . Anz.	92 000	104 000
Gepäck, Güter und lebende Tiere . . . t	120 000	124 000

	1932/33	1933/34
Rechnet man je die Hälfte dieses Verkehrs auf die dänischen und auf die deutschen Fährschiffe, so kamen auf eine einzelne Überfahrt (Hin- oder Rückfahrt) der dänischen Fährschiffe:		
Reisende . . . . . Anz.	40	40
Güter . . . . . t	52,3	47,9
An Einnahmen kamen für die Dänischen Staatsbahnen auf:		
aus der Personenbeförderung . . . . . Kr.	329 000	357 000
„ „ Beförderung von Gepäck, Gütern und lebenden Tieren . . . . . „	224 000	228 000
„ „ Postbeförderung . . . . . „	246 000	140 000
zusammen . . . „	799 000	725 000
auf 1 Kilometer (Fährstrecke) . . . . . „	17 756	16 111
Diesen Einnahmen standen an Ausgaben gegenüber:		
insgesamt . . . Kr.	613 000	628 000
auf 1 Kilometer (Fährstrecke) . . . . . „	13 622	13 956
7. Personal.		
Im Dienst der Dänischen Staatsbahnen wurden beschäftigt:		
im Beamtenverhältnis:		
Stand im Jahresdurchschnitt . . Pers.	16 683	15 956
im Arbeiterverhältnis:		
Stand im Jahresdurchschnitt . . „	3 085	2 971
zusammen . . . „	19 768	18 927

8. Unfälle.	1932/33		1933/34	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Auf den Dänischen Staatsbahnen (einschl. der Fährbetriebe) sind verunglückt:				
1. Reisende.				
ohne eigenes Verschulden bei Zug- oder Schiffsunfällen	2	20	—	39
info eigenergel Unvorsichtigkeit	1	13	1	16
zusammen (1) . . .	3	33	1	55
auf 1 Million Reisende	1,23		1,81	

	1932/33		1933/34	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
2. Eisenbahnbedienstete.				
beim Rangieren	4	140	4	149
bei anderen Dienstverrichtungen	4	483	4	533
zusammen (2)	8	623	8	682
auf 1000 Bedienstete	31,51		35,87	
3. Sonstige Personen	4	8	9	5
insgesamt (1—3)	15	664	18	742

II. Privatbahnen.

(einschl. der von Privatbahnen verwalteten Staatsbahnstrecken)[1].

		1932/33	1933/34
Über die hauptsächlichsten Betriebsergebnisse der dänischen Privatbahnen enthalten die Berichte die nachstehenden Angaben:			
wirkliche Länge am Jahresschluß	km	2 639,9	2 673,4
mittlere Betriebslänge	„	2 678,5	2 675,3
Dampflokomotiven	Stück	298	284
Motorlokomotiven und Motorwagen	„	159	171
Sitzplätze in Personenwagen und Motorwagen	„	37 314	37 486
Gesamttragfähigkeit der Güterwagen	t	59 109	53 177
Zugkilometer	Anz.	12 840 824	12 887 180
davon: in Dampfzügen	„	4 654 924	3 496 747
in Motorzügen	„	8 185 900	9 390 433
Wagenachskilometer	„	93 628 279	95 762 647
davon fielen auf:			
Personenwagen	„	46 571 562	49 034 257
Post- und Gepäckwagen	„	15 045 747	13 936 750
Güterwagen	„	32 010 970	32 791 640
Beförderte Reisende	„	9 732 838	10 211 274
Geleistete Personenkilometer	„	164 979 825	178 552 124
Durchschnittliche Fahrt einer Person	km	17,0	17,5

[1] Vgl. Anm. 3 auf S. 427.

	1932/33	1933/34
Auf eine Personenwagenachse kamen durchschnittlich Reisende	3,54	3,64
Gegen Frachtberechnung beförderte Güter . t	2 283 201	2 619 868
Beförderte Tiere „	86 530	70 407
Zusammen Güter und Tiere „	2 369 731	2 690 275
Von Gütern und Tieren zusammen geleistete Tonnenkilometer tkm	53 028 614	60 012 513
Durchschnittliche Fahrt einer Tonne Güter und Tiere km	22,4	22,3
Durchschnittliche Belastung einer Güterwagenachse t	1,66	1,83
Gesamteinnahmen Kr.	19 000 567	19 762 802
für 1 km „	7 094	7 387
davon:		
im Personenverkehr „	2 720	2 910
im Güter- und Tierverkehr „	3 672	3 082
Durchschnittsertrag:		
für 1 Person Öre	74,9	76,3
„ 1 Personenkilometer „	4,42	4,36
„ 1 Gütertonne „	415,0	306,5
„ 1 Gütertonnenkilometer „	18,55	13,74
Gesamtausgaben (einschl. Abschreibung) Kr.	21 167 687	20 528 450
auf 1 km „	7 902	7 673
Überschuß oder Fehlbetrag „	— 2 167 120	— 765 648
auf 1 km „	— 809	— 286
Beschäftigt im Beamtenverhältnis am Jahresschluß	2 899	2 819

Thomsen.

Die Staatsbahnen in Litauen in den Jahren 1929—1932[1].

Am Ende des Jahres 1932 umfaßte das gesamte litauische Staatsbahnnetz eine Länge von 2242 km, hiervon entfielen 1767 km auf die Normalspurbahnen mit einer Spurweite von 1,435 m, während 475 km auf die Schmalspurbahnen mit einer Spurweite von 0,750 m oder 0,600 m entfielen.

Der Bestand an Lokomotiven hat sich im Laufe der Berichtsjahre wenig verändert, und zwar betrug er im Jahr 1932 insgesamt 236 Lokomotiven, wovon 159 auf den Normalspurbahnen liefen, während 77 auf den Schmalspurbahnen in Dienst standen. Über die Leistungen der Maschinen erhält man einen anschaulichen Überblick durch die nachstehenden Aufstellungen über die Anzahl der geleisteten Lokomotivkilometer und den Brennstoffverbrauch der Maschinen sowie die durchschnittliche Tagesleistung einer Lokomotive.

Lokomotivkilometer:

	1929	1930	1931	1932
Normalspurbahnen	4 426 746	4 656 519	5 123 075	4 388 541
Schmalspurbahnen	1 186 223	1 128 220	1 161 739	1 068 669

Brennstoffverbrauch in kg auf 1000 tkm:

	1929	1930	1931	1932
Normalspurbahnen	50,67	46,00	48,60	51,89
Schmalspurbahnen	171,02	156,11	164,07	166,21

[1] Compte rendu annuel des opérations des Chemins de Fer de l'Etat Lithuanien pour l'exercice 1931 et 1932. Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1930, S. 1624.

Durchschnittliche Tagesleistung in km:

	1929	1930	1931	1932
Normalspurbahnen:				
Lokomotiven allein	77,25	82,84	93,26	78,89
„ vor Zügen.	151,60	150,09	148,53	150 26
„ „ Personen- und Dienstzügen .	161,92	160,72	165,02	161,79
„ „ Güter- und Militärzügen . .	95,50	91,11	95,03	94,84
„ „ Arbeitszügen. .	160,66	144,61	89,43	92,65
„ „ Spezialzügen .	142,80	139,73	145,09	148,23
Schmalspurbahnen:				
Lokomotiven allein	42,27	40,14	42,20	38,69
„ vor Zügen	83,61	83,74	90,68	82,55
„ „ Personen- und Dienstzügen .	69,08	72,02	83,48	75,77
„ „ Güter- und Militärzügen . .	60,60	60,94	59,23	55,59
„ „ Arbeitszügen .		85,25	57,99	68,90
„ „ Spezialzügen . .	79,04	67,96	78,24	69,47

An Personenwagen waren am Ende des Jahrs 1932 vorhanden auf den Normalspurbahnen 244 und auf den Schmalspurbahnen 93. Hierzu kamen noch 54 Packwagen für Normalspurbahnen und 6 für Schmalspurbahnen. Für diese beiden Wagenarten betrug die Anzahl der Achsen auf den Normalspurbahnen 896 und auf den Schmalspurbahnen 392. An Sitzplätzen für Reisende waren auf den Normalspurbahnen insgesamt 11 219 vorhanden, hiervon waren 250 Plätze I. Klasse, 1387 Plätze II. Klasse und 9582 Plätze III. Klasse. Auf den Schmalspurbahnen betrug die Anzahl der Sitzplätze für Reisende insgesamt 2069, hiervon waren 262 Plätze II. Klasse und 1807 Plätze III. Klasse.

An Güterwagen umfaßte der Wagenpark im Jahr 1932 insgesamt 3747 Wagen für Normalspurbahnen, hiervon waren 2180 Wagen gedeckt und 1383 Wagen offen, 184 waren Spezialwagen. Die Schmalspurbahnen hatten einen Bestand von 578 Wagen, von denen 152 gedeckt, 413 offen und 13 Spezialwagen waren.

Über die Betriebsleistungen im einzelnen geben die nachfolgenden Aufstellungen einen anschaulichen Vergleich für die Berichtsjahre 1929—1932.

	1929	1930	1931	1932
Normalspurbahnen:				
Lokomotivkilometer insgesamt .	4 426 746	4 656 519	5 123 075	4 388 541
davon von Zügen insgesamt .	3 006 392	3 244 210	3 573 941	2 991 949
a) Personen- und Dienstzüge	2 364 015	2 639 815	2 680 260	2 386 411
b) Güter- und Militärzüge .	525 096	498 829	763 117	523 949
c) Arbeitszüge	117 281	105 566	130 564	81 388
ohne Züge insgesamt	1 420 354	1 412 309	1 549 134	1 396 592
a) Lokomotiven allein . . .	57 939	49 672	54 219	38 026
b) Reservelokomotiven unter Dampf	101 127	95 854	108 769	88 224
c) im Rangierdienst	1 261 288	1 266 783	1 386 146	1 270 342
Zugkilometer insgesamt	2 989 955	3 239 968	3 568 428	2 986 973
davon:				
a) Kurierzüge insgesamt . .	254 787	498 947	481 788	444 842
b) Personenzüge insgesamt .	764 001	824 771	998 489	1 042 466
c) gemischte Züge insgesamt.	1 326 244	1 308 949	1 191 014	889 311
d) Dienstzüge	3 326	2 986	4 377	5 017
e) Güter-u.Militärzüge insges.	524 316	498 749	762 196	523 949
f) Arbeitszüge	117 281	105 566	130 564	81 388
Wagenkilometer insgesamt . . .	64 731 679	65 306 191	74 724 764	55 955 986
davon:				
a) Personenwagen	12 702 694	13 882 313	15 171 878	13 075 981
b) Packwagen	2 456 960	2 675 555	2 748 389	2 431 139
c) Postwagen	1 067 678	1 067 064	1 070 149	1 063 158
e) Güterwagen insgesamt . .	48 504 347	47 681 259	55 734 348	39 385 708
hiervon beladen	31 198 534	31 174 151	34 564 172	24 080 168
„ unbeladen . .	17 305 813	16 507 108	21 170 176	15 305 540
geleistete Wagenkilometer in:				
a) Personen- und Dienstzügen	38 742 609	39 331 102	34 734 506	29 001 295
b) Güter- und Militärzügen .	22 925 868	22 950 128	36 843 627	24 750 244
c) Arbeitszügen	3 063 202	3 024 961	3 146 631	2 204 447
Wagenachskilometer insgesamt .	150 127 423	152 646 167	173 238 033	133 430 386
davon von:				
a) Personenwagen	41 397 080	45 235 188	49 468 638	43 413 685
b) Packwagen	7 323 010	8 080 096	8 495 983	7 606 608
c) Postwagen	3 496 402	3 471 751	3 511 002	3 497 012
d) Güterwagen	97 910 931	95 859 132	111 762 410	78 913 081
geleistete Wagenachskilometerin				
a) Personen- und Dienstzügen	97 558 806	100 390 181	93 097 951	79 402 931
b) Güter- und Militärzügen .	46 428 522	46 146 144	73 840 878	49 618 731
c) Arbeitszügen	6 140 095	6 109 842	6 299 204	4 408 724

	1929	1930	1931	1932
Tonnenkilometer aller Züge insgesamt, brutto	1 242 230 470	1 278 998 354	1 426 792 538	1 104 103 920
davon:				
a) Personen-, Post- und Packwagen	418 675 960	465 761 068	505 425 141	456 477 875
b) Güterwagen	823 554 510	813 237 286	921 367 397	647 626 045
geleistete Tonnenkilometer in:				
a) Personen- und Dienstzügen	789 283 295	823 627 859	758 033 404	649 769 953
b) Güter- und Militärzügen	400 785 734	403 042 975	615 139 112	416 237 910
c) Arbeitszügen	52 161 441	52 327 520	53 620 022	38 096 057
Durchschnittliche Achsenzahl der Züge:				
a) Personen- und Dienstzüge	41,54	38,09	34,79	33,34
davon: Personenwagen	21,95	21,28	22,44	22,38
Güterwagen	19,59	16,81	12,35	10,96
b) Güter- und Militärzüge	88,55	92,52	96,84	94,70
davon: Personenwagen	1,25	1,40	1,87	2,33
Güterwagen	87,30	91,12	94,97	92,37
c) Arbeitszüge	52,35	57,88	48,25	54,17
davon: Personenwagen	0,29	3,41	3,83	—
Güterwagen	52,06	54,47	44,42	—
Durchschnittliches Gewicht der Züge (in Tonnen):				
a) Güter- und Militärzüge	764,40	808,11	807,06	794,42
davon: beladen	422,94	437,38	430,38	360,08
unbeladen	341,46	370,73	376,68	434,34
b) Arbeitszüge	444,76	495,69	410,68	468,08
davon: beladen	281,42	309,88	258,15	302,26
unbeladen	163,34	185,81	152,53	165,82
Verbrauch an Heizmaterial für Lokomotiven (in Tonnen)	62 955,52	58 836,41	69 343,07	57 288,23
auf 1000 Lokomotivkilometer	14,22	12,59	13,42	12,96
Verbrauch an Schmiermaterial für Lokomotiven (in kg)	197 227,77	207 369,38	232 300,30	202 018,01
auf 1000 Lokomitivkilometer	44,55	44,53	45,40	46,10
Schmalspurbahnen (75 cm und 60 cm Spurweite zusammen):				
Lokomotivkilometer insgesamt	1 186 223	1 128 220	1 161 739	1 068 669
davon von Zügen insgesamt	918 760	914 397	948 269	886 725
a) Personen- und Dienstzüge	695 359	741 853	746 257	724 318
b) Güter- und Militärzüge	179 569	136 138	166 453	127 355
c) Arbeitszüge	43 832	36 406	35 559	35 052

	1929	1930	1931	1932
ohne Züge insgesamt	267 463	213 823	213 470	181 944
a) Lokomotiven allein . . .	51 379	42 306	39 538	40 982
b) Reservelokomotiven unter Dampf	32 755	27 048	26 960	18 590
c) im Rangierdienst	183 329	144 469	146 972	122 372
Zugkilometer insgesamt	912 373	912 562	942 015	879 389
davon:				
a) Personenzüge	338 888	383 582	398 827	351 486
b) gemischte Züge	350 824	356 737	342 819	365 604
c) Dienstzüge	689	143	313	332
d) Güter- und Militärzüge .	178 140	135 694	164 497	126 915
e) Arbeitszüge	43 832	36 406	35 559	35 052
Wagenkilometer insgesamt . . .	6 103 279	6 150 853	6 177 489	5 877 198
davon:				
a) Personenwagen	2 139 921	2 209 162	2 195 973	1 989 894
b) Packwagen	394 986	402 474	385 521	403 571
c) Postwagen	187 894	209 260	205 740	217 268
d) Güterwagen insgesamt . .	3 380 478	3 329 957	3 390 255	3 266 465
hiervon beladen	2 080 048	2 138 638	2 253 493	2 103 997
„ unbeladen . . .	1 300 430	1 191 319	1 136 762	1 162 468
geleistete Wagenkilometer in:				
a) Personen- und Dienstzügen	3 965 316	4 440 594	4 341 172	4 245 203
b) Güter- und Militärzügen .	1 722 946	1 289 743	1 490 795	1 207 611
c) Arbeitszügen	415 017	420 516	345 522	424 384
Wagenachskilometer insgesamt .	23 820 287	24 175 674	24 177 449	22 980 528
davon von:				
a) Personenwagen	8 517 939	8 812 668	8 758 584	7 905 044
b) Packwagen	1 579 888	1 609 896	1 542 084	1 614 284
c) Postwagen	751 576	836 240	822 960	869 016
d) Güterwagen	12 970 884	12 916 870	13 053 821	12 592 184
geleistete Wagenachskilometer in				
a) Personen- und Dienstzügen	15 629 966	17 567 688	17 171 698	16 768 740
b) Güter- und Militärzügen .	6 535 311	4 926 264	5 795 035	4 651 144
c) Arbeitszügen	1 655 010	1 681 722	1 210 716	1 560 644
Tonnenkilometer aller Züge insgesamt, brutto	36 910 389	36 920 975	37 433 500	35 257 766
davon:				
a) Personen-, Post- und Packwagen	15 915 867	16 326 199	16 119 827	15 222 906
b) Güterwagen	20 994 522	20 594 776	21 313 673	20 034 863

	1929	1930	1931	1932
geleistete Tonnenkilometer in:				
a) Personen- und Dienstzügen	24 505 252	26 943 724	26 963 565	26 193 488
b) Güter- und Militärzügen .	10 365 126	7 752 742	8 707 469	6 823 909
c) Arbeitszügen	2 040 011	2 224 509	1 762 466	2 240 372
Durchschnittliche Achsenzahl der Züge:				
a) Personen- und Dienstzüge .	22,64	23,73	23,14	23,37
davon: Personenwagen . .	15,54	15,11	14,86	14,37
Güterwagen	7,10	8,62	8,28	9,00
b) Güter- und Militärzüge . .	36,69	36,29	35,23	36,65
davon: Personenwagen . .	0,69	0,53	0,58	0,60
Güterwagen	36,00	35,76	34,65	36,05
c) Arbeitszüge	37,76	46,19	34,05	44,52
davon: Personenwagen . .	2,70	2,41	2,71	—
Güterwagen	35,06	43,78	31,34	—
Durchschnittliches Gewicht der Züge (in Tonnen):				
a) Güter- und Militärzüge . .	58,19	57,12	52,93	53,77
davon: beladen	28,67	27,62	26,55	27,47
unbeladen	29,52	29,50	26,38	26,30
b) Arbeitszüge	46,54	61,10	49,56	63,92
davon: beladen	25,60	31,38	26,36	32,15
unbeladen	20,94	29,72	23,20	31,77
Verbrauch an Heizmaterial für Lokomotiven (in Tonnen)	6 312,55	5 763,60	6 141,59	5 860,20
auf 1000 Lokomotivkilometer .	5,32	5,11	5,28	5,46
Verbrauch an Schmiermaterial für Lokomotiven (in kg) . . .	41 511,87	41 596,87	43 743,12	39 564,25
auf 1000 Lokomotivkilometer .	34,99	36,87	37,65	37,02

Die Verkehrsergebnisse der Normalspurbahnen waren folgende:

	1929	1930	1931	1932
Beförderte Reisende, insgesamt .	2 897 127	2 717 586	2 867 643	2 203 792
Beförderte Reisende im Inlandsverkehr	2 590 824	2 431 098	2 560 943	1 984 192
Beförderte Reisende im Auslandsverkehr	258 775	236 881	254 897	176 056
Beförderte Reisende im Durchgangsverkehr	47 528	49 607	51 803	43 544

	1929	1930	1931	1932
Die Zahl der beförderten privaten erwachsenen Reisenden betrug nach Wagenklassen:				
1. Wagenklasse . . . Anzahl	2 331	2 151	1 855	1 720
2. „ . . . „	105 192	99 975	104 908	71 344
3. „ . . . „	2 424 087	2 206 996	2 339 874	1 722 074
4. „ . . . „	49 051	—	—	—
1. „ . . . . . %	0,09	0,09	0,08	0,10
2. „ . . . . . %	4,08	4,33	4,29	3,97
3. „ . . . . . %	93,93	95,58	95,63	95,93
4. „ . . . . . %	1,90	—	—	—
Personenkilometer . . . Anzahl	167 313 024[1]	170 224 791[1]	181 152 232	146 470 026
Durchschnittliche Beförderungsweite . . . . . km	59,0[1]	63,8[1]	63,2	66,5
Befördertes Gepäck insgesamt t	12 933	10 863	11 727	10 684
Tonnenkilometer im Gepäckverkehr	370 111	999 492	1 028 208	746 858
Durchschnittliche Beförderungsweite:				
1 Tonne im Gepäckverkehr km	105,9	92,0	87,7	69,9
Beförderte Güter . . . . . t	1 890 930	1 814 649	1 978 626	1 437 528
davon Eilgüter	17 740	21 602	28 046	25 479
Fracht- u. Militärgüter	1 716 273	1 617 541	1 746 810	1 239 726
Dienstgüter	156 917	175 506	203 770	172 323
Von den Frachtgütern wurden befördert insgesamt:				
im Auslandsverkehr . . . . t	398 841	377 196	482 286	352 971
davon Ausfuhr . . . . . t	154 608	168 576	91 260	52 268
Einfuhr . . . . . t	244 233	208 620	391 026	300 702
im Durchgangsverkehr . . . t	384 970	352 149	333 916	61 288
„ Inlandsverkehr . . . . . t	932 462	888 197	930 608	825 467
„ Auslandsverkehr . . . %	23,24	23,32	27,61	28,47
„ Durchgangsverkehr . . %	22,43	21,77	19,12	4,94
„ Inlandsverkehr . . . . %	54,33	54,91	53,27	66,59
Tonnenkilometer insgesamt . tkm	329 622 854	326 591 219	372 977 426	256 094 063
davon Eilgüter . . . . . tkm	3 014 508	4 052 564	5 445 954	5 074 632
Fracht-u.Militärgüter tkm	302 723 380	295 690 712	337 735 864	222 535 573
Dienstgüter . . . . tkm	23 884 966	26 847 943	29 795 608	28 483 858
Durchschnittliche Beförderungsweite 1 Tonne:				
im Eilgüterverkehr	169,9	187,5	194,2	199,2
„ Fracht- und Militärgüterverkehr	176,4	182,8	193,3	179,5
„ Dienstverkehr	152,2	153,0	146,2	165,3

[1] Militärpersonen nicht berücksichtigt.

Wichtigste auf den Normalspurbahnen in den Jahren 1931 und 1932 beförderte Güter (in Tonnen):

	1931	1932
Steine (ohne Edelsteine), auch bearbeitet	61 622	53 438
Alabaster, Gips, Kreide, Kalk, Zement, auch bearbeitet	54 819	40 593
Pflanzenöle und Mineralöle für Maschinen	42 765	41 683
Kohle	113 980	112 410
Torf	16 113	8 202
Zucker	22 615	18 164
Salz	41 218	41 827
Roheisen und Rohstahl	34 321	18 374
Waren aus Eisen und Stahl	32 509	12 848
Weizen, Roggen und Hafer	93 856	51 943
Anderes Getreide	27 440	15 363
Eier	10 006	6 639
Leinen, Hanf, Jute und Leinenwaren	10 670	10 764
Maschinen und Zubehör	48 136	15 145
Holzwaren	6 563	5 010
Fleisch (ohne Fett und Speck)	16 463	27 204
Mehl und Stärkemehl	30 775	25 435
Holz jeder Art	564 397	299 547
Ton und Tonwaren	154 034	75 368
Häute und Lederwaren	6 867	6 191
Papier und Papierwaren	11 505	9 408
Milch und Milchprodukte	10 300	11 622
Leinsaat und Körner	15 980	11 798
Glas und Glasfabrikate	6 911	4 914
Kartoffeln und Rüben	53 168	114 484
Früchte, auch getrocknet	5 994	5 447
Düngemittel	100 063	74 186
Fische und Krebse	14 149	9 656
Lebende Tiere:	Stück	Stück
Pferde	5 714	4 153
Rindvieh	16 329	14 810
Schweine	570 604	473 700
Schafe, Ziegen und Jungvieh	23 747	18 224

Die Verkehrsergebnisse der Schmalspurbahnen zeigten in den Berichtsjahren folgende Entwicklung:

	1929	1930	1931	1932
Beförderte Reisende, insgesamt. . .	2 210 909	2 517 058	2 507 438	2 243 286
davon in der 2. Wagenklasse . .	9 226	8 520	9 187	8 956
in der 3. Wagenklasse . .	1 942 831	2 129 010	2 100 713	1 786 563
mit Tarifermäßigung . . .	258 852	379 528	397 538	447 767
Personenkilometer (ohne Militär) . .	18 227 312	18 718 629	19 847 188[1]	17 335 515[1]
Durchschnittl. Beförderungsweite (ohne Militär) . . . . . km	8,5	7,7	7,9[1]	7,7[1]
Befördertes Gepäck . . . . . t	802,6	735,8	663,8	408,0
Beförderte Frachtgüter . . . . . t	188 071	178 090	185 418	161 789
davon Privat-Frachtgüter . . . t	170 852	158 415	161 287	138 963
Dienst-Frachtgüter . . . t	17 219	19 675	24 131	22 826
Tonnenkilometer insgesamt . . tkm	9 614 313	9 311 051	9 876 122	8 129 050
darunter Frachtgüter . . . . tkm	8 448 447	8 124 645	8 291 272	6 619 029
Dienstgüter . . . . tkm	1 165 866	1 186 406	1 584 850	1 510 021
Durchschnittliche Beförderungsweite				
der Frachtgüter . . . . . km	49,4	51,3	51,4	47,6
der Dienstgüter . . . . . km	67,7	58,9	68,5	66,2

Das gesamte Eisenbahnpersonal umfaßte zum Schluß des Jahrs 1932 6794 Personen, von diesen waren 5997 bei den Normalspurbahnen beschäftigt, während 797 im Dienst der Schmalspurbahnen standen. Das Personal der Normalspurbahnen bestand aus 3822 Beamten, 139 Zeitangestellten und 2036 Arbeitern. Das Personal der Schmalspurbahnen setzte sich aus 460 Beamten, 289 festangestellten und 48 nur zeitweise beschäftigten Arbeitern zusammen.

Über den litauischen Eisenbahnetat geben in großen Zügen die nachstehenden Aufstellungen Aufschluß:

Einnahmen der Normalspurbahnen in Litas:

	1929	1930	1931	1932
Personenverkehr	12 210 050	11 835 319	12 435 196	9 666 070
Gepäckbeförderung	1 233 100	899 542	925 388	672 145
Güterverkehr	27 252 733	25 923 469	27 348 948	18 250 229
Andere Einnahmen	2 880 465	2 989 981	3 252 963	3 025 200
Gesamt-Einnahmen . . .	43 576 348	41 648 311	43 962 495	31 613 644

[1] Mit Militär.

Ausgaben der Normalspurbahnen in Litas:

	1929	1930	1931	1932
Ordentliche Ausgaben	30 292 900	30 974 196	31 644 563	25 868 575
Außerordentliche Ausgaben	2 257 634	5 006 731	2 593 126	2 343 629
Gesamt-Ausgaben	32 550 534	35 980 927	34 237 689	28 212 204
Einnahmen-Überschuß	11 025 814	5 667 384	9 724 806	3 401 440

Einnahmen der Schmalspurbahnen in Litas:

	1929	1930	1931	1932
Personenverkehr	1 443 829	1 428 018	1 420 358	1 190 471
Gepäckbeförderung	51 511	42 108	40 701	29 583
Güterverkehr	1 154 735	1 185 607	1 355 349	1 205 187
Andere Einnahmen	488 645	522 969	440 951	525 605
Gesamt-Einnahmen	3 138 720	3 178 702	3 257 359	2 950 846

Ausgaben der Schmalspurbahnen in Litas:

	1929	1930	1931	1932
Ordentliche Ausgaben	3 609 591	3 651 532	3 678 608	3 353 730
Außerordentliche Ausgaben	10 751	5 980	75 483	59 345
Gesamt-Ausgaben	3 620 342	3 657 512	3 754 091	3 413 075
Ausgaben-Überschuß	481 622	478 810	496 732	462 229

Während also bei den Normalspurbahnen im Laufe der Berichtsjahre dauernd ein beträchtlicher Überschuß der Einnahmen herausgewirtschaftet werden konnte, ergab sich bei den Schmalspurbahnen dauernd ein beträchtlicher Überschuß der Ausgaben.

Die Zahl der Eisenbahnunfälle betrug im Jahr 1932 auf den Normalspurbahnen insgesamt 87, hiervon waren 11 Zusammenstöße und 21 Entgleisungen. Bei diesen Betriebsunfällen büßten 31 Personen ihr Leben ein, während 74 Personen mit Verletzungen davonkamen. Auf den Schmalspurbahnen betrug dagegen die Anzahl der Betriebsunfälle nur 32, hiervon waren 8 Zusammenstöße und 16 Entgleisungen. Bei diesen Betriebsunfällen erlitten nur 16 Personen Verletzungen, zu einem Todesfall ist es hierbei nicht gekommen.

Bruno Ludewig, Schmargendorf.

Die Eisenbahnen Irlands 1931 und 1932[1].

(Nach den für die Jahre 1931 und 1932 herausgegebenen amtlichen Berichten: Returns of Railway Companies, published by the Stationery Office, Dublin.)

Das Eisenbahnnetz Irlands umfaßt die Great Southern Railways, die Great Northern Railway, die County Donegal Railways mit der Strabane and Letterkenny Railway, die Dundalk Newry and Greenore Railway, die Londonderry and Lough Swilly Railway mit der Letterkenny Railway, der Letterkenny and Burtonport Extension Railway und der Carndonagh Extension Railway, sowie die Sligo, Leitrim and Northern Counties Railway und den in Irland gelegenen Teil der Fishguard and Rosslare Railways and Harbours Company, der von der Great Southern Railways Company mitverwaltet wird.

Die nachfolgenden Angaben beziehen sich auf das gesamte Eisenbahnnetz.

I. Längen.		1930	1931	1932
1. Bahnlänge:				
eigene Strecken:				
eingleisig	Meilen[2]	2 399,71	2 426,51	2 425,31
zweigleisig	„	451,50	428,90	428,43
dreigleisig	„	11,73	11,84	11,90
viergleisig	„	2,73	2,73	2,74
fünf- und mehrgleisig	„	1.56	1,56	1,56
zusammen	„	2 867,23	2 871,54	2 869,94
gepachtete oder mitbetriebene Strecken:				
eingleisig	„	150,06	150,20	150,20
zweigleisig	„	5,71	5,57	5,57
zusammen	„	155,77	155,77	155,77
insgesamt Bahnen im Betrieb	„	3 023,00	3 027,31	3 025,71
2. Gleislänge:				
der durchgehenden Gleise	„	3 519,30	3 501,29	3 499,97
der Nebengleise	„	441,33	440,49	439,66
zusammen	„	3 960,63	3 941,78	3 939,63
3. Zum Bau genehmigt waren Bahnen	„	2,38	2,38	2,38

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1932 S. 1050 ff.: Die Eisenbahnen Irlands 1929 und 1930.

[2] 1 Meile = 1609,3 m.

	1930	1931	1932
II. Anlagekapital.			
Eisenbahnen . . . . . £	39 115 839	39 084 443	40 998 736
Landfuhrwerke . . . . . „	395	395	395
Pferde . . . . . „	75	75	75
Dampfschiffe . . . . . „	5 330	5 330	5 330
Kanäle . . . . . „	325 443	325 443	325 443
Dockanlagen, Häfen, Landungsplätze . . . . „	153 078	154 544	154 544
Gasthäuser . . . . . „	376 774	387 792	377 271
Elektrische Kraftwerke . . . . . „	42 628	42 723	41 938
Grundeigentum außerhalb der Eisenbahnanlagen . . . . . „	561 101	570 302	567 484
Beteiligung an anderen Eisenbahnunternehmen „	552 000	552 000	—
Beteiligung an sonstigen Unternehmungen . . „	3 375	3 375	3 375
Sonstige Ausgaben . . . . . „	1 370 189	1 370 189	—
zusammen . . . £	42 506 227	42 496 611	42 474 591
III. Fahrzeuge.			
A. Bestand.			
1. Lokomotiven:			
Dampflokomotiven			
mit besonderem Tender	537	532	530
Tenderlokomotiven	243	234	234
zusammen . . .	780	766	764
2. Triebwagen:			
Petroleum-Triebwagen	8	8	8
mit Sitzplätzen	193	193	193
Dampf-Triebwagen	10	4	4
mit Sitzplätzen	840	220	220
Öl-Triebwagen	—	2	4
mit Sitzplätzen	—	64	128
Triebwagen-Anhänger	1	1	1
mit Sitzplätzen	29	29	29
Wagen für elektrischen Betrieb			
zur Personenbeförderung	10	10	14
mit Sitzplätzen	682	682	962
zur Güterbeförderung	1	1	1
3. Personenwagen:			
Personenwagen für Dampfbetrieb	1 506	1 516	1 511
Speisewagen	14	16	16
Zahl der Sitzplätze:			
in den Personenwagen für Dampfbetrieb			
1. Klasse	10 425	10 543	10 565
2. „	4 153	4 231	4 211
3. „	67 638	68 397	68 308
zusammen . . .	82 216	83 171	83 084

	1930	1931	1932
in den Speisewagen			
1. Klasse	219	249	249
2. „	91	91	91
3. „	128	176	176
zusammen	438	516	516
im ganzen			
1. Klasse	10 644	10 792	10 814
2. „	4 244	4 322	4 302
3. „	67 766	68 573	68 484
zusammen	82 654	83 687	83 600
4. Post-, Gepäck- usw. Wagen	899	893	898
5. Güterwagen:			
offene Güterwagen			
mit einer Tragfähigkeit von			
weniger als 8 Tonnen[1]	496	492	491
8 bis ausschließlich 10 Tonnen	1 200	1 200	1 194
10 bis ausschließlich 12 Tonnen	4 371	4 341	4 329
12 Tonnen	346	346	346
mehr als 12 bis ausschließlich 20 Tonnen	22	22	22
zusammen	6 435	6 401	6 382
bedeckte Güterwagen			
mit einer Tragfähigkeit von			
weniger als 8 Tonnen	2 289	2 287	2 284
8 bis ausschließlich 10 Tonnen	4 398	4 379	4 356
10 bis ausschließlich 12 Tonnen	2 037	2 032	2 032
12 Tonnen	4	4	4
mehr als 12 bis ausschließlich 20 Tonnen	16	16	16
20 Tonnen und darüber	12	12	12
zusammen	8 756	8 730	8 704
Wagen zur Erzbeförderung	141	141	141
Spezialwagen	3 381	3 376	3 360
Brems- (Mannschafts-) Wagen	349	349	349
Güterwagen im ganzen	19 062	18 997	18 936
6. Bahndienstwagen:			
Wagen zur Beförderung von Lokomotivkohlen	733	732	732
Arbeitswagen	575	573	572
Sonstige Bahndienstwagen	308	312	310
zusammen	1 616	1 617	1 614

[1] 1 Tonne = 1016 kg.

		1930	1931	1932
B. Beschaffung ganzer Fahrzeuge. (Vermehrung und Erneuerung.)				
Lokomotiven		11	1	5
Triebwagen		1	2	4
Personenwagen		8	9	12
Post-, Gepäck- usw. Wagen		3	—	—
Güter- und Bahndienstwagen		273	—	—
Teilweise umgebaut wurden				
Güter- und Bahndienstwagen		98	18	9
C. Ausbesserungstand.				
1. Ausgeführte Hauptausbesserungen:				
Lokomotiven		263	226	227
Triebwagen und Wagen für elektrischen Betrieb		9	10	14
Personenwagen		387	318	393
Post-, Gepäck- usw. Wagen		169	113	138
Güter- und Bahndienstwagen		3 089	2 735	2 208
2. Am Ende des Jahrs standen in Ausbesserung oder waren ausbesserungsbedürftig:				
Lokomotiven		89	85	80
Triebwagen und Wagen für elektrischen Betrieb		6	4	2
Personenwagen		112	106	77
Post-, Gepäck- usw. Wagen		32	33	27
Güter- und Bahndienstwagen		682	755	839
IV. Sonstiger Besitz.				
Dampfschiffe	Anzahl	3	3	3
Netto-Register-Tonnen zusammen		70	70	70
Kanäle, Länge	Meilen	96	96	96
Dockanlagen, Häfen und Werfte, Kailänge	Fuß[1]	7 538	7 538	7 538
Gasthäuser	Anzahl	13	13	12
Grundeigentum	Acres[2]	1 371	1 357	1 337
Häuser	Anzahl	2 222	2 220	2 218
Landfuhrwerke:				
Selbstfahrer zur Personenbeförderung	Anzahl	126	172	194
Selbstfahrer zur Gepäck- und Güterbeförderung	„	52	53	103
Fuhrwerke zur Gepäck- und Güterbeförderung	„	8	7	6
Pferde	„	5	4	2

[1] 1 Fuß = 30,479 cm.
[2] 1 Acre = 40,467 Ar.

V. Leistungen der Lokomotiven und Triebwagen.		1930	1931	1932
1. Lokomotiven:				
Zugleistungen				
Personenzüge	Meilen	9 346 791	9 112 771	8 835 500
Güterzüge	„	4 733 492	4 593 733	4 283 739
zusammen	„	14 080 283	13 706 504	13 119 239
Verschiebedienst				
Personenverkehr	Meilen	508 761	524 446	500 363
Güterverkehr	„	2 449 656	2 398 020	2 276 384
zusammen	„	2 958 417	2 922 466	2 776 747
Sonstige Leistungen (Vorspann- und Schiebedienst, Leerfahrten usw.)	Meilen	1 224 903	1 082 199	1 117 991
im ganzen	Meilen	18 263 603	17 711 169	17 013 977
2. Triebwagen:				
Dampf- und Petroleum-Triebwagen	Meilen	174 542	120 873	190 334
Elektrische Triebwagen	„	123 054	123 573	152 697
im ganzen	„	297 596	244 446	343 031
3. Leistungen für bahneigene Zwecke	„	23 174	19 249	23 734
VI. Personenverkehr.				
1. Reisende wurden befördert:				
auf gewöhnliche Fahrkarten				
1. Klasse		514 940	470 668	396 248
2. „		298 230	225 571	183 527
3. „		13 793 185	13 172 112	12 472 736
zusammen		14 606 355	13 868 351	13 052 511
auf Arbeiterkarten (unter Berechnung der Einzelreisen)		642 270	500 569	418 770
auf Zeitkarten (unter Zurückführung auf Jahreskarten)				
1. Klasse		904	915	824
2. „		1 809	1 659	1 673
3. „		7 863	7 976	8 101
zusammen		10 576	10 550	10 598
2. Einnahmen aus der Personenbeförderung:				
auf gewöhnliche Fahrkarten				
1. Klasse	£	98 842	91 502	77 251
2. „	„	49 030	33 486	27 603
3. „	„	1 249 057	1 114 439	1 127 839
zusammen	£	1 397 929	1 239 427	1 232 693
auf Arbeiterkarten	£	11 621	8 889	8 201
auf Zeitkarten				
1. Klasse	£	13 856	14 363	12 449
2. „	„	17 645	14 265	13 858
3. „	„	58 151	57 264	57 255
zusammen	£	89 652	85 892	83 562

	1930	1931	1932
Gesamteinnahme . . . . . £	1 499 202	1 334 208	1 324 456
davon kommen			
auf die 1. Klasse . . . . . £	113 698	105 865	89 700
oder %	7,58	7,93	6,77
„ „ 2. „ . . . . . £	66 675	47 751	41 461
oder %	4,45	3,58	3,13
„ „ 3. „ . . . . . £	1 318 829	1 180 592	1 193 295
oder %	87,97	88,49	90,10
VII. Güterverkehr.			
1. Zahl der beförderten Tonnen im ganzen:			
Güter aller Art	2 163 716	2 197 366	1 919 488
Kohlen, Koks und Preßkohlen	892 905	822 949	707 638
andere Mineralien	404 063	346 357	312 129
zusammen . . .	3 460 684	3 366 672	2 939 255
2. Lebende Tiere:			
Pferde . . . . . Anzahl	19 438	19 419	16 613
Rinder . . . . . „	1 246 360	1 061 288	908 072
Kälber . . . . . „	211 194	168 821	140 059
Schafe . . . . . „	872 006	703 195	420 169
Schweine . . . . . „	685 222	676 928	481 220
sonstige Tiere . . . . . „	740	418	313
zusammen . . . Anzahl	3 034 960	2 630 069	1 966 446
3. Von Gütern aller Art wurden in größeren Mengen befördert:			
Bier (Ale und Porter) . . . . . Tonnen	163 259	147 334	129 872
Speck und Schinken . . . . . „	39 788	39 364	38 612
Mehl, Kleie und andere Müllereierzeugnisse . . . . . „	304 727	325 290	310 319
Getreide . . . . . „	309 985	408 754	373 743
Spezerei-, Kolonial- und Materialwaren . . . . . „	73 256	67 494	63 185
Düngemittel . . . . . „	202 132	154 115	133 334
Ölkuchen und Viehfutter . . . . . „	215 586	233 481	175 931
Holz . . . . . „	99 261	75 951	57 339
Gemüse und Kartoffeln . . . . . „	130 105	129 846	120 207
4. Gesamteinnahme aus der Güterbeförderung £	3 185 772	2 944 273	2 358 464
davon kommen			
auf Güter aller Art . . . . . £	2 103 490	2 003 832	1 616 798
oder %	66,03	68,06	68,55
auf lebende Tiere . . . . . £	613 435	518 365	381 545
oder %	19,25	17,61	16,18
auf Kohlen, Koks und Preßkohlen . . £	351 412	325 139	271 326
oder %	11,03	11,04	11,50
auf andere Mineralien . . . . . £	117 435	96 937	88 795
oder %	3,69	3,29	3,77

	1930	1931	1932
VIII. Finanzielle Ergebnisse.			
A. Betriebseinnahmen.			
1. Personenverkehr:			
Gewöhnliche Fahrkarten . . . . . £	1 397 929	1 239 427	1 232 693
Zeitkarten . . . . . £	89 652	85 892	83 562
Arbeiterkarten . . . . . £	11 621	8 889	8 201
Gesamteinnahme aus der Personenbeförderung . . . . . £	1 499 202	1 334 208	1 324 456
Postbeförderung . . . . . £	200 098	201 589	200 157
Gepäcküberfracht, Postpakete, Eil- und Expreßgut . . . . . £	468 997	461 116	413 909
Abholen und Zustellen des Gepäcks usw. £	— 11 113	— 16 035	— 13 839
zusammen . . . £	457 884	445 081	400 070
Gesamterträgnis der Personenzüge . . . £	2 157 184	1 980 878	1 924 683
2. Güterverkehr:			
Güter aller Art . . . . . £	2 148 726	2 070 177	1 722 436
Abholen und Zustellen der Güter . . . . £	— 45 236	— 66 345	— 105 638
zusammen . . . £	2 103 490	2 003 832	1 616 798
Lebende Tiere . . . . . £	613 435	518 365	381 545
Kohlen, Koks und Preßkohlen . . . . . £	351 412	325 139	271 326
Andere Mineralien . . . . . £	117 435	96 937	88 795
Gesamterträgnis der Güterzüge . . . . . £	3 185 772	2 944 273	2 358 464
3. Verkehrseinnahmen im ganzen . . . . . £	5 342 956	4 925 151	4 283 147
4. Verschiedene Einnahmen . . . . . £	59 881	54 658	46 455
5. Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb £	5 402 837	4 979 809	4 329 602
B. Ausgaben.			
1. Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen:			
Persönliche und sachliche Ausgaben der oberen Verwaltungstellen . . . . . £	45 977	41 238	39 747
Unterbau, Brücken, Durchlässe, Tunnels, Stütz- und Futtermauern usw. . . . . „	117 883	106 588	95 966
Oberbau:			
Erneuerung . . . . . „	36 230	3 711	48 277
Unterhaltung . . . . . „	551 644	422 223	388 830
Telegraphen- und Signaleinrichtungen . . „	48 802	42 781	49 292
Stationen und Gebäude . . . . . „	63 897	56 915	40 713
zusammen . . . £	864 433	673 456	662 825
Rücklage in den Erneuerungsfonds (+) oder Zuschuß dieses Fonds (—) . . . „	— 39 425	+ 84 895	— 17 650
insgesamt . . . £	825 008	758 351	645 175

2. Unterhaltung und Erneuerung der Fahrzeuge:	1930	1931	1932
a) Lokomotiven:			
Besoldungen, Bürobedürfnisse usw. der Werkstättenverwaltung . . . . . £	15 487	15 134	14 221
Umbau und Erneuerung ganzer Fahrzeuge . . . . . „	28 790	4 337	1 611
Ausbesserung und Erneuerung einzelner Teile . . . . . „	288 136	266 481	251 336
Beschaffung neuer Lokomotiven . . . „	20 854	—	18 729
Unterhaltung der Werkstätten und ihrer Einrichtungen . . . . . „	68 558	64 419	62 801
zusammen . . . £	421 825	350 371	348 698
Elektrische Kraft, abzüglich der Rückeinnahme . . . . . „	— 12 440	+ 5 238	— 6 958
ergibt . . . £	409 385	355 609	341 740
Rücklage in den Erneuerungsfonds (+) oder Zuschuß dieses Fonds (—) . . „	— 17 076	— 18 434	— 20 006
insgesamt . . . £	392 309	337 175	321 734
b) Personenwagen:			
Besoldungen, Bürobedürfnisse usw. der Werkstättenverwaltung . . . . . £	6 776	6 812	6 665
Umbau und Erneuerung ganzer Fahrzeuge . . . . . „	15 609	25 168	23 515
Ausbesserung und Erneuerung einzelner Teile . . . . . „	126 059	101 624	103 728
Beschaffung neuer Wagen . . . . . „	—	—	—
Unterhaltung der Werkstätten und ihrer Einrichtungen . . . . . „	19 072	17 967	18 832
zusammen . . . £	167 516	151 571	152 740
Rücklage in den Erneuerungsfonds (+) oder Zuschuß dieses Fonds (—) . . „	+ 1 794	— 3 651	— 2 216
insgesamt . . . £	169 310	147 920	150 524
c) Güterwagen:			
Besoldungen, Bürobedürfnisse usw. der Werkstättenverwaltung . . . . . £	8 595	8 348	7 981
Umbau und Erneuerung ganzer Fahrzeuge . . . . . „	31 120	—	—
Ausbesserung und Erneuerung einzelner Teile . . . . . „	127 979	109 052	96 616
Beschaffung neuer Wagen . . . . . „	—	—	—
Unterhaltung der Werkstätten und ihrer Einrichtungen . . . . . „	21 504	19 100	20 925
zusammen . . . £	189 198	136 500	125 522
Rücklage in den Erneuerungsfonds . „	16 432	17 930	18 053
insgesamt . . . £	205 630	154 430	143 575
zusammen 2 (a+b+c) . . . £	767 249	639 525	615 833

	1930	1931	1932
3. Zugförderung:			
Besoldungen, Bürobedürfnisse usw. der oberen Verwaltungsstellen . . . . . £	24 739	24 240	23 344
Dampfbetrieb:			
Löhne . . . . . £	578 946	550 532	520 256
Feuerung . . . . . „	457 724	437 796	406 131
Wasser . . . . . „	24 523	21 232	20 154
Schmieröl . . . . . „	12 671	10 286	10 677
Sonstige Ausgaben . . . . . „	30 336	27 283	26 117
zusammen . . . £	1 104 200	1 047 129	983 335
Elektrischer Betrieb:			
Löhne . . . . . £	1 678	1 599	1 955
Elektrischer Strom . . . . . „	3 732	3 803	4 502
Wasser . . . . . „	—	—	15
Schmieröl . . . . . „	—	—	12
Sonstige Ausgaben . . . . . „	45	28	73
zusammen . . . £	5 455	5 430	6 557
Sonstige Betriebsarten:			
Löhne . . . . . £	3 162	1 823	2 168
Feuerung . . . . . „	1 467	676	869
Wasser . . . . . „	52	21	10
Schmieröl . . . . . „	324	136	179
Sonstige Ausgaben . . . . . „	13	13	55
zusammen . . . £	5 018	2 669	3 281
insgesamt . . . £	1 139 412	1 079 468	1 016 517
Rückeinnahme für aushilfsweise gestellte Zugkraft . . . . . „	— 32 941	— 22 936	— 19 532
bleiben . . . £	1 106 471	1 056 532	996 985
4. Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitdienst:			
Persönliche Ausgaben der oberen Verwaltungsstellen . . . . . £	70 566	72 003	72 214
Besoldungen und Löhne:			
Bahnhofsvorsteher, Assistenten usw. . „	314 995	292 750	266 259
Telegraphisten, Bahnwärter . . . . . „	140 321	132 644	125 402
Bahnsteigschaffner, Bahnpolizeibeamte, Pförtner usw. . . . . „	415 048	390 390	365 032
Schaffner, Boten, Wächter . . . . . „	79 325	74 690	69 277
zusammen . . . £	1 020 255	962 477	898 184

		1930	1931	1932
Feuerung, Licht, Wasser usw.	£	50 485	45 344	43 296
Dienstkleidung	„	13 261	13 388	11 510
Drucksachen, Schreibwaren, Fahrkarten usw.	„	36 795	31 906	30 893
Mitbenutzung von Bahnhöfen usw.	„	353	125	— 1 042
Reinigen, Schmieren und Beleuchten der Fahrzeuge	„	44 762	40 166	33 992
Wagendecken usw.	„	3 344	2 915	4 250
Verschiebedienst (Löhne und sonstige Ausgaben)	„	47 402	44 235	42 719
Mechanische und maschinelle Einrichtungen, Aufzüge, Krane usw.	„	13 627	11 498	10 253
Abrechnungsstellen	„	16 209	15 831	15 945
Sonstige Ausgaben	„	14 111	13 057	14 854
insgesamt	£	1 260 604	1 180 942	1 104 854
5. Allgemeine Verwaltung:				
Von den Aktionären festgesetzte Besoldung der Direktoren	£	14 465	13 537	13 965
Direktionsbüros, Kassen- und Rechnungsführung, Rechnungsprüfung:				
persönliche Ausgaben	„	93 125	88 422	86 174
sächliche Ausgaben	„	11 238	11 625	11 335
Steuern	„	454	635	1 071
Feuerversicherung	„	7 054	7 149	4 736
Ausgaben für Wohlfahrtzwecke, Ruhegehälter usw.	„	137 661	142 483	149 538
Belohnungen und Unterstützungen	„	582	476	325
Sonstige Ausgaben	„	11 331	10 591	10 500
zusammen	£	275 910	274 918	277 644
6. Insgesamt lfd. Nr. 1 bis 5	£	4 235 242	3 910 268	3 640 491
Dazu kommen:				
Gemeindesteuern und -abgaben	£	150 089	153 236	149 023
Kirchensteuern und -lasten	„	41	39	38
Krankenversicherung	„	18 253	16 955	16 463
Invalidenversicherung	„	13 162	8 291	8 248
Gerichtskosten usw.	„	10 152	8 796	10 443
Haftpflichtentschädigungen für Reisende	„	1 408	609	3 799
für Beamte und Arbeiter	„	17 386	19 143	17 747
Ersatzleistungen für verlorene, verdorbene und beschädigte Sendungen, für Wald- und Feldbrände usw.	„	8 086	14 336	8 781
Sonstige Ausgaben	„	23 792	22 508	24 254
zusammen	£	242 369	243 913	238 796
7. Betriebsausgaben im ganzen	£	4 477 611	4 154 181	3 879 287
Davon kommen auf 100 £ der Betriebseinnahmen	„	82,88	83,42	89,60

	1930	1931	1932
C. Abschluß.			
Es betragen			
die Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb . . . . . £	5 402 837	4 979 809	4 329 602
die Gesamtausgaben . . . . . „	4 477 611	4 154 181	3 879 287
mithin Überschuß . . . £	925 226	825 628	450 315
Diesem Erträgnis der Eisenbahnen treten hinzu:			
aus dem Kraftfahrzeug- usw. Verkehr . . . £	— 48 188	— 29 620	— 35 793
aus dem Dampfschiffbetrieb . . . . . „	— 49	+ 35	+ 4
aus dem Kanalbetrieb . . . . . „	— 6 303	— 5 160	— 4 908
aus den Werft- und Hafenanlagen . . . . . „	— 5 666	— 7 062	— 5 892
aus dem Betrieb von Gasthäusern, Erfrischungsräumen, Speisewagen usw. . . . . „	+ 14 895	+ 9 020	+ 7 129
so daß sich für den Eisenbahnbetrieb und seine Nebenbetriebe eine Reineinnahme ergibt von £	879 915	792 841	410 855
dazu:			
Einnahmen aus dem Land- und Gebäudebesitz, aus der Beteiligung an gewerblichen Unternehmungen, Zinszuschüsse für einzelne Bahnstrecken, Einnahmen aus Rücklagefonds usw., Übertrag aus dem Vorjahr usw. mit insgesamt . . . . . £	197 340	192 043	207 117
mithin Gesamtüberschuß . . . . . £	1 077 255	984 884	617 972
Vortrag aus dem Vorjahr . . . . . £	— 147 967	— 207 467	— 289 238
somit verfügbarer Jahresertrag . . . . . £	929 288	777 417	328 734
IX. Personal.			
Vorhanden waren am Ende des Jahrs			
1. Eisenbahnbedienstete:			
Beamte mit einem Gehalt von 500 £ jährlich und mehr	76	73	74
Personen- und Güterbahnhofsvorsteher, Personen- und Güterverkehrsvorsteher . . .	510	481	420
Aufsichtsführende Beamte	201	179	168
Beamte und Angestellte des Verwaltungsdienstes	1 199	1 190	1 108
außerdem Jugendliche	3	2	7
Technische Beamte und Angestellte	62	58	58

	1930	1931	1932
Vertragsangestellte und Arbeiter im Betriebsdienst	2 639	2 516	2 335
außerdem Jugendliche	191	206	183
im Güterbodendienst	1 217	1 207	1 112
außerdem Jugendliche	31	33	26
im Bahnunterhaltungsdienst	3 365	2 930	2 619
außerdem Jugendliche	11	11	7
Lokomotivpersonal (Lokomotivführer, Lokomotivheizer und Putzer)	1 956	1 912	1 800
außerdem Jugendliche	1	9	2
Personal für den Personen- und Güterwagendienst (Reinigen, Schmieren, Beleuchten usw. der Wagen)	552	533	501
außerdem Jugendliche	19	12	13
Werkstättenarbeiter und Handwerker	3 412	3 361	3 030
außerdem Jugendliche	452	465	426
Sonstige Bedienstete	334	358	304
außerdem Jugendliche	35	41	38
zusammen	15 523	14 798	13 529
Jugendliche	743	779	702
2. Bedienstete bei den Kanal-, Hafen-, Speisewagen-, Gasthaus- usw. Betrieben	213	183	182
außerdem Jugendliche	3	22	22
Bedienstete beim Betrieb von Kraftwagen zur Personenbeförderung	—	208	230
außerdem Jugendliche	—	19	20
Bedienstete beim Betrieb von Kraftwagen zur Güterbeförderung	—	14	22
zusammen	213	405	434
Jugendliche	3	41	42

	1930	1931	1932
3. Weibliche Bedienstete			
im Eisenbahndienst	505	486	475
außerdem Jugendliche	1	3	4
bei den Kanal-, Hafen-, Speisewagen-, Gasthaus- usw. Betrieben	242	253	232
außerdem Jugendliche	—	1	—
beim Betrieb von Kraftwagen zur Personenbeförderung	—	1	2
zusammen	747	740	709
Jugendliche	1	4	4
4. Bedienstete im ganzen	16 483	15 943	14 672
Jugendliche	747	824	748
X. Unfälle im Eisenbahnbetrieb.			
1. Zugunfälle:			
Zusammenstöße	6	3	7
Entgleisungen	43	34	23
Überfahren von Hindernissen an Übergängen (Fuhrwerke, Tiere usw.)	119	99	59
Feuer in Zügen	23	14	11
zusammen	191	150	100
2. Unfälle durch Schäden an Fahrzeugen:			
Explodieren von Lokomotivkesseln	—	—	—
Fehler am Mechanismus, an den Tragfedern usw. von Lokomotiven	1	1	—
Fehler an Radreifen	1	1	2
Fehler an Achsen	3	1	—
Fehler an Kupplungsvorrichtungen	85	79	47
Sonstige Fehler an Fahrzeugen	1	—	—
zusammen	91	82	49
3. Unfälle durch Schäden an Bahnanlagen:			
Schäden an Tunnels, Brücken, Überführungen usw.	1	3	4
Schienenbrüche	29	20	28
Überschwemmung von Bahnanlagen	32	52	33
Brände auf Stationen, an Brücken und Überführungen	14	8	6
Sonstige Schäden	2	2	1
zusammen	78	85	72

4. Zahl der verunglückten Reisenden, Eisenbahnbediensteten und anderen Personen:	1930		1931		1932	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Reisende:						
bei den Zug- und den sonstigen Unfällen	—	3	—	11	—	1
beim Zugverkehr	2	46	3	49	—	59
bei anderen Gelegenheiten .	—	14	—	9	—	8
zusammen .	2	63	3	69	—	68
Eisenbahnbedienstete:						
bei den Zug- und den sonstigen Unfällen	—	3	1	3	—	2
beim Zug- und Rangierdienst	5	74	2	43	6	49
bei anderen Gelegenheiten .	—	427	1	378	1	314
zusammen .	5	504	4	424	7	365
Andere Personen:						
bei den Zug- und den sonstigen Unfällen	—	6	1	1	—	2
Überfahren durch in Bewegung befindliche Fahrzeuge	4	6	6	6	10	2
bei anderen Gelegenheiten .	4	50	—	22	6	33
zusammen .	8	62	7	29	16	37
insgesamt .	15	629	14	522	23	470

Schelle.

Kleine Mitteilungen.

Veränderungen im Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn. Am 22. und 23. Januar 1935 trat der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn zu einer ordentlichen Tagung zusammen.

An den Sitzungen nahmen erstmalig teil die von der Reichsregierung neuernannten Mitglieder:

Gustav Koenigs, Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium,
Rudolf Lahs, Konteradmiral a. D., Präsident des Reichsverbandes der Deutschen Luftfahrt-Industrie.
Dr. Wilhelm Ohnesorge, Staatssekretär im Reichspostministerium,
Otto Steinbrinck, Kapitänleutnant a. D.,

Herbert Stenger, Stabsleiter des Verbindungsstabs der NSDAP,
Eduard Vogel, Ministerialdirektor im Reichsverkehrsministerium.

Ferner wohnte der als Vertreter der Vorzugsaktionäre wiedergewählte Staatssekretär a. D. Bergmann den Beratungen wieder bei.

Zu Beginn der Tagung wurde die Neuwahl des Präsidiums und der Ausschüsse vorgenommen. Zum Präsidenten des Verwaltungsrats wurde einstimmig Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium Koenigs gewählt. Zum Vizepräsidenten wurde Frhr. von Schröder, Köln, einstimmig wiedergewählt.

Der neue Präsident des Verwaltungsrats, Staatssekretär Gustav Koenigs, wurde am 21. Dezember 1882 zu Düsseldorf geboren als Sohn des späteren Geheimen Regierungs- und Vortragenden Rats im Preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe Dr. Gustav Koenigs. Nach Besuch des Prinz-Heinrich-Gymnasiums in Berlin-Schöneberg widmete er sich dem Studium der Rechts- und Staatswissenschaften an den Universitäten Freiburg (Breisgau), Bonn und Berlin und erhielt nach bestandenem Referendarexamen seine Ausbildung als Regierungsreferendar im höheren Verwaltungsdienst in den Jahren 1904 bis 1909. Von 1909 bis 1917 war Koenigs als Regierungsassessor bei den Landratsämtern Blumenthal (Hannover) und Düsseldorf, von 1917 bis 1920 als Regierungsrat bei der Regierung in Düsseldorf und als kommissarischer Landrat des Kreises Osthavelland in Nauen tätig.

Als Geheimer Regierungsrat 1920 in das Preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen, wirkte er dort als Referent in den Wasserstraßenabteilungen und seit der Verreichlichung der Wasserstraßen im Reichsverkehrsministerium.

Am 1. April 1921 erhielt er seine Ernennung zum Ministerialdirigenten im Reichsverkehrsministerium und Leiter der Verkehrsabteilung für Binnenschiffahrt und Seeschiffahrt. Seit dem 30. Dezember 1931 ist Koenigs Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium.

Kleinbahnen in Preußen 1930—1933[1]. Seit 1930 setzte sich der Verkehrsrückgang bei den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und den Straßenbahnen, soweit sie der preußischen Kleinbahnaufsicht unterstehen, bis zum Jahr 1932 fort. Erst das Jahr 1933 brachte mit dem beginnenden Abflauen der Wirtschaftskrise im Personenverkehr eine merkbare Verlangsamung des Verkehrsschwunds, im Güterverkehr sogar ein leichtes Ansteigen. Im Personenverkehr entsprach diese Entwicklung auch der der Kraftfahrlinien der Reichspost und des Reichsverbandes der Verkehrsverwaltungen; der Güterverkehr der Kraftfahrlinien nahm allerdings einen bedeutend stärkeren Aufschwung als der der betrachteten Bahnen.

Die Übersichten I und II verdeutlichen die Verkehrsentwicklung der einzelnen Bezirke.

Die Entwicklung des Personenverkehrs der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen zeigt für ganz Preußen eine seit 1930 sich fortsetzende Verkehrsminderung: mit 81,02 Millionen beförderten Personen im Jahr 1933 liegt der Personenverkehr 7 % unter dem Ergebnis von 1932 und 34 % unter dem des Jahrs 1930, unter dem Höchststand

(Fortsetzung S. 467.)

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933, S. 1163 ff.

I. Verkehr der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in Preußen 1930—1933*).

Bezirk der Reichsbahndirektion Preuß. Kleinbahnaufsicht	beförderte Personen in Millionen				1933 v.H. von		beförderte Güter in 1000 t				1933 v.H. von	
	1930	1931	1932	1933	1930	1932	1930	1931	1932	1933	1930	1932
Altona	5,50	4,50	3,56	3,38	61,5	94,6	1 873	1 351	1 117	1 259	67,0	112,4
Berlin	3,22	2,80	2,22	2,04	63,2	92,0	2 343	1 805	1 519	1 825	78,0	120,0
Breslau	2,75	2,08	1,80	1,69	61,4	93,9	1 773	1 432	1 240	1 462	82,6	118,0
Erfurt	0,83	0,65	0,51	0,52	62,6	102,0	506	383	312	429	84,8	137,0
Essen	1,14	0,93	0,69	0,58	50,8	84,0	4 772	3976	3 686	3 976	83,1	108,0
Frankfurt (Main)	6,83	5,59	4,62	4,19	61,1	90,6	829	655	490	701	84,6	143,2
Halle (Saale)	2,20	1,73	1,30	1,31	59,5	100,7	3 037	2 358	1 829	2 044	67,4	111,8
Hannover	5,50	4,70	3,96	3,86	70,3	97,4	5 506	4 175	3 363	3 721	67,3	110,5
Kassel	3,13	2,56	2,11	1,85	59,0	88,0	1 187	827	753	663	55,9	88,0
Köln	28,64	25,67	21,64	20,15	70,3	93,0	6 026	4 579	3 837	4 407	73,1	115,2
Königsberg	2,99	2,76	2,42	2,26	75,6	93,2	780	578	438	560	72,0	128,0
Mainz	0,23	0,16	0,13	0,12	52,1	92,3	16	10	10	11	75,0	110,0
Münster	1,09	0,97	0,84	0,86	78,9	102,2	1 019	878	881	940	92,1	106,8
Oppeln	16,30	15,36	12,22	10,70	65,9	87,3	191	176	143	166	87,0	116,0
Osten	1,07	0,95	0,75	0,64	59,9	85,3	967	842	701	801	83,0	114,3
Stettin	3,03	2,92	2,64	2,48	82,0	94,0	2 751	2 213	1 985	2 069	75,1	104,2
Trier	2,31	2,10	1,52	1,37	59,5	90,1	320	244	208	185	58,0	89,0
Wuppertal	35,80	29,72	24,33	23,02	64,2	94,9	1 581	1 168	924	1 126	71,3	122,0
Preußen	122,56	106,15	87,26	81,02	66,0	93,1	35 477	27 650	23 436	26 345	74,4	112,1

*) Zahlen für 1930 teilweise gegenüber den Angaben in Heft 5 Jahrgang 1933 berichtigt. Angaben für 1933 zum Teil vorläufig.

II. Verkehr der Straßenbahnen in Preußen 1930—1933*).

Bezirk der Reichsbahndirektion Preuß. Kleinbahnaufsicht	beförderte Personen in Millionen				1933 v.H. von		beförderte Güter in 1000 t				1933 v.H. von	
	1930	1931	1932	1933	1930	1932	1930	1931	1932	1933	1930	1932
Altona	34,82	29,71	23,67	22,32	64,1	94,4	111,9	92,5	74,5	109,9	98,0	147,0
Berlin	997,20	864,96	760,42	722,65	72,7	95,2	211,4	135,8	88,8	106,4	50,6	120,0
Breslau	129,33	109,26	95,10	89,49	69,3	94,0	—	—	—	—	—	—
Erfurt	16,24	14,41	12,04	11,15	68,6	92,2	2,2	2,2	2,2	2,3	104,7	104,7
Essen	301,41	239,46	198,10	132,48	44,0	67,0	25,2	16,5	13,2	16,3	52,8	100,9
Frankfurt (Main)	128,21	105,52	88,97	80,57	62,6	90,7	—	—	—	—	—	—
Halle (Saale)	49,30	40,34	34,27	32,46	66,0	94,6	136,2	109,8	104,8	98,6	72,2	94,0
Hannover	147,41	125,37	105,44	96,37	65,6	91,4	200,0	170,8	118,4	163,2	81,6	137,2
Kassel	27,90	25,09	20,79	18,79	67,2	90,0	—	—	—	—	—	—
Köln	249,27	211,17	187,37	174,66	70,0	93,1	657,5	415,8	377,1	396,2	60,3	105,1
Königsberg	52,26	48,63	42,46	39,74	76,1	93,8	—	—	—	—	—	—
Mainz	8,39	3,67	3,68	5,41	64,5	147,0	8,0	4,6	2,4	1,6	20,0	66,8
Münster	14,64	14,39	12,77	11,44	78,1	89,8	1,4	1,3	1,1	1,2	85,9	109,2
Oppeln	3,75	3,21	2,50	2,23	59,5	89,2	—	—	—	—	—	—
Osten	8,38	7,66	6,70	5,93	70,9	88,6	—	—	—	—	—	—
Stettin	36,76	32,55	27,41	25,97	70,8	94,7	4,0	3,2	3,2	4,8	120,0	150,0
Trier	5,92	4,50	3,79	4,85	82,0	128,0	—	—	—	—	—	—
Wuppertal	218,10	172,68	149,64	140,51	64,1	93,9	87,5	72,0	48,4	72,9	83,2	150,8
Preußen	2429,29	2052,58	1775,12	1617,02	64,7	90,9	1445,3	1024,5	834,1	973,4	67,3	116,8

*) Zahlen für 1930 teilweise gegenüber den Angaben in Heft 5 Jahrgang 1933 berichtigt. Angaben für 1933 zum Teil vorläufig.

(1928) seit 1925 liegt er sogar 43 %. Mit dem Jahre 1933 macht sich, der erfolgreichen Bekämpfung der Arbeitslosigkeit folgend, eine Verlangsamung des Verkehrsrückgangs bemerkbar; so nahm von 1932 zu 1933 die Zahl der beförderten Personen um 6,24 Millionen ab, während von 1931 zu 1932 der Rückgang noch rd. 19 Millionen betrug.

Im einzelnen haben seit 1930 die stärksten zahlenmäßigen Einbußen im Zusammenhang mit der Lage des Arbeitsmarkts die Industriebezirke mit den größten Beförderungsziffern — Wuppertal, Köln und Oppeln — aufzuweisen, die 12,8 bzw. 8,5 und 6,4 Millionen Personen 1933 weniger beförderten als 1930. Stettin, Münster und Königsberg gingen gegen 1930 am wenigsten zurück. Gegen 1932 erzielten die Bezirke Münster, Erfurt und Halle eine leichte — zahlenmäßig unbedeutende — Steigerung. Die Abnahme gegen 1932 lag bei den Bezirken Berlin, Essen, Frankfurt, Kassel, Köln, Mainz, Oppeln, Osten und Trier unter dem Landesdurchschnitt.

Im Gegensatz zum Personenverkehr konnte der Güterverkehr der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen 1933 erstmalig wieder eine Steigerung verzeichnen; er stieg gegen das Vorjahr um 12,1 %, lag aber noch mehr als 25 % unter dem Verkehr von 1930. Zahlenmäßig lag der Güterverkehr 1933 rd. 2,9 Mio t über dem des Jahrs 1932, 1,3 Mio t unter dem Ergebnis von 1931 und 9,1 Mio t unter dem von 1930. Die Höchstzahl seit 1925 war mit rd. 41,4 Mio t (1929) 58 % höher als die von 1933.

Im einzelnen zeigten den stärksten Aufschwung gegen das Vorjahr die Bezirke Frankfurt, Erfurt, Königsberg und Wuppertal. Zahlenmäßig am stärksten wirkte sich der Aufschwung im Bezirk Köln aus, in dem die Kleinbahnen rd. 600 000 t mehr Güter 1933 als im Vorjahr beförderten. Im Kasseler und Trierer Bezirk nahm der Verkehr weiter ab.

Bei den Straßenbahnen verminderte sich der Personenverkehr ebenfalls noch im Jahr 1933, sogar etwas stärker als bei den Kleinbahnen.

Hier wirkt der Umstand mit, daß in den Großstädten der Rückgang der Arbeitslosigkeit sich langsamer vollzog. Die Ergebnisse für 1933 liegen noch etwa 9 % unter denen des Vorjahrs, rd. 35 % unter 1930. Der Bezirk Essen zeigt gegen 1930 und 1932 den stärksten Rückgang; zahlenmäßig ist hier der Verlust 1933 gegen das Vorjahr immer noch rd. 96 Millionen Fahrgäste. Bedeutend ist auch 1933 der Rückgang des Berliner Bezirks mit rd. 38 Millionen Fahrgästen, der besonders auf die U-Bahn mit einer Minderbeförderung von 23 Millionen Personen entfiel. Anteilmäßig erholten sich gegen 1932 am stärksten Mainz und Trier. In ganz Preußen wurden gegen 1932 noch rd. 160 Millionen Personen weniger befördert.

Der Güterverkehr der Straßenbahnen, der mit rd. 973 000 t im Jahr 1933 nur rd. 3,5 % des Güterverkehrs der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen ausmachte, nahm gegen 1930 stärker ab als der letztere, erholte sich aber gegen das Vorjahr stärker. Zahlenmäßig am stärksten war der Verkehr in den Bezirken Köln, Hannover, Altona und Berlin.

Die Übersicht III stellt die Verkehrsleistungen der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und der Straßenbahnen in Preußen seit 1928 denen

der Reichsbahn und der Kraftfahrlinien im Reich gegenüber. Im Personenverkehr der schienengebundenen Verkehrsmittel war die Reichsbahn gegen die Einflüsse der Wirtschaftskrise am widerstandsfähigsten: gegen den Höchststand des Jahrs 1928 nahm 1933 ihr Personenverkehr um 38 % ab, bei den Klein- und Straßenbahnen um 43 %; die Personenbeförderung der Kraftfahrlinien ging 1933 gegen 1928 jedoch nur um 19 % zurück. Zahlenmäßig büßten die Klein- und Straßenbahnen Preußens gegen 1928 rd. 1,3 Milliarden Fahrgäste, die Reichsbahn nur 769 Millionen ein; sie beförderte 1933 das 15,3fache der Kleinbahnen, aber nur 77 % des Personenverkehrs der Straßenbahnen.

Beim Güterverkehr zeigen die Kleinbahnen Preußens und die Reichsbahn eine fast gleiche Entwicklung seit 1928 und erreichten 1933 etwa 64 % der Gütermenge von 1928.

Bei den Straßenbahnen lag der Tiefstand mit 51 % vom Jahresergebnis 1928 im Jahr 1932 und stieg 1933 leicht an. Die Reichsbahn beförderte an Gütern 1933 das 11,8fache der Kleinbahnen und das 319fache der Straßenbahnen. Der Aufschwung im Güterverkehr der Kraftfahrlinien 1933 wurde vornehmlich verursacht durch die verstärkte Einflußnahme der Reichsbahn auf den Straßenverkehr, die allein in Preußen gegen 1932 42 % mehr Wagen auf den von ihr betriebenen Linien im Verkehr hatte.

Vom Jahr 1933 ab werden die Verkehrsergebnisse der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und Straßenbahnen im Abschnitt III der „Statistik der Eisenbahnen im Deutschen Reich" veröffentlicht werden, so daß von weiteren Abhandlungen im Archiv für Eisenbahnwesen abgesehen werden kann.

III. Entwicklung des Verkehrs seit 1928.

1. Personenverkehr.

Jahr	nebenbahnähnliche Kleinbahnen		Straßenbahnen		Reichsbahn		Kraftfahrlinien *)		
	beförderte Personen in Mill.	1928 = 100	beförderte Personen in Mill.	1928 = 100	beförderte Personen in Mill.	1928 = 100	beförderte Personen in Millionen a	beförderte Personen in Millionen b	1928 = 100
1928	141	100	2845	100	2009	100	442	145	100
1929	135	96	2841	99	1980	99	599	194	134
1930	123	87	2429	86	1829	91	544	184	126
1931	106	75	2053	72	1578	79	427	152	104
1932	87	62	1775	62	1305	65	335	124	85
1933	81	57	1617	57	1240	62	311	118	81
1933 vH 1932	93	.	91	.	95	.	93	95	.

*) Linien der Reichspost, Reichsbahn und Reichsverband deutscher Verkehrsverwaltungen; a = mit Stadt- und Vorortverkehr, b = Überlandverkehr allein.

2. Güterverkehr.

Jahr	nebenbahnähnliche Kleinbahnen		Straßenbahnen		Reichsbahn		Kraftfahrlinien	
	beförderte Güter in 1000 t	1928 = 100	beförderte Güter in 1000 t	1928 = 100	beförderte Güter in 1000 t	1928 = 100	beförderte Güter in 1000 t	1928 = 100
1928	41 046	100	1 628	100	481 000	100	992	100
1929	41 399	101	1 566	96	486 000	101	.	.
1930	35 477	86	1 445	89	399 500	83	959	97
1931	27 650	67	1 024	63	325 500	68	841	85
1932	23 436	57	834	51	280 400	58	551	55
1933	26 345	64	973	60	308 100	64	1 419	143
1933 vH 1932	112	.	117	.	110	.	238	.

Ehrentraut.

Neue Eisenbahnen in der Nordmandschurei. In aller Stille sind in der Nordmandschurei zwei neue Eisenbahnen fertiggestellt. Es handelt sich hierbei um die neuen Linien Tumen—Mutankiang und Peianchen—Erchan. Mit den Bauarbeiten, die mehrfach unterbrochen wurden, war bereits Ende 1932 bzw. Anfang 1933 begonnen worden. Nach einem am 20. April 1933 veröffentlichten Vertrag zwischen der Manschoukuo-Regierung und der Südmandschurischen Eisenbahn war die Durchführung der genannten Bauten der Südmandschurischen Eisenbahn übertragen worden. Strategisch und wirtschaftlich bedeuten diese beiden Strecken eine weitere Bedrohung und wesentliche Herabminderung des Werts der Nordmandschurischen — früher Ostchinesischen Bahn. Diese Bauten sind von aller Welt unbeachtet in einer Zeit fertiggestellt, als die öffentliche Meinung sich mit den Verhandlungen in Tokio über den Verkauf der Ostchinesischen Bahn beschäftigte. Der intensive Eisenbahnbau, der in der Mandschurei seit ihrer Besetzung durch die Japaner im September 1931 zu beobachten ist, ist eines der augenfälligsten und wirksamsten Mittel der machtpolitischen Sicherung und wirtschaftlichen Durchdringung. Ein charakteristisches Merkmal der bereits hergestellten und noch geplanten Bahnen ist die geschickte Verknüpfung der strategischen Bedeutung mit der wirtschaftlichen Nützlichkeit.

1. Tumen-Mutankiang-Eisenbahn.

Ausgangspunkt der Bahn ist Tumen am Fluß gleichen Namens in der Provinz Kirin, dicht an der koreanischen Grenze. Über Nanyo, der Anschlußstation auf der koreanischen Seite, ist Tumen nach Süden mit dem koreanischen Eisenbahnnetz und hiermit mit den Häfen Yuki, Rashin und Saishin verbunden. Nach Eröffnung der Bahnstrecke Tumen—Tunhua im Oktober 1932 ist eine unmittelbare Verbindung nach dem Westen über Lafa und Kirin nach der Hauptstadt Hsinking und damit ein Anschluß an die Südmandschurische Bahn vorhanden.

Die neue Linie stößt von Tumen nach Norden mit einer Gesamtlänge von etwa 250 km bis Mutankiang (354 km östlich von Harbin und 192 km westlich von Pogranitschnaja) vor und trifft hier auf die sog. Oststrecke der Ostchinesischen Bahn. Die Strecke verläuft von Tumen zunächst einige Kilometer nach Westen und biegt dann nach Norden in

das Tal des Chiyaho ein bis zu dem 60 km entfernten Ort Shuanghochen. Von hier aus führt die Strecke durch hügeliges Gelände zu der weiteren, 40 km entfernten Station Hsiaosanch-akou. Hier beginnt der technisch schwierigste Teil der ganzen Linie bis zu einem etwa 900 m hoch gelegenen Paß der Laoyehling-Gebirgskette. Die Steigung dieser 20 km langen Teilstrecke bedingt einige Tunnel. Nach Durchquerung des Gebirges senkt sich die Bahn zur Ningan-Ebene, führt östlich vom See Chingpohu nach Mutankiang. An der Überführung der Bahn über die Ostchinesische Bahn wird noch gearbeitet.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Bahn liegt darin, daß sie einen großen kohlen- und holzreichen Teil der Ostmandschurei dem Verkehr erschließt und hierdurch neue Entwicklungsmöglichkeiten schafft. Die Kohlenvorkommen im Tal des Tumenflusses werden auf einige Millionen Tonnen geschätzt. Hinzu kommt, daß sie den koreanischen Häfen als billige Zubringerlinie für landwirtschaftliche Erzeugnisse aus fruchtbaren Zonen längs der Ostlinie der Ostchinesischen Bahn dienen wird. Die Frachtsätze für eine Tonne Bohnen oder andere landwirtschaftliche Artikel werden sich von Mutankiang bis Seishin auf 18,57 Yen, d. h. um 10 Yen billiger stellen als von Mutankiang nach dem russischen Hafen Wladiwostok. Ihren vollen Wert wird die Bahn erst durch die Weiterführung nach Norden im Tal des Mutankiang bis nach Sanshin am Sungarifluß und von dort nach Chiamuszu erlangen, dem wichtigsten Getreideumschlagplatz am unteren Sungari, 451 km von Harbin entfernt. Ein großer Teil der landwirtschaftlichen Erzeugnisse des Gebiets am unteren Sungari wird von dieser Bahn aufgenommen werden. Mit dem Bau der Strecke Mutankiang—Chiamuszu soll im Frühjahr 1934 begonnen werden. Die strategische Bedeutung der Strecke Tumen—Mutankiang ergibt sich aus ihrem unmittelbaren Anschluß an das Eisenbahnnetz und die Häfen Nordkoreas und aus ihrer zur Sowjetgrenze im Abstand von etwa 100 km Entfernung parallel verlaufenden Linienführung.

2. Peianchen-Erchan-Eisenbahn.

Ausgangspunkt ist Peianchen in der Provinz Heilungkiang, wo sich die von Harbin nach Norden über Hulan, Suihua, Hailun und Tungpei führende Bahn mit der Tsitsikar-Ningnien-Koshan-Bahn kreuzt. Die Bahnlinie verläuft von Peianchen nach Norden bis zu dem 90 km entfernten Ort Lunchen und von dort in nordöstlicher Richtung bis zu dem 60 km entfernten Erchan. Dieser Ort ist in Ch-ench-ing umbenannt worden. Wegen der Überschwemmung des vergangenen Sommers konnte der Bau erst jetzt vollendet werden. Die Bahnlinie soll demnächst von Erchan im Tal des Flusses Ch-ench-ingho entlang über Aihun nach Heiho (Sachaliang) gegenüber dem sowjetrussischen Blagoweschtschensk weitergeführt werden. Die Gesamtlänge der Peianchen-Heiho-Bahn wird etwa 270 km betragen. Der Oberbau soll zwischen Heiho und Erchen bereits verlegt sein. Die Bahn erschließt die fruchtbaren Schwarzerdgebiete der Nordmandschurei und die waldreichen Zonen des Kleinen Hsingan, ihre wirtschaftliche Bedeutung ist jedoch bei der schwachen Besiedlung dieser Landstriche vorerst nicht sehr groß. Die Bedeutung dieser Bahn liegt vielmehr auf politischem und strategischem Gebiet. Mit ihrer Vollendung, die eine unmittelbare Verbindung von der Südmandschurei und Korea nach der Nordmandschurei wie auch nach der sowjetrussischen Grenze sicherstellt, kann Japan im Amurtal Fuß fassen.

Dr. Wehde-Textor, Oppeln.

Die Eisenbahnen im Irak im Jahr 1932/33[1]. Der Geschäftsbericht der Eisenbahnen im Irak für 1932/33 stellt fest, daß die Betriebsergebnisse im Berichtsjahr trotz der noch immer bestehenden allgemeinen Wirtschaftsdepression zufriedenstellend gewesen sind. Für Erneuerung und Verbesserung der Anlagen konnten 70 256 I. Ds. vorgesehen werden (1 Irak-Dinar = 1 Pfund Sterling). Während vor 1925 Erneuerungen und Verbesserungen aus laufenden Mitteln bestritten wurden, sind seit dieser Zeit im ganzen 504 262 I. Ds. für diesen Zweck besonders zurückgestellt worden.

Der Niedergang des Handels zeigte sich vor allen Dingen am Weizen- und Gerstenmarkt. An Frachten für Weizen und Gerste kamen 44 000 I. Ds. weniger auf als im Vorjahr. Auch der Transitverkehr nach und von Persien brachte 12 000 I. Ds. weniger Frachten. Die Abnahme des persischen Transitverkehrs, der sonst ein wichtiger Teil des irakischen Verkehrs ist, wird hauptsächlich auf die von Persien erlassenen Einfuhrbeschränkungen und auf das russisch-persische Handelsübereinkommen zurückgeführt. Es macht sich aber auch bereits in stärkerem Umfange die Ablenkung des persischen Verkehrs auf den neu eröffneten persischen Hafen Bender Schahpour am Persischen Golf und die dort beginnende und in Betrieb genommene persische Südbahn bemerkbar[2].

Vorläufig haben die Eisenbahnen im Irak für diesen Ausfall im Güterverkehr einen vollen Ersatz in den großen Transporten an Baumaterial für die im Bau befindliche Ölrohrleitung Kerkuk—Haifa der Irak-Petroleum Cy. gefunden. Bis Ende März wurden 41 395 Tonnen Rohre und 9049 Tonnen anderes Material für diese Ölrohrleitung befördert.

Eine sehr bemerkbare Belebung des Personenverkehrs auf den Eisenbahnen wurde dadurch erreicht, daß für gewisse Verkehrsbeziehungen, die dem Wettbewerb durch die Kraftwagen ausgesetzt waren, die Fahrpreise III. Kl. stark ermäßigt wurden. Infolge dieser Tarifmaßnahme ist die Zahl der beförderten Reisenden um 652 960, d. i. 80 %, gestiegen, und die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind um 19 660 I. Ds. vermehrt worden.

Die Einführung der Dinarwährung an Stelle der früheren Rupienwährung und des metrischen Gewichts- und Maßsystems im Königreich Irak machte eine vollständige Umarbeitung der Eisenbahngüter- und Personentarife erforderlich.

Die im Bündnisvertrag zwischen England und dem Irak vom 30. Juni 1930 vorgesehene Übertragung der Eigentumsrechte der Eisenbahnen im Irak auf den Irakstaat ist in dem Berichtszeitraum noch nicht durchgeführt worden.

Auch der Bau der Bahn von Haifa nach Bagdad, auf die der Irakstaat im Interesse seines Handels großen Wert legt, ist noch nicht endgültig gesichert. Die Finanzierung dieses Bahnbaues kann nur mit Englands Hilfe erfolgen. Da jetzt die Forderung aufgestellt wird, daß die Bahn mindestens 10 Meilen von der Grenze des Nedj und Syriens entfernt bleiben muß, und die erste Vermessung dieser Anforderung nicht entsprach, muß jetzt eine neue Linienführung vom Jordan bis zur Hochebene vermessen werden.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 195.

[2] Vgl. die Karte der persischen Transversalbahn im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1934, S. 191.

Die durch den Simplon-Orient-Expreßzug hergestellte internationale Reiseverbindung zwischen Europa einerseits und dem Irak, Persien und Indien andererseits hat trotz der gebotenen Reisebequemlichkeiten und der durchgeführten Beschleunigung eine weitere Verkehrsabnahme erfahren. Die Zahl der Reisenden, die die Autostrecke Tell Ziouane —Mossul—Bagdad benutzt haben, ist von 822 im Vorjahr auf 590 zurückgegangen. Da der Grund für diesen Verkehrsrückgang in der Höhe des Fahrpreises vermutet wird, sind die Fahrpreise der einfachen direkten Fahrkarten um 10 % und die der Rückfahrkarten um 33⅓ % ermäßigt worden. Die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten ist auf 2 Jahre verlängert worden.

Die Vorarbeiten für eine feste Brücke über den Tigris bei Bagdad sind beendet. Der Bau der Brücke ist aber noch nicht gesichert. Die Verbindung zwischen den östlich und westlich des Tigris liegenden Strecken der irakischen Bahnen wird durch eine Fähre bei Bagdad hergestellt.

Die von der deutschen Bagdadbahngesellschaft vor dem Krieg gebaute normalspurige Strecke von Bagdad bis Samarra ist bis Bari mit deutschem Oberbaumaterial vervollständigt worden.

Es werden für das Jahr 1932/33 folgende statistische Angaben veröffentlicht:

Am 31. März 1933		Am 31. März 1932
1 211,12 km	1. Streckenlänge . . . . . km	1 211,36
1 488,72 „	Gleislänge (einschl. Nebengleise) . . „	1 484,72
25 220,601 I.Ds.	2. Ausgaben auf Kapitalkonto vom 1. 4. 1932—31. 3. 1933 . . . . . I.Ds.	2 282,175
38 078,542 „	3. Abschreibung für Entwertung . . . . „	—
496 054,878 „	4. Gesamteinnahmen . . . . . „	459 135,750
467 701,403 „	5. Brutto-Betriebsausgaben . . . . . „	442 176,675
28 353,475 „	6. Überschuß der Einnahmen über die Betriebsausgaben . . . . . „	16 959,075
94,3 %	7. Betriebszahl . . . . . %	96,3
32 448,194 I.Ds.	8. Nettoüberschuß der Einnahmen zum Enteignungskonto . . . . . I.Ds.	14 854,050
257,39 Fils	9. Nettoeinnahme auf den Zugkm . . Fils	248,91
242,68 „	10. Betriebsausgabe auf den Zugkm	239,72
1 462 447	11. Zahl der beförderten Reisenden	809 264
143 563 043	12. Personenkilometer	86 971 355
98,17 km	13. Durchschnittslänge jeder Reise . . . km	107,47
0,92 Fils	14. Durchschnittsfahrgeld für einen Reisenden . . . . . Fils: As.	1,32
421 074	15. Beförderte Güter in Tonnen Zahlende Güter	447 442
155 627 519	16. Gütertonnenkilometer	154 558 736
332,37 km	17. Durchschnittstransportlänge der Güter km	
2,22 Fils	18. Durchschnittsfracht auf 1 Kilometertonnne . . . . . Frcs.	313,45 2,13
5 286	19. Zahl der Angestellten	5 087
1 927 247	20. Zugkilometer	1 844 566

Einnahme- und Ausgabe-Rechnung für 1932/33.

Ausgaben.

Im Jahr 1932/33 Rs.	Hundertsatz der tatsächl. Bruttoeinnahmen %		Ausgaben, einschl. 50% Entwertung Im Jahr 1931/32 I. Ds.	Hundertsatz der tatsächl. Bruttoeinnahmen %
101 891,067	20,54	Unterhaltung des Gleises, der Anlagen und Gebäude	102 862,875	22,40
68 350,412	13,78	der Lokomotiven und Wagen.	68 481,562	14,93
205 221,554	41,37	Verkehrsausgaben	211 791,488	46,12
85 473,059	17,23	Allgemeine Verwaltung . . .	90 843,900	19,78
4 554,598	0,92	Trajektanstalt	3 764,700	0,80
2 210,713	0,45	Verschiedenes	1 466,175	0,32
467 701,403	94,29	Betriebsausgaben zusammen . .	479 120,700	104,35
28 353,475	5,71	Geschätzter Überschuß	—36 944,025	— 8,04
		Überschuß	16 959,075	3,69
496 054,878	100	zusammen . .	459 135,750	100

Einnahmen.

Im Jahr 1930/31 I. Ds.		Im Jahr 1931/32 I. Ds.
	Aus dem Personenverkehr	
134 563,075	Personen	118 008,150
1 877,481	Gepäck	1 922,550
6 518,322	Verschiedenes	8 098,050
	Güterverkehr	
185 880,565	Allgemeine Güter	114 542,175
156 589,250	Andere Güter	202 654,200
	Verschiedene Einnahmen	
2 403,772	Postdienst	2 418,150
399,176	Telegrapheneinnahmen	305,625
380,110	Dienstguttransporte	2 111,325
7 005,369	Verschiedene Einnahmen	8 552,925
437,758	Automobilverkehr	522,600
496 054,878	zusammen . .	459 135,750

Bilanzrechnung am 31. März 1933.

Passiven	I. Ds.	Aktiven	I. Ds.
Reservekonto	178 970,257	Auf Kapitalrechnung	27 668,529
Verschiedene Depositen . . .	12 091,204	Magazinsrechnung	171 784,113
„ Kreditoren . .	203 564,067	Laufende Arbeiten	1 987,101
Verschiedene fällige Verbindlichkeiten	22 467,791	Verschiedene Debitoren . . .	65 202,533
		Versicherung	336,030
Rückständige Rechnung . .	36 579,322	Barbestand	186 594,335
zusammen	453 672,641	zusammen	453 672,641

Die hauptsächlich beförderten Gütermengen waren:

		1931/32	1932/33
Gerste	t	49 160	18 201
Ziegelsteine	„	2 024	3 226
Teppiche	„	1 344	1 569
Baumwolle und Saat	„	416	345
Baumwolle in Ballen	„	12 926	10 436
Datteln	„	32 175	35 945
Frische Früchte	„	6 975	5 098
Brennholz	„	2 850	6 550
Eisen und Maschinen	„	4 996	6 352
Juß	„	33 036	37 955
Kerosinöl (privat)	„	3	3
Brennöl (privat)	„	—	7
Petroleum (privat)	„	10	6
Süßholz	„	799	2 347
Reis	„	10 153	11 324
Zucker	„	25 975	17 755
Sand	„	10 428	1 696
Kies	„	3 337	5 952
Tee	„	5 566	1 731
Tabak	„	1 904	1 830
Bauholz	„	864	1 615
Pflanzen	„	2 271	2 392
Weizen	„	64 203	31 956
Wolle	„	4 272	2 288
Petroleum (Kaniken-Oel Cy.)	„	18 494	16 176
Kerosinöl (Kaniken-Oel Cy.)	„	16 514	16 509
Brennöl (Kaniken-Oel Cy.)	„	37 435	44 030
Eisen und Maschinen (Kaniken-Oel Cy.)	„	1 800	1 757
Andere Güter (Kaniken-Oel Cy.)	„	5 369	5 367
Militärgüter	„	13 257	9 620
Flugzeuggüter	„	1 410	1 484
Für nat. Verteidigung	„	827	853
Irak Aushebung	„	99	157
Irak Petrol. Cy.	„	3 618	61 483
Sonstige Sämereien	„	46 696	25 902

Dieckmann.

Verstaatlichung der Eisenbahn Izmir—Kasaba und Verlängerungen[1]. (Mit einer Karte.) Die von der türkischen Regierung eingeleiteten Verhandlungen wegen Ankaufs der von einer französischen Gesellschaft betriebenen Privateisenbahn Izmir (früher Smyrna)—Kasaba und Verlängerungen sind zum Abschluß gekommen. Nach dem mit dieser Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag geht deren gesamtes Eigentum vom 1. Mai 1934 ab in das Eigentum des türkischen Staats über. Mit dem gleichen Tag erlöschen die der Gesellschaft verliehenen besonderen Rechte gegenüber dem türkischen Staat. Das Netz der türkischen Staatsbahnen vergrößert sich durch den Hinzutritt dieser Bahnen um 710 km. Die wichtigsten Strecken sind die von Izmir über Kasaba nach Afion Karahissar zum

Verstaatlichung der Eisenbahn Izmir—Kasaba und Verlängerungen.

Anschluß an das inneranatolische Staatsbahnnetz (frühere Anatolische Eisenbahn) und die von Izmir über Soma nach Bandirma am Marmara-Meer. Der nach Istanbul bedeutendste türkische Handelshafen Izmir kommt jetzt unter den unmittelbaren Tarifeinfluß der türkischen Staatsbahnen und kann davon eine Besserung seiner Verkehrsbeziehungen zum Innern Anatoliens erwarten.

Die Verkaufsbedingungen sind im wesentlichen die folgenden: Das gesamte bewegliche und unbewegliche Eigentum der Gesellschaft geht mit allen Rechten und Verpflichtungen auf den türkischen Staat über Die Beamten werden mit ihren, der Gesellschaft gegenüber erworbenen Rechten vom türkischen Staat übernommen. Der Kaufpreis ist in der Weise vereinbart worden, daß der türkische Staat der Gesellschaft 324 936 Stücke zu je 500 franz. Franken der zweiten Serie der 7½ %igen tür-

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1935, S. 169 ff.

kischen Schuldverschreibungen hinterlegt, und zwar in Jahresraten von 12 665 000 franz. Franken. Innerhalb von 9 Jahren behält der Staat das Recht, diese Schuldverschreibungen gegen andere mit niedrigerem Zinsfuß umzutauschen. Nach 30 Jahren sollen diese Schuldverschreibungen vollständig getilgt sein.

Bisher hatte die türkische Regierung der Gesellschaft auf Grund des Konzessionsvertrags Kilometergarantien zahlen müssen, die in den letzten Jahren durchschnittlich 500—600 000 türkische Pfund (= ca. 6 bis 720 000 000 franz. Franken betragen hatten. Da diese jetzt wegfallen, erscheint die Mehrbelastung des türkischen Staatshaushalts nicht erheblich, zumal da nach 30 Jahren die Kaufsumme abgetragen sein wird.

Das Aktienkapital der Gesellschaft war in französischen Händen, wie auch deren Hauptverwaltung ihren Sitz in Paris hatte.

Die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung des Geschäftsjahrs 1933 zeigen folgende Zahlen:

Bilanz.

Aktiven:	f. Fr.	Passiven:	f. Fr.
Erste Einrichtung . . .	134 392 089,71	Aktienkapital	16 000 000,—
Konzession Soma—Bandirma	1,—	Teilschuldverschreibungen	136 971 125,—
Anschlußbahn	360,632,95	Getilgte Teilschuldverschreibungen	9 698 000,—
Grundstücke	24 037,50	Statutarische Rücklage .	2 047 401,82
Rollmaterial, Einrichtung usw.	81 051 898,—	Tilgungsrücklage . . .	7 083 500,—
Wertpapiere, Bankguthaben und Kasse . .	22 522 468,48	Rückständige Zinsscheine	3 892 369,71
Betrieb	6 582 682,53	Verschiedene Gläubiger	101 788 567,15
Verwendung der verfügbaren Beträge . . .	11 627 625,—	Durchgangskonten . . .	3 984 453,36
Durchführung der Neubauten (T. Pfd. 938 697,06)	11 320 686,53	Gewinn	1 517 140,40
Forderung an die Regierung (T. Pfd. 714 102,76)	8 612 079,61		
Verschiedene Forderungen	5 752 129,28		
Durchgangskonten . . .	736 227,03		
Zusammen:	282 982 557,44	Zusammen:	282 982 557,44

Gewinn- und Verlustrechnung.

Soll:	f. Fr.	Haben:	f. Fr.
Zu verteilen	1 517 140,40	Vortrag	417 611,43
		Gewinn des Geschäftsjahrs	1 099 528,97
Zusammen:	1 517 140,40	Zusammen:	1 517 140,40

Während des Weltkriegs wurde die Bahn Izmir—Kasaba und Verlängerungen, ebenso wie die anderen in der Türkei von fremden Gesellschaften betriebenen Bahnen von einem türkischen Kommissar verwaltet. Nach dem Krieg aber wurde sie der Gesellschaft wieder übergeben. Nachdem am 15. März 1919 die hellenischen Truppen als Mandatare der

Entente in Izmir einmarschiert waren, und von Izmir aus die militärische Besetzung Anatoliens durch die Griechen vorgenommen wurde, diente die Bahn der griechischen Heeresverwaltung. Der griechisch-türkische Krieg endete bekanntlich mit der Niederlage der Griechen, und als am 9. September 1922 die siegreiche türkische Armee in Izmir einmarschiert war, kamen die Bahnen auch wieder unter türkische Verwaltung, die wieder die französische Gesellschaft in ihre Rechte einsetzte. Bei dem Rückzug der Griechen auf Izmir war die Bahn schwer zerstört worden. Die Wiederinstandsetzung hat große Kosten verursacht, ist aber schon seit Jahren vollständig durchgeführt.

Jetzt bestehen in der Türkei an privaten Eisenbahnunternehmungen nur noch die englische Gesellschaft Izmir—Aridine und Verlängerungen und die französische Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahn.

Dieckmann.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Disziplinarrecht.

Urteil des Reichsdisziplinarhofs Leipzig vom 2. Oktober 1934 in der Disziplinaruntersuchung gegen den Reichsbahnsekretär E. auf die Berufung des Beamten der Staatsanwaltschaft gegen die Entscheidung der Reichsdisziplinarkammer zu K. — F 66/34. — Köln.

Eine Ordnungsstrafe kann von der Behörde, die sie erlassen hat, auch wieder aufgehoben werden. Ist das geschehen, dann steht der Einleitung des Disziplinarverfahrens nichts im Wege. Zuständig hierfür ist die oberste Reichsbehörde. Als solche gilt für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft der Generaldirektor, der seine Befugnisse auf die Präsidenten der Reichsbahndirektionen übertragen hat.

Gründe.

Gegen den Angeschuldigten war von der Reichsbahndirektion K. der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft am 23. Oktober 1931 eine Geldstrafe von 20 RM verhängt worden, weil er dem Reichsbahnassistenten K. in vorschriftswidriger Weise gebührenfreie Monatskarten und Freifahrtscheine ausgestellt hatte. Nachdem er wegen dieses Verhaltens im Strafverfahren wegen Beihilfe zum Betrug und wegen Urkundenfälschung rechtskräftig verurteilt worden war, hat die Reichsbahndirektion K. mit Verfügung vom 10. Juli 1933 die Verhängung der Geldstrafe zurückgenommen. Am 14. Juli 1933 hat der Präsident der Reichsbahndirektion K. die Einleitung des förmlichen Dienststrafverfahrens gegen den Angeschuldigten verfügt. Die Reichsdisziplinarkammer ist der — irrtümlichen — Ansicht, daß diese Verfügung und die Verhängung der Geldstrafe von ein und derselben Dienststelle, der Reichsbahndirektion, ausgegangen seien. Sie hält dies in Anlehnung an die Entscheidung des Preuß. OVG. Bd. 61 S. 439 für unzulässig und nur die der Direktion vorgesetzte höhere Dienststelle für zur Einleitung des Disziplinarverfahrens befugt. Sie hat deshalb das Verfahren eingestellt. Die hiergegen von dem Beamten der Staatsanwaltschaft eingelegte Berufung ist begründet.

Die Verhängung einer Ordnungsstrafe im Sinne der §§ 73 Ziff. 1, 74 RBG. ist ein Reichshoheitsakt, der nicht in Rechtskraft erwächst; sie kann daher von der Behörde, die sie erlassen hat, auch wieder aufgehoben werden, sei es auf Veranlassung der ihr vorgesetzten Dienststelle, sei es aus eigener Entschließung. Für den Geltungsbereich des RBG. sind diese Grundsätze vom Reichsdisziplinarhof schon wiederholt ausgesprochen (vgl. die Entscheidungen F 23/1932 und F 97/1933 bei Foerster 1933 Nr. 68 S. 134, 135 und 1934 Nr. 12, S. 29, 30). Sie gelten sinngemäß auch für die entsprechenden in § 19 B Ziffer 1 unter a bis c

der Personalordnung Teil I der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vorgesehenen Dienststrafen (Warnung, Verweis, Geldstrafe), die nach § 19 C a. a. O. im nichtförmlichen Dienststrafverfahren verhängt werden können. Durch die (abweichend von der in § 83 RBG. getroffenen Regelung) mit Ziffer 3 des § 19 C eingeführte Befristung des Beschwerderechts sollte die aus diesen allgemeinen Grundsätzen des Verwaltungsrechts sich ergebende Befugnis der Gesellschaftsstellen, ihre Strafbescheide jederzeit aufzuheben, nicht beschränkt werden. Dies ist in der Rundverfügung der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 16. Dezember 1925 — 51. 203. 726 — (erwähnt bei Fritsch, Eisenbahngesetzgebung, dritte Auflage, Note 50 zu § 19 C a. a. O.) ausdrücklich ausgesprochen. Die Aufhebung des Strafbescheids war daher auch hier zulässig und rechtswirksam, und damit wurde die Bahn frei für die Einleitung des jetzigen Disziplinarverfahrens. Zuständig hierzu ist nach § 84 RBG. die oberste Reichsbehörde. Als solche gilt für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nach § 23 Abs. 2 des Reichsbahngesetzes der Generaldirektor, „der seine Befugnisse auf andere Stellen der Gesellschaft übertragen kann". Von dieser Befugnis ist Gebrauch gemacht; durch § 19 D Ziff. 1 Teil I der Personalordnung, § 4 Ziff. 2 ff. der Geschäftsanweisung für die Reichsbahndirektionen sind für das förmliche Dienststrafverfahren die Befugnisse des Generaldirektors auf die Präsidenten der Eisenbahndirektionen für die ihnen unterstellten Beamten übertragen. Der Präsident der Reichsbahndirektion K. ist daher im vorliegenden Fall nicht in seiner Eigenschaft als Vorstand der Direktion, sondern als Vertreter des Generaldirektors tätig geworden. Die von ihm verfügte Einleitung des Disziplinarverfahrens, ebenso die danach von ihm beschlossene Verweisung der Sache vor die Disziplinarkammer (§ 101 RBG.) ist daher rechtswirksam. Schon deswegen erledigen sich die von der Reichsdisziplinarkammer aus der erwähnten Entscheidung des OVG. hergeleiteten Bedenken. Es erübrigt sich daher auch eine Erörterung der Frage, ob nicht der Präsident, da er der dienstliche und persönliche Vorgesetzte des gesamten Personals seines Bezirks (§ 4 Ziff. 1 der Geschäftsanweisung), auch zur Entscheidung über Beschwerden gegen die Entscheidungen der Reichsbahndirektion, deren Dezernenten „ihre Geschäftssachen selbständig bearbeiten", berufen ist (§ 3 Ziff. 5, § 13 Ziff. 2 a. a. O.), als der Direktion vorgesetzte Behörde im Sinne dieser Entscheidung anzusehen ist.

Das angefochtene Urteil mußte daher aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an die Vorinstanz zurückverwiesen werden.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich.

Gesetz vom 4. Dezember 1934 über die Beförderung von Personen zu Lande.
(Reichsgesetzbl. I S. 1217.)

Verordnungen des Reichsverkehrsministers:

Vom 19. November 1934 zum Militärtarif für Eisenbahner.
(Reichsgesetzbl. II S. 1046.)

Vom 20. November 1934, betr. Sechste Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.
(Reichsgesetzbl. II S. 1051.)

Verordnungen des Reicharbeitsministers:

Vom 18. Dezember 1934. Dritte Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung (Gemeinschaftsaufgaben).
(Reichsgesetzbl. I S. 1266.)

Vom 20. Dezember 1934. Vierte Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung (Gemeinschaftsaufgaben) (Reichsbahn-Arbeiterpensionskassen).
(Reichsgesetzbl. I S. 1273.)

Vom 21. Dezember 1934. Fünfte Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung (Gemeinschaftsaufgaben).
(Reichsgesetzbl. I S. 1274.)

Bekanntmachung des Reichsministers des Auswärtigen:

Vom 20. November 1934 über die Ratifikation der Zusatzakte zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr durch Österreich.
(Reichsgesetzbl. II S. 1050.)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft:	Die Reichsbahn Seite
Vom 20. November 1934, betr. Richtlinien zu § 37 Reichsbahngesetz	1269
Vom 10. Dezember 1934, betr. Bestimmungen über die Lohn- und Gedingeabrechnung in der Bahnunterhaltung, in den Oberbaustoff- und Weichenlagern, in den Holztränkanstalten und Schwellenwerken sowie bei Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	1280
Vom 12. Dezember 1934, betr. Statistik der Eisenbahnen im Deutschen Reich (Reichsstatistik)	1280
Vom 15. Dezember 1934, betr. Übergangsbestimmungen zur neuen Laufbahn der Beamten des Stofflagerdienstes für die Reichsbahndirektionen in Preußen und Hessen	1309
Vom 19. Dezember 1934, betr. Geschäftsanweisung für die obersten Bauleitungen der Gesellschaft „Reichsautobahnen“	1310
Vom 19. Dezember 1934, betr. Geschäftsanweisung für die Bauabteilungsvorstände der Gesellschaft „Reichsautobahnen“	1313
Vom 18. Dezember 1934, betr. Dienstvorschrift über Postfernsprechanschlüsse in Diensträumen und Wohnungen (Postfea)	1935 1
Vom 21. Dezember 1934, betr. Unterrichtswesen. Fortbildung	2
Vom 29. Dezember 1934, betr. Zusammenlegung der Reichsbahnarbeiterpensionskassen	2
Vom 30. Dezember 1934, betr. Wiederherstellung des Berufsbeamtentums	57
Vom 7. Januar 1935, betr. Dienstvorschrift für Zugleitungstellen (Ozt., Zl., Zü.) und Betriebslagemeldungen und Betriebsbericht	57

Die Reichsbahn Seite

Vom 11. Januar 1935, betr. Vorschriften für die Feststellung der körperlichen Tauglichkeit des Reichsbahnpersonals (Tauvo.) 89
Vom 11. Januar 1935, betr. Ausübung des Amts als Mitglied des Reichstags durch Beamte 121
Vom 15. Januar 1935, betr. Reichsbahn-Verkehrsamt Altenburg 122
Vom 19. Januar 1935, betr. Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO.) 122
Vom 24. Januar 1935, betr. Unterrichtswesen, Eisenbahnwissenschaftliche Woche 150
Vom 25. Januar 1935, betr. Zusammenlegung der Reichsbahnarbeiterpensionskassen 150
Vom 21. Januar 1935, betr. Unterrichtswesen, Lehrhefte . . 177
Vom 24. Januar 1935, betr. Verdingungsordnung für Bauleistungen (VOB.) 177
Vom 26. Januar 1935, betr. Leitsätze für Maßnahmen an bahneigenen Fernmeldeanlagen längs der Bahnstrecken mit einphasigem Wechselstrombetrieb nebst Erläuterungen 178
Vom 26. Januar 1935, betr. Gekupferter Baustahl für Brücken- und Ingenieurhochbauten 185
Vom 31. Januar 1935, betr. Dienstvorschrift für Betriebsüberwachungen von Bahnhöfen (Bü.) 185
Vom 2. Februar 1935, betr. Reichsbahndirektionen Saarbrücken und Trier 185

Österreich. Österreichisch-italienisches Übereinkommen, betreffend die Südbahn-Liquidierung vom 11. Dezember 1933, ratifiziert am 23. Juni 1934.

(Bundesgesetzblatt vom 22. Dezember 1934 Stück 133 lfd. Nr. 424.)

Schweiz. Bundesbeschluß vom 6. Dezember 1934 über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1935.

(Bundesblatt Nr. 52 S. 878.)

Italien[1]. Ministerialerlaß vom 5. April 1934, betreffend Eröffnung des Betriebs der direkten Linie (linea direttissima) Bologna—Florenz.

(Boll. Nr. 15, I, S. 318.)

Die Eröffnung des Betriebs für den öffentlichen Verkehr wird ab 22. April 1934 genehmigt. Die Teilstrecke Bologna—Prato wird von der Staatsbahnverwaltung betrieben.

(Die Strecke Bologna—Prato wird bei dem neuen Bahnhof Prato in die Strecke Pistoia—Florenz eingeführt. Die neue Strecke ist ebenfalls

[1] Abkürzungen: Gazz. = Gazzetta Ufficiale del Regno; Boll. = Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato.

normalspurig und zweigleisig. Die Gesamtlänge der direkten Linie Bologna—Florenz beträgt 96,9 km, darunter die neue Strecke mit 80,6 km. Der Neubau hat große Umbauten in den Bahnhöfen Bologna und Florenz erforderlich gemacht. Die neue Strecke weist zahlreiche Kunstbauten auf, darunter einen Tunnel mit 7 km und einen mit 18,5 km. Sie hat 11 Bahnhöfe, darunter einen Überholungsbahnhof in dem großen Tunnel.)

K. Verordnung vom 5. Juli 1934, Nr. 1350, betreffend Genehmigung des Eisenbahnabkommens zwischen dem Heiligen Stuhl und Italien vom 20. Dezember 1933.

(Gazz. Nr. 199 Boll. Nr. 36, I, S. 549.)

Inhalt des Abkommens.

Einleitung.

In Ausführung des am 11. Februar 1929 in Rom unterzeichneten Abkommens zwischen dem Heiligen Stuhl und dem Königreich Italien hat der italienische Staat auf eigene Kosten die Eisenbahnstation an dem vorgesehenen Platz erbaut und die nötigen Arbeiten zum Anschluß der Station an das italienische Eisenbahnnetz durchgeführt. Es ist notwendig, die Beziehungen zu regeln, die sich aus dem Bau und Betrieb der neuen Eisenbahnanlage und aus dem Verkehr der Züge und des Fahrparks des Heiligen Stuhls auf den italienischen Bahnen oder der vom Heiligen Stuhl bei den italienischen Bahnen angeforderten Züge und Fahrmittel ergeben.

Artikel 1.

Das Abschlußgitter auf der Grenze zwischen der Vatikanischen Stadt und dem Königreich Italien, das auf dem beigegebenen Plan näher bezeichnet ist, trennt die Anlagen, die in das Eigentum des Heiligen Stuhls übergehen, von dem Eigentum des Königreichs Italien.

Artikel 2.

Zum Ersatz der Ausgaben, die die italienische Regierung übernehmen muß, um die Anlagen der Station der Vatikanischen Stadt in einem Zustand zu erhalten, der ihrem regelmäßigen Betrieb im Zusammenhang mit anderen Einrichtungen des italienischen Netzes Gewähr leistet, zahlt der Heilige Stuhl einen jährlichen Pauschalbetrag, dessen Höhe in dem in Artikel 10 vorgesehenen Reglement festgesetzt ist. Dieser Betrag ist vom Zeitpunkt der Inbetriebnahme an zu entrichten.

Artikel 3.

Die Station der Vatikanischen Stadt wird für den Betriebsdienst, solange der Verkehr nicht einen nennenswerten und gleichmäßigen Umfang erreicht hat, nur für die Zeit eingerichtet bleiben, die für die im Reglement aufgeführten Betriebsleistungen erforderlich ist.

Jedoch steht die Station zur Verfügung für die Abfahrt und die Aufnahme von Zügen im Dienste des Papstes und von etwaigen Personenzügen, die auf besondere Anforderung hin von oder nach dieser Station fahren.

Auf Anforderung des Heiligen Stuhls und nach den Bestimmungen des Reglements kann die Station der Vatikanischen Stadt mittels besonderer Überführung von dem Bahnhof Roma San Pietro Wagenladungen absenden oder empfangen.

Artikel 4.

Der Verkehr der Züge des Papstes regelt sich nach den Bestimmungen über Reisen der Staatsoberhäupter.

Der Verkehr der anderen Züge, die vom Heiligen Stuhl angefordert werden, wird im Reglement behandelt.

Artikel 5.

Für die im Reglement vorgesehenen Leistungen der Eisenbahnverwaltungen entrichtet der Heilige Stuhl die dort festgesetzten Gebühren.

Artikel 6—7.

regeln die Haftungsfrage.

Artikel 8.

Wenn der Heilige Stuhl wünscht, daß die ihm gehörenden Fahrzeuge für eigene Transporte auf dem Netz der italienischen Staatsbahnen verkehren, und wenn sie hiernach auf italienische Nebenbahnen oder ausländische Netze gelangen, wird die italienische Regierung für ihr eigenes Netz im Rahmen der bestehenden Bestimmungen ihm alle einschlägigen Verhandlungen mit den Verwaltungen der anderen italienischen oder der ausländischen Bahnen überlassen oder sie auf Verlangen selbst durchführen.

Artikel 9.

Die italienische Regierung verpflichtet sich, das gewöhnliche oder besondere Material zu liefern, das für die Zusammensetzung der Züge notwendig ist, die auf Rechnung des Heiligen Stuhls verkehren, und in die Station der Vatikanischen Stadt die Fahrzeuge einzuführen, die zur Beförderung von Gütern von und nach dieser Station bestimmt sind.

Artikel 10.

Das gegenwärtige Abkommen tritt 15 Tage nach dem Tage der Ratifikation in Kraft. Zum gleichen Zeitpunkt tritt das Reglement in Wirkung, das im Einvernehmen zwischen den zuständigen Behörden des Heiligen Stuhls und der Verwaltung der italienischen Staatsbahnen geändert werden kann, vorausgesetzt, daß die grundsätzlichen Fragen nicht berührt werden.

Das Reglement für den Betrieb der Station der Vatikanischen Stadt und für den Verkehr der Züge und Fahrzeuge des Heiligen Stuhls auf den italienischen Stationen hat folgenden Inhalt: Beschreibung der Anlagen, ihre Unterhaltung, Pauschalvergütung nach Art. 2 des Abkommens (500 Lire jährlich), Bewachung und Aufsicht, Verwendung des Personals, Lieferung von Drucksachen und Bürobedarfsgegenständen, Betreten der Station durch Eisenbahnpersonal, Betriebsvorschriften, Zusammensetzung und Verkehr der Züge, Fahrplan, Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Züge, Beförderung von Leerzügen für den Reiseverkehr, Überfuhr- und Verschubleistungen, Lieferung von Material der italienischen Staatsbahnen, Beförderungsbedingungen, Sonderzüge, Wagenladungen, Annahme und Abgabe von Gütern, Zollangelegenheiten, Ein- und Ausladung von Gütern, Erstattung von Auslagen, Abrechnung im Güterverkehr, Betriebsrechnung.

K. Verordnung vom 20. September 1934, Nr. 1490, betreffend Zollbefreiung für Rückstände der Destillation von Mineralölen, die von den Staatsbahnen für den Betrieb von Schienentriebwagen verwendet werden.
(Gazz. Nr. 223 Boll. Nr. 40, I, S. 639.)

Diese Rückstände können frei von Zoll und Verkaufsabgaben eingeführt werden. (Die Maßnahme bezweckt, die Eisenbahnen von Abgaben freizulassen, die für die Unterhaltung der von den Kraftwagen benützten Straßen bestimmt sind.)

K. Verordnung vom 11. Oktober 1934, Nr. 1716, betreffend Maßnahmen zugunsten der Staatsbahnangestellten, die in die faschistischen Kampforganisationen vor dem 28. Oktober 1922 eingereiht waren oder für die faschistische Sache verstümmelt und verwundet wurden.
(Gazz. Nr. 257; Boll. Nr. 45, I, S. 679.)

Auf die genannten Bediensteten werden die Vergünstigungen für die Staatsbahnangestellten ausgedehnt, die während des Krieges 1915/18 Militärdienst im Kampfgebiet geleistet haben. Sie erhalten eine jährliche Zulage von 50—75 Lire für jedes Halbjahr, das sie vor dem 28. Oktober 1922 den faschistischen Kampforganisationen angehört haben. Eine weitere Zulage von 300—400 Lire jährlich wird ihnen zugewiesen, wenn sie in der Zeit vom 23. März 1919 bis 31. Dezember 1925 für die faschistische Sache verwundet oder arbeitsunfähig geworden sind. Für Angehörige der faschistischen Partei, die ein Zeugnis über die Teilnahme an dem Marsch nach Rom besitzen, wird die pensionsfähige Dienstzeit um die Zeit erhöht, während der sie vor dem Marsch in die faschistische Organisation eingereiht waren.

Solche Angestellte haben außerdem bei Beförderungen unter der Voraussetzung gleicher Würdigkeit den Vorzug. Endlich wird für sie die Altersgrenze für die Zulassung zu Bewerbungen um 4 Jahre erhöht.

K. Verordnung vom 11. Oktober 1934, Nr. 1948, betreffend Genehmigung der Personenbeförderungsbedingungen und Personentarife.
(Gazz. Nr. 288; Boll. Nr. 52, I, S. 1111.)

Die neuen „Bedingungen und Tarife für die Beförderung von Personen" werden genehmigt. Sie treten am 1. Januar 1935 in Kraft. Allgemeine Erhöhungen der Tarife bedürfen der gesetzlichen Genehmigung.

Allgemeine Ermäßigungen werden durch K. Verordnung auf Vorschlag des Verkehrsministers im Einvernehmen mit dem Finanzminister und dem Korporationsminister nach Beschluß des Ministerrats genehmigt.

Die Bestimmungen und Bedingungen neuer Personentarife, die Änderungen an diesen Bedingungen, soweit hierdurch die Reisenden belastet oder die Einnahmen verringert werden, Tariferhöhungen und Tarifermäßigungen, soweit sie nicht allgemeinen Charakter haben, und die besonderen Wettbewerbstarife von unbegrenzter Dauer werden durch Erlaß des Verkehrsministers im Einvernehmen mit dem Finanzminister genehmigt.

Nur der Genehmigung des Verkehrsministers bedürfen:

a) Änderungen der Bedingungen, die keine Belastung der Reisenden und keine Verminderung der Einnahmen mit sich bringen.

b) Vorübergehende Fahrpreisermäßigungen, die von Fall zu Fall für bestimmte Zeitabschnitte oder Gebiete gewährt werden, ferner für Ermäßigungen aus Anlaß von Ausstellungen, Messen, Schaustellungen, Kongressen, Wettbewerbsveranstaltungen, Festen, Pilgerzügen u. dgl.

c) Einmalige Ermäßigungen für einzelne oder Sammeltransporte.

d) Abonnementsermäßigungen zugunsten von öffentlichen Verwaltungen oder gemeinnützigen Stellen, wenn sie auf Rechnung der Verwaltungen selbst verlangt werden.

e) Besondere Wettbewerbstarife, die zeitlich beschränkt sind.

Vereinigte Staaten von Amerika. Gesetz über die Ruhestandsversorgung[1].

Gesetz

über die Ruhestandsversorgung des Eisenbahnpersonals, zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und für andere Zwecke, vom 27. Juni 1934.

Genehmigt von dem Kongreß des Senats und des Abgeordnetenhauses der Vereinigten Staaten von Amerika.

Begriffsbestimmungen.

§ 1.

Die in diesem Gesetz gebrauchten Ausdrücke haben folgende Bedeutung:

a) der Ausdruck „Frachtführer" umfaßt alle dem Bundesverkehrsgesetz unterworfenen Expreßgut- und Schlafwagengesellschaften und Eisenbahnfrachtführer; ferner alle Gesellschaften, die unmittelbar oder mittelbar einem Eisenbahnfrachtführer gehören oder die unmittelbar oder mittelbar von ihm beaufsichtigt (kontrolliert) werden, oder deren Beaufsichtigung (Kontrolle) ein Eisenbahnfrachtführer sonstwie ausübt[2], sofern diese Gesellschaften Fahrzeuge[3] oder Bahnhofsanlagen betreiben oder Dienste (außer dem Lastkraftwagendienst) verrichten, die im Zusammenhang mit der Personen- oder Güterbeförderung oder der Annahme, Ausgabe, Hebung, Umladung, der Lagerung in Kühl- oder Eishäusern oder der sonstigen Behandlung von Eisenbahntransportgütern stehen; ferner die Zwangsverwalter, Bevollmächtigten und alle anderen Einzelpersonen oder Körperschaften juristischer oder sonstiger Art, die die Geschäfte eines solchen „Frachtführers" statt seiner betreiben.

Dagegen umfaßt der Ausdruck „Frachtführer" nicht: die elektrisch betriebenen Straßen-, Untergrund- und Hochbahnen; es sei denn, daß sie als Teil eines

---

[1] Siehe S. 341 dieses Archivheftes: Die gesetzliche Altersversorgung des Eisenbahnpersonals in den Vereinigten Staaten von Amerika.

[2] Das Gesetz gebraucht hier den Ausdruck common control; es meint damit den Erwerb des beherrschenden Einflusses durch ein Pachtverhältnis oder durch den Erwerb von Aktien oder in anderer Weise — mit Ausnahme der Verschmelzung (vgl. Witte, Z.V.D.E.V. 1930, S. 234).

[3] „equipment". Hierzu gehören nach der Terminologie des Bundesverkehrsamts: die Lokomotiven und Eisenbahnwagen sowie Schiffe und Straßenbahnfahrzeuge aller Art.

allgemeinen Dampfbahnnetzes betrieben werden. Nicht ausgeschlossen sind aber die Teile allgemeiner Dampfbahnnetze, die jetzt oder später durch eine andere bewegende Kraft betrieben werden. Das Bundesverkehrsamt wird hierdurch ermächtigt und beauftragt, auf Antrag des Amts[1] oder auf die Klage einer der beteiligten Parteien nach Verhandlung zu bestimmen, ob eine elektrisch betriebene Strecke unter diese Klausel fällt.

b) Der Ausdruck „Bediensteter"[2] bezeichnet jede Person im Dienst eines Frachtführers, der vermöge des bestehenden Dienstverhältnisses befugt ist, die Art der Dienstleistung einer solchen Person zu überwachen und zu bestimmen; und zwar muß die Person seit einem Jahr vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes in einem solchen Dienst beschäftigt gewesen sein oder nach dessen Inkrafttreten in einem solchen Dienst beschäftigt sein. Der Ausdruck „Bediensteter" bezieht sich auch auf die Beamten oder beamteten Vertreter einer Personalorganisation (hier „Vertreter" genannt), die bei einem Frachtführer Dienst verrichtet haben und nach und gemäß dem Eisenbahn-Arbeitsgesetz ordnungsmäßig zur Vertretung von Bediensteten bestimmt und ermächtigt sind, soweit sie während oder im Anschluß an die Beschäftigung bei einem Frachtführer als Vertreter dieser Art für solche Bedienstete bestellt sind.

c) Der Ausdruck „Amt" bezeichnet das durch dieses Gesetz geschaffene Eisenbahn-Versorgungsamt.

d) Der Ausdruck „Rente" bezeichnet die laufenden Zahlungen am Schluß eines jeden im Ruhestand vollendeten Monats, die mit dem Tod oder der Wiedereinstellung in den besoldeten Dienst aufhören.

e) Der Ausdruck „Dienst" bezeichnet das Dienstverhältnis zwischen einem Bediensteten und einem Frachtführer, sowohl vor wie nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes.

f) Der Ausdruck „Dienstzeit" bezeichnet die gesamte Dienstleistung eines Bediensteten bei einem oder mehreren Frachtführern, gleichviel ob es sich um eine ununterbrochene Dienstzeit handelt oder nicht. Dabei rechnet jeder Kalendermonat, für den der Bedienstete besoldet ist, als ein Monat. Zwölf solcher Monate zählen als ein Jahr; Bruchteile von sechs Monaten oder mehr gelten als volles Jahr.

g) Der Ausdruck „Ruhestand" bezeichnet das Verhältnis nach der Beendigung des besoldeten Dienstverhältnisses bei gleichzeitigem Entstehen des Rentenanspruchs.

h) Der Ausdruck „Lebensalter" bezeichnet das am letzten Geburtstag erreichte Alter.

i) Der Ausdruck „Beitrag des Frachtführers" bezeichnet die von jedem Frachtführer zu leistende Zahlung.

j) Der Ausdruck „Personalbeitrag" bezeichnet die von jedem Bediensteten zu leistende Zahlung.

k) Der Ausdruck „Freiwilliger Beitrag" bezeichnet die von einem Bediensteten übernommene Gesamtzahlung des Beitrags des Frachtführers und des Bediensteten.

l) Der Ausdruck „Gültigkeitstag" bezeichnet den ersten Tag des zweiten Monats nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes.

m) Der Ausdruck „Eisenbahn-Ruhestandsgesetz" bezeichnet das vorliegende Gesetz; er ist bei der Anführung des Gesetzes und seiner Ergänzungen anzuwenden.

---

[1] Siehe § 1 c des Gesetzes. (Der Übersetzer.)

[2] employee.

Zwecke.

§ 2.

a) Um in ausreichender Weise den gealterten Bediensteten zu einer Ruhestandsversorgung zu verhelfen und zugleich, um die Leistungsfähigkeit und Sicherheit des zwischenstaatlichen Verkehrs zu erhöhen, ferner um mehr Beschäftigungsmöglichkeiten zu schaffen und das Vorwärtskommen des Personals der Frachtführer zu beschleunigen, wird hiermit eine Eisenbahn-Personalversorgung geschaffen. Es wird allen diesem Gesetz unterworfenen Frachtführern und Bediensteten zur Pflicht gemacht, die ihnen hierdurch auferlegten Verbindlichkeiten einzuhalten und zu erfüllen. Das Gesetz ist in der Absicht und zu dem Zweck auszuführen und auszulegen, der Arbeitslosigkeit soweit wie nur möglich abzuhelfen, und hierfür sowie für die Zahlung von Renten an überalterte Bedienstete die verfügbaren Mittel aufs beste zu verwenden.

Sonderbericht.

b) Spätestens vier Jahre nach dem Gültigkeitstag hat das Amt dem Präsidenten der Vereinigten Staaten einen dem Kongreß vorzulegenden Sonderbericht zu erstatten, in dem es auf Grund seiner eigenen Erfahrungen und der ihm bekannt gewordenen Informationen und sonstigen Erfahrungen ins einzelne gehende Vorschläge zur Änderung der durch dieses Gesetz geschaffenen Versorgungseinrichtungen empfehlen soll, um deren angemessene und stetige Wirksamkeit zu sichern.

Renten.

§ 3.

Jeder Bedienstete, der 65 Jahre alt geworden ist oder eine Dienstzeit von 30 Jahren zurückgelegt hat, erhält eine Rente, deren Zahlung an einem in einem schriftlichen Antrag zu bezeichnenden Tag beginnen soll, welcher Tag nicht mehr als 60 Tage vor der Stellung des schriftlichen Antrags liegen soll. Keine Rentenzahlung darf früher als sechs Monate nach dem Gültigkeitstag beginnen. Die Höhe der Rente richtet sich nach der Dienstzeit des Bediensteten, sie entspricht der Summe, die sich aus der Vervielfältigung der Zahl der Dienstjahre, aber nicht mehr als 30 Jahre, mit folgenden Prozentsätzen des monatlichen Diensteinkommens ergibt: 2 % der ersten 50 $, 1½ % der folgenden 100 $ und 1 % des 150 $ übersteigenden Einkommens.

Das monatliche Diensteinkommen ist der Durchschnitt der dem Bediensteten vom Frachtführer gezahlten monatlichen Besoldung; dabei besteht die Ausnahme, daß für die Zeit vor dem Gültigkeitstag als monatliches Diensteinkommen der Durchschnitt der Monatsbesoldungen aller Lohnzeiträume gilt, für die der Bedienstete von irgendeinem Frachtführer während acht aufeinanderfolgender Kalenderjahre eines solchen Dienstes bis zum 31. Dezember 1931 erhalten hat. Der über 300 $ hinausgehende Teil des monatlichen Diensteinkommens bleibt bei der Festsetzung der Rente außer Betracht. Die Rente wird um ein Fünfzehntel für jedes Jahr gekürzt, um das der Bedienstete zur Zeit der erstmaligen Rentenzahlung jünger als 65 Jahre ist. Von dieser Kürzung ist jedoch abzusehen, wenn das Amt entscheidet, daß der Frachtführer den Bediensteten wegen körperlicher oder geistiger Dienstunfähigkeit zur Ruhe gesetzt hat. Stirbt ein Bediensteter vor oder nach seiner Zurruhesetzung, so wird die Summe, die sich zur Zeit seines Todes aus der Ansammlung seiner Einzahlungen nebst 3 % jährlicher Zinsen, abzüglich der an ihn gezahlten Renten, ergibt, je nach seiner Bestimmung oder an seinen gesetzlichen Vertreter gezahlt. Hat ein Bediensteter bei seiner Zurruhesetzung einen Rentenanspruch, dessen Wert vom Amt auf weniger als 300 $ festgesetzt ist, so erhält er diesen Wert in einer Summe.

Zurruhesetzung.

§ 4.

Bedienstete, die am Gültigkeitstag oder später ein Alter von 65 Jahren erreicht haben, müssen zur Ruhe gesetzt werden. Der Frachtführer und der Bedienstete können aber durch schriftliches Übereinkommen, das vom Amt zu registrieren ist, die Zeit der Zurruhesetzung um ein Jahr und in der Folge um je ein weiteres Jahr hinausschieben, aber nicht über das Alter von 70 Jahren hinaus. Bis zum Ablauf von fünf Jahren seit dem Gültigkeitstag darf ein Bediensteter, der seit oder nach dem Gültigkeitstag eine leitende Stellung im Dienst des Betriebsführers einnimmt, nicht zwangsweise in den Ruhestand versetzt werden.

Beiträge.

§ 5.

Jeder Bedienstete zahlt einen Personalbeitrag in Prozenten seiner Besoldung. Jeder Frachtführer zahlt einen Unternehmerbeitrag in doppelter Höhe der gesamten Personalbeiträge seines Betriebs. Als Besoldung gilt die Bezahlung, die der Frachtführer für den ihm vom Bediensteten geleisteten Dienst zahlt, soweit die Grenze von 300 $ nicht überschritten wird. Der Beitrags-Prozentsatz wird durch das Amt von Zeit zu Zeit bestimmt; er ist so zu bemessen, daß aus den Beiträgen der Bediensteten und der Frachtführer die Renten, ferner andere Auslagen sowie laufend anfallende Ausgaben, bei angemessener Berücksichtigung unvorhergesehener Ausgaben, bestritten werden können. Solange das Amt nichts anderes bestimmt, beträgt der Personalbeitrag 2 %. Die Personalbeiträge werden vom Frachtführer an der Besoldung der Bediensteten gekürzt und von ihm nebst dem eigenen Beitrag an das Schatzamt der Vereinigten Staaten vierteljährlich oder zu den sonst vom Amt bestimmten Fristen abgeführt.

Bestehende Pensionskassen.

§ 6.

Das Amt wird zum Erlaß von Richtlinien und Anordnungen ermächtigt, nach denen die Vorschriften dieses Gesetzes über die Gewährung von Renten und sonstigen Zuwendungen an Stelle der Verbindlichkeiten aus früheren Dienstleistungen treten und ferner an Stelle von Vorschriften über die freiwillige Zahlung von Pensionen an die diesem Gesetz unterstehenden Bediensteten seitens eines diesem Gesetz unterstehenden Frachtführers. Dadurch wird der Frachtführer von seiner Verpflichtung zur Zahlung von Ruhestandsunterstützungen nach der bei ihm bestehenden Pensionsordnung befreit, und die Verpflichtung wird auf die durch dieses Gesetz geschaffene Ruhestandsversorgung übertragen. Wenn die Erfüllung der so übertragenen Verpflichtungen zusätzliche Beiträge oder größere Zahlungen, als sie sonst nach den Vorschriften dieses Gesetzes anfallen, erfordert, so sind die zusätzlichen Beiträge von dem ursprünglich für die Schaffung solcher Verpflichtungen verantwortlichen Frachtführer zu leisten; ebenso hat er die die Zahlungen nach diesem Gesetz übersteigenden Mehrbeträge zu übernehmen. Wenn das Amt nicht imstande ist, mit einem Frachtführer ein befriedigendes Abkommen über die Ersetzung der bei ihm bestehenden Pensionsversorgung durch die Vorschriften dieses Gesetzes zu treffen, dann sind die Vorschriften dieses Gesetzes auf den Frachtführer und seine Bediensteten anzuwenden, ohne Rücksicht auf Streitigkeiten oder Doppelleistungen aus Anlaß der Ausführung der alten Pensionsversorgung und der Ausführung und Wirkung des gegenwärtigen Gesetzes.

Dies gilt mit der Einschränkung, daß das Amt nach seiner Wahl (option) ermächtigt ist, an Stelle der vorhergehenden Vorschriften dieses Paragraphen

anzuordnen, daß alle ehemaligen Bediensteten von Frachtführern, die vor dem Gültigkeitstag des Gesetzes im Alter von 70 Jahren oder mehr aus dem Dienst geschieden sind, Anspruch auf die Wohltaten dieses Gesetzes haben, gleichviel ob sie eine freiwillige Altersversorgung erhalten oder nicht.

Personalvertreter.

§ 7.

Vertreter einer Personalorganisation, die unter die Begriffsbestimmung „Bediensteter" des § 1b dieses Gesetzes fallen, haben die Wahl, sollen aber nicht aufgefordert werden, Nutznießer dieses Gesetzes zu bleiben oder zu werden. Entschließen sie sich zum einen oder anderen, so haben sie den freiwilligen Beitrag zu entrichten.

Für die Zwecke dieses Paragraphen gelten die Vorschriften des § 4 dieses Gesetzes nicht. Der bei einer Personalorganisation geleistete Dienst zählt zur Gesamtdienstzeit solcher Personalvertreter.

Für die Personalvertreter, die nach ihrer Wahl an den Wohltaten dieses Gesetzes teilnehmen, werden die Beiträge und Zuwendungen nach der Besoldung berechnet, die der Frachtführer für den Dienst in der Stellung zahlt, auf die ein solcher Personalvertreter während der im § 3 dieses Gesetzes bestimmten Zeit Anspruch haben würde. Sofern aber nicht bestimmte und genau festgestellte Rechte vorgehen, gilt als grundlegende Besoldung des Personalvertreters während der im § 3 dieses Gesetzes bestimmten Zeit: die Durchschnittsbesoldung der vier Bediensteten, deren letzter Diensteintrittstag dem Tag des Diensteintritts des Personalvertreters bei demselben Frachtführer am nächsten liegt. Streitigkeiten über die Ansprüche aus dieser Vorschrift hat das Amt zu untersuchen und danach die Ansprüche des Personalvertreters zu bestimmen.

Für Personalvertreter, die nach ihrer Wahl fortfahren, an den Wohltaten dieses Gesetzes teilzunehmen, besteht die maßgebende Besoldung aus dem Durchschnitt der ihm von dem Frachtführer für die letzten zwölf Monate aktiven Dienstes bei diesem Frachtführer gezahlten Monatsbesoldungen.

Rentenfonds.

§ 8.

Alle nach den Vorschriften dieses Gesetzes an das Schatzamt gezahlten Beträge, die Zinsen und sonstigen Einnahmen sowie alle auf Grund des Gesetzes geleisteten Auszahlungen sind auf ein besonderes Konto des Schatzamtes unter der Bezeichnung „Eisenbahn-Rentenfonds" zu verrechnen. Auf das Ersuchen und die Weisung des Amts ist der Schatzmeister der Vereinigten Staaten mit Zustimmung des Schatzamts ermächtigt, die verfügbaren Bestände des Kontos in zinsbringenden Schatzscheinen, Noten oder anderen Obligationen der Vereinigten Staaten anzulegen, das Kapital nebst Zinsen dieser Anlagen anzusammeln, die Wertpapiere zu verkaufen oder sonst darüber zu verfügen, so wie es nach dem Ermessen des Amts im Interesse des Rentenfonds liegt. Vorweg auszuscheiden sind hierbei, im Rahmen des Kontobestands, die Beträge, die zur Zahlung aller Renten und sonstigen Ausgaben sowie der aus diesem Gesetz sich ergebenden Verwaltungskosten erforderlich sind.

Versorgungsamt.

§ 9.

a) Personal. — Hiermit wird als unabhängige Geschäftsstelle der Exekutivbehörde der Regierung ein Eisenbahn-Versorgungsamt errichtet, das aus drei vom Präsidenten auf Vorschlag und mit Zustimmung des Senats ernannten Mitgliedern besteht. Jedes Mitglied bekleidet sein Amt fünf Jahre; jedoch wird

ein zur Besetzung einer vor Ablauf der Amtsdauer eines Mitglieds freigewordenen Stelle ernannter Nachfolger nur für den Rest der Amtsdauer seines Vorgängers bestellt. Außerdem erlischt die Amtsdauer der erstmalig nach dem Inkrafttreten des Gesetzes amtierenden Mitglieder nach Bestimmung des Präsidenten, wie folgt: die eines Mitgliedes nach Ablauf von zwei Jahren, die eines anderen Mitgliedes nach Ablauf von drei Jahren und die des übrigen Mitgliedes nach Ablauf von vier Jahren nach dem Inkrafttreten des Gesetzes. Ein Mitglied wird auf den Vorschlag von Vertretern des Personals und ein anderes auf den Vorschlag von Vertretern der Frachtführer ernannt; für beide Fälle erläßt der Präsident Anordnungen, durch die dafür gesorgt wird, daß die Vertretung im Amt die Mehrzahl der beteiligten Bediensteten bzw. Frachtführer befriedigt. Ein Mitglied, und zwar der Obmann des Amts, hinsichtlich dessen weder die Frachtführer noch die Bediensteten ein Vorschlagsrecht haben, wird vorweg auf die Dauer von zwei Jahren ernannt; dieses Mitglied darf weder im Dienst eines Frachtführers oder einer Personalorganisation stehen, noch wirtschaftlich oder sonstwie von ihnen abhängig sein. Sind Mitgliederstellen unbesetzt, so beschränkt das die Befugnisse des Amts und seine Pflichten nicht, ebensowenig die der übrig bleibenden Mitglieder des Amts, die zusammen ein vollgültiges Kollegium für die Erledigung der Amtsgeschäfte bilden. Jedes Mitglied erhält ein Jahresgehalt von 10 000 $, außerdem die anfallenden Reisekosten und Unterhaltungsgelder, oder statt ihrer einen bestimmten Tagessatz — wenn sie in Amtsgeschäften außerhalb der Geschäftsstelle des Amts tätig sind. Die Mitglieder und die Angestellten des Amts gelten als Bedienstete im Sinne dieses Gesetzes; sie erhalten freie Eisenbahnfahrt in demselben Umfange, wie sie den Bediensteten zusteht.

b) Aufgaben. — Das Amt hat alle Aufgaben zu erfüllen und alle Befugnisse auszuüben, die zur Durchführung des Gesetzes nötig sind. Es hat alle Anträge entgegenzunehmen und alle Schritte zu unternehmen, ferner alle Verhandlungen und Prozesse einzuleiten und durchzuführen, die zur Erzwingung der Zahlungen und Verpflichtungen aus diesem Gesetze dienen; ferner hat es Entscheidungen zu fällen und auszufertigen, die Zahlungen zu veranlassen und über alle hierfür erforderlichen Gelder und Fonds Rechnung zu legen. Es kann Vorauszahlungen auf die Leistungen der Frachtführer fordern, soweit das zur Durchführung des Gesetzes erforderlich ist. Das Amt hat eine Geschäftsordnung sowie Verfahrensvorschriften zu erlassen und zu veröffentlichen. Ferner hat es alle Streitsachen beizulegen; zu dem Zweck ist es in Renten- und anderen Zahlungsangelegenheiten ermächtigt, entweder selbst oder durch eines seiner Mitglieder oder einen dazu bestimmten Beamten Zeugen vorzuladen und ihr Erscheinen zu erzwingen, Eide abzunehmen, Zeugenaussagen entgegenzunehmen und alle notwendigen Untersuchungen anzustellen. Ferner muß das Amt die erforderlichen Geschäftsstellen einrichten, für ihre Ausrüstung und Bürobedürfnisse sorgen sowie die zur ordentlichen Erledigung seiner Aufgaben notwendige Zahl von Personen beschäftigen, ihre Besoldungen und die sonstigen Ausgaben festsetzen. Die Geschäftsordung, die Verfahrensvorschriften und Entscheidungen des Amts bedürfen der Genehmigung durch mindestens zwei Mitglieder; sie sind zur Sammlung des Amts zu nehmen und zu veröffentlichen. Das Amt hat in gehörigem Ausmaße die Protokolle und das Tatsachenmaterial zu sammeln, systematisch zusammenzutragen und in geeigneter Form zu veröffentlichen; spätestens alle zwei Jahre muß es versicherungstechnische Berechnungen und Untersuchungen anstellen lassen, um danach von Zeit zu Zeit die Höhe der Einzahlungen zu bestimmen, die zur Leistung der Renten- und aller übrigen Zahlungen sowie überhaupt zur gehörigen Handhabung und zur ausreichenden und stetigen Wirk-

samkeit der hiermit geschaffenen Versorgungseinrichtung nötig sind. Das Amt ist befugt, von allen Frachtführern und Bediensteten, ferner von jedem Beamten, von jeder Körperschaft, Kommission und sonstigen Geschäftsstelle der Vereinigten Staaten die Vorlage aller, zur Ausführung dieses Gesetzes erforderlichen Informationen und Berichte zu fordern. Das Amt hat dem Präsidenten der Vereinigten Staaten alljährlich einen Geschäftsbericht zu erstatten, der dem Kongreß vorzulegen ist. Die von dem Amt geladenen Zeugen erhalten dieselben Gebühren und Reisekosten, wie die vor den ordentlichen Gerichten der Vereinigten Staaten erscheinenden Zeugen.

Gerichtsbarkeit der ordentlichen Gerichte.

§ 10.

Die Bezirksgerichte der Vereinigten Staaten und der Oberste Gerichtshof des Bezirks Kolumbia sind zur Entgegennahme von Gesuchen sowie zur Gewährung von Rechtshilfe in folgenden, aus den Vorschriften dieses Gesetzes entstehenden Streitfällen zuständig:

a) Für Anträge des Amts, Bedienstete und alle anderen Personen, die innerhalb der Gerichtsbarkeit des angerufenen Gerichts ihren Wohnsitz haben, ferner die dessen Gerichtsbarkeit unterstehenden Betriebsführer zur Erfüllung der ihnen nach den Vorschriften dieses Gesetzes auferlegten Pflichten zu zwingen.

b) Für Anträge, die Bedienstete oder Frachtführer an den Obersten Gerichtshof des Bezirks Kolumbia oder an ein Bezirksgericht richten, in dessen Bereich das Amt eine Geschäftsstelle unterhält oder einen zur Entgegennahme von Zustellungen ermächtigten Beauftragten bestellt hat, das Amt zu zwingen: ein Verfahren einzustellen oder eine Entscheidung aufzuheben, von der behauptet wird, sie verletze ein unzweifelhaftes Recht des Antragstellers; oder ein Verfahren einzuleiten oder eine Entscheidung zu treffen, die nötig sei, um ein gesetzlich gewährleistetes Recht des Antragstellers durchzusetzen, sofern dieser den Anspruch auf richterliche Nachprüfung darauf gründet, er werde des verfassungsmäßigen Rechts, eine richterliche Entscheidung über seine vermeintlichen Ansprüche zu fordern, beraubt, wenn ihm nicht eine richterliche Nachprüfung des Verfahrens, der Entscheidung oder der Unterlassung des Amts, ein Verfahren einzuleiten oder eine Entscheidung zu treffen, gewährt werde.

c) Die hier den bezeichneten Bundesgerichten verliehene besondere Gerichtsbarkeit schließt das ihnen ohnehin zustehende Recht nicht aus, Prozeßanträge oder Billigkeitsklagen entgegenzunehmen, um die sich aus den Vorschriften dieses Gesetzes ergebenden Ansprüche und Verpflichtungen auf dem Rechtswege durchzufechten.

Befreiungsvorschriften.

§ 11.

Die Renten und Sterbegelder sind weder abtretbar, noch sind sie steuerpflichtig oder der Pfändung oder einer anderen gesetzlichen Beschränkung unterworfen, unter welchen Umständen es auch immer sei.

Strafbestimmungen gegen Frachtführer.

§ 12.

Unterläßt ein Frachtführer eine nach den Vorschriften dieses Gesetzes fällige Zahlung, so hat er — sofern er nicht durch eine Verfügung des Amts davon befreit wird — einen Zuschlag von 1% des fälligen Betrages für jeden Monat des Zahlungsverzugs zu entrichten.

Strafbestimmungen gegen andere Personen.

§ 13.

Bedienstete, andere Personen, ferner Beamte oder Beauftragte eines diesem Gesetz unterworfenen Frachtführers, die es schuldhaft unterlassen oder ablehnen, vom Amt nach den Vorschriften dieses Gesetzes verlangte Berichte zu erstatten oder Auskünfte zu erteilen; oder die es schuldhaft unterlassen oder ablehnen, die auf Grund dieses Gesetzes geforderte Rechenschaft abzulegen; oder die wissentlich unrichtige oder die betrügerische Angaben oder Berichte machen, die für die Zwecke dieses Gesetzes gefordert sind; oder die wissentlich unrichtige oder betrügerische Angaben oder Berichte machen oder Beihilfe dazu leisten, in der Absicht, eine Rente oder andere Zahlungen auf Grund dieses Gesetzes zu erlangen, werden mit einer Geldbuße von mindestens 100 $ und höchstens 10 000 $ oder mit Gefängnis bis zu einem Jahr bestraft.

§ 14.

Wenn eine Vorschrift dieses Gesetzes oder ihre Anwendung auf irgendwelche Personen oder Streitfälle für ungültig erkannt wird, so werden die übrigen Vorschriften des Gesetzes sowie die Anwendung einer solchen Vorschrift auf andere Personen und Fälle dadurch nicht berührt.

Bücherschau.

Besprechungen.

Saar-Gedenkprägung der Bayerischen Staatsmünze zum 13. Januar 1935. Aus Anlaß der Abstimmung im Saargebiet hat die Bayer. Staatsmünze im Einvernehmen mit dem Saar-Bevollmächtigten des Reichskanzlers nach Entwürfen des großen saarländischen Bildhauers Fritz Koelle, St. Ingbert-München, eine hochkünstlerisch ausgeführte Saar-Gedenkprägung aufgelegt, die mit besonderer Genehmigung durch den Reichs- und Preußischen Minister des Innern zugunsten des Saar-Hilfswerks dem öffentlichen Verkauf übergeben worden ist.

Die Vorderseite dieser historischen Sonderprägung zeigt einen typischen deutschen Saar-Bergarbeiter — gestaltet nach dem bekannten, ebenfalls von Koelle geschaffenen Standbild „Saarbergmann" vor der Nationalgalerie, Berlin, — und trägt die Umschrift „Deutsch die Saar immerdar".

Die Rückseite dieser Sonderprägung bringt eine kartographische Darstellung unseres Saargebiets, in der die wichtigsten Städte angedeutet und der Lauf des Saarflusses eingezeichnet ist, um die Abgrenzung dieses Teils der urdeutschen Westmark auch in dieser Form allen deutschen Volksgenossen gegenwärtig zu machen. Die Beschriftung der Kehrseite gilt der Volksabstimmung.

Die Prägung ist in alter Fünfmarkstückgröße, in Feinsilber und in Bronze ausgeführt und zum Originalpreis von 6,— RM bzw. 3,— RM bei allen Banken, Bankgeschäften und Sparkassen erhältlich, sie kann auch unmittelbar bei der Geschäftsstelle des Saar-Hilfswerks, Berlin W 9, Voß-Straße 13 oder durch die offizielle Auslieferungsstelle, dem Bankhaus Joh. Witzig & Co., München 2 M, bezogen werden.

Der Reinertrag dieser Ausgabe wird ungeschmälert für die mannigfachen Aufgaben verwendet, die das Saar-Hilfswerk aus Anlaß der bevorstehenden Rückgliederung der Saar in den kommenden Wochen zu erfüllen hat. Möge deshalb jeder Deutsche dieses charakteristische Gedenkstück saarländischer Kunst erwerben, er hilft damit unseren Brüdern an der Saar.

Wehner, Bruno, Dr.-Ing. Grenzen des Stadtraums vom Standpunkt des innerstädtischen Verkehrs. Ein Beitrag zum Problem der Wechselwirkung zwischen Städtebau und Verkehr. Verlag Konrad Triltsch, Würzburg, 1934. 92 Seiten. Preis 3 RM.

Während früher bei den sog. „Kultur"-Völkern das ständige Anwachsen der Großstädte und ihres Verkehrs als ein besonders bedeutungsvolles und sinnfälliges Zeichen für den wirtschaftlichen, technischen und kulturellen Hochstand angesehen und gepriesen wurde, beginnen jetzt allmählich die Völker stutzig zu werden und auf die Warnungen einsichtiger Fachleute (Verkehrstechniker und Städtebauer) und weitblickender Staatsmänner zu hören, die in der ständigen Steigerung des äußerlich Großen — insbesondere in der Zunahme der Riesenstädte — keinen Fortschritt, sondern große Gefahren für das ganze Volk sehen.

Diese Einstellung führt auch dazu, daß die verschiedenen, besonders wichtigen und schwierigen Probleme des Städtebaus (z. B. Altstadt-Sanierung, Auflockerung, Stadtrandsiedlung) und des Stadtverkehrs immer gründlicher durchgearbeitet werden, wobei naturgemäß — bei sachlicher Einstellung des Bearbeiters — die Urteile recht kritisch ausfallen.

In diesem Sinn ist auch die vorliegende Arbeit zu bewerten und daher zu begrüßen. Der Verfasser sucht die Beziehungen des Stadtorganismus zu seiner innerstädtischen Verkehrsbedienung zu durchleuchten. Er bedient sich hierbei zum Teil der Mathematik. Diese Behandlungsart wird manchem Leser nicht liegen. Aber man darf sie nicht ablehnen; denn das Problem der Großstadt ist für die Kulturvölker so brennend, daß man jedes Mittel anwenden muß, durch das die Erkenntnis gefördert wird. Allerdings darf man im Städtebau und oft auch im Verkehrswesen nicht wähnen, daß die Mathematik die „richtigen" Zahlen liefern könnte; man muß vielmehr immer die der mathematischen Klärung entgegenstehenden Hindernisse beachten, zumal in Fällen, in denen so viele „Imponderabilien" zu beachten sind wie im Städtebau; man muß auch immer im Auge behalten, daß für den Städtebau und für die meisten Teilgebiete des Verkehrs das Schöpferische das Maßgebende ist, und daß die Rechnung (bei diesen Problemen) nicht schöpferisch wirken kann. Trotzdem darf man aber, wie gesagt, die mathematische Behandlung — als Ergänzung und zur Kontrolle der gestaltenden Arbeit — nicht ablehnen.

Im einzelnen werden erörtert:

1. der Stadtraum;
2. die Stadtraumtypen, der rohstoff-, lohn-, verkehrs- und verbrauchs-orientierte Stadtraum und der weltstädtische Raum;
3. die Verkehrsarten, und zwar der „Wirtschaftsverkehr (Wohn-, Geschäfts-, Einkaufs- und Bahnhofsverkehr) und der Erholungsverkehr;
4. Struktur des Stadtraums und Verkehrsdichte;
5. Beziehung zwischen Tarifsystem und Gestaltung des Stadtraums;
6. Begrenzung des Stadtraums nach der Einflußzonentheorie;
7. praktische Grenzen der Stadträume unter Berücksichtigung örtlicher Gegebenheiten.

Obwohl mancher gegen manche Ansichten und Untersuchungsmethoden Bedenken haben wird, so ist das Buch doch so anregend, daß sein Studium empfohlen sei; — aber mit dem Ziehen von Schlußfolgerungen muß man vorsichtig sein; — auch im Städtebau entscheidet letzten Endes nicht die Wirtschaft (die Zahl), sondern das Wohl des Volksganzen.

Blum.

Eisenbahn und Kraftwagen in vierzig Ländern der Welt. Tatsachensammlung und Bericht für die Internationale Handelskammer, herausgegeben von der Deutschen Landesgruppe. Verlag Carl Heymann. Berlin 1935.

Eine neue Arbeit über Eisenbahn und Kraftwagen. Sie ist umfangreich und doch wieder nicht, denn umfaßt sie auch 306 eng bedruckte große Seiten, so ist dies doch äußerst wenig für die Darstellung der Lage von Eisenbahn und Kraftwagen in vierzig Ländern der „Welt".

Dieser Arbeit ging voraus ein „Einleitender Bericht des Ausschusses Unabhängiger Sachverständiger der Internationalen Handelskammer", in dem „Die verschiedenen Lösungsmöglichkeiten des Problems ‚Eisenbahn und Kraftwagen' durch Hervorhebung ihrer Vorzüge und ihrer Nachteile" aufzuzeigen waren. Beide Arbeiten sollen sich ergänzen. Begrüßenswert ist, daß die Internationale Handelskammer die Frage Eisenbahn und Kraftwagen, wie im Vorwort zu lesen ist, nicht nur als ein reines Verkehrsproblem ansieht, sondern von einem höheren Gesichtspunkt auch das allgemeine Interesse berücksichtigt.

Die Arbeit gliedert sich in zwei Teile, einen ersten, der im wesentlichen von Prof. A. Albitreccia, und einen zweiten, der im wesentlichen von Dr. P. Wohl bearbeitet worden ist. Im ersten Teil wird eine „Übersicht über die Lage — von Eisenbahn und Kraftwagen — in den verschiedenen Ländern" gegeben und im zweiten die „wichtigsten Seiten des Problems" Eisenbahn und Kraftwagen „systematisch" erörtert. Im ersten Teil werden Land für Land die Lage der Eisenbahnen, die des Kraftwagens und das gegenseitige Verhältnis der beiden Verkehrsmittel geschildert. Bei der Darstellung werden vorwiegend die Faktoren berücksichtigt, die im Widerstreit der beiden Verkehrsmittel hauptsächlich von Bedeutung sind. Der zweite, systematische Teil ist untergegliedert in: „Rechtsgrundlagen und Statut der Transportunternehmungen, die steuerliche Belastung der Eisenbahnen und Kraftfahrzeuge, die von den Eisen-

bahnen zur Anpassung an die durch die Entwicklung des Kraftverkehrs geschaffene Lage ergriffenen Maßnahmen, die sozialpolitischen und arbeitsrechtlichen Bindungen von Eisenbahn und Kraftwagen".

Die den Verfassern gestellte Aufgabe war äußerst schwierig. Schon die Verhältnisse von Eisenbahn und Kraftwagen in seinem eigenen Heimatland richtig darzustellen, ist ein Meisterstück; sich aber in die Verhältnisse der beiden Verkehrsmittel bei einer Vielzahl von Ländern hineinzuleben, ist nahezu ein „Selbstmord", obwohl, wie auf Seite 175 zu lesen ist: „trotz der Vielfältigkeit im einzelnen eine Reihe von Bestimmungen in der ganzen Welt mehr oder weniger dieselben sind". Durch die ganze Arbeit bemerkt man auch ein zähes Ringen der Verfasser mit ihrer Aufgabe. Überschaut man die ganze Arbeit, so muß man die Verfasser bestens beglückwünschen, daß sie sich mit ihren verfügbaren Waffen so überaus mutig geschlagen haben. Bei einem solch harten geistigen Kampf, den ein Einzelner in seinem ganzen Umfang kaum zu beurteilen vermag, muß man aber um so mehr auf entdeckte Schwächen hinweisen, damit der Leser trotz der Fülle des Materials wachbleibt.

Zu Beginn der Arbeit werden die Eisenbahnen der „ersten Klasse" in Amerika als solche bezeichnet, die einen Jahresüberschuß von mindestens einer Million Dollar erzielen. Eisenbahnen der „ersten Klasse" in Amerika sind aber solche, deren Betriebseinnahmen jährlich mehr als eine Million Dollar betragen. Wäre der Überschuß (was für einer?) maßgebend für die Einteilung der amerikanischen Eisenbahnen, so hätten in den letzten Jahren (bei Berücksichtigung der Aufwendungen für die Obligationen) viele entthront werden müssen. Wird auf Seite 12 geschrieben: „Der Personenverkehr auf der Eisenbahn (in Amerika) ist also offenbar stärker durch die Konkurrenz der Privatautos als durch die der Omnibusse in Mitleidenschaft gezogen worden", so ist dem entgegenzuhalten, daß die Verluste der amerikanischen Eisenbahnen vor der Wirtschaftskrise bestimmt ganz überwiegend durch die „Privatautos" verursacht worden sind. Erstaunlich ist, daß der jährliche Aufwand in England für die Unterhaltung der Straßen und für die Eröffnung neuer Straßen — auf der Preisgrundlage von 1925 — sich von 23,7 Millionen Pfund im Jahr 1900 auf 60 Millionen Pfund (welches Jahr?), also nur um etwa 150 % erhöht hat — s. Seite 31. — Man bedenke, daß es um die Jahrhundertwende so gut wie noch keine Kraftwagen gab. In Amerika haben sich beispielsweise die Ausgaben für die Landstraßen von 79 Millionen Dollar im Jahr 1904 auf 1,4 Milliarden Dollar im Jahr 1927 erhöht.

Wird bei einer Gliederung des Kraftwagenverkehrs ausgesprochen: „Die wichtigsten Formen der privaten Beförderung sind der Personen-Kraftverkehr und der Werkverkehr" (Seite 182), so bleibt unbeachtet, daß der „Personen-Kraftverkehr" ein allgemeiner Begriff ist, der sich auf den Omnibusverkehr, und zwar auf den der common carrier und contract carrier wie auf den Kraftdroschkenverkehr beziehen kann. Unverständlich ist auch der zweite Absatz auf Seite 182, in dem die Begriffe „private Personenkraftwagen", „gewerbliche Zwecke" und „unentgeltliche Beförderung" miteinander verkoppelt werden. Die öffentlichen Kraftverkehrsunternehmungen erhalten in Amerika als Betriebsgenehmigung keine „licence", sondern ein „certificate of public convenience and necessity". Schwach und brüchig sind die Ausführungen über Tarife S. 201 ff. So wird z. B. nicht gesehen, daß auch in Amerika die „tarifarische Belastungsfähigkeit" der zu befördernden Güter berücksichtigt

wird. Es gibt auch Lastkraftwagenbetriebe, die schon seit vielen Jahren Tarife wie die der Eisenbahnen mit verschiedenen Klassen erstellt haben, und zwar freiwillig aus wirtschaftlichen Überlegungen heraus und nicht durch gesetzlichen Zwang.

Der zweite Teil der Arbeit ist zu abstrakt romanisch-juristisch durchdacht. Man vermißt in ihm eine lebendige wirtschaftliche Betrachtungsweise. Die Sprache, und dies gilt nahezu für alle wirtschaftlichen und technischen Veröffentlichungen, läßt auch Wünsche offen. Was soll denn das auf Seite 217 heißen: „Es besteht ein allgemeiner Tarif, ein Teil für Sendungen unter fünf Tonnen (Stückgut) und ein Teil für die anderen Sendungen (Wagenladungen)". Auch hätten so häßliche Fremdwörter wie „Tarifnomenklatur" vermieden werden müssen.

Trotz einzelner Schwächen in der Arbeit ist diese so wertvoll, daß sie von keinem Verkehrsfachmann, in welchem Land er auch immer tätig ist, entbehrt werden kann. Es ist die erste brauchbare Arbeit, die die Lage von Eisenbahn und Kraftwagen nahezu auf der ganzen Erde umspannt. *Dr. Merkert.*

Müller, Wilhelm, Dr.-Ing., ord. Professor an der Technischen Hochschule Berlin. Neuere Methoden für die Betriebsuntersuchungen der Bahnanlagen. Mit 37 Textabbildungen und 7 Tafeln. VI, 45 Seiten. Verlag von Julius Springer, Berlin 1935. Preis: 5,80 RM.

Der Verfasser will mit den in dem Buch enthaltenen Betriebsuntersuchungen in erster Linie den Studierenden des Eisenbahnwesens ein Lehrmittel an die Hand geben, mit dessen Hilfe sie sich ein Bild von dem betrieblichen Wert ihrer Entwürfe machen können. Man darf diese Absicht als durchaus gelungen bezeichnen.

Im ersten Teil des Buchs wird die Ermittlung der Zugfolgezeiten von Güterzügen gezeigt für den Fall einer Überholung und den Fall einer Kreuzung, sowie der Zugfolge- und Wendezeiten eines Personenzugs.

Der Studierende lernt hierbei alle Einzelhandlungen kennen, die bei der Durchführung solcher Fahrten notwendig sind, er erkennt die Reihenfolge der Handlungen und erhält außerdem einen Zeitmaßstab. Dabei lernt er auch die Art und Konstruktion des Bremsvorgangs mit Rücksicht auf die veränderliche Bremsreibung und die Betätigung des Bremsapparats kennen. Ferner enthält der erste Abschnitt ein Beispiel für die Ermittlung der Rangierzeiten eines Nahgüterzugs auf einem Durchgangsbahnhof. Dabei ist die Art der Darstellung von Rangierbewegungen im Gleisplan angegeben, die Aufstellung von Rangierlisten und die Ermittlung der Einzelzeiten gezeigt, und schließlich ist auf die Auswertung der ermittelten Rangierzeiten hingewiesen, und ein Beispiel für die Ermittlung der Rangierkosten gegeben.

Der zweite Abschnitt, der die betriebstechnischen Untersuchungen der freien Strecke behandelt, bringt zunächst den Vergleich der Leitungswege zweier Güterzüge hinsichtlich der Zugförderkosten. Die hierbei angewandte Methode zur Ermittlung der Verbrauchswerte ist ein zeichnerisches Verfahren, bei dem die einzelnen, zeichnerisch ermittelten Verbrauchswerte in übersichtlicher Weise zu „Verbrauchsstreifen" zusammengefaßt werden. Dieses zeichnerische

Verfahren hat gegenüber dem rechnerischen der „Zuko“ u. a. offenbar den Vorteil, daß es sich schneller handhaben läßt, und daß die Fahrzeitermittlung, die durch Unterteilung des Längenprofils nach den in 1 Minute zurückgelegten Wegen erfolgt, mit der Strecke und dem Standort der Signale unmittelbar verbunden ist. Sofern die sich ergebenden Werte ebenso genau sind wie die der „Zuko“, dürfte dieser Methode auch weit über den Kreis Studierender hinaus Beachtung zu schenken sein. Die Art der Darstellungsweise gereicht insbesondere der Untersuchung der Vorsprungszeiten der Züge, die neben den Fahrzeiten von den Signalen und der Blockbedienung abhängig ist, wegen ihrer übersichtlichen Darstellung zum Vorteil. Die Ermittlung der Vorsprungszeiten ist in dem gegebenen Beispiel für 1, 2 und 3 Blockabschnitte durchgeführt.

In Anlehnung hieran wird auch die günstigste Austeilung der Blockstrecken ermittelt.

Nach einer Erörterung über planmäßige und kürzeste Fahrzeiten wird an einem Beispiel gezeigt, nach welchem Fahrweg ein Zug, der eine Langsamfahrstrecke zurückgelegt hat, die Verspätung wieder einholt. Am Schlusse des Abschnitts wird eine Ermittlung der Länge der Anlaufsteigungen bekanntgegeben, wenn solche etwa bei Bahnhofumbauten vorkommen.

Zu bemängeln ist, daß bei den hochinteressanten Darlegungen dieses Abschnitts Angaben über von der Reichsbahn festgesetzte Geschwindigkeiten und Begriffe (Regellast!) gemacht werden, die seit geraumer Zeit nicht mehr zutreffen.

Der letzte Abschnitt bringt eine neue Methode zur Untersuchung der Ablaufanlagen. Es wird hier zunächst die Ermittlung der Kosten für das Zerlegen eines Güterzuges an einem Beispiel durchgeführt. Im Anschluß hieran wird eine neue Methode zur Bestimmung der Wagenfolgezeiten, insbesondere an der ersten und letzten Trennungsweiche, sowie der Zuführungsgeschwindigkeit bekanntgegeben. Während man bisher bei der Durchführung derartiger Rechnungen im allgemeinen von zwei Wagenabläufen und einer mittleren Zuführungsgeschwindigkeit ausgeht, ermöglicht die neue Methode verhältnismäßig leicht die Ermittlung der Werte bei drei verschiedenen Zuführungsgeschwindigkeiten und für je drei verschiedene Laufweiten. Man hat die Möglichkeit, Diagramme für die Laufweiten vor, in und hinter der Gleisbremse aufzustellen, und kann für jeden Betriebsfall durch Addition die Wagenfolgezeiten mit der entsprechenden Zuführungsgeschwindigkeit erhalten.

Den Schluß bildet eine der Zugbewegung auf Anlaufsteigungen nachgebildete Methode zur Darstellung einer Schleppfahrt nebst ihrem Betriebsstoffverbrauch von den Richtungsgleisen über den Ablaufberg in die Einfahrgleise.

Die vorstehende Besprechung vermag nur kurz anzudeuten, daß das bedeutsame Werk nur zum Teil Lehrstoff für die Studierenden ist. Es wendet sich vielmehr in großem Maße auch an alle Fachmänner, die sich mit der Betriebswirtschaft als Spezialgebiet beschäftigen. Ihnen, und nicht nur den Studierenden, sei ein liebevolles Studium des Werks wärmstens empfohlen. *Freiß.*

Arnhold, Dr. e. h. „Mensch und Arbeit." Verlag Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1934. 37 Seiten. Preis: 1 RM.

Es handelt sich um einen Vortrag, den der Verfasser auf der 5. von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft veranstalteten Studienkonferenz mit Professoren an deutschen Universitäten und Hochschulen (vom 5. bis 10. März 1934) gehalten hat. Der Verfasser ist der Leiter des Deutschen Instituts für nationalsozialistische technische Arbeitsforschung und -schulung (Dinta) und kann für sich in Anspruch nehmen, daß er bereits vor der Machtergreifung des Nationalsozialismus stets die bisher völlig vernachlässigten ethischen Werte der Arbeit in den Vordergrund gerückt und in diesem Sinne durch Kurse und Veröffentlichungen eine große Anzahl junger Ingenieure und Betriebsleiter zu pflichtbewußten Betriebsführern herangebildet hat. Er hat damit im besten Sinne wertvolle Vorarbeiten für die grundsätzliche Umformung des deutschen Arbeitslebens im Sinne der nationalsozialistischen Weltanschauung geleistet.

Der Verfasser zeigt einleitend an Hand der geschichtlichen Entwicklung, wie sowohl der Marxismus als auch der Liberalismus in der Arbeit, ohne Rücksicht auf ihr Verhältnis zum Menschen, ausgesprochenermaßen nur ein Mittel zum Zweck gesehen hatten. Die Folge davon war das Fehlen einer Arbeitsidee. Als letzte Erklärung findet er die Tatsache, daß die liberalistische wie die marxistische Arbeitsauffassung nicht artgemäß waren. Der Mensch war zum Bedienungsmann der Maschine herabgesunken, anstatt daß er in der Maschine das Werkzeug sah, dessen man sich bedient und das dem Menschen zu dienen hat.

Als kommende Aufgabe bezeichnet der Verfasser die vernunftgemäße Gestaltung der Arbeit. Im Mittelpunkt steht ihm die Erkenntnis, daß die Arbeit Kampf mit der Materie bleibt. Somit stellt er dem organischen Verhältnis zwischen Mensch und Arbeit den sittlichen Willen voran, jenen Willen zum Kampf, zur Leistung, zum Einsatz und zum Opfer, der dem deutschen Menschen eingeboren, d. h. artgemäß ist. Damit wird auch wieder bewußt die Eigengesetzlichkeit des deutschen Menschen gegenüber den übrigen Betriebsfaktoren anerkannt. Neben der kämpferischen Veranlagung des Deutschen wirken dabei ferner seine ausgesprochene handwerkliche Veranlagung und seine eigenartigen und unverwechselbaren seelischen Kräfte (die Neigung zum Denken, Dichten und Grübeln) mit. Dies alles zusammen bildet den deutschen Arbeitsmenschen, in dieser menschlichen Ganzheit ist der arbeitende Mensch heute zum Mittelpunkt des Betriebs geworden. Die seelischen Kräfte des deutschen Arbeitsmenschen brauchen daher wieder einen Spielraum in der Arbeit, in dem sich Berufsstolz, Ehrgeiz, Leistungstrieb, Persönlichkeitsbedürfnis auswirken können.

Der Verfasser zieht daraus für den Betrieb die praktischen Folgerungen:

1. Sinnloses Arbeiten ist undeutsch. Der deutsche Arbeitsmann muß wissen und überzeugt sein, daß das, was er tut, einen Sinn hat.
2. Kampfloses Arbeiten entspricht nicht der deutschen Art. Bei der kämpferischen Arbeit denkt der Verfasser z. B. an den Unterschied zwischen Stundenlohn und Leistungsentgelt, an die persönliche Auseinandersetzung mit einer Aufgabe.

3. Zielloses Arbeiten ist volksfremd und betriebsfremd zugleich. Es muß daher jeder, der arbeitet, um Sinn und Zweck der Arbeit wissen; es müssen sachlich überzeugende Grundlagen einer Leistungsbewertung und Leistungsüberprüfung vorhanden sein.
4. Schließlich fordert der deutsche Arbeiter eine gerechte Behandlung.

Als Erfolg sieht der Verfasser dann den technisch und organisatorisch vollkommenen Betrieb, eine freudig schaffende Gefolgschaft und letztlich die Bestform an Leistung und Wirtschaftlichkeit innerhalb des Betriebs.

Zum Schluß weist der Verfasser auf die hohe Bedeutung einer entsprechenden Schulung der Betriebsführer hin. Das Führerkönnen muß seine Krönung in der Führerverpflichtung finden.

Man kann und muß den Ausführungen des Verfassers in vollem Umfange zustimmen. Wenn der Betriebsführer seine Verpflichtung als Führer eines Betriebs im nationalsozialistischen Staat, wie sie auch gesetzlichen Ausdruck gefunden hat, nämlich für das Wohl der Gefolgschaft zu sorgen, richtig erkennt, wird er auch stets den richtigen Weg finden, um seinen Gefolgschaftsangehörigen den Arbeitsplatz lieb und wert zu machen und sie zu freiwilliger Höchstleistung für das Betriebsganze und damit für das Volksganze anzuspornen. Bei der Deutschen Reichsbahn sind die Forderungen, die der Verfasser für die praktische Gestaltung der Arbeit im Betrieb aufstellt, dank der Eigenart der Arbeit im Eisenbahnbetrieb im wesentlichen bereits erfüllt. Trotzdem kann das Studium der Schrift jedem dringend empfohlen werden, der im Eisenbahndienst an führender Stelle steht, damit er sich über die letzten Probleme der sinnvollen Gestaltung der Arbeit im Leben des deutschen Eisenbahners klar wird. *Dr. Lange, Berlin.*

Volkmann, Kurt, Dr., Rechtsanwalt. Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung nebst Einführungsverordnungen und Ausführungsanweisung. Mit Zeichnungen von Stadtoberbaurat a. D. A. Hellmuth, Düsseldorf. — Guttentag'sche Sammlung Deutscher Reichsgesetze Nr. 175. Verlag Walter de Gruyter und Co., Berlin und Leipzig 1935. Taschenformat, 316 Seiten, gebunden 5,60 RM.

Die Ordnung des Straßenverkehrs war bisher — abgesehen von dem reichsgesetzlich bereits geregelten Kraftfahrzeugverkehr — Sache der Länder. Die Folge davon war eine sehr verschiedenartige und unübersichtliche Regelung dieses Gebiets, die sich praktisch außerordentlich nachteilig auswirkte. Mit dem Erlaß der Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung vom 28. Mai 1934 (RGBl. I S. 455) ist dieser unerfreuliche Zustand beseitigt. Die Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung enthält jetzt allein die ausschließliche Regelung des Straßenverkehrs. Landesrecht ist daneben nur zulässig, soweit die Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung oder die zu ihrer Ausführung erlassenen Anweisungen es zulassen (1. Einführungsverordnung, Artikel III).

Es ist zu begrüßen, daß in der Guttentag'schen Sammlung schon so bald nach dem Inkrafttreten der neuen Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung (1. Oktober 1934) ein Kommentar erschienen ist, der dieses wichtige

Gebiet eingehend und übersichtlich behandelt. Neben der Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung und den beiden Einführungsverordnungen vom 28. Mai und 1. Oktober 1934 und der Ausführungsanweisung vom 29. September 1934 bringt dieser Kommentar noch das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 mit seinen Änderungen, die Verordnungen über die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern vom 21. Dezember 1933 und vom 5. Oktober 1934, die Gebührenordnung für den Kraftfahrzeugverkehr vom 29. September 1934 und die Verordnung über die Anerkennung von Sachverständigen im Kraftfahrzeugverkehr vom 22. Oktober 1934.

Den größten Raum des Buches nehmen die Erläuterungen zur Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung ein. Der Kommentator hat hier mit Recht in weitem Umfang die alte Rechtsprechung mit herangezogen, die in vielen Fällen auch für die Zukunft zu beachten sein wird. Denn an den Regeln des Ausweichens, Überholens, Einbiegens, Zeichengebens und Vorfahrtrechts hat sich nur wenig, z. T. gar nichts geändert. Besonders interessant und wichtig ist der § 25, der dem nationalsozialistischen Gemeinschaftssinn auch für das Gebiet des Straßenverkehrs Ausdruck und Geltung gibt und bestimmt: Jeder Teilnehmer am öffentlichen Verkehr hat sich so zu verhalten, daß er keinen anderen schädigt oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt. Der Sinn dieser Bestimmung ist offenbar, daß derjenige, der im Straßenverkehr die Rücksicht auf die anderen vermissen läßt, sich an der Verkehrsgemeinschaft aller vergeht und daher zu bestrafen ist. Der Ansicht des Kommentators, daß § 25 ein selbständiger Strafrechtstatbestand ist und die sehr ins Einzelne gehenden Ausführungsanweisungen nur Erläuterungen dazu, ist daher beizutreten, um so mehr, als die Ausführungsanweisungen keine selbständigen Rechtssätze bringen können.

Mehrfach sind den Erläuterungen zu den Verkehrsregeln auch Bilder beigefügt, die die dort erörterten Regeln, z. B. über die Vorfahrt, das Kreuzen, das Einbiegen, Parken usw., gut veranschaulichen und erklären. So enthält das Buch einmal das Material und die Erläuterungen aus Rechtsprechung und Literatur, die der Jurist braucht, andererseits auch zahlreiche praktische Erläuterungen, die es für den Gebrauch der Verkehrtreibenden wertvoll und wichtig machen. Die Vereinigung dieser beiden Eigenschaften empfiehlt den Kommentar auch zur Beschaffung für die mit dem Kraftwagenverkehr befaßten Stellen der Reichsbahn. *Ge.*

Gleitze, Bruno. Statistisches Lexikon. Verlag von J. C. B. Mohr (Paul Siebeck), Tübingen, 1935. 464 Seiten, in Ganzleinen gebunden 12,— RM.

Das Statistische Lexikon hat sich eine besondere, bisher in der statistischen Literatur nicht erfüllte Aufgabe gestellt. Es will die wichtigsten Ergebnisse von den Anfängen statistischer Forschung bis zur Gegenwart in leicht verständlicher Weise für jeden, der Statistiken benötigt, erschließen. Zur Erreichung dieses Ziels hat der Verfasser statt der konzentrierten Zahlenhäufung durch Seiten füllende Tabellen eine aufgelockerte, leicht übersichtliche Darstellung gewählt, die auf eine möglichst klare Wiedergabe wichtiger statistischer Zahlen zeitlicher, räumlicher und sachlicher Art gerichtet ist. Das Gesamtmaterial ist

alphabetisch geordnet. Eingehende Quellenangaben bei jedem Stichwort und Hinweise auf die Literatur ermöglichen ein schnelles Auffinden des betreffenden Materials. Besonders wertvoll ist die Zusammenstellung der neusten statistischen Ergebnisse mit den Zahlen der Vergangenheit, die eine Übersicht über die Entwicklung der einzelnen Wirtschaftsgebiete ermöglicht.

Es liegt im Wesen des Lexikons, das ja über das gesamte Gebiet der Statistik auf einem verhältnismäßig kleinen Raum eine Übersicht geben will, daß die einzelnen Gebiete nur knapp behandelt sind. So findet sich auch über den Verkehr im allgemeinen und das Eisenbahnwesen im besonderen nur wenig. Aus dem internationalen Verkehr sind bei den einzelnen Ländern unter dem Stichwort Verkehrsdichte die Zahlen für die im Betrieb befindlichen Kilometer Eisenbahnen und die auf je 1000 qkm und je 100 000 Einwohner entfallenden Streckenlängen angegeben. Bei fast allen Ländern ist als Spezialliteratur hierzu das Archiv für Eisenbahnwesen zitiert, aber merkwürdigerweise überall mit Jahrgang 1892, Seite 502. Es dürfte dem Verfasser des Statistischen Lexikons eigentlich nicht entgangen sein, daß das Archiv für Eisenbahnwesen am Anfang des ersten Hefts jedes Jahrgangs eine statistische Übersicht über die Eisenbahnen der Erde bringt, die laufend die eingetretenen Änderungen berücksichtigt. Das Archiv für Eisenbahnwesen hätte also mit dem Heft 1 des Jahrgangs 1934, nicht aber mit dem Jahrgang 1892 zitiert werden müssen. Übrigens stimmen die im Statistischen Lexikon gebrachten Zahlen im allgemeinen mit denen der Übersicht im Archiv für Eisenbahnwesen Jahrgang 1934, aber nicht mit den Zahlen der Übersicht von 1892 überein. Bei einer neuen Auflage dürfte dieser Mangel leicht zu beseitigen sein.

Im ganzen ist zu sagen, daß das Lexikon ein praktisches, in seiner Art neues und zur schnellen Orientierung über statistische Dinge gut brauchbares Hilfsmittel darstellt. *Ge.*

Hartmann, Kurt, Gerichtsassessor. Die Statistik des Eisenbahngüterverkehrs. Dissertation Universität Breslau. Risse Verlag, Dresden-A 1, Schießgasse 1.

Bei der vorliegenden Arbeit handelt es sich nicht darum, bestimmte statistische Ergebnisse darzustellen, sondern der Verfasser will Umfang und Bedeutung einer Statistik des Eisenbahngüterverkehrs behandeln. Dabei beschränkt er seine Betrachtungen nicht auf den Eisenbahngüterverkehr als wesentlichen Teil des deutschen Güteraustauschs, sondern bringt eine Darstellung all der Statistiken der Eisenbahn, die den Güterverkehr ganz oder teilweise zum Gegenstand haben. Infolgedessen erstreckte er seine Ausführungen nicht nur auf die Güterverkehrsstatistik allein, sondern dehnte sie auch auf die Betriebsleistungsstatistik aus, soweit sie mit dem Güterverkehr in Zusammenhang steht.

Im Rahmen seiner allgemeinen Betrachtungen, die der Verfasser seinem Hauptteil voranstellt, weist er an Hand einiger Beispiele auf die Bedeutung der Statistik des Eisenbahngüterverkehrs für die Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft hin. In dieser Verbindung deutet er auch ein Gebiet an, dessen Grundlage allein die Statistik ist und das in den letzten Jahren auch bei der Reichsbahn erhöhte Beachtung gefunden hat: die Kon-

junkturforschung —. Längere Ausführungen widmet ferner der Verfasser den Methoden zur Ermittlung der statistischen Angaben.

Der Hauptteil der Arbeit hat die Behandlung der einzelnen Statistiken zum Gegenstand, die allgemein der Darstellung des Güterverkehrs dienen. An die Spitze stellt er die vom RVM herausgegebene Statistik der dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen Deutschlands, kurz Reichsstatistik genannt. Er gibt ein Bild vom Inhalt dieser Statistik in der alten und in der seit 1932 geänderten Form.

Der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen, der Güterbewegungsstatistik, die dem eigentlichen Güterverkehr dient, widmet der Verfasser längere Ausführungen. Über Aufbau und Gegenstand der Erhebungen folgen einige Angaben. Bei dieser Gelegenheit behandelt er auch die den heutigen Bedürfnissen der Wirtschaft nicht mehr ausreichend Rechnung tragende Zusammenfassung der Güterarten zu Gütergruppen und bringt einiges über die Einteilung des deutschen Wirtschaftsgebietes in Verkehrsbezirke. Hierzu ist zu bemerken, daß die Neuordnung der Verkehrsbezirke erst nach Beendigung der Gaubezirkseinteilung erfolgen kann. Die Einteilung der Güter nach Gütergruppen ist inzwischen geändert worden. Das neue Güterverzeichnis gilt sowohl für die Güterbewegungsstatistik als auch für die Binnenschiffahrt- und Seeschiffahrtstatistik.

Am Schluß seiner Darstellungen beschäftigt sich der Verfasser noch mit all den anderen Statistiken der Reichsbahn, sowie mit der Statistik des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen und der Statistik des Internationalen Eisenbahnverbandes. Wenn er in Verbindung hiermit auch auf die Statistiken des Güterverkehrs ausländischer Staaten zu sprechen kommt, so bedeutet dies eine willkommene Erweiterung seiner bisherigen Ausführungen.

An den Schluß seiner Abhandlung stellt Hartmann einen kurzen geschichtlichen Überblick über die Entstehung und Entwicklung der verschiedenen Statistiken. Er hat damit im Rahmen einer Dissertation alles gesagt, was über das bestimmt nicht leichte Gebiet der Güterverkehrsstatistik ausgeführt werden kann; und es muß um so mehr anerkannt werden, daß das gesteckte Ziel von ihm erreicht wurde, als es einem außerhalb des Eisenbahnbetriebs Stehenden besonders schwierig ist, in dieses Gebiet einzudringen. *Blasig.*

Bibliothek-Katalog der Hellenischen Staatseisenbahnen. Athen 1934.

Die Generaldirektion der Hellenischen Staatseisenbahnen gibt einen von ihrem Bibliothekar Dr. Georg Sagredos verfaßten Bibliothek-Katalog heraus. Er ist auf der Grundlage der Deweyschen Dezimal-Klassifikation aufgebaut und bringt in übersichtlicher Darstellung nicht nur die griechische, sondern auch eine reiche Auswahl fremdländischer Eisenbahnliteratur, vorwiegend aus den Nachkriegsjahren. Ein alphabetisches Schlagwortverzeichnis und eine Zeitschriftenliste erleichtern die Benutzung. *Busse.*

Henschel-Lokomotiv-Taschenbuch 1935. Herausgegeben von Henschel & Sohn A.-G. in Kassel. Im Buchhandel zu beziehen durch die Verlagsbuchhandlung Julius Springer Berlin W 9. Mit 227 Abb. im Text und auf Tafeln, 3 Doppelausschlagtafeln und 73 Zahlentafeln. 284 Seiten. Preis geb. 7 RM.

Das von der Lokomotivfabrik Henschel & Sohn jetzt wieder neu herausgegebene Taschenbuch ist durch seine früheren Auflagen bereits weiten Kreisen im In- und Ausland bekannt geworden und hat sich auch bisher schon allgemeiner Beliebtheit erfreut. Die neue Auflage, die das Buch wesentlich umgearbeitet und weitgehend ergänzt und verbessert zeigt, wird in erhöhtem Maß seine Freunde gewinnen. Das Taschenbuch besitzt mehr als den Wert einer reinen Werbeschrift, wie man vielleicht zunächst aus dem Titel zu entnehmen versucht sein könnte. Wohl ist der Bedeutung der Lokomotivfabrik Henschel im Rahmen des deutschen Lokomotivbaus entsprechende Betonung zuteil geworden, darüber hinaus überwiegt jedoch der in vorzüglicher gedrängter Form umfassend gebrachte Stoff, der nach neuesten Gesichtspunkten zusammengestellt dem Ingenieur alle Zahlen und Angaben an die Hand gibt, die für die Bewertung wie für die Berechnung eines Entwurfs erforderlich sind.

Das Taschenbuch ist diesesmal gewissermaßen Jubiläumsausgabe zur Erinnerung an die 125. Wiederkehr des Gründungsjahrs der Henschelwerke. Es wird außerdem zum Beitrag für die Hundertjahrfeier des deutschen Eisenbahnwesens. Im Rahmen der sicher zahlreichen, sich mit diesem Ereignis beschäftigenden fachtechnischen Veröffentlichungen ist das Taschenbuch gewissermaßen durch sein Erscheinen als Erster auf dem Plan zum Schrittmacher geworden. Das Buch ist um so mehr zu begrüßen, als Neuausgaben technischer Bücher über den Lokomotivbau in den letzten Jahren nicht zustandegekommen sind, so daß teilweise bisher nicht oder nur verstreut veröffentlichtes Material hier zum erstenmal in handlicher Form zusammengestellt zur Verfügung steht.

Die Lokomotivfabrik Henschel ist als erste und hervorragendste Entwicklungsstätte des Lokomotivbaus nicht hinter der allgemeinen Verkehrsentwicklung zurückgeblieben. Das hat sie am besten durch die rechtzeitige Aufnahme auch des Kraftwagen- und Motorenbaus bewiesen, mit deren Erzeugnissen die Firma im In- wie Ausland heute schon gleichen Ruf genießt, wie auf dem Gebiet des Lokomotivbaus. Mit Recht konnte deshalb die Herausgeberin als das Leitwort ihres Schaffens an die Spitze des Buchs setzen:

„Für die Straße, für die Schiene",

denn den Anforderungen beider Verkehrswege wird sie mit ihren Erzeugnissen gerecht.

Nach einer durch das Zahlenmaterial eindrucksvollen kurzen Darstellung des geschichtlichen Werdegangs der Henschel-Lokomotivwerke folgt ein Querschnitt durch das Gebiet des neuzeitlichen Lokomotivwesens, nicht auf die Dampflokomotive allein beschränkt, auch die elektrische Zugförderung, die Motorlokomotive und der Triebwagen werden in dem Umfang, wie die Firma Henschel sich an ihrer Entwicklung beteiligt hat, gewürdigt. Interessant ist die Gegenüberstellung der Zahl der abgelieferten Lokomotiven mit den einzelnen Lieferjahren, aus der man ersieht, daß von 1909 an mit Fabriknummer 9000 bis zur 20 000. Loko-

motive im Jahr 1923 die durchschnittliche jährliche Ablieferung nur wenig hinter 1000 Lokomotiven zurückblieb. Bis zum Jahr 1933 stieg die Zahl der abgelieferten Lokomotiven nur noch bis auf 22 000. In diesen Zeitabschnitt fällt die schwierigste Zeit des deutschen Lokomotivbaus, die Abrieglung der Absatzmärkte im Ausland, die Einschränkung der eigenen Beschaffungen seitens der Reichsbahn zur Wahrung eines ausgeglichenen Haushalts u. a. m., die alle zusammen die deutschen Lokomotivfabriken zu weitgehenden Einschränkungen ihrer Produktion zwangen.

Wachsender Verkehr, neue Verkehrsformen und schließlich auch zwangsweise das zunehmende Alter der Lokomotiven der Reichsbahn werden nach und nach dazu beitragen, dem deutschen Lokomotivbau wieder die Mittel an die Hand zu geben, wenn auch bei beschränkten Absatzverhältnissen doch auch wieder im Ausland unter Stützung auf eine gute und gleichmäßige Grundbelastung, dem alten guten Namen wieder zu neuem Klang zu verhelfen.

Das Henscheltaschenbuch wird das Seine dazu beitragen. Die Firma Henschel beabsichtigt eine Übertragung des Buchs auch in fremde Sprachen. Damit wird es sicher über die Grenzen hinaus nicht nur der Firma Henschel zu besonderer Anerkennung verhelfen, sondern auch der deutschen Lokomotivtechnik als solcher allgemein, da sowohl was Berechnungen wie auch was Durchbildung anbelangt, vieles der Gemeinschaftsarbeit der in der deutschen Lokomotivbauvereinigung zusammengeschlossenen Kräfte in dem Buch praktische Anwendung und entsprechende Erwähnung findet.

Neben einer äußerst eingehenden Behandlung der deutschen Berechnungsgrundlagen des Lokomotivbaus, die eigentlich über jede für den Handgebrauch unerläßliche Zahl nach dem neuesten Stand der Forschung und Entwicklung Auskunft geben, ist auch der amerikanischen Lokomotivberechnung Raum gegeben, die gleichfalls in weit verbreiteter Anwendung in der Welt steht. Der neueste Stand dieses Berechnungsverfahrens hat durch den Hinweis auf die umfangreichen Ergänzungen durch Prof. Lipetz seine Würdigung erfahren. Abgesehen von dem Zweck des Taschenbuchs, dem Konstrukteur die Handhabung der amerikanischen Berechnungsverfahren durch Einführung der fremden Dimensionen zu erleichtern, wird gerade dieser Teil des Buchs dem Leser ausländischer Fachzeitschriften eine willkommene Hilfe bieten.

Eine sehr schöne, eingehende Darstellung der verschiedenen in- und ausländischen Lokomotivsteuerungen, vorbildliche räumliche Darstellung der Mehrzylinder-Steuerungen, der Druckausgleichkolbenschieber, schließlich Prinzipskizzen der bisher entwickelten und gebauten Einheitslokomotiven der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bis zur 2 C 2-Stromlinienlokomotive, ausgehend von dem ersten Vorläufer, der im Jahr 1904 gleichfalls von Henschel geliefert wurde, ergänzen den mehr theoretischen Teil des Taschenbuchs. Unter dem Kapitel „Sonderlokomotiven" wird insbesondere den von der Firma Henschel vertretenen Ausführungen wie der Kohlenstaubfeuerung mit Henschel-Hochdruckschnellverdampfer für Schnelltriebwagen und Kleinlokomotiven mit Trilok-Flüssigkeitsgetriebe und vor allem auch der Dampflokomotive mit Kondensation unter atmosphärischem Druck entsprechender Raum gegeben.

Wie reichhaltig der Inhalt ist, geht schon daraus hervor, daß das Buch nicht weniger als 75 Zahlentafeln und 225 Abbildungen enthält, bei einem Gesamtumfang von 284 Seiten.

Das vorzügliche Bildmaterial, das dem Buch beigegeben ist, die eingehende Behandlung des umfangreichen Stoffs, die eingeschalteten Umrechnungstabellen und Zusammenstellungen ausgeführter Lokomotiven machen das Buch zu einem willkommenen Beitrag zur Fachliteratur auf dem Gebiet des Dampflokomotivbaus. Das Buch wird nicht zuletzt auch wegen des handlichen Formats von 11 mal 15 cm bald ein vielgebrauchter Begleiter jedes mit eisenbahntechnischen Fragen beschäftigten Ingenieurs werden. *Witte.*

Töfflinger, K., Dr.-Ing., Neue elektrische Bremsverfahren für Straßen- und Schnellbahnen. Verlag Julius Springer, Berlin 1934. IV, 81 Seiten, 54 Textabbildungen. RM 7,20.

Der Verfasser unterzieht sich der Aufgabe, in verständlicher Form ein Gebiet zu behandeln, über das sonst wenig geschrieben ist und das nur von einem sehr begrenzten Kreis von Fachleuten verfolgt wird. Das Bremsen von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen auf elektrischem Weg ist bisher im großen Umfang nur bei den Straßenbahnen ausgeführt worden. Im Eisenbahnbetrieb ist die elektrische Bremsung aus verschiedenen Gründen nur selten ausgeführt worden. Über die Zweckmäßigkeit der Anwendung dieser Bremsart im elektrischen Schnellbahnverkehr sind die Ansichten noch geteilt, und der über Jahren gehende Kampf um die eine oder die andere Bremsart ist immer noch nicht entschieden, obwohl die gesteigerten Fahrgeschwindigkeiten bei diesen Bahnen eine neue Plattform für Vergleiche geschaffen haben dürften.

Der Verfasser sagt in der Einleitung, daß die Arbeiten seit dem Jahr 1880, in dem Werner von Siemens auf die Möglichkeit der elektrischen Bremsung hingewiesen hat, zwar nie ganz geruht haben, daß sie aber erst in den letzten Jahren mit besonderer Energie aufgegriffen worden sind.

Die im Betrieb und durch Versuche mit den neueren Schaltungen gewonnenen reichen Erfahrungen gestatten nunmehr einen Überblick über die geleistete Arbeit und ermöglichen ein vergleichendes Urteil der verschiedenen Schaltungen.

Der Stoff ist vom Verfasser in 3 größere Abschnitte eingeteilt.

Im Abschnitt I sind die heute üblichen elektrischen Bremsverfahren,

im Abschnitt II wird die Nutzbremse und

im Abschnitt III werden die Schaltungen mit Erregerbatterie beschrieben.

Im Abschnitt I, der, wie vorstehend gesagt, die heute üblichen Bremsverfahren behandelt, werden zunächst die Bedingungen zusammengefaßt, die der Betrieb an eine elektrische Bremse stellt, und zwar je nachdem eine reine Verzögerungsbremse (Betriebsbremsung), eine Gefahrenbremse (Schnellbremsung) und eine Gefällebremse (Senkbremsung) in Frage kommt. Die Ausführungen werden erläutert durch Bremskennlinien, d. h. durch Darstellungen der Bremskraft in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit. Diese Darstellungen hätte der Verfasser besser so dargestellt, daß man die Fahrgeschwindigkeit auf der Abszisse, die Bremskraft auf der Ordinate ablesen könnte. Diese Darstellung ist gebräuch-

licher. Bei der Gefahrenbremse wird darauf hingewiesen, daß zur Erreichung eines kurzen Bremswegs die Haftkraft der Treibräder voll ausgenutzt werden muß, daß also die Bremskennlinie sich der Kennlinie für die Haftreibung gut anzuschmiegen hat. Als Haftkraft wird ein Linienzug dargestellt, der mit abnehmender Geschwindigkeit zunächst langsam, später stärker ansteigt.

Die Darstellung eines Linienzugs für die Haftreibung zwischen Rad und Schiene deckt sich nicht mit den neueren Untersuchungen des ROR Metzkow (s. dessen Veröffentlichungen im Organ für die Fortschritte im Eisenbahnwesen, Heft 13 vom 1. Juli 1934). Da die Haftkraft vom Zustand der Schienen abhängig ist, kann eine bestimmte Linie für alle Fälle nicht gegeben werden; Metzkow hat ein breites Kurvenband aufgestellt, das über den ganzen Verlauf der Bremsung eine annähernd gleich verlaufende Tendenz hat.

Es ist besonders interessant, daß der Verfasser auch hier darauf hinweist, daß es ein großer Fortschritt wäre, wenn die Bremskraftregelung nach der Haftkraft völlig selbsttätig geschähe. Er erklärt aber zugleich, daß gerade der stark und sich fast dauernd ändernde Haftwert zwischen Rad und Schiene einer solchen Lösung ganz erhebliche Schwierigkeiten entgegensetzt.

Der bereits erwähnte Linienzug für die Haftreibung wird bei den folgenden Untersuchungen des öfteren verwendet. Wenn auch seiner Lage nur bedingt zugestimmt werden kann, so zeigt er jedoch, welche Forderungen an neuere Schaltungen gestellt werden müssen, wenn man Verzögerungs- und Gefällebremsungen gleichmäßig gut beherrschen will.

Mit der elektrischen Widerstandsbremse sind heute sehr viele Straßenbahnfahrzeuge — gelegentlich auch elektrische Schnellbahnwagen — ausgerüstet. Es wird auf die hohen Ankerspannungen hingewiesen, die bei der Gefahrenbremse auftreten, die bei der Bemessung der Motoren, insbesondere der Kollektoren, zu beachten sind; es wird erwähnt, daß zur Erreichung der vollen Bremswirkung stets eine gewisse, wenn auch sehr kurze Zeit erforderlich ist, um das Feld aufzubauen, u. a. m. Die Bremskennlinien zeigen, daß stets eine größere Anzahl von Widerstandsstufen erforderlich ist, um die beim Fortschalten auftretenden Bremsänderungen in kleinen Grenzen zu halten. Beim Stillstand ist keine Bremswirkung vorhanden. Als Vorteil wird vermerkt, daß ein längeres Festbremsen (Blockieren) der Räder nicht möglich ist, und daß somit Flachstellen in den Radreifen nicht so leicht eintreten können als bei Klotzbremsen.

Unter den heute üblichen elektrischen Bremsverfahren ist auch die elektromagnetische Bremse in Form der elektrischen Schienenbremsen kurz erwähnt, deren Vorteil darin zu suchen ist, daß sie sich die erforderliche Anpreßkraft selbst schafft.

Einen erheblichen Teil des Buchs nehmen die Ausführungen über die Nutzbremsung ein. Durch die Art der Bremsung soll die beim Absenken frei werdende Arbeit nicht mehr nutzlos durch Erwärmung und Verschleiß der Bremsklötze bzw. durch Erwärmung der Widerstände vernichtet werden; sie soll in die Fahrleitung zurückgeschickt werden, so daß dadurch der Stromverbrauch auf steigungsreichen und stark belegten Strecken günstig beeinflußt werden kann.

Der Verfasser weist darauf hin, daß die früher oft recht hoch gespannten Hoffnungen, die sich an die Nutzbremsung knüpften, nicht immer erfüllt werden konnten. Um dies zu erläutern, leitet er zwei Größen

— den Verzögerungswirkungsgrad und den Gefällewirkungsgrad — ab und zeigt, daß nicht nur die Neigung der Strecke, sondern auch der Fahrwiderstand auf die Stromersparnis von Einfluß ist. Diese Darstellung wird durch Zahlen aus dem Betrieb und durch Beispiele ergänzt.

Die Anwendbarkeit der Nutzbremsung ist nach 3 Richtungen zu prüfen: Hinsichtlich

a) der an das Netz und
b) der an den Motor zu stellenden Ansprüche und
c) hinsichtlich der wirtschaftlichen Auswertung.

Der Abschnitt über die Nutzbremsschaltung, ihre Verwendung, und ihre Entwicklung, der Vergleich der einzelnen Schaltungen, ist ausführlich behandelt. Über die Anwendbarkeit des Nebenschlußmotors zur Nutzbremsung wird gesagt, daß er nur für Bergbahnen Bedeutung hat. Allen Betriebsbedingungen ist der Verbundmotor schon besser angepaßt. Der Reihenschlußmotor ist trotz seiner allgemein günstigen Eigenschaften als Fahrmotor ohne besondere Schaltungsmaßnahmen für Nutzbremswirkung nicht geeignet. Als eine solche kommt die Anwendung einer besonderen Erregermaschine in Frage, die nur während des Bremsens arbeitet. Es werden 4 Schaltungen beschrieben:

Schaltung I: Summenschaltung; Erregermaschine liegt parallel zu der wie für Vorwärtsfahrt gepolten Feldwicklung.
Schaltung II: Differenzschaltung; Erregermaschine liegt parallel ebenso wie die für Rückwärtsfahrt gepolte Feldwicklung.
Schaltung III: Erregermaschine liegt in Reihe mit der für Vorwärtsfahrt gepolten Feldwicklung.
Schaltung IV: Erregermaschine liegt in Reihe zu der wie für Rückwärtsfahrt gepolten Feldwicklung.

Alle die beschriebenen Schaltungen, mit Ausnahme der zu IV, sind bereits praktisch bei den verschiedenen Straßenbahnen verwirklicht und erprobt worden, so daß das Urteil des Verfassers über ihre Verwendbarkeit durch betriebliche Erfahrungen erhärtet wird.

Der Verfasser kommt zum Schluß, daß aus der Fülle der verschiedenen Nutzbremsschaltungen nur 2 Gruppen den technischen und wirtschaftlichen Bedingungen des gewöhnlichen Straßenbahn- und Schnellbahnverkehrs entsprechen; es ist dies

a) der Verbundmotor und
b) die Schaltung mit besonderer Erregermaschine.

Bei der Gruppe zu b) ist nach Ansicht des Verfassers die vorher erwähnte Schaltung III allen anderen überlegen.

Bei den Steuerungen wird die Verwendbarkeit des Einschaltschutzes, der mechanischen Steuerung, des Überspannungsschutzes und der selbsttätigen Umschaltung verständlich behandelt.

Im 3. Teil „Bremsschaltung mit Erregerbatterie" wird zunächst gesagt, daß sich die Nutzbremsschaltung III (s. v) mit Erregerbatterie im Betrieb einer Großstadt-Straßenbahn gut bewährt habe. Die Gründe dafür werden angegeben. Die Batterie wird dann mit einem Umformer verglichen, und die Vorteile der Batterie für die Zwecke der Bremsung werden hervorgehoben.

Bei der fremderregten Widerstandsbremse kommen nur Batterien in Frage. Durch die Fremderregung kann die Wirkung der Widerstandsbremse weitgehend beeinflußt werden. Man vermindert damit die Nach-

teile, die der Widerstandsbremse mit Selbsterregung anhaften. Für die Anordnung der Batterie gibt es mehrere Möglichkeiten, wodurch Schaltungen je für die Verzögerungsbremsung bzw. die Gefällbremsung bzw. für beide zusammen geschaffen werden.

Die Schlußbetrachtungen des Verfassers gehen darauf hinaus, daß die neueren Nutzbremsschaltungen bei elektrischen Straßen- und Schnellbahnen heute schon eine wesentliche Verminderung der Stromkosten erzielen lassen. Mit weiterem Steigern der Fahrgeschwindigkeiten dieser Bahnen wird die Stromrückgewinnung eine wirtschaftliche Notwendigkeit.

Mit den neueren Schaltungen der fremderregten Nutz- und Widerstandsbremsen können die Bremskennlinien den Anforderungen des Betriebs entsprechend geformt werden. Man braucht nicht mehr auf die alte Widerstandsbremse mit Eigenerregung zurückgreifen. Welche der beschriebenen Schaltungsmöglichkeiten zu wählen ist, hängt vom jeweiligen Betrieb ab und muß von Fall zu Fall eingehend untersucht werden.

Dieser kurze Auszug aus dem Buch des Dr.-Ing. Töfflinger dürfte zeigen, daß es dem Verfasser gelungen ist, dieses Thema, das sonst wenig in der Literatur behandelt ist, umfassend und verständlich zu behandeln. Das Büchlein ist im Verlag Julius Springer, Berlin, erschienen, die Ausstattung ist daher gut, die Zeichnungen sind klar und deutlich.

Reckel.

Andruszewicz, Stanislaw, Dr.-Ing. Berechnung hochgradig statisch unbestimmter Rahmentragwerke vom Standpunkte der zweckmäßigen Wahl der Überzähligen. Berlin 1935. Verlag Wilhelm Ernst u. Sohn.

Der Buchverfasser hat sich die Aufgabe gestellt, den mit der Berechnung hochgradig statisch unbestimmter Rahmen beschäftigten Ingenieuren einen Wegweiser durch die verschiedenen Berechnungsverfahren zu liefern. Durch geschickte Wahl des Grundsystems und der überzähligen Größen kann man nicht nur die Rechenarbeit ganz wesentlich einschränken, sondern auch die Genauigkeit der Ergebnisse entscheidend beeinflussen. Bei der Berechnung eines durchlaufenden Bogenträgers mit Zugband wird z. B. gezeigt, daß, falls bei der Aufstellung der Elastizitätsgleichungen die Formänderungen mit einem Fehler von 1 % behaftet sind, der von der Wahl des Grundsystems abhängige Fehler im Endergebnis 74,5 % betragen kann. Wählt man dagegen ein zweckmäßiges Grundsystem, so ist der entsprechende Fehler in der Endlösung nur 12 %.

Als stets zweckmäßige Grundlage zur Aufstellung der Elastizitätsgleichungen stabförmiger Tragwerke empfiehlt der Verfasser das Prinzip der virtuellen Verrückungen. Als zweckmäßiges Grundsystem wird im allgemeinen die mit Hilfe gedachter horizontaler und vertikaler Zusatzstäbe stabilisierte kinematische Knotenpunktfigur des Rahmens gefunden. Zur Aufstellung der Elastizitätsgleichungen wird meist das Verfahren der Momentengleichungen benutzt, beim Auflösungsverfahren wird dem Eliminationsverfahren der Vorzug gegeben. Modellverfahren (Beggs u. dgl.) hat der Verfasser nicht behandelt.

Die aufschlußreiche Arbeit sei allen wissenschaftlich vorgebildeten Statikern zum Studium empfohlen. *Dr. Kollmar, Berlin.*

Veit, Dr.-Ing. Bleigelenke für massive Bogenbrücken. Wirkungsweise und Berechnung. 26 Textabbildungen und 10 Tafeln. Berlin 1935. Verlag Wilhelm Ernst u. Sohn.

Die exakte Berechnung der Bleigelenke für Gewölbebewegungen bei Temperaturänderungen, Schwinden, Verkehrslast und Widerlagerbewegungen scheiterte bisher daran, daß die Spannungsdehnungslinie für die verschiedenen Bleisorten nicht bekannt war. Unter der vereinfachenden Annahme der Gültigkeit des Hooke'schen Gesetzes habe ich in meiner im Jahr 1919 im Verlag Wilhelm Ernst u. Sohn erschienenen Arbeit „Auflager und Gelenke" einige Grenzfälle untersucht und den Schluß ziehen können, daß die Wirkungsweise der Bleigelenke überraschend gut ist, habe aber die Einschränkung machen müssen, daß durch Versuche das Verhalten der Bleiplatten im plastischen Bereich noch zu klären ist. Diese Lücke füllt Dr. Veit aus. Auf Grund der in neuerer Zeit entwickelten Plastizitätstheorie findet Veit, daß die Fließgrenze abhängig ist von dem Verhältnis der Bleiplattenbreite zur -dicke und findet die Richtigkeit seiner Auffassung durch Versuche bestätigt. Den überhaupt größtmöglichen Ausschlag der Gelenkkraft bei Bogenbewegungen stellt der Verfasser fest, gibt sodann Richtlinien für die Bemessungen von Bleigelenken und zeigt an Hand angeführter Beispiele den vorzüglichen Wirkungsgrad der Weichbleigelenke. Der größte Stützlinienausschlag liegt fast durchweg zwischen $^1/_{10}$ und $^1/_{20}$ der Bogenstärke.

Das Wissen um die Wirkungsweise der Bleigelenke wird durch die vorliegende Arbeit wesentlich erweitert. *Dr. Kollmar, Berlin.*

Kersten, Studienrat. Brücken in Eisenbeton. Ein Leitfaden für Unterricht und Praxis. Band III. Rechnungsbeispiele für Balkenbrücken. Zweite, umgearbeitete Auflage mit 128 Textabbildungen. Berlin 1935. Verlag Wilhelm Ernst u. Sohn. Preis geh. 6,00 RM.

Den ersten Teil der „Brücken in Eisenbeton" hat Kersten bereits in 6. Auflage herausgeben können. Für den Unterricht an höheren technischen Lehranstalten und zum Selbststudium sind die Lehrbücher von Kersten bestens eingeführt. Aber gerade für den Leserkreis dieser Lehrbücher, der zu einem sehr großen Teil dazu berufen ist, in der Praxis die für die Baupolizeibehörden vorgeschriebenen prüfungsfähigen Unterlagen im einzelnen auszuarbeiten, sind Rechnungsbeispiele zur Vertiefung des aus Lehrbüchern gewonnenen Wissens außerordentlich wertvoll. Das vorliegende Heft bringt in 13 Beispielen ausführliche Berechnungen von Eisenbetonbalkenbrücken der verschiedensten Bauarten einschließlich der eingespannten Balken, der Gelenkträger und der durchlaufenden Balken. Zum Schluß ist auch die Berechnung eines Lehrgerüstes durchgeführt. Das Heft kann den an Fachschulen und höheren technischen Lehranstalten vorgebildeten Ingenieuren zur eingehenden Durcharbeitung empfohlen werden. *Dr. Kollmar, Berlin.*

Sieveking, Georg Heinrich. Heinrich von Stephan und wir. Gedanken und Anregungen zur Erforschung und volkstümlichen Auswertung der deutschen Verkehrs- und Postgeschichte. Dr. Riegler Verlag für vaterländische Literatur, Berlin SW 68. Ladenpreis 30 Pf.

Im Heft 2, Jahrgang 1933, brachten wir eine Besprechung des Buchs von Sieveking „Die Entstehung und Entwicklung des nordischen Postwesens". Heute liegt uns eine Schrift desselben Verfassers vor, in der er Anregungen zur Erforschung und volkstümlichen Auswertung der deutschen Verkehrs- und Postgeschichte geben will.

Sein Vorwort beginnt mit der fast unglaublich klingenden Erwähnung eines Vorfalls, bei dem er gefragt worden ist: „War Heinrich von Stephan nicht jener Heilige aus Budapest, nach dem der Stephansplatz in Hamburg benannt worden ist?" Wenn es Leute gibt, die im Ernst solche Fragen stellen, dann sind die Klagen des Verfassers über mangelndes Verständnis für seine der deutschen Verkehrs- und Postgeschichte dienenden Vorträge nicht nur begreiflich, sondern man möchte sogar zweifeln, ob unter solchen Umständen überhaupt ein Erfolg von seinen Anregungen zu erwarten ist. Eigenartig berührt es allerdings den Kundigen, daß man sogar im Rundfunk, wenn einmal in einem Hörspiel eine Personen- oder eine Extrapost in die Erscheinung zu treten hat, niemals das richtige Signal hört, sondern immer eine militärische Fanfare. Dabei hat die Königlich Preußische Postverwaltung im Jahr 1850 ein Büchlein herausgegeben, in welchem zum Gebrauch der Postillone die Noten der verschiedenen Signale (Personenpost, Beiwagen, Extrapost, Kuriere, Estafetten) zusammengestellt sind. Für den Rundfunk bzw. das Theater würde die Reichspostverwaltung sicherlich gern diese Noten zur Verfügung stellen — aber niemand fragt danach, obwohl es im Interesse der historischen Treue läge, die in Betracht kommenden Vorgänge auch durch die dazu passenden und allein richtigen Töne zu illustrieren. Das ist ein Regiefehler, der von geringem Interesse für das Postwesen zeugt.

Indem der Verfasser beklagt, daß die deutsche Verkehrs- und Postgeschichte ein Stiefkind der deutschen Kulturgeschichte geblieben ist, schlägt er vor, für jeden deutschen Postbeamten die Erforschung der deutschen Postgeschichte zur Dienstaufgabe zu machen, in jeder Reichspostdirektion einen Referenten mit der Wahrnehmung der postgeschichtlichen Aufgaben eines Bezirks zu betrauen, ferner unter Mithilfe der Reichspostdirektionen und der Reichspost-Fachschaften in allen Teilen unseres Vaterlandes „Gesellschaften zur Erforschung der Postgeschichte" ins Leben zu rufen, die mit den Universitäten, den Schulbehörden und heimatlichen Vereinigungen, der Presse und dem Rundfunk zusammenarbeiten sollen. Wenn man so in den einzelnen Landesgebieten des Deutschen Reichs vorgehen würde, dann bestünde nach Auffassung des Verfassers die Möglichkeit, nach und nach an Hand der erschienenen Forschungsergebnisse eine „Deutsche Postgeschichte" zusammenzustellen. Er fügt hinzu: „Kleinarbeit ist notwendig, sie darf aber nicht zum wertlosen Kleinkram ausarten".

Hierzu ist folgendes zu bemerken: In Bayern besteht bereits, wie in dem Heft erwähnt wird, eine „Gesellschaft zur Erforschung der Postgeschichte in Bayern", deren Forschungsergebnisse in einer Halbjahrs-

zeitschrift veröffentlicht werden; es käme also für die Gründung der gedachten Gesellschaften wohl nur Deutschland o h n e Bayern in Frage. Nun sind aber die verschiedenen früheren Bundesstaaten des Deutschen Reichs hinsichtlich ihrer postgeschichtlichen Vergangenheit bereits nach allen möglichen Richtungen hin durchforscht worden oder sie unterliegen der Forschung. Es braucht nur an das vorbildliche Werk Heinrich von Stephans, Die Geschichte der Preußischen Post, erinnert zu werden. Es gibt ferner eine Postgeschichte des Großherzogtums Hessen (Darmstadt 1909), eine Geschichte des Sächsischen Postwesens bis zum Übergang in die Verwaltung des Norddeutschen Bundes (1879), eine Postgeschichte des Landes Baden bis 1872 (Heidelberg 1910), eine Geschichte des Post- und Telegraphenwesens in den Herzogtümern Sachsen-Coburg und Gotha (1905), eine Geschichte der Verkehrsanstalten im Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen, eine Postgeschichte des Landes Lippe nach amtlichen Quellen (1928), eine Geschichte des Landespostwesens in Mecklenburg-Schwerin (1897) — um nur einige derartige Werke aufzuführen. In einem vortrefflichen Buch schildert Oskar Grosse nach amtlichen Quellen „die Beseitigung des Thurn- und Taxisschen Postwesens in Deutschland durch Heinrich Stephan" (1898). Denkschriften zur Eröffnung oder Einweihung neuer Postgebäude haben vielfach Gelegenheit gegeben, der Postgeschichte des betreffenden Ortes nachzuforschen und sie mehr oder weniger ausführlich darzustellen. Jubiläumsfeiern größerer Postämter geben ebenfalls Anlaß zu postgeschichtlicher Forschung. Seit 1921 erscheint, von höheren Postbeamten redigiert, in periodischen Heften „Post und Telegraphie in Wissenschaft und Praxis". Alle diese Veröffentlichungen können in der Bücherei des Reichs-Postministeriums eingesehen werden. Für die angestrebte „deutsche Postgeschichte" findet sich also schon reiches Material.

Bei dieser Sachlage gewinnt es doch den Anschein, als ob die dem Verfasser vorschwebende großzügige Einrichtung zur Erforschung der deutschen Postgeschichte nicht im Einklang stehen würde zu dem erreichbaren Erfolg. Es liegt auf der Hand, daß das zur Beackerung vorgeschlagene Feld durch die vorangegangenen sorgfältigen Forschungen bereits nach allen Richtungen hin durchpflügt worden ist, daß also auf Ergebnisse von Bedeutung nicht mehr zu rechnen sei, ja daß sogar die von dem Verfasser als notwendig bezeichnete Kleinarbeit im wesentlichen getan sein dürfte, somit im großen und ganzen nur der von ihm selbst als wertlos hingestellte „Kleinkram" übrig bleiben würde.

Die Anregung zur Gründung postgeschichtlicher Abteilungen in allen größeren Museen würde schwerlich die Zustimmung Heinrichs von Stephan gefunden haben, es sei denn, daß die betreffenden Ausstellungsgegenstände zunächst dem von ihm gegründeten, für die ganze Welt vorbildlichen Reichspostmuseum angeboten würden. Erst wenn das Reichspostmuseum die fraglichen Gegenstände bereits besäße, könnte deren Ausstellung in einem anderen Museum in Frage kommen. Es liegt aber heute, und man muß das mit Dank anerkennen, durchaus nicht in den Wünschen unserer Regierung, deutsche Städte und Landschaften ihrer alten, geschichtlich wertvollen und zur Verschönerung wesentlich beitragenden Wahrzeichen zu berauben und diese Sachen in Museen einzukapseln. Man denke beispielsweise an die Postsäulen, wie sie sich z. B. in Sachsen befinden, an alte Wegweiser u. dergl., an Wirtshausschilder, wie sie mancherorts vielleicht noch die alten Gasthöfe (oder Umspannstellen) mit

dem Titel „Zur Post" führen, oder an alte Fresken an solchen Gasthöfen. Ebensowenig erscheint es empfehlenswert, interessante postgeschichtliche Gegenstände, die sich in Familienbesitz befinden, den Museen einzuverleiben, wenn dadurch die Wohnung poesieloser und schönheitsärmer gestaltet wird. „Urväter Hausrat" sollte bewahrt werden schon zur Förderung des Familiensinns.

Wenn der Vorschlag, die Jugend neben dem sonstigen Geschichtsunterricht auch noch in deutscher Verkehrs- und Postgeschichte zu unterrichten, die Zustimmung der Schulbehörden findet, so würde dem Mangel an Interesse für diese Zweige, wie er bei der heutigen Generation sich zeigt, für die Zukunft wohl abgeholfen werden.

Daß Presse und Rundfunk sich grundsätzlich ablehnend verhalten werden, wenn es sich darum handelt, die deutsche Post- und Verkehrsgeschichte volkstümlich auszuwerten, ist nicht anzunehmen. *Erbe.*

Sechste Technische Tagung des Vereins für die bergbaulichen Interessen in Essen am 18. und 19. Oktober 1934. Haarfeld-Druck. 92 Seiten. Preis geh. 2,25 RM.

Die vom Verein für die bergbaulichen Interessen am 18. und 19. Oktober v. J. veranstaltete Tagung brachte zunächst in dem Ausschuß für Betriebswirtschaft einen Überblick über die den Ruhrbergbau beschäftigenden technischen und technisch-wirtschaftlichen Probleme sowie über Entwicklung und Stand des Ausbaus von Hauptstrecken im Ruhrbezirk. Von allgemeinerem Interesse sind die im Ausschuß für Bergtechnik, Wärme- und Kraftwirtschaft gehaltenen Vorträge. Direktor Dr.-Ing. e. h. Schulte, Essen, behandelte die Zukunftsaussichten des Kohlenstaubmotors, dessen praktische Entwicklung mit dem Namen Pawlikowski untrennbar verknüpft ist; die Versuchsergebnisse der Schiffswerft Schichau, der Ersten Brünner Maschinenfabrik und der I. G. Farbenindustrie in Oppau zeigen, daß der Kohlenstaubmotor zwar in baulicher Hinsicht noch mancher Verbesserung bedarf — die Verschleißfrage ist z. B. noch ungelöst —, daß er aber in energiewirtschaftlicher Hinsicht für große Leistungen auch bei verhältnismäßig geringer Ausnutzung wirtschaftlich arbeitet, also für Spitzenkraftsätze besonders geeignet ist. Bei dem anzustrebenden Ziel, die deutsche Energieerzeugung von ausländischen Treibstoffen unabhängig zu machen, ist die Weiterentwicklung des Kohlenstaubmotors von nicht geringer nationalwirtschaftlicher Bedeutung. Direktor Dr.-Ing. Val. Litz, Berlin-Tegel, schilderte Stand und Entwicklungsmöglichkeiten der mit Kohle gefeuerten Dampflokomotive. Dr. H. Broche, Essen, sprach über flüssige Treibstoffe aus Steinkohle im Rahmen des Energiebedarfs der deutschen Kraftwirtschaft, während Oberingenieur Dipl.-Ing. K. Traenckner, Essen, die neueste Entwicklung in der Verwendung gasförmiger Treibstoffe — Flaschengas (Butan, Propan, Ruhrgasol) — beim Fahrzeugbetrieb eingehend behandelte. Dr.-Ing. W. Schultes, VDI., Essen, erörterte die Verwendung fester Brennstoffe zum Betrieb von Straßen- und leichten Schienenfahrzeugen. Direktor H. Laeger, Essen, gab einen Überblick über die Technik des Teerstraßenbaus in Deutschland und im Ausland. Zum Schluß sprach Prof. Dr. A. Kopff, Berlin-Dahlem, über die Erforschung des Kosmos.

Die entscheidende Bedeutung der in den Vorträgen behandelten Fragen für die deutsche Wirtschaft zeigte sich u. a. auch darin, daß die Veranstaltung mit rd. 1250 Teilnehmern eine bisher noch nicht erreichte Beteiligung aufwies. Die Vorträge verdienen nicht nur die Beachtung der Bergleute, sondern auch jedes Verkehrstechnikers. *Schmelzer.*

Übersicht der neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Atlas „Niedersachsen". Natur und Bevölkerung, Siedlungs-, Wirtschafts- und Verkehrsverhältnisse eines deutschen Kultur- und Lebensraums. Übersichten für Wirtschafts- und Siedlungsplanung. Herausgegeben vom Oberpräsidenten der Provinz Hannover (Verwaltung des Provinzialverbands). Bearbeitet von Professor Dr. Kurt Brüning. Verlag Gerhard Stalling, Oldenburg i. O. Preis 36 RM.

Birk. Die Straße, ihr Verkehr und bautechnische Entwicklung im Rahmen der Menschheitsgeschichte. Verlag Adam Kraft, Karlsbad-Drahowitz. Preis 10 RM.

Gabriel, S. L. Außenhandel und Eisenbahn-Gütertarifpolitik. Berlin 1934. Verlag Carl Heymann, Wien, Österreichischer Wirtschaftsverlag, Kommanditgesellschaft Payer & Co.

Zeitschriften.

Allgemeiner Tarifanzeiger. Wien.

53. Jahrg. Heft 50 bis 54. Jahrg. Heft 5. Vom 15. Dezember 1934 bis 2. Februar 1935.

(50:) Eisenbahn und Spedition. — (51/52:) Bemerkungen zur Novellierung der österr. Eisenbahn-Verkehrsordnung. — (2:) Die finanzielle Lage der Reichsbahn im Jahr 1934. — (5:) Frachtzahlungsbeschränkungen im Transit durch Deutschland.

Der Bauingenieur. Berlin.

16. Jahrg. Heft 1/2 bis 3/4. Vom 4. bis 19. Januar 1935.

(1/2:) Der Umbau der Engenbach-Brücke im Zuge der „Höllentalbahn" Freiburg—Neustadt. — (3/4:) Das Verhalten stählerner Eisenbahnbrücken unter ruhenden und bewegten Verkehrslasten und die Verfahren zur Messung von Durchbiegungen und Dehnungen.

Die Bautechnik mit Beilage Der Stahlbau. Berlin.

13. Jahrg. Heft 1 bis 6. Vom 4. Januar bis 8. Februar 1935.

(1—6:) Der Brückenbau und der Ingenieurhochbau der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1934. — Der Straßenbahnhof 16 der BVG. in Charlottenburg. Konstruktion, Belichtung, Messung der Auflagerbewegungen. — (2:) Einstielige Bahnsteigüberdachungen. — (5:) Ermittlung der unter fahrenden Lokomotiven auftretenden Grenzspannungen bei stählernen Eisenbahnbrücken. — (6:) Neubau der Rheinbrücke Waldshut—Koblenz.

Der Behälter. Paris.

Nr. 3. November 1934.

Technische Bedingungen für die im internationalen Verkehr zu verwendenden Behälter. — Sitzung des Technischen Ausschusses vom 22. Oktober 1934. — Tagung des Ausschusses für technische Fragen des Internationalen Eisenbahnerverbandes in Baden-Baden. — Behälterbetrieb in Italien. — Der Behälter in Frankreich.

Die Braunkohle. Halle a. S.

33. Jahrg. Heft 51. Vom 22. Dezember 1934.

Die Verkehrsbedeutung der Reichsautobahnen.

Caminos de Hierro (Zeitschrift für Verkehr und Technik). Madrid.

9. Jahrg. Heft 185 bis 186. November bis Dezember 1934.

(185:) Die Notwendigkeit einer Neugestaltung der gesetzlichen Verhältnisse. — Das Problem der Wegeübergänge. — Die Eisenbahnkrisis und die Möglichkeit ihrer Abhilfe: Der Frachtgutverkehr. — Leben der Eisenbahngründer und -förderer: Don Juan Navarro Reverter. — Organisation der neu eingerichteten Betriebsabteilung der Eisenbahn von Madrid nach Zaragossa und Alicante (M.Z.A.). — Zur Vermeidung von Unfällen an Wegeübergängen. — Die vom Staat betriebenen Eisenbahnen. — Eisenbahnarchiv: Geldtransporte der Bank von Spanien. — (186:) Die Berufsausbildung bei den Eisenbahnen. — Die Landstraße leistet der Zoll- und Steuerhinterziehung Vorschub. — Leben der Eisenbahngründer und -förderer: Don José Salamanca Mayol. — Die Eisenbahnkrisis und die Möglichkeit ihrer Abhilfe: Der Güterverkehr. — Eisenbahnarchiv: Umgehungsbahn der Nordbahn bei Madrid. — Inhaltsverzeichnis der 1934 erschienenen Artikel und Aufsätze.

Chronique des transports. Paris.

13. Jahrg. Nr. 24 bis 14. Jahrg. Nr. 3. Vom 25. Dezember 1934 bis 10. Februar 1935.

(24:) Les transports automobiles et la protection du public. — Transports automobiles et prix de revient. — (1:) Bilan de fin d'année. — L'assemblée générale de l'association des actionnaires et obligataires des Chemins de fer français. — (2:) Les Chemins de fer et le budget. — La discussion du budget à la chambre: la circulation des „pois lourds". — (3:) Le déficit des réseaux et la Convention de 1921. — L'épargne et le déficit des Chemins de fer.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

69. Jahrg. Nr. 6. Vom 6. Februar 1935.

Anforderungen des Kraftverkehrs an die Städte. — Änderung der städtebaulichen Struktur von New York durch neue Verkehrsbauwerke.

Demir yollar Meçmuasi (Türkische Eisenbahn-Zeitschrift). Ankara.

9. Jahrg. Heft 107—117. Januar bis Dezember 1934.

(107/8:) Dienstanweisung für die deutschen Betriebswerkmeistereien. — Gleisrevision und Unterhaltung auf den türkischen Staatsbahnen. — Wettbewerb der Strecke Mersine—Payas. — Entstehen der persischen

Eisenbahnen. — Wirtschaftlichkeit der Lokomotiven mit hoher Geschwindigkeit. — Station Adana. — (109/10:) Fest des zehnjährigen Bestehens der türkischen Republik und der türkischen Staatsbahnen. — Die Eisenbahnen und das Industrialisierungsprogramm der zweiten 10 Jahre. — Ein neues Kohlenbassin in Anatolien. — Eisenbahnbetrieb im Osten der Türkei. — Beschreibung der türkischen Städte Ankara, Polatli, Eskişehir. — Die Aydin-Eisenbahn. — Die Ergani-Eisenbahn. — Prämien für Kohlenersparnis. — Pflichten der Abteilungschefs. — Schneeabwehr. — Transport frischen Gemüses. — (110/11:) Förderung des Eierexports durch Transporterleichterungen auf der Eisenbahn. — Betrachtungen über Sicherung der Gleisbettung. — Erschließung des Bezirks Safranbolu durch die Eisenbahn. — Automatische Sicherung der Züge. — Psychologie der leitenden und ausführenden Beamten. — Die Drahtmechanik erleichtert den Eisenbahnbetrieb. — Der Staatsbahngedanke in verschiedenen Ländern. — Notwendigkeit einer sanitären Topographie der Staatsbahnen. — Gesetz betr. Rechte und Pflichten des Ministers der öffentlichen Arbeiten. — Rückkauf der Eisenbahn Izmir—Kassaba und Verlängerungen. — Vergnügungszüge nach Sabança. — (113:) Der Schah von Persien auf den türkischen Staatsbahnen. — Übernahme der Bahn Izmir—Kassaba und Verlängerungen durch den Staat. — Das Budget der öffentlichen Arbeiten. — Der erste Zug in Elâziz. — Unterhaltung der Strecke Kütahia—Balikesir. — Eierbeförderung auf den türkischen Staatsbahnen. — Die neuen Sentinell-Cammell-Dampfbetriebswagen. — Sicherung des Gleisunterbaus und Versuche mit Verstärkung des Unterbaus. — (114:) Bedeutung der Strecke Afyon—Antalia. —Verbesserung nassen Gleisunterbaus. — Unsere Eisenbahnen und die Industrie. — Unsere neuen Schienenautobusse. — Ermäßigte Ausnahmetarife. — (115:) Feierlichkeiten bei Eröffnung der Strecke nach Elâziz. — Aus dem großen Industrialisierungsprogramm. — Ansichten von den neuen Eisenbahnen. — Neues Lötverfahren. — Erleichterungen für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern. — Dieselmotoren und Eisenbahn. — (117:) Die Bautätigkeit bei den türkischen Staatsbahnen im elften Jahr ihres Bestehens. — Tätigkeit der Betriebsverwaltung im abgelaufenen Jahr. — Neueinführungen im Betriebsmaschinendienst. — Die Schienenautobusse auf unseren Eisenbahnen. — Eisenbahnneubauten, Brückenwerkstatt. — Versuche mit Öl in den Fabriken. — Notwendigkeit der Ausnahmetarife. — Die internationale Messe in Izmir. — Die Lokomotiven auf unseren Eisenbahnen. — Die Personen- und Gütertarife. — Tarif des Hafens in Samsun.

Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.

31. Jahrg. Heft 51/52 bis 32. Jahrg. Heft 2. Vom 20. Dezember 1934 bis 10. Januar 1935.

(51/52:) Beförderung von Personen zu Lande. — (2:) Zur einstweiligen Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung.

Eesti Raudtee. Tallien.

Jahrg. 1934. Nr. 6.

Von den estnischen Eisenbahn-Fachausdrücken. — Die litauischen Eisenbahnen im Jahr 1933. — Über den Betrieb der lettischen Eisenbahnen im Jahr 1933/34.

Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Berlin.

56. Band. Heft 4 bis 57. Band. Heft 1. Dezember 1934 bis Februar 1935.

Die Bedeutung des § 26 Gew.Ordn. für Verkehrsunternehmen. — Die Bauordnung für Bahnanlagen und Fahrzeuge der Schmalspurbahnen des allgemeinen Verkehrs. — Unklarheiten in den Bestimmungen über gemischte Beförderungen. — Nachbarrechtliche Ansprüche im Eisenbahnwesen. — Die Haftung der Eisenbahn für beladene Privatgüterwagen. — (1:) Die Post als Erfüllungsgehilfin der Eisenbahn. — Einführung begebbarer Frachtdokumente im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr. — Die gemischten Beförderungen im internationalen Eisenbahn- und Luftrecht. — Das Strafgeld im Überlandverkehr. — Die Ausführungsanweisung zur Reichsstraßenverkehrsordnung.

Electrical Engineering. New York.

Band 53. Nr. 12 bis Band 54. Nr. 1. Dezember 1934 bis Januar 1935.

(12:) Mapping of fields. — Loading a bank of dissimilar transformers. — A thermionic-tube measuring instrument. — Coaxial communication transmission lines. — Recommended transformer standards. — (1:) Ultra short waves in urban territory.

Elektrotechnik und Maschinenbau. Wien.

52. Jahrg. Heft 50 bis 53. Jahrg. Heft 6. Vom 16. Dezember 1934 bis 10. Februar 1935.

(50:) Elektrisierung der Hauptlinie Budapest—Hegyeshalom der kgl. ungarischen Staatsbahnen. — (1—2:) Die elektrische Einrichtung der neueren dieselelektrischen Triebwagen der Österr. Bundesbahnen. — (3:) Die elektrische Lokomotive Type 2 Do 2 der französischen Südbahn für 1500 V Gleichstrom. — (6:) Ein widerstandsfähiges Relais für Fahrleitungsnetze.

Engineering. London.

Band 138. Nr. 3597 bis 3602. Vom 21. Dezember 1934 bis 25. Januar 1935.

(3597:) Armstrong Whitworth Diesel-electric rail units. — (3600:) 260-H.P. rail car for the Great Western Railway. — (3602:) Road consolidating and finishing machine.

Engineering News Record. New York.

Band 113. Nr. 23 bis Band 114. Nr. 1. Vom 6. Dezember 1934 bis 3. Januar 1935.

(23:) Rectifying a main road out of Pittsburgh. — Belt road being built around St. Louis. — (24:) Roadway safety featured by research engineers. — (25:) Road research in Wisconsin county. — (1:) Railway-track changes for higher speeds.

Le génie civil. Paris.

Band 105. Nr. 26 bis Band 106. Nr. 4. Vom 29. Dezember 1934 bis 26. Januar 1935.

(26:) Les ponts en béton armé de Lecifour et d'Anchamps, sur la Meuse. — (1—2:) La suralimentation des moteurs Diesel. — (3:) La locomotive, type "Mikado" du London and North Eastern Railway. — (4:) La fabrication directe du fer par le procédé Krupp.

Glasers Annalen. Berlin.

58. Jahrg. Band 115. Heft 12 bis Band 116. Heft 3. Vom 15 Dezember 1934 bis 1. Februar 1935.

(12:) Reibungsgrenze der Zugkraft von Lokomotiven. — Heizrohrbefestigung neuer Bauart. — (1:) Deutsche maschinentechnische Gesellschaft. Beuth-Aufgabe 1935. — Beurteilung der eingesandten Entwürfe zur Beuth-Aufgabe 1934. — Über Wirtschaftlichkeitsmessungen an Speisewasser-Vorwärmer-Anlagen für Lokomotiven. — (2:) Technik und Kulturfortschritt. — Vollselbsttätige Dieselsätze für die Notbeleuchtung des Hauptbahnhofs Duisburg. — (3:) Spitzenlose Dreh- und Prägepolierbank zur Bearbeitung der Achsschenkel von Lokomotiv-Radsätzen. — Das Anheben von Lokomotiven mit Barrenrahmen und die dabei zu erwartenden Biegebeanspruchungen des Rahmens.

Glückauf. Essen.

70. Jahrg. Nr. 52. Vom 29. Dezember 1934.

Stand und Entwicklungsmöglichkeiten der mit Kohle gefeuerten Dampflokomotive.

Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Jena.

Band 141. Heft 1. Januar 1935.

Die Neugestaltung der Verkehrspolitik im nationalsozialistischen Deutschland.

Industrielle Psychotechnik. Berlin.

11. Jahrg. Heft 12. Dezember 1934.

Das psychotechnische Laboratorium bei der französischen Nordbahn.

L'Ingegnere. Rom.

Band 9. Nr. 2. Vom 16. Januar 1935.

I trasporti automobilistici e la sistemazione della rete stradale in Italia.

The journal of the institute of transport. London.

Band 16. Nr. 3 bis 4. Januar bis Februar 1935.

(3:) The future of the North Atlantic trade. — Railway rates-principles and tendencies under modern conditions. — (4:) Aerodromes for civil aviation. — The time-table in theory and practice.

Juristische Rundschau. Berlin.

Jahrg. 1934. Heft 24 bis Jahrg. 1935. Heft 1. Vom 15. Dezember 1934 bis 1. Januar 1935.

(24:) Reiter und Fuhrwerk nach der neuen Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung. — (1:) Das Reichsgericht und die Eisenbahngefährdungshaftung.

Die Lokomotive. Wien.

31. Jahrg. Heft 12 bis 32. Jahrg. Heft 1. Dezember 1934 bis Januar 1935.

(12:) Schnelltriebwagen mit dieselmechanischem Antrieb. — 50 Jahre Schmalspurlokomotiven Bauart Klose. — Energiewirtschaft der Eisenbahnen. — (1:) 1-E 1-Gebirgstenderlokomotive der Polnischen Staatsbahnen für Schnell- und Personenzüge. — 90 Jahre Mürzzuschlag—Graz. — 10 Jahre Eigenbetrieb der Graz-Köflacher Bahn.

Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung. Brüssel.

Band 5. Nr. 12 bis Band 6. Nr. 1. Dezember 1934 bis Januar 1935.

(12—1:) Wettbewerb durch Kraftwagen, Schiff und Flugzeug. — (12:) Ergebnisse neuer Versuche mit Dampflokomotiven. — Die neuen Güterzuglokomotiven, Achsanordnung 4-5-1, Reihe 151 A. — Versuche zur Ermittlung der Schrumpfspannungen in geschweißten Stumpfnahtverbindungen. — Neuerungen bei dieselelektrischen Lokomotiven. — Ein erfolgreiches hydraulisches Getriebe. — Leichte diesel-hydraulische Triebwagen der L.M.S.R. für den Nebenbahnbetrieb. — Stromlinienförmige Bugatti-Schnelltriebwagen der P.L.M. — Beispiel für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit einer Vorortbahn. — Die selbsttätigen Kupplungen bei französischen Bahnen. — Geschweißte Lokomotivteile der L.M.S.R. — (1:) Über die Zuggeschwindigkeit. — Eisenbahnbetonbauwerke bei der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen. — Busch-Sulzer Dieselmotor. — Eine neue Art Flüssigkeitskupplung.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

89. Jahrg. Heft 24 bis 90. Jahrg. Heft 3. Vom 15. Dezember 1934 bis 1. Februar 1935.

(24:) Die freien Lenkachsen im Gleisbogen bei Zweipunktberührung. — Zur Beurteilung der Standsicherheit von Lokomotiven. — (1:) Ein Überblick über die Elektrisierung der Österreichischen Bundesbahnen. — Der elektrische Betrieb auf der Linie Wien—Preßburg. — (2:) Neuartige Lokomotivstangenlagerbearbeitung. — Die Gleitlagerreibung bei Fettschmierung. — Bearbeitung von Lokomotiv-Zubehörteilen. — Einschweißen von Stehbolzen in kupferne Lokomotiv-Feuerbuchsen. — Leichtmetalle und ihre Verwendung im Eisenbahnwesen. — (3:) Über Statik und Dynamik (Schwingungen) des Oberbaus. — Neuer Oberbau der Sowjetbahnen.

Railway Age. New York.

Band 97. Nr. 22 bis Band 98. Nr. 4. Vom 1. Dezember 1934 bis 26. Januar 1935.

(22:) National recovery and the Railroads. — Railway earnings determine Railway purchases. — What the Railway want to buy. — Other factors in transport problem. — (23:) "Chiseling" aided by government in transportation. — New alloy steels and their application to car equipment. — The Dotsero cutoff-a spezial problem in Railway location. — (24:) Coordinated fast-freight handling system developed. — Employment for 750 000 urged in grade-crossing work. — Making 60-mile track good fer 100 miles an hour. — Centralized traffic control installed on the Alton. — Sales training demanded by modern times. — Locomotive water conditioner improved. — (25:) Pennsylvania builds large modern marine pier at Baltimore. — Car pooling section reports on box car movement. — New York Central "streamlines" passenger locomotive. — Urges long-range national planning. — (26:) High speed Pacific type locomotives received by Boston a. Maine. — Progress in track maintenance must continue. — Freight car condition as of july 1. — How avoid government ownership? — Junction controlled remotely on Lehigh Valley. — (1:) Streamlined coaches for service on the New Haven. — Container-methods used in handling C. a. N. W. stores. — Marine borer attack increases along the New England coast. — I.C.C. annual report. — Diesel road locomotive for the Midland Continental. — Report an Crugers

collision. — (2:) Norfolk a. Western buys de luxe coaches. — Can we expect better rails? — President plans one agency to regulate all transport. — Oral arguments in rate case. — Pacific coast objections to car pooling. — Expenditures for Railway supplies up 160 million. — Materials economics in light-weight Railway cars. — (3:) Norfolk Southern buys four light rail motor cars. — Pullman sales increase carriers' earnings. — Minimizing the fire hazard in timber freight piers. — Labor leaders reject Eastman plea. — Water resaurce planning recommended. — New international streamlined models. — (4, Annual statistical number:) The Railways in 1934 and 1935. — A review of Railway operations in 1934. — Speed an outstanding development in 1934. — Association of American Railroads. — Modernization of passenger service recommended. — Railroads disagree as to passenger fares.

The Railway Engineer. London.

Band 55. Nr. 13. Januar 1935.

Paints for water tank interiors. — Welded steel hopper wagons. — Heavy German breakdown cranes. — Practical locomotive tests. — Consumptions. — The Fossano-Ceva line of the Italian State Railways. — A new heat treatment for ferrous metals. — Shrinking wheel tyres. — Improvements in the locomotive blast pipe. — The broad gauge track of the G.W.R. — Continental locomotive trucks. — The mechanics of a locomotive on curved track. — Electric power signalling at Stockholm Central. — Recent patents relating to Railways.

Railway Gazette. London.

Band 61. Nr. 25 bis Band 62. Nr. 6. Vom 21. Dezember 1934 bis 8. Februar 1935.

(25:) Impressions of overseas transport. — Road transport section. — A capable vehicle for light loads. — Road and rail overseas. — New rolling stock for South Africa. — New 2-8-2 type locomotives for South India. — (26:) German Railway development programme. — Carrier current telephony on the L.N.E.R. — Early British Railway tickets. — Art and the Railway station. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (1:) Impressions of overseas transport. — Checking speed restrictions. — New 2-10-2 type locomotives for the Polish State Railways. — (2:) British Railways after 25 years. — New British built locomotives for overseas Railways. — Lubricated checkrails to reduce curve wear. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (3:) Impressions of overseas transport. — Railway maintenance problems. — Aspects of transport in the empire. — Optical lining-up of locomotives. — Progressive repairs of locomotive axleboxes. — Signalling on the Bologna—Florence Direttissima. — (4:) Impressions of overseas transport. — New all-steel rolling stock in Belgium. — Progressive repair of locomotive axleboxes. — A noteworthy american locomotive design. — A new time element relay. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (5:) Pioneer work in Railway safety. — Rail transport in Australia. — New high-speed Baltimore and Ohio locomotives. — Main line widening, Central Argentine Railway. — (6:) The mechanics of a locomotive on curved track. — Turning locomotives by power from the brake apparatus. — Production of steel firebox staybolts. — New method of fitting cylinder and steamchest liners. — New 4-6-4 type industrial tank engine for South Africa. — (Supplement:) Electric Railway traction.

Railway signaling. Chicago.

Dezember 1934 bis Januar 1935.

(Dezember:) Automatic interlocking in Texas. — An electric interlocking on the Southern Pacific. — Highway crossing protection in England. — Crossing signals on the nickel plate. — Ground detector for A—C track circuits on electrified lines. — End-of-double-track switch controlled automatically. — Centralized traffic control on the T. a. N. O. — (Januar:) Signal construction hits new low in 1934. — Electric plant on the Santa Fe. — Automatic interlocking on the Brooklyn-Manhattan Transit. — Traffic-type crossing signals on the Texas a. New Orleans. — Crossing signals on the C. a. N. W. at Oshkosh, Wis. — Automatic interlocking on the Wabash.

Die Reichsbahn. Berlin.

10. Jahrg. Nr. 51 bis 11. Jahrg. Nr. 6. Vom 19. Dezember 1934 bis 6. Februar 1935.

(51:) Die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz 1934 in Ragusa (Dubrovnik). — Hauptversammlung des Deutschen Stahlverbandes Berlin. — (52:) Zur Frage der Zustandshaftung des Eigentümers, insbesondere nach öffentlichem Recht. — (1:) Die Deutsche Reichsbahn im Jahr 1934 — Vorläufiger Jahresrückblick. — (2:) Oldenburgs Eisenbahnen. — Die Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung und ihre Beziehungen zu den Eisenbahnen. — (3:) Das Gesetz zur Ordnung der Arbeit in öffentlichen Verwaltungen und Betrieben. — (4:) Das neue Signalbuch. — Die Abgrabung des Oberauer Tunnels bei km 93 der Linie Leipzig—Dresden. — Die Kleinstaaterei im Rhein-Main-Gebiet und die Eisenbahnen. — (5:) Die Entwicklung der Betriebsüberwachung im Hauptpersonenbahnhof Frankfurt (M.). — (6:) Die neuen Kassenvorschriften der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. — Um- und Erweiterungsbauten zur Verkehrsverbesserung im Empfangsgebäude Limburg (Lahn).

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 56. Nr. 3 bis 4. Vom 19. bis 26. Januar 1935.

(3:) Die Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung in Deutschland. — Das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande. — Die Straßen-Anliegerbeiträge. — (4:) Betrachtungen zum Neubau der Deutschen Verwaltung. — Vorschläge zum materiellen Disziplinarrecht.

Revista del Consejo Administrativo de los FF.CC. Nacionales (Zeitschrift des Verwaltungsrats der kolumbischen Nationaleisenbahnen). Bogota.

Heft 32 bis 33. September bis Oktober 1934.

(32:) Die Lage der Eisenbahnen vor dem Wettbewerb durch die anderen Verkehrsmittel. — Nachrichten der Gesundheitsabteilung. — Betriebs- und Verkehrsstatistiken. — (33:) Freifahrt auf den kolumbischen Nationaleisenbahnen. — Sanitäre Maßnahmen für die Eisenbahnarbeiter. — Bericht über die Barranquilla-Eisenbahn. — Der japanische Wettbewerb auf der Erde. — Die Beförderungspolitik: Schiene und Straße in Frankreich. — Betriebs- und Verkehrsstatistiken für Juni 1934.

Revue générale des Chemins de fer. Paris.

54. Jahrg. Nr. 1. Januar 1935.

Les feux colorés dans la signalisation des chemins de fer. — Le bogie Y 5 en acier moulé pour essieux de 20 tonnes et les bogies pour wagons à marchandises étudiés par l'Office Central d'Etudes de Matériel de Chemins de fer.

Ruhr und Rhein. Essen.

15. Jahrg. Heft 50 bis 16. Jahrg. Heft 4. Vom 14. Dezember 1934 bis 25. Januar 1935.

(50:) Reichsbahn und Verkehrswirtschaft im nationalsozialistischen Staat. — (52:) Neues Recht im öffentlichen Personenverkehr. — Die kommende Gestaltung des Eisenbahnpersonenverkehrs im niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet. — (1:) Wende deutscher Verkehrspolitik. — (2:) Reichsbahn-Rückblick auf 1934. — (4:) Reiseannehmlichkeiten.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 104. Nr. 24 bis Band 105. Nr. 5. Vom 15. Dezember 1934 bis 2. Februar 1935.

(24:) Brikett-Umschlagbrücke im Rheinhafen St. Johann in Basel. — — (5:) Bautechnischer Luftschutz.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

13. Band. Heft 12 bis 14. Band. Heft 1.

(12:) Zur Währungsfrage im Binnengüterverkehr der Deutschen Reichsbahn. — Muß der Adreßspediteur einer Sammelladung Verfügungen des Empfängers entgegennehmen? — Kraftfahrzeugführer und Eisenbahnübergänge. — (1:) Zusammenstoß beim Überqueren eines unbeschrankten Eisenbahnübergangs zwischen einem Fahrzeug und der Eisenbahn im Nebelwetter. — Neuerungen im Recht der schienengleichen Übergänge. — Führung von Tieren im öffentlichen Verkehr nach der Deutschen R.Str.V.O. — Die frachtbrieflichen Angaben des Absenders nach dem neuen I.Ü.G.

Verkehrstechnik. Berlin.

15. Jahrg. Heft 24 bis 16. Jahrg. Heft 3. Vom 20. Dezember 1934 bis 5. Februar 1935.

(24:) Die Aufgaben des Reichsverbandes Deutscher Verkehrsverwaltungen. — Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung. — Befestigung von Wegübergängen in Schienenhöhe. — Das Wagenstandgeld muß umsatzsteuerfrei bleiben! — Die Erholung des deutschen Kraftverkehrs i. J. 1933/34. — (1:) Die Zukunftsaufgaben der Straßenbahnen. — Das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande. — Die Reichsbahn im Nahverkehr. — Die Bauarbeiten an der Berliner Nordsüd-S-Bahn. — Die Bedeutung des Schienentriebwagens für die französischen Eisenbahnen. — (2:) Die Zukunftsaufgaben der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen. — Die Zukunftsaufgaben der Privateisenbahnen. — Das Verhältnis der Nahverkehrsmittel zur Reichsbahn und zur Reichspost. — Die Statistik der kommunalen Verkehrsbetriebe. — Der Schienen-Schleifrutscher. — (3:) Der Berliner Straßenverkehr. — Die bedrohte Umsatzsteuerfreiheit des Eisenbahnwagen-Übergangsverkehrs. — Diesel-elektrischer Triebwagen der Kreis-Oldenburger Eisenbahn.

Verkehrstechnische Woche. Berlin.

28. Jahrg. Heft 49/50 bis 29. Jahrg. Heft 6. Vom 5. Dezember 1934 bis 6. Februar 1935.

(49/50:) Die Eisenbahn in der neuzeitlichen Verkehrsentwicklung. — Die Entwicklungsmöglichkeit der Betriebsmittel der Deutschen Reichsbahn zur Erfüllung neuzeitlicher Verkehrsansprüche. — Die Reichsbahn im Nahverkehr. — Reglung und Entwicklung des Orts- und Zwischenortsverkehrs durch zeitgemäße Verkehrsmittel. — Zusammenarbeit in der Verkehrswirtschaft. — Wirtschaft und Binnenschiffahrt. — Verkehr und Luftfahrt. — Die Auswirkung des motorisierten Verkehrs auf Städtebau und Landesplanung. — (51/52:) Unterseetunnelprojekte. — Geschichte des Handblocks zur Sicherung zweigleisiger Bahnen. — (1:) Die Aufgaben der Erhaltungswirtschaft der Deutschen Reichsbahn. — Beton als Straßenbaustoff. — (2:) Das Beschaffungswesen der Deutschen Reichsbahn und die nationale Wirtschaft. — Die Deutsche Reichsbahn im Jahr 1934. — (3:) Straßenfahrzeuge auf Bahnsteigen. — (4—6:) Die zweckmäßigste Stromart der elektrischen Vollbahnen. — (4:) Der private Luftverkehr. — (5:) Neue Wege im europäischen Luftverkehr. — (6:) Die Siamesischen Staatsbahnen und ihr Umbau von Regelspur in Meterspur.

Wasserwirtschaft und Technik. Wien.

1. Jahrg. Nr. 11/12. Vom 20. Dezember 1934.

Betrachtungen über einige Bestimmungen des neuen Wasserrechtsgesetzes.

Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes. Paris.

10. Jahrg. Nr. 10 bis 11/12. Oktober bis Dezember 1934.

(10:) Die Miete für die gegenseitige Wagenbenutzung und ihr Einfluß auf die Ausnutzung der Wagen im internationalen Verkehr. — Die Betriebsergebnisse der großen französischen Eisenbahnen im Jahr 1933. — Der Verkehr auf dem Suezkanal im Jahr 1933. — Betriebseinnahmen und -ausgaben der Eisenbahnen. — (11/12:) Fünfzehnte Sitzung des Geschäftsausschusses in Paris am 15., 16. und 17. November 1934. — Außerordentliche Sitzung des V. Ausschusses in Stresa am 9. und 10. Oktober 1934. — Betriebseinnahmen und -ausgaben der Eisenbahnen.

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 78. Nr. 51 bis Band 79. Nr. 1. Vom 22. Dezember 1934 bis 5. Januar 1935.

(51:) Gewerbliche Abwässer. — (1:) Kleintriebwagen.

Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

87. Jahrg. Heft 1/2 bis 5/6. Vom 11. Januar bis 8. Februar 1935.

(1/2:) Der Leerlauf der Dampflokomotive. — (5/6:) Zum Entwurf der neuen österreichischen Eisenbetonvorschriften.

Zeitschrift für Bahnärzte. Melsungen.

30. Jahrg. Nr. 1 bis 2. Januar bis Februar 1935.

(1:) Haut- und Geschlechtskrankheiten bei den Eisenbahnbeamten des Saargebiets. — Reichsbahn und Sport. — (2:) Diabetes mellitus und äußerer Eisenbahndienst. — Der deutsche Reichsbahnarzt. — Zum Begriff der „Kosten des Heilverfahrens“ im Sinn der Unfallfürsorgegesetze für Beamte im Reichs- und Staatsdienst.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Hamburg.

66. Jahrg. Heft 10/12 bis 67. Jahrg. Heft 1. Oktober 1934 bis Januar 1935.

(10/12:) Die verkehrspolitische Fürsorge für die Grenzgebiete. — Gegenwartsfragen der deutschen Binnenschiffahrt. — (1:) Die Unklarheiten im zwischenstaatlichen Donauschiffahrtsrecht. — Die Verkehrsleistungen in der Binnenschiffahrt im Jahr 1933.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungswesen. Berlin.

30. Jahrg. Nr. 1 bis 2. Vom 10. Januar bis 1. Februar 1935.

(1:) Rückblick auf das Jahr 1934. — Versuche mit der optischen Zugbeeinflussung für punktweise Geschwindigkeitsbegrenzung bei Saalfeld. — (1—2:) Die Reichsbahnschranke. — (2:) Das neue Signalbuch.

Zeitschrift für die Internationale Eisenbahnbeförderung. Bern.

42. Jahrg. Nr. 12 bis 43. Jahrg. Nr. 1. Dezember 1934 bis Januar 1935.

(12:) Muß die Versandbahn Güter, deren Einfuhr auf Grund eines Landesgesetzes verboten ist, prüfen? — (1:) Eröffnung des elektrischen Betriebs Halle—Köthen—Magdeburg.

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Berlin.

12. Jahrg. Heft 2.

Zum gegenwärtigen Stand der Eisenbahnen Italiens. — Die Bedeutung des Kraftwagens für den Standort in Produktion und Handel.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

74. Jahrg. Nr. 51 bis 75. Jahrg. Nr. 6. Vom 20. Dezember 1934 bis 7. Februar 1935.

(51:) Wirtschaftsbelebung und Eisenbahngüterverkehr im Jahr 1933. — Sicherheitsingenieur und Sicherheitsbeamter. — Neuordnung im französischen Eisenbahnwesen. — (52:) Bremen — ein deutscher Seehafen. — Österreichischer Reisemarkenverkehr. — Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission. — (1:) Rückblick auf das Jahr 1934. — (2:) Erweiterung des Eisenbahnnetzes in der UdSSR. — (3:) Die Auseinandersetzung zwischen Schiene und Lastkraftwagen in den außerdeutschen europäischen Ländern. — Zur Zumutungsfrage im Eisenbahnrecht. — (4:) Die Heraufsetzung der Höchstgrenze der Entschädigung bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Guts im internationalen Verkehr. — Das neue Empfangsgebäude in Oberhausen (Rhein). — Das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande. — (5:) Die Vereinheitlichung und Fortentwicklung der Finanzvorschriften bei der Deutschen Reichsbahn. — Der Kleinbehälter auf dem Vormarsch. — Stromlinienförmige Schnellzuglokomotive der New York Central-Eisenbahn. — (6:) Zur Lehre vom Tarifzwang. — Stockungen im Verkehrswesen der Sowjetunion.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

54. Jahrg. Heft 52. Vom 26. Dezember 1934.

Das neue Bahnhof-Empfangsgebäude in Duisburg HBf. — Das neue Bahnhof-Empfangsgebäude in Oberhausen (Rheinl.).

Herausgegeben in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck von H. S. Hermann - Büxenstein G. m. b. H., Berlin SW 19.

Die Verkehrsdichte des Deutschen Reichs.

Eine geographische Studie

Von

Dr. Hildegard Ende.

(Mit 15 Abbildungen und einer Übersichtskarte.[1])

A.

Der Begriff und die Bedeutung der Verkehrsdichte für das Deutsche Reich.

Es ist noch kein Jahrzehnt vergangen, seitdem man mit dem Begriff der Eisenbahndichte gleichzeitig die Vorstellung der Verkehrsdichte verband[2]. Erst vor kurzem konnte daher I. Siedentop, der die Anregung zu dieser Arbeit gab, zeigen, daß man heute nicht mehr nur deswegen ein Gebiet als verkehrsdicht oder verkehrsarm bezeichnen kann, weil es mehr oder weniger durch Eisenbahnen aufgeschlossen ist; der Kraftwagen ist eine zu bekannte Erscheinung im Landstraßenbild geworden und leistet wichtige Zubringerdienste[3]. Mitten in einer Zeit des großen technischen Fortschritts hat die Entwicklung der letzten Jahre den Kraftwagen, namentlich auch in Gestalt der Kraftpost, und das Flugzeug in Wettbewerb mit der Eisenbahn treten lassen. War

[1] Die Schriftleitung benutzt gern die Gelegenheit, den Lesern des Archivs die 1935 neu herausgegebene Streckenkarte der Deutschen Reichsbahn zugänglich zu machen, die sehr übersichtlich das Verkehrsnetz der deutschen Eisenbahnen und zugleich die natürlichen geographischen Verhältnisse (Gebirge und Wasserläufe) Deutschlands wiedergibt. — Die Karte wird, ohne den Überdruck der Verkehrsbezirke dieses Aufsatzes, durch den Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. in Berlin vertrieben (Einzelpreis 1 RM).

[2] I. Siedentop: Methodik von Eisenbahndichtekarten, Peterm. G. Mitt. 1933. S. 14 ff. Ders.: Verkehrsdichte von Hessen, Geogr. Wochenschrift 1934, S. 495.

[3] K. Pirath: Entwicklung, Bedeutung und Zukunftsaussichten des Kraftwagenverkehrs, Die Umschau 1927, S. 801 ff. Ders.: Die Eisenbahnen und ihre Stellung in der neuzeitlichen Entwicklung der Verkehrsverhältnisse, Verkehrstechn. Woche 1927.

bisher die Bahn die Hauptträgerin des Verkehrs, so haben sich jetzt noch andere Verkehrsarten herausgebildet, die einen bestimmten Anteil des Personen- und Güterverkehrs an sich ziehen und dadurch das Bild des bisherigen Verkehrslebens stark beeinflußt und umgestaltet haben[1].

Die neu hinzutretenden Verkehrsmittel sind aber an die gleichen Verkehrsquellen gebunden, welche die Eisenbahn in jahrzehntelanger Nutzarbeit erschlossen hat[2]. Im großen und ganzen lehnen sie sich an das von der Eisenbahn geschaffene Liniennetz an, in kleineren Gebieten gehen sie ihrer Eigenart entsprechend andere Wege.

Im gesamten Verkehrsnetz tritt die Binnenschiffahrt, schon weil sie an verhältnismäßig wenige Wasserstraßen gebunden ist, in den Hintergrund; auch hat sie sich innerhalb der letzten Jahre kaum grundlegend geändert.

Weit auffälliger ist die Entwicklung des Kraftpostliniennetzes, welches innerhalb weniger Jahre einen Umfang von 49 500 km Länge gegenüber einem Eisenbahnnetz von 69 322,6 km in Deutschland erreicht hat. Dieser gewaltige Aufschwung läßt sich auf die große Anpassungsfähigkeit der Kraftpost zurückführen, die zumeist in bisher verkehrsarmen Gebieten eine nicht zu unterschätzende Ergänzung der Eisenbahn — hin und wieder auch in scharfer Konkurrenz — bildet.

Die Bedeutung des Flugzeugs liegt mehr in dem Verkehr auf weite Entfernungen über Länder, Meere und Kontinente. Da es bis jetzt kein Massenbeförderungsmittel ist, wird es kaum mit den anderen drei Verkehrsarten in Konkurrenz treten und auch niemals einen Raum dem Verkehr so erschließen können wie die Bahn oder der Kraftwagen.

In dieser Arbeit sollen der Verkehr und die Verkehrsarten, sowie deren Einwirkung auf die Kultur und Wirtschaft näher betrachtet werden. Ferner soll die Dichte der einzelnen Verkehrsbetriebe berechnet und miteinander verglichen sowie die Dichte für alle zusammen ermittelt werden, um daraus je nach Wirtschaft, Bevölkerung und Bodengestalt die Zugängigkeit und Aufgeschlossenheit der einzelnen Landesteile des Deutschen Reichs für den Verkehr zu entnehmen.

Verstand man bisher unter der Verkehrsdichte nur die Eisenbahndichte, also das Verhältnis der Eisenbahnkilometer zu einer Flächen- oder Bevölkerungseinheit, so setzt man jetzt die Streckenlänge, die sich aus der Anzahl der Streckenkilometer von Eisenbahn-, Kraftpost-, Flugzeug- und Wasserfahrzeuglinien innerhalb des Deutschen Reichs ergibt, mit der Flächen- oder Bevölkerungseinheit in Beziehung.

[1] K. Pirath: Die Umschau, Bd. 31, S. 801.
[2] K. Pirath: Verkehrstechn. Woche 1927 II, S. 537 und 565.

B.

Der Eisenbahnverkehr.

Die Eisenbahn ist das allgemeinste Verkehrsmittel des Binnenlandes für den Weit- und Massentransport von Personen und Gütern. Seit ihrem Entstehen hat sich das Leben der Menschheit von Grund auf umgestaltet, und ohne sie wäre der heutige Stand der Weltwirtschaft nicht denkbar. Mit ihrer Hilfe wurde eine größere und weit ausgedehntere Verwendung der Bodenschätze, damit aber eine Förderung und Ausgestaltung des Handels und der Industrie möglich, so daß auch früher arme Landstriche jetzt der Industrie erschlossen sind[1].

Für das deutsche Volk ist und bleibt die Eisenbahn das wichtigste Verkehrsunternehmen; ihr verdanken wir in der Hauptsache die großzügige Ausgestaltung unseres Verkehrsnetzes. Um ihren Einfluß auf unser Land und unsere Wirtschaft zu verstehen, ist es notwendig, die Statistik der Eisenbahnen zu betrachten. Aus ihren Angaben kann man im wesentlichen die Zugänglichkeit und Aufgeschlossenheit der einzelnen Landesteile zu einem bestimmten Zeitpunkt für den Eisenbahnverkehr entnehmen.

Mit der fortschreitenden Entwicklung des Eisenbahnnetzes hat sich im Lauf der Jahre der Begriff der Eisenbahndichte herausgebildet, ein Begriff, der in keiner Verkehrstatistik mehr fehlen darf. Angaben über die Länge der Eisenbahnen allein werden niemals ein richtiges Bild davon geben, in welchem Grad ein Land dem Eisenbahnverkehr erschlossen ist; besteht doch ein grundlegender Unterschied darin, ob die gleiche Eisenbahnlänge einem räumlich großen oder einem räumlich kleinen Gebiet zugehört[2]. Erst wenn man die Gesamtlänge des Eisenbahnnetzes zur Fläche oder Einwohnerzahl in Beziehung setzt, gelangt man zu den fundamentalen Begriffen der Flächen- und Einwohnerbahndichte und erhält ein klares Bild hinsichtlich der Verkehrsaufgeschlossenheit und damit der Zugänglichkeit der betreffenden Landschaft. Schon frühzeitig sind daher in der verkehrsgeographischen Literatur Bahndichte und Maschenweite berechnet worden.

Die Eisenbahndichte berechnet sich aus der Eisenbahnlänge, die man entweder zu einer Fläche, am besten zu einer Flächeneinheit von 100 qkm oder zu einer Bevölkerungseinheit von 10 000 Einwohnern in Beziehung setzt. Dividiert man dann die Eisenbahnkilometer in den Flächeninhalt oder in die Einwohnerzahl des dazugehörigen Gebiets und

[1] K. Pirath: Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Berlin 1934.

[2] K. Hassert: Allgem. Verkehrsgeographie, Berlin und Leipzig 1931. W. Lotz: Verkehrsentwicklung in Deutschland seit 1800, Aus Natur und Geisteswelt Bd. 15, Leipzig 1920.

stellt fest, wieviel Eisenbahnkilometer auf 100 qkm oder auf 10 000 Einwohner entfallen, so erhält man die Werte für die Eisenbahndichte. Sie gibt uns also erst einen Maßstab, aus dem man die Werte für die Bahnerschließung des Landes entnehmen kann[1].

Die Flächen-Bahndichte ist scharf von der Einwohner-Bahndichte zu unterscheiden, da beide Werte vollständig unabhängig voneinander sind. So werden bei gleicher Bahnlänge die Werte der Bahndichte um so günstiger, je kleiner und je bevölkerter ein Gebiet ist. Umgekehrt jedoch wird bei gleich großen Gebieten die Bahndichte hinsichtlich der Flächengröße günstiger, hinsichtlich der Einwohnerzahl dagegen ungünstiger, je länger das Bahnnetz ist[2].

Die Einwohner-Bahndichte steht im umgekehrten Verhältnis zur Bevölkerungsdichte. Sie ist wegen der Schwankungen, denen die Einwohnerzahl eines Gebiets häufig unterworfen ist, nicht so zuverlässig und führt zuweilen zu falschen Schlüssen, da die zugrunde gelegte Fläche im wesentlichen immer dieselbe bleibt[3]. Man erhält z. B. ein falsches Bild, wenn sich die Einwohnerzahl im stärkeren Verhältnis vermehrt als die Länge des dazugehörigen Eisenbahnnetzes, so daß es scheint, als ob die Eisenbahndichte zurückgegangen sei. Wenn auch der Einfluß der Kaufkraft und der Bedürfnisse der Bewohner einer Landschaft auf den Eisenbahnverkehr nicht unterschätzt werden darf, ist es in jedem Fall besser, die Flächen-Bahndichte vor der Einwohner-Bahndichte zu bevorzugen. Sie gibt uns das genaueste Bild von der Verkehrserschließung einer Landschaft; je größer sie ist, desto näher rücken räumlich getrennte Landstriche zusammen.

Das Deutsche Reich nimmt mit seiner Eisenbahndichte unter den Ländern Europas den fünften Platz ein. Nur die Bahnnetze von Belgien mit 36,5, Luxemburg mit 21,2, der Schweiz mit 14,6 und von Großbritannien mit 14,2 Eisenbahnkilometern auf 100 qkm sind dichter als das deutsche, in welchem auf 100 qkm 12,4 km entfallen[4]. In seiner absoluten Eisenbahnlänge von 69 323 km wird es nur von zwei Staaten übertroffen, und zwar entfallen auf die Vereinigten Staaten von Amerika 402 246 km, auf Rußland 77 035 km. Canada hat 68 600 km, Britisch-Ostindien 66 758 km, Frankreich 63 650 km, Großbritannien und Irland 39 290 km.

[1] K. Hassert: Neuere Beiträge für Geographie und Kartographie der Eisenbahnen, Mitt. d. Ver. f. Erdkde. zu Dresden, 1926; ders., Allgem. Verkehrsgeogr. a. a. O.

[2] Joh. Hansing: Die Eisenbahnen in Baden, Stuttgarter Geogr. Studien, Stuttgart 1929.

[3] H. Pistor: Die Thüring. Eisenbahnen, bes. die geogr. Verhältnisse, Mitt. d. Geogr. Ges., Jena, Bd. 26/1908.

[4] Auerswald: Die Eisenbahnen der Erde 1930, Arch. 1933.

Betrachtet man auf einer großen Verkehrskarte das Eisenbahnnetz des Deutschen Reichs, so fällt sofort die ungleichmäßige Verteilung der Eisenbahnlinien ins Auge, die sich einmal in den Industriebezirken und Bergbaugebieten, wo sich auf engem Raum die größten Menschenmassen zusammenballen (Ruhrgebiet, Rheintal, Mitteldeutschland), zu einem engen Netz verdichten, ein anderes Mal aber, besonders in rein landwirtschaftlichen Gebieten mit spärlichen Siedlungen, weit auseinanderstehen oder in Gebirgen, Moor- und Niederungsgebieten fast ganz fehlen. Diese verschiedenen Dichten hängen von mancherlei Einflüssen ab, wie sie sich aus der Verteilung von Bevölkerung, Bodenschätzen und Bodengestaltung ergeben[1].

Besonders auffällig treten die Unterschiede in der Struktur des deutschen Eisenbahnnetzes hervor, wenn man das Deutsche Reich in eine Reihe von Verkehrslandschaften, wie sie sich aus den verkehrsgeographischen Bedingungen ergeben, einteilt und für diese neu eingeteilten Gebiete die jeweilige Eisenbahndichte bestimmt. Die Berechnungen für diese Verkehrslandschaften zeigen dann in ihrer Eisenbahndichte Unterschiede von 7,82 km bis zu 73,21 km auf 100 qkm und von 20,51 km bis zu 5,3 km auf 10 000 Einwohner. Die Eisenbahndichte für das ganze Deutsche Reich beträgt 14,74 km auf 100 qkm und 10,48 km auf 10 000 Einwohner.

Niemals können aus den Statistiken solche starken Differenzen ersehen werden, da diese ihren Rechnungen nur rein administrative oder politische Landschaften zugrunde legen, ohne Rücksicht auf irgendwelchen geographischen Zusammenhang. Niemals kann auch aus diesen Angaben der Eisenbahndichte ein klares Bild über die Verkehrsaufgeschlossenheit der einzelnen Landesteile gewonnen werden. Wenn auch die historisch bedingten Verwaltungsgrenzen der Ausdehnung des Eisenbahnverkehrs in manchen Fällen hinderlich gewesen sind, so können sie im allgemeinen nicht als Grenzen eines Verkehrsgebiets angesprochen werden. Sie dürfen zwar nicht unbeachtet bleiben, doch sollen sie nicht die Betrachtung solcher Gebiete unterbrechen, die natürlich und wirtschaftlich zusammengehören[2]. Die einzelnen Staaten, die teils industrielle, teils agrarische Landstriche umfassen, weisen vollkommen abweichende Eisenbahndichte innerhalb ihres

[1] S. Passarge: Die Erde und ihr Wirtschaftsleben, Hamburg u. Berlin 1927.

[2] M. Haushofer: Eisenbahngeographie. Eine Darstellg. des modernen Weltverkehrs mit bes. Berücksichtigung der Eisenbahnen, Stuttgart 1875. W. Schulze: Die Eisenbahnen in Sachsen, Mitt. d. Ver. d. Geogr. a. d. Univ. Leipzig, X/XI., 1933. A. Weitzel: Die regionale Gliederg. Deutschlds. nach Wirtsch.- u. Verk.-Gebieten, Erde u. Wirtschaft Bd. II, 1928/29.

Landes auf. Dies läßt sich aber nicht aus einer Berechnung der Dichte des ganzen Staats ersehen, da diese nur einen Mittelwert angibt.

Schon im Jahr 1883 hat Kettler[1] erkannt, daß eine Berechnung der Eisenbahndichte für rein politisch eingeteilte Gebiete niemals ein anschauliches Bild über die wahren Verhältnisse geben kann. Er zergliederte deshalb das Deutsche Reich in 84 Landschaften, doch hielt er sich dabei nach Möglichkeit an politische (Landes-, Provinz-, Kreis-) Grenzen, strebte aber schon nach Herausarbeitung zusammenhängender geographischer Einheiten und stellte die so gewonnenen Werte in einer Karte dar.

Nach ähnlichen Gesichtspunkten hat H. Schädlich[2] die Kettlersche Karte für das Jahr 1925 neu bearbeitet, doch hält er sich ausschließlich an politische Grenzen und größere Verwaltungseinheiten der Länder, so daß manches auf der Karte anders erscheint, als es in Wirklichkeit ist.

Die vorliegende Arbeit versucht, eine Einteilung des Deutschen Reichs vom rein verkehrsgeographischen Standpunkt aus vorzunehmen, wobei unter Verkehr nicht nur der Eisenbahnverkehr, sondern auch der der Kraftpost, der Schiffahrt und des Flugzeugs verstanden werden soll[3].

Als Grundlage für die Einteilung in Verkehrslandschaften ist der Eisenbahnverkehr gewählt worden, da bei diesem der Einfluß der natürlichen Faktoren bei der Linienführung sowie bei der Gestaltung des Verkehrsnetzes mehr als bei den anderen Verkehrsmitteln zur Geltung kommt. Gerade bei dem deutschen Eisenbahnnetz zeigt es sich, daß der Verkehr in den einzelnen Landesteilen eine verschiedene Struktur hat, da überall anders geartete Kräfte auf ihn einwirken. Von dem Einfluß der natürlichen Faktoren sind wiederum Besiedlung, Wirtschaft und kulturelle Entwicklung abhängig, die alle zusammen in Wechselwirkung auf die Ausgestaltung des Verkehrsnetzes und auf den Verkehr selbst eingewirkt haben und noch heute auf ihn einwirken[4].

Es ergaben sich unter Zugrundelegung des Eisenbahnnetzes 29 Verkehrslandschaften, wobei man unter Verkehrslandschaft ein räumlich begrenztes Gebiet versteht, in dem bestimmte Verkehrsbedürfnisse vorhanden sind, die durch ein oder mehrere Verkehrsmittel befriedigt werden können, und welches nach Möglichkeit eine geschlossene

[1] K. Hassert: Allg. Verk.Geogr. . . . a. a. O. J. Kettler: Bemerkungen zur Karte der Eisenb.Dichtigkeit im Deutschen Reich, Zeitschr. f. Wissensch. Geogr., Wien, Bd. 4/1883.

[2] K. Hassert: Neuere Beiträge für . . . a. a. O.

[3] I. Siedentop: Die geogr. Struktur des deutsch. Eisenb.Verk., Erde u. Wirtschaft, Braunschweig 1932; Meth. v. Eis. . . . a. a. O.

[4] W. Schulze: a. a. O. H. Wegele: Die Linienführg. der Eisenbahnen, Smlg. Göschen, Berlin u. Leipzig 1912.

geographische Einheit bildet. Für diese neu eingeteilten Landschaften wurde die Eisenbahndichte, bezogen auf Fläche und Einwohnerzahl, berechnet und die Flächen-Bahndichte auf einer Karte (Abb. 5) dargestellt.

Da die Gestaltung des Eisenbahnnetzes in seiner Form, Ausdehnung und Liniendichte von orographischen, wirtschaftlichen, geschichtlichen und verkehrstechnischen Verhältnissen abhängig ist, muß auf diese Faktoren erst näher eingegangen werden. Nur bei ihrer Berücksichtigung kann man zu einer richtigen Bewertung der Verkehrsdichte der einzelnen Landesteile kommen.

1. Die Abhängigkeit des deutschen Eisenbahnnetzes von den orographischen Verhältnissen.

Das deutsche Eisenbahnnetz spiegelt in großen Zügen die natürliche Eigenart des Landes wider, wie es sich trotz politischer Sonderbestrebungen schon vom Beginn des Eisenbahnzeitalters an durchgesetzt hat[1]. Gerade die orographischen Verhältnisse des Deutschen Reichs haben die Linienführung der Eisenbahn grundlegend beeinflußt[2]. So folgen die Hauptwege des Verkehrs den Grundlinien im Bau des deutschen Bodens; sie umgehen die großen Erhebungen und folgen Einsenkungen oder von den Flüssen geschaffenen Vertiefungen, so daß auf einer Verkehrskarte Erhebungen als eisenbahnarme Gebiete erscheinen.

Das Relief des gebirgigen Deutschlands hat dem Verkehr immer größere Schwierigkeiten bereitet als das Norddeutsche Tiefland, für welches besonders Fluß und Sumpf die Wegrichtung bestimmten, während in Mittel- und Süddeutschland besonders die Höhe und Art der Gebirge von großem Einfluß waren.

Bis auf einige Ausnahmen bilden die deutschen Gebirge für den Verkehr kein ernstliches Hindernis, da sie schon stark abgetragen und mit breiten, allmählich aufsteigenden, gut wegbaren Tälern durchsetzt sind[3]. Außerdem sind sie durch Flüsse stark aufgeschlossen und ermöglichen fast überall eine günstige Entwicklung des Eisenbahnnetzes.

Der Verlauf der großen Verkehrslinien wird besonders durch die drei vorherrschenden Streichrichtungen der Gebirge: dem varistischen von Südwesten nach Nordosten, dem herzynischen von Südosten nach Nordwesten und dem oberrheinischen von Süden nach Norden bestimmt,

[1] R. Dove: Allg. Verk.Geogr., Berlin u. Leipzig, Smlg. Göschen, 1921.

[2] F. G. Hahn: Die Eisenbahnen, ihre Entstehung u. gegenwärtige Verbreitung, Aus Natur und Geisteswelt, Bd. 71/1905.

[3] O. Blum: Der Weltverkehr u. seine Technik, Teil I, Stuttgart u. Berlin 1921.

die von um so höherem Einfluß sind, da große und kleinere Flüsse diesen Richtungen folgen, wie aus Abb. 1 hervorgeht[1].

In dem orographischen Bau des Deutschen Reichs erkennt man eine Dreiteilung: Das Norddeutsche Tiefland, das mitteldeutsche und das süddeutsche Gebirgsland. Alle drei sind scharf voneinander abgegrenzt und zerfallen wiederum jedes für sich in eine Reihe von Einzellandschaften mit verschiedener Verkehrsdichte.

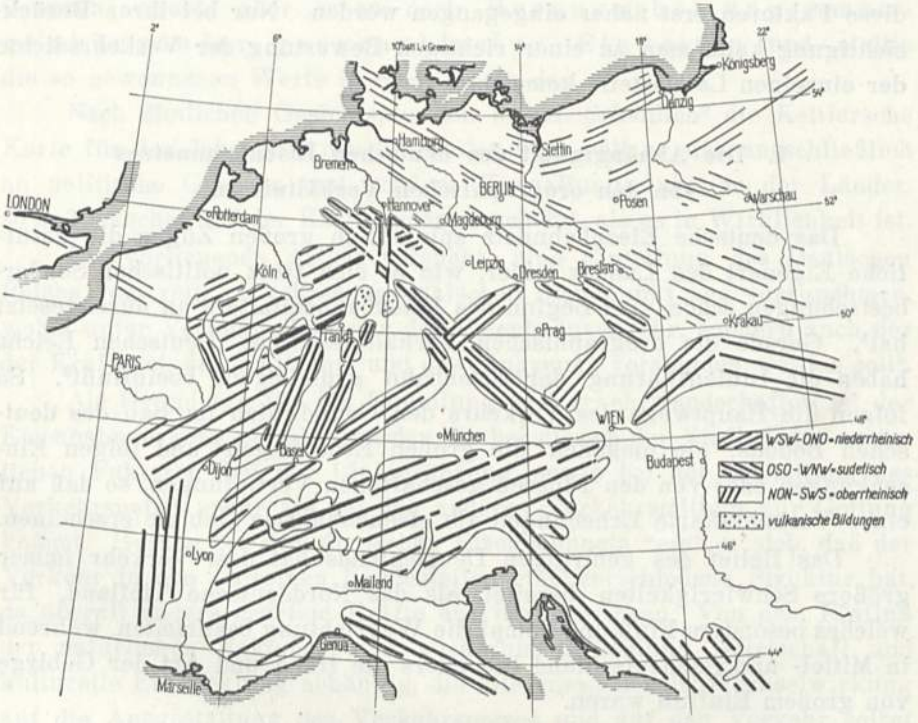


Abb. 1. Die drei Richtungen des Gebirgsverlaufs in Mitteleuropa.

Das Norddeutsche Tiefland verdankt seine Oberflächengestaltung der nordischen Inlandvereisung, die es mit einer Decke von glazialen Ablagerungen überschüttet hat und nur an wenigen Stellen das alte Schollenland zutage treten läßt.

Die alten Urstromtäler, die das Land in westöstlicher Richtung durchziehen und durch eine ganze Reihe von Quertälern verbunden sind, bieten dem Eisenbahnverkehr in ihren ebenen Talniederungen nirgends größere Schwierigkeiten und ermöglichen auf weite Strecken eine fast ideale horizontale Linienführung.

[1] O. Blum: Betrachtgn. z. Verkehrsg., Arch. f. Eisenbahnw. 1920; ders., Linienführg., Handbibl. d. Bauing. II. Teil: Eisenbahnwesen, Berlin 1925; ders., Das Eisenbahnnetz Niedersachsens, Arch. f. Eisenbahnw. 1933.

Einige niedrige Höhenrücken geben dem Norddeutschen Tiefland eine mehrfache Gliederung. Daneben stehen schwache, in der Ebene stets vorhandene Bodenwellen, Sümpfe und Moore, letztere besonders westlich der Elbe, dem Verkehr hindernd entgegen, da sie ihn auf lange Strecken unterbinden und den bevorzugten tiefsten Punkten zuweisen.

Die beiden Hauptbegrenzungen, im Norden das Meer und im Süden die sogenannte deutsche Tieflandküste, sind ebenfalls dem Eisenbahnverkehr des Tieflandes sehr günstig. Das Meer als der wichtigste Verkehrszweig, am billigsten und leistungsfähigsten, begleitet den Nordrand des Norddeutschen Tieflandes. Dadurch wird der Verkehr in den Häfen angeregt und befruchtet, so daß von hier aus nach dem Hinterland die Eisenbahnlinien ausstrahlen.

Die eigentliche Begrenzung im Süden ist das Gebirge. Es ist im Gegensatz zum Meer im allgemeinen verkehrsfeindlich eingestellt,

Abb. 2. Die deutsche Tieflandküste und ihre Buchten.

drängt den Verkehr von sich ab und weist ihn in die Ebene hinein. Dieser zieht daher an den Gebirgsrändern entlang in der Tieflandküste[1]. Wie die Küste eine Grenze zwischen Wasser und Festland bildet, so bildet die Tieflandküste den Grenzstreifen zwischen Ebene und Gebirge. Sie beginnt bereits außerhalb Deutschlands, verläuft am Nordrand der Mittelgebirge und folgt von Mons (in belgischer Provinz Hennegau) ab bis Hannover dem varistischen, von Hannover bis Krakau dem herzynischen Streichen, so daß diese beiden fast geraden Linien ihren nördlichsten Punkt in Hannover bilden. In ihrem Verlauf schließt sie eine Reihe von Buchten (Abb. 2)[2] ein: die Münster-, Kölner, Sächsisch-Thüringische und Schlesische Tieflandsbucht und zwei kleinere Buchten von Hannover und Dresden. Diese ragen alle tief in das Gebirge hinein und sind für den Verkehr von hoher Bedeutung, da hier die Eisenbahn-

[1] O. Blum: Betrachtungen . . . a. a. O. H. Haufe: Die geogr. Struktur des deutsch. Eisenbahnverkehrs, Veröffentlichg. des Geogr. Sem. d. Univ. Leipzig, 1931. I. Siedentop: Die geogr. Struktur . . . a. a. O.

[2] O. Blum: Das Eisenbahnnetz Niedersachsens, Arch. f. Eisenbahnw. 1933.

linien wie in einer Sammelmulde zusammenfließen und von hier nach allen Seiten in das Tiefland ausstrahlen. Jede dieser Tieflandsbuchten, zu der sich eine Eisenbahn durch das Gebirge hindurcharbeitet, wird gleichsam zur Spitze eines Eisenbahndeltas, in welchem sich der vom Gebirge zusammengehaltene Verkehr in mehrere Linien verzweigt, wie es sich besonders deutlich in den Verkehrsknotenpunkten von Köln, Halle, Leipzig und Dresden zeigt[1].

Die Anlage von Eisenbahnen im Norddeutschen Tiefland ist also in mannigfacher Hinsicht geographisch bedingt.

Das Mitteldeutsche Gebirgsland zieht als ein breites Band von Westen nach Osten durch das ganze Deutsche Reich und trennt das Norddeutsche Tiefland von den Beckenlandschaften des Südens. Es ist eine alte Rumpffläche mit Aufwölbungen und Horsten, Ausräumungen und Grabenbrüchen in reichem Wechsel.

Seinem tektonischen Bau und seiner Bodengestalt nach zerfällt es in eine Reihe von Einzellandschaften, die sich auch in der Anlage der Verkehrsnetze voneinander unterscheiden.

Für den Eisenbahnverkehr bedeutet das Mitteldeutsche Gebirgsland ein starkes Verkehrshindernis. Durch die zahlreichen Senken, die gleichsam Breschen in der langen Gebirgsmauer darstellen, haben die Mittelgebirge nirgends eine so große Ausdehnung, daß sie nicht leicht in diesen Senken oder in Flußtälern umgangen oder gequert werden können (Abb. 3)[2]; dabei ist auch ein Ausweichen nach Nord- oder Süddeutschland möglich. Die Gebirge selbst aber waren dem Eisenbahnverkehr lange Zeit verschlossen, und noch heute treten sie auf den Eisenbahnkarten mit einer geringeren Bahndichte auf (s. Übersichtskarte [Tafel]).

Die Durchgangsstellen, die das deutsche Mittelgebirge in der Nord-Süd-Richtung hat, besitzen verschieden große Verkehrsbedeutung, da sie Unterschiede nach Länge und Tiefe aufweisen und nach Gegenden verschiedener Wirtschaftskraft führen. Die Flußtäler des Rheins und der Elbe, sowie die Täler ihrer Nebenflüsse sind dabei besonders wertvoll, da sie den Süden mit Norddeutschland verbinden.

Die Verkehrsfeindlichkeit des Gebirgslandes ist ganz verschieden, sie ist im Westen am geringsten, nimmt vom Thüringer Wald (Eisenach) an stark zu und läßt in den Sudeten infolge der geringen Verkehrsspannung nur drei Eisenbahnlinien den Gebirgswall überwinden.

Zu dem Süddeutschen Gebirgsland gehört das ganze Gebiet, das durch die Mitteldeutsche Gebirgsschwelle vom Nord-

[1] Esselbrügge: Die Abhängigkeit des nordd. Eisenbahnnetzes von der Geländegestaltung, Arch. f. Eisenbahnw. 1933.

[2] O. Blum: Das Eisenbahnnetz Niedersachsens, Arch. f. Eisenbahnw. 1933.

deutschen Tiefland getrennt wird. Es zerfällt seinem orographischen Bau nach in eine große Anzahl von in sich abgeschlossenen Einzellandschaften. Sein Charakter wird sowohl durch Becken als durch Gebirge bestimmt. Die Alpen und das Alpenvorland bis zum Donautal nehmen in dem Aufbau eine besondere Stellung ein.

Im mitteleuropäischen Verkehr spielt das Süddeutsche Gebirgsland eine hervorragende Rolle. Trotz seines Reichtums an Gebirgen ist es

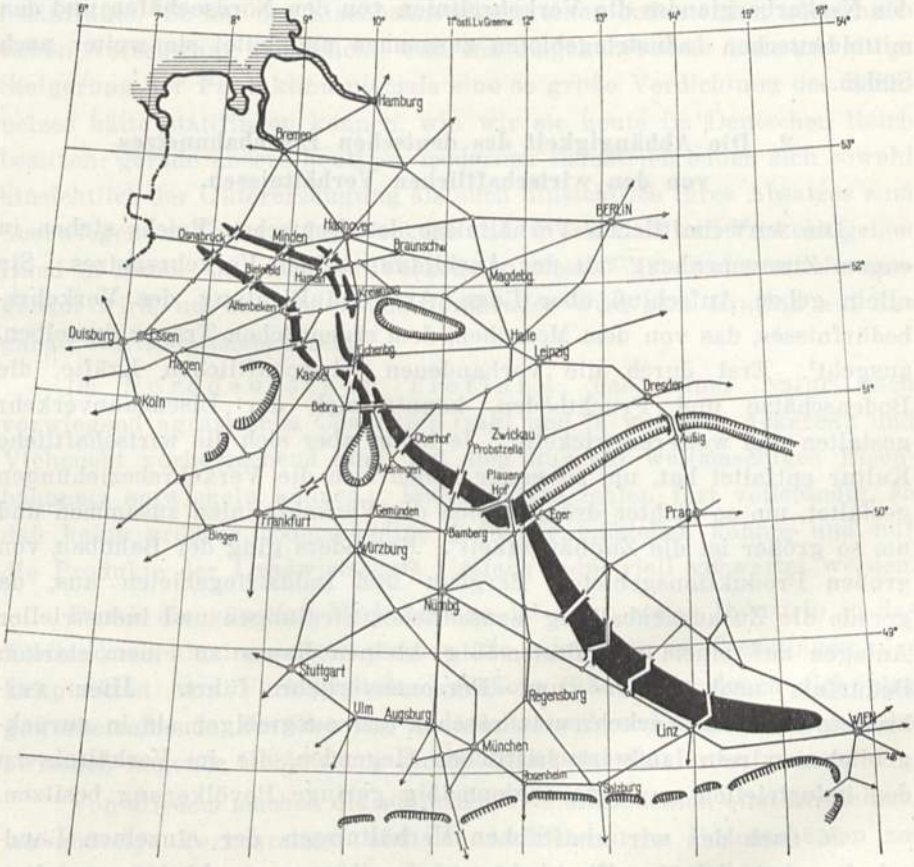


Abb. 3. Das mitteldeutsche Gebirgsland mit seinen Senken.

doch nach allen Seiten offen und bildet schon von altersher das Durchzugsland für den Verkehr zwischen Frankreich und den Donauländern, zwischen Deutschland und Italien, also für den west-östlichen und nord-südlichen Verkehr. Durch die vielen Gebirge wird eine ungehinderte freie Verkehrsentfaltung nach jeder Richtung verhindert, so daß die Eisenbahn häufig bestimmten, von der Natur vorgeschriebenen Wegen folgen muß: Gute Beispiele dafür sind das Neckarbergland und die Zaberner Steige.

Auch innerhalb des Gebirgslandes hat sich ein reger Verkehr entwickelt, der die einzelnen Wirtschaftsgebiete, die sich durch die orographische Gliederung herausgebildet haben, verbindet. Insbesondere bevorzugt der Verkehr die Landsenken, die dank ihrer leichten Durchgängigkeit diesen an sich ziehen, zumal dann, wenn sie ihn in eine Richtung leiten, die dem wirklichen Bedürfnis entspricht, wie z. B. die der Oberrheinischen Tiefebene; letztere faßt in Verbindung mit der Senke des Neckarberglandes die Verkehrslinien von den Nordseehäfen und den mitteldeutschen Industriegebieten zusammen und leitet sie weiter nach Süden.

2. Die Abhängigkeit des deutschen Eisenbahnnetzes von den wirtschaftlichen Verhältnissen.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse des Deutschen Reichs stehen in engem Zusammenhang mit der Ausbildung seines Verkehrsnetzes. Sie allein geben Aufschluß über Lage, Art und Richtung des Verkehrsbedürfnisses, das von dem Menschen, dem eigentlichen Träger desselben, ausgeht[1]. Erst durch die vorhandenen wirtschaftlichen Kräfte, die Bodenschätze und Fruchtböden, konnte sich der Eisenbahnverkehr gestalten und weiterentwickeln[2]. Je höher aber sich die wirtschaftliche Kultur entfaltet hat, um so enger haben sich die Verkehrsbeziehungen gestaltet, um so dichter drängen sich die Verkehrslinien zusammen und um so größer ist die Zughäufigkeit[3]. Besonders ging der Bahnbau von großen Produktionsgebieten, Bergbau- und Industriegebieten aus, da gerade die Zusammenballung menschlicher Siedlungen und industrieller Anlagen auf einem verhältnismäßig kleinen Raum zu einem starken Bedürfnis nach Güter- und Personenverkehr führt. Hier verbreitete sich das Verkehrsnetz rascher und ausgiebiger als in zurückgebliebenen rein landwirtschaftlichen Gegenden, die im Verhältnis zu den industriellen nur eine zahlenmäßig geringe Bevölkerung besitzen.

Je nach den wirtschaftlichen Verhältnissen der einzelnen Landschaften hat sich das Eisenbahnnetz in diesen verschieden gestaltet. Es findet seine stärkste Verdichtung besonders in den Gegenden, wo Kohlenlager aufgeschlossen sind. Meist tritt zu der Gewinnung der Kohle gleich ihre Verarbeitung hinzu, die zum größten Teil an Ort und Stelle geschieht und viele andere Stoffe zur Verarbeitung und damit eine große Konzentration des Gewerbes nach sich zieht. Mit der Förde-

[1] K. Pirath: Die Eisenb. u. . . . a. a. O.; ders., Die Grundlagen . . . a. a. O.
[2] O. Blum: Das Eisenb.Netz . . . a. a. O.
[3] P. H. Schmidt: Die geogr. Grundlagen d. Verk.Wirtschaft, Jena 1934.

rung der Industrie ist die Entwicklung der Bevölkerung eng verknüpft, so daß ebenso Volksdichte und Bahndichte in engem Zusammenhang stehen.

Umgekehrt trat durch die Ausgestaltung des Verkehrsnetzes eine Steigerung der Produktivität ein, da dieses den Absatz der Industrie förderte, die Ausbeutung der Bodenschätze in ihrem heutigen Umfang ermöglichte und außerdem die Industrien in ihrer räumlichen Verteilung beeinflußte. So hat der Eisenbahnverkehr einen bedeutenden wirtschaftlichen Aufschwung ermöglicht, während umgekehrt ohne diese gewaltige Steigerung der Produktion niemals eine so große Verdichtung des Bahnnetzes hätte stattfinden können, wie wir sie heute im Deutschen Reich besitzen; gerade unsere heutigen modernen Industrien bauen sich sowohl hinsichtlich der Gütererzeugung als auch hinsichtlich ihres Absatzes zum überwiegenden Teil auf dem Verkehr auf. Wirtschaft und Verkehr gehen Hand in Hand. Je mehr der Verkehr in einen Wirtschaftsverkehr ausgebaut wird, um so größer und fördernder wird sein Einfluß auf das ganze Wirtschaftsleben sein[1].

Im Norddeutschen Tiefland, das seiner Natur nach vorwiegend agrarischen Charakter trägt und in welchem Ackerbau und Viehzucht vorherrschend sind, hat sich nur ein weitmaschiges Eisenbahnnetz entwickeln können. Bodenschätze fehlen fast vollständig, so daß keine größere bodenständige Industrie entstehen konnte und nur die Produkte der Landwirtschaft vielfach industriell verwertet werden.

Durch die günstige Verkehrslage ist zwar etwas Industrie in das Tiefland mit hineingetragen worden. So entstanden an Kreuzungen oder Eckpunkten von Verkehrslinien größere Städte, in denen sich eine gewerbetreibende Bevölkerung ansiedelte, während dagegen weite, dazwischen liegende Gebiete nur kleine Städte und Dörfer aufweisen.

Von alledem machen die südlichen Tieflandsbuchten eine Ausnahme, wo günstige Verkehrslage und das Auftreten von Bodenschätzen am Rand des Flachlandes größere Industriezentren ermöglichten.

Alle diese Umstände bewirkten eine Verstärkung der Bevölkerung, die wiederum zu einer Verdichtung des Eisenbahnnetzes beitrug. Gerade in den Tieflandsbuchten finden wir dank der günstigen Vorbedingungen mit die dichtesten Eisenbahnnetze des Deutschen Reichs.

Der Rand des Mittelgebirgslandes gehört vom Standpunkt der Wirtschaft und des Verkehrs zu den wichtigsten und wert-

[1] B. Dietrich: Grundzüge der allg. Wirtschaftsgeogr., Berlin 1927.

vollsten Landstrichen des Deutschen Reichs. Als Übergangsgebiet an der Grenze zwischen Gebirge und Ebene hat er schon in frühgeschichtlichen Zeiten verkehrs- und wirtschaftserzeugend gewirkt[1]. Abgesehen davon, ist er von Natur aus sehr fruchtbar und mit Bodenschätzen reich gesegnet. Für die Gegenwart sind Steinkohlen- und Braunkohlenlager von höchster Wichtigkeit geworden. Sie schufen die größte Konzentration der Gewerbe und Industrien und damit eine starke Verdichtung des Eisenbahnnetzes[2].

Das deutsche Mittelgebirgsland trägt in seinen tieferen Landstrichen einen im allgemeinen ertragreichen Ackerboden, so daß sich überall Ackerbau und Viehzucht, die nur durch die Ausbreitung des Hochlandes örtlich beschränkt sind, vorfinden. Meist enthalten die Gebirge selbst reiche Bodenschätze wie Kohlen, Kalisalze und früher auch abbauwürdige Erze. Das Vorkommen von Kohlenlagern hat die Verteilung der Industrie stark beeinflußt. Besonders die Textilindustrie ist in einzelnen Teilen des Gebirgslandes zu hoher Blüte gelangt. Für den Absatz der Produkte liegen im allgemeinen günstige Verkehrsverhältnisse vor. Diese haben ebenfalls die wirtschaftlichen Verhältnisse beeinflußt und umgekehrt eine Verdichtung des Eisenbahnnetzes bewirkt.

Ganz im Gegensatz hierzu liegen die wirtschaftlichen Verhältnisse im Süddeutschen Gebirgsland. Dieses ist bis auf das Saargebiet arm an Bodenschätzen, so daß sich nur hier durch die Kohlenlager ein bedeutenderer Industriebezirk entwickelt hat.

Durch die reiche Gliederung des Süddeutschen Gebirgslandes sind Industrie- und Volksdichte und damit auch die Eisenbahndichte ungleich verteilt. So liegen unmittelbar neben Landstrichen, die ein sehr dichtes Eisenbahnnetz besitzen, solche mit sehr weitmaschigen. Die Ursachen sind verschieden, sie sind besonders durch die Verkehrslage bedingt.

Im allgemeinen ist das Eisenbahnnetz ziemlich weitmaschig und erfährt nur eine Konzentration in der Oberrheinischen Tiefebene und deren benachbarten Gebieten, die ihr den Verkehr zuführen.

Die Verknüpfung der Verkehrslinien mit den wirtschaftlichen Verhältnissen ist von weit größerer Bedeutung als die mit den orographischen; letztere schreiben zwar den Bahnen ihren Weg vor, die Wirtschaftsverhältnisse dagegen legen erst den Grund für einen Verkehr und damit für ein Bahnnetz und bedingen so die verschiedene Eisenbahndichte.

---

[1] Dietrich: a. a. O.

[2] O. Blum: Betrachtungen z. Verkehrsg. . . . a. a. O.

3. Die Abhängigkeit des deutschen Eisenbahnnetzes von den geschichtlichen und verkehrstechnischen Verhältnissen.

Nach den heutigen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen sowie dem jetzigen Stand der Technik erscheint uns an der Gestaltung des deutschen Eisenbahnnetzes manches unzweckmäßig, was sich auch aus den früheren geschichtlichen Zuständen erklären läßt.

Die Handelswege, die schon von altersher das Deutsche Reich durchzogen, übten einen grundlegenden Einfluß auf die Gestaltung des Eisenbahnnetzes aus. Viele Städte waren im Lauf der Jahrhunderte an ihnen entstanden. Städte, die teils wirtschaftlichen Kräften, teils der Gunst der verkehrsgeographischen Lage ihr Aufblühen verdankten. Aus wirtschaftlichen Gründen mußte zuerst die Bahn die zum Teil sehr alten Siedlungen miteinander verbinden, so daß zunächst Verkehrslinien zwischen den einzelnen größeren Orten entstanden, während sich die Notwendigkeit eines weiteren Fernverkehrs erst später entwickelte[1]. An diese Bahnlinie schlossen sich Seitenbahnen an, die ihrerseits wieder Abzweigungen erhielten, so daß im Lauf der Jahrzehnte ein geschlossenes Bahnnetz entstand. Erschienen die geographischen Grundlagen für die Anlage einer Bahn an einer früheren Handelsstraße nicht günstig genug, so mußte sich diese neue Wege suchen, so daß viele bisher lebhaft befahrene Landstraßen verödeten und die an ihnen liegenden Städte an Bedeutung verloren, während andere Ortschaften, die vielleicht bis dahin die gleiche Rolle im Wirtschaftsleben gespielt hatten, zu Eisenbahnknotenpunkten und Großstädten aufstiegen und manche kleine Dörfchen einen bedeutenden Aufschwung nahmen. Die Landstriche dagegen, die schon immer durch die Natur vom Verkehr benachteiligt waren, besonders im Innern der Gebirge oder in Gebieten mit wenig fruchtbarem Boden, blieben auch jetzt bei der Anlage von Eisenbahnlinien zurück und wurden erst viel später allmählich durch Neben- und Kleinbahnen dem Verkehr erschlossen. Die Folge davon war, daß die durch ihre Lage begünstigten Gegenden und Orte stark gefördert wurden und sich in ihnen eine lebhafte Industrie entwickelte. Das bedingte wiederum eine ganz neue Verteilung der Bevölkerung und führte zu einer Zusammenballung der Menschen in den Städten und zur Entvölkerung des Landes.

Für den Nordrand der Mittelgebirge war besonders die Verlagerung der Verkehrswege von Bedeutung. Aus wirtschaftlichen Gründen war die Bahn hier den alten Verkehrswegen gefolgt. Da das Tiefland selbst früher stark vermoort war und keine Anziehungskraft durch

[1] K. Dove: Allg. Verkehrsgeogr. . . . a. a. O.

Bodenschätze oder Fruchtbarkeit besaß, beschränkte sich der Verkehr auf den Gebirgsrand, auf die sogenannten „Hellwege" (Höhenwege). Durch die reichen Bodenschätze und den fruchtbaren Boden des Gebirgsrands entstanden schon frühzeitig Residenzen, Bischofsitze und Städte, die alle bei dem Bau der Eisenbahnlinien berücksichtigt werden mußten. Die Höhenwege verliefen aber, wie schon ihr Name sagt, in größeren Höhen mit vielen Krümmungen und Steigungen. Zwar folgte ihnen die Bahn, doch wurde, noch bedingt durch die politischen Verhältnisse, der Bau einer zweiten Linie erstrebt, die weiter in der Ebene verlief und mehr dem Durchgangsverkehr diente. Es trat also hier eine Verlagerung der Verkehrswege ein, wie es Abb. 4 zeigt[1].

Heute liegen die Bahnverhältnisse so, daß bei schwach entwickeltem Verkehr von der Bahn alle in der Nähe liegenden Ansiedlungen mitgenommen werden, während für einen größeren Durchgangsverkehr besondere Wege im Flachland geschaffen worden sind, welche die kleinen Ortschaften an den Seiten liegen lassen.

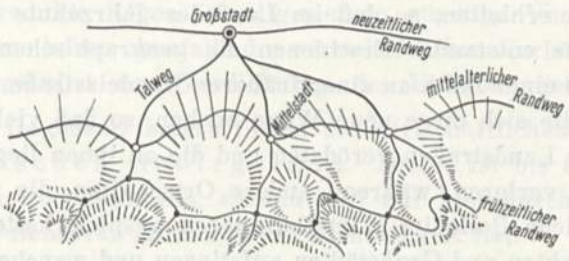


Abb. 4. Die Verlagerung der Verkehrswege (schematische Darstellung).

Das politische Moment, das bei der Anlage von Eisenbahnen am Gebirgsrand hinzutrat, war folgendes: das Tiefland hatte einen Großstaat, Preußen, hervorgebracht, der dem Verkehr durch seine weite Ausdehnung nicht so hindernd entgegenstehen konnte wie der politisch sehr zersplitterte Rand des Mittelgebirges, so daß zuerst im Flachland große Durchgangstrecken geschaffen wurden.

Der Verlauf der politischen Grenzen sowie die politischen Verhältnisse überhaupt haben ebenfalls nicht wenig zur Gestaltung unseres heutigen Eisenbahnnetzes beigetragen. Gerade in Deutschland, das zu Beginn des 19. Jahrhunderts in viele Mittel- und Kleinstaaten zersplittert war, haben die zahlreichen Territorialgrenzen eine fast verhängnisvolle Rolle gespielt. Allein Preußen bildete ein einheitliches, größeres geographisches Gebiet.

[1] O. Blum: Das Eisenbahnnetz . . . a. a. O. H. Dempwolff: Verlagerung von Verkehrswegen am Rand d. deutschen Mittelgeb. zwischen Rhein und Oder, Zeitschr. f. Geopolitik, Berlin 1919, Verkehrstechn. Woche Bd. 13/1919.

Der politischen Zerstückelung entsprach die Entwicklung des deutschen Eisenbahnnetzes. Friedrich List hatte zwar den Plan für ein großes einheitliches deutsches Eisenbahnnetz entworfen, das auch in seinen Grundzügen in späterer Zeit verwirklicht worden ist. Er ging dabei von den volkreichen Gegenden aus und wollte diese miteinander verbinden. Die Durchführung seines großzügigen einheitlichen Planes scheiterte an der Kurzsichtigkeit der einzelnen Regierungen, von denen jede ihre eigene Eisenbahnpolitik verfolgte[1]. Jeder Staat hatte seine eigenen Vorteile im Auge und gestaltete das Eisenbahnnetz nach seinen eigenen Interessen, ohne denen des benachbarten Staats Rechnung zu tragen, noch weniger die des ganzen Deutschen Reichs zu bedenken. Hätte ein einheitlicher Staatswille bestanden, so würde unser Eisenbahnnetz heute ganz anders aussehen. Zählte doch noch im Jahre 1868 der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen auf deutschem Boden 72 Mitglieder mit ungefähr 24 000 km Bahnlänge! Wenn auch später viele der einzelnen kleinen Netze unter der Leitung Preußens zu einem einheitlichen Netz vereinigt wurden, so zeugen doch noch Parallellinien, unnötige Bahnumwege und unwirtschaftliche Strecken für eine vergangene falsche Eisenbahnpolitik. Diese Mängel, die geographisch nicht unmittelbar begründet sind, werden kaum jemals ganz beseitigt werden können, auch wenn die früher maßgeblichen Ursachen längst weggefallen sind.

Die Wirkungen, die der Verkehr in seiner fortschreitenden Entwicklung auf das politische, wirtschaftliche und kulturelle Leben ausübt, sind letzten Endes auf die Verbesserung der Verkehrstechnik zurückzuführen. Die Eisenbahn ist durch den Stand der Verkehrstechnik zu dem besten und leistungsfähigsten Verkehrsmittel geworden. Ihr ist es durch ihre Anpassungsfähigkeit an die Natur gegeben, große einheitliche Netze zu bilden. Durch den hohen Stand der Verkehrstechnik, die unentwegt an einer Verbesserung und Verbilligung der Verkehrsmittel arbeitet, ist sie im allgemeinen von der Natur unabhängig; sie braucht nicht jede kleinste geographische Gunst auszunutzen, schreckt aber auch nicht vor Hindernissen, wie Flüssen oder Gebirgen, zurück. Daher ist sie nur von großen geographischen Einflüssen abhängig, also von großen Talbildungen oder hohen Gebirgen.

Trotzdem war für den Bau von Eisenbahnen nicht immer nur der Stand der Verkehrstechnik maßgebend, sondern es mußten dabei auch nationalökonomische Erwägungen mitsprechen, da z. B. ein Eisenbahn-

[1] Westenberger: Friedr. Lists Wirken für ein deutsches Eisenbahnsystem, Archiv f. Eisenbahnw. 1920; List-Werke Bd. III.

bau, der mit großen Kosten verbunden ist, sich nach Möglichkeit bezahlt machen soll. Auch günstige geographische Verhältnisse waren nicht immer bei der Anlage von Eisenbahnen zwingend; man erkennt das nicht allein daran, daß verkehrsgeographische Richtlinien von der Eisenbahn teilweise schlecht ausgenutzt wurden, sondern auch daran, daß schon in der ersten Eisenbahnzeit selbst starke Hindernisse mit aller Energie überwunden wurden, wenn es die Notwendigkeit erforderte. Schon damals also ergab der Stand der Verkehrstechnik bereits eine Verlagerung der Verkehrswege[1].

C.

Der Kraftpostverkehr.

Neben der Eisenbahn hat sich seit dem Ende des Kriegs das Kraftfahrzeug eine wichtige Stellung erobert, so daß es heute bereits zu einem nicht mehr zu entbehrenden Verkehrsmittel der Allgemeinheit geworden ist. Durch seine vielseitige Verwendungsmöglichkeit für die Beförderung von Personen und Gütern sowie durch seine Anpassungsfähigkeit, die nicht wie die Bahn an feste Schienen gebunden ist, ferner durch seine Schnelligkeit und Tragkraft, hat es sich zu seiner jetzigen Höhe aufschwingen können[2]. War die Eisenbahn das universale Beförderungsmittel für den Weit- und Massentransport, so ist das Kraftfahrzeug in Gestalt der Kraftpost in erster Linie ein Nahverkehrsmittel für Personen[3].

Die Aufgaben der Kraftpost bestehen in erster Linie darin, die weiten Maschen des Eisenbahnnetzes auszufüllen, also in verkehrsschwachen Gebieten mit einem möglichst geringen Kostenaufwand einen billigen und zugleich schnellen Anschluß an die Hauptverkehrslinien herzustellen und damit diesen Zubringer- und Verteilungsdienste zu leisten[4].

Das Deutsche Reich ist heute mit einem weitverzweigten Netz von Kraftpostlinien überzogen[5]. Noch bis 1920 gab es nur wenige ständige Linien. Von Bayern aus ging ihre Einrichtung erst langsam und dann immer rascher vor sich, so daß wir jetzt für das Deutsche Reich eine Streckenlänge von insgesamt 49 570 km besitzen. Vergleicht

[1] H. Dempwolff: a. a. O.

[2] K. Hassert: Allg. Verk.G. . . . a. a. O.

[3] K. A. Müller: Die Bedeutung der deutschen Nahverkehrsmittel, Verkehrstechn. Woche Bd. 27/1933.

[4] K. Pirath: Die Eisenbahnen . . . a. a. O.

[5] Hinz: Das Kraftfahrliniennetz d. Deutschen Reichspost, Verkehrstechnik Bd. 6/II, 1925.

man diese Länge mit der des Eisenbahnnetzes von 69 323 km, so kann man daraus ermessen, welche große Bedeutung der Kraftpostverkehr neben dem Eisenbahnverkehr in wenigen Jahren gewonnen hat. Man hat sogar festgestellt, daß der Eisenbahnverkehr seit 1929 verhältnismäßig stark zurückgegangen ist und führt das auch auf die Abwanderung von dem Eisenbahn- auf den Kraftverkehr zurück. Verbinden die Eisenbahnen mehr die Mittelpunkte des politischen und wirtschaftlichen Lebens miteinander und stellen den Anschluß an die anderen Länder her, so hat die Kraftpost mehr lokale Bedeutung, da sie den Anschluß des von ihr durchzogenen Gebiets an das Eisenbahnnetz vermittelt.

Die Kraftpost ist eine Einrichtung der Deutschen Reichspost. Wie in den ersten Jahrzehnten die Eisenbahn einer Reihe von Verwaltungen unterstand, so war die Einrichtung der Kraftpostlinien von verschiedenen Kraftverkehrsgesellschaften ausgegangen, die erst später durch die Reichspost zusammengefaßt wurden mit dem Ziel, den Eisenbahn- und Kraftpostverkehr ineinander einzugliedern und einander anzupassen, dabei dem Verkehrsmittel den Vorrang zu geben, das den Verkehr am wirtschaftlichsten und besten bedienen kann. Man hat daher neben den Kraftpostlinien, die der Eisenbahn Zubringerdienste leisten sollen, also das Eisenbahnnetz ergänzen, auch solche Linien eingerichtet, die neben den Bahnschienen herlaufen, allerdings nur in den Fällen, wo eine schnellere Beförderung oder billigere Bedienung des Verkehrs mit der Kraftpost als wie mit der Eisenbahn erreicht werden kann[1].

Von dem amtlich bekannten Netz von 49 570 km entfielen 1933 48 788 km auf die Reichspost, 473 km auf die der Reichspost noch nicht angegliederte Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig und 309 km auf die Reichsbahn. Neben diesen Kraftpostlinien gibt es noch verschiedene Privatkraftverkehrsgesellschaften, die allerdings nicht immer ständige Linien unterhalten, sondern ihre Wagen je nach Bedarf einsetzen. Deshalb können die von ihnen gefahrenen Strecken statistisch nicht erfaßt werden.

Vergleicht man die Karte der Kraftpostdichte mit der Karte der Eisenbahndichte, so fallen uns sofort die in ihrer Dichte vollkommen voneinander abweichenden Verkehrslandschaften auf. Es besitzen die Gebiete, die durch Eisenbahnen gut aufgeschlossen sind, wie z. B. das Ruhrgebiet und die Oberrheinische Tiefebene, meist nur wenig Kraftpostlinien, während eisenbahnarme Landschaften, wie die Sudeten, die Alpen, der Thüringer Wald u. a. von zahlreichen Kraftpostlinien aufgesucht werden. Diese Verschiedenheiten

[1] Eisenbahn-Kraftverkehr, Kraft u. Verkehr 1927, S. 243.

liegen in der Natur des Kraftfahrzeugs begründet. Die Industriegebiete waren schon vor dem Beginn der Einrichtung von Kraftpostlinien dem Verkehr durch Eisenbahnen, Überland- und Straßenbahnen weitgehend erschlossen, so daß der Bedarf nach einem weiteren Verkehrsmittel nur sehr gering war. Gebirgslandschaften dagegen waren dem Verkehr bisher nur wenig zugänglich gewesen, da die Anlage von Bahnen sehr teuer und umständlich war, sowie die Unkosten wegen Mangel eines größeren Verkehrs niemals gedeckt werden konnten, also von vornherein wegen der Unrentabilität auf den Bau von Bahnlinien verzichtet wurde. Hier setzte die Arbeit des Kraftfahrzeugs ein, da dieses dank seiner Natur fähig ist, ohne viele Mühe größere Steigungen rasch zu überwinden und damit den Verkehr in die entlegensten Gebiete zu vermitteln. Gerade unsere deutschen Mittelgebirge sowie die Alpen haben jedes Jahr einen regen Fremdenbesuch zu verzeichnen, der mit die Ursache zur Einrichtung zahlreicher Kraftpostlinien wurde. Da dieser Verkehr aber nur vorübergehend ist, so werden viele Linien nur für die Dauer des Fremdenverkehrs eingerichtet. Der Besuch der Gebirge ist im Sommer weit stärker als im Winter, so daß auch die Zahl der Kraftpostlinien dementsprechend im Sommer weit größer ist. In dieser Arbeit ist deshalb die Kraftpostdichte für das Sommerhalbjahr berechnet worden.

Bisher war nur von der Personenbeförderung die Rede. Weitgehende Bedeutung hat sich das Kraftfahrzeug aber auch durch den Transport von Gütern geschaffen. Wenn es auch der Eisenbahn für große Strecken an Schnelligkeit und Billigkeit unterlegen ist, so ist es doch im Stückgutverkehr auf kurze Entfernungen besonders bevorzugt, da hier zu der größeren Beweglichkeit und leichten Anpassung von Ort und Zeit noch die schnelle Abfertigung und das Fahren von Haus zu Haus zu seinen Gunsten hinzutritt. Es gewährleistet eine einheitliche Beförderung, so daß der bei der Eisenbahn notwendige Umschlag von der Landstraße zur Schiene fortfällt[1]. Besonders für die Zubringung von Lasten an die Bahn oder an die Schiffahrtslinien hat es für kleinere Entfernungen erhöhte Bedeutung gewonnen, da es am unmittelbarsten die Versand- und Empfangstellen ohne Zwischenbehandlung des Verkehrsguts miteinander verbindet. Da das Kraftfahrzeug in den letzten Jahren für den Versand von Gütern auch auf größere Entfernungen gern benutzt wird, hat die Eisenbahn schon empfindliche Einbuße erlitten. Man bemüht sich daher, ein geregeltes Verhältnis zwischen

[1] Sarter: Bes. Verkehrsfragen von wirtschaftlicher Bedeutung, Verkehrsprobleme der Reichsbahn, Berlin 1932. P. H. Schmidt: a. a. O. S. 40.

Eisenbahn und Kraftfahrzeug zu schaffen und den ungesunden Zustand wieder auszuschalten (Kraftverkehr der Reichsbahn, Reichsautobahnen).

Statistisch läßt sich die Anzahl der dem Güterverkehr dienenden Linien nicht einmal schätzungsweise ermitteln, da diese sich auf eine Vielheit von Einzelfahrzeugen verteilen. Es ließ sich daher nur die Kraftpostdichte für die einzelnen Verkehrslandschaften bestimmen.

Der Kraftpostverkehr ist heute aufs engste mit dem wirtschaftlichen Leben verbunden. Er erlangt seine höchste Bedeutung in den Landschaften, wo das Verkehrsbedürfnis nur gering ist und billiger bedient werden kann als mit der hier unwirtschaftlichen Eisenbahn.

D.

Die Binnenschiffahrt.

Die Binnenschiffahrt stellt eine der ältesten Formen des Verkehrs dar. Auf den Flüssen, die einen natürlichen, wenn auch oft beschwerlichen und besonders vom Wasserstand und Eis abhängigen Verkehrsweg bilden, herrschte noch vor der Entstehung der Eisenbahn ein lebhafter Personen- und Güterverkehr, zumal sich die Landstraßen in einem schlechten baulichen Zustand befanden und die hohen Transportkosten die Beförderung größerer Mengen erschwerten, dagegen eine Beförderung zu Wasser weit schneller und billiger vonstatten ging als zu Lande[1]. Auch die Nebenflüsse wurden weit hinauf benutzt. Mit der Einführung der Eisenbahn vollzog sich im Verkehrsbild ein großer Umschwung. Der Personenverkehr und ein Teil des Güterverkehrs wurden langsam aber vollständig von den Wasserstraßen verdrängt und bedienten sich der Eisenbahn. Heute liegt die volkswirtschaftliche Bedeutung der Binnenschiffahrt so gut wie ausschließlich im Güterverkehr, da dieser Erzeugung, Verbrauch und Austausch der Güter fördert und damit das ganze Wirtschaftsleben befruchtet.

Da die Binnenschiffahrt unter allen Verkehrsarten die niedrigsten Selbstkosten besitzt, dient sie der Beförderung aller Rohstoffe und schwergewichtiger Waren, wie Kohlen, Erze und Eisen, Baustoffe, Getreide usw., bei denen es nicht auf Schnelligkeit und Pünktlichkeit, sondern auf die möglichst billige Überwindung des Raums ankommt, so daß unter Umständen auch große Umwege mit in Kauf genommen werden können[2]. Die Binnenschiffahrt wird immer die Trägerin des billigen

[1] K. L. Schecher: Verkehrslehre der Binnenschiffahrt, Smlg. Wasserwirtschaftl. Schriften Bd. 4, Halle 1911.

[2] K. Hassert: Allg. Verkehrsgeogr. . . . a. a. O. P. H. Schmidt: a. a. O.

Massentransports bleiben, wenn auch die Fortschritte der Verkehrstechnik neue Veränderungen bei den verschiedenen Verkehrssystemen nach sich ziehen[1].

Die Wasserstraßen werden im Gegensatz zu der Eisenbahn immer stark von der Natur abhängig bleiben. Während die Eisenbahn zu jeder Zeit und zwischen allen Punkten etwas befördern kann, hat die Binnenschiffahrt unter dem verschiedenen Wasserstand und den Eisverhältnissen zu leiden, die oft eine längere Unterbrechung des Verkehrs bewirken.

Für die Größe des Binnenschiffahrtverkehrs sind ähnlich wie bei der Eisenbahn eine Reihe von Faktoren zu beachten. Die wichtigste Rolle spielt die Lage des Verkehrsträgers. Je verkehrs-, produkten- und industriereicher das von der Wasserstraße durchflossene Land ist, um so wertvoller wird die Wasserstraße für den Verkehr sein und um so empfindlicher wird sich ihr Fehlen bemerkbar machen.

Im Gegensatz zu der mehr flächenhaften Ausbreitung des Eisenbahnverkehrs stellen die Binnenwasserstraßen einzelne wichtige Linien des Verkehrsstromes dar. Sie werden immer nur für ein beschränktes Verkehrsnetz Bedeutung besitzen und müssen die Vermittlung anderer Verkehrsmittel, in erster Linie der Eisenbahn, benutzen, wenn die zu befördernden Güter nicht unmittelbar an der Wasserstraße selbst erzeugt oder verbraucht werden, sondern erst von weiter her von den einzelnen Erzeugungstätten herbeigeführt oder erst nach den Verbrauchspunkten geschafft werden müssen[2]. Binnenschiffahrt und Eisenbahn bilden zwei sich ergänzende Verkehrsmittel. Umschlagplätze sind daher überall dort entstanden, wo der Verkehr von der Bahn auf die Wasserstraße oder umgekehrt übergeleitet wird.

Das Deutsche Reich ist von der Natur mit einer Reihe von großen schiffbaren Strömen bedacht worden. Es sind vor allen Dingen die Wasserstraßen von Rhein, Weser, Elbe, Oder und Donau. Bis auf die Donau verfolgen die großen deutschen Ströme die nördliche oder nordwestliche Richtung und begünstigen den Weg von Ostdeutschland, Polen und Böhmen zur Nordsee. Da sie sich den Küsten oder den Grenzen des Reichs zuwenden, dienen sie entweder als Einfuhrstraßen für Rohstoffe oder als Ausfuhrstraßen von Massengütern, die besonders im deutschen Bergbau erzeugt werden. Mit Ausnahme der Weser greifen sie noch

[1] Fischer: Die Güterverkehrspolitik, Binnenschiffahrt—Eisenbahn—Kraftwagen, Zeitschr. f. Binnenschiff. 1933, S. 201.

[2] K. L. Schecher: a. a. O.

durch die mitteldeutsche Gebirgsschwelle hindurch und erschließen somit fast ganz Mitteleuropa nördlich der Alpen[1].

Das Norddeutsche Tiefland ist von der Natur besonders reich mit Flüssen ausgestattet worden. Da deren Nebenflüsse in ostwestlicher Richtung verlaufen, hat man die nordsüdlich strömenden Gewässer durch den Ausbau der Nebenflüsse sowie den Bau von Kanälen miteinander verbunden oder deren Bau geplant oder schon begonnen. Die bereits bestehenden west- und ostdeutschen Wasserstraßennetze sollen durch den im Bau befindlichen Mittellandkanal, der am Rand der Mittelgebirge entlangführt, verknüpft und damit der Wasserverkehr weithin in Gebiete geleitet werden, die ihm bisher verschlossen waren. Bedenkt man, daß jetzt von ungefähr 9000 km Reichswasserstraßen 2000 km auf die Kanäle entfallen, so kann man schon aus diesen Zahlen ersehen, welche Bedeutung die Kanäle für die Binnenschiffahrt besitzen[2]. Werden einmal alle Pläne ausgeführt sein, so laufen in Deutschland die Wasserstraßen zusammen, welche die vier Meere: Nord- und Ostsee, Schwarzes Meer und Mittelmeer miteinander verbinden.

Unter allen deutschen Strömen hat der Rhein die größte Verkehrsbedeutung. Er ist der verkehrsreichste Wasserweg und die beste natürliche Wasserstraße Europas durch alle Zeiten hindurch gewesen, da er den Handel und Verkehr vom Innern Mitteleuropas nach der Nordsee und umgekehrt vermittelt. Er ist eine Hauptverkehrsader des deutschen Güteraustausches, besonders von Kohle, Holz und Eisen und bewältigt über die Hälfte des gesamten deutschen Wasserverkehrs, zumal er auf seinem Lauf die industriereichsten Gebiete Deutschlands mit dem Meer verbindet. Der Rhein ist am engsten mit der Entwicklung und der Geschichte der Deutschen verbunden; von seinen Ufern aus verbreitete sich die Kultur über das übrige Deutschland.

Die Elbe bildet mit den an sie angeschlossenen Wasserstraßen nächst dem Rhein den wichtigsten Wasserweg Deutschlands, wenn sie auch nur etwa die Hälfte des gewaltigen Rheinverkehrs aufzuweisen hat. Sie hat in der Havel und Spree sowie deren Zuflüssen Seitenwasserstraßen, die den Verkehr auch von entfernter liegenden Gebieten herbeiführen. Das böhmische Braunkohlengebiet, sowie der sächsische und thüringische Industriebezirk finden einen natürlichen Anschluß an die Elbe. Als einziger Nordseefluß ist sie mit Ostdeutschland und der Reichshauptstadt verbunden. Das Märkische Wasserstraßennetz, das eine Verbindung der Elbe über Berlin mit der Oder herstellt, ist fast wichtiger als der Hauptstrom, dessen Hinterland begrenzt ist, während das Märkische Wasser-

[1] K. Hassert: Allg. Verkehrsgeogr. . . . a. a. O.
[2] P. H. Schmidt: a. a. O.

straßennetz, allen voran die Havel, eine beliebig weit nach Osten reichende Verbindung mit dem Hinterland ermöglicht und der schlesischen Industrie sowie der ostdeutschen Landwirtschaft den Zugang zur Nordsee öffnet. In Hamburg, das man als Elbe- und auch als Oderhafen ansprechen kann, treffen See- und Binnenwasserstraße zusammen, es ist daher ein Verkehrsmittelpunkt von ungewöhnlicher Bedeutung und einer der führenden Welthäfen. Der Binnenschiffahrtverkehr Hamburgs ist der zweitgrößte des Deutschen Reichs. Durch den Elbe-Trave-Kanal, sowie den Kaiser-Wilhelm-Kanal als Seekanal steht die Elbe und damit Hamburg in reger Verbindung mit der Ostsee und den an dieser liegenden Küstenstädten[1].

Die Oder hängt durch den Finow-Kanal und den Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin eng mit dem Stromsystem der Elbe zusammen. Ihre Bedeutung erhält sie durch den Anschluß an das oberschlesische Bergbaugebiet und die Landwirtschaft des Ostens, sowie durch die Einfuhr von Düngemitteln über den Mündungshafen Stettin. Stettin spielt für den Überseeverkehr längst nicht die Rolle wie Hamburg, da die Ostsee abseits des großen Weltverkehrs liegt und auch ein erheblicher Teil des Oderverkehrs durch die Märkischen Wasserstraßen der Elbe zugeführt wird und damit der Oder verloren geht[2].

Die Weser bleibt in ihrer Lauflänge weit hinter den anderen großen Strömen zurück. Durch Rhein und Elbe wird ihr ein großer Teil des Hinterlands, das noch dazu weniger wirtschaftlich stark ist, abgeschnitten. Ferner fehlen ihr die schiffbaren Nebenströme und Kanäle, wie sie die anderen deutschen Ströme besitzen. Zwischen Weser und Elbe klafft noch eine Verkehrslücke, die durch den Bau des Mittellandkanals geschlossen werden soll, so daß damit eine Verbindung der Weser mit dem Rhein und der Elbe hergestellt ist und daher die westlichen und östlichen Wirtschaftsgebiete einander genähert werden. Die Zukunft der Weser liegt also in der Fertigstellung des Mittellandkanals. Durch ihren Unterlauf, der gleichzeitig dem Seeverkehr dient, sowie durch die Lage ihres Mündungsgebiets hat sie doch große wirtschaftliche Bedeutung, und ihre Mündungsstadt Bremen gehört zu den großen führenden Welthäfen.

Die Donau nimmt unter den deutschen Flüssen eine Ausnahmestellung ein, denn sie durchzieht als einziger Fluß das Deutsche Reich in westöstlicher Richtung. Trotzdem sie der zweitgrößte europäische Fluß ist, bleibt sie in ihrer Bedeutung für die deutsche Schiffahrt weit hinter den anderen Flüssen zurück. Da ihr Ober- und Mittellauf nicht für

[1] Die Binnenschiffahrt und ihre wirtschaftl. Stellung in Deutschland, Nauticus 1911.

[2] O. Blum: Der Weltverkehr . . . a. a. O.

größere Schiffe geeignet sind, auch die Zuflüsse aus den Alpen bis auf den Inn nicht schiffbar sind, ferner die Ausbildung des Eisenbahnnetzes nachteilig auf den Binnenschiffahrtverkehr gewirkt hat, so ziehen es die anliegenden süddeutschen Länder vor, ihre Waren nach dem Orient im allgemeinen auf dem Rhein zu befördern, da trotz der größeren Länge des Wegs die Unkosten nicht so groß sind, wie bei einer Beförderung auf der Donau[1].

So bilden die deutschen Wasserstraßen eine wichtige Grundlage der Güterverkehrsentwicklung.

Der Personenverkehr spielt auf den deutschen Flüssen nur eine geringe Rolle, während nach den Mengen gemessen ¼ des gesamten deutschen Güterverkehrs von den Wasserstraßen übernommen wird[2]. Durch die Eisenbahn, die der Binnenschiffahrt an Schnelligkeit und Pünktlichkeit überlegen ist, ist der Personenverkehr fast vollständig von den Wasserstraßen verdrängt worden. Heute kommt er nur noch für kurze Strecken hauptsächlich zu Vergnügungszwecken in landschaftlich schönen Gegenden in Betracht. Besonders auf dem Rhein zwischen Mannheim und Rotterdam (hauptsächlich zwischen Mainz und Köln), auf der Oberelbe, den Märkischen Seen, dem Bodensee und den Alpenseen, sowie in der Umgebung größerer Städte (Hamburg, Berlin, Stettin) hat er einen beträchtlichen Umfang erreicht.

Wirtschaftlich wird aber der Güterverkehr der Binnenschiffahrt immer von größerer Bedeutung sein als der Personenverkehr, wird in seiner Entwicklung stets von der Lebhaftigkeit der Wirtschaftslage abhängen und ein unentbehrliches Glied des Verkehrswesens bleiben.

E.

Der Luftverkehr[3].

Der Luftverkehr ist eine Errungenschaft des 20. Jahrhunderts. Er ist zu dem seit Menschengedenken bestehenden Land- und Wasserverkehr hinzugetreten und läßt sich nicht ohne weiteres mit ihm vergleichen[4]. Das Luftverkehrsmittel ist das Flugzeug. Seine Fähigkeit, sich im dreidimensionalen Raum fortzubewegen, also die Atmosphäre nach allen Richtungen zu durchdringen, sowie die Leichtigkeit, die meisten Hindernisse der Erdoberfläche zu überwinden, macht es ihm möglich, den kür-

[1] S. Günther: Die Donau in verkehrsgeogr. u. weltwirtsch. Bedeutung, Geogr. Zeitschrift Bd. 22/1916.

[2] K. Trautvetter: Das deutsche Verkehrswesen, Archiv f. Eisenbahnw. 1920.

[3] H. Pollog: Der Weltluftverkehr, Leipzig u. Berlin 1929; ders., Der Weltluftverkehr, Geogr. Wochenschr. 1934, S. 1013.

[4] R. Scheibe: Die Verkehrsluftfahrt, Dresdener Geogr. Stud., Dresden 1931.

zesten Weg zur Verbindung zweier Punkte der Erdoberfläche einzuschlagen, ganz im Gegensatz zu der Eisenbahn, die Geländehindernisse umgeht, und zu der Flußschiffahrt, die den Strömen folgt. Das Flugzeug ist demnach das vollkommenste Mittel der Raumüberwindung, doch steht es hinsichtlich seiner Betriebsicherheit und Zuverlässigkeit hinter den anderen Verkehrsmitteln zurück. Es ist ein ausgesprochenes Schnellverkehrsmittel, dem es möglich ist, weite Entfernungen rasch zu überwinden, das über die Grenzen der Staaten hinweggreift und Länder oder sogar Erdteile über den Ozean verbindet. Dadurch wird ihm im Gesamtverkehr eine mehr internationale Stellung zugewiesen.

Sein beschränktes Fassungsvermögen sowie seine geringe Tragfähigkeit lassen es aber niemals zu einem Massentransportmittel werden; es wird also auch niemals die bisher bestehenden Verkehrsarten verdrängen oder in ernstlichen Wettbewerb mit ihnen treten. Niemals aber wird das Flugzeug ein Gebiet dem Verkehr so aufschließen können, wie es z. B. die Eisenbahn vermag, zu der von allen Seiten Straßen und Wege führen. Seine wirtschaftliche Bedeutung wird immer in der raschen Überwindung weiter Entfernungen liegen und sich auf die Strecken beschränken, die sich in den Rahmen eines internationalen Verkehrs einfügen lassen. Zeitersparnis ist die Hauptbedingung für die Flugzeugbeförderung, und nur sie allein kann die hohen Kosten lohnen, die in der grundsätzlichen Unwirtschaftlichkeit des Flugzeugs begründet sind[1].

Für die Beförderung kommt nur leichte und wertvolle Ladung in Frage, also vor allen Dingen Menschen, Post und hochwertige (eilwertige) Güter, und zwar nur dort, wo die Notwendigkeit einer Ergänzung des Verkehrs vorliegt.

Wie der Erdverkehr, so ist trotz seiner Ausdehnungsmöglichkeit nach allen Richtungen der Luftverkehr an bestimmte Linien gebunden, da er nur immer die Zentren des Wirtschafts- und Verkehrslebens miteinander verbindet und damit also eine gewisse Richtung und Linie einhalten muß[2]. Ideell ist zwar eine gerade Linie als kürzeste Verbindung zweier Punkte möglich, aber praktisch wird auch eine Flugstrecke Abweichungen erfahren, welche durch die Verhältnisse der Lufthülle, in erster Linie durch Wind und Wetter, die verschiedene Beschaffenheit des Bodens und zum Teil durch die Politik bedingt werden. Flach- und Hügelland bieten immer die günstigsten Voraussetzungen für einen Luftverkehr, während das Gebirge schwerer zu überfliegen ist, so daß es bei nicht zu großer Ausdehnung am liebsten umflogen wird.

[1] E. Everling: Stand und Ziele deutscher Luftfahrt, Nauticus 1928.
[2] P. H. Schmidt: a. a. O.

Die Entwicklung des Flugzeugs hat durch den Weltkrieg einen ungeheuren Aufschwung erlebt, so daß erst seit Kriegsende ein regelmäßiger Flugverkehr besteht, der aber innerhalb der kurzen Zeitspanne von anderthalb Jahrzehnt eine große Ausdehnung und Weitung erfahren hat. Heute besitzen wir neben einer ganzen Anzahl von festen Flugverkehrslinien in allen Staaten noch zahlreiche Überseeverkehrslinien.

Das Deutsche Reich steht durch seine Lage im Herzen von Europa an der Spitze des internationalen Luftverkehrs, und Berlin ist der Mittelpunkt des meist west- und mitteleuropäischen Verkehrs. Seiner Lage, den vielfachen Beziehungen zu seinen Nachbarländern, sowie seinen wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechend, hat das Deutsche Reich das engmaschigste Netz von Luftverkehrslinien. Dieses Netz umschließt alle Zentren des Wirtschafts- und Verkehrslebens. So verbindet es das Ruhrgebiet mit dem mitteldeutschen Industrie- und dem oberschlesischen Bergbaugebiet und verknüpft die südlichen Großstädte München, Stuttgart und Frankfurt mit Hannover und den Nordseehäfen Hamburg und Bremen.

Die Hauptträgerin des Luftverkehrs sowie des Luftfahrtgedankens überhaupt im In- und Ausland ist die Deutsche Lufthansa. Von ihr werden die meisten Strecken im Gesamtbetrag von rund 19 300 km innerhalb des Deutschen Reichs beflogen, während die Deruluft, eine von Rußland und Deutschland gemeinsam betriebene Flugverkehrsgesellschaft, nur 800 km und die Deutsche Verkehrsflug-A.-G. 1700 km fliegen. In dieser Gesamtflugstreckenlänge von 21 800 km sind auch die am Tage mehrmals beflogenen Streckenabschnitte enthalten; zieht man diese ab, so ergibt sich eine Länge des Fluglinniennetzes von rund 16 500 km, also eine Flugverkehrsdichte von 3,51 km auf 100 qkm.

Die Länge des Luftverkehrnetzes wechselt mit den Jahreszeiten. Wegen der größeren Tageslänge, der günstigen Wetterverhältnisse, sowie der durch die Saison bedingten höheren Inanspruchnahme, erreicht sie in den Sommermonaten ihre höchste Länge.

Innerhalb des Deutschen Reichs herrscht eine Zweiteilung des Luftverkehrs, die sich sogar noch über die Landesgrenzen hinaus bemerkbar macht. So berühren die von Großflugzeugen beflogenen Fernlinien die Sammelpunkte der Wirtschaft und Kultur, während die Kleinflugzeuge auf den Nebenlinien die Zubringerdienste für die Hauptlinien besorgen und damit den Anschluß an das große internationale Flugnetz vermitteln. Manche kürzeren Linien sind wegen geringer Benutzung im Laufe der letzten Jahre wieder eingestellt und damit einige Städte (Kassel) wieder aus dem Luftverkehrsnetz ausgeschaltet worden. Auch heute entspricht das Luftverkehrsnetz noch nicht den geographischen und wirtschaftlichen Bedürfnissen, so daß es in dieser Form auf die Dauer nicht aufrecht-

erhalten werden kann[1]. Seine Linien sind noch längst nicht alle festgelegt und mancherlei wird sich im Laufe der Jahre daran ändern, zumal die Bedeutung des internationalen Verkehrs immer mehr ansteigt, dagegen im innerdeutschen Streckennetz nur die Hauptlinien und größeren Anschlußstrecken bestehen bleiben werden.

Das Entfaltungsgebiet der Luftschiffe liegt nur auf den weitesten Strecken, die über Ozeane hinwegführen.

F.

Die Einteilung des Deutschen Reichs in Verkehrslandschaften und die Bestimmung ihrer Verkehrsdichte.

Die Betrachtungen über den Eisenbahn-, Kraftpost-, Binnenschifffahrt- und Luftverkehr sowie über die Abhängigkeit des deutschen Eisenbahnnetzes von den orographischen, wirtschaftlichen und geschichtlichen Verhältnissen und dem Stande der Verkehrstechnik waren notwendig, um unter diesen Gesichtspunkten die Einteilung des Deutschen Reichs in Verkehrslandschaften vornehmen zu können.

Diese Verkehrslandschaften müssen, wie schon ihr Name sagt, in erster Linie vom rein verkehrsgeographischen Standpunkt aus Einheiten bilden[2]. Aus der Berechnung ihrer Verkehrsdichte soll man erkennen können, wie weit sie wirklich für den Verkehr aufgeschlossen sind.

Die folgend behandelten 29 Verkehrslandschaften[3] sind durch Eisenbahnlinien begrenzt und auf der Übersichtskarte (s. Tafel) eingezeichnet. Nur in einigen Landschaften, wo die Linienführung dem orographischen und geologischen Aufbau vollkommen widerspricht (z. B. Alpen), ist eine andere Grenze gewählt.

Nach Festlegung der einzelnen Gebiete wurde ihr Flächeninhalt mit Hilfe eines Planimeters auf den topographischen Übersichtskarten des Deutschen Reichs im Maßstab 1 : 200 000 genau ausgemessen.

Die Eisenbahnkilometer wurden nach dem Reichskursbuch für das Sommerhalbjahr 1932 und 1933 für die 29 Landschaften ermittelt; dabei wurden nicht nur die Eisenbahnkilometer der Reichsbahn, sondern auch die der Kleinbahnen und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, sowie auch die der Straßenbahnen, die verschiedene Orte oder Orte mit entfernter gelegenen Bahnhöfen verbinden (z. B. Überlandbahn Halle—Merseburg), in die Berechnung eingesetzt.

[1] F. Loewe: Allg. Geogr. des Luftverkehrs, Zeitschr. d. Ges. f. Erdk. zu Berlin, 1929.

[2] I. Siedentop: Methodik von Eisenbahndichtekarten . . . a. a. O.

[3] Die 29 Landschaften sind in der Inhaltsübersicht und in der Tabelle (S. 554 und 555) aufgeführt.

Die Eisenbahnlinien, die die Verkehrslandschaften begrenzen, werden zu dem Gebiet gerechnet, zu dem sie geographisch gehören (z. B. Begrenzungsstrecke zwischen Schwarzwald und Oberrheinischer Tiefebene: Freiburg—Rastatt gehört zur Oberrheinischen Tiefebene).

Die Bevölkerungszahlen wurden dem Original der Karte der „Bevölkerungsverteilung im Deutschen Reich“[1] entnommen. Da sie den Stand der Bevölkerung vom 16. Juni 1925 anzeigt und zur Zeit der Berechnung allein die Ergebnisse für die ortsanwesende Bevölkerung der Großstädte über 100 000 Einwohner vom 16. Juni 1933 zur Verfügung standen, konnten nur die neuen Einwohnerzahlen der Großstädte in die Berechnung neu eingesetzt werden. Die dann noch verbleibende Differenz zwischen dem Bevölkerungstand von 1925 und 1933 wurde prozentual auf die 29 Landschaften verteilt. Es werden also in den Angaben der Bevölkerungsdichte vielleicht Fehler auftreten; diese sind aber so gering, daß sie das Gesamtresultat nicht wesentlich beeinflussen.

Die Länge der Kraftpostlinien wurde nach dem Kraftpostkursbuch vom Sommer 1933 auf die einzelnen Verkehrslandschaften verteilt. Diese Länge von 49 570 km setzt sich zusammen aus 47 694 km der von der Reichspost betriebenen Kraftpostlinien, 473 km der Linien der Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig, 309 km der Eisenbahnkraftwagenlinien und 1094 km der Fernkraftpost. Nicht mit in die Rechnung einbezogen wurden die zwar auch im Kursbuch enthaltenen, aber jeweilig im Sommer eingestellten Strecken. Gerade der Kraftpostverkehr hat eine im Sommer und Winter stark wechselnde Streckenlänge, die im wesentlichen durch den Fremdenverkehr, Besuch der Kurorte und Bäder im Sommer, Besuch der für den Schneesport geeigneten Landschaften im Winter, bedingt wird. Da die Anzahl der Kraftpostlinien im Sommer größer ist als im Winter, ist für die Berechnung der Sommerfahrplan benutzt worden.

Die Leistungen der Kraftfahrzeuge im Güterverkehr sind nicht einmal schätzungsweise zu ermitteln, weil sie sich auf eine Vielheit von Einzelfahrzeugen verteilen, die statistisch nicht erfaßt werden können.

Die Länge der auf den Personenverkehr entfallenden Wasserstraßen wurde dem Reichskursbuch für das Sommerhalbjahr 1933 entnommen. Da die an den Küsten entlang sowie die über die Seen führenden Personenschiffahrtlinien nicht in Kilometerzahlen angegeben sind, konnten sie nicht in die Berechnung eingesetzt werden. Die fehlende Länge ist aber im Verhältnis zu der der Eisenbahn und der Kraftpost nicht so groß, um die Verkehrsdichte zu beeinflussen oder wesentlich zu verändern.

[1] Meyers Großer Handatlas, Bibliogr. Inst., Leipzig 1933.

Verkehrslandschaften	Fläche in qkm	Ortsanw. Bevölkerung nach dem Stand vom 16. 6. 1933	Auf 1 qkm entfallen Einwohner	Eisen- Länge in km	Eisen- Auf 100 qkm entfallen km
1. Ruhrgebiet	3 509	4 679 321	1 333,5	2 569,1	73,21
2. Kölner Tieflandsbucht	4 219	2 646 498	627,3	1 713,1	40,6
3. Thüringer-, Frankenwald und Fichtelgebirge	5 201	961 951	185,00	1 147,3	22,06
4. Weserbergland	6 762	1 097 285	162,3	1 345,2	19,89
5. Oberrheinische Tiefebene	7 062	3 363 444	476,3	2 179,7	30,87
6. Sudeten	6 665	1 610 990	241,7	854,5	12,82
7. Harz	4 894	569 694	116,4	797,1	16,29
8. Rheinisches Schiefergebirge	28 060	4 153 689	148,00	4 870,5	17,36
9. Sächs.-Thür. Tieflandsbucht	11 721	3 416 652	291,5	2 639,9	22,53
10. Die Deutschen Alpen	6 144	297 250	48,4	540,4	8,8
11. Neckarbergland	2 094	400 294	191,2	357,9	17,08
12. Sächsisches Bergland	13 155	3 834 728	291,5	2 505,6	19,05
13. Hardt und Pfälzer Bergland	5 715	1 080 757	189,1	865,7	15,15
14. Hess. Bergland mit Vogelsberg und Rhön	17 396	1 655 470	95,1	2 710,1	15,58
15. Schwarzwald	9 047	702 200	77,6	925,6	10,23
16. Odenwald	2 617	308 750	118,00	360,2	13,76
17. Thüringer Becken	11 318	1 562 572	138,1	1 776,9	15,7
18. Schleswig-Holstein u. Mecklenb. Seenplatte	35 830	2 700 545	75,4	5 054,7	14,11
19. Schlesische Tieflandsbucht	17 579	2 444 817	139,1	2 387,9	13,58
20. Schwäb.-Fränk. Stufenland	23 405	3 427 211	146,4	3 458,4	14,78
21. Münster-Tieflandsbucht	10 882	1 479 746	136,00	1 904,7	17,5
22. Alpenvorland	30 052	3 425 295	113,9	3 643,7	12,12
23. Südl. Landrücken und Brandenburger Urstromgebiet	59 203	(8 507 794) 4 305 744	(143,7) 72,73	8 141,00	13,75
24. Spessart	2 129	174 250	81,8	166,5	7,82
25. Pommern	54 119	3 190 749	59,00	6 543,5	12,09
26. Nordwestdeutsches Tiefland	31 284	(4 355 472) 3 023 807	(139,22) 96,7	3 299,1	10,55
27. Oberpfälzer u. Bayrischer Wald	7 747	476 625	61,5	715,4	9,23
28. Ostpreußen	36 990	2 357 281	63,7	4 106,2	11,1
29. Schwäbisch-Fränkischer Jura	15 526	1 262 526	81,3	1 742,7	11,22
Deutsches Reich (mit Saarland)	470 325	66 144 879	144,63	69 322,6	14,74

Luftverkehr: 16 500 km; auf 100 qkm entfallen 3,51 km Flugstreckenlänge.

bahn	Kraftpost		Wasserstraße				Gesamtlänge der Person.-Verkehrslinien	Verkehrsdichte: Auf 100 qkm entfallen
Auf 10 000 Einwohner entfallen	Länge der Linien	Auf 100 qkm entfallen	Person.-Verkehr Länge	Auf 100 qkm entfallen	Frachtverkehr Länge	Auf 100 qkm entfallen		
km	km	km	km	km	km	km	km	km
5,49	254	7,24	—	—	143,5	4,1	2 823,1	80,45
6,47	970	22,99	219,4	5,2	119,3	2,83	2 902,5	68,8
11,93	1 268	24,38	—	—	—	—	2 415,3	46,44
12,26	1 545	22,85	54,8	0,81	132,6	1,97	2 945,00	43,55
6,48	509	7,21	260,2	3,68	463,4	6,56	2 948,9	41,76
5,3	1 794	26,92	—	—	15,3	0,23	2 648,5	39,74
13,99	1 002	20,47	—	—	—	—	1 799,1	36,76
11,73	4 903	17,47	441,3	1,57	632,—	2,25	10 214,8	36,4
7,73	1 570	13,39	47,2	0,4	423,3	3,6	4 257,1	36,32
18,18	1 648	26,82	—	—	33,00	0,5	2 188,4	35,62
8,94	274	13,09	103,00	4,92	91,00	4,35	734,9	35,1
6,53	1 854	14,09	142,4	1,08	81,4	0,62	4 502,00	34,22
8,01	1 067	18,67	—	—	—	—	1 932,7	33,82
16,31	2 675	15,38	80,2	0,46	265,3	1,53	5 465,3	31,42
13,18	1 914	21,16	—	—	—	—	2 839,6	31,39
11,67	419	16,01	—	—	42,5	1,62	779,2	29,77
11,37	1 445	12,77	—	—	—	—	3 221,9	28,47
18,72	3 889	10,85	767,4	2,14	862,6	2,41	9 711,1	27,1
9,76	2 324	13,22	—	—	256,1	1,46	4 711,9	26,8
10,09	2 699	11,53	—	—	398,4	1,70	6 157,4	26,31
12,87	534	4,91	255,7	2,35	530,3	4,87	2 694,4	24,76
10,63	2 574	8,57	313,00	1,04	574,00	1,91	6 530,7	21,73
(9,58) 18,91	3 963	6,69	—	—	1 081,4	1,83	12 104,0	20,45
9,56	244	11,46	—	—	—	—	410,5	19,28
20,51	2 631	4,86	935,9	1,73	619,7	1,15	10 110,4	18,68
(7,57) 10,91	2 019	6,45	411,3	1,31	1 081,7	3,46	5 729,4	18,31
15,01	681	8,79	—	—	—	—	1 396,4	18,03
17,42	1 900	5,14	653,00	1,77	433,00	1,17	6 659,2	18,00
13,8	1 001	6,45	—	—	116,00	0,75	2 743,7	17,67
10,48	49 570	10,54	4 684,8	0,99	8 395,8	1,79	123 577,4	26,28

Für den Frachtverkehr auf den Wasserstraßen wurden die Werte aus dem Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich von 1933 und dem Führer auf deutschen Wasserstraßen berechnet.

Die Länge aller Flugstrecken innerhalb des Deutschen Reichsgebiets beträgt nach den Angaben der Deutschen Lufthansa für den Sommer 1933 rund 16 500 km. Sie setzt sich zusammen aus den Fluglinien der Lufthansa, der Deruluft, und der Deutschen Verkehrsflug A.-G. Da sich die Luftverkehrstrecken ohne Aufenthalt meist über mehrere Gebiete ausdehnen, um die großen Wirtschaftszentren miteinander zu verbinden (z. B. Berlin—Königsberg, Berlin—München), war es nicht möglich, sie auf die 29 Verkehrslandschaften zu verteilen. Es wurde also nur die Gesamtlänge in die Berechnung eingesetzt. Diese ergab für das Deutsche Reich, wie schon erwähnt, eine durchschnittliche Dichte von 3,51 km auf 100 qkm.

Das Saarland ist in alle Aufstellungen einbezogen worden, da es dem Deutschen Reich auf Grund der Abstimmung vom 13. Januar 1935 wieder angehört. Es besitzt eine Fläche von 1912 qkm, seine Einwohnerzahl von 830 000 Einwohnern wurde nach einer Schätzung für Mitte 1933 auf Grund der Fortschreibung der Bevölkerung angenommen[1].

Aus den Werten der Fläche, der Eisenbahnkilometer, der Einwohnerzahl, der Länge der Kraftpostlinien und der Wasserstraßen wurden die Flächen- und Einwohnerbahndichte, die Kraftpostdichte, die Wasserstraßendichte und für alle zusammen die Verkehrsdichte, bezogen auf den Personenverkehr, berechnet und in der Tabelle (S. 554 u. 555) dargestellt in der Reihenfolge von der größten Verkehrsdichte bis zu der geringsten.

Auf den beigegebenen Karten sind die Eisenbahndichte (Abb. 5), die Kraftpostdichte (Abb. 6) sowie die Gesamtverkehrsdichte (Abb. 7) des Deutschen Reichs dargestellt, so daß man ein genaues und übersichtliches Bild von der Verteilung der Verkehrsbetriebe auf die einzelnen Verkehrslandschaften erhält. Der Wasserstraßen-Personenverkehr ist wegen seiner geringen Bedeutung nur in der Gesamtverkehrsdichte auf Abb. 7 miteingetragen worden.

Vergleicht man die drei Karten miteinander, so fallen auf den ersten Blick die Unterschiede des Verkehrs der einzelnen Gebiete ins Auge. Diese lassen sich auf die verschiedene Natur der Verkehrsarten, vornehmlich von Eisenbahn und Kraftpost, zurückführen. Besonders auffällig tritt der Unterschied bei den Gebirgsländern wie bei den Sudeten, Alpen usw. hervor, die als eisenbahnarme aber kraftpostreiche Gebiete

[1] Wirtschaft und Statistik: Die Volkszählung im Deutschen Reich am 16. Juni 1933, 1. Juliheft 1933.

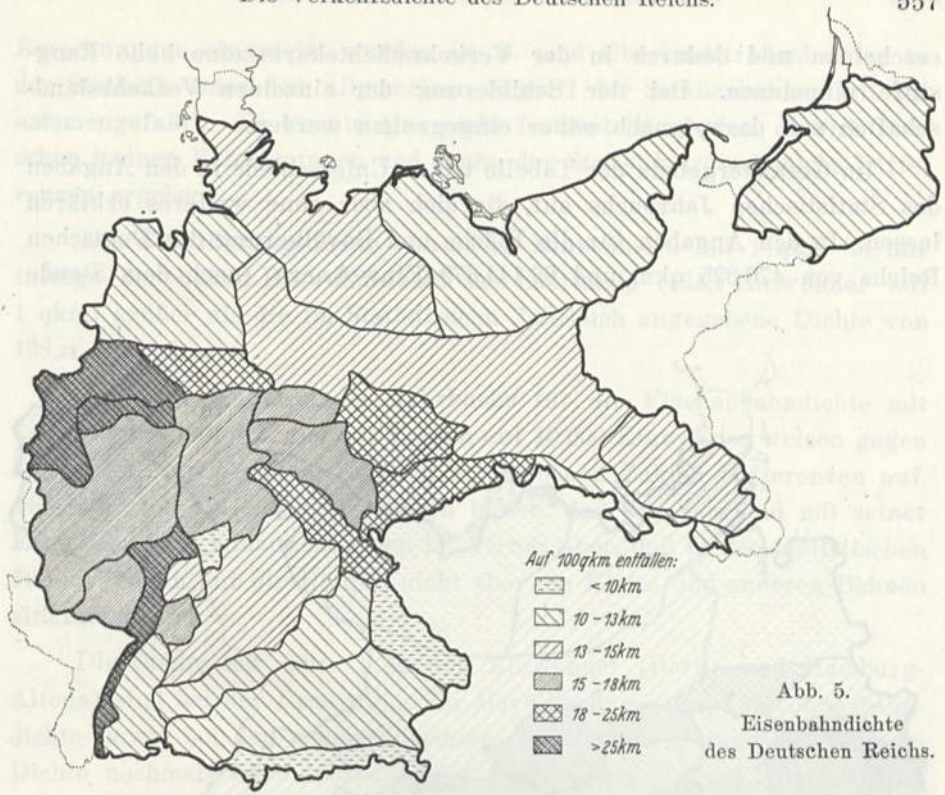


Abb. 5.
Eisenbahndichte
des Deutschen Reichs.

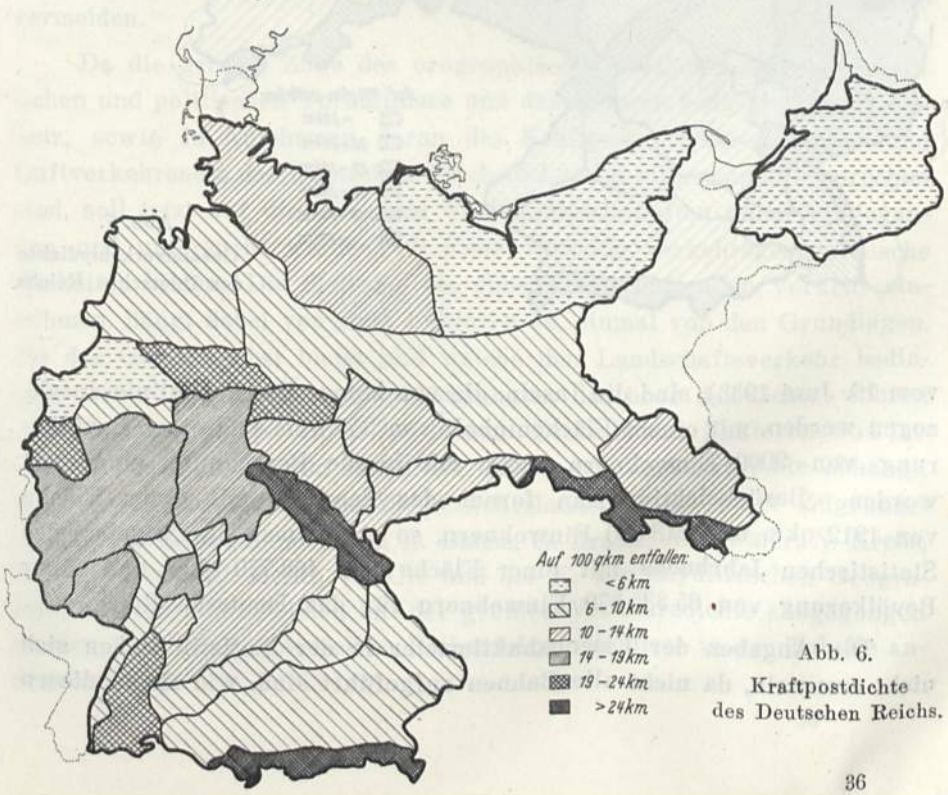


Abb. 6.
Kraftpostdichte
des Deutschen Reichs.

erscheinen und dadurch in der Verkehrsdichtekarte eine hohe Rangstufe einnehmen. Bei der Schilderung der einzelnen Verkehrslandschaften soll darauf noch näher eingegangen werden.

Im Gesamtergebnis der Tabelle treten Unterschiede in den Angaben des Statistischen Jahrbuchs auf, die sich aber ohne weiteres erklären lassen. In den Angaben für die Fläche und Bevölkerung des Deutschen Reichs von 470 325 qkm und 66 144 879 Einwohnern (nach dem Stande

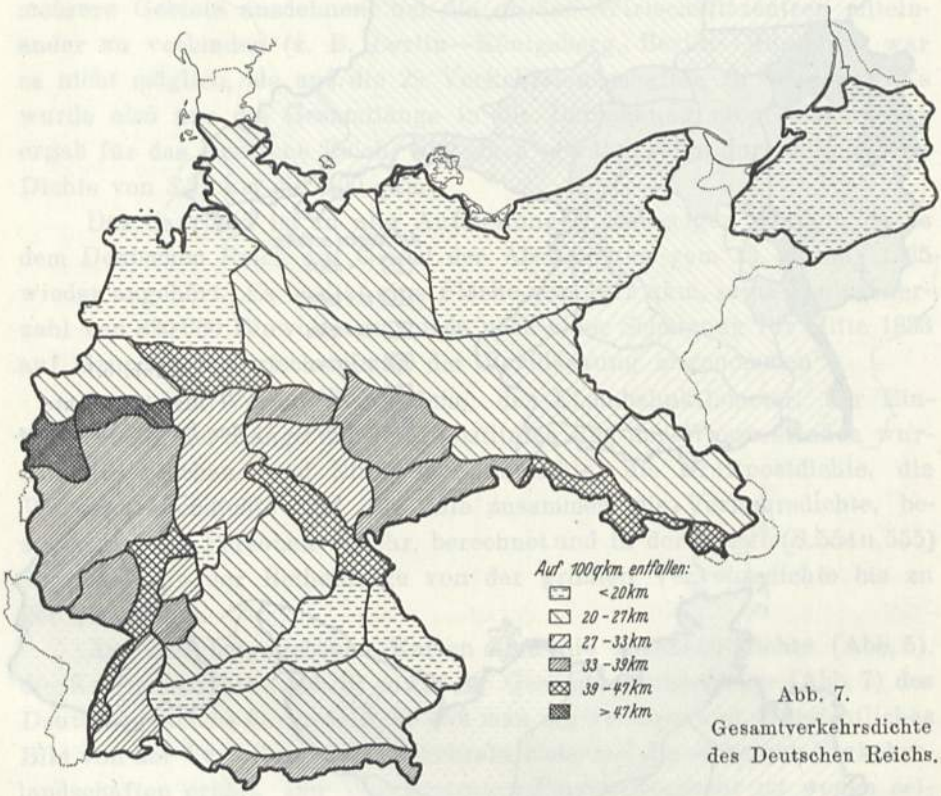


Abb. 7.
Gesamtverkehrsdichte des Deutschen Reichs.

vom 16. Juni 1933), sind die Inseln, die von keiner Eisenbahnlinie durchzogen werden, mit einem Flächeninhalt von 357 qkm und einer Bevölkerung von 9000 Einwohnern nicht mit in die Berechnung eingesetzt worden. Berücksichtigt man ferner das Saarland mit einer Fläche von 1912 qkm und 818 000 Einwohnern, so erhält man die Angaben des Statistischen Jahrbuchs mit einer Fläche von 468 770 qkm und einer Bevölkerung von 65 335 879 Einwohnern für das Deutsche Reich.

Die Angaben der Eisenbahnkilometer in der Statistik ließen sich nicht ermitteln, da nicht alle Bahnen aufgeführt sind, wie sie in diesen

Berechnungen eingesetzt wurden (z. B. sind Überlandstraßenbahnen in der Statistik unter dem allgemeinen Begriff der Straßenbahnen mit zusammengefaßt). Es konnte also nicht festgestellt werden, ob sich zwischen meinen Berechnungen und denen der Statistik irgendwelche Differenzen ergeben.

Die Bevölkerungsdichte von 140,63 Einwohnern auf 1 qkm ist nur infolge der hohen Einwohnerzahl des Saarlands (434,1 Einwohner auf 1 qkm) größer als die im Statistischen Jahrbuch angegebene Dichte von 139,31 Einwohnern.

Auch die Angaben des Jahrbuchs für die Flächenbahndichte mit 12,41 km auf 100 qkm und mit 9,02 km auf 10 000 Einwohner weisen gegen die in den vorliegenden Tabellen angegebenen Zahlen Differenzen auf, die sich zum Teil daraus erklären lassen, daß das Saarland mit seiner Eisenbahnlänge hinzugekommen ist, ferner aber, daß in den statistischen Berechnungen nur die Haupt-, nicht aber die Klein- und anderen Bahnen eingesetzt sind.

Die Städte mit über 1 Million Einwohner (Berlin und Hamburg-Altona) sind bei der Ermittlung der Bevölkerungs- und Einwohnerbahndichte sowie bei den anderen Dichten in Klammern eingesetzt und die Dichte nochmals ohne sie berechnet worden, um ein unklares Bild zu vermeiden.

Da die großen Züge des orographischen Aufbaus, die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse und das dadurch bedingte Eisenbahnnetz, sowie in Anlehnung daran das Kraftpost-, Wasserstraßen- und Luftverkehrsnetz des Deutschen Reichs schon im allgemeinen besprochen sind, soll jetzt auf die einzelnen Verkehrslandschaften näher eingegangen und untersucht werden, ob diese wirklich verkehrsgeographische Einheiten bilden. Die Stellung, die diese Landschaften im Verkehr einnehmen, hängt dabei von zwei Faktoren ab, einmal von den Grundlagen, die das Gebiet selbst bietet und welche den Landschaftsverkehr bedingen, ferner von den Verkehrsspannungen, die über das Gebiet führen und den Durchgangsverkehr bestimmen. Diese beiden Faktoren sind immer zu beachten, da von ihnen die Größe der Verkehrsdichte abhängt. Bei der Beschreibung der 29 Verkehrslandschaften, unter Zugrundelegung der Landeskunden von E. Banse, G. Braun, A. Hettner, N. Krebs, H. Lautensach, O. Maull, W. Ule und der E. von Seydlitzschen Geographie soll von den Gebieten mit der größten Verkehrsdichte ausgegangen werden, und zwar in derselben Reihenfolge, wie diese in der Tabelle angegeben sind.

1. Ruhrgebiet[1].

Eisenbahndichte: 73,21 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 7,24 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 80,45 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Duisburg — Oberhausen — Recklinghausen — Hamm — Soest — Geseke — Brilon Wald — Schwerte — Düsseldorf — Duisburg.

Das Ruhrgebiet bildet den äußersten Nordrand des Rheinischen Schiefergebirges. Es ist ein flachwelliges Hügelland und wird von der

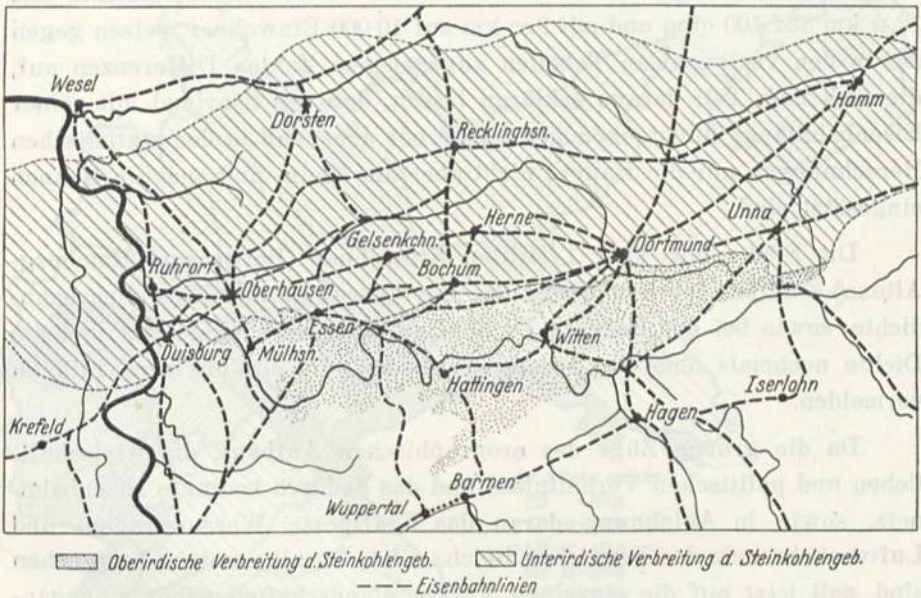


Abb. 8. Die Verbreitung der Kohlenlager.

Ruhr durchflossen. Seine überwiegende Bedeutung allen anderen Teilen des Deutschen Reichs gegenüber verdankt es den reichen Kohlenschätzen, die in seinem Boden ruhen. Nach ihrer Verbreitung (Abb. 8) wurde auch die Abgrenzung des Ruhrgebiets vorgenommen. Die Kohlen sind die Grundlagen einer gewaltigen Industrie geworden und haben das Ruhrgebiet zu einem der wichtigsten Wirtschaftszentren der Erde gemacht. Deutschland ist heute fast nur noch auf die Kohlen des Ruhrgebiets, die allein zwei Drittel der jetzigen deutschen Kohlenproduktion ausmachen,

[1] Baumann: Eisenbahn- und Wirtschaftsbezirke, Technik u. Wirtschaft, Bd. 15/1922. Ders.: Kraftquellen und Verkehr als bestim. Faktoren für deutsche Wirtschaftsgebiete, Verkehrstechn. Woche 1923. Joh. Vogt: Das rhein.-westfäl. Industriegebiet und seine Verkehrsmittel, Arch. f. Post u. Telegr. 1933, S. 213.

angewiesen und aus einer einstigen Ackerbaulandschaft hat sich eine moderne Bergbau-, Industrie- und Großstadtlandschaft entwickelt. Neben den Kohlen finden sich im Boden Eisenerze, die auch im Westerwald und Sauerland gewonnen werden und viele Hütten- und Eisenwerke ins Leben riefen. Mit der Kohlen- und Eisenindustrie hängen noch eine Reihe anderer Industrien zusammen.

Alle Industrien führten zu einer ungeheuren Verdichtung der Bevölkerung (1333,5 Einwohner auf 1 qkm), der dichtesten des ganzen Deutschen Reichs. Auf keinem anderen Gebiet drängen sich so viele Städte zusammen wie hier, und man kann bald sagen, ein einziger Industrieraum, fast ein einheitliches Häusermeer zieht sich vom Rhein bei Duisburg bis nach Dortmund hin.

Doch niemals hätte sich das Ruhrgebiet zu seiner jetzigen hohen wirtschaftlichen Stellung entwickeln können, wenn es nicht solche selten günstige Verkehrslage hätte. Es ist nach allen Seiten offen und liegt in unmittelbarer Nachbarschaft der Kölner- und Münster-Tieflandsbuchten, die den Verkehr des Norddeutschen Tieflands nach Süden leiten. Ferner zieht durch sein Gebiet an der Tieflandküste eine schon von altersher wichtige Straße entlang, die den Westen mit dem Osten Europas verbindet, und der die Eisenbahnen folgen.

Auch dem Verkehr im Innern standen keine Schwierigkeiten entgegen, so daß das Ruhrgebiet mit einem engmaschigen Netz von Eisenbahnlinien überzogen scheint, spielt sich doch allein fast die Hälfte des gesamten deutschen Güterverkehrs hier ab. Dieses Netz besteht aus zahlreichen gleichlaufenden und sich schneidenden Linien, von denen wiederum strahlenförmig nach allen Himmelsrichtungen die großen Schnellzugverkehrstrecken nach den Hauptorten des Reichs und des westlichen Auslands führen.

Im Gegensatz zu dem überaus dichten Eisenbahnnetz ist die Anzahl der Kraftpostlinien auffallend gering. Diese Tatsache hat sowohl ihre Ursache in dem überaus engen Eisenbahnnetz als auch in dem dichten Straßenbahnnetz, dem ebenfalls kein anderes Netz in Deutschland entspricht.

Für den Güterverkehr dienen neben den Eisenbahnen besonders die Wasserstraßen, da diese wegen ihrer niedrigen Frachtkosten für den Absatz der Erzeugnisse wie Kohlen, Koks, Eisen, Stahl sowie für die Einfuhr von Erzen besonders geeignet sind, zumal es bei solchen Massengütern nicht auf rasche Beförderung ankommt. Als natürliche große Wasserstraße bildet der benachbarte Rhein im Westen einen billigen

und bequemen Transportweg nach Norden und Süden. Ferner hat man Kanäle und Häfen angelegt, so daß es möglich ist, auch die Städte mitten im Ruhrgebiet direkt mit dem Rhein und weiterhin mit der Nordsee und Mitteldeutschland, sowie rheinaufwärts bis zur Schweizer Grenze zu verbinden und dadurch große Vorteile zu erzielen. Die bedeutendste Hafenstadt ist Duisburg-Ruhrort, an der Mündung der Ruhr und des Rhein-Herne-Kanals in den Rhein gelegen. Sie ist das wichtigste Ein- und Ausgangstor für das Ruhrgebiet und nächst dem nordamerikanischen

Abb. 9. Verkehrslinienhäufung bei Duisburg-Ruhrort.

Hafen Duluth der größte Binnenhafen der Erde. Abbildung 9[1] gibt ein anschauliches Bild über die Häufung der Verkehrslinien in der näheren Umgebung von Duisburg-Ruhrort.

Für eine rasche Beförderung von Personen und Post stehen innerhalb des Ruhrgebiets die drei Flughäfen Dortmund, Düsseldorf und Essen-Mülheim zur Verfügung, welche die Verbindung mit entfernter liegenden Städten und Staaten herstellen.

Seiner Wirtschaft und seiner Lage entsprechend besitzt also das Ruhrgebiet die größte Verkehrsdichte des ganzen Deutschen Reichs.

[1] E. von Seydlitz'sche Geographie Deutschlands, Breslau 1925.

2. Kölner Tieflandsbucht[1].

Eisenbahndichte: 40,6 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 22,99 km auf 100 qkm.
Schiffsverkehrsdichte: 5,2 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 68,8 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Aachen — Düren — Bonn — Beuel — Troisdorf — Köln-Deutz — Köln-Mülheim — Düsseldorf — Duisburg — Oberhausen — Krefeld — Viersen — Kaldenkirchen.

Die Kölner Tieflandsbucht weist nächst dem Ruhrgebiet die höchste Verkehrsdichte innerhalb des Deutschen Reichs auf. Als ein Ausläufer des Norddeutschen Tieflands reicht sie bis Bonn in das Rheinische Schiefergebirge hinein. Sie ist durch einen Einbruch entstanden, also ein Senkungsfeld, und mit diluvialen Ablagerungen und Flußanschwemmungen, die einen sehr fruchtbaren Boden liefern, bedeckt.

Nicht die Fruchtbarkeit des Lands, sondern die überaus günstige Lage, die dem Verkehr einen breiten Zugang zum Gebirge bietet, macht die Kölner Tieflandsbucht zu einem der wichtigsten Verkehrsgebiete des Deutschen Reichs. Von allen Seiten wird ihr Verkehr zugeführt. Am Gebirgsabfall des Rheinischen Schiefergebirges kreuzen sich zwei Hauptrichtungen des mitteleuropäischen Verkehrs; die eine folgt der Richtung des Rheintals, die andere zieht, von Aachen her kommend, am Nordrand des Rheinischen Schiefergebirges entlang, wobei sie den Verkehr von Belgien, Frankreich, Holland und England aufnimmt und ihn nach Nordosten, Osten und Süden leitet.

Durch die Schiffahrtstraße des Rheins, der bei seinem Austritt aus dem Rheinischen Schiefergebirge als ein Tieflandstrom durch die Bucht hindurchfließt und von Köln ab für Seeschiffe fahrbar wird, erhöht sich noch ihr Verkehrswert.

Köln ist der Mittelpunkt der Tieflandsbucht und im gewissen Sinne auch der des Rheinischen Schiefergebirges. Hier kreuzen sich Linien aller Richtungen, und Köln wird damit zu einer der wichtigsten Pforten des westlichen Deutschlands.

Durch reiche Braunkohlenschätze zwischen Köln, Bonn und Aachen und Steinkohlenlager im Aachen-Dürener Gebiet sowie durch die günstige Lage zu dem an Kohlen und Erzen reichen Schiefergebirge konnte sich eine lebhafte Industrie entwickeln.

Die günstige Verkehrslage, sowie blühende Industrie und Landwirtschaft schufen eine zahlreiche Bevölkerung, die wiederum innerhalb des Gebiets einen regen Lokalverkehr veranlaßte.

[1] O. Blum: a. a. O.

Neben einem dichten Eisenbahnnetz dienen eine große Reihe von Kraftpostlinien dem Personenverkehr. Sie erschließen entfernter liegende Gebiete und verbinden sie mit den großen Wirtschaftszentren, leisten somit der Eisenbahn Zubringerdienste. Mit seiner Kraftpostdichte steht die Kölner Tieflandsbucht an vierter Stelle innerhalb des Deutschen Reichs.

Die Flughäfen Köln und Krefeld vermitteln einen schnellen Verkehr von Personen, Post und leichter Fracht über weite Strecken.

3. Thüringer Wald, Frankenwald, Fichtelgebirge[1].

Eisenbahndichte: 22,06 km auf 100 qkm.

Kraftpostdichte: 24,38 km auf 100 qkm.

Verkehrsdichte: 46,44 km auf 100 qkm.

Begrenzung: Floß — Weiden — Kirchenlaibach — Schnabelwaid — Neuenmarkt-Wirsberg — Lichtenfels — Grimmenthal — Ritschenhausen — Bad Salzungen — Gerstungen — Wartha — Fröttstädt — Waltershausen — Ohrdruf — Arnstadt — Saalfeld — Hockeroda — Unterlemnitz — Marxgrün — Hof — Oberkotzau — Franzensbad.

Der Thüringer- und Frankenwald streift als ein Ausläufer der Umrandung des Böhmischen Beckens herzynisch in einer über 150 km langen Erhebung zur Werra. Im Südosten lehnt er sich in breiter Basis an das Fichtelgebirge an, welches durch die Münchberger Senke von ihm getrennt wird. Der Thüringer Wald unterscheidet sich als Kammgebirge von der mehr breiten plateauartigen Erhebung des Frankenwaldes.

Das Fichtelgebirge stellt weniger ein aus Kämmen und Tälern gebildetes Gebirge als vielmehr eine einzige massige Erhebung dar, in der das herzynische Streichen sich mit dem varistischen kreuzt und sich in seiner herzynischen Streichrichtung mit dem Thüringer Wald verknüpft.

Die Gunst der wirtschaftlichen Verhältnisse ist im allgemeinen nur gering. Schon früher war durch die dichte Geschlossenheit des Waldes die Kammlinie des Thüringer Waldes als Verkehrsschranke zugleich Völkerscheide zwischen Franken und Thüringern. Auch heute noch nimmt die Waldfläche 65 % und im Fichtelgebirge 46 % des Bodens ein.

Trotz der geringen Anbaufähigkeit des Bodens zählt das Gebiet mit 185 Einwohnern auf 1 qkm neben Erzgebirge und Sudeten zu den

[1] E. Schatz: Verkehrsgeogr. Betrachtungen über Wasserwege und Eisenbahnen im rechtsrhein. Süddeutschland, Diss. Sondershausen 1907.

dichtest besiedelten Gebirgen des Deutschen Reichs und ist weit bevölkerter als sein Vorland. Eisenerze bei Schmalkalden und Suhl, sowie am Nordrande des Frankenwalds und Schiefer bilden die einzig wertvollen Erzeugnisse. Ein weiterer Verdienst entsteht durch den ziemlich starken Fremdenverkehr, der durch die landschaftliche Schönheit des Gebirges jedes Jahr von neuem angelockt wird.

Vom Thüringer Becken, das als Durchzugsland des westöstlichen und in diesem Fall weit wichtigeren nordsüdlichen Verkehrs dient, führen zahlreiche Stichbahnen in das Gebirge hinein; nur an einigen wichtigen Stellen überqueren Verkehrswege das Gebirge.

Über dem Thüringer Wald, der durch seine Höhenlage und geschlossene Kammlinie immer schwer zu überschreiten war, führen nur zwei Hauptbahnen. Die eine Strecke (Berlin—Stuttgart) durch das Ohretal über Oberhof nach Suhl; doch selbst diese muß auf die schwierige Übersteigbarkeit des Gebirges Rücksicht nehmen und führt daher durch einen Tunnel zwischen Oberhof und Zella zum Südrand des Gebirges; es ist eine der wenigen ausgesprochenen Gebirgsbahnen des Deutschen Reichs. Die andere Strecke führt als Werrabahn von Eisenach vermittels eines Tunnels nach Salzungen-Lichtenfels.

Der Frankenwald wird von mehreren Bahnen gequert, die einmal durch das Lockwitz- zum Haßbachtal mit der Bahn Saalfeld-Lichtenfels (Berlin—München), zum anderen durch die Münchberger Senke von Hof nach Neuenmarkt-Wirsberg (Leipzig/Dresden—Nürnberg) führen.

Das eigentliche Fichtelgebirge ist ziemlich verkehrsarm. Wegen der niedrigen Sättel und Einsenkungen zwischen den einzelnen Gebirgsabschnitten (Fichtelgebirge und Frankenwald bzw. Böhmerwald) wird es von zwei sich nahezu senkrecht schneidenden Bahnlinien berührt: Berlin—München und Nürnberg—Eger.

Durch die zahlreichen Stichbahnen, die besonders in den Thüringer- und Frankenwald hineinführen, gehört das Eisenbahnnetz noch zu den dichtesten des Deutschen Reichs. Zur Erhöhung der Verkehrsdichte tragen aber auch die zahlreichen Kraftpostlinien bei, die sogar die Länge der Eisenbahnlinien um 100 km übertreffen. Wie in jedem Gebirge mit starkem Ausflugs- und Fremdenverkehr kommen hier die Kraftwagenbetriebe besonders zur Geltung, da sie das Verkehrsbedürfnis billiger und besser als die Eisenbahn befriedigen können. Nur den Kraftpostlinien verdanken daher Thüringer-, Frankenwald und Fichtelgebirge ihre hohe Verkehrsdichte.

4. Weserbergland.

Eisenbahndichte: 19,89 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 22,85 km auf 100 qkm.
Schiffsverkehrsdichte: 0,81 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 43,55 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Ibbenbüren — Osnabrück — Bohmte — Holzhausen-Heddinghausen — Lübbecke — Minden — Haste — Weetzen — Rethen — Nordstemmen — Hildesheim — Ringelheim — Kreiensen — Ottbergen — Paderborn — Hövelhof — Gütersloh — Ibbenbüren.

Das Weserbergland nimmt unter den Verkehrslandschaften des Deutschen Reichs hinsichtlich seiner Verkehrsdichte den vierten Platz ein und gehört seiner Beschaffenheit nach bereits zu dem Mitteldeutschen Gebirgsland. Es ist weit in das Norddeutsche Tiefland vorgeschoben und bietet durch seine mannigfaltig gestaltete Oberfläche mit zum Teil abgesunkenen, zum Teil gehobenen Schollen nirgends eine Hemmung des Verkehrs zwischen dem Nordosten und Südwesten. Im Süden schließt es sich mit dem Eggegebirge unmittelbar an das Hessische Bergland an und folgt dem Rheinischen Streichen, wendet sich dann nach NW und verläuft als Teutoburger Wald, in vier langgestreckte Züge aufgelöst, mehr als 100 km in das Norddeutsche Tiefland hinein. Im Norden und Nordosten wird es durch das Wesergebirge, Süntel und Deister begrenzt, die in einer Reihe von niedrigen, in herzynischer Richtung streichenden Höhenzügen an beiden Seiten der Weser entlangziehen.

Zwischen dem Teutoburger Wald und dem Wesergebirge liegt ein schwachwelliges Hügelland, das dem Verkehr keine Schwierigkeiten bietet. Das ganze Gebiet vom Teutoburger Wald bis zum Wesergebirge, bezeichnet man als Weserbergland. Neben Salzen und Mineralquellen, die viele Kurorte ins Leben riefen, ist besonders das Vorkommen von Kohle bedeutsam. Die größeren Städte des Weserberglandes liegen sämtlich am Rand, wie Hildesheim, Osnabrück und im gewissen Sinne auch Bielefeld.

Seine wesentlichste Bedeutung hat das Weserbergland in seiner Verkehrslage, die innerhalb Deutschlands einen bevorzugten Platz einnimmt. An der Tieflandküste entlang zieht vom Nordrand des Rheinischen Schiefergebirges durch die „Dören“ des Teutoburger Waldes bei Bielefeld über das Weserbergland hinweg die Eisenbahnstraße nach Hannover, die den Westen und Osten des Deutschen Reichs verknüpft. Eine wichtige Verkehrslücke ist die „Porta Westfalica“ bei Minden, ein Durchbruch der Weser durch das Bergland, welche die von Norden und

Nordosten herkommenden Eisenbahnlinien aufnimmt und sie nach Westen und in das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet weiterführt; doch ist sie nicht von so großer Bedeutung wie die Leinesenke, wo sich zwei Verkehrslinien kreuzen. Letztere bildet den wichtigsten Eisenbahnverkehrsweg von Süden nach Norden. Sie nimmt die Bahnlinie München /Frankfurt auf und führt sie über Göttingen nach Hannover/Bremen/ Hamburg.

Die hohe Kraftpostdichte, die die Dichte der Eisenbahn noch übertrifft, läßt sich auch hier auf einen zahlreichen Fremdenverkehr sowie auf die gebirgige Natur des Landes zurückführen. Dank der Eigenschaft des Kraftwagens kann dieser auch mit solchen Orten Verbindung aufnehmen, für die sich ein Eisenbahnbetrieb niemals rentieren würde.

Die Weser hat hinsichtlich ihrer Schiffahrt nur geringe Verkehrsbedeutung. Personenverkehr findet auf der Strecke von Holzminden nach Hameln statt, da diese reich an reizvollen Landschaftsbildern ist.

5. Oberrheinische Tiefebene[1].

Eisenbahndichte: 30,87 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 7,21 km auf 100 qkm.
Schiffsverkehrsdichte: 3,68 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 41,76 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Basel — Freiburg — Durlach — Heidelberg — Friedrichsfeld — Weinheim — Darmstadt — Aschaffenburg — Hanau — Friedberg — Bad Homburg — Frankfurt — Rödelheim — Rüdesheim — Bingen — Bingerbrück — Bad Kreuznach — Gensingen — Horrweiler — Monsheim — Neustadt — Weißenburg.

Die Oberrheinische Tiefebene gehört zu den Gebieten des Deutschen Reichs mit den dichtesten Eisenbahnnetzen. Sie ist die größte und tiefste Unterbrechung des deutschen Mittelgebirges, ein alter zum Teil wieder aufgefüllter breiter Grabenbruch von mehr als 300 km Länge, durch den sich der Rhein sein Bett gegraben hat.

Die Bedeutung der Oberrheinischen Tiefebene liegt weder in der Fruchtbarkeit ihres Bodens noch in dem gelegentlichen Auftreten von Bodenschätzen, einigen bedeutungslosen Kohlenvorkommen, etwas Eisenerz und Kalisalzen, sondern in ihrer hervorragenden Verkehrslage, der

[1] O. Blum: a. a. O. E. Friedrich: Geogr. des Welthandels und Weltverkehrs, Jena 1930. Joh. Hansing: a. a. O. K. Hassert: Allg. Verkehrsgeogr. a. a. O. A. Müller: Deutschland und sein Verkehrsnetz, Leipzig 1922. F. Wickert: Der Rhein und sein Verkehr, Forschg. z. d. Landes- u. Volkskde., Bd. 15/1904.

sich auch für die Anlage von Bahnen keine Schwierigkeiten in den Weg stellten. War die Kölner Bucht mehr die Sammellandschaft des Verkehrs, so ist die Oberrheinische Tiefebene durch ihre Lage zu den Nachbargebieten ein Leitweg für den Nordsüd- als auch für den Westost-Verkehr, der sich auf beiden Seiten des Rheins an den Rändern der Gebirge entlangbewegt. Der Rheingraben von Frankfurt bis Basel ist der wichtigste Teil der großen westeuropäischen Verkehrsfurche (Abb. 10)[1], welche den Verkehr zwischen den Nordsee- und Mittelmeergebieten vermittelt.

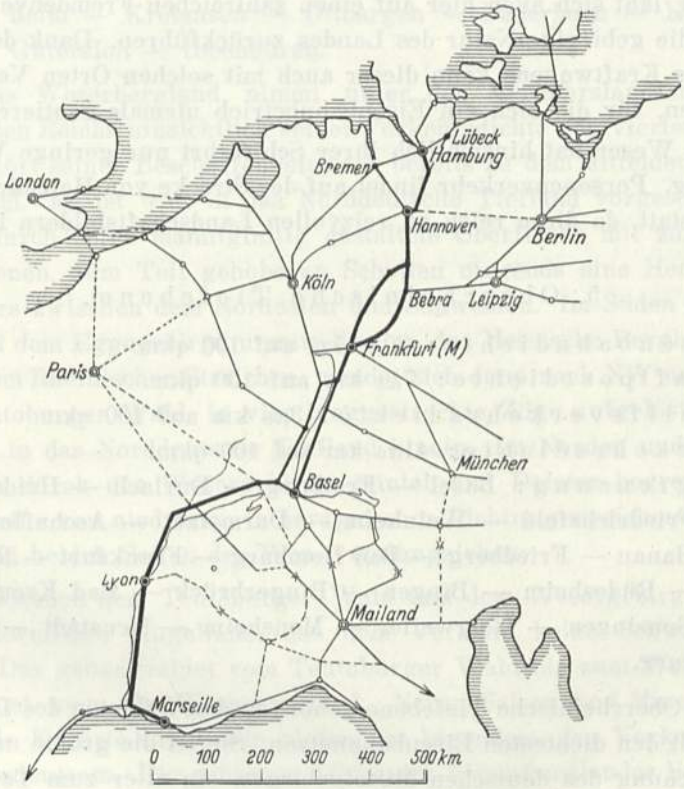


Abb. 10. Der Westeuropäische Verkehrsgraben.

Eine wichtige natürliche Querlinie führt unter Benutzung der Lücken zwischen den Randgebirgen von der Zaberner Senke zum Neckarbergland und der Untermainebene und leitet einen großen Teil des westöstlichen Verkehrs vom Atlantischen Ozean nach Österreich und dem Orient. Früher war lange Zeit der Verkehr von Westen nach Osten der bedeutendere; erst mit der fortschreitenden Entwicklung der Industrie und durch die Verbindung mit den großen Kohlenlagern im Ruhrgebiet ist der Nordsüdverkehr der weit stärkere geworden.

[1] O. Blum: Betrachtungen z. Verk.Geogr., Arch. f. Eisenbahnw. 1920.

Dank der günstigen Verkehrslage konnten Rohprodukte aus den benachbarten Kohlen- und Eisenerzlagern eingeführt und fertige Erzeugnisse ausgeführt werden, so daß sich eine blühende Industrie (Textilindustrie, Maschinenbau, Eisenindustrie) entwickelte, die wiederum eine Verdichtung des Eisenbahnnetzes bewirkte.

An Kraftpostlinien ist die Oberrheinische Tiefebene verhältnismäßig arm, steht sie doch mit ihrer Kraftwagendichte erst an 23. Stelle innerhalb der Verkehrslandschaften des Deutschen Reichs. Diese Tatsache liegt, wie schon im Ruhrgebiet, in dem dichten Eisenbahnnetz begründet, das die Schaffung von Kraftpostlinien überflüssig macht.

Weitgehende Bedeutung als Verkehrstraße hat der Rhein, der der Schiffahrt einen Weg bis Basel eröffnet, wenngleich ein stärkerer Verkehr erst bei Straßburg-Kehl bzw. erst bei Mannheim-Ludwigshafen beginnt.

Die Schiffahrt auf Neckar und Main ist sehr abhängig vom Wasserstand. Beide Flüsse sind nur eine kurze Strecke von der Mündung an aufwärts schiffbar und haben keine größere Verkehrsbedeutung.

Für den Luftverkehr sind die Flugplätze Freiburg/Br., Mannheim und Frankfurt/M. vorhanden.

6. Sudeten.

Eisenbahndichte: 12,82 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 26,92 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 39,74 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Oybin — Zittau — Görlitz — Striegau — Schweidnitz — Kamenz — Neiße — Deutsch-Rasselwitz — Schönau — Polnisch-Neukirch — Buchenau.

Die Sudeten gehören zu dem östlichsten Teil des Mitteldeutschen Gebirgslandes. Sie sind nach Höhe und Fläche das bedeutendste Mittelgebirge Mitteleuropas und ziehen in fast 300 km Länge von der Lausitzer Senke in Nordwest—Südost streichender Richtung bis zur Oder hin. Sie bilden keinen einheitlichen Gebirgszug, sondern gliedern sich in eine Reihe von einzelnen Gebirgsgruppen, die jede für sich eine geschlossene Verkehrsmauer darstellen, zwischen denen sich aber schartenartige Einsenkungen, die sogenannten Sudetentore, befinden.

Trotz der dichten Bevölkerung von 241,7 Einwohnern auf 1 qkm, die beinahe der Bevölkerungsdichte des Sächsischen Berglandes gleichkommt, haben die Sudeten nur wenig größere Städte. Diese liegen alle am Fuße des Gebirges, und zwar an der Verkehrstraße, die am Nordrand

des Mitteldeutschen Gebirgslandes von Westen nach Osten führt. Die größten Städte, wie Görlitz und Hirschberg, liegen dort, wo von der westöstlichen Randstraße Seitenstraßen über das Gebirge hinweg nach Mähren und Böhmen abzweigen. Die Gebirge selbst sind unwegsam, so daß sie von den großen Verkehrslinien umgangen werden. Letztere können nur die Einsenkungen benutzen, die besonders in den Mittelsudeten recht zahlreich sind, so daß sie diesem Gebirgszug erhöhte Bedeutung geben (Abb. 11)[1].

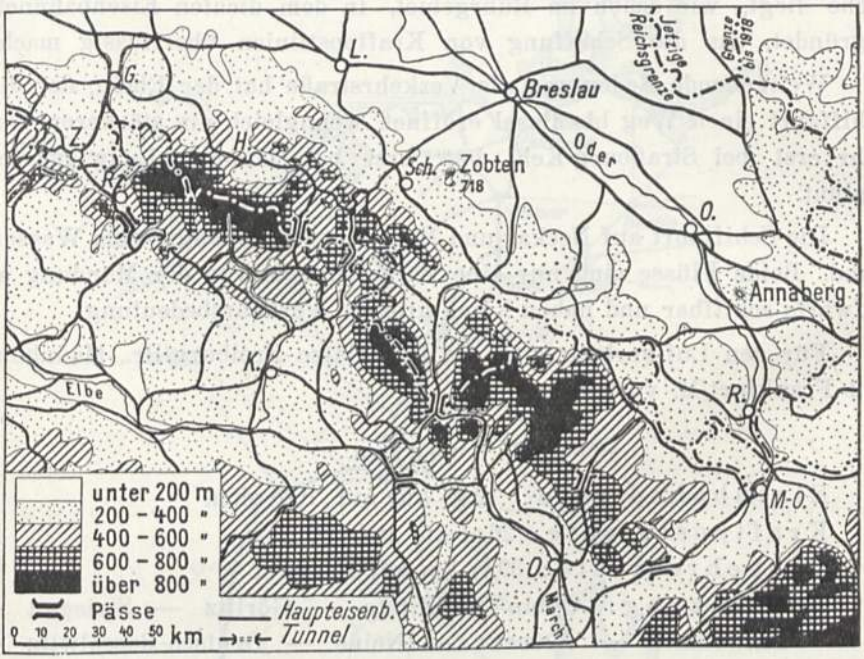


Abb. 11. Die Gliederung der Sudeten und ihr Verkehrsnetz.

Schon seit altersher, in Kriegs- und Friedenszeiten, haben die Pässe von Landeshut, Wartha, Mittelwalde und die tiefe Einsenkung der Mährischen Pforte zwischen Gesenke und Karpaten eine wichtige Rolle gespielt. Durch die Eisenbahnen, die diesen Pässen gefolgt sind, ist wiederum die Industrialisierung der Sudeten beeinflußt worden und hat die Heimindustrie von verkehrsfernen Gebieten in die Täler hineingezogen; an die Stelle der Heimarbeit trat jetzt die Fabrikarbeit.

Neben dem starken Durchgangsverkehr, der von jeher in den Sudeten als einem Grenzgebirge zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei Bedeutung gehabt hat, hat sich ein reger Lokalverkehr entwickelt, der durch die hier vorhandene Wirtschaftszone bedingt wird.

[1] E. von Seydlitz'sche Geographie, Deutschland, Breslau 1925.

Trotzdem die Sudeten in ihrer Höhe und Ausdehnung das größte deutsche Mittelgebirge sind, ist ihre Eisenbahndichte für ein Gebirge immer noch außerordentlich hoch. Mit ihrer Kraftpostdichte übertreffen sie aber alle anderen Verkehrslandschaften des Deutschen Reichs. Gerade im Gebirge bildet die Kraftpost die einzig mögliche Ergänzung der Eisenbahn. Durch ihre große Anpassungsfähigkeit, die sie nicht wie die Bahn an einen festen Schienenstrang bindet, ist es ihr weit eher möglich, das Gebirge zu durchdringen und eine starke Belebung des Fremdenverkehrs und damit auch der Wirtschaft zu schaffen.

7. Harz.

Eisenbahndichte: 16,29 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 20,47 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 36,76 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Eichenberg — Göttingen — Kreiensen — Neuekrug Hahausen — Goslar — Vienenburg — Sandersleben — Blankenheim — Nordhausen — Klettenberg — Duderstadt — Eichenberg.

Der Harz schiebt sich als eine massige Erhebung des Mitteldeutschen Gebirgslandes in das Norddeutsche Tiefland hinein. Als eine Scholle paläozoischen Gesteins ragt er gleichsam als eine Insel inmitten mesozoischer Schichten hervor und wird durch eine mächtige Bruchstufe im Norden zu dem Harzvorland sowie im Westen zur Leinesenke begrenzt. Er dacht sich dagegen nach Süden und Südosten allmählich ab und geht nach Südosten in die Mansfelder Hochfläche über. Er bildet eine im Innern wenig gegliederte, herzynisch streichende Hochfläche, die heute noch den Charakter eines ausgesprochenen Waldgebirges trägt.

Durch seine Lage und seinen Charakter als Waldgebirge bildet der Harz ein Verkehrshindernis, das nur durch die Verkehrsoffenheit seiner Randlandschaften gemildert wird. Kein Hauptverkehrsweg kreuzt das Gebirge. Um so mehr folgen die großen Eisenbahnlinien dem Fuß des Harzes (Abb. 12)[1]. Sie ziehen die Ränder in ihren jeweiligen Verkehrsbereich und weisen den Siedlungen, die vor dem Aufstieg ins Gebirge und am Eingang zu größeren Tälern liegen, eine wichtige Bedeutung als Vermittler mit dem Innern des Gebirges zu.

Trotzdem kein Hauptverkehrsweg den Harz quert und die großen Verkehrslinien nur an seinem Rande entlang laufen, ist die Eisenbahndichte größer als der Reichsbahndurchschnitt. Diese hohe Dichte ist allein dem Fremdenverkehr zu verdanken, der sich den Harz mit vielen kleinen Bahnen erschlossen hat.

[1] E. von Seydlitz'sche Geographie, Deutschland, Breslau 1925.

Von großer, nicht mehr wegzudenkender Bedeutung ist auch hier, wie in allen Gebirgsländern, die Bedeutung der Kraftpost. Zahlreiche Kraftpostlinien durchziehen den Harz und stellen die Verbindung zwischen Orten her, die nicht unmittelbare Eisenbahnverbindung haben oder leisten der Eisenbahn Zubringerdienste. Die Kraftpostdichte ist weit höher als die Eisenbahndichte; beide aber tragen dazu bei, daß der Harz heute nicht mehr als ein Verkehrshindernis gelten kann.

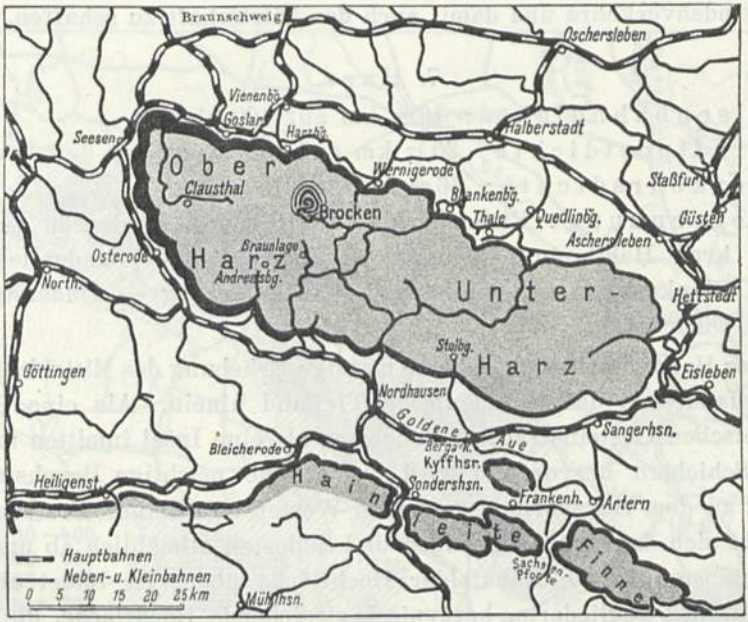


Abb. 12. Die verkehrsgeographische Lage des Harzes.

8. Rheinisches Schiefergebirge[1].

Eisenbahndichte: 17,36 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 17,47 km auf 100 qkm.
Schiffsverkehrsdichte: 1,57 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 36,4 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Aachen — Düren — Euskirchen — Bonn — Beuel — Köln-Deutz — Köln-Mülheim — Düsseldorf — Schwerte — Brilon Wald — Corbach — Marburg — Friedberg — Frankfurt Rödelheim — Rüdesheim — Bingen — Bad Kreuznach — Türkismühle — Saarbrücken.

Das Rheinische Schiefergebirge ist ein ausgedehntes Hochland, das sich zu beiden Seiten des Rheins nördlich der Nahe-Main-Linie, südlich

[1] O. Blum: Der Weltverkehr und seine Technik, Teil I, Stuttgart und Berlin 1921.

der Kölner Tieflandsbucht und des Ruhrgebiets und westlich der Hessischen Senke erstreckt. Es wird durch die tief einschneidenden Täler des Rheins und seiner Nebenflüsse (Mosel, Lahn, Sieg) in eine Reihe von Bergländern gegliedert. Während die Hochflächen wegen ihrer Höhe und Unwirtlichkeit vom Verkehr meist umgangen werden, öffnen die Täler dem Verkehr einen Weg mitten durch die Hochflächen. Sie sind darum dicht besiedelt und von regster Gewerbetätigkeit erfüllt.

Die landschaftliche Schönheit, besonders des Rheintals, sowie der Reichtum an Mineralquellen und günstiges Klima, haben im Rheinischen Schiefergebirge zahlreiche Kur- und Badeorte entstehen lassen. Das Rheintal ist der größte Verkehrsträger. Eisenbahnlinien begleiten den Rhein auf beiden Seiten, so daß der Verkehr auf dem kürzesten Wege aus der Oberrheinischen Tiefebene mitten durch die Gebirgsschwelle hindurch zur Kölner Bucht fluten kann, die ihn weiter auf die Verkehrslinien nach Nordwesten, Norden und Osten verteilt. In die Hauptlinie des Rheintals münden mit den Flüssen Nahe, Mosel, Lahn und Sieg die Zugangswege von Osten und Westen ein, die als Verkehrstraßen dem Rheintal an Bedeutung erheblich nachstehen.

Im ganzen Rheinischen Schiefergebirge ist Koblenz der eigentliche Mittelpunkt des Gebirges für den Eisenbahnverkehr. Alle anderen bedeutenderen Verkehrszentren wie Köln, Mainz, Frankfurt, Trier und Aachen, liegen am Ausgang der Täler, also am Rand des Rheinischen Schiefergebirges.

Für den Durchgangsverkehr von Norden nach Süddeutschland ist das Rheintal von großer Bedeutung; ein innerer Eisenbahnverkehr, der im Gebiet selbst seinen Ausgangs- und Endpunkt findet, ist durch die vielen, der Bodenkultur ungünstigen Hochflächen kaum vorhanden, nur im Abfall zum nordwestdeutschen Tiefland hat sich im Sauerland ein etwas regerer Lokalverkehr entwickelt.

Die Wichtigkeit des Rheinischen Schiefergebirges für den Durchgangsverkehr ergibt sich aus den Angaben seiner Eisenbahndichte, die weit höher als der Reichsdurchschnitt ist. Bedenkt man dabei, daß sich der Verkehr im wesentlichen auf die Täler beschränkt und nur wenige Eisenbahnlinien die Hochflächen überschreiten, so ist diese hohe Eisenbahndichte recht erstaunlich.

Die Kraftpostdichte, durch den Fremdenverkehr begünstigt, liegt auch hier, wie in den meisten Gebirgslandschaften, weit über dem Reichsdurchschnitt. Eine ganze Reihe von Straßen mit Kraftpostlinien führen

aus den Tälern zu den von den Eisenbahnen nur wenig erschlossenen Hochflächen hinauf und bringen somit diese näher an die großen Verkehrstraßen und Wirtschaftszentren heran.

Für die Flußschiffahrt ist in erster Linie der Rhein zu nennen. Die Strecke Mainz—Köln gehört zu den landschaftlich schönsten Europas, so daß auf diesem Teil des Rheins ein lebhafter Fremden- und Ausflugsverkehr herrscht.

Für den Frachtverkehr bildet wiederum der Rhein den Hauptverkehrsträger. Auf ihm bewegt sich ein gewaltiger Verkehr talauf- und talabwärts. Mosel, Saar und Lahn sind eine ganze Strecke von der Mündung an aufwärts für die Schiffahrt befahrbar und bilden Zubringerwege für den Schiffahrtsverkehr des Rheins. Die Mosel ist ein wichtiges Verbindungsglied zwischen deutschem und französischem Gebiet, da sie den Austausch von Kohlen, Koks und Erzen zwischen dem Ruhrgebiet und Lothringen sowie dem französischen Minetterevier vermittelt.

(Schluß folgt).

Die Neuordnung des französischen Eisenbahnwesens 1933.

Von

Dr. R. Knauß, Berlin.

Das Gesetz vom 19. Oktober 1921, das das Übereinkommen vom 28. Juni 1921 zwischen dem Minister der Öffentlichen Arbeiten und den französischen Eisenbahngesellschaften genehmigte, bildete die Grundlage für die Verwaltung und Wirtschaftsführung der französischen Eisenbahnen nach dem Kriege. Dieses Gesetz war entstanden, um die Nachwirkungen des Kriegs, die insbesondere in den Fehlbeträgen der großen Gesellschaften zutage getreten waren, zu beseitigen und um ferner für die Zukunft eine Organisation zu schaffen, die die wirtschaftliche und technische Zusammenarbeit der großen Gesellschaften besser als bisher sicherstellt. 12 Jahre nach dem Gesetz von 1921 war es notwendig geworden, erneut auf dem Weg der Gesetzgebung Korrekturen vorzunehmen, um den an dem System von 1921 aufgetretenen Mängeln abzuhelfen.

Die Abänderungen von 1933 bleiben unverständlich ohne die Kenntnis der Grundlage von 1921, über deren wesentliche Züge daher vorweg berichtet werden muß.

I.

Die französischen Eisenbahngesellschaften waren durch den Krieg 1914/18 sowohl verwaltungsmäßig als auch wirtschaftlich stark in Mitleidenschaft gezogen worden. Die Benutzung ihrer Netze für eine einheitliche Kriegsführung hatte die Gesellschaften während des Kriegs ihres Selbstbestimmungsrechts beraubt. Dazu kamen die wirtschaftlichen Auswirkungen des Kriegs: Raubbau an Betriebsmaterial und an der Strecke, Verkehrsrückgang, Nachhinken der Tariferhöhungen hinter der Geldentwertung, Besetzung eines großen und industriell bedeutsamen Gebiets durch den Feind. Die einfache Rückkehr zu den Vorkriegsverhältnissen war ausgeschlossen und es mußte nach einer Lösung gesucht werden, die gleichzeitig eine Neugestaltung des französischen Eisenbahnwesens bedeutete. Diese Lösung sollte den Partikularismus der einzelnen Gesellschaften brechen und den Gemeinschaftsgedanken mehr betonen. Der Einfluß des Staats auf die Tarifbildung wurde ausgedehnt und die Gesellschaften in einer Art Zwangssyndikat unter der Kontrolle des Staats zusammengeschlossen. Diese organisatorische Vereinheitlichung mußte zwangsläufig auch zu einer wirtschaftlichen Solidarität führen.

Durch die gesetzliche Ordnung von 1921 wurden 2 Körperschaften geschaffen, die die Zusammenarbeit der verschiedenen Unternehmungen in Übereinstimmung mit den allgemeinen Interessen der Nation sicherzustellen haben:

der Obere Eisenbahnrat und
der Direktionsausschuß.

Hatte der Obere Eisenbahnrat mit seinen 60 Köpfen mehr beratende Funktionen, so wurde die gemeinsame Geschäftsführung in dem Direktionsausschuß verkörpert, in den die 5 großen Gesellschaften und die Staatsbahn je 3 Mitglieder ihrer Verwaltung entsenden und in dem durch einen Regierungskommissar das Ministerium für Öffentliche Arbeiten vertreten ist. Im Direktionsausschuß liegt der Schwerpunkt der Spitzenorganisation. Ihm fallen die wichtigen Aufgaben zu, den Betrieb, den Verkehr, die Tarif- und die Arbeitsverhältnisse auf den verschiedenen Netzen zu vereinheitlichen. Die Beschlüsse des Direktionsausschusses sind bindend für alle Gesellschaften.

Die wirtschaftliche Neuordnung, die durch das Gesetz von 1921 vorgenommen wurde, betraf zunächst die Liquidation der Vergangenheit: die Kriegsschulden in Höhe von rund 2,6 Milliarden Frcs. wurden vom Staat übernommen und für die Vorkriegsschulden der Gesellschaften, die sie auf Grund der Verträge von 1883 gegenüber dem Staat eingegangen waren, wurden die an den Staat zu zahlenden Zinsen gestrichen. Wichtiger war die wirtschaftliche Regelung für die Zukunft, die in der Einrichtung eines gemeinsamen Fonds, in den Richtlinien für die Tarifbildung und in der Festsetzung einer Betriebsprämie zum Ausdruck kam. Der Gemeinsame Fonds verwirklichte die Finanzgemeinschaft der Gesellschaften. Er arbeitet in der Art, daß die Einnahmen jedes Netzes nach Abzug der Betriebs- und Verzinsungskosten in den Gemeinsamen Fonds fließen, während umgekehrt, wenn die Einnahmen eines Netzes nicht ausreichen, um die Betriebsausgaben zu decken, der Fehlbetrag aus dem Gemeinsamen Fonds an das betreffende Netz abgeführt wird. Diese Regelung setzte voraus, daß sich die Überschüsse der gut rentierenden Netze innerhalb des Gemeinsamen Fonds ausgleichen gegen die Fehlbeträge der notleidenden Netze. Durch Senkung der Betriebskosten oder Steigerung der Einnahmen durch Tariferhöhungen sollte der Gemeinsame Fonds in die Gleichgewichtslage gebracht werden. So ist der Gemeinsame Fonds das Ausgleichsbecken, das von den Überschüssen der gut wirtschaftenden Netze gespeist wird und aus dem die notleidenden Netze schöpfen.

Damit steht die Tarifbildung, die gleichfalls 1921 geregelt wurde, in engem Zusammenhang. Während bis 1914 die Gesellschaften

weitgehende Tariffreiheit hatten, wurde 1921 diese Freiheit zugunsten des Staats und der Gesamtwirtschaft erheblich eingeschränkt.

Wenn auf der einen Seite die Verantwortung der einzelnen Gesellschaften durch die Einrichtung einer gemeinsamen Verwaltungsspitze und durch den Gemeinsamen Fonds erheblich eingeschränkt wurde, so wollte man doch auf der anderen Seite nicht eine zu weitgehende Verstaatlichung der Gesellschaften herbeiführen und ihnen den Anreiz zu einer bestmöglichen wirtschaftlichen Betriebsführung innerhalb jedes Netzes nehmen. Zu diesem Zweck griff man zu einem Prämiensystem, das auf der Verkehrsleistung einerseits und auf der Wirtschaftlichkeit des Betriebs andererseits beruhte. Nach Artikel 14 des Übereinkommens vom 28. Juni 1921 setzt sich die Prämie eines Netzes aus 2 unabhängigen Elementen zusammen:

A. 3 % des Überschusses der Einnahmen des betreffenden Rechnungsjahres über die Einnahmen von 1920, jedoch ohne Berücksichtigung inzwischen eintretender Tariferhöhungen.

B. 1 % der Minderung des Fehlbetrags im Vergleich mit 1920, oder, wenn die Einnahmen die Ausgaben übersteigen,

1 % des Gesamtbetrags vom Überschuß und Fehlbetrag 1920. Dieses Prämiensystem wurde noch durch zusätzliche Klauseln, die jedoch nicht von grundsätzlicher Bedeutung sind, ergänzt. Man sieht, daß in dem Element „A" der Prämie sich die Verkehrsentwicklung spiegelt, während das Element „B" auf der Sparsamkeit der Betriebsführung beruht. Das Prämiensystem sollte der Motor sein, der, nach Ausschaltung eines großen Teils der Selbständigkeit der Gesellschaften, das Ganze in Schwung hält.

Man war sich im Jahr 1921 klar darüber, daß die damalige Regelung keine Ideallösung darstellt, sondern ein Kompromiß war. Es konnte sich dabei nicht um einen völligen Neubau handeln, sondern die Grundmauern waren durch die früheren Gesetze, insbesondere von 1859 und 1883, gegeben. Der Separatismus der einzelnen Netze sollte hinter dem Wohl des Ganzen zurücktreten. Die Gesellschaften dürfen zwar ihre innere Selbständigkeit bewahren, werden aber nach außen zu einem einheitlichen französischen Eisenbahnnetz zusammengeschlossen.

II.

Der Direktionsausschuß hatte der Regierung eine Denkschrift vorgelegt, in der die ungünstige wirtschaftliche Lage der französischen Eisenbahnen eingehend behandelt wird und Abhilfemaßnahmen vorgeschlagen werden. Das Betriebsergebnis ist in Vorkriegs-Frcs. ausgedrückt folgendes:

			gegenüber 1913:
1913:	742 Millionen		
1929:	636 „	(ausschl. Els.-Lothring. Bahn)	— 14,2 %
	685,4 „	(einschl. Els.-Lothring. Bahn)	— 7,7 %
1930:	352 „	(ausschl. Els.-Lothring. Bahn)	— 52 %
	372 „	(einschl. Els.-Lothring Bahn)	— 49 %

Aus dem Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen ergibt sich die Betriebszahl. Sie beträgt:

1913: 65 %
1921: 113 %
1929: 78,7 % (einschl. Els.-Lothring. Bahn)
1930: 88,3 % (einschl. Els.-Lothring. Bahn).

Von 1921 bis 1925 war der jährliche Fehlbetrag aller Netze zurückgegangen, da die Ausgaben eingeschränkt wurden und der Verkehr zunahm. Das Jahr 1926 hatte noch einen Überschuß von 577 Millionen ergeben. Auch in der Zeit von 1927 bis 1929 wurde jährlich ein Überschuß von rd. 250 Millionen = rd. 50 Millionen Vorkriegs-Frcs. erzielt. Der Wendepunkt war das Jahr 1930, da in diese Zeit die Gehaltserhöhungen des Personals fielen, die die Eisenbahnen in Anlehnung an die Gehaltserhöhungen der Beamten vornehmen mußten. Gleichzeitig fiel aber auch in das Jahr 1930 der Beginn der großen Wirtschaftskrise, die sich in einem starken Rückgang des Verkehrs bemerkbar machte. Das Räderwerk des Abkommens von 1921 hätte nunmehr die selbsttätige Einschaltung des Tarifhebels verlangt und tatsächlich hat auch das Direktionskomitee einen Vorschlag auf Tariferhöhungen der Regierung unterbreitet. Jedoch wurde dieser Vorschlag mit Rücksicht auf die allgemeine Wirtschaftslage von der Regierung abgelehnt. Schon das Jahr 1930 schloß daher mit einem Fehlbetrag von 1281 Millionen Frcs. ab, ohne die Jahresraten der von den Eisenbahnen zur Deckung der Fehlbeträge der früheren Jahre ausgegebenen Anleihe in Höhe von 486 Millionen.

Dazu kommen weitere Ursachen, die an der Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage der Eisenbahn Schuld tragen. Der Wettbewerb anderer Transportmittel, besonders des Kraftwagenverkehrs, hat zugenommen. Dieser Wettbewerb wird erleichtert durch die Lasten öffentlichrechtlicher Art, die den Eisenbahnen auferlegt sind und die für die anderen Transportmittel nicht bestehen. Trotz der Bitten der Gesellschaften wurde 1932 den Vorschlägen des Oberen Eisenbahnrats, die dieser schon 1931 gemacht hatte, nicht stattgegeben. Um das finanzielle Gleichgewicht im Gemeinsamen Fonds wieder herzustellen, sollte eine Ermäßigung der Transportsteuer eintreten; die Lastenhefte sollen Abänderungen erfahren, die für die Modernisierung des Betriebs und für die Zusammenarbeit der verschiedenen Transportmittel erforderlich sind.

Die Eisenbahngesellschaften fühlten sich vom Staat im Stich gelassen, sie konnten den Kampf gegen die Fehlbeträge nur innerhalb des

beschränkten Rahmens aufnehmen, der ihrer eigenen Initiative noch gelassen war. Sie versuchten ihrerseits die Betriebsausgaben rücksichtslos herabzusetzen, andererseits den Verkehr durch besondere Maßnahmen anzureizen. Auf dem letzteren Gebiet bemühte man sich, besonders die technische und wirtschaftliche Betriebsführung durch neue Methoden beweglicher zugestalten, sich den Wünschen des Personen- und Güterverkehrs mehr anzupassen, die Zustellung der Güter zu beschleunigen und den Haus-zu-Haus-Verkehr für Güter zu organisieren. Diese Bemühungen haben eine fühlbare Senkung der Betriebskosten erbracht, aber sie allein konnten nicht genügen, um das finanzielle Gleichgewicht wieder herzustellen.

Im Lauf des Jahrs 1932 haben die Gesellschaften der Regierung einen eingehenden Vorschlag übermittelt, um dieser Lage abzuhelfen. Hierfür war der Gesichtspunkt leitend, die Gemeinschaft der Verwaltung zu stärken, ohne jedoch eine allgemeinen Fusion der Netze herbeizuführen. In erster Linie sollen die öffentlichen Lasten erleichtert und die Möglichkeit geschaffen werden, die Betriebsführung — besonders auf den Nebenbahnen — zu vereinfachen, um unter den gleichen Bedingungen dem Wettbewerb der anderen Transportmittel entgegentreten zu können. Die Durchführung dieser Vorschläge setzte eine Verwaltungsreform voraus, die die starren Regeln, denen der Eisenbahnbetrieb unterworfen ist, dehnbarer macht. Die Eisenbahnen können nur dann mit ihren Konkurrenten kämpfen, wenn sie für ihre Betriebsführung und für ihre Tarife die gleiche Bewegungsfreiheit erhalten wie diese. Die Lastenhefte, die aus den Jahren 1852 bis 1857 stammen, legen den Eisenbahnen Verpflichtungen auf, die mit den neuen Verhältnissen, insbesondere seit dem Eintreten des Kraftwagens in den Verkehr, unvereinbar sind; z. B. täglicher Umlauf von mindestens 3 Zügen auch auf Strecken mit nur geringem Verkehr, Bereitstellung von Wagen verschiedener Klassen u. a.

Die finanziellen Vorschläge der Eisenbahnen bestanden in einer Verminderung der Ausgaben, wobei man sich jedoch klar war, daß durch allzu große Einschränkung der Ausgaben die gute Betriebsführung der Bahnen nicht gefährdet werden durfte. Die Umwandlung der teuer aufgenommenen Anleihen in neue Anleihen mit niedrigerem Zinsfuß sollte eine Ermäßigung des Anleihendienstes um 170 Millionen 1932 und um 200 Millionen 1933 herbeiführen.

Zur Erhöhung der Einnahmen schlug der Obere Eisenbahnrat vor, den Personentarif auf die Vorkriegshöhe zu bringen, unter Berücksichtigung der Entwertung des französischen Francs auf ein Fünftel des Vorkriegswerts. Die Transportsteuer sollte herabgesetzt werden, deren Höhe die Eisenbahnen übermäßig belastet.

III.

Im Sommer 1933 wurden die meisten der genannten Abänderungsvorschläge auf dem Wege der Gesetzgebung verwirklicht, und zwar ist zu unterscheiden:

das Gesetz vom 8. Juli 1933:

„Zur Anpassung der Verwaltung der Eisenbahnen an die augenblicklichen Notwendigkeiten in technischer und wirtschaftlicher Beziehung", sowie

das Zusatzabkommen vom 6. Juli 1933 zu dem Abkommen vom 28. Juni 1921 zwischen dem Minister der Öffentlichen Arbeiten, den Nord-, Ost-, P. L. M.-, Paris-Orleans- und Südbahngesellschaften, der Großen und Kleinen Ringbahngesellschaft, der Staatsbahn und der Elsaß-Lothringischen Eisenbahn.

Das Gesetz vom 8. Juli 1933 enthält in seinem Artikel 1 die Genehmigung des Zusatzabkommens vom 6. Juli 1933.

Der Artikel 2 bezieht sich auf die Lastenhefte der Eisenbahngesellschaften, deren Bestimmungen, wie oben ausgeführt wurde, zum Teil einer Modernisierung des Betriebs entgegenstehen. In Zukunft kann der Staatsrat im Verordnungswege bestimmen, unter welchen Bedingungen von den Lastenheften abgewichen werden kann. Dasselbe gilt für einzelne Artikel des Gesetzes von 1845 sowie für diejenigen Artikel des Übereinkommens von 1883, in denen für den Verkehr auf einzelnen Linien eine Mindestzahl von Zügen vorgesehen ist. Hierdurch wird die Betriebsführung flüssiger gestaltet.

Die Änderungen zum Abkommen von 1883 beziehen sich vor allem auf den Betrieb der Nebenlinien. Es wird dadurch ermöglicht, Züge durch Schienenkraftwagen oder Straßenkraftwagen zu ersetzen, die Tarifierung beweglicher zu gestalten, die Zusammensetzung der Züge, der Wagenklassen u. a. den Bedürfnissen der Jetztzeit anzupassen. Die Eisenbahnen werden von der Verpflichtung des Abkommens von 1883 entbunden, 3 Züge täglich in jeder Richtung verkehren zu lassen. Weitere Erleichterungen gelten der Güterbeförderung, insbesondere dem Haus-Haus-Verkehr. Im Artikel 2 wird jedoch ausdrücklich festgelegt, daß diese Milderungen sich nicht dahin auswirken dürfen, daß die Verpflichtungen der Bahnen aus Artikel 7 bis 10 des Abkommens von 1921 beeinträchtigt werden. In diesen Artikeln waren aus sozialpolitischen Gründen Vorzugstarife eingeräumt worden. (Z. B. Arbeiterzeitkarten, Ermäßigungen für kinderreiche Familien, für Kriegsbeschädigte usw.)

Die Abweichung von dem Gesetz von 1845 bezieht sich auf die Vorschriften für die Einrichtung von Schranken und Einzäunungen der Gleis-

anlagen. Diese Verpflichtungen belasteten die Eisenbahnen laufend mit großen Unterhaltungsausgaben.

Der Artikel 3 enthält die wichtige Bestimmung, daß die Transportsteuer auf die Personenbeförderung auf den Vorkriegssatz von 12 % ermäßigt wird. (Bisher 32,5 %.) Für die Zuschläge der Luxusplätze wird die Steuer von 40 % auf 25 % vermindert. Entsprechend dieser Steuerermäßigung werden die Tarife erhöht, so daß für das Publikum der Fahrpreis unverändert bleibt, die Eisenbahnen jedoch den Unterschied erhalten und so ihnen eine jährliche Mehreinnahme von 470 Millionen Frcs. zufließt.

Das Zusatzabkommen vom 6. Juli 1933 ändert das Abkommen von 1921 in verschiedenen Punkten ab.

Artikel 1 stärkt die Einflußnahme des Staats auf die Gesellschaften. Künftig werden 2 Vertreter des Staats in die Verwaltungsräte der Eisenbahngesellschaften entsandt werden. Die Gesellschaften haben entsprechend ihre Satzungen zu ändern. Diese vom Minister für Öffentliche Arbeiten und vom Finanzminister ernannten Verwaltungsratsmitglieder haben dieselben Befugnisse, wie die von den Aktionären gewählten Mitglieder.

Nach Artikel 3 setzt sich der Direktionsausschuß künftig zusammen aus 3 vom Verwaltungsrat jeder Gesellschaft ernannten Verwaltungsratsmitgliedern, von denen eines aus den staatlichen Vertretern gewählt werden muß, und dem Direktor der betreffenden Gesellschaft.

Artikel 4 umgrenzt das Arbeitsgebiet und die Zuständigkeit des Direktionsausschusses und setzt einen Einkaufsausschuß ein, der über alle Aufträge von über 50 000 Frcs. entscheidet. Um Verschleppungen zu verhindern, muß der Einkaufsausschuß spätestens 8 Tage nach Vorlage des Bestellungsentwurfs seine Entscheidung treffen.

Durch Artikel 5 wird die durch das Abkommen von 1921 geschaffene Betriebsprämie abgeändert. Während bisher, wie oben ausgeführt, sich die Betriebsprämie aus den beiden Elementen „A“ und „B“ zusammensetzte, wird die neue Prämie aus 3 Elementen: A, B, C bestehen

„A“ berechnet sich aus einem Bruchteil der Roheinnahmen des in Betracht kommenden Geschäftsjahrs, erhöht um den Betrag der gezahlten Beförderungssteuer, und zwar ist dieser Bruchteil

0,5 % für die erste Milliarde Frcs.
0,4 % für den eine Milliarde Frcs. überschreitenden Betrag.

„B“: 1 % des Unterschieds zwischen den in Element „A“ bezeichneten Einnahmen und den Betriebsausgaben des Geschäftsjahrs. Falls „B“ negativ ist, wird „B“ von der Prämie „A“ abgezogen. Während sich Ele-

ment „A" nach den Einnahmen richtet, um die Eisenbahnen an der Entwicklung ihres Verkehrs zu interessieren, soll durch „B" ein Anreiz zur wirtschaftlichen Betriebsführung und besonders zur Senkung der Ausgaben eingefügt werden.

Das Element „C" spiegelt das Ergebnis des Geschäftsjahres wieder, d. h. den Unterschied zwischen den Einnahmen einerseits und den Betriebsausgaben und Kapitallasten andererseits. Während also in „B" nur die reinen Betriebsausgaben eingesetzt sind, erscheinen in „C" auch die Kapitallasten.

Wenn die Prämie einer Gesellschaft 3 % des Nennwerts ihrer Stammaktien übersteigt, wird der Überschuß nach folgendem Verhältnis in den Gemeinsamen Fonds abgeführt:

in Höhe von 25 % von dem zwischen 3 % und 5 % des Nennwertes des Aktienkapitals liegenden Anteil d. Prämie;
„ „ „ 50 % „ „ „ 5 % und 7 % „
„ „ „ 75 % „ „ „ 7 % und 8 % „
„ „ „ 85 % von dem darüber liegenden Anteil der Prämie.

Die Folge wird sein, daß diese neue Prämie eine Erhöhung der den Gesellschaften und dem Personal zufließenden Beträge nach sich zieht. Diese Verbesserung tritt jedoch dann erst in Kraft, wenn der Fehlbetrag insgesamt gegenüber 1932 um eine Milliarde, d. h. von 3580 Millionen auf 2580 Millionen gesenkt wird. Jedoch hat jede einzelne Gesellschaft sowohl für sich selbst als auch für ihr Personal schon von demjenigen Geschäftsjahr an Anspruch auf die neue Prämie, in dem sie ihren Fehlbetrag in dem gleichen Verhältnis zum Gesamtfehlbetrag von einer Milliarde vermindert haben wird, in dem ihr Fehlbetrag 1932 zum Fehlbetrag aller Gesellschaften insgesamt für das gleiche Geschäftsjahr stand.

Artikel 6 regelt die Bedingungen für den Rückkauf des beweglichen Materials durch den Staat. In Artikel 21 des Abkommens vom 28. Juni 1921 war der Wert der Fahrzeuge beim Erlöschen der Konzession oder beim Rückkauf der Netze durch den Staat wie folgt festgelegt worden: Inventarwert vermindert um $^1/_{40}$ für jedes Geschäftsjahr und gekürzt um ebensoviel Fünfzigstel, als Jahre vergangen sind, während welcher die Gesellschaften die Schuldverschreibungen zu tilgen hatten, die für die Beschaffung dieser Fahrzeuge ausgegeben worden waren. Hierdurch sollte ein doppeltes Inrechnungstellen dieser Beträge verhindert werden. Nunmehr wird in Artikel 6 des Zusatzabkommens an Stelle des Koeffizienten von $^1/_{40}$ eingesetzt der Koeffizient von:

$^1/_{15}$ für Schienenfahrzeuge, die mit innerem Verbrennungsmotor angetrieben werden (z. B. Benzin- oder Schweröltriebwagen, kleine Lokomotiven mit Benzin-, Schweröl- oder Sauggasantrieb usw.),

1/5 für Straßenfahrzeuge (Personen- und Lastkraftwagen).
Dies bedeutet eine schnellere Abschreibung besonders der Straßenfahrzeuge, die ihrer kürzeren Betriebsdauer entspricht.

In Artikel 7 wird bestimmt, daß für dasjenige bewegliche Material, das vom 1. Januar 1933 ab inventarisiert und durch Schuldverschreibung gedeckt ist, die Fünfzigstel fortfallen. Der Übernahmewert dieses Materials wird beim Erlöschen der Konzession oder beim Rückkauf mit Null eingesetzt. Diese Regelung bedeutet ein finanzielles Opfer für die Gesellschaften, das jedoch durch die Verhältnisse gerechtfertigt erscheint. Gesetzt den Fall, daß eine Gesellschaft mit Verlust arbeitet und dieser Verlust das Anlagekapital der Gesellschaft überschreitet, so hätte der Staat den Teil der Lasten, welcher der Beschaffung des beweglichen Materials entspricht, zu tragen und wäre gezwungen, dieses Material beim Erlöschen der Konzession oder beim Rückkauf zu übernehmen.

Artikel 8 enthält die Zustimmung der Eisenbahngesellschaften zu der Vereinbarung, die am 16. Juni 1933 zwischen der Paris—Orléans-Bahn und der Südbahn abgeschlossen wurde, um eine engere Interessengemeinschaft zwischen diesen beiden Eisenbahngesellschaften zu schaffen und eine Fusionierung durchzuführen. Auf den Inhalt dieses Fusionsabkommens, das im übrigen außerhalb des Rahmens des Zusatzabkommens vom 6. Juli 1933 steht, wird unten besonders eingegangen werden.

Artikel 9 wiederholt aus formellen Gründen den Artikel 2 des Gesetzes vom 8. Juli 1933, in dem die Abweichungen von den Konzessionsbedingungen und dem Abkommen von 1883 aufgeführt wurden.

Artikel 10 bezieht sich auf die Bestimmungen des Abkommens von 1921, daß ein Fehlbetrag des Gemeinsamen Fonds durch Vorschüsse aus der Staatskasse gedeckt werden solle. Zu diesem Zweck sollten die Eisenbahnen Schuldverschreibungen zur Deckung dieser Vorschüsse ausgeben.

In der Zwischenzeit war die Frage strittig geworden, ob die Lasten des ersten Jahrs der von ihnen für Rechnung des Staats zur Deckung ihrer Fehlbeträge ausgegebenen Schuldverschreibungen vom Staat selbst oder vom Gemeinsamen Fonds getragen werden sollen. Die Eisenbahngesellschaften hatten beim Staatsrat die Entscheidung über diese Frage beantragt. Nunmehr verpflichten sich die Gesellschaften in Artikel 10, ihre Anträge an den Staatsrat zurückzunehmen.

IV.

Überblickt man das Gesetzgebungswerk vom Juli 1933, so ist festzustellen, daß eine grundsätzliche Neuordnung wie 1921

nicht stattgefunden hat, sondern der Aufbau von 1921 belassen und nur in einzelnen Punkten den inzwischen veränderten Verhältnissen angepaßt wurde.

Die verwaltungsmäßige und finanzielle Gemeinschaft, die 1921 durch den Direktionsausschuß, den Oberen Eisenbahnrat und den Gemeinsamen Fonds erstmals eingerichtet worden ist, hat eine Stärkung erfahren. Es bedeutet nur eine Verwirklichung der in dem Abkommen von 1921 festgelegten Regelung für die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts, wenn nunmehr von Seiten des Staats einer gewissen Erhöhung der Personentarife und der Ermäßigung der Beförderungsteuer zugestimmt wurde. Die Möglichkeit, an den aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts stammenden Lastenheften Änderungen vorzunehmen, die für einen neuzeitlichen Betrieb und Verkehr notwendig sind, wird sich vorteilhaft auswirken, weil hierdurch veraltete Hemmungen beseitigt wurden.

Zum Schluß soll noch auf das Abkommen zwischen der Paris—Orléans-Gesellschaft und der Südbahn eingegangen werden, das wenigstens formell mit dem Abkommen vom 6. Juli 1933 verbunden ist.

Die beiden Eisenbahngesellschaften verpflichten sich, künftig eine gemeinsame Politik in Verkehr, Werbung, in der Zusammenarbeit mit Kraftwagen und den anderen Verkehrsmitteln zu Wasser und zur Luft zu führen. Die geographische Lage der Netze der Paris—Orléans-Bahn und der Südbahn und der Verkehr, der beide Gesellschaften mit Spanien, Algerien und Marokko verbindet, erfordert eine engere Zusammenarbeit, die auch von der Regierung gewünscht wurde. Um diese Zusammenarbeit sicherzustellen, schließen die beiden Gesellschaften Betriebsverträge ab, in denen die Einnahmen und Ausgaben derart zusammengelegt werden, daß eine gemeinsame Geschäftsführung eintritt. Diese wirtschaftliche, verkehrsmäßige und technische Interessengemeinschaft wird von einer Gemeinschaftsverwaltung durchgeführt, die sich aus Verwaltungsratsmitgliedern der beiden Eisenbahngesellschaften zusammensetzt.

Die gemeinsame Leitung der Paris—Orléans-Bahn und der Südbahn wird von dem Direktor einer der beiden Bahnverwaltungen wahrgenommen. Er erhält die Bezeichnung „Generaldirektor"; der Direktor der anderen Gesellschaft wird ihm als „Stellvertretender Generaldirektor" beigegeben. Die Verschmelzung soll auch die unteren Dienststellen einbeziehen, insbesondere die Betriebsabteilung, die maschinentechnische Abteilung und die Bauabteilung.

Die Programme für die Bauarbeiten, für die Beschaffung von Fahrzeugen, für die Elektrisierung und für die Werbung sollen in Zukunft für beide Gesellschaften gemeinsam aufgestellt werden.

Finanzielle Entwicklung und Haushaltsplan 1935 der französischen Eisenbahnen.

Von

Reichsbahn-Oberamtmann **Reinhardt.**

In der französischen Abgeordnetenkammer haben im November des vergangenen Jahres im Zusammenhang mit dem Gesetzentwurf zum Staatshaushaltsplan 1935 auch Verhandlungen über den Haushaltsplan der Eisenbahnen für das Jahr 1935 stattgefunden. Der vom Finanzausschuß der Kammer für diese Verhandlungen erstattete Bericht (Drucksache 3853/1934), welcher der nachstehenden Abhandlung zugrunde liegt, enthält zahlreiche Einzelheiten über die finanzielle Entwicklung und den Haushaltsplan 1935 der Eisenbahnen, die für weitere Leserkreise, auch bei den Eisenbahnen anderer Länder, von Interesse sein dürften.

Es wird in den nachstehenden Ausführungen die finanzielle Lage der sieben großen französischen Eisenbahnnetze, der Nord-, Ost-, Paris-Lyon-Mittelmeer-, Paris-Orléans-Bahnen, der Südbahnen, Staatsbahnen und der elsaß-lothringischen Eisenbahnen behandelt. Die finanziellen Ergebnisse der Pariser Ringbahnen und der Lokal- und Kleinbahnen usw. sind hierbei nicht berührt.

I. Betriebseinnahmen.

Seit 1930 hat sich das finanzielle Ergebnis der französischen Eisenbahnen von Jahr zu Jahr in fortschreitendem Maß verschlechtert. Hauptursache dieser Verschlechterung war auf der Einnahmeseite der ständige Verkehrsrückgang infolge der seit Jahren andauernden Wirtschaftskrise und durch den fast unbeschränkt herrschenden, scharfen Wettbewerb der anderen Verkehrsmittel, der sich in Frankreich besonders stark ausgeprägt hat und als Anarchie im Transportwesen bezeichnet wird. In den Kammerdebatten wird der Regierung hierbei der Vorwurf gemacht, daß nicht zuletzt sie selbst zu ihrem eigenen Nachteil mit den Eisenbahnen in Wettbewerb stehe durch die fortgesetzte Finanzierung der

Unterhaltung und Erneuerung von Wasserwegen und Straßen. Außerdem hat die seit Kriegsende den Eisenbahnen mehrmals auferlegte Erhöhung der Beförderungsteuer, die nicht durch entsprechende Tariferhöhungen auf den Eisenbahnbenutzer abgewälzt werden konnte, auch nicht dazu beigetragen, der beharrlich absteigenden Kurve der Verkehrseinnahmen etwa neuen Auftrieb zu geben. Die Einnahmeentwicklung wurde weiter ungünstig beeinflußt durch die zunehmende Inanspruchnahme der Eisenbahnen durch unentgeltliche oder sehr verbilligte Beförderungsleistungen für Zwecke der Staatsverwaltungen (Post usw.) und durch die ganz erheblichen Tariferleichterungen für soziale Zwecke (Kinderreiche usw.).

Die nachstehende Übersicht veranschaulicht den fortschreitenden Rückgang der Betriebseinnahmen der französischen Eisenbahnnetze.

Einnahmen in den Jahren 1930 bis 1934
(in Millionen frcs.)

	1930	1931	1932	1933	1934 (nach vorläufigem Abschluß)
Staatsbahnen	2 288	2 187	1 932	1 761	1 706
Elsaß-Lothringische Bahnen	1 161	1 000	834	794	751
Nordbahnen	2 577	2 360	1 954	1 847	1 692
Ostbahnen	2 311	2 035	1 658	1 598	1 494
P.L.M.-Bahnen	4 336	3 882	3 324	3 186	2 999
P.O.-Bahnen	2 102	1 998	1 745	1 664	} 2 195
Südbahnen	1 015	928	819	735	
Zusammen	15 790	14 390	12 266	11 585	10 837

Der Rückgang (—) oder die Erhöhung (+) der Einnahmen der einzelnen Netze stellt sich in Hundertteilen wie folgt dar:

	1931 gegen 1930 %	1932 gegen 1931 %	1933 gegen 1932 %	1934 (vorläufiger Abschluß) gegen 1933 %
Staatsbahnen	— 4,41	— 11,66	— 8,85	+ 3,07
Elsaß-Lothringische Bahnen	— 13,87	— 16,60	— 4,80	— 5,41
Nordbahnen	— 8,42	— 17,20	— 5,48	— 8,39
Ostbahnen	— 11,94	— 18,53	— 3,62	— 6,51
P.L.M.-Bahnen	— 10,47	— 14,37	— 4,15	— 5,33
P.O.-Bahnen	— 4,94	— 12,66	— 4,64	} — 8,50
Südbahnen	— 8,57	— 11,75	— 10,26	
Zusammen	— 8,87	— 14,76	— 5,55	— 6,47

Bemerkenswert ist das Absinken der Gesamteinnahme 1934 gegenüber 1933 um 6,47 %, während die Deutsche Reichsbahn im gleichen Zeitraum eine Einnahmesteigerung von voraussichtlich 14,1 % ausweisen kann. Bei der Deutschen Reichsbahn begann nach dem Jahr der Höchsteinnahme 1929 schon im Jahr 1930 die in den folgenden Jahren wachsende Einnahmeminderung, während bei den französischen Eisenbahnen das Jahr 1930 die bisher höchste Einnahme erbrachte, und der Einnahmeabfall erst 1931 einsetzte.

Am stärksten sind die Verkehrseinnahmen der französischen Eisenbahnen in den Jahren 1931 und 1932 zurückgegangen. Eine ähnlich abfallende Kurve der Einnahmeentwicklung ergibt sich für diese Jahre auch bei der Deutschen Reichsbahn und den meisten ausländischen Eisenbahnen als unvermeidliche Folge der allgemeinen Weltwirtschaftskrise.

Die Einnahmen für 1934 liegen nach den vorläufigen Ermittlungen am Jahresschluß voraussichtlich um mehr als 350 Mill. frcs. unter den veranschlagten Ergebnissen.

Vorweg sei bemerkt, daß die Einnahmen der Gesamtnetze der Eisenbahnen in den Jahren 1932, 1933 und voraussichtlich 1934 noch nicht einmal ausreichen, um die reinen Betriebsausgaben (ohne Zinsendienst und finanzielle Lasten) zu decken.

Seit Jahren hatte sich die Regierung bemüht, den Eisenbahnen durch gesetzliche Maßnahmen zu helfen. Schon im Juni 1931 wurde dem Parlament der Entwurf eines Gesetzes vorgelegt, das den Eisenbahnen unter anderem die Möglichkeit schaffen sollte, durch geeignete Vorkehrungen das fortdauernde Absinken der Einnahmen aufzufangen. Der Entwurf fand nicht die Billigung des Parlaments. Erst am 8. Juli 1933 kam dann ein entsprechendes Gesetz zustande[1], dessen wichtigste Maßnahmen bereits in dem Gesetzentwurf von 1931 enthalten waren, also um zwei Jahre zum Nachteil der Eisenbahnen verzögert worden waren. Dieses Gesetz bedeutete immerhin einen Wendepunkt in der finanziellen Entwicklung der Eisenbahnen insofern, als es die Handhabe zu zahlreichen Einzelverordnungen und weiteren gesetzgeberischen Maßnahmen bot, auf deren Grundlage und in deren Auswirkung die Eisenbahnen in die Lage versetzt wurden, noch in 1933 und zu Beginn 1934 energische und wirksame Neuordnungen in Betrieb und Verwaltung einzuleiten. Von diesen haben folgende Maßnahmen die Einnahmeentwicklung besonders günstig beeinflußt:

---

[1] Vgl. hierzu den Aufsatz von Dr. Knauß S. 580 ff.

a) die Ende des Jahrs 1933 durchgeführte Herabsetzung der Fahrkartensteuer von 32,5 auf 12 %, die ohne entsprechende Tarifermäßigung voll den Eisenbahnen zugute kommt. Durch diese Steuerherabsetzung, zusammen mit der eingeleiteten Vereinfachung der Tarifgestaltung, erwarteten die Eisenbahnen für das Jahr 1934 einen unmittelbaren Zuwachs an Verkehrseinnahmen von zunächst 470 Millionen frcs., der aber infolge des weiteren Verkehrsrückgangs voraussichtlich höchstens 450 Mill. frcs. ergeben wird;

b) die anfangs 1934 eingeleiteten gesetzgeberischen Maßnahmen über eine Gleichordnung der Eisenbahnen und der sonstigen Verkehrsmittel. Die Gleichordnung, deren Durchführung einem besonderen „Komitee der Gleichordnung des Transportwesens" übertragen ist, wird sich erst im Verlauf von Jahren voll auswirken können. Ihre Durchführung soll auf der Grundlage zahlreicher Sonderverträge zwischen den Eisenbahnen und den verschiedenen Transportgesellschaften und Verkehrsunternehmen, besonders den Kraftverkehrsgesellschaften, geregelt werden. Diese Verträge mußten sich bisher auf den Personenverkehr beschränken, weil die Güterverfrachter der Straße zur Zeit noch darauf bestehen, für künftige Einnahmeeinbußen vollständig entschädigt zu werden, was natürlich nicht möglich ist. Die Verzögerung der Einigung im Güterverkehr der Straße ist besonders fühlbar, da nicht so sehr die Personen- oder kleinen Lastwagen, sondern in der Hauptsache die zahlreichen Schwerlaststraßenzüge über lange Strecken die stärkste Konkurrenz und den größeren Einnahmeausfall für die Eisenbahnen bedeuten.

Trotzdem wird die finanzielle Auswirkung der eingeleiteten Gleichordnung der Eisenbahnen mit den sonstigen Verkehrsmitteln in den kommenden Jahren auf mindestens 600 Mill. frcs. jährliche Mehreinnahme geschätzt.

Eine weitere Einnahmeverbesserung wird erhofft durch die Auswirkung zahlreicher Reorganisations- und sonstiger Maßnahmen, die teils erst erörtert, teils eingeleitet und teils schon verwirklicht sind. In der Hauptsache

a) die auf Grund des Gesetzes vom 8. Juli 1933 den Eisenbahnen gebotene Handhabe, unrentable Linien stillzulegen und Ersatzverkehr mit anderen Verkehrsmitteln einzurichten,

b) Verminderung der Wagenklassen in den Personenzügen und Verschmelzung der 1. und 2. Wagenklasse auf gewissen Linien,

c) Neuordnung des Gepäcktarifs, gleichzeitig auch zur Abwehr des Kraftwagenwettbewerbs im Personenverkehr,

d) die Ermächtigung der Eisenbahnen zur weiteren Einführung von Luxuszügen,

e) Neuordnung der Lieferfristen für Eil- und Frachtgut und Verschmelzung von Eil- und Frachtgut mit neuen Tarifen auf gewissen Linien,

f) Beförderung der Güter der Staatsverwaltungen nach dem öffentlichen Tarif, die bisher gebührenfrei oder zu stark ermäßigtem Tarif befördert worden sind, ferner die Entschädigung der Eisenbahnen für die erheblich verbilligten Personenbeförderungen im Vorortverkehr, für soziale Zwecke usw.

Die Auswirkung dieser erst zum Teil durchgeführten Erleichterungen auf die Einnahmen der französischen Eisenbahnen läßt sich zur Zeit noch nicht übersehen. Doch dürfte jede dieser Maßnahmen mit geeignet sein, der fortdauernd abfallenden Kurve der Eisenbahneinnahmen neuen Auftrieb zu geben. Über die im Jahr 1935 erwarteten Einnahmen sind keine Zahlen für die Gesamtnetze bekanntgegeben. Für das Netz der Staatsbahnen werden an Einnahmen in 1935 insgesamt 1780 Mill. frcs. erwartet, während das vorläufige Ergebnis 1934 mit 1797 Mill. frcs. abschließt. Es wird also angenommen, daß sich die neuen Vorkehrungen zur Verbesserung der Einnahmen der Eisenbahnen in 1935 stärker auswirken werden, so daß selbst bei einem weiteren Zurückbleiben des Verkehrsumfangs die Gesamteinnahmeergebnisse voraussichtlich auch im Jahr 1935 mindestens auf gleicher Höhe wie in 1934 gehalten werden können.

II. Die Betriebsausgaben

(ohne Zinsendienst und finanzielle Lasten).

Die Betriebsausgaben der französischen Eisenbahnen, deren Kurve sich in der Nachkriegszeit bis zum Jahr 1929 stark unter der Höhe der Betriebseinnahmen halten konnte, haben sich vom Jahr 1930 an durch die in diesem Jahr allgemein eingeführte Erhöhung der Dienstbezüge des Personals laufend vermehrt und sind dadurch auch für die folgenden Jahre zwangsläufig vorbelastet worden. Der Steigerung der Ausgaben stand der im Jahr 1930 einsetzende und in den folgenden Jahren katastrophal fortschreitende Abfall an Einnahmen gegenüber, so daß das Gleichgewicht zwischen den Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben mehr und mehr empfindlich gestört wurde. Dieser Abwärtsentwicklung suchten die Eisenbahnen durch Einschränkung der Personal- und Sachausgaben möglichst zu steuern. Ein völliges Anpassen der Betriebsausgaben an die von Jahr zu Jahr schwindenden Einnahmen verbot indessen schon der feste Anteil an Betriebskosten, der durch eine normale Betriebsführung bedingt ist und der auch bei größter Sparsamkeit nicht

unterschritten werden darf. Den Eisenbahnen stand also, wenn sie ihren Betrieb weiterhin uneingeschränkt durchführen wollten, kaum noch eine Möglichkeit zur Verfügung, die fortdauernde Abwärtsentwicklung wirksam zu beeinflussen, zumal ihnen noch in den vor etwa 80 Jahren geschaffenen Lastenheften (Konzessionsurkunden) zahlreiche einengende Verpflichtungen auferlegt waren, die zum Teil durch die Zeitverhältnisse überholt und vor allem im Zeichen des scharfen Wettbewerbs der anderen Verkehrsmittel längst nicht mehr gerechtfertigt waren. Es ergab sich daher die zwingende Notwendigkeit, im Wege der Gesetzgebung die Verpflichtungen der Lastenhefte, soweit sie einer gesunden Wirtschaftsführung der Eisenbahnen im Wege standen, aufzuheben oder wenigstens aufzulockern.

Nach langem Drängen durch die Eisenbahnen und nach der jahrelangen Verzögerung einer wirksamen Entscheidung bot die Regierung in dem Gesetz vom 8. Juli 1933 und durch die im Zug dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen usw. den Eisenbahnen endlich die Möglichkeit, ihre Ausgaben besonders auf dem Personalgebiet energischer als bisher abzudrosseln, ohne die Erfordernisse einer ordnungsmäßigen Betriebsführung zu beeinträchtigen. Wenn diese Regierungsmaßnahmen auch keine grundsätzlichen Neuordnungen im französischen Eisenbahnwesen und keine endgültige Beseitigung der finanziellen Schwierigkeiten brachten, so ist immerhin die Ausgabeseite der Betriebsrechnung der Eisenbahnen um die Wende 1933/34 besonders durch folgende Verordnungen und Ermächtigungen günstig beeinflußt worden:

a) Vereinfachung und leichtere Anpassung der technischen und kommerziellen Verwaltung und Betriebsführung. Die günstigen Einwirkungen dieser Maßnahmen auf der Ausgabe- und gegebenenfalls auch auf der Einnahmeseite sind schwer zu übersehen und werden sich nur in den folgenden Jahren langsam und progressiv entwickeln;

b) Verringerung der in den Lastenheften für den Verkehr auf einzelnen Strecken noch vorgeschriebenen Mindestzahl der täglichen Zugläufe je nach den Bedürfnissen des Verkehrs;

c) Beseitigung von Wegschranken (Einsparung der Ausgaben für Schrankenwärter und der Unterhaltungskosten der Wegeschranken);

d) Verschmelzung der beiden Netze der P.O.- und Südbahnen unter eine gemeinsame Verwaltung und Betriebsführung. Verminderung von Verwaltungs- und Betriebskosten, die sich im Laufe der nächsten Jahre mehr und mehr auswirken wird;

e) Reform in der Leitung und Organisation der Pensionskassen für das Eisenbahnpersonal;

f) Einschneidende Kürzungen der Beamtenbesoldungen und der Pensionsbezüge durch Verordnungen vom 5. Mai und 30. Juni 1934, die zusammen mit der Neuordnung der Pensionskassen (Abs. e) und den sonst noch eingeleiteten Sparmaßnahmen eine jährliche Ausgabeminderung von etwa 1200 Mill. frcs. erbringen sollten.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen das Bemühen der Eisenbahnen, ihre Betriebsausgaben dem fortdauernd sinkenden Stand der Betriebseinnahmen möglichst anzunähern.

Übersicht der Betriebsausgaben (ohne Zinsendienst und finanzielle Lasten) in den Jahren 1930 bis 1934
(in Millionen frcs.)

	1930	1931	1932	1933	1934 (veranschlagt)
A. Persönliche Ausgaben					
Staatsbahnen	1 438	1 440	1 398	1 350	1 230
Elsaß-Lothringische Bahnen	719	717	674	642	575
Nordbahnen	1 367	1 344	1 318	1 274	1 075
Ostbahnen	1 202	1 184	1 114	1 092	980
P.L.M.-Bahnen	2 028	1 986	1 933	1 861	1 670
P.O.-Bahnen	1 104	1 098	1 024	1 004	850
Südbahnen	542	544	530	513	460
Summe	8 400	8 313	7 991	7 736	6 840
B. Sächliche Ausgaben					
Staatsbahnen	993	985	878	788	790
Elsaß-Lothringische Bahnen	344	328	269	241	225
Nordbahnen	723	726	631	577	565
Ostbahnen	682	672	505	491	510
P.L.M.-Bahnen	1 847	1 694	1 456	1 400	1 370
P.O.-Bahnen	616	619	589	524	500
Südbahnen	357	351	310	278	270
Summe	5 562	5 375	4 638	4 299	4 230
Zusammen Betriebsausgaben A + B	13 962	13 688	12 629	12 035	11 070

Besonders anschaulich wird die Erhöhung (+) oder Verminderung (—) der Betriebsausgaben in der folgenden Darstellung nach Hundertteilen:

	1931 gegen 1930 %	1932 gegen 1931 %	1933 gegen 1932 %	1934 (veranschlagt) gegen 1933 %
A. Persönliche Ausgaben				
Staatsbahnen	+ 0,14	— 2,92	— 3,43	— 8,89
Elsaß-Lothringische Bahnen	— 0,28	— 6,00	— 4,75	— 10,44
Nordbahnen	— 1,68	— 1,93	— 3,34	— 15,62
Ostbahnen	— 1,50	— 5,91	— 1,97	— 10,26
P.L.M.-Bahnen	— 2,07	— 2,67	— 3,73	— 10,26
P.O.-Bahnen	— 0,54	— 6,74	— 1,95	— 15,34
Südbahnen	+ 0,36	— 2,57	— 3,21	— 10,33
Summe	— 1,04	— 3,87	— 3,19	— 11,58
B. Sächliche Ausgaben				
Staatsbahnen	— 0,81	— 10,86	— 10,25	+ 0,25
Elsaß-Lothringische Bahnen	— 4,65	— 17,99	— 10,41	— 6,64
Nordbahnen	+ 0,42	— 13,09	— 8,56	— 1,94
Ostbahnen	— 1,47	— 24,86	— 2,77	+ 3,87
P.L.M.-Bahnen	— 8,28	— 14,05	— 3,85	— 2,14
P.O.-Bahnen	+ 0,49	— 4,85	— 11,04	— 4,58
Südbahnen	— 1,68	— 11,68	— 10,33	— 2,88
Summe	— 3,36	— 13,71	— 7,31	— 1,61
Zusammen Betriebsausgaben A + B	— 1,77	— 7,81	— 4,70	— 8,02
Demgegenüber steht ein prozentualer Rückgang der Betriebseinnahmen von	— 8,87	— 14,76	— 5,55	— 3,37

Bei Betrachtung der vorstehenden Übersichten über die Entwicklung der Betriebsausgaben verdient besonderes Interesse der offensichtliche Versuch der einzelnen Netze, die jährlich wachsenden Einnahmeausfälle durch ganz erhebliche Drosselung der Sachausgaben, besonders in den Jahren 1932 und 1933, einigermaßen aufzuholen. Die Ostbahnen beispielsweise senkten ihre sächlichen Ausgaben im Jahr 1932 gegen 1931 um rd. 25 %. Trotz dieser starken Verminderung der Sachausgaben, die zweifellos annähernd die Grenze des Möglichen bei vollem Aufrechterhalten der normalen Betriebsführung erreichte, blieben die jährlichen Ersparnisse an Betriebsausgaben bis 1933 tatsächlich und prozentual zum Teil erheblich hinter den jährlich zunehmenden Einnahmeausfällen zurück. Die Spanne zwischen den Einnahmeausfällen und den unzulänglichen Ausgabeersparnissen wurde noch dadurch größer, daß eine durchgreifende Drosselung der Aufwendungen auf dem Personalgebiet nicht möglich war, einmal weil schon die Bedürfnisse einer ordnungsmäßigen Betriebsführung und Verwaltung energische

und wirksame Personalverminderungen verboten, dann weil die Eisenbahnen durch die bestehenden Besoldungs- und Pensionsgesetze bis 1933 keinen nennenswerten Einfluß auf die Höhe der Personalbezüge hatten. Erst im Laufe des Jahres 1934 konnten auf Grund der erwähnten Gesetzesverordnungen vom 5. Mai und 1. Juni 1934 über die Kürzung der Besoldungen und Pensionen die Personalausgaben um rd. 900 Millionen frcs. oder 11,58 % gegen 1933 gesenkt, und dadurch wenigstens das Gleichgewicht der Betriebsausgaben (ohne Zinsendienst und finanzielle Lasten) mit den Betriebseinnahmen ungefähr wieder hergestellt werden.

Über die im Haushaltsplan 1935 für die Gesamtnetze der französischen Eisenbahnen veranschlagten Betriebsausgaben sind keine Zahlen bekanntgegeben. Für den Bereich der Staatsbahnen werden 1935 an persönlichen Ausgaben 1210 Mill. frcs. gegen eine voraussichtliche Ausgabe von 1230 Mill. frcs. in 1934, an sächlichen Ausgaben 758 Mill. frcs. gegen 790 Mill. frcs. in 1934, insgesamt an Betriebsausgaben (ohne Zinsendienst und finanzielle Lasten) 1968 Mill. frcs. gegenüber einem voraussichtlichen Ergebnis in 1934 von 2020 Mill. frcs. oder 2,57 % weniger als 1934, veranschlagt. Hieraus kann angenommen werden, daß die Gesamtbetriebsausgabe der französischen Eisenbahnen für 1935 etwa im Rahmen der voraussichtlichen Ausgabe des Jahrs 1934 mit annähernd 11 Milliarden frcs. zu veranschlagen sein wird. Damit würde sie sich etwa im Gleichgewicht zu den fürs Jahr 1935 erwarteten Betriebseinnahmen halten.

Nach den neuesten Meldungen sind die durch die Verordnungen vom Mai/Juni 1934 durchgeführten Besoldungs- und Pensionskürzungen zu Beginn dieses Jahres wieder rückgängig gemacht worden. Demzufolge müssen die Eisenbahnen die auf Grund der Kürzungsverordnungen einbehaltenen Gehalts- und Pensionsabzüge nachträglich an die Bediensteten auszahlen. Für die Finanzlage der Eisenbahnen bedeutet dies, daß die Ersparnisse an Gehalts- und Pensionsaufwendungen, die für die acht Monate des Jahres 1934 788 Millionen frcs. betragen sollten, illusorisch werden, und daß sich außerdem der Haushaltsplan 1935, der sich mit Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben im Gleichgewicht halten sollte, durch eine Mehrausgabe aus diesem Anlaß von annähernd 1200 Millionen frcs. verschlechtern wird. Es sei denn, daß der Staat die Eisenbahnen für die unerwarteten und unvorherzusehenden Mehrbelastungen, die ihnen durch die nachträgliche Aufhebung der Besoldungs- und Pensionskürzungsverordnungen auferlegt worden sind, etwa entschädigen wird, worüber zur Zeit nichts bekannt ist.

III. Das Defizit der französischen Eisenbahnen, der gemeinsame Fonds und die Eisenbahnschuld.

Die Rechnung der französischen Eisenbahnen ist außer mit den im vorstehenden Abschnitt dargestellten Betriebskosten noch mit laufenden jährlichen Ausgaben des Anleihedienstes belastet. Und diese recht erheblichen und von Jahr zu Jahr steigenden Lasten bedeuten eine große Gefahr und die schwerste Sorge der Eisenbahnen für ihre weitere Entwicklung, da gerade diese Lasten wieder den größten Anteil an den seit 1930 jährlich steigenden Fehlbeträgen bilden.

Das Gesetz von 1921[1] sollte das Gleichgewicht zwischen den Ausgaben, einschließlich der finanziellen Lasten, und den Einnahmen der einzelnen Eisenbahnnetze, als Gesamtunternehmen betrachtet, sicherstellen. Aus diesem Grunde ist ein gemeinsamer Fonds für alle Eisenbahnen geschaffen worden, in den die Reinüberschüsse der erfolgreich wirtschaftenden Bezirke fließen sollten, um etwaige Fehlbeträge anderer Bezirke zu decken. Für den Fall, daß die Gesamtüberschüsse nicht ausreichen würden, um die Fehlbeträge voll auszugleichen, sollte der verbleibende Ausfall durch Darlehen des Staates an den gemeinsamen Fonds gedeckt werden.

Der gemeinsame Fonds hätte nach der Absicht des Gesetzes und auch in seiner Entwicklung wohl seine Berechtigung gehabt und seine Errichtung hätte danach die Sicherung für eine gesunde finanzielle Weiterentwicklung der Eisenbahnen bedeutet, wenn ihm tatsächlich ausreichende Einnahmen zugeflossen wären oder wenn ihm der Staat, wie dies im Gesetz vorgesehen ist, die Möglichkeiten geboten hätte, sich der eingegangenen Schuldverpflichtungen spätestens nach Verlauf von 2 Jahren zu entledigen. In Wirklichkeit wurde der gemeinsame Fonds kein Ausgleichsbecken der Gesamtnetze für die Fehlbeträge und Überschüsse der einzelnen Eisenbahnen, sondern nur ein Sammelbecken der jährlich fortschreitenden, immer wieder durch neue Eisenbahnanleihen gedeckten Fehlbeträge. Er hat hiernach den durch das Gesetz von 1921 beabsichtigten Zweck vollkommen verfehlt.

Den Zinsendienst für die Anleihen des gemeinsamen Fonds, soweit diese zur Deckung der Fehlbeträge begeben wurden, trägt der Staatshaushalt.

Zur Finanzierung des Bedarfs der Neubaurechnung wurden aber außerdem von den Eisenbahnen jährlich Schuldverpflichtungen eingegangen, deren Zinsendienst den Eisenbahnen allein zur Last fällt. Aus den Angaben im Kammerbericht sind nachstehend die Lasten der

[1] Vgl. dazu den Aufsatz S. 589.

Eisenbahnen für den Zinsen- und Kapitaldienst dargestellt, einschließlich des Dienstes aus den Schuldverpflichtungen zur Deckung der Fehlbeträge der Jahre 1921 bis 1925, die im Gegensatz zu der späteren Regelung nicht der Staat übernommen hat, sondern die von den Eisenbahnen getragen werden mußten. Die Belastung der Betriebsrechnung mit dem Zinsendienst der Anleihen zur Deckung der Fehlbeträge 1921/25 beläuft sich heute noch auf über 400 Millionen frcs. für die Gesamtnetze.

Übersicht der Ausgaben der Betriebsrechnung für den Zinsen- und Kapitaldienst
(in Millionen frcs.)

	1930	1931	1932	1933	1934 (veranschlagt)
Staatseisenbahnen	654	662	648	692	734
Elsaß-Lothringische Bahnen	163	181	172	187	200
Nordbahnen	575	632	611	644	661
Ostbahnen	377	390	404	451	465
P.L.M.-Bahnen	921	990	989	995	1 018
P.O.-Bahnen	541	540	532	577	582
Südbahnen	378	407	388	399	403
Zusammen Zinsendienst der Betriebsrechnung	3 609	3 802	3 744	3 945	4 063
Hierzu Betriebsausgaben	13 962	13 688	12 629	12 035	11 070
Gesamtausgaben der Betriebsrechnung	17 571	17 490	16 373	15 980	15 133
Demgegenüber belaufen sich die Einnahmen auf	15 790	14 390	12 266	11 585	11 195
so daß sich Fehlbeträge ergeben von	1 781	3 100	4 107	4 395	3 938

Wenn die vorerwähnte Rückzahlung der Gehalts- und Pensionsunterschiede für die 8 Monate 1934 noch auf die Rechnung 1934 genommen wird, würde die Rechnung des Jahrs 1934 voraussichtlich mit einem Fehlbetrag von über 5 Milliarden frcs. abschließen. Infolge der Aufhebung der Gehalts- und Pensionskürzungsgesetze wird der Eisenbahnhaushalt für 1935 so stark vorbelastet, daß, obwohl sich nach dem ursprünglichen Voranschlag die reinen Betriebsausgaben etwa mit den Einnahmen im Gleichgewicht halten sollten, auch für 1935 mit einem Fehlbetrag von voraussichtlich über 5 Milliarden frcs. gerechnet werden muß. Und dieser Fehlbetrag würde nach der Methode der vergangenen Jahre voraussichtlich wieder durch neue Eisenbahnanleihen gedeckt werden müssen, aus denen sich zwangsläufig erhöhte Lasten für die kommenden Jahre ergeben würden.

Die finanziellen Lasten des Staatshaushalts (Zinsendienst usw.) aus den zur Deckung der Fehlbeträge zu Lasten des gemeinsamen Fonds eingegangenen Eisenbahnanleihen und -schuldverpflichtungen betrugen im Jahr 1931 60 Millionen frcs. und stiegen in 1932 auf 120 Millionen frcs., d. i. um 100 % gegen das Vorjahr, in 1933 auf 359 Millionen frcs. oder um 200 % gegen 1932, im Jahre 1934 auf 622 Millionen frcs. oder 74 % gegen 1933 und werden für 1935 veranschlagt auf 913 Millionen frcs. oder um 47 % höher als 1934. Tatsächlich werden, da sich der Fehlbetrag für 1934 nach dem vorläufigen Abschluß gegenüber dem Anschlag um rund 350 Mio. verschlechtern und sich darüber hinaus voraussichtlich noch um den für 1934 nachgezahlten Betrag an Gehalts- und Pensionsbezügen erhöhen wird, bei der Beibehaltung der bisherigen Methode der Fehlbetragsdeckung durch Anleihen, die finanziellen Lasten des Staatshaushalts aus dem Dienst der Eisenbahnanleihen im Jahr 1935 1 Milliarde frcs. bei weitem übersteigen.

Dem gemeinsamen Fonds sind seit seiner Errichtung folgende Fehlbeträge der Eisenbahnen zu Buch geschrieben worden:

	Millionen frcs			Millionen frcs
im Jahre 1929 =	189			
„ „ 1930 =	1781	d. s. 1929 u. 1930	zusammen	1 970
„ „ 1931 =	3100	„ „ 1929—1931	„	5 070
„ „ 1932 =	4107	„ „ 1929—1932	„	9 177
„ „ 1933 =	4395	„ „ 1929—1933	„	13 572
„ „ 1934 nach vorläufigem Abschluß etwa	4300	„ „ 1929—1934	„	17 872

Der Gesamtfehlbetrag des gemeinsamen Fonds, der aus Anleihen und sonstigen Schuldverpflichtungen gedeckt werden muß, hat sich Ende des Jahrs 1934 auf annähernd 18 Milliarden frcs. erhöht. Durch diese jährlich in wachsendem Umfang aufzulegenden Anleihen zur Fehlbetragsdeckung, zusammen mit dem sonstigen Anleihebedarf der Eisenbahnen für Neubauten und Neuanlagen, ist der Anleihemarkt mit Eisenbahnpapieren mehr und mehr überschwemmt und die Unterbringung neuer Anleihen immer schwieriger und teuerer geworden. Die nachstehende Übersicht zeigt, wie die Finanzierung des Fehlbetragsausgleichs der Rechnung 1933 durch Schatzwechsel und Anleihen für die einzelnen Netze im Jahr 1935 teils schon durchgeführt, teils in Aussicht genommen ist, und mit welchen prozentualen und tatsächlichen Kosten für die Begebung der Anleihen usw. gerechnet wird:

Voraussichtliche Deckung der Fehlbeträge des Jahres 1933 im Jahre 1935.

Bahnnetz	Gesamtbetrag	schon begebene Emission						noch zu begebende Emission						Gesamtkosten
		Schatzwechsel			Anleihen			Schatzwechsel			Anleihen			
		Betrag	Kosten der Emission		Betrag	Kosten der Emission		Betrag	Kosten der Emission		Betrag	Kosten der Emission		
	in Millionen frcs.	in Millionen	in %	in Millionen	in Millionen	in %	in Millionen	in Millionen	in %	in Millionen	in Millionen	in %	in Millionen	in Millionen frcs.
Staatsbahnen	935	561	8,9	49,9	133	8,75	11,6	120	8,6	10,3	121	8,0	9,6	81,4
Elsaß-Lothr. Bahnen . . .	276	90	8,6	7,7	186	8,3	15,4	a)	—	—	a)	—	—	23,1
Nordbahnen	609	b)	—	—	609	8,75	53,3	b)	—	—	b)	—	—	53,3
Ostbahnen	418	297	9,0	26,7	60	7,8	4,7	60	8,6	5,1	—	—	—	36,5
P.L.M.-Bahnen	993	576	9,0	51,8	217	8,0	17,3	200	8,6	17,2	—	—	—	86,3
P.O.-Bahnen	347	347	9,0	31,2	c)	—	—	c)	—	—	c)	—	—	31,2
Südbahnen	400	289	9,0	26,0	—	—	—	111	8,6	9,5	—	—	—	35,5
Zusammen	3978	2160	8,9	193,3	1205	8,4	102,3	491	8,6	42,1	121	8,0	9,6	347,3

a) Die Elsaß-Lothringischen Bahnen haben ihre Anleiheverpflichtungen schon erfüllt.

b) Die Nordbahnen haben nur neue Anleihen begeben.

c) Die P.O.-Bahnen haben nur neue Schatzwechsel begeben.

Übersicht über die Ausgaben für den Ausbau von Eisenbahnlinien (in Millionen frcs.).

Bahnnetz	Länge km	Veranschlagte Gesamtbaukosten zu Lasten des Staates	Veranschlagte Gesamtbaukosten zu Lasten der Eisenbahn.	Bauausgaben bis Ende 1933 zu Lasten des Staates	Bauausgaben bis Ende 1933 zu Lasten der Eisenbahn.	Voraussichtl. Bauausgaben in 1934 zu Lasten des Staates	Voraussichtl. Bauausgaben in 1934 zu Lasten der Eisenbahn.	Für 1935 sind vorgesehen zu Lasten des Staates	Für 1935 sind vorgesehen zu Lasten der Eisenbahn.
A. Auf Grund älterer Vereinbarungen:									
Ostbahnen	23	64,5	51,2	61,3	50,4	—	—	—	—
P.O.-Bahnen	104	45,1	2,4	36,9	1,9	1,1	0,1	1,2	0,3
P.L.M.-Bahnen	382	1500,7	8,7	1023,5	3,1	39,5	2,6	47,8	0,9
Südbahnen	166	56,9	7,2	44,0	6,4	0,3	0,9	0,7	2,1
Staatsbahnen[1]	—	62,8	8,7	38,0	8,8	—	0,7	—	—
Summe A:	675	1730,0	78,2	1203,7	70,6	40,9	4,3	49,7	3,3
B. Auf Grund neuerer Vereinbarungen:									
I. Linien von rein wirtschaftl. Bedeutung.									
Elsaß-Lothringen									
Verschiedene Strecken[1]	—	—	—	—	—	0,3	0,1	0,2	0,1
Moyeuvre-Homécourt	5	6,1	1,5	7,7	1,9	0,1	—	—	—
Belfort — ehemalige Grenze	13	1,7	0,5	—	—	—	—	1,7	0,4
Conflans — Jarny — ehemalige Grenze	13								
Summe I:	31	7,8	2,0	7,7	1,9	0,4	0,1	1,9	0,5
II. Linien, für deren Bau nicht allein das wirtschaftliche Interesse maßgebend ist.									
Elsaß-Lothringen									
Blainville — Saarburg	20	49,1	12,3	62,7	18,3	1,9	0,5	1,9	0,5
Ostbahnen									
Moncel—Château-Salins (Zugang von Elsaß-Lothringen)[1]	—	0,5	0,1	—	—	—	—	0,2	—
Toul—Blainville	27	100,8	26,6	94,3	25,0	2,9	0,7	1,7	0,4
Blainville—Saarburg	36	97,0	25,1	82,4	21,4	2,4	0,6	0,7	0,2
Léronville—Metz	66	220,0	61,9	214,0	60,4	4,5	1,1	5,3	1,4
Mohon—Pont-Maugis	13	20,8	7,2	18,9	6,7	0,6	0,1	0,7	0,2
Umgehungsbahn Toul	11	28,9	7,2	26,6	7,0	1,9	0,5	0,2	0,6
Summe II:	173	517,1	140,4	498,9	138,8	14,2	3,5	10,7	3,3
Summe I und II:	204	524,9	142,4	506,6	140,7	14,6	3,6	12,6	3,8
Zusammen A und B:	879	2254,9	220,6	1710,3	211,3	55,5	7,9	62,3	7,1

[1] Keine km-Länge angegeben.

Übersicht über die Ausgaben für den Bau neuer Linien (in Millionen frcs.).

Bahnnetz	Länge km	Veranschlagte Gesamtbaukosten		Bauausgaben bis Ende 1933		Voraussichtl. Bauausgaben in 1934		Für 1935 sind vorgesehen	
		zu Lasten des Staates	zu Lasten der Eisenbahn.	zu Lasten des Staates	zu Lasten der Eisenbahn.	zu Lasten des Staates	zu Lasten der Eisenbahn.	zu Lasten des Staates	zu Lasten der Eisenbahn.
A. Auf Grund älterer Vereinbarungen:									
P.O.-Bahnen	61	7,5	—	0,8	—	1,0	—	1,1	—
P.L.M.-Bahnen	142	710,6	3,2	260,2	0,5	31,8	0,1	39,4	0,9
Südbahnen	82	13,5	4,5	12,4	4,0	0,3	0,4	—	0,6
Staatsbahnen [1]	—	310,1	1,1	189,4	1,1	0,3	—	—	—
Summe A:	285	1041,7	8,8	462,8	5,6	33,4	0,5	40,5	1,5
B. Auf Grund neuerer Vereinbarungen:									
I. Linien von rein wirtschaftl. Bedeutung.									
Elsaß-Lothringen									
Grafenstaden—Rheinhafen	10	109,1	27,3	33,9	10,4	—	0,7	3,0	1,6
Boulange—Rumelange	10	15,5	3,9	10,5	3,6	0,2	0,2	—	0,3
Saint-Dié—Sainte-Marie-aux-Mines	12	142,1	35,5	7,7	2,5	19,2	5,0	17,5	4,3
Thann—Wesserling	13	71,3	17,8	0,9	0,2	—	—	—	—
Cornimont—Metzeral	23	146,2	36,6	1,2	0,3	0,3	0,1	—	—
P.O.-Bahnen	19	5,7	2,8	0,2	0,1	0,8	0,4	3,4	1,7
Staatsbahnen [1]	—	1,4	2,8	0,1	—	—	—	1,4	1,2
Summe I:	87	491,3	126,7	54,5	17,1	20,5	6,4	25,3	9,1
II. Linien, für deren Bau nicht allein das wirtschaftliche Interesse maßgebend ist.									
Elsaß-Lothringen									
Reding—Diemeringen	12	8,8	2,2	8,8	2,3	2,4	0,6	1,0	0,2
Ostbahnen									
Foug—Frouard	31	3,7	4,4	3,1	3,7	—	0,1	—	0,1
Marcq Saint Juvin—Dun-Doulcon	28	89,6	23,4	58,8	15,3	22,0	6,7	6,7	3,3
Saulmory—Baroncourt	45	120,8	31,6	88,1	22,7	28,0	9,0	8,5	4,4
Mohon—Pont-Maugis	10	30,8	8,2	0,8	0,2	—	—	—	—
Remiremont—Mulhouse	15	199,6	52,5	13,6	3,5	15,0	4,0	16,7	4,8
Summe II:	141	453,3	123,3	173,2	47,7	67,4	20,4	32,9	12,8
Summe I und II:	228	944,6	250,0	227,7	64,8	87,9	26,8	58,2	21,9
Zusammen A und B:	513	1986,3	258,8	690,5	70,4	121,3	27,3	98,7	23,4

[1] Keine km-Länge angegeben.

IV. Aus dem Streckenbauprogramm 1935 und seiner Finanzierung.

Der Kammerbericht über den Haushaltsplan 1935 der französischen Eisenbahnen gibt keinen Überblick über die voraussichtlichen Gesamtaufwendungen für die Neubaurechnung der Eisenbahnen. Es werden lediglich in zahlreichen Einzelerörterungen Ausschnitte aus dem für 1935 geplanten Ausbau und Neubau von Linien einzelner Netze und deren Finanzierung besprochen. Ein Gesamtbild über die bei allen Eisenbahnen beabsichtigten Streckenbauten und deren Kosten kann hieraus nicht gewonnen werden. Doch ist in den beiden vorstehenden Übersichten der Versuch gemacht, soweit nach dem Kammerbericht bekannt, einen möglichst großen Umriß der im Jahr 1935 geplanten Bauten an älteren und neuen Linien und des hierzu notwendigen Ausgabebedarfs zusammengefaßt darzustellen.

Besondere Beachtung verdient die Darstellung, in welchem Verhältnis sich bei den einzelnen Bauvorhaben der Staat und die Eisenbahnen an den Baukosten beteiligen. Gegliedert sind die geplanten Bauausführungen in „Linien von rein wirtschaftlicher Bedeutung“ und „Linien, für deren Bau nicht allein das wirtschaftliche Interesse maßgebend ist“, also für deren Herstellung außer allgemeinen Verkehrsgründen noch ein besonderes Bedürfnis besteht.

Die bulgarischen Staatseisenbahnen und -häfen 1931/1932.

Von

Dr. Remy — Dr. Uhlich.

Die Statistik der bulgarischen Staatseisenbahnen und -Häfen über das Finanzjahr 1931/1932, herausgegeben vom Ministerium der Eisenbahnen, Post und Telegraphie (Generaldirektion der Eisenbahnen und Häfen) umfaßt den Zeitraum vom 1. April 1931 bis 31. März 1932. Bis zum Jahre 1918 entsprach das Finanzjahr dem Kalenderjahr. Die Verschiebung des Finanzjahres auf den Zeitraum April/März datiert ab 1919.

Im Archiv für Eisenbahnwesen sind frühere Zeitabschnitte bereits behandelt worden[1].

A. Überblick.

Der Zeitabschnitt, der hier besprochen wird, fällt auch für Bulgarien in eine Periode innerpolitischer Gärung. Sie ist wie bei uns in einen autoritär regierten Staat, in eine Diktatur ausgelaufen. Damit ist der Herrschaft von 30 Parteien, eine Unzahl für ein so kleines Land, ein Ziel gesetzt. Der Weg war nicht weniger dornenvoll für das Land wie bei uns. Nach dem Krieg brachten die Wahlen von 1919 den Sieg der radikalen Linken unter Stamboliiski. Gestützt auf die aufgewiegelte Bauernschaft tat sich eine unheilvolle Kluft zwischen Stadt und Land auf. Der Staatsstreich Zankows 1923 beendete diese unruhevolle Zeit, nicht ohne gelegentlichen schweren Belastungsproben ausgesetzt zu sein. Der Anschlag auf die Kathedrale Sweti Nedelja mit 200 Todesopfern brachte dem Volk die unterirdischen Wühlereien zum Bewußtsein. Dennoch war der Gegensatz zwischen dem bäuerlichen und liberal-städtischen Element nicht zu überbrücken. Weder Ljaptscheff, der Friedensunterhändler von Saloniki, noch Malinoff, der demokratische Nachfolger Radoslawoffs im Weltkrieg, noch Muschanoff konnten als Ministerpräsidenten die Lösung aus den steigenden Schwierigkeiten finden. Inzwischen strebte die Jugendbewegung des General Schekoff, des Armeeführers im

[1] Vgl. Remy, Archiv für Eisenbahnwesen 1931 Heft 5 (Jahre 1927/28 und 1928/29); sowie Remy, Archiv für Eisenbahnwesen 1933 Heft 1 (Jahre 1929/30 und 1930/31).

Weltkrieg, die gegenparlamentarische Vereinigung Zankoffs und der Sweno-Kreis unter Führung des Obersten der Reserve Georgieff, neuen Zielen zu. Der Staatsstreich vom 19. Mai 1934 brachte diese Bestrebungen zur inneren Erneuerung des Staatslebens zur Macht, allerdings unter maßgeblicher und bedrohlicher Beteiligung des republikanisch gesinnten Obersten Weltscheff. Die Regierung war stark genug, die Imro, die „Innere Mazedonische Revolutionäre Organisation", zu unterdrücken und ihren Führer Michailoff zur Flucht über die Grenze zu zwingen. Am 23. Januar wurde das Kabinett Georgieff von einem Kabinett Slateff abgelöst, in dem man den Sieg des königstreuen Gedankens zu erblicken hat. So bleibt zu hoffen, daß die politische Konsolidierung dem Volk bald auch eine Stärkung seines Lebensstandards bringen möge.

Es ist ein Beweis der Lebenskraft des bulgarischen Volkes, wie das Verkehrswesen in diesen Zeiten schwerster politischer Nöte nicht nur im Gange gehalten wurde, sondern Züge wesentlicher Verbesserungen aufweist und äußerlich an Kilometerzahl von Jahr zu Jahr wächst.

Von hervorstechender Bedeutung ist die Fortführung des Baus der Strecke in den östlichen Rhodopen von Rakowski über Haskowo in der Richtung nach dem Ägäischen Meer, dem ehemals bulgarischen, jetzt griechischen Hafen Porto Lagos[1]. Sie ist nunmehr bis Mastanli in Betrieb. Wird man auch an einen Anschluß an das griechische Eisenbahnnetz, an die Linie Saloniki—Stambul, einstweilen noch nicht denken können, so hat die Strecke in ihrer jetzigen Ausdehnung bereits eine hohe Bedeutung für die Erschließung der Tabakpflanzungen in den Rhodopen.

Für den Anschluß an das griechische Eisenbahnnetz steht immer noch die einfachere Verbindung Petritsch—Demirhissar in Bulgarien zur Debatte, eine Absicht, die ebensosehr wegen der ewigen politischen Spannungen auf dem Balkan wie wegen des Treibens der Imro gerade in dem Südwestzipfel Bulgariens im Gebiete der Struma bisher nicht zur Verwirklichung gelangen konnte. Denn es machte eine Zeitlang den Eindruck, als ob die mazedonischen Revolutionäre sich in diesem Bezirk eine Art autonomer Provinz eingerichtet hätten.

Die allgemeine wirtschaftliche Lage ist wie bei uns durch den Devisenmangel gekennzeichnet. Soweit Industrie entwickelt ist, leidet sie an Rohstoffmangel. Die Handelsbeziehungen Deutschlands zu Bulgarien stehen nach wie vor an der Spitze aller Länder. Soweit sich die Industrie auf einheimische Rohstoffe gründet, ist sie naturgegeben. Bedenken über die Zerstörung altgewohnter Handelsbeziehungen muß aber die Nachricht erregen, daß man nunmehr eine Waggonfabrik ins Leben gerufen habe.

[1] Vgl. die Karte im Archiv 1931 Heft 5.

Auch in Bulgarien gibt es nur eine Möglichkeit, wieder zu gesunden Verhältnissen zu gelangen, die Lösung der Schuldenfrage. Der Transfer der Schuldzinsen ist gegenwärtig auf 25 % beschränkt. Verhandlungen über neue weitere Herabsetzung auf 15 % sind im Gange. Der Rest wird in Lewa bei der bulgarischen Nationalbank niedergelegt. Bei der hervorragenden Stellung, die Deutschland im Handel Bulgariens wie in der Pflege geistiger Beziehungen einnimmt — die Zahl der deutschen Schulen ist bedeutend, der Besuch deutscher Hochschulen durch junge Bulgaren sehr rege — liegt das deutsche Interesse an einer möglichst baldigen Genesung Bulgariens von den Kriegsnöten.

B. Statistik der Eisenbahnen.

I. Entwicklung des Netzes.

a) Vollspur.

Der Ausbau des —eingleisigen — Vollspurnetzes ist im Finanzjahr fortgeschritten. Die Länge der Linien hat um rd. 123 km zugenommen.

Es betrug die Eigentumslänge am 31. 3. 1932 . . . . 2655,7 km.
Sie hatte betragen am 31. 3. 1931 . . . . 2532,3 km.

Neu hinzugekommen sind folgende Linien:

	Länge km	In Betrieb ab
Jambol—Elchowo	44,2	19. April 1931
Maslinowo—Kardjaly . .	32,9	8. November 1931
Iliantzi—Makotzewo . . .	45,9	6. Dezember 1931

Über diese Strecken seien noch folgende bauliche Einzelheiten angeführt:

	Von der Gesamtlänge verlaufen		Mithin Neigung in %	Höchstneigung in ‰
	horizontal km	in Neigung km		
Jambol—Elchowo	20,0	24,2	54,8	15
Maslinowo—Kardjaly	14,4	20,5	62,8	23,98
Iliantzi—Makotzewo	19,7	26,2	57,1	15

Der Anteil der Neigungsabschnitte an der Gesamtlänge ist bei diesen neuen Strecken geringer als sonst im Durchschnitt des Gesamtnetzes (71,5 %), auch kommt die Höchstneigung nicht ganz an das bereits vorhandene Höchstmaß des Netzes (25 ‰) heran. Als kleinste Krümmungshalbmesser sind 250 m durchgeführt worden. Die Halbmesser des Netzes gehen im übrigen bis zu 180 m herab.

Bemerkenswert ist vor allem die Strecke Maslinowo—Kardjaly mit 62,8 % Neigungs- und 51,9 % Krümmungsanteil. In ihr liegen 9 Tunnel von zusammen 1494 m Länge, darunter 1 Tunnel von 1121 m Länge, der längste des Gesamtnetzes überhaupt. Das Netz enthält nunmehr 83 Tunnel.

Die Strecke Jambol—Elchowo ist Ersatzstrecke für die im Weltkrieg gebaute und 1917 eröffnete gleichnamige Schmalspurstrecke. Letztere fällt damit beim Schmalspurnetz weg.

b) Schmalspur.

Das Schmalspurnetz (76 cm- und 60 cm-Spur) hat an Länge abgenommen. Einer Eigentumslänge von 474 km am Ende des Finanzjahrs 1930/31 stehen Ende 1931/32 nur noch 423 km gegenüber. Die Verringerung liegt im wesentlichen in dem erwähnten Wegfall der Schmalspurstrecke Jambol—Elchowo.

Die Gesamtlänge verteilt sich mit 162 km auf 76 cm-Spur und mit 261 km auf 60 cm-Spur.

23,6 km Schmalspurlinien sind vermietet.

II. Personal.

a) Vollspur.

Der Personalstand an sich ist gestiegen, von 15 271 Köpfen im Mittel des Vorjahrs auf 15 485 im Berichtsjahr. Bezogen jedoch auf 100 km Betriebslänge ist ein Rückgang von 601,7 auf 581,7 Köpfe zu verzeichnen. Dieser Stand ist der niedrigste der Jahre seit 1920 (779), hat allerdings die Zahl 491 von 1914 noch nicht erreichen können. In bezug auf 1 Millionen Achskilometer liegt der Aufwand auf 50,3 Köpfen, etwas höher als im Vorjahr (49,6).

Trotz der höheren Kopfzahl werden die Personalkosten nicht höher, vielmehr etwas niedriger als 1930/31 angesetzt. Der runde Zahlenwert von 510 000 000 Lewa ist allerdings zunächst nur als vorläufiger Ansatz anzusehen. Vorjahr 512 574 702 Lewa.

Die Köpfe verteilen sich auf die Dienstzweige wie folgt:

	Köpfe	%
Allgemeine Verwaltung	578	3,7
Bahnunterhaltung und -bewachung	4 255	27,4
Maschinendienst und Stoffe	5 474	35,4
Betrieb und Verkehr	5 178	33,5
	15 485	100

b) Schmalspur.

	1931/32	1930/31
Personalstand Köpfe	1 117	1 145
Köpfe auf 100 km mittlerer Betriebslänge	236	242

Dem Rückgang der Netzlänge entspricht ein Rückgang des Personals insgesamt, zugleich aber ist auch die Besetzung auf 100 km Betriebslänge etwas vermindert worden.

Die Personalkosten sind im vorläufigen Ergebnis mit 36 000 000 Lewa etwa entsprechend jenen des Vorjahres (36 110 421 Lewa) angesetzt.

III. Betriebsleistungen.

a) Vollspur.

Es sind folgende Zugkilometer geleistet worden:

	Zugkilometer
Schnellzüge	2 049 970
Personenzüge	3 069 771
Gemischte Züge	1 295 399
Güterzüge	3 718 720
Dienstzüge	233 122
Insges. 1931/32	10 366 982
Zum Vergleich 1930/31	10 081 323

Die Zugkilometer sind also rd. 3 % gestiegen. Dagegen ist die Gesamtzahl der Achskilometer von 308 002 782 auf 307 836 722 zurückgegangen.

Die mittlere Achszahl sämtlicher Züge betrug 29,7 Achsen.

Das statistische Heft bringt die Zug- und Achskilometer auch in der Aufteilung nach Monaten. Hiervon seien nachstehend die Zahlen für die Güterzüge wiedergegeben zugleich mit einer Verteilung der einzelnen Monate nach Vomhundert-Werten der Jahressumme.

	Güterzugkilometer			Achskilometer der Güterzüge		
	Zugkm	%	Gegenüber einem Monatsmittel von 8,33 % — weniger + mehr	1000 Achskm	%	Gegenüber einem Monatsmittel von 8,33 % — weniger + mehr
April	269 976	**7,3**	— 13%	12 539	7,4	
Mai	301 441	8,1		14 181	8,3	
Juni	279 546	7,5		12 824	7,5	
Juli	304 892	8,2		14 279	8,4	
August	324 266	8,7		14 933	8,8	
September	353 755	9,5		16 773	9,7	
Oktober	377 910	**10,1**	+ 21%	17 914	**10,5**	+ 26%
November	352 494	9,5		16 400	9,6	
Dezember	311 157	8,4		13 799	8,2	
Januar	274 492	7,4		11 548	**6,8**	— 18%
Februar	275 381	7,4		11 937	7,0	
März	293 410	7,9		13 270	7,8	
	3 718 720	100,0		170 397	100,0	

Die Spitzenmonate schwanken also gegen das Monatsmittel $\left(\frac{100}{12} = 8{,}33\right)$

bei den Zugkilometern von + 21 % im Oktober bis — 13 % im April,
bei den Achskilometern von + 26 % im Oktober bis — 18 % im Januar.

Die Ausschläge gegen das Mittel sind also verhältnismäßig groß. Bei den Zahlen für den Güterverkehr wird hierauf zurückzukommen sein.

b) Schmalspur.

Die Betriebsleistungen betrugen an Zugkilometern insgesamt 907 567, aufgeteilt wie folgt:

Personenzüge	165 665
Gemischte Züge	440 434
Güterzüge	254 403
Dienstzüge	47 065.

Die Zahlen der Vorjahre fehlen, so daß ein Vergleich nicht möglich ist. Achskilometer insgesamt 27 086 024.

In der Betriebsführung der Schmalspurbahnen überwiegen die Gemischten Züge. Reine Personenzüge, und zwar täglich 2, fahren nur auf den Linien Tetewen—Orechowo und Dupnitza—Petritsch.

Die mittlere Achsenzahl sämtlicher Schmalspurzüge wird mit 29,8 Achsen angegeben, also verhältnismäßig hoch und gleich dem Wert bei den Vollspurbahnen (29,7 Achsen). Dabei liegen die Strecken von 60 cm Spurweite mit durchschnittlich 30,9 Achsen noch über jenen Durchschnittswerten.

IV. Verkehr.

α) Personenverkehr.

a) Vollspur.

Es wurden befördert im Lokal- und Durchgangsverkehr 7 679 674 Reisende auf 532 131 486 Reisendenkilometer mit einer mittleren Reiseweite von 69,3 km. Auf 1 km Betriebslänge entfallen 204 194 Reisende. Gegenüber dem Vorjahr sind die Zahlen zurückgegangen.

Vorjahr: 8 157 619 Reisende mit 550 027 493 Reisendenkilometern, allerdings mit etwas geringerer Reiseweite von 67,4 km.

Auf die Wagenklassen verteilen sich die Zahlen nach folgenden Vomhundertsätzen:

	Reisende %	Reisendenkilometer %
1. Klasse	0,06	0,24
2. „	1,59	4,89
3. „	98,35	94,87

Die höheren Klassen zeigen also nach Reisendenkilometern bewertet, einen höheren Anteil als nach Reisenden.

Gegen die Vorjahre ist eine weitere Abwanderung nach der 3. Klasse eingetreten.

Die Statistik gibt auch Aufschluß über den Anteil der einzelnen Tarifklassen am Gesamtpersonenverkehr. Es kommen in % auf:

	Reisende %	Reisendenkilometer %
Normaltarif	62,40	53,51
25% Ermäßigung des Normaltarifs	19,45	22,01
50% „ „	12,13	17,34
75% „ „	6,02	7,14

Wenn auch die Fahrten zum Normaltarif überwiegen, so steigt doch verhältnismäßig der Anteil der ermäßigten Fahrten, wenn man nach Reisendenkilometern rechnet, bis nahezu zur Hälfte (46,5 %) aller Reisendenkilometer.

Die Ermäßigungsklasse von 25 % erscheint erstmalig. Sie hat sich offenbar rasch einen beachtlichen Teil von den Fahrten des Normaltarifs erobert, wie folgende Übersicht erkennen läßt:

	1929/30 %	1930/31 %	1931/32 %
Personen			
Zum Normaltarif	81,95	82,97	62,40
mit 25% Ermäßigung	—	—	19,45
„ 50% „	9,34	11,27	12,13
„ 75% „	8,70	5,67	6,02
Personenkilometer			
Zum Normaltarif	75,69	76,16	53,51
mit 25% Ermäßigung	—	—	22,01
„ 50% „	13,69	16,36	17,34
„ 75% „	10,35	7,48	7,14

b) Schmalspur.

Im Schmalspurnetz sind die Zahlen des Personenverkehrs stark gesunken.

	Reisende	Reisenden-kilometer	Reisende auf 1 km mittlere Betriebslänge	Mittlere Reiseweite km
1931/32	527 087	19 058 484	40 207	36,1
1930/31	645 020	27 874 654	66 527	43,2

Nahezu der Gesamtverkehr (über 99 %) liegt in der 3. Wagenklasse. Die verschiedenen Tarifklassen sind wie folgt beteiligt:

	Reisende %	Reisenden-kilometer %
Normaltarif	71,4	60,7
25% Ermäßigung . . .	14,9	19,5
50% „ . . .	9,8	13,8
75% „ . . .	3,9	6,0

Der Normaltarif spielt also bei der Schmalspur eine etwas stärkere Rolle als bei der Vollspur.

β) Güterverkehr.

a) Vollspur.

Befördert wurden an Eilgut und Frachtgut (ohne Dienstgut) 3 475 477 Tonnen mit 645 671 315 Tonnenkilometern bei einer mittleren Transportweite von 185,7 km. Die entsprechenden Zahlen des Vorjahrs waren 3 503 812 t und 624 857 219 tkm mit 178,3 km mittlerer Weite. Die

Tonnenzahl ist also zwar gefallen, die Weite aber gestiegen, so daß die Beförderungsleistung im ganzen sogar etwas gestiegen ist.

Von einer Gesamtmenge (einschl. Dienstgut) von 4 467 594 t entfallen 0,31 % auf Eilgut, 77,49 % auf Frachtgut und 22,17 % auf Dienstgut. Annähernd im gleichen Verhältnis zueinander stehen auch die Leistungen nach tkm.

Die Monatsgliederung der Gewichte an Eilgut und Frachtgut zeigt folgende Verteilung:

	t	%	Gegenüber einem Monatsmittel von 8,33 % + mehr — weniger
April	249 968	7,1	
Mai	277 289	8,0	
Juni	267 229	7,7	
Juli	275 196	7,9	
August	319 149	9,2	
September	406 976	11,7	
Oktober	428 138	12,3	+ 47%
November	322 974	9,3	
Dezember	261 880	7,6	
Januar	202 765	5,8	— 30%
Februar	224 118	6,5	
März	239 875	6,9	

In den Frachtmengen schlagen also die Monatsschwankungen in den Spitzenmonaten um + 47 % nach oben und — 30 % nach unten um das Monatsmittel aus. Der Oktoberanfall an Frachten ist über doppelt (2,1fach) so groß als die Januarmenge. Diese starken Schwankungen bedeuten eine besondere Aufgabe der Betriebsführung. Auf die Betriebsleistungen wirken sie sich nicht ganz in so hohem Maße aus. Denn es betrugen (s. oben unter IIIa) die Abweichungen gegen das Monatsmittel von 8,33 %

bei den Güterzugkilometern + 21 % im Oktober, — 13 % im April,
bei den Güterachskilometern + 26 % im Oktober, — 18 % im Januar.

hingegen

bei den Tonnen + 47 % im Oktober, — 30 % im Januar.

b) Schmalspur.

Die Schmalspurbahnen haben bewältigt einen Verkehr (ohne Dienstgut) von 373 366 t auf 17 322 597 tkm bei einer mittleren Transportweite von 46,4 km. Gegen das Vorjahr ist die Menge gestiegen, die Förderleistung und die Transportweite aber beachtlich gesunken. Vorjahr: 354 115 t, 21 727 079 tkm, 61,4 km mittlere Transportweite.

V. Finanzielle Ergebnisse.

a) Vollspur.

Die Einnahmen aus den Vollspurbahnen betrugen 1 149 510 651 Lewa[1] gegen 1 181 403 039 Lewa des Vorjahres, ein Rückgang von 3 %. Sie verteilen sich mit:

34,32 % auf den Reisendenverkehr .	}	rd. 35 %
1,08 % „ Gepäck usw.		
2,40 % „ Eilgut	}	rd. 65 %
62,20 % „ Frachtgut		

Für die Ausgaben erscheinen vorläufig folgende runde Zahlen:

Personalkosten . . .	510 000 000 Lewa
Sachkosten	450 000 000 „
Zusammen	960 000 000 Lewa.

Im Vorjahr haben sich die Ausgaben auf 1 056 913 302 Lewa belaufen, also im Vergleich hierzu im Berichtsjahr eine Drosselung um rd. 10 %.

Aus Einnahmen und Ausgaben ist der Betriebskoeffizient zu 83,51 und der Überschuß mit 189 510 651 Lewa errechnet, ein gegen das Vorjahr verbessertes Ergebnis. Vorjahr: Betriebskoeffizient 88,71, Überschuß 124 489 737 Lewa.

b) Schmalspur.

Angegeben sind folgende Werte:

Einnahmen . . .	45 000 000 Lewa
Ausgaben	70 000 000 „

Gegen die Vorjahre mit Betriebskoeffizienten von 136, 132, 134 würde das vorstehende Ergebnis mit einem Betriebskoeffizient von 155,56 eine wesentliche Verschlechterung bedeuten. Die Ausgaben sind aber zunächst nur eine vorläufige Angabe; in den 4 Vorjahren lagen die Ausgabensummen bei einem größeren Schmalspurnetz bei 65 bis 67 Millionen Lewa. Das vorläufige Ergebnis im Berichtsjahr darf deshalb zunächst wohl als besonders ungünstige Annahme angesehen werden.

VI. Gegenüberstellung Vollspur/Schmalspur.

Das zuletzt betrachtete finanzielle Ergebnis der Schmalspurbahnen stellt diese gegenüber den Vollspurbahnen in ein weniger günstiges Licht. Es muß aber bei diesem Urteil berücksichtigt werden, daß in der Sonderrechnung der Schmalspurbahnen ein rechnungsmäßig besonders nachgewiesenes Teilnetz herausgegriffen ist, das seine Aufgaben im Rahmen des Gesamtnetzes zu erfüllen hat. Darüber, inwieweit die Verkehre der Vollspur und der Schmalspur ineinander verflochten sind,

[1] 1 Papierlewa = 3,04 Rpf.

fehlen Unterlagen. Die Bedeutung der Schmalspur im Gesamtverkehr mag aber durch folgendes Zahlenwerk beleuchtet werden:

	Insgesamt	Hiervon		Mithin beträgt der Anteil der Schmalspur an der Gesamtmenge
		Vollspur	Schmalspur	
Betriebslänge . . . . . km	3 085	2 662	423	13,7%
Personal, Anzahl	16 602	15 485	1 117	6,7%
Zugkilometer	11 274 549	10 366 982	907 567	8,0%
Achskilometer	334 922 726	307 836 722	27 086 024	8,1%
Reisende, Anzahl	8 206 761	7 679 674	527 087	6,4%
Reisendenkilometer	551 189 970	532 131 486	19 058 484	3,5%
Eil- und Frachtgut . . . . . t	3 848 843	3 475 477	373 366	9,7%
Eil- und Frachtgut . . . . tkm	662 993 912	645 671 315	17 322 597	2,6%

Es kann nicht erwartet werden, daß die Betriebs- und Verkehrsleistungen in ihrem Anteil den Prozentsatz von 13,7 % der Betriebslänge erreichen. Der Anteil von 9,7 % des Güteraufkommens ist aber immerhin beachtlich. Besonders aber muß darauf hingewiesen werden, daß die Gütermenge von 9,7 % und ein Reisendenanteil von 6,4 % mit 8 % an Zugkilometern und nur 6,7 % Personalaufwand bewältigt wird. Betriebs- und Personalaufwand haben sich also auch in diesen Verhältniszahlen dem Verkehrsaufkommen angepaßt.

Für ein Urteil über die Schmalspurbahnen Bulgariens bietet sich eine eigenartige Parallele durch einen — allerdings mit allem Vorbehalt zu führenden — Vergleich mit dem Schmalspurnetz im Bereich der industriestarken Reichsbahndirektion Dresden. Aus der Zeit der vorm. Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen stehen aus den Jahren vor dem Weltkrieg Vergleichszahlen zur Verfügung[1].

Die Länder an sich sind in der Einwohnerzahl etwa gleich, nicht aber in Fläche und Wohndichte:

	Bulgarien 1926	Sachsen 1933
Einwohnerzahl	5 479 000	5 197 000
Fläche . . . . . qkm	103 146	14 986
Einwohner auf 1 qkm	53,1	346,8

Die Eisenbahnnetze betrugen:

	Gesamtnetz km	Hiervon Vollspur km	Schmalspur km	Mithin Anteil der Schmalspur
Bulgarien . . .	3085	2662	423	13,7%
Sachsen	3405	2863	542	15,9%

[1] Vgl. Uhlich. Schmalspurbahnen in Sachsen und die Vollspurbahnen. Verkehrst. Woche 1929 Heft 9.

Die beiden Netze zeigen also in ihrem Umfange und in ihrer Untergliederung eine gewisse Ähnlichkeit.

Der Gesamtgüterverkehr im sächsischen Netz war nach Zahlen von 1913 unvergleichlich intensiver als in Bulgarien. Es waren damals in Sachsen rd. 40 286 000 t aufgekommen gegenüber (1931/32) rd. 3 849 000 t der bulgarischen Menge, also etwa das 10½fache. Es darf nicht wundernehmen, daß in dieser Verkehrsstärke des sächsischen Netzes die Schmalspurbahnen erst recht nicht den Verkehrsanteil tragen, der etwa ihrem Anteil von 15,9 % an der Netzlänge entsprechen würde. Immerhin betrug die Gütermenge der Schmalspur rd. 1 890 000 t, das sind 4,7 % der Gesamtmenge. In dem verkehrsschwächeren bulgarischen Netz betrug der Schmalspur-Güteranteil 9,7 % bei einem Netzanteil von 13,7 %. Dieses Zahlenbild läßt einen Schluß zu auf den verhältnismäßig hohen Anteil, welchen die bulgarischen Schmalspurbahnen im Eisenbahnverkehr des Landes genommen haben.

Erwähnt sei noch, daß vom sächsischen Schmalspurverkehr 88 % Übergangsverkehr von und nach dem Vollspurnetz ist, ein Beweis des engen Verknüpftseins der Schmalspurbahnen mit der Vollspur.

VII. Entwicklung der letzten Jahre.

Nur Vollspur.

Die nachfolgende Schlußübersicht soll in einigen Werten die Entwicklung der Vollspurbahnen in den letzten Jahren zeigen.

		1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32
Betriebslänge am Jahresschluß . km		2 376	2 431	2 444	2 538	2 662
Lokomotiven	Anzahl	440	440	443	444	476
Personenwagen	Anzahl	485	560	560	573	541
Gepäckwagen	Anzahl	136	152	152	177	170
Postwagen	Anzahl	40	42	42	42	39
Güterwagen	Anzahl	9 176	10 044	10 108	9 969	9 837
Personalstand						
a) Anzahl insgesamt		14 429	14 912	14 804	15 271	15 485
b) „ „ auf 1 km mittlere Betriebslänge		6,21	6,21	6,18	6,24	5,94
Personalausgaben in Lewa in Millionen		419,60	417,89	421,52	512,57	510,00
Kilometer der Lokomotiven in den Zügen	in Millionen	9,35	9,84	10,25	10,40	10,61
Zugkilometer	in Millionen	9,00	9,52	9,89	10,08	10,37
Achskilometer	in Millionen	276,30	295,35	313,04	308,00	307,84
mittlere Achsstärke		30,7	31,0	31,6	30,6	29,7
Reisende	in Millionen	8,08	9,04	9,42	8,16	7,68
Reisendenkilometer	in Millionen	535,62	610,11	646,99	550,03	532,13
Mittlere Reiseweite . . . . . km		66,2	67,5	68,7	67,4	69,3

	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32
Eilgut und Frachtgut (ohne Dienstgut)					
a) t . . . . . in Millionen	3,06	3,42	3,68	3,50	3,48
b) tkm	526,50	593,41	675,08	624,86	645,67
c) Mittlere Transportweite	171,9	173,6	183,3	178,3	185,7
Einnahmen . . . . . in Millionen	1069,86	1164,20	1265,50	1181,40	1149,51
Ausgaben . . . . . Papierlewa	749,26	789,80	895,27	1056,91	960,0
Betriebskoeffizient	70,03	67,84	70,74	88,71	83,51
Anlagekapital bis Jahresschluß					
a) in Millionen Goldlewa	391,96	399,17	390,13	396,55	Angabe
b) Goldlewa auf 1 km Betriebslänge .	165 385	166 254	160 018	149 303	fehlt

C. Statistik der Häfen.

I. Allgemeines.

Dem Bericht über die Eisenbahnen folgt der Bericht über die staatlichen Häfen.

Behandelt sind 8 Häfen am Schwarzen Meer und 10 Donauhäfen. Außer allgemeinen Angaben über die technische Ausrüstung usw. verschiedener Häfen werden die Gesamtverkehrszahlen gebracht, dazu Sonderzahlen für einige besonders wichtige Häfen.

II. Gesamtverkehr.

Über den Gesamtverkehr sei auszugsweise Nachstehendes wiedergegeben:

a) Schwarzes Meer.

	Eingang		Ausgang	
	Reisende Anzahl	Ladung t	Reisende Anzahl	Ladung t
Anchialo	624	374	787	395
Achtopol	518	390	531	913
Burgas	9 364	83 282	9 153	222 637
Bela	650	—	611	6 057
Warna	6 653	39 312	6 402	235 715
Wassiliko	1 369	1 499	1 409	395
Messemwria	718	239	1 234	481
Sosopol	2 924	809	4 198	506
Insgesamt	22 820	125 905	24 325	467 099

Außer den Reisenden und Ladungen werden in Burgas und Warna im Versand noch Viehsendungen und Eiergroßsendungen aufgeführt.

Im allgemeinen beträgt der Güterversand ein Vielfaches des Empfangs. Auch die Zahl der abfahrenden Reisenden ist größer als jene der ankommenden.

Die Häfen Burgas und Warna treten hervor. Vom Gesamtladungsverkehr im Eingang (125 905 t) bewältigen sie 122 594 t, vom Gesamtausgang (467 099 t) fällt auf sie 458 352 t. Dabei überwiegt Warna etwas im Versand, während Burgas einen wesentlich größeren Empfang hat als Warna. Letzteres wird von Schiffen mit wesentlich höherer Aufnahmefähigkeit angelaufen als Burgas:

	Schiffe Anzahl	Brutto-Reg.-To.	Netto-Reg.-To.	Mittel Brutto-Reg.-To.
Burgas	2 099	1 611 649	931 290	767
Warna	627	1 222 771	712 885	1 950

b) Donau.

	Eingang		Ausgang	
	Reisende Anzahl	Ladung t	Reisende Anzahl	Ladung t
Beschli	1 443	101	1 705	8 406
Widin	7 744	3 632	5 449	34 271
Koslodui	1 204	129	1 129	14 365
Lom	7 372	35 018	6 858	49 278
Nikopol	3 358	1 416	2 820	6 707
Novo-Selo	—	166	—	2 791
Orechowo	5 167	4 659	4 184	37 997
Russe	20 176	85 651	17 425	52 849
Swischtoff	4 260	8 322	4 206	23 886
Somowit	1 524	11 607	1 894	23 348
	52 248	150 701	45 670	253 898

Auch bei den Donauhäfen überwiegt im Frachtverkehr der Versand, wenn auch nicht in so hohem Maße wie beim Seeverkehr. Im Personenverkehr ist dagegen Ankunft größer als Abfahrt. Beim Hafen Russe (Rustschuk) kehrt sich allerdings auch der Güterverkehr um in einen überwiegenden Eingang. Bemerkenswerterweise beträgt der Personenverkehr in den Donauhäfen insgesamt etwa das Doppelte jenes der Seehäfen.

Der Anteil der drei Haupthäfen Rustschuk, Widin und Lom zusammen beträgt

im Eingang 124 301 t von insgesamt 150 701 t
im Ausgang 136 398 t von insgesamt 253 898 t.

III. Einzelangaben wichtiger Häfen.

Für die wichtigsten Häfen — Burgas und Warna einerseits sowie Rustschuk, Widin und Lom andererseits — sind die Schiffahrtsanteile noch gegliedert nach Schiffahrtslinien und Flaggen. Diese Angaben gestatten einen Einblick über die Beteiligung der einzelnen Staaten am bulgarischen Hafenverkehr.

Es sind angeführt die Flaggen folgender Länder:

Für Burgas und Warna: England, Bulgarien, Belgien, Deutschland, Griechenland, Dänemark, Italien, Norwegen, Rumänien, Türkei, Ungarn, Frankreich, Holland, Schweden, Jugoslawien.

Donauhäfen: Österreich, England, Belgien, Bulgarien, Deutschland, Griechenland, Italien, Rumänien, Türkei, Ungarn, Frankreich, Holland, Tschechoslowakei, Jugoslawien.

Die deutsche Flagge ist im Güterverkehr mit folgenden Werten vertreten:

	Schwarzes Meer		Donau		
	Burgas	Warna	Rustschuk	Lom	Widin
a) Eingang					
Gesamtverkehr . . . . . t	83 282	39 312	85 651	35 018	3 632
hiervon deutsche Flagge . . . . . t	20 495	9 487	4 376	3 174	112
Mithin Anteil der deutschen Flagge %	24,6	24,2	5,1	9,1	3,1
b) Ausgang					
Gesamtverkehr . . . . . t	222 637	235 715	52 849	49 278	34 271
hiervon deutsche Flagge . . . . . t	8 784	13 211	8 916	4 628	4 157
Mithin Anteil der deutschen Flagge %	4	5,6	16,9	9,4	12,2

Während also am Schwarzen Meer die deutsche Flagge im Eingang einen Anteil von etwa ¼ hat übernehmen können, fällt sie im Ausgang auf $^1/_{20}$ zurück. (An der Ausfuhr ist von fremden Flaggen Italien wesentlich beteiligt.) Im Donaubereich ist die deutsche Beteiligung im Ausgang größer als im Eingang; im übrigen bestreiten an der Donau von fremden Ländern Österreich, Rumänien und Ungarn den Versand.

IV. Entwicklung der letzten Jahre.

Der Hafenverkehr im ganzen hat sich im Laufe der Jahre unstet entwickelt.

Im Güterverkehr betrugen die Mengen (in t):

	Schwarzes Meer		Donau	
	Eingang t	Ausgang t	Eingang t	Ausgang t
1926	110 471	225 645	225 919	130 518
1927	114 150	247 739	240 771	218 793
1928	137 062	237 989	273 956	150 871
1929	181 114	203 889	339 318	120 450
1930	126 397	341 848	200 860	201 552
1931	125 905	467 099	150 701	253 898

Bemerkenswert ist das Absinken des Eingangs seit 1929, wohingegen der Ausgang, welcher bis 1929 im Fallen war, seitdem stark steigt und 1931 schon über das Doppelte der Mengen von 1929 beträgt. Während in den Donauhäfen früher die Einfuhr überwog, steht infolge der ungleichmäßigen Bewegung mit dem Jahr 1931 der Versand über dem Empfang; die Überschneidung liegt im Jahr 1930 mit rd. 201 000 t je im Eingang und Ausgang.

Der Personenverkehr ist in Ankunft und Abfahrt seit 1929 (Schwarzes Meer) bzw. 1928 (Donau) stark zurückgegangen, wie nachstehende Tabelle zeigt:

	Schwarzes Meer		Donau	
	Ankunft Anzahl	Abfahrt Anzahl	Ankunft Anzahl	Abfahrt Anzahl
1926	25 762	29 799	62 829	61 081
1627	25 309	26 233	67 342	63 424
1928	30 278	32 331	70 424	67 440
1929	35 757	37 880	66 485	64 653
1930	28 633	29 805	57 118	52 418
1931	22 820	24 325	52 248	45 670

Die Nebeneinanderstellung der Schiffahrtzahlen für Schwarzes Meer und Donau läßt zugleich die Größenordnung der beiden Verkehrsgebiete zueinander erkennen. Im Personenverkehr überwiegt, wie bereits erwähnt, die Donau. Im Güterverkehr bleibt die Donau im Ausgang zurück, wohingegen sie im Eingang den Vorsprung hat.

Zur gegenwärtigen Lage des russischen Eisenbahnwesens.

Von

Dr. Smirnow.

Anfang März 1935 enthielten die russischen Zeitungen folgende, sicherlich von amtlichen Quellen stammende Mitteilung:

„In einer Sitzung des Zentralkomitees der kommunistischen Partei unter Vorsitz Stalins wurde u. a. beschlossen, das Mitglied des Zentralkomitees Andrejew von seinem Posten als Verkehrskommissar zu entbinden und an die Stelle Kaganowitsch zum ersten Gehilfen des Generalsekretärs der Partei zu ernennen. Kaganowitsch wurde von seinen Ämtern als Vorsitzender der Kommunistischen Parteikontrolle und des Sekretärs der Moskauer Parteiorganisation entbunden und tritt nunmehr an Stelle Andrejews in das Verkehrskommissariat ein. Die Beschlüsse sind von Stalin gezeichnet."

Diese Nachricht kam, vielleicht abgesehen von dem darin genannten Namen Kaganowitsch, nicht überraschend. Klagen über Mängel und Unzulänglichkeit im russischen Verkehrswesen und im besonderen auch bei den Eisenbahnen wurden in den letzten Jahren in Rußland selbst und auch von obersten Regierungsstellen wiederholt erhoben. Das Transportwesen ist seit Jahren der „Engpaß" der Sowjetwirtschaft, und mehrere Persönlichkeiten haben bereits, allerdings ohne den gewünschten Erfolg, seine Reorganisierung versucht. Als letzter Volkskommissar hat Andrejew mehrfach heftige Kritik erfahren, obwohl er als Vertrauensmann der Partei galt und, wie seine Ernennung zum Parteisekretär zeigt, politisch auch nicht enttäuscht hat.

Wenn man die Dinge näher betrachtet, so erkennt man die Ursachen der Verkehrsschwierigkeiten. Man sieht, daß es sich viel weniger um Nachlässigkeiten der russischen Eisenbahnverwaltung handelt, als um ein geradezu zwangsläufiges Zurückbleiben der Ausbildung der Verkehrs-

mittel gegenüber der mit ungeheurem Nachdruck betriebenen Industrialisierung. Es fehlt hier am Gleichschritt der wirtschaftlichen Entwicklung. Stalin führte im Dezember 1934 in einer Rede vor versammelten Industrieführern in Moskau aus, daß nach der Machtergreifung durch die Bolschewiken ihnen zwei Wege offenstanden: Entweder während 25—30 Jahren auf die Heranbildung einer technisch auf der Höhe stehenden Ingenieurgeneration warten zu müssen, oder das Volk im Prozeß der Industrialisierung selbst an die industrielle Arbeit zu gewöhnen. „Wir entschieden uns für diese zweite Möglichkeit", fügte Stalin hinzu.

Mit der Industrialisierung allein ist es nicht getan. Im Eisenbahnwesen viel mehr als in der Industrie kommt es auch auf den Menschen an, der den technischen Apparat versorgt, der das, was der Apparat bietet, aus ihm herauszuholen versteht.

Bemerkenswert in diesem Zusammenhang ist auch die Rede, die Stalin am 26. Dezember 1934 beim Empfang einer großen Abordnung hielt, die sich aus den Direktoren der Werke, hervorragenden Ingenieuren und Parteifunktionären zusammensetzte. Unter anderem äußerte er: „Viele haben die Rolle der Technik in dem Sinn verstanden, daß, wenn man immer mehr Maschinen anhäuft, damit angeblich alles getan sei. Das ist jedoch falsch. Man darf nicht die Technik vom Menschen trennen. Die Technik ohne die Menschen ist tot." Diese Worte beleuchten die Verbundenheit des technischen Fortschritts mit dem Wesen des Menschen überhaupt und des russischen im besonderen und könnten als Motto für jede Abhandlung über das Eisenbahnwesen in der Sowjetunion dienen.

Ich hielt es für notwendig, diese kurzen Einleitungsworte vorauszuschicken, weil sie geeignet sind, jedem nicht russischen Leser vieles von den nachfolgenden Ausführungen verständlich zu machen. Der Westeuropäer ist gewöhnt, sich in seinem Tun und Lassen von einer von der russischen abweichenden Denkart leiten zu lassen. Außerdem wird mitunter das Verständnis für die Zustände in der Union erschwert durch die Verschiedenart der Wirtschaftsformen, die sich im russischen Staatssozialismus einerseits und dem Kapitalismus der übrigen Länder andererseits äußert.

Auf der XVII. Parteikonferenz zu Beginn des Jahrs 1934 schilderte Stalin die Lage des Eisenbahntransportwesens in folgenden Worten: „Unser Transportwesen hat sich zu dem Engpaß herausgebildet, an welchem das ganze ökonomische System zum Scheitern verurteilt ist, ja zum Teil schon scheiterte." Und der Rat der Volkskommissare erblickt laut einer von ihm angenommenen Entschließung die Wurzel allen Übels

bei dem sowjetrussischen Eisenbahnwesen in einer mangelhaften Organisation, in bürokratischen Verwaltungsmethoden der „Liebhaber schriftlicher Orders" und in einer Flucht des mittleren und höheren technischen Personals aus dem Betrieb in die Verwaltung. Nach statistischen Erhebungen des Jahrs 1933 hatten zwei Drittel der Eisenbahningenieure Verwaltungstellen inne, während nur ein Drittel in den eigentlichen Betrieben beschäftigt waren.

Schon im Juli 1933 waren einige durchgreifende Maßnahmen ergriffen worden, die der Sanierung des russischen Eisenbahnwesens dienen sollten. An die Stelle der früheren „Kollektiv-Verwaltung" durch alle Beamten einer jeden Verwaltungstelle trat die Einzelverantwortlichkeit des Vorstehers; die „Gleichmacherei" in bezug auf den Arbeitslohn mußte einer individuellen Abstufung im Sinne der Berücksichtigung der Einzelleistung weichen. Diese Maßnahmen mögen wohl eine gewisse Besserung herbeigeführt haben. Jedoch zeigen die für die ersten sechs Monate des Jahrs 1934 vorliegenden Betriebsergebnisse, daß auch in diesem Zeitraum der Betrieb den an ihn gestellten Forderungen nicht gewachsen war. Die durchaus verständliche Ursache dieses unbefriedigenden Zustands des Verkehrswesens liegt in der stürmischen industriellen Entwicklung des russischen Reichs, welche der erste Fünfjahresplan mit sich brachte, jedoch nicht in seinen ganzen Ausmaßen berücksichtigen konnte. Hand in Hand mit dem fieberhaften Tempo der Industrialisierung, welches ein bedeutendes Anwachsen des Güterverkehrs mit sich bringen konnte, steigerte der fortschreitende Verstädterungsprozeß — diese Begleiterscheinung industrieller Tätigkeit — den Eisenbahnverkehr in hohem Maße. Ebenso führte die Entstehung von Riesenbetrieben und die Anhäufung von Volksmassen in Industriezentren zu einer verstärkten Benutzung der Beförderungsmittel. Auch der Bauer, dessen Leben sich bisher nur im engen Raum seines Dorfes abspielte, wurde immer mehr in den Verkehr einbezogen.

Einige vorläufige Ergebnisse des Jahrs 1934.

Das Wachstum der Industrie und die gute Ernte hatten im Jahr 1934 noch größere Anforderungen an den Verkehr gestellt als es in früheren Jahren der Fall war. Jedoch konnten die Eisenbahnen diesen Anforderungen ebenso wenig wie früher genügen. Die durchschnittliche Tages-Wagengestellung betrug 54 547 Wagen und blieb somit hinter dem Bedarf und dem Plan (61—62 000 Wagen) zurück. Die Vergrößerung der Wagengestellung um 6,1 % gegenüber 1933 (51 415 Wagen) erklärt sich nicht aus der größeren Arbeitsleistung, sondern durch das Wachstum des zwei-

gleisigen Netzes und Einführung technischer Verbesserungen, wie selbsttätige Kuppelung usw. Der Transport der wichtigsten Massengüter, wie Kohle, Mineralprodukte und Baumaterialien hat sich im Vergleich zu derselben Zeitspanne des Vorjahrs nicht wesentlich geändert. (In bezug auf andere Warenarten konnte der Eisenbahntransport sogar die Ergebnisse des Jahrs 1932 nicht erreichen.) Ferner blieb bei einer Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit der Güterzüge um 2,1 % die mittlere Fahrtgeschwindigkeit gleich wie 1933.

Die Reisegeschwindigkeit der Personenzüge in Sowjetrußland beträgt durchschnittlich 30—40 km/Std., die der Schnellzüge 45—60 km/Std. Diese niedrige Geschwindigkeit ist zum Teil eine Folge des ausgedehnten Aufenthalts auf den Zwischenstationen (welcher im Jahr 1932 2,64 Stunden je 100 Zugkilometer gegen 2,88 Stunden im Jahr 1933 betrug).

Interessant im Zusammenhang mit der niedrigen Fahrtgeschwindigkeit ist folgende Feststellung: In den letzten zwei Jahren erhöhte sich die Zahl der in den Betrieb eingestellten Güterzuglokomotiven um 16 %, worunter sich solche befinden, deren Leistungsfähigkeit das Zweifache der früheren Maschinen ausmacht; rund 20 % des Güterzuglokomotivbestandes sind modernisiert; ein Fünftel aller Güterwagen sind mit selbsttätigen Bremsen versehen; das durchschnittliche Bruttogewicht der Züge ist um 2 % erhöht worden. Und ungeachtet aller dieser technischen Verbesserungen ist die Geschwindigkeit der Güterzüge auf dem ganzen Eisenbahnnetz im Jahr 1934 gesunken. Der Grund dieser Erscheinung liegt im schwachen Oberbau; nach Ansicht maßgebender russischer Ingenieure können sich diese Verhältnisse erst im dritten Jahrfünft ändern.

Infolge der geringen Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen ist teilweise sogar die Arbeit der Schwerindustrie gefährdet. Mitte Oktober 1934 verfügten die Werke des „Wostokostal" nur über einen Koksvorrat von 10 000 t, so daß die Arbeit der Hochöfen für höchstens 6—7 Tage sichergestellt war. Auch der Getreidetransport litt unter der Anhäufung auf den Stationen. Während im August 1933 im Durchschnitt täglich 7525 Wagen mit Getreide beladen wurden, waren es im August 1934 nur 6717 Wagen und im September entsprechend nur 6640 gegen 8213 Wagen im September 1933.

Die Entwicklung des russischen Eisenbahnnetzes in den Jahren 1918 bis 1933 ist aus den nachstehenden Zahlen über die wachsende Steigerung der Dichte des Verkehrsnetzes ersichtlich:[1]

[1] Die Tabelle ist der Arbeit von Semionow und von Niedermayer „Die Sowjetunion" entnommen.

Gebiete	km Bahnstrecke auf 10 000 qkm		
	1. 1. 1918	1. 1. 1928	1. 1. 1933
1. Westliche:			
Ukraine	28,00	30,1	31,6
Westgebiet und Weißrußland	17,17	20,3	23,1
Leningrader Gebiet und Karelien	10,46	11,1	11,2
Moskauer Gebiet	26,5	29,2	29,3
Iwanow-Gebiet	15,86	16,1	16,3
Zentral. Schwarzerde-Gebiet	24,6	24,8	25,0
Gorki-Gau	9,17	9,2	10,0
Mittelwolga-Gebiet	13,5	13,5	13,5
Unterwolga-Gau	8,66	9,6	9,6
Nordkaukasus-Gau	10,75	11,5	11,9
2. Östliche:			
Ural-Gebiet	2,34	3,2	3,7
Westsibirien	2,12	?	3,24
Ostsibirien	0,66	?	0,73
Kasakstan	0,84	1,1	1,7
Kirgisien	0,2	0,5	0,8
Usbekistan	6,74	10,9	11,9
Tadschikistan	0,21	0,9	1,4

Ungeachtet dieser Mißstände zeitigte die Arbeit in dem ersten Berichtshalbjahr auch gewisse günstige Ergebnisse. Die Umlaufzeit der Wagen verkürzte sich auf 9,07 Tage gegenüber 9,68 Tage in demselben Zeitraum von 1933. Der tägliche Umlauf der Güterwagen erreichte im Juli 125 km im Vergleich zu 96,5 km im Januar und 107,5 km im ersten Halbjahr 1933. Bedenkt man aber, daß im Jahr 1934 bei einer Produktionssteigerung von 11—18 % je nach den verschiedenen Industrien der Wagenverkehr im Vergleich zu 1933 um 9,4 % anwuchs, und daß der schon in früheren Jahren überlastete Eisenbahnverkehr in diesem Jahr mit der Produktion noch weniger Schritt halten konnte, so leuchtet ein, daß auch die erwähnten Verbesserungen in den Leistungen der Eisenbahn keine wesentliche Verbesserung der Lage zu bringen vermochten.

Finanzielles.

Unter den gegenwärtigen Verhältnissen kommt für die Regierung eine Rentabilität der Eisenbahnwirtschaft überhaupt nicht in Betracht. Die Bemühungen der zuständigen Stellen konzentrieren sich auf die Herabsetzung der Selbstkosten, welche immer noch eine Tendenz zu fortschreitender Steigerung zeigen.

Nach der Schätzung russischer Wirtschaftler bedeutete die mangelhafte Leistungsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs allein im Jahr 1932

einen Verlust von etwa 170 Millionen Rubel für den Staat. Rechnet man hierzu noch die Verluste, welche durch die ausgebliebene Amortisation des investierten Kapitals sowie durch die Störungen der industriellen und landwirtschaftlichen Produktionen entstanden sind, so kommt man zu einem Gesamtverlust von mehreren hundert Millionen Rubeln. Bezeichnend für die Finanzpolitik der einzelnen Eisenbahndirektionen ist, daß die Anfang 1934 von ihnen der Haupteisenbahnverwaltung vorgelegten Voranschläge nicht eine Senkung, sondern im Gegenteil eine Erhöhung der Betriebsausgaben voraussahen.

Von dem Gesamtbetrag der bewilligten 133 Milliarden Rubel, die in dem Zeitabschnitt von 1933 bis 1937 in die gesamte Wirtschaft investiert werden sollen, entfallen auf den Verkehr 26,3 Milliarden Rubel, das heißt fast ein Fünftel aller Investierungen. Von diesem letzten Betrag sind für den Eisenbahnverkehr 18,6 Milliarden Rubel gegenüber 6,7 Milliarden im ersten Jahrfünft bewilligt.

Auf die wichtigsten Zweige der Eisenbahnwirtschaft verteilen sich die Kapitalinvestierungen im zweiten Jahrfünft wie folgt (in Millionen Rubeln):

(Entwurf des zweiten Fünfjahresplans, herausgegeben von Kuibyschew)

Eisenbahnbau	2670,0
Ausbau der zweiten Gleise	1551,0
Bau von neuem rollenden Material	3350,0
Lokomotivpark und Lokomotivfabriken	1574,8
Wagenpark und Waggonfabriken	1593,2
Schienenbau	2537,0
Betriebsdienst	881,2
Elektrifizierung	521,0
Fernmeldewesen	463,5
Selbsttätige Blockung	145,76

Es versteht sich von selbst, daß ein Staatssozialismus, wie er in Sowjetrußland herrscht, bei der Tarifierung von anderen Voraussetzungen ausgeht als die Eisenbahnwirtschaft der kapitalistischen Länder. Als Grundlage des russischen Tarifsystems gilt der Selbstkostenpreis.

Wie sich dieses Preisbildungssystem in der Praxis auswirkt, zeigt ein Aufsatz in dem führenden Wirtschaftsorgan „Oekonomitscheskaya Schisn" (Ausgabe vom 15. November 1934). In dem Überblick über die finanzielle Lage der russischen Eisenbahnen stellt das Organ ein stetiges Anwachsen der Selbstkosten fest, welches auch im ersten Halbjahr 1934 anhielt. Der Fehlbetrag der Moskau-Kasan-Bahn in diesem Zeitraum erreichte 4,1 Millionen Rubel, derjenige der Nordkaukasischen Bahnen 3,4 Millionen Rubel, der Jekaterinenbahn 4,2 Millionen Rubel usw. In bezug auf die Finanzgebarung übt die wirtschaftliche Planverwaltung

des Verkehrskommissariats keinen unmittelbaren Einfluß auf die Eisenbahndirektionen und deren untere Organe aus. Die einzige wirtschaftliche Kontrolle besteht in der Prüfung der am Jahresende von den einzelnen Direktionen vorgelegten Bilanzen. Diese Kontrolle beschränkt sich auf die Nachprüfung der Unterlagen, welche die Unvermeidlichkeit eines Fehlbetrages unter Beweis stellen sollen. Die nachträgliche Kontrolle führt dazu, daß die von der Zentralverwaltung geforderte Planerfüllung zwar erreicht wird, aber nur durch Mehrausgaben.

In der offiziellen russischen Presse wird im Zusammenhang mit den Eisenbahnfinanzen die zu große Ausdehnung der Gewährung freier Fahrt auf den Eisenbahnen beanstandet. Die „Prawda" vom 23. Dezember 1934 teilt mit, daß die Parteikontrollkommission den Umfang der freien Fahrten festgestellt habe. Die bei 202 Fernzügen vorgenommene Kontrolle zeigte, daß 13—14% aller Fahrgäste im Besitz eines Ausweises zur unentgeltlichen Benutzung der Eisenbahnen waren. Allein die Kasan-Bahn habe im Jahr 1933 406 450 solcher Ausweise und in den ersten zehn Monaten des Jahrs 1934 566 644 Ausweise gegeben. Auf der Nordbahn genossen im Jahr 1933 413 340 Personen und in den ersten zehn Monaten 1934 733 520 Personen freie Fahrt. Als ein weiterer, auf der Unvollkommenheit der Wirtschaftsorganisation beruhender Mangel der russischen Verkehrsverhältnisse sind besonders zu erwähnen die sogenannten „Rücktransporte". Sie sind in vielen Teilen der Sowjetunion üblich und belasten den ohnehin rückständigen Betrieb noch weiter, sowohl in technischer wie auch in finanzieller Hinsicht. Nach den Angaben des Organs der staatlichen Planwirtschaft („Plan" 1934 Nr. 2) bezieht eine Reihe entlegener Provinzen des europäischen und asiatischen Rußlands seine Kohle aus dem Donezgebiet. In derselben Zeit beliefern diese Provinzen ihrerseits andere Gebiete mit derselben Donezkohle, welche den größten Teil des Weges zurücklegt, den sie schon vorher bei ihrer Beförderung vom Donezgebiet bis zu den ersten Konsumenten genommen hat. Besonders oft sind diese Rücktransporte bei der Beförderung von Holzmaterialien.

Zusammenfassend sind als die hauptsächlichsten Gründe der ungünstigen finanziellen Lage des russischen Eisenbahnwesens folgende zu nennen[1]: 1. Niedrige Arbeitsleistung als Folge technischer Unerfahrenheit[2], 2. Überlastung der Verwaltungstellen durch einen Beamtenapparat, der eine schwere finanzielle Last bedeutet, 3. ungenügende

[1] Da weder die Jahresabschlüsse der Eisenbahnhauptverwaltung noch die der Eisenbahndirektionen veröffentlicht werden, ist man in dieser Beziehung auf die zufällig in der Sowjetpresse zerstreuten Angaben angewiesen.

[2] Diese Auffassung kehrt in der russischen Presse häufig wieder.

Kontrolle seitens der Organe des Verkehrskommissariats, 4. hohe Kosten und schlechte Ausführung beim Bau neuer Linien. Diese Mehraufwendungen werden verursacht a) durch die Nichteinhaltung der Lieferungsfristen, wodurch Störungen und Verzögerungen im Bau und unproduktive Ausgaben entstehen, und b) durch das Fehlen einer Übereinstimmung zwischen verschiedenen Phasen der Bautätigkeit. So stellt die Zentral-Bauverwaltung des Verkehrskommissariats fest, daß im ersten Halbjahr von 1934 der Plan für einzelne Arbeiten des Eisenbahnneubaus auf dem gesamten sowjetrussischen Netz folgendermaßen erfüllt wurde: die Erdarbeiten zu 48,5 %, die Versorgung mit Wasser zu 15,8 %, die Wohnungsbauten zu 29,5 %, die Kunstbauten zu 29,5 %, die Bahnhofs- und technischen Bauten zu 24,3 %.

Der Lokomotivpark.

In dem Zeitabschnitt des Wiederaufbaus (1921—1927) war die Leistungsfähigkeit der Lokomotive sehr gering. Die später eingeführte Lokomotive der Serie „E" mit einer Zugkraft von 16 t und einem Kesseldampfdruck von 12 Atmosphären konnte besonders in den überlasteten Gebieten des Eisenbahnnetzes ebenfalls nicht mehr genügen. Es entstand dann die Notwendigkeit eines Übergangs zu einem neuen Lokomotivtyp der Serie „FD"[1] mit 5 Triebachsen (1-5-1), bei 20 t Belastung pro Achse, mit einer Zugkraft von 20 t und einem Kesseldampfdruck von 15 at. Für den Passagierverkehr wurde ein Modell „JS" eingeführt, das bei einer Belastung von 20 t je Achse eine Geschwindigkeit von 105 km entwickeln kann.

Der Bestand an Lokomotiven verschiedener Typen, welcher der russischen Eisenbahnverwaltung in der ersten Fünfjahrsperiode zur Verfügung stand, sowie seine Ergänzung in dem zweiten Jahrfünft ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich (Sowjetwirtschaft und Außenhandel, 1934, Nr. 10, S. 28):

Lokomotivtypen	Gebaut im ersten Fünfjahresplan	Voraussichtlicher Bau im 2. Jahrfünft
Güterzuglokomotiven	2662	5700
Davon von der Höchstleistungsserie „FD"	1	2350
Davon von der Serie „E"	2661	3350
Passagierlokomotiven	288	2625
Davon Höchstleistungslokomotiven „JS"	—	500
Elektrische Lokomotiven	2	400
Diesellokomotiven	2	270

[1] Die russischen Lokomotiven neuerer Konstruktion werden mit Initialen prominenter Persönlichkeiten, wie Felix Dzerschinski (FD) oder JS (Joseph Stalin) usw. bezeichnet.

Da die Bestandsvergrößerung hauptsächlich auf Kosten der Großlokomotiven geschah, konnte 1933 eine Erhöhung der Kraftleistung des Lokomotivparks um 13,2% im Vergleich zu 1932 verzeichnet werden. Zugleich mit den Lokomotiven gewöhnlicher Konstruktion wurde auch eine Anzahl von Diesel- und Elektrolokomotiven in Dienst gestellt.

Diese technischen Vervollkommnungen in dem Lokomotivbau haben sich bisher in den Betriebsergebnissen noch nicht besonders auswirken können, wie folgende Tabelle zeigt (Planowoje Chosjaistwo, 1934. Nr. 3, Seite 104):

	1932	1933
Die tägliche Mittelzahl der „kranken" Lokomotiven (in %)	21,4	21,2
Die Gesamtzahl der Beschädigungen der Lokomotiven auf offener Strecke . . .	17 515	18 644
Brennstoffverbrauch auf 10 000 t/km . . .	0,284	0,289
Der tägliche Lauf der Lokomotive im Personenverkehr im Mittel	251,5	244,4

Obwohl für das Jahr 1934 die entsprechenden Zahlen noch nicht vorliegen, dürfte sich Pressemeldungen zufolge auch in diesem Jahr das Bild nicht wesentlich geändert haben. Forscht man nach dem Grund dieser auffallenden Erscheinung, so stößt man auf die schon eingangs erwähnten Eigenheiten der russischen Arbeitsweise, die in diesem Fall durch eine rein mechanische Verpflanzung amerikanischer Technik charakterisiert ist. Dieser „Amerikanismus", auf den ja die russischen Ingenieure und Techniker schwören, bedingt, da den Russen vorerst noch die nötige Erfahrung und technische Gewandtheit fehlen, eher eine Verschlechterung als eine Verbesserung der Arbeit.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß bei den russischen Ingenieuren ein reges Interesse für die modernsten Formen der Technik besteht. Das Bestreben der russischen Ingenieure beim Lokomotivbau geht dahin, anstatt der Dampflokomotiven den Bau der Diesellokomotiven zu fördern. Die Lokomotivfabrik in Kolomna konstruierte eine Diesellokomotive „WM", welche Mitte 1934 ihre erste Probefahrt unternahm; die Zugkraft am Radkranz beträgt 20 t, der Druck auf die Achse ebenfalls 20 t. Die Lokomotive ist mit zwei Dieselmotoren von je 1200 PS versehen. Das Eigenartige der Konstruktion besteht darin, daß jeder Motor und die dazugehörige maschinelle Anlage sich auf einem selbständigen Rahmen befinden und somit je eine Lokomotive vom Typ 2-4-1 bilden. Die Vorräte an Heizmaterial, Öl und Wasser gestatten eine ununterbrochene Fahrt von 1000 Kilometern.

In den ersten neun Monaten von 1934 wurden 844 neue Lokomotiven gebaut, d. h. 20% mehr als im entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres. Das neue große Lokomotivwerk in Lugansk, welches in diesem Jahr (1934) 300 Großlokomotiven des Typs „FD" bauen sollte, hat in den ersten neun Monaten nur 129 Lokomotiven geliefert. (Der stellvertretende Kommissar für Schwerindustrie, Kaganowitsch, der eine Inspektionsreise unternahm, tadelte die ungenügende Beherrschung des Produktionsprozesses, die schlechte Arbeitsorganisation und die mangelhafte technische Leitung. Auch übte er scharfe Kritik an dem übermäßig großen Metallverbrauch [5 t für eine Großlokomotive]). Dieselbe Fabrik in Lugansk hat kürzlich die erste Güterzuglokomotive mit 7 Kuppelachsen (2-G-2) herausgebracht, welche schwere Züge bis 2500 t ziehen kann; ihre Länge mit Tender ist 33 m, die Heizfläche 448 m². In der Orsker Lokomotivfabrik soll nach Entwürfen eines russischen Ingenieurs eine neue Diesellokomotive 2-E-1 mit mechanischer anstatt elektrischer Übertragung gebaut werden; dadurch soll eine bedeutende Ersparnis erzielt werden. Diese Konstruktion weist die gleiche Leistung wie die FD-Dampflokomotive (2200 PS) auf und hat eine Achslast von 21—22 t.

Die obenerwähnte neue Lokomotivfabrik in Orsk, deren Inbetriebnahme im ersten Ausbau für 1936 geplant ist, soll ab 1937 jährlich 540 große Dampflokomotiven (1-E-1 und 1-E-2) und 500 Diesellokomotiven liefern und somit eine der größten sowjetrussischen Lokomotivfabriken werden. Ferner wird das Lokomotivwerk in Kolomna um- und ausgebaut, wozu 28 000 000 Rubel bewilligt worden sind.

Eisenbahnwagenbestand.

Die Prüfung der Leistung des Wagenbaus in den Jahren 1932 und 1933 und der Vergleich mit 1934 zeigt ein überaus schwankendes Bild. Die Leistungsziffern der Eisenbahnwagen in den Jahren 1932 und 1933 stellen sich folgendermaßen dar (Planowoje Chosjaistwo [Planwirtschaft], 1934, Nr. 3, S. 105):

	1932	1933
Die Mittelzahl der täglichen im Verkehr befindlichen Eisenbahnwagen (in 1000)	545,8	555,0
Die Zahl der „kranken" Wagen im Güterverkehr . . . in %	5,3	5,1
Die Zahl der Aussetzungen der Güterwagen infolge von Betriebsstörungen (auf 10 000 km berechnet)	0,371	0,353
Dieselbe Zahl bei den Personenwagen	0,110	0,085
Die Zahl der Aussetzungen der Güterwagen infolge des Heißlaufens der Achsbüchsen (berechnet auf 10000 Achskilometer)	0,144	0,087
Die Zahl der mit selbsttätigen Bremsen versehenen Wagen	15,6	36,2

Zeigen die Arbeitskennziffern für das Jahr 1933 eine gewisse Verbesserung gegenüber dem Jahr 1932, so fällt schon in dem ersten Halbjahr von 1934 die Leistungskurve ab. In dieser Zeitspanne wächst die Zahl der betriebsunfähigen Wagen in einigen Monaten bis zu 21 300 auf dem Gesamtnetz.

Um dem abzuhelfen, wurde Mitte 1934 auf Grund eines Beschlusses des Zentral-Exekutiv-Komitees eine straffe Organisation der gesamten Wagenverwaltung geschaffen, deren einzelne Glieder Wagenwerkstatt, Bahnmeisterei, Wagenverwaltung und Zentral-Wagenverwaltung bilden.

Gleichzeitig ging man an die Errichtung von besonderen Techniken zwecks Ausbildung eines in Wagenbau und Wagenunterhaltung erfahrenen technischen Personals, woran ein fühlbarer Mangel herrschte.

In den ersten neun Monaten des Jahrs 1934 lieferten die Waggonfabriken 22 500 Güterwagen ab, daß heißt 63,7 % mehr als in der entsprechenden Zeit des Vorjahres, indessen wurde der Jahresplan des Wagenbaus nur zu 59,3 % ausgeführt. Auch die Versorgung mit Ersatzteilen bleibt hinter der geplanten zurück. So leidet der Wagenbau unter einem chronischen Mangel an Radsätzen. In der Union sind 1,2 Millionen Radsätze in Betrieb, wovon jährlich etwa 20 %, das heißt 240 000 Stück, ausgebessert oder durch neue ersetzt werden müssen.

An der technischen Vervollkommnung der Eisenbahnwagenkonstruktion wird in der Sowjetunion eifrig gearbeitet. Anstatt der bisher üblichen Wagen werden gegenwärtig in der Waggonfabrik „Kalinin" Wagen konstruiert, welche eine Länge von 25 m, eine ganz metallische Bekleidung und 62 Sitzplätze anstatt 48 haben. Sie besitzen Stromlinienform und sind mit Rollenachsbüchsen neuester Konstruktion versehen, wodurch eine größere Geschwindigkeit erzielt werden kann. Dieselbe Waggonfabrik hat dem Verkehrskommissariat Ende 1934 einen Speisewagen neuen Typs für die transsibirische Eisenbahn abgeliefert, der besser gebaut und mit größeren Bequemlichkeiten ausgerüstet ist als die früheren.

Für den Wagenbau in der zweiten Fünfjahrsperiode sind folgende Richtlinien maßgebend: 1. Vervollständigung des Parks durch neue Wagen von hoher Tragfähigkeit, 2. restloser Übergang zu automatischer Bremsung und 3. Ausrüstung des Wagenparks mit automatischer Kupplung anstelle der jetzt vorhandenen Handkupplung. Das Programm der Anzahl der Wagen ist aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

	1933	1934	1935	1936	1937
Personenwagen	1 525	2 000	2 475	3 000	3 500
Güterwagen (umgerechnet in Zweiachsige Wagen)	20 000	38 000	45 000	60 000	120 000

Elektrische Eisenbahnen.

Unter den Maßnahmen zur Hebung des Verkehrs verdient die Elektrifizierung der russischen Eisenbahnen besondere Erwähnung. Da in dem Archiv für Eisenbahnwesen (1935 S. 221) ein Artikel über den Stand der Elektrifizierung sowjetrussischer Eisenbahnen schon erschienen ist, so beschränke ich mich an dieser Stelle auf die Aufzählung der dort nicht erwähnten elektrischen Bahnanlagen. Dazu gehören die beiden das Donezgebiet durchquerenden Linien Osnowa—Jama—Nikitowka—Ilowajskaja—Rostow und Jassinowataja—Debalzewo—Lichaja, ferner die Hauptverkehrsader des Kusnetzki-Beckens Nowossibirsk-Stalinsk und der Abschnitt der sibirischen Magistrale von Omsk bis Nowossibirsk. Diese Strecken nehmen den größten Gütermassenverkehr an Rohstoffen und Industrieprodukten auf. Ferner ist der elektrische Betrieb auf dem nördlichen Teil der Murmansker Eisenbahn von Kandalakscha bis Murmansk geplant, was die Leistungsfähigkeit dieser Bahn um etwa das Zweifache erhöhen würde.

In der Krim hat eine Kommission der Zentralverwaltung für Eisenbahnbau Ende 1934 die endgültige Linienführung der elektrischen Bahn Simferopol—Jalta festgelegt. In Simferopol wird ein Elektrizitätswerk gebaut, mit dessen Strom diese Bahn gespeist werden soll. Von Simferopol führt die Bahn nach Aluschta, wo sie durch einen ¾ km langen Tunnel einen Ausgang zum Meer erreicht, und von da nach Jalta. Später soll sie von Jalta nach Simeiz fortgeführt werden.

Im Jahr 1934 ist die elektrische Eisenbahn Zaporoschje Nikopol in einer Länge von 90 km dem Verkehr übergeben worden.

Die russische Eisenbahnverwaltung geht davon aus, in erster Linie die Eisenbahnen des Güterverkehrs und nur einen geringen Teil der Linien, die vorwiegend dem Personen- und Vorortverkehr dienen, zu elektrifizieren.

Streckenausrüstung.

In dem Gesamtsystem des russischen Eisenbahnwesens bildet der Gleisbau den schwächsten Punkt. Trotz der Erweiterung des Güterverkehrs, der Erhöhung der Lokomotivkraftleistung sowie der Tragfähigkeit der Wagen wurde der Oberbau in früherem Zustand belassen. Die russische Fachpresse schiebt die Schuld an diesem Mißstand der Unüberlegtheit des Wirtschaftsplans zu, welcher von den Kapitalinvestierungen in Höhe von 6,7 Milliarden Rubel im Laufe des ersten Fünfjahrsplans für den Eisenbahntransport nur 14 % für die Streckenausrüstung vorsah. Das führte zu einem bedrohlichen Mißverhältnis zwischen dem schweren rollenden Material und dem schwachen

Oberbau. Eine unmittelbare Folge davon war, daß im März 1934 fast 20 % des Streckennetzes sich in unzureichendem Zustand befand, die Zahl der nicht ausgewechselten Schwellen erreichte zu dieser Zeit 29 Millionen Stück. Da infolge von Störungen auf offener Strecke die Geschwindigkeit häufig verlangsamt werden muß, führt das zu Störungen in der Abwickelung des Fahrplans.

Auf der Anfang 1934 abgehaltenen XVII. Parteikonferenz gab der Verkehrskommissar Andrejew offen zu, daß nur 2 % der Schienen ein Gewicht von 43 kg je m und 16 % ein solches von 38 kg aufweisen, das heißt, daß nur 18 % der vorhandenen Schienen sich für Großlokomotiven eignen.

Neuerdings hat die Eisenbahnverwaltung ernstlich Maßnahmen ergriffen, um den Zustand des Oberbaus zu verbessern. Ein Anfang Oktober 1934 erlassenes Dekret rügt das langsame Tempo der Streckenarbeiten und ordnet die Erhöhung der an dem Streckenbau beschäftigten Arbeiterzahl von 100 000 auf 150 000 an. Gleichzeitig sollen den Arbeitern bessere Lebensbedingungen gewährt werden: sie sollen Gemüsegärten anlegen und Kleinvieh halten. Um die Ingenieure, Techniker und Arbeiter zu einer hochqualifizierten Arbeit anzuspornen, werden für gute Leistungen Prämien, für schlechte Lohnabzüge eingeführt.

In dem zweiten Fünfjahrsplan sind folgende Maßnahmen für die Neuordnung der Gleiswirtschaft vorgesehen: 1. Verstärkung der Schienen auf den wichtigsten Hauptlinien, 2. Vergrößerung der Anzahl der Schwellen je km des Gleises, 3. Ersatz der Sandbettung durch Schotterung und Kiesbettung und 4. Mechanisierung der Gleisarbeiten. Mit zweiten Gleisen werden folgende Eisenbahnlinien versehen: Swerdlowsk—Kotelnitsch, Omsk—Tscheljabinsk—Magnitogorsk, Swerdlowsk—Kasan—Moskau, Pensa—Walujki, Osnowa, Brjansk usw.

Der Zweite Fünfjahrsplan.

Der für das zweite Jahrfünft (1933—1937) festgelegte Plan zeichnet sich unbestreitbar durch Großzügigkeit aus, es fragt sich allerdings, ob er ausreichend den tatsächlichen Verhältnissen Rechnung trägt. Auf der XVII. Parteikonferenz in Moskau hat der Präsident der Staatsplankommission die Aufgaben des Eisenbahnverkehrs im zweiten Planjahrfünft in folgenden allgemeinen Umrissen dargelegt: Der Kardinalpunkt des Plans ist die Herbeiführung des Gleichgewichts zwischen dem wachsenden Bedarf der Volkswirtschaft und dem Verkehr. Schon der Güterverkehr wird im Jahr 1935 fast verdoppelt, auf 302 Milliarden t/km gegenüber 169 Milliarden t/km im Jahr 1932. Der Ausbau der Eisenbahnwirtschaft verläuft im zweiten Jahrfünft nach zwei Richtungen hin:

1. Wiederherstellung des vorhandenen Netzes, wozu folgende Arbeiten vorgesehen sind: Zweigleisiger Ausbau der besonders belasteten Hauptlinien in einer Länge von 9500 km, Verlängerung der Bahnhofgleise um 8500 km, um das Haupthindernis für die Durchlaßfähigkeit — das Verstopfen der Eisenbahnstationen durch Güteranhäufung — zu beseitigen, das Ersetzen der leichten Schienentypen durch schwere in einer Länge von 20 000 km, entsprechend dem erweiterten Bau von Großlokomotiven, Ausrüstung von 8300 km des Eisenbahnnetzes mit selbsttätigen Blockeinrichtungen. 2. Vergrößerung des Lokomotivparks von 19 500 Stück im Jahr 1932 auf 24 600 Stück im Endjahr des zweiten Jahrfünfts (1937) und Übergang zum Bau von Groß-, Diesel- und Elektrolokomotiven.

Die nachstehende vergleichende Tabelle zeigt den vorhandenen Bestand an Lokomotiven und Wagen am Ende des ersten Jahrfünfts (1932) und den geplanten am Ausgang des zweiten Jahrfünfts:

	1932	1938
Güterzuglokomotiven (in Stück)	16 350	19 720
Gesamtzugkraft der Güterzuglokomotiven (in 1000 t)	196,2	297
Mittlere Zugkraft einer Güterzuglokomotive (in t)	12,0	14,5
Personenzuglokomotiven (in Stück)	3 125	4 880
Güterwagen (in 1000 Stück)	507,9	644
4achsige Güterwagen (in 1000 Stück)	45,5	160,5
Personenwagen, umgerechnet in 2achs. Wagen (i. 1000 St.)	29	42

Parallel zu der Vergrößerung des Lokomotiv- und Wagenbestandes geht auch der Bau neuer Ausbesserungswerke, welche geeignet sein sollen, am Ende des zweiten Jahrfünfts 3000 Lokomotiven, 110 000 Güter- und 13 500 Personenwagen instandzusetzen.

Die Mechanisierung der Güterauflade- und Abladearbeiten, welche im ersten Jahrfünft 16 % des Güterverkehrs ausmachte, soll am Ende der zweiten Periode bis zu 57 % durchgeführt werden.

Als Folge dieser technischen Fortschritte soll der mittlere Tageslauf einer Güterzuglokomotive von 146 km im Jahr 1932 auf 180 km im Jahr 1937, derjenige einer Personenzuglokomotive von 223 km auf 290 km, ferner eines Güterwagens von 97,3 km auf 135 km und eines Personenwagens von 300 auf 400 km erhöht werden.

Der Eisenbahnneubau.

Einen wichtigen Teil sowohl des ersten wie auch des zweiten Plans bildet der Eisenbahnneubau. Die Gestaltung des neuen Schienennetzes spiegelt die ganze russische Eisenbahnpolitik wieder. Sie ist von zwei Hauptfaktoren, und zwar von volkswirtschaftlichen und militärpolitischen Erwägungen, bestimmt. Es sei jedoch vorweggenommen, daß diese beiden

Elemente sich nicht immer streng abgrenzen lassen, da ein und dieselbe neuerbaute Strecke sowohl vom wirtschaftlichen wie auch vom politischen Standpunkt bewertet werden kann.

In Übereinstimmung mit den erwähnten Bestrebungen verläuft die Errichtung neuer Linien in zwei Richtungen:

1. In einer Verlagerung des Schwerpunktes des Netzausbaus nach dem fernen Osten und Sibirien, wo neue bedeutende industrielle und landwirtschaftliche Zentren entstanden oder im Entstehen begriffen sind. Denn hatten früher diese Länder nur den Charakter von Rohstoffgebieten, so werden sie gegenwärtig von der Produktionswirtschaft beherrscht.

2. In einer engen Verbindung zwischen den Industriegebieten Zentralrußlands und den neuerstandenen Produktionsstätten an der Peripherie des Reichs.

Die Blickrichtung nach dem Osten geht klar daraus hervor, daß von den nach dem zweiten Plan zu erbauenden Linien 34% auf den Ural, Kasakstan und Westsibirien entfallen.

Von den während der ersten Fünfjahresperiode erbauten und in Betrieb genommenen rund 6500 Streckenkilometern entfallen etwa 80% auf den Nordosten des Reichs und die östlichen autonomen Republiken. Unter diesen sind die wichtigsten Eisenbahnlinien: Die Turkestan—Sibirische Hauptlinie (1442 km), welche Sibirien mit Mittelasien verbindet, die Linie Troitzk—Orsk (398 km), ferner Borowoje—Akmolinsk—Karaganda, Leninsk—Nowossibirsk usw. In welchem Ausmaß die industrielle Entwicklung Sibiriens vorgesehen ist, erhellt daraus, daß im Budget des zweiten Fünfjahrsplans ein ganzes Drittel der Erschließung Sibiriens gewidmet ist.

Die größte Aufmerksamkeit beansprucht der gewaltige Schienenstrang mit einer Länge von 12 000 km, der das Schwarze Meer und die Ostsee mit dem Pazifik verbinden soll. Außer der rein strategischen Bedeutung verfolgt die Verwirklichung dieses Riesenunternehmens die Lösung einer Reihe von Problemen, welche mit dem Ausbau eines zweiten metallurgischen Zentrums im Osten des Reichs und der Stärkung der Vieh- und Getreidewirtschaft der umliegenden Gebiete verbunden sind. Die wichtigsten Abschnitte dieser Hauptlinie, welche schon fertiggestellt und dem Verkehr übergeben wurden, sind:

1. Die Teilstrecke Teischet—Angara, welche der Erschließung der Waldreserven längs des Angara-Flusses und der Verbindung von Jakutien mit der Sowjetunion dient.

2. Die Linie Akmolinsk—Kartaly, welche für die Versorgung von Magnitogorsk mit Karagander Kohle bestimmt ist.

3. Die Strecken Gorkij—Kasan und Magnitnaja—Ufa, welche die Linie Moskau—Kasan entlasten und eine direkte Verbindung zwischen dem südlichen Ural und den Industriegebieten des zentralen Teils der Union herstellen.

Von der Hauptlinie Schwarzes Meer/Ostsee—Pazifik gehen nach Süden und Norden eine Reihe von Abzweigungen ab, welche die Hauptindustriegebiete im Innern der Sowjetunion mit den durch Eisenbahnverbindungen neu erschlossenen Landstrichen mit ihrem Reichtum an Brennstoffmaterialien, Erzen und anderen Rohstoffen verbinden. Zu diesen Abzweigungen gehören die Linien Alschinsk—Enisseisk, Rubzowka —Ridder, Karaganda—Balchasch, Sinarskaja—Tscheljabinsk usw. Die Bedeutung der Linie Karaganda—Balchasch liegt darin, daß sie den Ausbau der Buntmetallindustrie ermöglicht, da der Mangel an Beförderungsmitteln in diesem Gebiet ein Haupthindernis für den Bau neuer Werke war. Denselben Charakter trägt die Linie Rubzowka—Ridder.

Der Schienenweg Donbass—Moskau (1100 km) schafft für die Kohle des bedeutendsten russischen Kohlenbeckens einen dritten Zugang zu den Industriezentren Zentralrußlands, während die Linie Donbass-Leningrad (1600 km) eine gerade Verbindung desselben Kohlengebiets mit der früheren Hauptstadt des Zarenreichs unter Umgehung von Moskau herstellen soll. Von der Bahn Donbass—Moskau wurde Ende Oktober 1934 der Abschnitt Oscherelje—Walujki in einer Länge von 640 km fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Schon der Bau dieses Abschnitts gibt die Möglichkeit, die tägliche Kohlenbeförderung aus dem Donezgebiet um 1000 Waggons zu vermehren.

Der Annäherung Transkaukasiens an den Kern des Reichs dient die Schwarzes Meer-Küstenbahn (246 km), auf der die Bauarbeiten abgeschlossen sind und welche Tuapse mit Batum verbindet. Zwischen 1933 und 1937 ist auch der Abschluß des Baues der Bahn Baku—Dschulfa vorgesehen, sie stellt die kürzeste Verbindung zwischen den reichsten Ölgebieten der Sowjetunion und Persien dar. Die Bedeutung dieser Bahn liegt ferner auch darin, daß sie die durch ihre Baumwollkulturen besonders wichtigen Gebiete an das Innere Rußlands anschließt. Ferner wird durch die Linien Grischino—Pawlograd und Tschaplino—Alexandrow eine engere Verbindung zwischen dem erzreichen Kriwoj Rog und dem kohlenreichen Donbass hergestellt.

Was den Ausbau des mittelasiatischen Eisenbahnnetzes anbelangt, so sind die Linien Tschikment—Melnikowo und Melnikowo—Schurab dazu bestimmt, eine Verbindung zwischen den inneren Gebieten der mittelasiatischen Republiken zu schaffen und sie der Ausnutzung der Rohstoffe, wie Kohle und Erze, zugänglich zu machen. Dieselbe wirt-

schaftliche Bedeutung kommt dem Schienenweg Stalinabad—Kurgan —Tjube zu, welcher das durch seine ausgedehnte Kultur der ägyptischen Baumwolle bekannte Tal von Wachsch mit dem europäischen Rußland verbindet.

Schon das zaristische Rußland war um den Bau strategischer Eisenbahnen bemüht. Im Jahr 1903 erklärte der damalige Ministerpräsident Graf Witte im Staatsrat: „Die Hauptsorge der Regierung muß der Bau von Bahnen sein, die nicht wirtschaftliche, sondern politische und strategische Bedeutung haben". Diese Erkenntnis blieb aber ein frommer Wunsch, denn die Kosten rein militärischer Eisenbahnen ohne eine stark entwickelte Wirtschaft hätten Riesenbeträge gefordert, über die das russische Reich nicht verfügte. Derselbe Mangel an Geldmitteln war auch der Grund, daß dem Transport in dem ersten Fünfjahrsplan eine viel bescheidenere Rolle als der Industrie zugewiesen wurde. Dazu kamen politische und volkswirtschaftliche Momente, welche die Sowjetregierung zwangen, sich zuerst der Industrie anzunehmen, wie die Befreiung vom Ausland, die Erschließung neuer Rohstoffquellen, die Schaffung neuer Industriegebiete, die Bildung einer politisch zuverlässigen Arbeiterschicht usw. Der russisch-japanische Krieg am Anfang unseres Jahrhunderts nahm hauptsächlich infolge der Unmöglichkeit eines Nachschubs an Menschenmaterial, Proviant und Munition einen für Rußland katastrophalen Ausgang. Den Sowjets, die früher oder später mit der Wiederholung der kriegerischen Auseinandersetzungen mit dem fernen Osten rechnen, haben aus dieser Schlappe, die dem Zarismus einen tödlichen Stoß versetzte, die nötigen Schlüsse gezogen. Die Riesenaufgabe, vor die die neue Regierung sich gestellt sah, bestand darin, Sibirien als das künftige Aufmarschgebiet aus einer Wildnis in ein einigermaßen zivilisiertes Land zu verwandeln und es möglichst eng mit dem Zentrum des Rätebundes zu verbinden. Dazu soll die Kolonisation, die Industrialisierung und als unmittelbare Folge derselben der Ausbau des Eisenbahnnetzes dienen.

Für die Zwangskolonisation Sibiriens besteht seit 1932 ein besonderes Siedlungskomitee. Diese Kolonisation wird eifrig betrieben und hat in der letzten Zeit den Charakter einer Masseneinwanderung angenommen. Die Ansiedlung in diesen Gegenden hat eine Verstädterung bewirkt, die manchmal geradezu an amerikanische Verhältnisse erinnert. Murmansk, der am Weißen Meer gelegene Hafen, welcher 1920 eine Siedlung von 2687 Menschen war, zählt gegenwärtig über 10 000 Einwohner. Die schnelle Entwicklung anderer Städte in Westsibirien ist durch nachstehende Zahlen charakterisiert (von Niedermayer und Semjonow „Die Sowjetunion", S. 41):

	1926	Ende 1932
Nowosibirsk	180 000	300 000
Stalinsk	3 901	240 000
Prokopjewsk	10 735	160 000
Kemerowo	23 215	130 000
Leninsk	19 676	80 000

Diese Pionierarbeiten werden in erster Linie von militärischen Gedankengängen beherrscht, und es ist klar, daß auch für die russische Eisenbahnpolitik nicht nur geopolitische, sondern auch rein strategische Momente richtunggebend sind.

Der enge militärische Anschluß der fernöstlichen Gebiete an alle Teile der Sowjetunion soll durch den Neubau einer transkontinentalen Eisenbahnlinie in westöstlicher Richtung vom Baikalsee nach dem pazifischen Ozean verwirklicht werden. Diese Erweiterung des Schienennetzes im Fernen Osten wird als Ersatz für die verlorengegangene Ostchinesische Bahn angesehen. Die russische Militärverwaltung nimmt nicht nur einen regen Anteil an der Ausarbeitung der Eisenbahnpläne im Fernen Osten, sondern drängt auf ihre baldige Ausführung. Der Bau einer Zweispurbahn vom Baikalsee nach der pazifischen Küste, einige hundert Kilometer nördlich der Amurbahn, soll der Sowjetunion die Möglichkeit geben, im Kriegsfall große Truppenmassen unverzüglich nach dem Fernost-Kriegsschauplatz zu werfen. Außerdem ist die neue Baikal-Sachalin-Linie auch als Ersatz für den Fall gedacht, daß im Kriegsfall die Amurbahn besetzt oder zerstört werden sollte.

Bei der Beurteilung der weitgehenden Pläne in bezug auf die Rekonstruktion und den Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes drängt sich unwillkürlich die Frage auf, inwieweit die Verwirklichung dieser Pläne möglich ist. Einen gewissen Anhaltspunkt für die Zukunftsmöglichkeiten auf diesem Gebiet bieten die vor uns liegenden Ergebnisse des abgeschlossenen ersten Planjahrfünfts. Sie zeigen, daß die Absichten der Regierung in vollem Umfang zwar nicht erfüllt worden sind, ein Teilerfolg muß aber entschieden anerkannt werden. Von Wichtigkeit ist ferner, daß außer solchen Imponderabilien wie dem in Sowjetrußland herrschenden „revolutionären Elan" der Regierung ein realer Faktor in Form eines schier unerschöpflichen Vorrates an Naturschätzen zur Verfügung steht, der ihr immer wieder gestattet, finanzielle Krisen zu überwinden. Es ist daher der Schluß berechtigt, daß die durch den zweiten Plan angestrebten Reformen des Eisenbahnwesens sich mindestens teilweise verwirklichen lassen werden. Allerdings wird es dazu der Anspannung aller moralischen und materiellen Kräfte bedürfen und es wird außer der Fortsetzung des zweiten Jahrfünfts durch ein geplantes drittes Jahrfünft noch die Zuhilfenahme der ausländischen technischen und finanziellen Mittel nötig sein.

Die österreichischen Bundesbahnen in den Jahren 1932 und 1933[1].

Von

Dr. Ernst Roesner, Berlin.

Die im Betrieb der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" stehenden Bahnen hatten in den beiden Berichtsjahren folgende Betriebslängen:

	Jahresdurchschnitt 1932 km	1933 km
1. Bundesbahnen (B.B.)	3926,8	3966,5
2. Für Rechnung der Bundesbahnen betriebene Privatbahnen (P.B.B.)	1602,0	1523,1
3. Für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen (P.E.B.)	463,3	451,1
Gesamtbetriebslänge (B.B., P.B.B., P.E.B.)	5846,7[2]	5813,9[2]

Im Umfang des Betriebsnetzes traten nachstehende Veränderungen ein:

1932.

Am 1. Januar Übergang der Linien der A.-G. „Gurktalbahn", der A.-G. „Bregenzerwaldbahn" und der Lokalbahn Oberwart—Oberschützen auf die Bundesbahnen, 5. Oktober Ausscheiden der bundeseigenen Lokalbahn Lambach—Haag aus der Betriebsführung der Unternehmung. Am 1. April Einstellung des Gesamtverkehrs auf der Lokalbahn Mödling—Hinterbrühl, am 1. September desgleichen auf der Teilstrecke Blumau—Neurißhof—Tattendorf der Lokalbahn Felixdorf—Tattendorf, während der Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr am 1. April auf der Lokalbahn Mödling—Laxenburg, am 22. Mai auf den Linien Groß Schwechat—Götzendorf und Holzleithen—Thomasroith, am 11. Juli auf der Wiener Vorortlinie Heiligenstadt—Penzing und am 2. Oktober auf der Linie Götzendorf—Mannersdorf stillgelegt.

[1] Geschäftsbericht der Unternehmung Österreichische Bundesbahnen für das Jahr 1932. Wien 1933. — Desgl. für das Jahr 1933. — Wien 1934. Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933, S. 318.

[2] In der Gesamtbetriebslänge sind die gemeinsam benutzten Strecken einfach gerechnet.

1933.

Am 1. Januar Einlösung der bisher von der Unternehmung für eigene Rechnung betriebenen Linien der A.-G. „Lokalbahn Absdorf-Stockerau" und der A.-G. „Elektrische Lokalbahn Wien-Landesgrenze nächst Hainburg" vom Bund und Übergabe an die Unternehmung B.B. zur treuhändigen Verwaltung. Diese Linien erscheinen nunmehr in der Gruppe der Bundesbahnen. Einstellung des Gesamtverkehrs am 15. Mai auf der Lokalbahn Oberloisdorf—Staatsgrenze bei Lutzmannsburg (Westungarische L.A.G.) und am 1. August auf der Teilstrecke Sierning—Bad Hall der Steyrtalbahn, des Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehrs am 1. Mai auf der Lokalbahn Willendorf—Neunkirchen.

Diese vorstehend aufgeführten Betriebsstillegungen in den Jahren 1932 und 1933 erfolgten auf Grund der Bestimmungen des Art. IV des Bundesbahnbudgetsanierungsgesetzes, wodurch die Möglichkeit geschaffen wurde, auf Nebenlinien mit unverhältnismäßig großem Betriebsabgang den Betrieb ganz oder teilweise einzustellen.

Über den Umfang des Bahngebiets in den einzelnen Bundesbahndirektionsbezirken in den beiden Berichtsjahren gibt die nachstehende Zusammenstellung Aufschluß, bei der jedoch von einem Vergleich mit den Ergebnissen des Jahrs 1931 abgesehen werden muß, da im Jahr 1932 die Bundesbahndirektionen Wien-Südwest und Wien-Nordost zusammengelegt und gleichzeitig die Bereiche aller Bundesbahndirektionen neu abgegrenzt wurden.

Längen in km

Bundesbahndirektion Bahngruppen	Baulänge am Jahresende	Betriebslänge am Jahresende[1] für den überhaupt Längen	Personenverkehr in km	Güterverkehr
Wien.		1932.		
B.B.	1377,9	1387,7	1324,2	1387,7
P.B.B.	777,3	786,8	771,9	786,8
Zusammen	2155,2	2150,6	2072,4	2150,6
P.B.E.	153,1	158,3	158,3	158,3
Summe	2308,3	2305,5	2227,2	2305,5
		1933.		
B.B.	1436,5	1477,3	1383,8	1447,3
P.B.	717,7	708,9	681,1	708,9
Zusammen	2154,2	2150,6	2059,3	2150,6
P.B.E.	153,1	145,7	145,7	145,7
Summe	2307,3	2293,3	2202,1	2293,3

[1] In den Summen der Betriebslängen sind die gemeinsam benutzten Strecken einfach gerechnet.

Bundesbahndirektion Bahngruppen	Baulänge am Jahresende	Betriebslänge am Jahresende für den überhaupt	Personenverkehr	Güterverkehr
		Längen in km		
Linz.	1932.			
B.B.	1252,8	1231,9	1221,8	1231,9
P.B.B.	142,6	152,4	151,6	152,4
Zusammen	1395,4	1373,4	1362,5	1373,4
P.B.E.	—	—	—	—
Summe	1395,4	1373,4	1362,5	1373,4
	1933.			
B.B.	1252,9	1231,9	1216,3	1231,9
P.B.B.	142,6	152,4	151,6	152,4
Zusammen	1395,5	1373,4	1357,0	1373,4
P.B.E.	—	—	—	—
Summe	1395,5	1373,4	1357,0	1373,4
Innsbruck.	1932.			
B.B.	589,3	655,8	655,8	655,8
P.B.B.	173,0	174,7	174,7	174,7
Zusammen	762,3	767,7	767,7	767,7
P.B.E.	14,6	14,4	14,4	14,4
Summe	776,9	781,9	781,9	781,9
	1933.			
B.B.	589,3	655,8	654,6	655,8
P.B.B.	178,8	174,7	174,7	174,7
Zusammen	768,1	767,7	766,5	767,7
P.B.E.	14,6	14,4	14,4	14,4
Summe	782,7	781,9	780,7	781,9
Villach.	1932.			
B.B.	588,5	631,6	625,2	630,1
P.B.B.	485,4	487,1	487,1	487,1
Zusammen	1073,9	1077,4	1070,9	1075,9
P.B.E.	236,9	235,5	235,5	235,5
Summe	1310,8	1309,7	1303,4	1308,3
	1933.			
B.B.	588,5	631,6	625,2	630,1
P.B.B	479,6	487,1	487,1	487,1
Zusammen	1068,1	1077,4	1070,9	1075,9
P.B.E.	236,9	235,5	235,5	235,5
Summe	1305,0	1309,8	1303,3	1308,3

Bundesbahndirektion Bahngruppen	Baulänge am Jahresende	Betriebslänge am Jahresende überhaupt	für den Personenverkehr	für den Güterverkehr
		Längen in km		
Betriebsleitung Steyr (Steyrtalbahn).				
	1932.			
P.B.E.	55,7	55,2	55,2	55,2
	1933.			
P.B.E.	55,7	44,8	44,8	44,8
Gesamtes Bundesbahnen-Netz.				
	1932.			
B.B.	3808,5	3906,9	3827,0	3905,4
P.B.B.	1578,3	1600,9	1585,3	1600,9
Zusammen	5386,8	5369,1	5273,6	5367,6
P.B.E.	460,3	463,3	463,3	463,3
Summe	5847,0	5825,7	5730,2	5824,2
davon schmalspurig	507,8	500,9	500,9	500,9
	1933.			
B.B.	3867,2	3966,5	3879,9	3965,0
P.B.B.	1518,7	1523,1	1494,4	1523,1
Zusammen	5385,9	5369,1	5253,8	5367,6
P.B.E.	460,3	440,4	440,4	440,4
Summe	5846,2	5803,3	5688,0	5801,8
davon schmalspurig	507,8	490,5	490,5	490,5

Etwaige Abweichungen in der Aufrechnung der einzelnen Posten ergeben sich durch Aufrundungen in den Dezimalstellen.

Nach dem Stand vom 31. Dezember 1933 (1932) liegen von der Bau-(Eigentums-)länge, die 5846 km (5847 km) betrug, 4048 km (4044 km) in Dämmen und 1798 km (1803 km) in Einschnitten. Die Gesamtzahl der Brücken beziffert sich auf 5406 (5306). Viadukte waren 219 (217), Tunnels und Galerien 211 (211) mit einer Gesamtlänge von 88,5 km (88,5 km) vorhanden. Die Gesamtlänge der Gleise wird mit 10 392 km gegen 10 385 km im Vorjahr angegeben.

Die Gesamtlänge der elektrisch betriebenen Linien der Österreichischen Bundesbahnen betrug am Ende des Jahrs 1933 883,3 km, hiervon entfielen 313,3 km auf zweigleisige und 570 km auf eingleisige Strecken.

Über die im Jahr 1933 elektrisch betriebenen Strecken berichtet im einzelnen die nachstehende Zusammenstellung:

Strecke	Bundesbahn-direktion	Tag der Eröffnung des elektrischen Betriebes	Betriebslänge am Jahresende in km
A. Bundesbahnen.			
Wien Großmarkthalle—Landesgrenze nächst Hainburg	Wien	5. 2. 1914	43,089[1] [5]
Stainach-Irdning—Attnang-Puchheim	Linz	27. 4. 1924	107,062
Innsbruck—Bludenz	Innsbruck	14. 5. 1925	136,361[2]
Bludenz—Feldkirch	,,	6. 8. 1926	20,882
Feldkirch—Buchs	,,	16. 12. 1926	17,697
Feldkirch—Bregenz	,,	17. 2. 1927	36,851
Wörgl—Saalfelden	,,	3. 4. 1928	79,765
Salzburg—Schwarzach-St. Veit	,,	16. 9. 1929	66,675[3]
Saalfelden—Schwarzach-St. Veit	,,	11. 3. 1930	45,662[3]
Schwarzach-St. Veit—Mallnitz	,,	16. 12. 1933	45,589[4]
Summe A	—	—	599,633[5]
B. Für Rechnung des Bundes betriebene Privatbahnen.			
Niederösterreichisch-steirische Alpenbahn. Teilstrecke St. Pölten—Gußweck	Wien	7. 10. 1911	91,305
Mittenwaldbahn	Innsbruck	28. 10. 1912	64,821
Südbahnlinien:			
Innsbruck—Hall	,,	23. 2. 1927	8,635[3]
Hall—Wörgl	,,	16. 3. 1927	50,928[3]
Wörgl—Kufstein	,,	9. 6. 1927	13,340
Innsbruck—Brennersee	,,	6. 10. 1928	36,943[3]
Summe B	—	—	265,972
Summe A u. B	—	—	865,605[5]

Die Betriebs- und Verkehrsleistungen sind unter der zunehmenden Verschlechterung der Wirtschaftslage — wie auch bei den Bahnen anderer Länder — in den beiden Berichtsjahren weiter zurückgegangen.

1932.

Die Anzahl der von den Bundesbahnen und für Rechnung der Bundesbahnen betriebenen Privatbahnen beförderten Personen ist von 89,1 Mill. im Jahr 1931 um rd. 21 % auf 70,5 Mill. im Jahr 1932 gesunken.

[1] 0,770 km zweigleisig.
[2] 11,629 km zweigleisig.
[3] Zweigleisig.
[4] 12,414 km zweigleisig.
[5] Hierzu kommen noch die von Wien-Großmarkthalle—Landesgrenze nächst Hainburg mitbenutzten Teilstrecken der dampfbetriebenen Lokalbahnen Klein-Schwechat—Mannersdorf (9,577 km) und Bruck a. d. Leitha (Abzw.)—Hainburg a. d. Donau (9,108 km), zusammen 17,685 km, auf denen die Traktion ihrer Züge elektrisch erfolgt.

Die gefahrenen Personenkilometer betrugen im Jahr 1932 2527 Mill., d. s. 19,5 % weniger als 1931 (3137 Mill.). Der durchschnittliche Reiseweg hat sich von 35,2 km (1931) auf 35,9 km (1932) erhöht. Hierin kommt die weitere Abwanderung der Reisenden zum Kraftwagen im Nahverkehr zum Ausdruck.

Die Personenverkehrseinnahmen, die im Jahr 1932 an den Verkehrseinnahmen mit 38,9 % beteiligt sind, zeigen gegenüber 1931 eine Verminderung um 12 % (von 192,4 Mill. auf 169,3 Mill.). Die Durchschnittseinnahme je Betriebskilometer ist von 36 417 Schilling (1931) auf 31 971 Schilling (1932) gesunken, die Durchschnittseinnahme je 1000 Personenkilometer von 61,4 Schilling auf 67,0 Schilling gestiegen. Obwohl die Reisenden vom Schnellzug auf den Personenzug und von höheren in niedrigere Klassen abgewandert sind, ist infolge der im Oktober 1931 durchgeführten Tariferhöhung, die sich im Jahr 1932 ganzjährig auswirkte, die Durchschnittseinnahme je Personenkilometer um 9,1 % gestiegen.

Im Güterverkehr wurden 1932 19,2 Mill. Gütertonnen befördert, 1931 dagegen 23,6 Mill. t, was eine Verminderung um 18,6 % bedeutet. Die geleisteten Gütertonnenkilometer sind von 3154 Mill. (1931) um 18 % auf 2584 Mill. (1932) zurückgegangen. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke ist von 133,6 km auf 134,6 km gestiegen.

Die Güterverkehrseinnahmen, auf die 1932 61,1 % von den gesamten Verkehrseinnahmen entfallen, sind gegenüber 1931 (322,5 Mill. Schilling) um 17,4 % auf 266,4 Mill. Schilling gesunken. Die Durchschnittseinnahme auf 1 km Betriebslänge ist von 60 637 Schilling auf 49 440 Schilling zurückgegangen, die Durchschnittseinnahme je 1000 Tonnenkilometer von 102,3 Schilling auf 103,1 Schilling gestiegen.

Im einzelnen wird der Rückgang im Güterverkehr durch folgende Angaben über die bewegten beladenen Wagen veranschaulicht. Es wurden bewegt:

	1931	1932	Abnahme in %
Gesamtverkehr	2 424 120	1 999 442	17,5
Binnenverkehr	1 606 453	1 383 131	13,9
Auslandsverkehr	817 667	616 311	24,6
hiervon: Einfuhr	487 017	368 874	24,3
Ausfuhr	163 407	124 453	23,8
Durchfuhr	167 243	122 984	26,5.

Die beförderten Mengen sind in fast allen Warengattungen mit Ausnahme von Obst und einzelnen Gattungen lebender Tiere zurückgegangen. Bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen war der Rückgang am geringsten. Von den Warengattungen, die einen stärkeren Rück-

gang aufweisen, wurden 1932 im Vergleich zu 1931 weniger befördert (in 1000 t): Brennmaterialien (743), Erdölprodukte (53), Düngemittel (26), Eisen und Stahl (244), Erze (262), Mineralien (24), Holz (759), Hüttenprodukte (34), Kolonialwaren, Delikatessen, Spezereien und Nahrungsmittel (411), Papier (36), Steine, Erde, Zement, Gips und Kalk (1305).

Die Zahl der geleisteten Zugkilometer ist 1932 gegenüber 1931 im Personenverkehr von 32,908 Mill. um 5,3 % auf 31,157 Mill., im Güterverkehr von 17,856 Mill. um 18,8 % auf 14,504 Mill. und im Gesamtverkehr von 50,764 Mill. um 10,0 % auf 45,661 Mill. zurückgegangen.

Bei den Wagenachskilometern ist im Personenverkehr eine Verminderung von 568,813 Mill. um 12,2 % auf 515,238 Mill., im Güterverkehr von 1009,545 Mill. um 21,1 % auf 796,235 Mill. und im Gesamtverkehr eine solche von 1596,358 Mill. um 17,9 % auf 1311,473 Mill. zu verzeichnen.

Im Berichtsjahr 1932 wurden im Vergleich zum Vorjahr Güterwagen (B.B. + P.B.B. + P.B.E.) zur Verladung bereitgestellt.

	1931	1932	Abnahme in %
Vollspurige Wagen insgesamt . . .	1 703 246	1 450 798	14,8
auf 1 Arbeitstag	5 677	4 788	15,7
Schmalspurige Wagen insgesamt . . .	66 584	56 786	14,7
auf 1 Arbeitstag	222	187	15,8
Summe aller Wagen	1 769 830	1 507 584	14,8
auf 1 Arbeitstag	5 899	4 975	15,7.

Von den im Jahr 1932 gestellten Güterwagen waren

	vollspurig		schmalspurig	
	1931	1932	1931	1932
Gedeckte Wagen	974 897	893 669	25 752	24 057
Offene Wagen	717 498	551 385	36 812	30 387
Schemelwagen	10 851	5 744	4 020	2 342.

Die Verteilung der Leistungen auf Dampf- und elektrischen Betrieb ist folgende:

	1931		1932	
	1000 Lokkm	Mill. Gesamtlast-tonnenkilometer	1000 Lokkm	Mill. Gesamtlast-tonnenkilometer
Dampfbetrieb . .	61 414	11 501	51 929	9 438
Elektr. Betrieb .	12 053	2 535	11 587	2 246.

Der Aufwand für den Lokomotivbrennstoff ist mit der Leistung zurückgegangen. Der Lokomotivbrennstoff, auf den Lokomotivkilometer bezogen, ist gesunken, auf den Gesamtlasttonnenkilometer bezogen, fast gleich geblieben. Hierin kommt die schlechtere Ausnutzung der Lokomotivkraft infolge des Verkehrsrückgangs zum Ausdruck.

Die Brennstoffkosten, bezogen auf Leistungseinheiten, stellten sich folgendermaßen (in Schilling):

	1931	1932
auf 1 Lokkm (Dampf)	0,60	0,58
„ 1000 Gesamtlasttonnenkm (Dampf) . . .	3,20	3,21.

Der Durchschnittspreis einer Tonne Normalkohle betrug 1932 21,96 gegen 21,88 Schilling im Jahr 1931. Die Ausgaben für den elektrischen Traktionsstrom der Zugförderung betrugen 1932 11,8 Mill. Schilling mit einer unwesentlichen Steigerung gegen 1931.

Die Betriebseinnahmen — insgesamt — sind von 1931 auf 1932 von 538,564 Mill. Schilling um 13,6 % auf 465,091 Mill. Schilling, die Betriebsausgaben von 572,672 Mill. Schilling um 13,1 % auf 497,449 Mill. Schilling gesunken, und zwar mit Ausnahme der Pensionskosten in allen Dienstzweigen. Die Senkung der Ausgaben betrug bei der allgemeinen Verwaltung 23,6 %, bei der Bahnerhaltung und Bahnaufsicht 17,9 %, beim Verkehrs- und kommerziellen Dienst 20,6 %, beim Zugförderungsdienst 15,7 %, bei der Fahrparkerhaltung 24,3 %, beim Starkstrom- und Beleuchtungsdienst 14,9 %, bei den verschiedenen Ausgaben 30,3 % und ist zum Teil auf den Rückgang des Verkehrs, der, an den Gesamtlasttonnenkilometern gemessen, 16,8 % ausmachte, zurückzuführen.

Der Gesamtpersonalbestand hat sich 1932 gegen 1931 von 76 124 um 11,9 % auf 67 029 vermindert. Er setzt sich zusammen aus 64 811 (1931: 71 626) Angestellten (einschließlich Beamtenanwärtern), 1184 (1931: 1719) ständigen Hilfskräften und 1034 (1931: 2779) Verstärkungskräften.

Auf den Kilometer Betriebslänge bezogen ist der Stand an Bediensteten auf 11,6 Köpfe gesunken.

1933.

Im Jahr 1933 haben sich die finanziellen und wirtschaftlichen Ergebnisse der Bundesbahnen aus den bereits erwähnten Gründen weiter verschlechtert.

Auf den B.B. und P.B.B. ist die Zahl der beförderten Personen von 70,5 Mill. (1932) um 14,9 % auf rd. 60 Mill., die der Personenkilometer um 9,6 % (von 2527 Mill. auf 2284 Mill.) zurückgegangen. Infolgedessen erhöhte sich der durchschnittliche Reiseweg von 35,9 km auf 38,1 km.

Die Einnahmen im Personen- und Gepäckverkehr, deren Anteil an den gesamten Verkehrseinnahmen sich im Jahr 1933 auf 36 % stellte, sind gegenüber 1932 von 169,3 Mill. Schilling um 10,2 % auf 151,9 Mill. Schilling zurückgegangen. Sie wurden durch eine Tariferhöhung bei einzelnen ermäßigten Fahrkartengattungen ab 15. April mit einer ungefähren Mehreinnahme von 1,9 Mill. Schilling für den restlichen Teil des Jahrs beeinflußt. Die größten Ausfälle im letzten Berichtsjahr im Vergleich zu 1932 traten im Juli und August wegen des Rückgangs des Reiseverkehrs auf. Obwohl außerordentliche Ermäßigungen gewährt wurden, hatten sie eine Verkehrssteigerung nicht in dem Maß zur Folge, daß der durch die Ermäßigungen bewirkte Ausfall auch nur annähernd eingebracht worden wäre.

Die Durchschnittseinnahmen auf 1 Betriebskilometer verringerten sich von 31 971 Schilling auf 28 897 Schilling, je 1000 Personenkilometer von 67,0 Schilling auf 66,5 Schilling.

Im Güterverkehr wurden 1933 insgesamt 18,5 Mill. Tonnen gegen 19,2 Mill. im Jahr zuvor befördert; die Zahl der geleisteten Tonnenkilometer ist von 2584 Mill. (1932) auf 2556 Mill. gesunken.

Die Güterverkehrseinnahmen mit einem Anteil von 64 % an den Gesamtverkehrseinnahmen waren 1933 mit 265,7 Mill. Schilling nur um 0,2 % geringer als 1932 (266,4 Mill.). Die Einnahmen auf 1 km Betriebslänge im Güterverkehr erhöhten sich von 49 440 Schilling (1932) auf 49 504 Schilling. Auf 1000 Nutzlasttonnenkilometer ergab sich eine Durchschnittseinnahme von 103,9 Schilling gegen 103,1 Schilling im vorangegangenen Jahr.

Am 6. März 1933 wurden die Tarife für Wegebaustoffe und Düngemittel erhöht. Mit dem 15. April trat eine Verschubnebengebühr mit einer annähernden Mehreinnahme für den Rest des Jahrs von 5 Mill. Schilling in Kraft. Weiterhin wurde mit Gültigkeit vom 1. Juli die Lastkraftwagenverkehrsordnung erlassen, deren Auswirkung mit einer Mehreinnahme von 3,5 Mill. Schilling bis zum Jahresende eingeschätzt werden kann. Selbst wenn der Erfolg dieser tariflichen Maßnahmen von der Summe der Einnahmen abgerechnet wird, bleibt nach den Ausführungen des Geschäftsberichts der Bundesbahnen ein wesentlich geringeres Abgleiten der Güterverkehrseinnahmen gegen 1932 bestehen. Über die Gestaltung des Güterverkehrs geben auch die nachstehenden Ziffern der Wagenbewegung Aufschluß:

Beladene Wagen	1932	1933	Zunahme (+) Abnahme (—) in %
im Gesamtverkehr	1 999 442	1 864 713	— 6,7
„ Binnenverkehr	1 383 131	1 294 815	— 6,4
„ Auslandsverkehr	616 311	569 898	— 7,5
davon in der Einfuhr	368 874	316 344	— 14,2
„ „ „ Ausfuhr	124 453	123 951	— 0,4
„ „ „ Durchfuhr	122 984	129 603	+ 5,4.

Während im Gesamtgüterverkehr — gemessen an der Zahl der beladenen Wagen — der Rückgang von 1931 auf 1932 noch 17,5 % betrug, bezifferte sich dieser von 1932 auf 1933 auf nur mehr 6,7 %. Der verminderte Rückgang zeigte sich besonders im Auslandsverkehr.

Die Wagengestellung (B.B., P.B.B. und P.B.E.) zeigte folgenden Umfang:

	1932	1933	Abnahme in %
Vollspurige Wagen insgesamt	1 450 798	1 363 982	6,0
auf 1 Arbeitstag	4 788	4 547	5,0
Schmalspurige Wagen insgesamt	56 786	54 784	3,5
auf 1 Arbeitstag	187	182	2,7
Summe aller Wagen	1 507 584	1 418 766	5,9
auf 1 Arbeitstag	4 975	4 729	4,9

Von den im Jahr 1933 gestellten Wagen waren:

	vollspurig		schmalspurig	
	1932	1933	1932	1933
Gedeckte Wagen	893 669	834 562	24 057	22 318
Offene Wagen	551 385	523 966	30 387	29 741
Schemelwagen	5 744	5 454	2 342	2 725

Aus der folgenden Zusammenstellung ist die Entwicklung der Einnahmen, der Verkehrs- und Betriebsleistungen im Personen- und Gepäckverkehr im Jahr 1933 gegenüber 1932 dargestellt.

		Personenverkehr	Güterverkehr	Gesamtverkehr
Einnahmen in Mill. Schilling . . .	1932	169,3	266,4	435,6
	1933	151,9	265,7	417,7
Abnahme in %		— 10,2	— 0,2	— 4,1
Personenkilometer in Mill. . . .	1932	2 527	—	—
	1933	2 284	—	—
Abnahme in %		— 9,6	—	—
Tonnenkilometer in Mill.	1932	—	2 584	—
	1933	—	2 556	—
Abnahme in %		—	— 1,1	—
Zugkilometer in 1000	1932	31 157	14 504	45 661
	1933	31 247	14 432	45 679
Zu- oder Abnahme in %		+ 0,3	— 0,5	—
Wagenachskilometer in 1000 . .	1932	515 238	796 235	1 311 473
	1933	500 490	789 394	1 289 884
Abnahme in %		— 2,9	— 0,9	— 1,6
Gesamtlasttonnenkilometer in Mill.	1932	5 197	6 487	11 684
	1933	4 989	6 456	11 445
Abnahme in %		— 4,0	— 0,5	— 2,0.

Die Betriebsleistungen im Personenverkehr konnten nach der vorstehenden Zusammenstellung dem Rückgang in den Verkehrsleistungen nicht angepaßt werden, die Zahl der geleisteten Zugkilometer stieg infolge der Führung von Kurzzügen und Triebwagen sogar gegen 1932 etwas an. Leichter durchführbar war die Anpassung der Betriebsleistungen im Güterverkehr.

Bei den Betriebsausgaben konnte eine Senkung von 497,4 Mill. Schilling im Jahr 1932 um 6,5 % auf 465,0 Mill. Schilling herbeigeführt werden, zu der die Verordnung über die Sanierung des Bundesbahnbudgets und Maßnahmen der Bundesbahnen im eigenen Wirkungsbereich beigetragen haben. Mit Ausnahme des Starkstrom- und Beleuchtungsdienstes, der im Zusammenhang mit der fortschreitenden Elektrisierung eine Steigerung der Ausgaben aufwies, ergaben sich bei allen Betriebsdienstzweigen Minderausgaben. Eine Zunahme weisen auch die allgemeinen Ausgaben für die Bediensteten durch die Erhöhung der Pen-

sionslasten auf, die als Folge des Zuwachses an Pensionären trotz der Kürzung der Pensionsbezüge auftrat.

Bezogen auf die Betriebslänge und auf Leistungen, zeigen die Betriebsausgaben folgendes Bild:

auf	1932 Schilling	1933 Schilling	Abnahme in %
1 km Betriebslänge	92 289	86 614	— 6,1
1000 Zugkilometer	1 089	1 018	— 6,5
1000 Wagenachskilometer	379,3	360,5	— 5,0
1000 Gesamtlasttonnenkilometer	42,6	40,6	— 4,7.

Die Personalkosten sind gegen 1932 von 241,2 Mill. Schilling um weitere 12,6 % auf 210,7 Mill. Schilling 1933 zurückgegangen. Der Personalbestand, der im letzten Berichtsjahr u. a. 58 283 Angestellte, 982 Hilfskräfte und 984 Verstärkungskräfte zählte, ist gegenüber 1932 von 67 029 auf 60 255 Bedienstete 1933 zurückgegangen; auf 1 km Betriebslänge entfallen mithin 10,4 Bedienstete.

Die Durchschnittskosten für 1 Bediensteten verminderten sich von 3700 Schilling im Jahr 1932 auf 3575 Schilling 1933, wobei zu berücksichtigen ist, daß die Kürzungen der Bezüge auf Grund der Verordnung über die Sanierung des Bundesbahnbudgets erst ab Mai wirksam waren, so daß die Durchschnittskosten für 1 Bediensteten bei ganzjähriger Wirkung dieser Bezugskürzungen noch niedriger wären.

Auch bei den Sachkosten ist eine Verminderung festzustellen. Der Verbrauch von Lokomotivbrennstoff ist mit den Leistungen im Dampfbetrieb gesunken. Es wurden 1 273 987 t Normalkohle verbraucht gegen 1 379 769 im Jahr 1932. Der Durchschnittspreis einer Tonne Normalkohle stieg zwar von 21,96 Schilling auf 22,84 Schilling wegen Mehrverwendung inländischer Braunkohle und weiter deshalb, weil ab November 1932 die Zahlungsmittel für ausländische Kohle zum Privatclearingkurs beschafft werden mußte. Gleichwohl ermäßigten sich wegen des geringen Durchschnittsverbrauchs die Brennstoffkosten je 1000 Lokomotivkilometer von 583 Schilling auf 577 Schilling, je 1000 Gesamtlasttonnenkilometer von 3,21 Schilling auf 3,16 Schilling.

Der Verbrauch und die Kosten des Schmierstoffs sind insgesamt und je Leistungseinheit zurückgegangen. Im Jahr 1933 wurden 2 326 924 kg, 1932 2 857 002 kg verbraucht. Der Verbrauch je 1000 Lokomotivkilometer ging von 45,0 kg auf 37,4 kg, die Schmierstoffkosten je 1000 Lokomotivkilometer von 16,63 Schilling auf 15,26 Schilling zurück.

Über die wichtigsten Betriebs- und Verkehrsergebnisse in den Jahren 1931—1933 geben die folgenden Tabellen eingehend Aufschluß:

I. Umfang des Bahngebiets.

Bezeichnung	Bundesbahnen	Für Rechnung der Bundesbahnen betriebene Privatbahnen	Für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen	Insgesamt	davon schmalspurig
	Kilometer				
			1932		
Baulänge am Jahresende	3808	1578	460	5847	508
Betriebslänge am Jahresende überhaupt	3907	1601	463	5826	501
für den Personenverkehr	3827	1585	463	5730	501
„ „ Güterverkehr	3905	1601	463	5824	501
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt überhaupt	3927	1602	463	5847	502
für den Personenverkehr	3847	1586	463	5751	502
„ „ Güterverkehr	3925	1601	463	5844	501
			1933		
Baulänge am Jahresende	3867	1519	460	5846	508
Betriebslänge am Jahresende überhaupt	3967	1523	440	5803	491
für den Personenverkehr	3880	1494	440	5688	491
„ „ Güterverkehr	3965	1523	440	5802	491
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt überhaupt	3967	1523	451	5814	497
für den Personenverkehr	3880	1498	451	5703	497
„ „ Güterverkehr	3965	1523	451	5812	497

Betriebslänge nach Ländern in Kilometern

Bezeichnung	Bundesbahnen	Für Rechnung der Bundesbahnen betriebene Privatbahnen	Für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen	Insgesamt [1]
			1932	
Burgenland	180,4	21,0	52,9	252,6
Kärnten	443,0	171,5	32,8	605,6
Niederösterreich	1301,9	704,1	143,9	2127,1
Oberösterreich	755,1	152,4	55,2	951,8
Salzburg	292,8	—	—	292,8
Steiermark	379,3	283,3	162,3	822,8
Tirol	227,8	224,0	14,4	403,9
Vorarlberg	145,2	—	—	145,2
Wien	135,1	34,5	—	165,8
zusammen [1]	3860,6	1590,8	461,6	5767,6
Außerhalb Österreichs	46,3	10,1	1,8	58,1
Gesamtsumme [1]	3906,9	1600,9	463,3	5825,7
			1933	
Burgenland	180,4	21,0	40,3	240,4
Kärnten	443,3	171,5	32,8	605,9
Niederösterreich	1350,1	637,8	156,6	2139,8
Oberösterreich	755,1	152,4	44,8	941,5
Salzburg	292,5	—	—	292,5
Steiermark	379,2	283,3	149,6	810,0
Tirol	227,8	223,4	14,4	403,4
Vorarlberg	145,2	—	—	145,2
Wien	146,6	23,0	—	165,9
zusammen [1]	3920,3	1512,5	438,7	5744,6
Außerhalb Österreichs	46,3	10,6	1,8	58,7
Gesamtsumme [1]	3966,5	1523,1	440,4	5803,3

[1] Die geringen Abweichungen bei der Aufrechnung von der Endsumme ergeben sich durch Aufrundung.

II. Rollendes Material.

Bestand am Jahresende:		1931	1932	1933
a) Lokomotiven.				
1. Bundesbahnen:				
Bestand am Jahresende . .	Anzahl	2 164	2 070	2 127
davon: Dampflokomotiven.	„	1 961	1 852	1 854
elektr. Lokomotiven	„	183[1]	197[2]	213[2]
Triebwagen	„	20	21	60
Auf 100 km Betriebslänge fallen				
Lokomotiven und Triebwagen überhaupt . . .	„	56	53	.
Dampflokomotiven[3] . . .	„	58	55	.
elektrische Lokomotiven[3]	„	36	39	.
2. Für Rechnung der Bundesbahnen betriebene Privatbahnen:				
Bestand am Jahresende . .	Anzahl	274	236	211
davon: Dampflokomotiven.	„	230	192	190
elektr. Lokomotiven	„	27	27	11
Triebwagen	„	17	17	10
Auf 100 km Betriebslänge fallen:				
Lokomotiven und Triebwagen überhaupt . . .	„	17	15	.
Dampflokomotiven[3] . . .	„	18	15	.
elektrische Lokomotiven[3].	„	8	8	.
3. Bundesbahnen u. für Rechnung der Bundesbahnen betriebene Privatbahnen zusammen (1 + 2)				
Bestand am Jahresende . .	Anzahl	2 438	2 306	2 338
davon. Dampflokomotiven	„	2 191	2 044	2 044
elektr. Lokomotiven	„	210	220	220
Triebwagen	„	37	38	70
Auf 100 km Betriebslänge fallen				
Lokomotiven und Triebwagen überhaupt . . .	„	46	43	.
Dampflokomotiven . . .	„	49	45	.
elektrische Lokomotiven .	„	25	27	.

[1] Darunter 2 Diesellokomotiven und 1 Benzinlokomotive. — [2] Darunter 2 Diesellokomotiven und 2 Benzinlokomotiven. — [3] Die Durchschnittsziffern sind hinsichtlich der Dampflokomotiven nach der Betriebslänge am Jahresende der im Dampfbetrieb stehenden Strecken, hinsichtlich der elektrischen Lokomotiven nach der Betriebslänge am Jahresende der elektrisch betriebenen Strecken berechnet.

		1931	1932	1933
4. Für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen				
Bestand am Jahresende . .	Anzahl	53	45	44
davon: Dampflokomotiven .	„	49	41	40
elektr. Lokomotiven .	„	—	—	—
Benzintriebwagen .	„	4	4	4
Auf 100 km Betriebslänge fallen				
Lokomotiven und Triebwagen überhaupt . . .	„	10	10	.
Dampflokomotiven[3] . . .	„	9	9	.
elektrische Lokomotiven[3] .	„	—	—	.
5. Österreichische Bundesbahnen insgesamt (3 + 4)				
Bestand am Jahresende . .	Anzahl	2 491	2 351	2 382
davon: Dampflokomotiven .	„	2 240	2 085	2 084
elektr. Lokomotiven .	„	210	220	220
Triebwagen	„	41	42	74
Auf 100 km Betriebslänge fallen				
Lokomotiven und Triebwagen überhaupt . . .	„	42	40	.
Dampflokomotiven	„	44	42	.
elektrische Lokomotiven .	„	25	27	.
Triebwagen	„	1	1	.
b) Tender.				
1. Bundesbahnen		1 411	1 302	1 302
2. Für Rechnung der Bundesbahnen betriebene Privatbahnen		93	67	67
3. Bundesbahnen und für Rechnung der Bundesbahnen betriebene Privatbahnen zusammen (1 + 2)		1 504	1 369	1 369
4. Für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen . . .		1	1	1
5. Österreichische Bundesbahnen insgesamt		1 505	1 370	1 370

		1931	1932	1933
c) Wagen.				
1. Bundesbahnen				
Bestand am Jahresende . .	Anzahl	37 150	37 120	37 089
Achsen	„	77 059	77 040	77 033
Personenwagen	„	4 965	4 905	4 950
Achsen	„	11 435	11 318	11 463
Plätze	„	241 288	250 305	253 665
Dienstwagen	„	1 492	1 480	1 480
Achsen	„	3 211	3 197	3 198
Postwagen	„	202	199	199
Achsen	„	541	534	534
Güterwagen insgesamt . .	„	30 491	30 536	30 460
Achsen	„	61 872	61 991	61 838
davon fallen auf				
gedeckte Güterwagen . .	„	12 896	12 908	12 896
Achsen	„	26 056	26 082	26 058
offene Güterwagen	„	16 684	16 716	16 652
Achsen	„	33 887	33 978	33 849
Spezialwagen	„	911	912	912
Achsen	„	1 929	1 931	1 931
Auf 10 km Betriebslänge fallen				
Wagen insgesamt	„	96	95	94
Personenwagen	„	13	13	13
Dienstwagen	„	4	4	4
Güterwagen insgesamt . .	„	79	78	77
davon: gedeckte	„	34	33	33
offene	„	43	43	42
Spezialwagen.	„	2	2	2
2. Für Rechnung der Bundesbahnen betriebene Privatbahnen				
Bestand am Jahresende .	Anzahl	4 136	4 105	4 011
Achsen	„	8 603	8 541	8 297
Personenwagen	„	1 078	1 064	1 024
Achsen	„	2 374	2 346	2 210
Plätze	„	46 692	47 154	46 455
Dienstwagen	„	136	136	136
Achsen	„	296	296	296
Postwagen	„	4	3	3
Achsen	„	8	6	6
Güterwagen insgesamt . .	„	2 918	2 902	2 848
Achsen	„	5 925	5 893	5 785

		1931	1932	1933
davon fallen auf				
gedeckte Güterwagen . .	Anzahl	1 122	1 117	1 084
Achsen	„	2 254	2 244	2 178
offene Güterwagen . . .	„	1 723	1 710	1 691
Achsen	„	3 523	3 497	3 459
Spezialwagen . .	„	73	75	73
Achsen	„	148	152	148
Auf 10 km Betriebslänge fallen				
Wagen insgesamt	„	26	26	26
Personenwagen	„	7	7	7
Dienstwagen	„	1	1	1
Güterwagen insgesamt .	„	18	18	18
davon: gedeckte . . .	„	7	7	7
offene	„	11	11	11
3. Bundesbahnen und für Rechnung der Bundesbahnen betriebene Privatbahnen (1 + 2)				
Bestand am Jahresende . .	Anzahl	41 286	41 225	41 100
Achsen	„	85 662	85 581	85 330
Personenwagen	„	6 043	5 969	5 974
Achsen	„	13 809	13 664	13 673
Plätze	„	287 980	297 459	300 120
Dienstwagen	„	1 628	1 616	1 616
Achsen	„	3 507	3 493	3 494
Postwagen	„	206	202	202
Achsen	„	549	540	540
Güterwagen insgesamt .	„	33 409	33 438	33 308
Achsen	„	67 797	67 884	67 623
davon fallen auf				
gedeckte Güterwagen . .	„	14 018	14 025	13 980
Achsen	„	28 310	28 326	28 236
offene Güterwagen . . .	„	18 407	18 426	18 343
Achsen	„	37 410	37 475	37 308
Spezialwagen	„	984	987	985
Achsen	„	2 077	2 083	2 079
Auf 10 km Betriebslänge fallen				
Wagen insgesamt	„	77	77	77
Personenwagen	„	11	11	11
Dienstwagen	„	3	3	3
Güterwagen insgesamt .	„	62	62	62
davon: gedeckte	„	26	26	26
offene	„	34	34	34

		1931	1932	1933
4. Für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen				
Bestand am Jahresende . .	Anzahl	608	500	499
Achsen	„	1 263	1 018	1 014
Personenwagen	„	91	82	81
Achsen	„	182	166	162
Plätze	„	2 842	2 855	2 744
Dienstwagen	„	24	20	20
Achsen	„	48	40	40
Postwagen	„	5	5	5
Achsen	„	10	10	10
Güterwagen insgesamt . .	„	488	393	393
Achsen	„	1 023	802	802
davon fallen auf				
gedeckte Güterwagen . .	„	122	96	96
Achsen	„	254	200	200
offene Güterwagen	„	354	285	285
Achsen	„	745	578	578
Spezialwagen	„	12	12	12
Achsen	„	24	24	24
Auf 10 km Betriebslänge fallen				
Wagen insgesamt	„	11	11	11
Personenwagen	„	2	2	2
Dienstwagen	„	—	—	—
Güterwagen insgesamt . .	„	9	9	9
davon: gedeckte	„	2	2	2
offene	„	7	7	7
5. Österreichische Bundesbahnen insgesamt (3 + 4)				
Bestand am Jahresende . .	Anzahl	41 894	41 725	41 599
Achsen	„	86 925	86 599	86 344
Personenwagen	„	6 134	6 051	6 055
Achsen	„	13 991	13 830	13 835
Plätze	„	290 822	300 314	302 864
Dienstwagen	„	1 652	1 636	1 636
Achsen	„	3 555	3 533	3 534
Postwagen	„	211	207	207
Achsen	„	559	550	550
Güterwagen insgesamt . .	„	33 897	33 831	33 701
Achsen	„	68 820	68 686	68 425
davon fallen auf				
gedeckte Güterwagen . .	„	14 140	14 121	14 076
Achsen	„	28 564	28 526	28 436
offene Güterwagen	„	18 761	18 711	18 628
Achsen	„	38 155	38 053	37 886
Spezialwagen	„	996	999	997
Achsen	„	2 101	2 107	2 103

Auf 10 km Betriebslänge fallen		1931	1932	1933
Wagen insgesamt	Anzahl	71	72	72
Personenwagen	„	10	10	10
Dienstwagen	„	3	3	3
Güterwagen insgesamt . .	„	58	58	58
davon: gedeckte	„	24	24	24
offene	„	32	32	32

III. Betriebsleistungen.

1. Bundesbahnen und für Rechnung der Bundesbahnen betriebene Privatbahnen				
a) Zugkilometer insgesamt .	Anzahl	50 763 790	45 661 244	45 678 827
davon				
Dampfbetrieb	„	41 240 699	36 473 543	36 369 242
elektrischer Betrieb . .	„	9 523 091	9 187 701	9 309 585
Personen führende Züge	„	32 908 407	31 156 847	31 246 885
Dampfbetrieb	„	26 523 348	24 639 503	24 730 235
elektr. Betrieb. . . .	„	6 385 059	6 517 344	6 516 650
Güterzüge.	„	17 855 383	14 504 397	14 431 942
Dampfbetrieb	„	14 717 351	11 834 040	11 639 007
elektr. Betrieb. . . .	„	3 138 032	2 670 357	2 792 935
b) Vorspann- u. Schiebedienstkilometer insgesamt . . .	„	2 048 763	1 466 483	1 526 628
Dampfbetrieb	„	1 331 537	888 072	954 029
elektr. Betrieb.	„	717 226	578 411	572 599
Nutzkilometer (a + b) . .	„	52 812 553	47 127 727	47 205 455
Dampfbetrieb	„	42 572 236	37 361 615	37 323 271
elektr. Betrieb.	„	10 240 317	9 766 112	9 882 184
c) Kalt- u. Leerfahrtkm . .	„	3 596 176	2 865 395	2 670 325
Dampfbetrieb	„	3 043 926	2 385 085	2 198 334
elektr. Betrieb.	„	552 250	480 310	471 991
d) Verschub- u. Bereitschaftsdienstkilometer	„	17 057 995	13 523 419	12 311 841
Dampfbetrieb	„	15 797 910	12 182 568	10 889 548
elektr. Betrieb.	„	1 260 085	1 340 851	1 422 293
Lokomotivkilometer überhaupt (a + b + c + d). .	„	73 466 724	63 516 541	62 187 621
Dampfbetrieb	„	61 414 072	51 929 268	50 411 153
elektr. Betrieb.	„	12 052 652	11 587 273	11 776 468

	1931	1932	1933
Auf 1000 Zugkilometer fallen:			
Vorspann- und Schiebedienstkilometer . . . . . Anzahl	40	32	33
Kalt- u. Leerfahrtkm . . „	71	63	58
Verschub- und Bereitschaftsdienstkm . . . „	336	296	270
Lokomotivkilometer . . . „	1 447	1 391	1 361
Auf 1 Triebfahrzeug fallen:			
Nutzkilometer . . . . . „	21 896	19 523	20 338
Lokomotivkilometer . . „	30 459	26 312	26 793
e) Gesamtlasttonnenkm . . . in 1000	14 036 431	11 683 867	11 444 697
Dampfbetrieb . . . . . „	11 501 580	9 438 178	9 204 429
elektr. Betrieb . . . . . „	2 534 851	2 245 689	2 260 268
Personen führende Züge . „	5 888 526	5 197 158	4 989 211
Dampfbetrieb . . . . . „	4 735 285	4 098 242	3 919 363
elektr. Betrieb . . . . . „	1 153 241	1 098 916	1 069 848
Güterzüge . . . . . „	8 147 905	6 486 709	6 455 486
Dampfbetrieb . . . . . „	6 766 295	5 339 936	5 285 066
elektr. Betrieb . . . . . „	1 381 610	1 146 773	1 170 420
f) Auf den eigenen Strecken			
geleistete Wagenachskm . in 1000	1 596 358	1 311 473	1 289 884
Personenwagen . . . . „	485 005	413 170	399 268
Dienstwagen . . . . . „	105 884	95 420	93 684
Postwagen . . . . . „	35 672	32 361	29 372
Güterwagen			
beladen . . . . . „	636 326	508 505	499 547
leer . . . . . „	333 471	262 017	268 013
davon fremde Güterwagen:			
beladen	267 590	189 046	188 002
leer	215 609	155 840	160 757
Wagenachskilometer der beladenen Güterwagen in % der gesamten Güterwagenachskilometer	65,6	66,0	65,1
Wagenachskilometer . . . . . in 1000			
Personen führende Züge . . . . „	586 813	515 238	500 490
Güterzüge. . . . . „	1 009 545	796 235	789 393
Stärke der Personen führenden Züge (Wagenachskm: Zugkm) Wagenachsen	17,8	16,5	16,0
Stärke der Güterzüge (Wagenachskm: Zugkm) Wagenachsen	56,5	54,9	54,7

	1931	1932	1933
Auf 1 km Betriebslänge fallen:			
Zugkilometer	9 486	8 471	8 508
1000 Wagenachskilometer	298	243	240
1000 Gesamtlasttonnenkilometer	2 623	2 168	2 132
2. Für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen			
a) Zugkilometer	1 882 540	1 542 782	1 500 484
Dampfbetrieb	1 882 540	1 542 782	1 500 484
elektrischer Betrieb	—	—	—
Personen führende Züge	856 175	738 460	767 019
Dampfbetrieb	856 175	738 460	767 019
elektrischer Betrieb	—	—	—
Güterzüge	1 026 365	804 322	733 465
Dampfbetrieb	1 026 365	804 322	733 465
elektrischer Betrieb	—	—	—
b) Vorspann- und Verschiebedienst			
Dampfbetrieb	41 681	25 490	16 849
Nutzkilometer (a + b)	1 942 221	1 568 272	1 517 333
Dampfbetrieb	1 924 221	1 568 272	1 517 333
elektrischer Betrieb	—	—	—
c) Kalt- und Leerfahrtkilometer	51 221	54 151	57 647
Dampfbetrieb	51 221	54 151	57 647
elektrischer Betrieb	—	—	—
d) Verschub- u. Bereitschaftsdienstkm	447 551	297 263	249 084
Dampfbetrieb	447 551	297 263	249 084
elektrischer Betrieb	—	—	—
Lokomotivkilometer (a+b+c+d)	2 422 993	1 919 686	1 824 064
Dampfbetrieb	2 422 993	1 919 686	1 824 064
elektrischer Betrieb	—	—	—
Auf 1000 Zugkilometer fallen:			
Vorspann- u. Schiebedienstkm	22	17	11
Kalt- u. Leerfahrtkilometer	27	35	38
Verschub- u. Bereitschaftsdienstkilometer	238	193	166
Lokomotivkilometer	1 287	1 244	1 216
Auf 1 Triebfahrzeug fallen			
Nutzkilometer	38 484	34 850	33 719
Lokomotivkilometer	48 460	42 660	40 535

	1931	1932	1933
e) Gesamtlasttonnenkilometer in 1000	181 700	146 831	139 954
Dampfbetrieb . . . . . „	181 700	146 831	139 954
elektrischer Betrieb . . „	—	—	—
Personen führende Züge . „	58 492	48 935	50 447
Dampfbetrieb . . . . . „	58 492	48 935	50 447
elektrischer Betrieb . . „	—	—	—
Güterzüge . . . . . „	123 208	97 896	89 507
Dampfbetrieb . . . . . „	123 208	97 896	89 507
elektrischer Betrieb . . „	—	—	—
f) Auf den eigenen Strecken geleistete Wagenachskilometer . . . in 1000	27 883	21 436	20 384
Personenwagen . . . . „	9 564	6 627	6 674
Dienstwagen . . . . . „	3 413	2 883	2 695
Postwagen . . . . . „	1 089	853	917
Güterwagen			
beladen . . . . . „	9 143	7 308	6 571
leer . . . . . „	4 674	3 765	3 527
Davon fremde Güterwagen			
beladen . . . . . „	990	929	886
leer . . . . . „	835	780	780
Wagenachskilometer der beladenen Güterwagen in % der gesamten Güterwagenachskilometer . . .	66,2	66,0	65,1
Wagenachskilometer			
Personen führende Züge in 1000	9 535	7 303	7 527
Güterzüge . . . . . „	18 348	14 133	12 858
Stärke der Personen führenden Züge (Wagenachskm : Zugkm) Wagenachsen	11,1	9,9	9,8
Stärke der Güterzüge (Wagenachskm : Zugkm) Wagenachsen	17,88	17,6	17,5
Auf 1 km Betriebslänge fallen			
Zugkilometer	3 501	3 330	3 327
1000 Wagenachskilometer . . .	52	46	45
1000 Gesamtlasttonnenkilometer	338	317	310
3. Österreichische Bundesbahnen insgesamt (1 + 2)			
a) Zugkilometer	52 646 330	47 204 026	47 179 311
Personen führende Züge . . .	33 764 582	31 895 307	32 013 904
Güterzüge	18 881 784	15 308 719	15 165 407

	1931	1932	1933
b) Vorspann- u. Verschiebedienstkm	2 090 444	1 409 973	1 543 477
Nutzkilometer (a + b)	54 736 774	48 695 999	48 722 788
c) Kalt- u. Leerfahrtkilometer	3 647 397	2 919 546	2 727 972
d) Verschub- u. Bereitschaftsdienstkilometer	17 505 546	13 820 682	12 560 925
Lokomotivkm (a+b+c+d)	75 889 717	65 436 227	64 011 685
Auf 1000 Zugkilometer fallen Lokomotivkilometer	1 442	1 386	1 357
Auf 1 Triebfahrzeug fallen Nutzkilometer	22 233	19 803	20 593
Lokomotivkilometer	30 824	26 611	27 055
Gesamtlasttonnenkm . . in 1000	14 218 131	11 830 698	11 584 651
Personen führende Züge „	5 947 018	5 246 093	5 039 658
Güterzüge „	8 271 113	6 584 605	6 544 993
4. Auf den eigenen Strecken geleistete Wagenachskilometer . . . in 1000	1 624 241	1 332 909	1 310 268
Wagenachskilometer der beladenen Güterwagen in % der gesamten Güterwagenachskm	65,6	66,0	65,1
Wagenachskilometer . . . in 1000			
Personen führende Züge „	596 348	522 541	508 017
Güterzüge „	1 027 893	810 368	802 251
Stärke der Personen führend. Züge (Wagenachskm : Zugkm) Wagenachsen	17,7	16,4	15,9
Stärke der Güterzüge (Wagenachskm : Zugkm) Wagenachsen	54,4	52,9	52,9
Auf 1 km Betriebslänge fallen Zugkilometer	8 948	8 074	8 115
1000 Wagenachskilometer	276	228	225
1000 Gesamtlasttonnenkm	2 416	2 023	1 993
5. Wagengestellung der vollspurigen Güterwagen auf den Bundesbahnen und für eigene und fremde Rechnung betriebenen Privatbahnen			
gedeckte Güterwagen	974 897	893 669	834 562
offene Güterwagen	717 498	551 385	523 966
Schemelwagen	10 851	5 744	5 454
zusammen	1 703 246	1 450 798	1 363 982
auf 1 Arbeitstag	5 677	4 788	4 547

Brenn- und Schmierstoff.	1931	1932	1933
Bundesbahnen und für Rechnung der Bundesbahnen betriebene Privatbahnen			
Verbrauch an Lokomotivbrennstoff in Tonnen Normalkohle (4400 Kalor.) .	1 681 608	1 379 769	1 273 987
auf 1000 Lokomotivkm (Dampfbetr.) . .	27,38	26,57	25,27
auf 1000 Gesamtlasttonnenkm (Dampf)	0,15	0,15	0,14
Durchschnittspreis des Lokomotivbrennstoffs für 1 Tonne Normalkohle . S	21,88	21,96	22,84
Brennstoffkosten auf:			
1000 Lokomotivkm (Dampf) . . . S	600	583	577
1000 Gesamtlasttonnenkilometer (Dampf) . . . . . „	3,20	3,21	3,16
Verbrauch an elektrischer Kraft in Kilowattstunden (gemessen ab Kraftwerk)	132 789 307	127 897 119	126 554 727
Verbrauch an Schmierstoff . . . . kg	3 752 436	2 857 002	2 326 924
auf 1000 Lokomotivkilometer . . „	51,08	44,98	37,41
Für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen			
Verbrauch an Lokomotivbrennstoff in Tonnen Normalkohle (4400 Kalorien)	50 789	40 745	35 267
auf 1000 Lokomotivkilometer (Dampfbetrieb	20,96	21,22	19,33
auf 1000 Gesamtlasttonnenkilometer (Dampf)	0,28	0,28	0,25
Durchschnittspreis des Lokomotivbrennstoffs für 1 Tonne Normalkohle . S	33,05[1]	33,93[1]	35,51
Brennstoffkosten auf 1000 Lokomotivkilometer . . . „	690	720	686
Verbrauch an Schmierstoff . . . . kg	85 741	63 659	57 340
auf 1000 Lokomotivkilometer . . „	35,39	33,16	31,43
Österreichische Bundesbahnen insgesamt			
Verbrauch an Lokomotivbrennstoff in Tonnen Normalkohle (4400 Kalorien)	1 732 397	1 420 514	1 309 254
auf 1000 Lokomotivkilometer (Dampfbetrieb)	27,14	26,38	25,06
auf 1000 Gesamtlasttonnenkilometer (Dampf)	0,15	0,15	0,14
Verbrauch an elektrischer Kraft in Kilowattstunden (gemessen ab Kraftwerk)	132 789 307	127 897 119	126 554 727
Verbrauch an Schmierstoff . . . . kg	3 838 177	2 920 661	2 384 264
auf 1000 Lokomotivkilometer . . „	50,58	44,63	37,24

[1] Einschl. eines Zuschlags für Inlandtransport und Bevorrätigung.

IV. Verkehrsleistungen.

A. Personenverkehr.	1931	1932	1933
1. Bundesbahnen und für Rechnung der Bundesbahnen betriebene Privatbahnen			
Zahl der beförderten Personen			
in Schnellzügen: 1. Klasse . . .	79 434	38 376	35 383
2. Klasse . . .	790 981	501 461	460 069
3. Klasse . . .	4 890 111	3 595 014	3 084 146
insgesamt . . .	5 760 526	4 134 851	3 579 595
in Personenzügen 1. Klasse . . .	276	333	253
2. Klasse . . .	299 069	225 301	174 814
3. Klasse . . .	82 994 476	66 119 198	56 242 401
insgesamt . . .	83 293 821	66 344 832	56 417 468
in Schnell- und Personenzügen zusammen 1. Klasse . . .	79 710	38 709	35 636
2. Klasse . . .	1 090 050	726 762	634 883
3. Klasse . . .	87 884 587	69 714 212	59 326 544
überhaupt . . .	89 054 347	70 479 683	59 997 063
Zahl der geleisteten Personenkm			
in Schnellzügen: 1. Klasse . . .	17 873 782	8 553 347	8 594 106
2. Klasse . . .	166 290 293	107 409 624	112 400 036
3. Klasse . . .	771 926 835	587 016 690	557 083 609
insgesamt . . .	956 090 910	702 979 621	678 077 751
in Personenzügen 1. Klasse . . .	67 770	71 686	56 176
2. Klasse . . .	19 827 664	19 146 010	16 410 538
3. Klasse . . .	2 161 258 001	1 804 506 026	1 589 518 793
insgesamt . . .	2 181 153 435	1 823 723 722	1 605 985 507
in Schnell- und Personenzügen zusammen: 1. Klasse . . .	17 941 552	8 625 033	8 650 282
2. Klasse . . .	186 117 957	126 555 634	128 810 574
3. Klasse . . .	2 933 184 836	2 391 522 716	2 146 602 402
überhaupt . . .	3 137 244 345	2 526 703 383	2 284 063 258
Durchschnittlicher Reiseweg in km			
Schnellzüge: 1. Klasse . . .	225,0	222,9	242,9
2. Klasse . . .	210,2	214,2	244,3
3. Klasse . . .	157,9	163,3	180,6
insgesamt . . .	166,0	170,0	189,4

	1931	1932	1933
Personenzüge: 1. Klasse . . .	245,5	215,3	222,0
2. Klasse . . .	66,3	85,0	93,9
3. Klasse . . .	26,0	27,3	28,3
insgesamt . . .	26,2	27,5	28,5
Schnell- und Personenzüge:			
1. Klasse . . .	225,1	222,8	242,7
2. Klasse . . .	170,7	174,1	202,9
3. Klasse . . .	33,4	34,3	36,2
überhaupt . . .	35,2	35,9	38,1
Auf 1 km Betriebslänge fallen:			
beförderte Personen	16 852	13 312	11 174
Personenkilometer	593 679	477 230	425 405
Von 100 Reisenden sind befördert worden:			
a) mit Schnellzügen	6,47	5,87	5,97
„ Personenzügen	93,53	94,13	94,03
b) in der 1. Klasse	0,09	0,06	0,06
„ „ 2. Klasse	1,22	1,03	1,06
„ „ 3. Klasse	98,69	98,91	98,88
Von 100 Personenkilometern fallen auf			
a) Schnellzüge	30,48	27,82	29,69
Personenzüge	69,52	72,18	70,31
b) 1. Klasse	0,57	0,34	0,38
2. Klasse	5,93	5,01	5,64
3. Klasse	93,50	94,65	93,98
2. Für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen:			
Zahl der beförderten Personen:			
in Schnellzügen: 2. Klasse . . .	554	—	—
3. Klasse . . .	18 491	—	—
insgesamt . . .	19 045	—	—
in Personenzügen 2. Klasse . . .	9 716	9 514	7 592
3. Klasse . . .	2 986 160	1 963 714	1 655 778
insgesamt . . .	2 995 876	1 973 228	1 663 370
in Schnell- und Personenzügen zusammen: 2. Klasse . . .	10 270	9 514	7 592
3. Klasse . . .	3 004 651	1 963 714	1 655 778
überhaupt . . .	3 014 921	1 973 228	1 663 370

	1931	1932	1933
Zahl der geleisteten Personenkilometer			
in Schnellzügen: 2. Klasse . . .	20 542	—	—
3. Klasse . . .	690 369	—	—
insgesamt . . .	710 911	—	—
in Personenzügen 2. Klasse . . .	206 486	220 962	175 542
3. Klasse . . .	45 334 714	30 219 316	25 888 015
insgesamt . . .	45 541 200	30 440 278	26 063 557
in Schnell- und Personenzügen:			
2. Klasse . . .	227 028	220 962	175 542
3. Klasse . . .	46 025 083	30 219 316	25 888 015
überhaupt . . .	46 252 111	30 440 278	26 063 557
Durchschnittlicher Reiseweg in km			
Schnellzüge: 2. Klasse . . .	37,1	—	—
3. Klasse . . .	37,3	—	—
insgesamt . . .	37,3	—	—
Personenzüge: 2. Klasse . . .	21,3	23,2	23,1
3. Klasse . . .	15,2	15,4	15,6
insgesamt . . .	15,2	15,4	15,7
Schnellzüge und Personenzüge:			
2. Klasse . . .	22,1	23,2	23,1
3. Klasse . . .	15,3	15,4	15,6
überhaupt . . .	15,3	15,4	15,7
Auf 1 km Betriebslänge fallen:			
beförderte Personen	5 608	4 259	3 688
Personenkilometer	86 027	65 698	57 784
Von 100 Reisenden sind befördert worden			
a) mit Schnellzügen	0,63	—	—
mit Personenzügen	99,37	100,00	100,00
b) in der 2. Klasse	0,34	0,48	0,46
in der 3. Klasse	99,66	99,52	99,54
Von 100 Personenkilometern fallen auf			
a) Schnellzüge	1,54	—	—
Personenzüge	98,46	100,00	100,00
b) 2. Klasse	0,49	0,73	0,67
3. Klasse	99,51	99,27	99,33

3. Österreichische Bundesbahnen insgesamt (1 + 2)	1931	1932	1933
Zahl der beförderten Personen			
in Schnellzügen: 1. Klasse . . .	79 434	38 376	35 383
2. Klasse . . .	791 535	501 461	460 069
3. Klasse . . .	4 908 602	3 595 014	3 084 143
insgesamt . . .	5 779 571	4 134 851	3 579 595
in Personenzügen 1. Klasse . . .	276	333	253
2. Klasse . . .	308 785	234 815	182 406
3. Klasse . . .	85 980 636	68 082 912	57 898 179
insgesamt . . .	86 289 697	68 318 060	58 080 838
in Schnellzügen und Personenzügen			
1. Klasse . . .	79 710	38 709	35 636
2. Klasse . . .	1 100 320	736 276	642 475
3. Klasse . . .	90 889 238	71 677 926	60 982 322
überhaupt . . .	92 069 268	72 452 911	61 660 433
Zahl der geleisteten Personenkilometer			
Schnellzüge: 1. Klasse . . .	17 873 782	8 553 347	8 594 106
2. Klasse . . .	166 310 835	107 409 624	112 400 036
3. Klasse . . .	772 617 204	587 016 690	557 083 609
insgesamt . . .	956 801 821	702 979 661	678 077 751
Personenzüge: 1. Klasse . . .	67 770	71 686	56 176
2. Klasse . . .	20 034 150	19 366 972	16 586 080
3. Klasse . . .	2 206 592 715	1 834 725 342	1 615 406 808
insgesamt . . .	2 226 694 635	1 854 164 000	1 632 049 064
Schnellzüge und Personenzüge:			
1. Klasse . . .	17 941 552	8 625 033	8 650 282
2. Klasse . . .	186 344 985	126 776 596	128 986 116
3. Klasse . . .	2 979 209 919	2 421 742 032	2 172 490 417
überhaupt . . .	3 183 496 456	2 557 143 661	2 310 126 815
Durchschnittlicher Reiseweg in km			
Schnellzüge: 1. Klasse . . .	225,0	222,9	242,9
2. Klasse . . .	210,1	214,2	244 3
3. Klasse . . .	157,4	163,3	180,6
insgesamt . . .	165,5	170,0	189,4
Personenzüge: 1. Klasse . . .	245,5	215,3	220,0
2. Klasse . . .	64,9	82,5	90,9
3. Klasse . . .	25,7	26,9	27,9
insgesamt . . .	25,8	27 1	28,1

	1931	1932	1933
Schnellzüge und Personenzüge:			
1. Klasse	225,1	222,8	242,7
2. Klasse	169,4	172,2	200,8
3. Klasse	32,8	33,8	35,6
überhaupt	34,6	35,3	37,5
Auf 1 km Betriebslänge fallen:			
beförderte Personen	15 828	12 598	10 606
Personenkilometer	547 287	444 633	397 346
Von 100 Reisenden sind befördert worden:			
a) mit Schnellzügen	6,28	5,71	5,81
mit Personenzügen	93,72	94,29	94,19
b) in der 1. Klasse	0,09	0,05	0,06
in der 2. Klasse	1,20	1,02	1,04
in der 3. Klasse	98,71	98,93	98,90
Von 100 Personenkilometern fallen auf:			
a) Schnellzüge	30,06	27,49	29,35
Personenzüge	69,94	72,51	70,65
b) 1. Klasse	0,56	0,34	0,38
2. Klasse	5,86	4,96	5,58
3. Klasse	93,58	97,70	94,04

Über den Güterverkehr liegen nur folgende Hauptzahlen vor:

	1931	1932	1933
Bundesbahnen und für Rechnung der Bundesbahnen betriebene Privatbahnen:			
Beförderte Güter t	23 610 474	19 208 819	18 510 294
Tonnenkm (gerechnet nach Tarifkm)	3 153 517 193	2 584 473 154	2 556 463 964
Durchschnittliche Beförderungstrecke in km	133,56	134,55	138,11
Für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen:			
Beförderte Güter t	2 948 402	2 325 079	2 174 917
Tonnenkm (gerechnet nach Tarifkm)	45 782 231	35 942 178	32 553 259
Durchschnittliche Beförderungstrecke in km	15,53	15,46	14,97
Österreichische Bundesbahnen insgesamt			
Beförderte Güter t	26 558 876	21 533 898	20 685 211
Tonnenkm (gerechnet nach Tarifkm)	3 199 299 424	2 620 415 332	2 589 017 223
Durchschnittliche Beförderungstrecke in km	120,46	121,69	125,16

Warengattungen	Jahr	Lokalverkehr und Anschlußverkehr	Verbandverkehr			Insgesamt
			Versand	Empfang	Durchzug	
		in Tonnen				
Insgesamt(B.B.u.P.B.B.)	1930	17 807 678	2 058 639	5 045 350	2 311 313	27 222 980
	1931	15 798 754	1 430 188	4 452 108	1 929 425	23 610 474
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				19 208 819
	1933	„	„	„		18 510 294
Darunter:						
Kohlen (Steinkohlen-, Braunkohlen-, Lignitkohlen)	1930	1 911 083	1 380	2 967 513	383 845	5 263 821
	1931	2 178 623	1 000	2 683 478	253 142	5 116 243
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				4 462 793
	1933	„	„	„		4 047 295
Koks	1930	230 823	4 410	427 047	19 643	681 923
	1931	239 083	13 366	351 578	19 526	603 553
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				522 179
	1933	„	„	„		479 352
Erdöl- u. Erdölprodukte	1930	259 833	6 583	66 396	127 299	460 112
	1931	305 079	24 900	62 514	89 508	482 001
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				428 691
	1933	„	„	„		452 126
Düngemittel (auch Dungsalz)	1930	190 087	11 266	33 633	27 757	262 743
	1931	168 005	3 295	16 715	15 646	203 659
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				177 965
	1933	„	„	„		181 098
Eisen und Stahl, roh	1930	172 344	20 320	9 266	2 420	204 350
	1931	115 579	13 033	8 919	1 950	139 421
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				86 320
	1933	„	„	„		85 271
Eisen und Stahl, verarbeitet	1930	288 600	37 325	19 566	42 066	387 557
	1931	222 987	21 574	12 946	22 935	280 443
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				186 650
	1933	„	„	„		166 108
Eisen- und Stahlwaren	1930	161 770	19 519	28 964	75 602	285 855
	1931	122 661	17 525	21 452	54 978	216 616
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				128 096
	1933	„	„	„		127 783
Erze	1930	778 774	235 681	64 764	35 078	1 114 296
	1931	485 634	84 228	52 028	23 381	645 271
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				383 827
	1933	„	„	„		363 515

Warengattungen	Jahr	Lokalverkehr und Anschlußverkehr	Verbandverkehr			Insgesamt
			Versand	Empfang	Durchzug	
		in Tonnen				
Mineralien	1930	132 460	73 257	25 309	12 347	243 373
	1931	98 002	50 828	25 649	17 856	192 335
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				168 372
	1933	„	„	„		181 357
Getreide- und Hülsenfrüchte	1930	646 106	19 168	294 540	96 337	1 056 151
	1931	739 333	9 348	265 075	103 023	1 116 780
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				1 047 592
	1933	„	„	„		1 294 219
Kartoffeln	1930	74 515	3 154	30 260	61 646	169 576
	1931	77 229	1 196	25 256	58 888	162 569
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				134 336
	1933	„	„	„		115 165
Rüben- und Rübenabfall	1930	1 146 582	2 223	19 047	6 937	1 174 788
	1931	1 258 208	810	14 346	17 403	1 290 767
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				1 251 367
	1933	„	„	„		1 345 605
Bau-, Werk-, Nutz- und Grubenholz	1930	2 326 853	963 323	42 959	77 192	3 410 327
	1931	1 610 377	684 090	50 953	64 586	2 410 006
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				1 792 254
	1933	„	„	„		1 770 492
Brennholz und Holzkohle	1930	383 573	13 454	11 165	8 623	416 816
	1931	386 739	4 544	7 125	8 705	389 113
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				329 375
	1933	„	„	„		335 543
Holzstoff	1930	175 132	86 136	1 666	19 475	282 408
	1931	169 369	95 765	3 355	21 109	289 598
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				240 797
	1933	„	„	„		269 195
Milch	1930	476 941	89	187	88	477 303
	1931	457 020	—	111	163	457 293
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				453 114
	1933	„	„	„		448 414
Speisefette und Öle	1930	23 211	1 590	11 735	3 364	39 900
	1931	19 529	1 895	10 514	2 212	34 149
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				27 782
	1933	„	„	„		20 998

Warengattungen	Jahr	Lokalverkehr und Anschlußverkehr	Verbandverkehr			Insgesamt
			Versand	Empfang	Durchzug	
		in Tonnen				
Mahlprodukte	1930	319 199	23 074	90 730	4 967	437 970
	1931	300 139	4 294	94 771	4 220	403 423
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				260 879
	1933	„	„	„		348 582
Zucker, roh und raffiniert	1930	196 571	72	61 332	159 517	417 493
	1931	183 709	16	18 188	114 989	316 902
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				296 416
	1933	„	„	„		240 876
Papier und Pappe sowie Papier- und Pappwaren	1930	206 953	72 526	5 670	23 459	308 608
	1931	181 044	83 135	7 302	22 111	293 591
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				257 284
	1933	„	„	„		261 276
Steine, roh und bearbeitet	1930	1 613 781	19 090	29 388	16 596	1 678 855
	1931	1 294 942	15 780	4 688	18 691	1 334 102
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				805 881
	1933	„	„	„		875 503
Zement und Zementwaren	1930	557 537	649	14 150	1 879	574 215
	1931	473 066	900	9 556	665	484 169
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				329 450
	1933	„	„	„		265 327
Ziegel	1930	889 710	20 587	22 356	21 312	953 966
	1931	752 479	14 612	11 913	14 009	793 013
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				408 534
	1933	„	„	„		281 336
Erde, Sand, Ton	1930	533 142	20 381	74 713	25 948	654 184
	1931	345 024	22 376	56 085	21 160	444 645
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				281 263
	1933	„	„	„		267 286
Eisenbahnfahrzeuge	1930	401 095	126 758	47 718	86 734	662 305
	1931	408 922	82 613	47 733	58 380	597 648
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				562 997
	1933	„	„	„		583 194
Stückgüter	1930	755 558	1 492	703	4 602	762 356
	1931	642 892	4 809	12 783	6 155	666 638
	1932	Angaben nicht ausgewiesen				598 848
	1933	„	„	„		520 073

V. Unfälle.

	1931	1932	1933
1. Bundesbahnen und für Rechnung der Bundesbahnen betriebene Privatbahnen.			
Unfälle insgesamt	412	294	320
davon			
Zusammenstöße u. Streifungen	42	32	35
Entgleisungen	66	34	53
Sonstige Betriebsunfälle	304	228	232
Zahl der getöteten Reisenden	23	14	7
davon durch eigene Schuld	10	12	7
Zahl der verletzten Reisenden	59	21	32
davon durch eigene Schuld	29	13	19
Zahl der getöteten Bediensteten	24	25	16
„ „ verletzten Bediensteten	168	107	121
„ „ getöteten bahnfremden Personen	53	41	51
davon durch eigene Schuld	53	40	50
Zahl der verletzten bahnfremden Personen	55	43	34
davon durch eigene Schuld	43	40	27
Gesamtzahl der getöteten und verletzten Personen	382	251	261
Unfälle auf 100 km Betriebslänge	7,7	5,5	6,0
„ „ 1 Mio. Zugkilometer	8,1	6,4	7,0
„ „ 1 Mio. Wagenachskilometer	0,3	0,2	0,3
Getötete und verletzte Personen auf 1 Mio. Zugkilometer	7,5	5,5	5,7
auf 1 Mio. Wagenachskilometer	0,2	0,2	0,2
2. Für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen.			
Unfälle insgesamt	21	20	13
davon			
Zusammenstöße u. Streifungen	—	2	—
Entgleisungen	6	2	4
sonstige Betriebsunfälle	15	16	9
Zahl der getöteten Reisenden	—	1	—
davon durch eigene Schuld	—	1	—

	1931	1932	1933
Zahl der verletzten Reisenden . . .	2	1	—
davon durch eigene Schuld . . .	2	1	—
Zahl der getöteten Bediensteten . .	—	1	—
Zahl der verletzten Bediensteten . .	2	4	3
Zahl der getöteten bahnfremden Personen	3	1	2
davon durch eigene Schuld . . .	3	1	2
Zahl der verletzten bahnfremden Personen	5	7	2
davon durch eigene Schuld . . .	5	7	2
Gesamtzahl der getöteten und verletzten Personen	12	15	7
Unfälle auf 100 km Betriebslänge .	3,9	4,3	2,9
„ „ 1 Mio. Zugkilometer . .	11,2	13,0	8,7
„ „ 1 Mio. Wagenachskm . .	0,8	0,9	0,6
Getötete und verletzte Personen auf 1 Mio. Zugkilometer	6,4	9,7	4,7
1 Mio. Wagenachskilometer . . .	0,4	0,7	0,3
3. Österreichische Bundesbahnen insgesamt.			
Unfälle insgesamt	433	314	333
Zahl der getöteten Reisenden . . .	23	15	7
„ „ verletzten Reisenden . . .	61	22	32
„ „ getöteten Bediensteten . .	24	26	16
„ „ verletzten Bediensteten . .	170	111	124
„ „ getöteten bahnfremden Personen	56	42	53
„ „ verletzten bahnfremden Personen	60	50	36
Gesamtzahl der getöteten und verletzten Personen	394	266	268
Unfälle auf 100 km Betriebslänge .	7,4	5,4	5,7
„ „ 1 Mio. Zugkm	8,2	6,7	7,1
„ „ 1 Mio. Wagenachskm . .	0,3	0,2	0,3
Getötete und verletzte Personen auf 1 Mio. Zugkm	7,5	5,6	5,7
1 Mio. Wagenachskm	0,2	0,2	0,2

VI. Personal.

Bundesbahnen und für Rechnung der Bundesbahnen sowie für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen.	1931	1932	1933
Personalstand am Jahresende	71 852	62 271	55 770
davon Festangestellte	70 124	61 163	54 566
Beamtenanwärter	8	6	5
ständige Hilfskräfte	1 362	1 042	842
Verstärkungskräfte[1]	291	25	329
Vertragsangestellte[2]	67	35	28
Personalstand im Jahresdurchschnitt .	76 124	67 029	60 255
davon Festangestellte	71 551	64 754	58 255
Beamtenanwärter	8	8	6
ständige Hilfskräfte	1 719	1 184	982
Verstärkungskräfte[1]	2 779	1 034	984
Vertragsangestellte[2]	67	49	28
Personalstand auf 1 km Betriebslänge .	13,0	11,5	10,4
„ auf 1000 Zugkm	1,4	1,4	1,3
„ auf 1 Mio. Wagenachskm	46,9	50,3	46,0
„ auf 1 Mio. Gesamtlasttonnenkm	5,4	5,7	5,2

VII. Finanzielle Ergebnisse.

Bundesbahnen und für Rechnung der Bundesbahnen betriebene Privatbahnen.			
A. Einnahmen.			
a) Personen- und Gepäckverkehr S.	192 444 712	169 268 737	151 933 828
c) Güterverkehr . . . . . „	322 523 091	266 355 605	265 721 353
Summe der Verkehrseinnahmen „	514 967 802	435 624 341	417 655 182
c) Verschiedene Einnahmen . . „	23 595 987	29 466 707	21 608 244
Summe der Betriebseinnahmen „	538 563 790	465 091 049	439 263 425
a) Personen- und Gepäckverkehr.			
Einnahmen auf 1 km Betriebslg. „	36 417	31 971	28 897
„ „ 1000 Zugkm . „	58,5	54,3	48,6
„ „ 1000 Personenkm „	61	67	66,5
„ „ 1000 Gesamtlasttonnenkm der Schnell- und Personenzüge . . . „	32,7	32,6	30,5

[1] Der Jahresdurchschnitt der Verstärkungskräfte des Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienstes wurde aus den Arbeitschichten oder Arbeitstunden errechnet.

[2] Die nicht ganztägig verwendeten Vertragsbediensteten d. B. B., z. B. die Geschäftsführer (Bahnagenten) der Haltestellen, Reinigungsfrauen usw. endlich die Bahnärzte, deren Bezüge hauptsächlich die Krankenkasse belasten, sind in den Ständen nicht enthalten.

		1931	1932	1933
b) Güterverkehr.				
Einnahmen auf 1 km Betriebslg.	S.	60 367	49 440	49 504
„ „ 1000 Zugkm .	„	181	184	184
„ „ 1000 Gesamtlast-tonnenkm der Güterzüge . .	„	39,6	41,1	41,2
c) Gesamtverkehr.				
Verkehrseinnahmen auf 1 km Betriebslänge	S.	96 231	80 819	77 788
„ auf 1000 Zugkm . . .	„	101,4	95,4	91,4
„ „ 1000 Wagenachskm.	„	323	332	324
„ „ 1000 Gesamtlast-tonnenkm	„	36,7	37,3	36,5
Betriebseinnahmen auf				
1 km Betriebslänge	S.	100 641	86 286	81 813
1000 Zugkm	„	106,1	101,9	96,2
1000 Wagenachskm	„	337	355	341
1000 Gesamtlasttonnenkm . . .	„	38,4	39,8	38,4
B. Ausgaben.				
Allgemeine Verwaltung	S.	24 910 598	19 031 004	17 075 193
Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung	„	74 699 680	61 306 663	58 527 174
Verkehrs- und kommerzieller Dienst	„	156 422 779	124 177 347	109 051 420
Zugförderungsdienst	„	88 954 354	74 968 131	67 931 409
Erhaltung der Fahrparks	„	77 337 966	58 530 760	47 002 394
Starkstrom- und Beleuchtungsdienst	„	3 073 235	2 614 164	2 707 421
Allgemeine Ausgaben für die Bediensteten	„	120 357 368	134 729 289	143 316 224
Verschiedene Ausgaben	„	25 144 288	17 528 655	16 779 664
Ersatzbeschaffung und Erneuerungen	„	1 771 780	4 562 861	2 651 541
Summe der Betriebsausgaben .	„	572 672 053	497 448 878	465 042 440

	1931	1932	1933
Betriebsausgaben auf			
1 km Betriebslänge . . . . S.	107 014	92 289	86 614
1000 Zugkm . . . . . „	112,8	108,9	102,0
1000 Wagenachskm . . . . . „	359	379	361
1000 Gesamtlasttonnenkm . . . „	40,8	42,6	40,6
Betriebsüberschuß . . . . . „	— 34 108 263	— 32 357 829	— 25 779 015
Betriebszahl . . . . . %	106,3	107,0	105,9

VIII. Bodenseeschiffahrt.

	1931	1932	1933
Länge der Schiffswege:			
Bregenz—Lindau . . . . . km	7	7	7
Lindau—Konstanz . . . . . „	53	53	54
zusammen . . . km	60	60	61
Schiffspark:			
Personenschiffe . . . . . Anzahl	5	5	4
mit Tragfähigkeit . . . . t	1 717,3	1 702,3	1 380,0
mit Fassungsraum . . . Personen	3 250	3 250	2 750
Betriebsleistungen . . . . . Schiffskm	86 085	82 012	62 157
Brennstoffverbrauch t Normalkohle	2 905	2 865	2 003,5
d. i. auf 1 Schiffskm kg „	34	35	32,2
Schmierstoffverbrauch . . . . . kg	8 226	7 411	6 211
d. i. auf 1 Schiffskm . . . . . g	96	90	99,9
Verkehrsleistungen:			
Personenverkehr			
Beförderte Personen . . . Anzahl	325 059	278 646	221 238
1000 Personenkm . . . . „	10 791	4 166	4 595
Durchschnittl. Reiseweg . . . km	33	15	21
Güterverkehr			
Gepäck . . . . . t	38	14	7
Eilgut . . . . . „	300	222	156
Frachtgut . . . . . „	277	206	182
zusammen . . . „	615	442	345
Personalbestand . . . Bedienstete	69	65	58

	1931	1932	1933
Finanzielle Ergebnisse:			
Einnahmen:			
Personen- u. Gepäckverkehr . . S.	354 269	303 624	334 562
Güterverkehr . . . . . „	9 529	11 312	11 132
Summe der Verkehrseinnahmen . „	363 798	314 936	345 694
Verschiedene Einnahmen . . . . „	5 434	7 632	15 315
Summe der Betriebseinnahmen . „	369 232	322 568	361 009
Ausgaben . . . . . „	626 674	538 187	398 118
Betriebsüberschuß . . . . . „	— 257 442	— 215 619	— 37 109

Rollfuhrdienst, Salzgeschäft, Bundeskraftwagenbetrieb.

Bezeichnung	Einheit	1931	1932	1933
a) Rollfuhrdienst				
Anzahl der Abfertigungen .	Anzahl	125 278	127 410	Angaben nicht ausgewiesen
Gewicht der beförderten Güter	kg	21 815 786	24 547 751	
Einnahmen	S	449 550	430 521	
Ausgaben	„	459 769	433 315	
Überschuß (+), Abgang (—)	„	— 10 219	— 2 794	
Von den Ausgaben fallen auf:				
Personalausgaben . . .	„	219 798	203 635	
Sachausgaben	„	239 971	229 680	
b) Salzgeschäft				
Menge des verkauften Salzes	Wagen	4 813	4 558	4 365
Verkaufserlös	Mill. S	22,1	21,5	21,0
Einnahmen	S	322 075	279 316	227 927
Ausgaben	„	244 479	201 172	154 141
Überschuß (+)	„	+ 77 596	+ 78 144	+ 73 786
Von den Ausgaben fallen auf:				
Personalausgaben . . .	„	128 804	96 766	77 604
Sachausgaben	„	115 675	104 406	76 537

Bezeichnung	Einheit	1931	1932	1933
c) Kraftwagenbetrieb				
Länge der Linien	km	2 922	1 869	Angaben nicht ausgewiesen
Anzahl der Omnibusse (Jahresdurchschnitt)	Anzahl	90	95	
Geleistete Wagenkilometer .	„	3 206 072	4 095 839	
Beförderte Personen	„	1 872 000	2 600 000	
Einnahmen	S	2 532 332	2 954 666	
Ausgaben	„	2 422 523	3 348 515	
Überschuß (+)	„	+ 109 809	— 393 849	
Von den Ausgaben fallen auf:				
Personalausgaben . . .	„	531 210	714 988	
Sachausgaben	„	1 891 313	2 633 527	

Die italienischen Staatsbahnen

im Rechnungsjahr 1932/33[1].

(Auszug aus dem Betriebsbericht der italienischen Staatsbahnen.)

Einleitung.

Auch das Rechnungsjahr 1932/33 schließt mit einem Fehlbetrag, und zwar von 603 Millionen Lire, ab. Der Verkehrsrückgang hat sich in diesem Jahr fortgesetzt. Die Verkehrseinnahmen haben sich um 343 Millionen Lire, d. i. um 10,3 %, vermindert. Die Betriebsergebnisse des zweiten Halbjahrs 1932/33 berechtigten zu der Hoffnung, daß, wenn nicht eine Steigerung, so wenigstens ein Stillstand der Verkehrsentwicklung erreicht sei. Die ersten Monate des Rechnungsjahrs 1933/34 enttäuschten aber diese Hoffnung, obwohl viele Anzeichen darauf hindeuten, daß der durch die allgemeine Weltkrise verursachte Tiefstand sichtlich überschritten ist. Hiernach war der weitere Verkehrsrückgang 1933/34 ausschließlich auf die Verschärfung des Wettbewerbs des Kraftwagens zurückzuführen.

Bei den Betriebsausgaben wurden weitere Ersparungen erzielt. Noch kräftigere Einsparungen waren deswegen unmöglich, weil der fortwährend steigende Kraftwagenwettbewerb dazu zwang, den Eisenbahnbetrieb mehr den modernen Verkehrsbedürfnissen anzupassen. Diesem Ziel diente die beschleunigte Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf den Hauptlinien und die Verwendung leichter Motorwagen auf den Nebenlinien. In der Verwaltung wurde immer mehr den Erfordernissen eines kaufmännischen Betriebs Rechnung getragen.

Die Betriebszahl stieg von 92,95 auf 100,88.

[1] Das Rechnungsjahr läuft vom 1. Juli bis 30. Juni. Auszug aus dem Betriebsbericht für das Rechnungsjahr 1931/32 siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 131.

Kapitel I.

Finanzielle Ergebnisse.

A. Betriebsrechnung.

1. Übersicht.

Der Haushaltsvoranschlag für das Rechnungsjahr 1932/33 sah im ordentlichen Teil Gesamteinnahmen und Gesamtausgaben in Höhe von je 4072 Millionen Lire, also einen Ausgleich des Haushalts, vor.

Tatsächlich betrugen aber

die Einnahmen	3 144 919 424,44 L.
die Ausgaben	3 748 248 594,20 „
also der Fehlbetrag	603 329 169,76 L.

Im Vorjahre waren

die Einnahmen	3 616 844 473,50 L.
die Ausgaben	3 814 656 565,37 „
also der Fehlbetrag	197 812 091,87 L.

Es minderten sich hiernach die Einnahmen um 471 925 049,06 L., die Ausgaben um 66 407 971,17 L., der Fehlbetrag erhöhte sich um 405 517 077,89 L.

Im Rechnungsjahr 1932/33 fallen

a) auf das Hauptnetz (einschließlich des Fährbetriebs über die Meerenge von Messina)

Einnahmen	3 140,16 Mill. L.
Ausgaben	3 721,85 „ „
Fehlbetrag	581,69 Mill. L.

b) auf die Schmalspurbahnen Siziliens

Einnahmen	4,75 Mill. L.
Ausgaben	26,39 „ „
Fehlbetrag	21,64 Mill. L.

2. Die Einnahmen.

Verkehrseinnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb	2 985 244 504,79 L.
Sonstige ordentliche Einnahmen	143 560 724,13 „
Außerordentliche Einnahmen	16 114 195,52 „
Summe	3 144 919 424,44 L.

a) Die Verkehrseinnahmen im besonderen.

Reisende	1 145 870 250,85 L.
Gepäck und Hunde	35 160 601,59 „
Eilgut	365 376 441,86 „
Frachtgut	1 438 837 210,49 „
Summe	2 985 244 504,79 L.

Es haben sich vermindert

die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr um . . .	74,5 Mill. L.,	d. i. 5,93 %
die Einnahmen aus dem Güterverkehr um .	268,6 „ „ ,	d. i. 12,96 %
die gesamten Verkehrseinnahmen um . . .	343,1 „ „ ,	d. i. 10,31 %

Von den Verkehrseinnahmen kamen auf

1 km Betriebslänge	176 515,57 L.
1 Zugkm	21,21 „
1 Achskm	0,62 „

b) Sonstige ordentliche Einnahmen u. a.:

Einnahmen aus Grundbesitz:		
Vermietung von Räumen	17 436 142,49 L.	
Überlassung von Gelände zur Lagerung und zum Verkauf von Bodenerzeugnissen .	1 959 252,29 „	
Genehmigung von Cafés, Verkaufständen und Anschlägen	6 926 319,27 „	
Gebühren für Zulassung von Privatanschlußgleisen	3 290 440,26 „	
Wege- und Überkreuzungsgebühren	876 969,23 „	
Verschiedene	409 188,71 „	
zusammen . . .		30 898 312,25 L.
Privattelegramme		1 040 373,99 „
Entschädigung für den Betrieb von Privatanschlußgleisen u. dgl.		15 507 680,47 „
Vermietung von Fahrzeugen		1 552 205,91 „
Überlassung von verschiedenen Materialien . . .		6 203 117,65 „
Einnahmen aus Nebenbetrieben:		
Gepäckaufbewahrungsgebühren	3 541 295,40 L.	
Verkauf von Zeitungen und Büchern . . .	759 109,60 „	
Vermietung von Kissen	1 061 090,— „	
Bahnsteigkarten	3 129 076,80 „	
Verschiedene	2 211 939,08 „	
zusammen . . .		10 702 510,88 L.
Aus dem Schmalspurnetz Siziliens		129 374,99 „
Erträgnisse aus den Lagern		7 887 452,50 „

3. Die Ausgaben.

Ordentliche Ausgaben des Eisenbahnbetriebs	3 002 897 226,47 L.
Ergänzende Ausgaben[1]	153 485 624,53 „
Zusätzliche Ausgaben[1] für den Eisenbahnbetrieb	577 874 440,10 „
„ „ außerhalb des Eisenbahnbetriebs .	13 991 303,10 „
Summe . . .	3 748 248 594,20 L.

[1] Erläuterungen s. Archiv für Eisenbahnwesen 1915, S. 460.

a) Verteilung der ordentlichen (Rein-) Ausgaben auf die Dienstzweige:

Generaldirektion:	
Persönliche Ausgaben	57 311 494,60 L.
Sächliche Ausgaben	2 314 516,04 „
insgesamt	59 626 010,64 L.
Betriebs- und Verkehrsdienst:	
Persönliche Ausgaben	717 225 257,49 L.
Sächliche Ausgaben	47 147 395,34 „
insgesamt	764 372 652,83 L.
Verkehrs- und Tarifdienst:	
Persönliche Ausgaben	30 013 763,56 L.
Sächliche Ausgaben	1 073 812,03 „
Entschädigungen für Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung	1 771 371,46 „
insgesamt	32 858 947,05 L.
Material- und Zugförderungsdienst:	
Persönliche Ausgaben	335 024 298,97 L.
Sächliche Ausgaben	324 089 366,11 „
Unterhaltung der Fahrzeuge	434 985 549,22 „
insgesamt	1 094 099 214,30 L.
Bautechnischer Dienst:	
Persönliche Ausgaben	296 189 915,53 L.
Sächliche Ausgaben	61 821 915,92 „
Bahnunterhaltung	178 681 645,37 „
insgesamt	536 693 476,82 L.
Die Nebenbahnen Siziliens:	
Persönliche Ausgaben	9 728 622,63 L.
Sächliche Ausgaben	2 732 960,88 „
Unterhaltung der Fahrzeuge	2 683 077,23 „
Bahnunterhaltung	2 550 092,66 „
insgesamt	17 694 753,40 L.
Fährbetrieb:	
Persönliche Ausgaben	2 661 515,68 L.
Sächliche Ausgaben	3 751 012,80 „
insgesamt	6 412 528,48 L.

Allgemeine Ausgaben:

Für das Personal[1]	441 216 866,61 L.
Sonstige[2]	49 890 284,74 „
insgesamt	491 107 151,35 L.

b) Die ordentlichen Personalausgaben betrugen:

unter Ausschluß des Werkstättenpersonals	1 448,15 Mill. L.
für das Personal der Werkstätten	224,43 „ „
allgemeine Ausgaben	441,22 „ „
insgesamt	2 113,80 Mill. L.

c) Die ergänzenden Ausgaben:

Außerordentliche Bahnunterhaltung	50 000 000,— L.
Erneuerung des Oberbaus	25 000 000,— „
„ „ Fahrzeugparks	74 520 000,— „
für die Nebenbahnen Siziliens	3 965 624,53 „
insgesamt	153 485 624,53 L.

d) Die zusätzlichen Ausgaben:

Annuitäten an die Schatzverwaltung	555 516 221,58 L.
Zuweisung an den Reservefonds	12 296 413,33 „
Beitrag zu den Kosten des Rechnungshofs	120 000,— „
Rückerstattung von Konventionalstrafen usw.	1 768 255,45 „
Annuitäten an Dritte für Elektrifizierung	4 435 681,66 „
„ „ „ „ Anlagen auf Vermögensrechnung	315 816,03 „
Kosten der Ausgabe der Elektrisierungsanleihe	3 422 052,05 „
insgesamt	577 874 440,10 L.

e) Die zusätzlichen Ausgaben außerhalb des Eisenbahnbetriebs:

Tarifermäßigungen aus Gründen des Gemeinwohls	13 991 303,10 L.

f) Betriebsausgaben (ordentliche und ergänzende Ausgaben):

auf 1 km Betriebslänge	186 634,82 L.
„ 1 Zugkilometer	22,43 „
„ 1 Achskilometer	0,65 „

g) Ausgaben für Lokomotivbrennstoffe:

216,1 Millionen Lire,

hiervon 212,6 für den Betrieb der Vollspurlinien, entsprechend einem Verbrauch von 2 107 476 Millionen Tonnen zu einem Durchschnittspreis von 100,90 Lire für die Tonne.

[1] Beiträge zum Pensions- und Unterstützungsfonds sowie zur Fürsorgeanstalt, Gesundheitsdienst, Gratifikationen, Unterstützungen, Entschädigungen.

[2] Bekanntmachungen, Steuern, Abgaben, Gerichtskosten, Haftpflichtentschädigungen, Gemeinschaftsdienst, Verluste usw.

h) Außerordentliche Ausgaben:

Vom 1. Juli 1905 (Übernahme der Eisenbahnen auf den Staat) bis zum Ende des Rechnungsjahrs 1932/33 wurden

durch Gesetz bewilligt	13 003 311 979,26 L.
Zahlungsverpflichtungen eingegangen im Betrag von	12 176 026 210,53 „
Zahlungen geleistet in Höhe von	10 446 741 952,09 „

Im Rechnungsjahr 1932/33 wurden außerordentliche Ausgaben geleistet:

für Arbeiten, Enteignung und Erwerb von Grundstücken	134 269 837,47 L.
„ Elektrifizierung	26 717 218,98 „
„ Fahrzeuge	73 632 217,69 „
„ Betriebstoffe	24 564 600,65 „
„ Verbesserungen an Strecken und Anlagen . . .	2 084 053,50 „
insgesamt . . .	261 267 938,29 L.

B. Vermögensrechnung.

I. Hauptbilanz am 30. Juni 1933 in Lire.

1. Aktiva.

A. Betrieb des Unternehmens selbst.

a) Sachwerte:

Bahnanlagen		29 690 674 238,69
Betriebsmittel:		
Fahrzeuge	7 440 995 004,80	
Fährboote	71 161 706,83	
Betriebstoffe	591 025 334,89	
zusammen . . .		8 103 182 046,52
Magazinvorräte		1 155 161 740,39
Wohngebäude		376 089 919,16
„Feierabend“		8 000 000,—
insgesamt Sachwerte . . .		39 333 107 944,76

b) Kapitalwerte:

Kasse		78 537 913,65
Hinterlegung bei der Schatzverwaltung		
auf laufende Rechnung	627 842 257,21	
für Reservefonds	15 821 200,20	
zusammen . . .		643 663 457,41
Beteiligung am Aktienkapital der italienischen Fremdenverkehrsgesellschaft und der staatlichen Transportanstalt		7 663 785,—
Guthaben		89 986 456,75
Restaktiva (einschl. des Fehlbetrags) . .		2 351 218 352,09
insgesamt Kapitalwerte . . .		3 171 069 964,90
Gesamtbetrieb des Unternehmens selbst		42 504 177 909,66

B. Besondere Fonds.

Pensionsfonds	1 180 140 041,31	
Sonderpensionsfonds	478 062,68	
Vermächtnisfonds	168 038,42	
Garantiefonds für Forderungsübertragungen	52 743 604,90	
Fonds für Darlehen an das Personal	190 361 068,13	
Fonds der Fürsorgeanstalt	84 203 932,24	
Reservefonds für Wohngebäude	14 745 387,85	
Fonds für Baugenossenschaftsdarlehen	472 024 496,35	
zusammen		1 994 864 631,88
C. Hinterlegungen Dritter		791 325,30
Gesamtaktiva		44 499 833 866,84

2. Passiva.

A. Betrieb des Unternehmens selbst.

Beiträge der Schatzverwaltung:		
Geliehenes Kapital	9 628 807 477,86	
ab amortisierter Betrag	918 130 881,18	
Rest		8 710 676 596,68
Verschiedene Schulden		
für Inventar zu bezahlen	30 580 290,—	
für noch nicht amortisierte Darlehen für Wohngebäude	301 439 455,02	
desgl. für den Bau des „Feierabend“	7 933 229,76	
für verschiedene Aufwendungen	324 583 239,87	
sonstige	24 608 647,50	
zusammen		696 224 708,63
Restpassiva		2 982 022 730,76
Dotation des Unternehmens		
an Anlagen und Betriebsmitteln	22 048 130 316,77	
Linien aus Privateigentum	1 284 440 341,—	
Wagen aus Posteigentum	24 608 647,50	
zusammen		23 357 179 305,27
Reservefonds		
für unvorhergesehene Ausgaben	28 117 613,53	
„ Erneuerung des Oberbaus	17 629 759,83	
„ außerordentliche Unterhaltung	22 829 847,66	
„ die zusätzlichen Ausgaben der Nebenbahnen Siziliens	6 715 367,67	
„ Seeschäden	12 634 348,23	
„ Versicherung gegen Seeschäden	12 634 348,23	
„ Lebensmittelversorgung	14 031 143,96	
„ Erneuerung der elektrischen Anlagen	15 756 362,64	
zusammen		120 069 126,46
Nettovermögen des Unternehmens		6 638 005 441,86
Gesamtbetrieb des Unternehmens selbst		42 504 177 909,66
B. Besondere Fonds		1 994 864 631,88
C. Hinterlegungen Dritter		791 325,30
Gesamtpassiva		44 499 833 866,84

II. Hauptabrechnung in Lire.

1. Einnahmen aus dem ordentlichen Teil der Bilanz		3 278 989 238,48
Zuweisung an den Reservefonds		20 000 000,—
Lasten außerhalb des Eisenbahnbetriebs und nicht abgegoltene Leistungen:		
Tarifermäßigungen aus Gründen des Gemeinwohls	13 991 303,10	
Postbeförderung	67 000 000,—	
Fehlbetrag der Nebenbahnen Siziliens	21 642 567,97	
zusammen		102 633 871,07
Amortisationen		
an Dritte für Anlagen auf Vermögensrechnung	579 366,08	
für Ausgaben für Wohngebäude	2 148 110,11	
„ den „Feierabend“	34 278,64	
„ Darlehen der Schatzverwaltung	94 350 050,70	
zusammen		97 111 805,53
Verlust		
Bilanzfehlbetrag	603 329 169,76	
hiervon ab:		
Verstärkung des Reservefonds und verschiedene Lasten	212 042 089,93	
Rest		391 287 079,83
insgesamt		3 890 021 994,91
2. Ausgaben aus dem ordentlichen Teil der Bilanz		3 882 318 408,24
Entnahme aus dem Reservefonds		7 703 586,67
insgesamt		3 890 021 994,91

Kapitel II.

Personal.

I. Personalstand.

1. Die seit dem Rechnungsjahr 1930/31 begonnene Personalverminderung wurde auch im Rechnungsjahr 1932/33 weitergeführt, obwohl in diesem Jahr die Betriebsleistungen stiegen, wie sich aus der folgenden Zusammenstellung ergibt:

Rechnungsjahr	Zugkilometer in Millionen	Durchschnittsstand des Personals
1929/30	149	161 926
1930/31	138	158 166
1931/32	132	147 438
1932/33	141	141 215

Die Verminderung im Rechnungsjahr 1932/33 betrug hiernach 6048 Köpfe. Der Personalstand am 30. Juni 1933 war 138 858. Hiervon kamen:

138 355 auf den Eisenbahnbetrieb,
217 „ „ Fährbetrieb,
286 „ Bedienstete, die für Arbeiten auf Vermögensrechnung oder in Sonderwerkstätten verwendet werden.

Fest oder auf Probe angestellt waren 135 206, der Rest von 3652 waren Hilfsbedienstete.

2. Das Personal verteilte sich wie folgt:

Personal der Büros	12 275
Subalternes Personal	2 166
Personal im äußern Dienst:	
Betrieb und Verkehr	57 763
Bau und Unterhaltung	25 423
Material- und Zugförderung	40 328
Sonstiges	903
zusammen	138 858

3. Von dem Durchschnittsstand von 141 215 waren im eigentlichen Eisenbahnbetriebsdienst beschäftigt 136 306. Es trafen hiernach

auf 1 km Betriebslänge . . . . . 8,06 Bedienstete,
„ 1 Million Achskilometer . . . . . 28,12 „ .

II. Personalausgaben[1].

1. Ordentliche Ausgaben.

Generaldirektion	58 390 952,59 L.
Betriebsdienst	720 211 396,65 „
Verkehrsdienst	30 389 310,32 „
Material- und Zugförderungsdienst	336 329 704,05 „
Bautechnischer Dienst	300 891 585,13 „
Nebenbahnen Siziliens	9 736 651,97 „
Fährdienst	2 662 130,53 „
zusammen	1 458 611 731,24 L.

2. Allgemeine Personalausgaben.

Beiträge zum Pensions- und Unterstützungsfonds usw.	394 198 057,13 L.	
Zuweisungen und Entschädigungen verschiedener Art	32 530 466,08 „	
Gratifikationen	5 800 000,00 „	
Unterstützungen	2 195 968,14 „	
Gesundheitsdienst	5 277 996,97 „	
Feierabend (Dopolavoro)	2 160 000,00 „	
Kraftwagendienst	1 308 114,40 „	
zusammen		443 470 602,72 L.
Summe der ordentlichen und allgemeinen Personalausgaben		1 902 082 333,96 L.

[1] Hierbei sind die Rohausgaben angegeben, während in der Betriebsrechnung die Reinausgaben zusammengestellt sind.

3. Werkstättendienst.

Hauptwerkstätten	113 628 805,84 L.	
Nebenwerkstätten	105 152 820,57 „	
Werkstätten für den Bahnunterhaltungsdienst	4 226 811,26 „	
Elektrische Zentralen . . .	1 420 811,22 „	
zusammen . . .		224 429 248,89 L.

4. Gesamtsumme der Personalausgaben . . . . . 2 126 511 582,85 L.

5. Der durchschnittliche Jahresbezug eines Bediensteten fiel im Rechnungsjahr 1932/33 von 12 164 L. auf 12 023 L.

Kapitel III.

Strecken und Anlagen.

A. Länge des Netzes.

1. Die wirkliche Länge der Vollspurbahnen, die von den Staatsbahnen auf italienischem und ausländischem Gebiet betrieben wurden, betrug am 30. Juni 1933 wie im Vorjahr 16 154,729 km.

Hiervon waren auf italienischem Gebiet . .	16 124,078 km
„ ausländischem „ . .	30,651 „ .
Hiervon waren zweigleisig	4 075,615 km.

2. Die durchschnittliche Betriebslänge der Vollspurbahnen betrug 16 122,915 km.
3. Die wirkliche Betriebslänge der Schmalspurbahnen betrug am 30. Juni 1933 773,329 km.
4. Die gesamte wirkliche Betriebslänge betrug am 30. Juni 1933 16 928,058 km, die durchschnittliche 16 889,074 km.
5. Die Eigentumslänge betrug 16 243,179 km, hiervon wurden betrieben:

vom italienischen Staat	15 827,493 km
von italienischen Privatbahnen	346,985 „
von ausländischen Grenzbahnen . . .	68,701 „ .

B. Bahnunterhaltung, Neubau, Anlagen und Bahnbewachung.

1. Für die ordentliche Bahnunterhaltung wurden ausgegeben 190 623 000 L., für die außerordentliche Bahnunterhaltung des Vollspurnetzes 28 725 500 L., des Schmalspurnetzes 672 000 L.
2. Für Erneuerung, Verbesserung und Verstärkung der Gleisanlagen wurden 108,6 Millionen L. aufgewendet.

3. Für Neubau anlagen wurden auf Vermögensrechnung ausgegeben:

für Elektrifizierungsarbeiten . . .	26,7 Millionen L
für sonstige Anlagen	136,4 „ „.

4. Bei der ordentlichen Bahnunterhaltung wurden mehr Privatfirmen herangezogen, ebenso zur Bahnüberwachung. Im Rechnungsjahr 1932/33 wurde dieses Verfahren auf 5500 km ausgedehnt. Das freiwerdende Personal wurde zur Überwachung der Firmen und zur Streckenbegehung verwendet.

5. Der elektrische Betrieb wurde eingeführt auf der 64,8 km langen eingleisigen Strecke Avezzano—Sulmona am 1. März 1933.

Eine Fernleitung mit 60 000 Volt Spannung wurde zwischen Fornovo—Parma—Bologna (106,3 km) gebaut.

Am 30. Juni 1933 waren in elektrischem Betrieb:

	Strecken km	Gleise km
von den Staatsbahnen errichtete und betriebene Anlagen	2016,3	4011,8
von den schweizerischen Bundesbahnen betrieben	19	50,5
von den Staatsbahnen betriebene Privatbahnen in Südtirol	74,9	82,5

Die Stromerzeugungsanlagen für die Staatsbahnen hatten folgende Leistungsfähigkeit

die Wasserkraftwerke	245 290 kW
die Dampfkraftwerke	30 000 „
zusammen . . .	275 290 kW.

Außerdem lieferten Strom andere Wasserkraftwerke mit einer Leistungsfähigkeit von 160 300 kW.

6. Elektrisierungsprogramm.

Im Jahre 1932/33 wurde ein großzügiges Elektrisierungsprogramm beschlossen. Es umfaßt über 4400 km Strecken, für seine Ausführung ist ein Zeitraum von ungefähr zwölf Jahren vorgesehen. Die Arbeiten sind in drei Gruppen eingeteilt. Die erste soll bis Ende 1936 durchgeführt sein. Darunter befinden sich u. a. folgende Linien: Bozen—Trient und Bozen—Meran, Neapel—Salerno, Rom—Florenz, Salerno—Reggio Calabria, zahlreiche Strecken in der Turiner und in der Triester Gegend. Die meisten Baupläne für diese Strecken sind schon genehmigt, außerdem drei Fernleitungen, und im wesentlichen vergeben.

Am 30. Juni 1933 wurden Elektrisierungsarbeiten ausgeführt auf den Strecken Cuneo—Ventimiglia (Teilstrecke auf französischem Gebiet) und Bologna—Florenz (direkte Linie), eine Fernleitung mit 60 000 Volt Spannung war im Bau zwischen S. Dalmazzo und Taggia.

Kapitel IV.

Zugförderung und Fahrzeuge.

1. Leistungen der Züge und Lokomotiven auf dem Vollspurnetz:

a) Zugkm

im Dampfbetrieb	112 018 208
„ elektr. Betrieb	26 435 792
mit Öllokomotiven	117 071
„ Schienenautos	67 185
zusammen	138 638 256

Hiervon fielen

auf Personen- und gemischte Züge	93 338 492
„ Güterzüge	44 583 702
„ Material- und Arbeitzüge	716 323

b) Lokomotivkm

im Dampfbetrieb in Zügen	123 034 837
„ elektr. Betrieb in Zügen	32 097 144
Öllokomotiven	118 021
Schienenautos	67 329
zusammen	155 317 331
Dazu Leistungen der Rangierlokomotiven (1 Rangierstunde = 6 km gerechnet)	16 092 066

c) Es betrugen

die virtuellen Lokomotivkm in Zügen	201 888 414
„ geleisteten virtuellen Tonnenkm	50 737 894 900
„ geleisteten wirklichen Tonnenkm (geschätzt)	41 832 360 900

d) Durchschnittlich beförderte

1 Dampflokomotive	248 t
1 elektr. Lokomotive	262 „
1 Zug im Dampfbetrieb	272,4 „
1 Zug im elektr. Betrieb	318,3 „

2. Brennstoffe.

Der Verbrauch an Brennstoffen im Zugförderungsdienst betrug 2 098 142 t Steinkohlen (unter Umrechnung der übrigen Brennstoffe nach ihrem Heizwert in Steinkohlen), d. i. für 1 Lokomotivkilometer 15,11 kg.

Hiervon kamen

auf den Zugdienst	
im ganzen	1 917 265 t
für 1 Lokomotivkm	15,58 kg
für 1000 virtuelle tkm	50,2 „
für 1000 wirkliche tkm	58,1 „
auf den Rangierdienst	
im ganzen	180 877 t
für 1 Rangierstunde	68,65 kg

3. Elektrischer Betrieb.

Die Leistungen im elektrischen Betrieb (ausgenommen Südtirol und die von den schweizerischen Bundesbahnen betriebene Strecke Domodossola—Iselle) betrugen 12 539 Millionen virtuelle Tonnenkilometer.

Der Verbrauch an elektrischer Energie hierfür betrug:

aus eigenen Kraftwerken	147 248 332 kWh
„ anderen Kraftwerken	258 905 780 „
zusammen . .	406 154 112 kWh

Die Kosten hierfür betrugen 69 688 264,47 L., d. i. durchschnittlich 0,14 L. für 1 Kilowattstunde.

4. Fahrzeugpark.

(Stand am Ende des Rechnungsjahrs.)

	Vollspurige	Schmalspurige
a) Dampflokomotiven	5 084	146
Dampftriebwagen	3	—
elektrische Lokomotiven	897	—
elektrische Triebwagen	56	14
Motortriebwagen	5	—
elektrische Diesel-Triebwagen	2	3
Schienenautos	8	—
Öllokomotiven	2	—
Kran-Triebwagen	1	—
Personenwagen	8 063	194
Gepäck- und Postwagen	4 672	36
Güterwagen	140 850	912

b) In den vollspurigen Wagenpark der Staatsbahnen waren 7900 Güterwagen Privater und verschiedener Ministerien eingestellt, ferner in den schmalspurigen Wagenpark 13 Privatgüterwagen.

Der vollspurige Wagenpark der Staatsbahnen erhöhte sich hierdurch auf 148 750 Güterwagen.

c) Ausgeschieden oder zerstört wurden:

202 Lokomotiven und Triebwagen,
6079 Wagen.

Neubeschafft wurden:

24 elektrische Triebwagen,
6 Schienenautos,
263 Personenwagen,
131 Gepäckwagen.

d) Reparaturstand:

Infolge von Reparaturen waren durchschnittlich nicht betriebsfähig:

	Anzahl	in %
Dampflokomotiven und -triebwagen	522	10,1
elektrische Lokomotiven und Triebwagen	83	9,1
2- und 3achsige Personenwagen	146	10,4
andere Personenwagen	751	12,4
Gepäck- und Postwagen	531	11,7
Güterwagen	8394	5,8

e) Im Durchschnitt waren betriebsfähig:

Dampflokomotiven und -triebwagen	4655	89,9
elektrische Lokomotiven und Triebwagen	829	90,9

Auf 1 km Betriebslänge kamen betriebsfähige

Dampflokomotiven und -triebwagen	0,33
elektrische Lokomotiven und Triebwagen	0,41

Zwischen einer Ausbesserung werden durchschnittlich zurückgelegt:

im Dampfbetrieb:	
von einer Schnellzuglokomotive	92 866 km
„ „ Personenzuglokomotive	76 852 „
„ „ Nebenbahnlokomotive	62 913 „
„ „ Güterzuglokomotive	63 180 „
„ „ Verschublokomotive	60 878 „
„ „ Zahnradlokomotive	28 863 „
im Gesamtdurchschnitt	70 364 „
im elektrischen Betrieb:	
von einer Lokomotive mit großer Geschwindigkeit	126 230 „
„ „ „ „ kleiner „	74 390 „
„ einem Triebwagen	133 004 „

5. Die Einführung leichter Triebwagen.

Die Verwaltung hat ihr besonderes Augenmerk auf die Einführung leichter Triebwagen gerichtet, das sind Triebwagen, die nicht mit Zughaken und Kuppelungen versehen sind und daher weder andere Eisenbahnfahrzeuge ziehen noch in Züge eingestellt werden können. Sie zeichnen sich durch große allgemeine Geschwindigkeit und infolge des günstigen Verhältnisses zwischen der verfügbaren Motorkraft und ihrem Gewicht durch hohe Anlaufgeschwindigkeit aus. Nach einem Versuch mit einem Triebwagen mit 60 Pferdekräften im Jahr 1932 wurde eine

Anzahl weiterer leichter Triebwagen bestellt, die in der zweiten Hälfte des Rechnungsjahrs 1933 in Dienst genommen wurden, nämlich

15 Triebwagen mit 48 Sitzplätzen, einer Höchstgeschwindigkeit von 110 km und einem Motor mit 120 Pferdekräften,

48 Triebwagen mit 64 Sitzplätzen, einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km und einem Motor mit 120 Pferdekräften,

10 Triebwagen mit 80 Sitzplätzen, einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km und 2 Motoren mit je 120 Pferdekräften,

3 Triebwagen mit 72 Sitzplätzen, einer Höchstgeschwindigkeit von 110 km und einem Motor von 120 Pferdekräften.

Mit diesen 76 leichten Triebwagen wurden folgende Zwecke verfolgt:

a) den Nahverkehr auf Strecken mit dichtem Verkehr und den Verkehr auf Nebenbahnlinien so zu ersetzen oder zu ergänzen, daß den Reisenden häufigere, raschere und bequemere Verbindungen geboten werden als durch Kraftfahrlinien, die mit der Eisenbahn in Wettbewerb stehen,

b) unmittelbare Verbindungen zwischen wichtigen Verkehrsmittelpunkten herzustellen.

Zur Verringerung der Kosten wird nur ein Führer beigegeben, ferner wird das verwendete Benzin steuerfrei gelassen. Letztere Vergünstigung ist mit Rücksicht darauf gerechtfertigt, daß die Eisenbahn einen eigenen Wegekörper hat und daher kein Anlaß besteht, sie zur Unterhaltung anderer Verkehrswege heranzuziehen. Der Wagenführer wird für diesen Dienst eigens ausgebildet.

Kapitel V.

Verkehr.

1. Verkaufte Fahrkarten: 80 457 998, d. i. 3,68 % weniger als im Vorjahr.

Hiervon fielen auf die 1. Klasse	1,70 %
„ „ 2. „	9,82 %
„ „ 3. „	88,48 %

Außerdem wurden 170 985 Abonnementskarten ausgegeben.

2. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr fielen von 1218 auf 1146 Millionen Lire, also um 5,95 %.

Die Durchschnittseinnahme betrug:

für ein Personenzugkilometer	12,06 L.
„ „ Personenwagenachskilometer	0,67 „
„ „ Personenkilometer	0,182 „

3. In Reisezügen wurden 1703 Millionen Achskilometer gefahren. Der Zug hatte durchschnittlich 17,92 Wagenachsen. In den Zügen befanden sich durchschnittlich 66 Reisende. Es wurden 6293 Millionen Personenkilometer geleistet.

4. Es wurden 4543 Sonderzüge gefahren, davon:

86 für den Hof,
17 für angesehene Personen,
2393 für Pilgerfahrten, Bäderreisen, Feste, Ausstellungen u. dgl.,
1834 für Volksausflüge,
213 für die Besucher der faschistischen Revolutionsausstellung.

5. An Zugkilometern wurden auf dem Vollspurnetz gefahren:

in Schnellzügen	35 391 665
„ Eilzügen	45 462 303
„ Personenzügen	11 216 694
„ Sonder- und Bedarfszügen	1 267 830.

6. Internationale Schlafwagengesellschaft.

Sie bediente 21 Kurse mit 56 Schlafwagen.

Ferner verkehrten täglich 37 Speisewagen dieser Gesellschaft in 79 Zügen.

B. Güterverkehr.

1. Abgefertigte Sendungen: 18 641 391, dazu im Expreßgutverkehr 327 125.

2. Befördertes Gewicht in Tonnen:

im öffentlichen Verkehr

als Wagenladungen	32 105 771
„ Stückgut	3 238 723
zusammen	35 344 494
dazu im Dienstgutverkehr	5 128 295

ferner 95 386 Wagenladungen Vieh.

3. Gefahrene Achskilometer im öffentlichen Verkehr des Vollspurnetzes:

als Wagenladungen	1 246 508 800
„ Stückgut	540 735 900
zusammen	1 787 244 700.

4. Beladene Wagen im öffentlichen Verkehr des Vollspurnetzes:

als Wagenladungen	2 480 909
„ Stückgut	1 794 924
zusammen	4 275 833

5. Gefahrene Tonnenkilometer:

im öffentlichen Verkehr	
als Wagenladungen	7 874 618 733
„ Stückgut	787 197 215
zusammen	8 641 815 948
im Schmalspurverkehr	17 057 980
hierzu im Dienstgutverkehr	472 489 547
insgesamt	9 131 363 475.

6. Durchschnittliche Beladung auf eine Wagenachse im öffentlichen Verkehr des Vollspurnetzes:

im Wagenladungsverkehr	6,38 t
„ Stückgutverkehr	1,43 t
„ Gesamtdurchschnitt	4,85 t.

7. Die Zahl der Wagenachsen in einem Güterzug war durchschnittlich 59,6; die durchschnittliche Nutzlast eines Güterzugs betrug 200 t.

8. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen 1804 Millionen Lire, gegenüber dem Vorjahr 269 Millionen Lire (12,96 %) weniger.

Die Durchschnittseinnahme betrug:

für 1 Zugkm	40,17 L.
für 1 Achskm	0,67 „
für 1 Tonnenkm	0,205 „.

9. Die durchschnittliche Beförderungstrecke für Güter war 196,54 km.

10. Güterwagenpark (durchschnittlicher)

der italienischen Staatsbahnen	143 831
anderer Verwaltungen auf dem Netz der Staatsbahnen	3 803
zusammen	147 634

Von den Wagen der Staatsbahnen waren durchschnittlich

außerhalb ihres Netzes	5 626
beschädigt	15 823
für den inneren Dienstgebrauch der Verwaltung bestimmt	6 057
sonst für den öffentlichen Verkehr nicht geeignet	24 815
daher insgesamt für den öffentlichen Verkehr nicht verfügbar	52 322
für den öffentlichen Verkehr verfügbar	95 312

11. Tägliche Beladung: Durchschnittlich 15 562 Wagen, d. i. 16,33 % des Wagenparks.

12. Das durchschnittliche Ladegewicht der Güterwagen der italienischen Staatsbahnen betrug 18,60 t.

13. Die durchschnittliche Umlaufzeit der Güterwagen betrug 6 Tage 3 Stunden.

14. Von 4 763 830 im Güter-, Tier- und Dienstgutverkehr beladenen Wagen

wurden in Binnenstationen beladen	3 735 385
„ „ den Häfen beladen	688 198
kamen von italienischen Nachbarbahnen	128 472
„ „ ausländischen Nachbarbahnen	211 775
Bestimmt waren:	
für Binnenstationen der italienischen Staatsbahnen	4 148 447
„ die Seehäfen	220 360
„ italienische Nachbarbahnen	190 448
„ ausländische Nachbarbahnen	204 575

15. Über die Grenzstationen wurden

eingeführt	2 958 670 t
ausgeführt	2 105 123 t

16. Hafenverkehr:

a) Mit der Eisenbahn wurden von den Seehäfen befördert:

insgesamt	9 945 281 t
Davon im öffentlichen Verkehr	9 599 109 t
hiervon	
Kohlen	5 045 594 t
Getreide	700 687 t
Baumwolle	99 557 t
Phosphate und künstliche Düngemittel	501 040 t.

Der Umschlagsverkehr aus den Seehäfen war um 15,61 % schwächer als im Vorjahr.

b) Im einzelnen betrug der Verkehr von den Seehäfen:

Genua	3 577 728 t
Venedig	1 197 579 t
Triest	745 199 t
Fiume	187 128 t
Savona	1 279 532 t
Livorno	680 845 t
Spezia	420 952 t
Ancona	163 126 t
Civitavecchia	551 375 t
Neapel	242 216 t
Torre Annunziata	94 154 t
Brindisi	20 999 t
andere Häfen des Festlands	373 750 t
Häfen Siziliens	308 183 t
Häfen Sardiniens	102 515 t.

17. Die wichtigsten Güter des öffentlichen Verkehrs brachten folgende Einnahmen:

Brennstoffe	183	Millionen L.
Baustoffe	101	„ „
Holz	76	„ „
Metalle und Maschinen	121	„ „
Getreide und Mehl	113	„ „
Wein und verschiedene landwirtschaftliche Erzeugnisse	226	„ „
Öl, Petroleum u. dgl.	103	„ „
Lebendes und geschlachtetes Vieh	32	„ „

18. Je Tag und Betriebskilometer wurden im normalspurigen Netz beladen:

0,965 Wagen,
8,196 t.

C. Entschädigungsdienst.

1. Für Unfälle im Personenverkehr wurden an Entschädigungen bezahlt 3 323 386,92 L.

2. Die Entschädigungen aus dem Güterverkehr verteilen sich auf:

Beschädigungen	557 827,11 L.
Diebstähle	33 532,98 „
Verluste	57 262,52 „
Lieferfristüberschreitungen	4 282,86 „
Zusammen	652 905,47 L.

(gegenüber 988 687,02 L. im Vorjahr).

Kapitel VI.

Kommerzieller Dienst.

1. Personenverkehr.

Während des Rechnungsjahres wurden die Maßnahmen zur Belebung des Verkehrs und zum Schutz gegen den Wettbewerb durch Betriebsverbesserungen und Tariferleichterungen weiter ausgebaut. Mit gutem Erfolg wurden die Fernschnellzüge, die leichten Züge für den Nahverkehr, ferner Triebwagen für Nebenbahnen und zur Ausfüllung von Verkehrslücken auf Hauptbahnen in großem Maße verwendet. Die „Volkszüge“ beförderten 864 297 Reisende in 1049 Zügen auf 435 212 Zugkilometer. Ihre durchschnittliche Beförderungsstrecke betrug hin und zurück 414 km, die durchschnittliche Besetzung 752 Reisende.

Zur Förderung des Touristenverkehrs wurden die Ermäßigungen für Rückfahrkarten nach bestimmten Wintersportplätzen von 40 auf 50 % erhöht. Rundreisekarten gewährten Ermäßigungen von 30 bis 70 %. Die aufs äußerste verbilligten Wochenkarten für Angestellte, Arbeiter

usw. wurden auf die 2. Klasse und auf Entfernungen bis 100 km ausgedehnt. Besondere Vergünstigungen wurden den Frauen der im Krieg und für die nationale Sache Gefallenen zugebilligt.

Für Hochzeitsreisen nach Rom wurde eine Ermäßigung zugestanden, die für Reisende, die die Ehe im Inland geschlossen haben, 80 % betrug, für Hochzeitsreisende des Auslandes 70 %. Eine Vergünstigung von gleichfalls 80 % wurde Hochzeitsreisenden aus der Provinz Rom für Fahrten nach Florenz, Venedig, Neapel und Capri gewährt. Die Ermäßigung für die „Volkszüge" betrug ebenfalls 80 %. Außerdem wurden erhebliche Ermäßigungen zugebilligt für zahlreiche Veranstaltungen (Ausstellung der faschistischen Revolution, das Heilige Jahr, Messen, künstlerische, vaterländische, kulturelle und Sportveranstaltungen und dergleichen), ferner für Reisen in Sommerfrischen und Badeorte an der Adria, in Südtirol, am Gardasee usw.

Während des Rechnungsjahrs wurden von 208 inländischen Reisebüros Fahrkarten zum Gesamtpreis von 167 Millionen Lire verkauft, von 17 italienischen Reisebüros im Ausland und von 644 durch die italienischen Staatsbahnen belieferten Agenturen Fahrkarten zum Preis von 47 Millionen Lire.

Durch eine Bestimmung vom 9. September 1932 wurden die Staatsbahnen ermächtigt, versuchsweise und unter bestimmten Bedingungen für Durchreisende im direkten Verkehr Fahrpreisermäßigungen bis zu 20 % zu gewähren, wenn dies aus Wettbewerbsgründen erforderlich erscheint.

2. Güterverkehr.

Der Rückgang des Güterverkehrs ist auf die allgemeine Krise, die sich allerdings schon abgeschwächt hat, noch mehr aber auf die Verschärfung des Wettbewerbs des Lastkraftwagens zurückzuführen. Dieser Wettbewerb ist besonders stark in Norditalien, hat aber auch in Mittel- und Süditalien schon zugenommen. Der Umfang des Lastkraftwagenverkehrs betrug, roh geschätzt, 13 % des Verkehrs der Staatsbahnen. Der Kraftwagenwettbewerb, der sich früher auf hochwertige Güter in mittleren Entfernungen und auf geringwertige Güter bei der Rückfahrt beschränkte, hat sich auf die Beförderung hochwertiger Güter auf weite Entfernungen und geringwertiger Güter allgemein auf nahe Entfernungen ausgedehnt. Die Eröffnung der Brücke zwischen Marghera und Venedig hat zahlreiche Lastkraftwagen zu Beförderungsleistungen für den dortigen Seehafen veranlaßt und die Eisenbahn dadurch zu Tarifvergünstigungen gezwungen.

Tarifermäßigungen wurden u. a. gewährt für Sammelladungen, für den Verkehr von Getreide von Norditalien nach Süditalien und Sizilien,

soweit er die Leerwagen benutzt, die für den Abtransport von Lebensmitteln aus dem Süden bestimmt sind. Durch Vertragstarife, die für ein Jahr zugestanden werden, und durch Gelegenheitstarife, die auf kürzestem Wege eingeführt werden und eine Ermäßigung von durchschnittlich 20 % vorsehen, wurden zahlreiche Sendungen im Gewicht von insgesamt rund 3,7 Millionen Tonnen gewonnen (hiervon rund 2,83 Millionen gegenüber dem Kraftwagenwettbewerb, 0,53 Millionen gegenüber dem Wettbewerb der See- und Flußschiffahrt, 0,34 Millionen Neuverkehr, der durch die Tarifermäßigung erst ermöglicht wurde).

In dem Rechnungsjahr wurde der erste Schritt zur Einführung von Güterkraftfahrlinien getan, die sich an Eisenbahnlinien anschließen. Am 1. März 1933 wurde ein Netz von solchen Linien im Stückgutverkehr eingerichtet zur Verbindung von Orten, die schon durch Personenkraftfahrlinien bedient werden, mit den Eisenbahnstationen. Zur Zeit ist der Verkehr noch beschränkt auf bestimmte Waren und auf Güter im Gewicht von nicht mehr als 50 kg. Der kombinierte Verkehr gibt den Verkehrtreibenden, die abseits der Eisenbahnlinien liegen, die Möglichkeit, alle Güter unmittelbar aufzugeben und in Empfang zu nehmen, ohne sich nach den Stationen begeben zu müssen, sowohl unter Frankierung wie unter Überweisung der Kosten und zu den Beförderungsbedingungen, die für die Eisenbahnbeförderung gelten. Für diese Beförderungen wird der für den Eisenbahntransport erforderliche Frachtbrief verwendet. Schon im ersten Vierteljahr erstreckte sich der kombinierte Verkehr auf rund 2000 Ortschaften, die Länge der Linien betrug rund 9000 km.

Hinsichtlich des Behälterverkehrs hat sich die Verwaltung an der Bildung der Gesellschaft für Behälter beteiligt, deren Aufgabe in der Beschaffung, Vermietung und Verwendung von Behältern auf eigene Rechnung (als Spediteur) besteht. Die Gesellschaft hat bereits eine erste Serie von Behältern nach den festgesetzten Mustern hergestellt und Untersuchungen und Proben über die Verwendung von Kühlbehältern zum Transport von verderblichen Lebensmitteln angestellt sowie eine Kälteanlage zur Wiederabkühlung von Lebensmitteln eingerichtet.

Im internationalen Verkehr wurden zahlreiche Tarifvergünstigungen gewährt, teils mit, teils ohne Mindestmengenbindung, um Sendungen für die italienischen Bahnen überhaupt oder auf längere Strecken dieser Bahnen zu gewinnen. Die Adriatarife, die den Verkehr der Häfen Triest und Fiume mit den mitteleuropäischen Ländern sichern sollen, sind aus Wettbewerbsgründen wiederholt gesenkt worden. Schädlich für diese Häfen waren namentlich die Vorzugszölle, die Polen für die Ein-

fuhr von Waren über Gdingen und Danzig gewährte und die fast den ganzen Verkehr von und nach Polen von Triest ablenkten, ferner die Veröffentlichung eines direkten Tarifs mit niedrigsten Sätzen für den Verkehr zwischen Donauhäfen und den wichtigsten Levantehäfen.

Im Binnenverkehr wurden Tarifermäßigungen unter anderem gewährt für Zuckerrüben, saure Früchte, Kartoffeln, Holz und Fruchtsäfte. Die Maßnahmen verschiedener Staaten zur Bekämpfung der Wirtschaftskrise (Einfuhrverbote, Kontingentierung, Einschränkungen hinsichtlich der Frachtzahlung, der Barvorschüsse und der Nachnahmen) haben den internationalen Verkehr ungünstig beeinflußt. Die Entwertung einer Anzahl von Währungen (Dollar, Pfund Sterling, Pengö, Schilling usw.), die als Tarifwährung zugrunde gelegt waren, hat den normalen Gang des Verkehrs beeinträchtigt und die Stabilität der Tarife mit diesen Ländern erschüttert. Zur Behebung der hierdurch verursachten Schwierigkeiten wurden im Verkehr Italien—England Umrechnungstafeln für das Pfund Sterling eingeführt. In zahlreichen internationalen Tarifen wurde der Verkehr mit Italien erleichtert, z. B. in den Tarifen für den Obstverkehr Italien—Frankreich, für den Eisen- und Braunkohlenverkehr von der Tschechoslowakei, für den Lebensmittelverkehr Italien—Tschechoslowakei. Um den Verkehr von sauren Früchten von Italien nach Polen wiederzugewinnen, wurde ein Tarif Italien—belgische Häfen für Sendungen eingeführt, die über die belgischen Häfen nach Gdingen und Danzig weiterbefördert werden. Ein neuer Tarif Italien—nordische Länder hat der Entwertung der Währung dieser Länder Rechnung getragen.

Kapitel VII.

Verschiedenes.

I. Ärztlicher Dienst.

1. Der ärztliche Dienst wurde von 242 beamteten und 1612 Hilfsärzten wahrgenommen.

2. Krankheitstand des ständigen Personals (141 213 Köpfe) im Kalenderjahr 1932:

Krankheitsfälle	147 436
Krankheitstage	1 785 024
auf 100 Bedienstete	104,41 Fälle
Durchschnittsdauer des Krankheitsfalls	12,11 Tage
Jährliche Krankheitstage eines Bediensteten im Durchschnitt	12,64

3. Unfälle der Unfallversicherten (137 850 Köpfe) im Kalenderjahr 1932:

Zahl der Unfälle	15 945	
Gesamtdauer der Dienstunfähigkeit	288 804	Tage
Anzahl der Unfälle auf 100 Versicherte	12,02	
Durchschnittsdauer der Dienstunfähigkeit bei einem Unfall	18,11	Tage
Jährliche Durchschnittsdauer der Dienstunfähigkeit, auf alle Versicherten verteilt	2,18	Tage

4. Die Ausgaben für ärztliche Hilfe, Arzneien, Krankenhauspflege, mechanische Hilfsmittel, Rettungskästen u. dgl. betrugen 5 277 996,97 L.

II. Betriebsunfälle.

1. Entgleisungen

auf freier Strecke	33	
in den Bahnhöfen	12	
zusammen		45

Zusammenstöße und Aufstöße

auf freier Strecke	5	
in den Bahnhöfen	30	
an den Bahnübergängen	138	
zusammen		173
Andere Unfälle		177
insgesamt		395

2. Bei den Betriebsunfällen wurden auf den Vollspurbahnen

	getötet	verletzt	zusammen
Reisende	9	123	132
Bedienstete	61	121	182
andere Personen	228	195	423

Es kamen auf den Vollspurbahnen

	getötete Reisende	verletzte Reisende	zusammen
auf 1 Million Reisende	0,25	8,07	8,32
auf 100000 Personenzugkilometer	0,02	0,68	0,70
auf 100000 Zugkilometer	0,01	0,46	0,47

III. Der Betrieb der Nebenbahnen Siziliens.

1. Die Länge der von den Staatsbahnen betriebenen schmalspurigen Nebenbahnen Siziliens betrug 559,4 km, hiervon 49,7 km mit Zahnradbetrieb.

2. Geleistet wurden 1 404 233 Zugkilometer.

3. Betriebsergebnisse:

Verkehrseinnahmen	4 624 981,36 L.
Gesamteinnahmen	4 754 356,35 „
Ordentliche Ausgaben	19 403 717,66 „
Gesamtausgaben	26 396 924,32 „
Fehlbetrag	21 642 567,97 „.

IV. Fährbootdienst.

Der Fährdienst in der Meerenge von Messina wurde von 6 Schiffen besorgt. Ausgeführt wurden 4967 Doppelfahrten zwischen Messina und Reggio Calabria (Villa S. Giovanni), sie beförderten 151 289 Güterwagen und 10 803 Personenwagen.

V. Wohlfahrteinrichtungen.

1. Pensions- und Unterstützungsfonds:

Einnahmen	532 461 954,18 L.
Ausgaben	532 461 954,18 „
Vermögensbestand am 30. Juni 1933	1 180 308 079,73 „.

2. Fürsorgeanstalt (Opera di previdenza):

Einnahmen	32 117 494,27 L.
Ausgaben	42 487 254,78 „
Fehlbetrag	10 369 760,51 „.

3. Gemeinnützige Bauten für Eisenbahner:

Bis zum Ende des Rechnungsjahrs 1932/33 waren

genehmigt	370 511 291,71 L.
aufgebraucht	314 413 328,55 „.

Im Rechnungsjahr 1932/33 betrugen die

laufenden Einnahmen	19 555 963,33 L.
„ Ausgaben	18 683 816,86 „
also blieb ein Überschuß von	872 146,47 „.

4. Darlehen an gemeinnützige Baugenossenschaften:

Sie betrugen am Ende des Rechnungsjahrs	520 432 051,61 L.
hiervon	
aus dem Pensions- und Unterstützungsfonds	152 206 167,85 „
aus Mitteln der Hinterlegungs- und Darlehnskasse	331 132 125,58 „.

Dr. Sauter.

Die Niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1933[1].

1. Allgemeines.

Der allgemeine wirtschaftliche Niedergang, der Wettbewerb des Kraftwagens und die Fesseln, die dem zwischenstaatlichen Handel angelegt sind, wirken auch in den Niederlanden seit Jahren lähmend auf die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs, und ihr Druck hat sich im Jahr 1933 noch verstärkt. Und wenn ihre Auswirkungen auf die wirtschaftlichen Ergebnisse der Niederländischen Eisenbahnen in diesem Jahr nicht noch ungünstiger gewesen sind, so liegt das nur daran, daß die kürzlich durchgeführten Tarifermäßigungen und die Tatsache, daß in den Wintern 1932/33 und 1933/34 im Januar und Dezember der starke Frost die Binnenschiffahrt lahmlegte, den Eisenbahnen einen gewissen Mehrverkehr zuführten. So gingen gleichwohl im ganzen die Einnahmen kaum weniger stark zurück als 1932, und auch an Betriebsausgaben konnte nur mit Hilfe von Lohnherabsetzungen und weiteren Ersparnismaßnahmen zwar eine weitere, wenn auch geringere Ermäßigung wie 1932 erzielt werden, im Endergebnis war der wirtschaftliche Erfolg noch wesentlich schlechter als im Vorjahr. Das war nach der Ansicht der Verwaltung unvermeidlich. Solange die wirtschaftliche Lage sich nicht bessert, muß bei der abnehmenden Kaufkraft der Bevölkerung der Umfang sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs immer mehr zusammenschrumpfen. Im Gegensatz dazu wird aber die Zahl der Verkehrsmittel immer größer, namentlich in Gestalt der Lastkraftwagen und der „wilden" Autobusse, und keinerlei Maßnahme wurde zustande gebracht, wodurch dieser volkswirtschaftlichen Verschwendung der Verkehrsmittel Einhalt geboten oder wenigstens der einseitigen rechtlichen Bevorzugung

[1] Nach dem gemeinsamen Jahresbericht der Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft (N.V. Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, SS) und der Holländischen Eisenbahngesellschaft (N.V. Hollandsche Ijzeren Spoorweg Maatschappij, HSM), vereinigt zu den Niederländischen Eisenbahnen (Nederlandsche Spoorwegen, NS), Utrecht, I. van Boekhoven, 1934. Vgl. zuletzt Archiv für Eisenbahnwesen 1934 S. 937: Die Niederländischen Eisenbahnen im Jahr 1932.

des Kraftwagens ein Ende bereitet würde. Allerdings hat die Regierung unter dem 23. April 1933 einen Gesetzentwurf zur Änderung des Gesetzes über öffentliche Verkehrsmittel eingebracht und weiter unter dem 4. Dezember 1933 einen Gesetzentwurf vorgelegt über die Einrichtung eines sog. Verkehrsfonds. Doch war man im Berichtsjahr bei dem ersten Entwurf, der gewiß manche Verbesserungen für den Eisenbahnverkehr enthält, über schriftliche Erörterungen zwischen der zweiten Kammer und dem Minister nicht hinausgekommen, und dadurch daß man eine Anzahl von Staatseinnahmen und -ausgaben, die mit dem Verkehr zu tun haben, in einen Topf wirft, kann man den schädlichen Überfluß an Verkehrsmitteln nicht beseitigen. Auch die in dem Gesetz vorgesehene Erhöhung der Kraftwagen- und Fahrradbesteuerung wird, wenn nicht noch andere Maßnahmen hinzukommen, den Verkehr auf den Eisenbahnen nicht vermehren. Zu alledem kam, daß die Erschwernisse des Handels im Laufe des Berichtsjahrs noch zunahmen und daß dadurch der zwischenstaatliche Handel noch weiter zurückging.

Dagegen hat sich die zum 1. Januar und 1. April 1933 durchgeführte Tarifänderung im Personenverkehr, sowie der zum 1. Mai 1933 durchgeführte Umbau der Gütertarife, die durchweg wesentliche Ermäßigungen brachten, durchaus bewährt: sowohl der Personenverkehr als auch der Güterverkehr haben dem Umfang nach zugenommen. Wenn auch die mit der Ermäßigung der Tarife verbundene Verringerung der Einnahme durch die Zunahme des Verkehrs noch nicht ausgeglichen werden konnte, so konnte doch einem weiteren Verlust des Verkehrs an Reisenden und Gütern an andere Verkehrsmittel vorgebeugt werden. Die Verwaltung ist davon überzeugt, daß die Einnahmen sich noch ungünstiger entwickelt haben würden, wenn sie die Tarifermäßigung nicht durchgesetzt hätte. Für den Güterverkehr schließt sie das daraus, daß hier die Einnahmen in den Monaten Februar, März und April, d. h. also vor der Tarifänderung gegenüber den gleichen Monaten des Jahres 1932 noch um 18 % zurückgingen, während der Rückgang in den Monaten Mai bis November nur 15 % gegenüber 1932 betrug. Die Monate Januar und Dezember hat man bei diesem Vergleich außer acht gelassen, weil 1933 in diesen Monaten durch Frost die Binnenschiffahrt stillag, was 1932 nicht der Fall gewesen war. Für den Personenverkehr ist ein Vergleich der beiden Jahre nicht möglich, weil die Tarifänderung hier in zwei Stufen durchgeführt wurde und weil das Osterfest 1932 in den März, 1933 in den April fiel.

Die Zeiten, in denen die Binnenschiffahrt stillag, stellten hohe Anforderungen an das Personal und die Fahrzeuge, vielfach trat Wagenmangel auf, und die Verwaltung betont, daß dies in Zukunft bei

starkem Winterverkehr noch mehr der Fall sein werde, denn die schlechten wirtschaftlichen Verhältnisse würden auf die Dauer dazu zwingen, nicht mehr Fahrzeuge vorzuhalten, als für den regelmäßigen Verkehr nötig sind, ohne Rücksicht auf nur gelegentlich auftretende außergewöhnliche Verhältnisse.

Die Versuche, durch Vereinfachungen und Ersparnismaßnahmen weiterhin eine Verminderung der Betriebskosten zu erreichen, wurden weiter fortgesetzt und es gelang auch, unterstützt durch eine neue Lohnkürzung, die Betriebskosten, die 1921 noch 194 Mill. Gulden betragen hatten, und die 1932 bereits auf 117 Mill. Gulden zurückgegangen waren, im Jahre 1933 auf weniger als 110 Mill. Gulden herabzudrücken. Aber auch dadurch konnte der Einnahmerückgang nur zum Teil aufgewogen werden, während eine ungünstigere Zinsenrechnung, höhere Abschreibungen und die für die Beseitigung der aufgegebenen Eisenbahnlinie Hattem—Kampen vorgesehenen Rückstellungen die Lasten vermehrten. So war das Endergebnis um 11 Mill. Gulden schlechter als 1932 und es ergab das Jahr 1933 einen vom Staat zu deckenden Fehlbetrag von über 28½ Mill. Gulden.

Im Laufe des Jahrs 1933 kam das Gesetz über die Verstaatlichung der beiden von SS betriebenen Eisenbahnen Niederländische Zentral-Eisenbahn-Ges. (Utrecht—Zwolle—Kampen) und Utrechtsche Nebenbahn-Ges. (den Dolder—Baarn), zum 1. Januar 1934 zustande; dadurch, daß in Zukunft diese Bahnen als Staatsbahnen betrieben werden, wird eine geldliche Erleichterung der Gesellschaften eintreten. Weiter konnte im Laufe des Jahrs 1933 infolge des Entgegenkommens der Eigentümerin der für HSM verlustreiche Betrieb der Teilstrecke Warmenhuizen—Schagen der Kleinbahn Alkmaar—Schagen eingestellt werden, auch gab der Minister, nachdem eine Meinungsverschiedenheit mit der Gemeinde Kampen beseitigt war, die Genehmigung, den Betrieb der bereits erwähnten Nebenbahnlinie Hattem—Kampen, der der SS nur einen kleinen Teil der Kosten einbrachte, einzustellen und die Linie abzubrechen. Der Minister gab die Zusicherung, daß die Regierung diesen Weg weiter verfolgen würde, und in dieser Linie liegt auch wohl ein am 16. Dezember 1933 vorgelegter Gesetzentwurf auf Änderung des Eisenbahngesetzes und des Kleinbahngesetzes, der bezweckt, den Eisenbahnen mehr Freiheit bei Tarifermäßigungen zu geben, den Zeitraum abzukürzen, innerhalb dessen die Verstaatlichung von Eisenbahnen möglich ist und endlich auch Verstaatlichung von Kleinbahnen möglich zu machen[1].

[1] Tatsächlich ist inzwischen ein Gesetzentwurf auf Verstaatlichung folgender Strecken eingebracht worden: Hoorn—Medemblik, Nijkerk—Ede, Neede—Hellendoorn, Deventer—Ommen, Dinxperto—Varsseveld, Leeuwarden—Metslawier, Metslawier—Anjum und Stiens—Harlingen und —Franeker.

Im einzelnen sei aus dem Geschäftsbericht folgendes hervorgehoben.

2. Umfang des Netzes.

Mit der bereits erwähnten Einstellung des Betriebs auf der 17,874 km langen Teilstrecke Warmenhuizen—Schagen der von HSM pachtweise betriebenen Kleinbahnstrecke Alkmaar—Schagen, 8. Dezember 1933, verminderte sich das Netz der Gesellschaften entsprechend; andere Änderungen traten im Laufe des Jahrs nicht ein. Die Gesamtlänge der von den Gesellschaften betriebenen Bahnen betrug somit Ende

	1931	1932	1933
Hauptbahnen	2 425,185 km	2 425,185 km	2 425,185 km
Nebenbahnen	962,684 „	962,684 „	962,684 „
Kleinbahnen	251,248 „	251,248 „	233,374 „
zusammen	3 639,117 km	3 639,117 km	3 621,243 km

Von diesen Linien standen im Eigentum

	1931	1932	1933
des Staates	1 887,325 km	1 887,325 km	1 887,325 km
der SS	171,219 „	171,219 „	171,219 „
der HSM	663,096 „	663,096 „	663,096 „
eines Dritten	917,477 „	917,477 „	899,603 „
	3 639,117 km	3 639,117 km	3 621,243 km
dazu die HSM Fährstrecke Enkhuizen—Stavoren	22,000 km	22,000 km	22,000 km
zusammen	3 661,117 km	3 661,117 km	3 643,243 km

Nach Vollendung des neuen Waalbrückenbaus zwischen Waardenburg und Zaltbommel im Zuge der Linie Utrecht—Herzogenbusch wurde (3. Oktober 1933) auf der 4,172 km langen Zwischenstrecke, die bisher eingleisig betrieben wurde, der zweigleisige Betrieb eingeführt, damit erhöhte sich die Gesamtstreckenlänge der zweigleisigen Bahnen von 1684,522 auf 1688,694 km. Der Umfang des elektrisch betriebenen Hauptbahnnetzes von 180,8 km hat sich nicht geändert, die Arbeiten an der im Ausbau befindlichen Strecke Rotterdam DP-Dordrecht wurden erst im Laufe des Jahrs 1934 (7. Mai) beendet; weiter ist die Elektrisierung der HSM-Staatsbahnstrecke (Rotterdam—)Schiedam—Hoek van Holland beschlossen worden[1]. Auch sei noch erwähnt, daß am 15. Mai auf der HSM-

[1] Die Kosten für die bis jetzt durchgeführte Elektrisierung (200 km) betrugen rund 40 Mill. Gulden, davon 24 Mill. für die Fahrzeuge und 16 Mill. für Oberleitung, Unterwerke usw.

Kleinbahnteilstrecke Kwadijk Edam—Edam und am 8. Oktober auf der Teilstrecke Tzummarum—Franeker der von SS betriebenen Nordfriesischen Nebenbahnen der Personenverkehr eingestellt worden ist.

3. Einnahmen.

Die Einnahmen und Ausgaben der Gesellschaften zeigten in den letzten Jahren folgende Entwicklung:

Die Gesamteinnahmen, die 1920 mit 204 339 427,59 fl. ihren höchsten Stand erreicht hatten, betrugen in den Jahren

1924 . . .	166 933 077,84 fl.,	das ist	+	2,69 %	gegenüber	1923
1925 . . .	162 667 929,16 „	„ „	—	2,56 %	„	1924
1926 . . .	163 388 861,13 „	„ „	+	0,44 %	„	1925
1927 . . .	162 216 728,53 „	„ „	—	0,71 %	„	1926
1928 . . .	173 667 467,48 „	„ „	+	7,05 %	„	1927
1929 . . .	180 783 211,00 „	„ „	+	4,09 %	„	1928
1930 . . .	175 508 427,40 „	„ „	—	2,92 %	„	1929
1931 . . .	164 295 873,26 „	„ „	—	6,39 %	„	1930
1932 . . .	139 535 290,03 „	„ „	—	15,07 %	„	1931
1933 . . .	122 437 753,99 „	„ „	—	12,25 %	„	1932.

Damit sind die Einnahmen ungefähr auf den Stand des Jahrs 1918 zurückgegangen. Wie sich der Einnahmerückgang auf alle Gruppen verteilt, ergibt die folgende Zusammenstellung:

Die Einnahmen betrugen: bei der Stelle	1931	1932	1933	1933 weniger als 1932
	fl.			
Personenverkehr . . .	79 285 951,83	68 507 692,60	60 497 337,26	— 8 010 355,34
Gepäckverkehr	1 627 113,20	1 366 421,26	1 279 570,95	— 86 850,31
Brief- und Paketpost .	4 318 586,21	3 801 634,48	3 025 732,77	— 775 901,71
Güter	74 302 896,46	61 864 289,79	54 111 359,93	— 7 752 929,86
Lebende Tiere und Leichen	1 325 928,30	1 000 137,85	829 728,17	— 170 409,68
Außergewöhnliche Einnahmen	3 414 877,66	2 978 988,96	2 678 368,17	— 300 620,79
Telegraf	20 519,60	16 125,09	15 656,74	— 468,35
zusammen . .	164 295 873,26	139 535 290,03	122 437 753,99	— 17 097 536,04

Von den Einnahmen entfiel naturgemäß der weitaus größte Anteil auf die Staatsbahnen und die der SS oder HSM eigentümlich gehörenden Linien, nämlich 119 990 476,80 fl., der Rest von 2 447 277,19 fl. verteilt sich auf die pachtweise betriebenen Privatbahnen. Andererseits haben die Gesellschaften für die Staatsbahnen eine Pacht von 3 775 087,75 fl. (SS) und 579 120 fl (HSM), zusammen 4 354 207,75 fl., zu zahlen, während für die betriebenen Privatbahnen einschl. der Hafenbahnen u. ä. nicht

weniger als 1 752 536,89 fl. zu entrichten war. Diese Zahlen zeigen deutlich das Mißverhältnis, das zwischen den Einnahmen und Ausgaben der Privatbahnen besteht, besonders auffällig ist es z. B. bei den Haarlemer-Meerlinien, die an Einnahmen brachten 473 292,21 fl. und Ausgaben in Höhe von 428 718,27 fl. erforderten.

a) Personenverkehr.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr, die 1921 mit 94 113 975,41 fl. den höchsten Stand erreicht hatten, entwickelten sich in den letzten Jahren folgendermaßen: Sie betrugen:

1924 . . .	83 019 822,31 fl.,	das ist	— 2,39 %	gegenüber	1923
1925 . . .	81 272 035,39 „	„ „	— 2,11 %	„	1924
1926 . . .	78 345 694,27 „	„ „	— 3,60 %	„	1925
1927 . . .	77 533 954,99 „	„ „	— 1,03 %	„	1926
1928 . . .	83 874 107,41 „	„ „	+ 8,17 %	„	1927
1929 . . .	85 936 938,23 „	„ „	+ 2,45 %	„	1928
1930 . . .	87 139 646,82 „	„ „	+ 1,40 %	„	1929
1931 . . .	80 913 056,03 „	„ „	— 7,14 %	„	1930
1932 . . .	69 874 113,86 „	„ „	— 13,64 %	„	1931
1933 . . .	61 776 908,21 „	„ „	— 11,59 %	„	1932.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr allein, d. h. ohne die aus dem Gepäckverkehr, gingen von 68 507 692,60 fl. (1932) um 11,69 % auf 60 497 337,26 fl. zurück, während 1932 im Vergleich zu 1931 der Rückgang 13,59 % betragen hatte. Im einzelnen betrugen

Die Einnahmen aus dem:	1931	1932	1933	1933 weniger als 1932
	fl.			
Fahrkarten im Binnenverkehr . . .	52 106 931,53	44 840 565,95	39 129 165,60	— 5 711 400,35
zwischenstaatlichen Verkehr	5 333 970,95	4 401 897,30	3 767 009,06	— 634 888,24
Ferienkarten	1 691 888,00	1 463 250,00	1 320 992,00	— 142 258,00
Zeitkarten	20 153 161,35	17 801 979,35	16 280 170,60	— 1 521 808,75
zusammen . .	79 285 951,83	68 507 692,60	60 497 337,26	— 8 010 355,34

An dem Einnahmerückgang im Personenverkehr waren wieder alle Klassen beteiligt, und zwar nahmen ab die Einnahmen aus der 1. Klasse um 15,73 (1932: 22,36 und 1931: 14,72) %, die aus der 2. Klasse um 13,48 (1932: 20,81 und 1931: 11,47) % und die aus der 3. Klasse um 10,79 (1932: 10,07 und 1931: 4,54) %. Auch 1933 hat sich die Abwanderung in die unteren Klassen weiter fortgesetzt. Von 100 Reisenden — ohne die auf Zeit- und Ferienkarten — benutzten in den letzten Jahren die:

	im Binnenverkehr			im Verkehr mit dem Ausland			im gesamten Durchschnitt		
	1931	1932	1933	1931	1932	1933	1931	1932	1933
	%								
1. Klasse	1,4	1,1	1,0	4,0	3,1	3,0	1,5	1,2	1,1
2. Klasse	10,6	8,7	7,8	26,1	23,1	22,7	11,2	9,3	8,3
3. Klasse	88,0	90,2	91,2	69,9	73,8	74,3	87,3	89,5	90,6

Dementsprechend verteilten sich die Einnahmen, es entfielen auf die

	im Binnenverkehr			im Verkehr mit dem Ausland			im gesamten Durchschnitt		
	1931	1932	1933	1931	1932	1933	1931	1932	1933
	%								
1. Klasse	5,4	4,9	4,7	10,2	8,1	8,0	5,7	5,1	4,9
2. Klasse	24,9	22,9	22,4	44,5	40,7	41,2	26,3	24,1	23,6
3. Klasse	69,7	72,2	72,9	45,3	51,2	50,8	68,0	70,8	71,5

Im Durchschnitt entfiel demgemäß auf einen Reisenden der:

	im Binnenverkehr			im Verkehr mit dem Ausland			im gesamten Durchschnitt		
	1931	1932	1933	1931	1932	1933	1931	1932	1933
	fl.								
1. Klasse	3,172	3,494	3,450	6,214	6,117	5,781	3,495	3,753	3,681
2. Klasse	1,893	2,061	2,017	4,095	4,186	3,871	2,096	2,258	2,196
3. Klasse	0,820	0,798	0,678	1,556	1,647	1,460	0,843	0,824	0,700
durchschnittlich	0,696	0,938	0,809	2,404	2,374	2,136	1,023	0,992	0,856

Die Zahl der Reisenden ohne die auf Zeit- und Ferienkarten beförderten, die von 56 173 818 im Jahr 1931 auf 49 643 680 im Jahr 1932 zurückgegangen war, stieg 1933 um 469 559 auf 50 113 298, indem in der ersten Klasse 64 333, in der zweiten Klasse 443 608 Reisende weniger, in der dritten Klasse aber 977 559 Reisende mehr befördert wurden; im einzelnen wurden 1933 befördert:

	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	insgesamt	davon im Auslandsverkehr
auf Einzelkarten . . .	378 287	2 470 404	19 434 202	22 282 893	1 440 529
im Militärverkehr . .	120	2 371	326 004	328 495	—
zu ermäßigten Preisen	1 067	23 886	321 223	346 176	45 081
auf Rückfahrkarten (doppelt gerechnet)					
im Nahverkehr .	147 778	1 560 796	22 406 130	24 114 704	53 240
zu ermäß. Preisen .	1 984	99 814	2 939 232	3 041 030	224 640
zusammen . .	529 236	4 157 271	45 426 791	50 113 298	1 763 490

Die Einnahmen aus den einzelnen Verkehrsarten gliederten sich wie folgt:

	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	zusammen	davon im Auslandsverkehr
	fl.				
Einzelkarten	1 828 674	8 126 748	22 063 412	32 018 834	3 431 048
Militär	345	4 811	600 634	605 790	—
zu ermäßigten Preisen	2 064	52 422	361 717	416 203	87 104
Rückfahrkarten im Nahverkehr	109 606	831 210	7 363 391	8 304 207	15 413
Rückfahrkarten zu ermäßigten Preisen	7 506	112 911	1 430 724	1 551 141	233 444
zusammen	1 948 195	9 128 102	31 819 878	42 896 175	3 767 009
Zeitkarten	980 056	4 862 063	10 438 051	16 280 170	—
Ferienkarten	39 188	269 548	1 012 256	1 320 992	—
insgesamt	2 967 439	14 259 713	43 270 185	60 497 337	3 767 009

Die Einnahmen aus den verschiedenen Arten der Zeitkarten ergeben sich aus folgender Zusammenstellung:

Es erbrachten die:	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	zusammen
	fl.			
gewöhnlichen Dauerkarten	799 353,20	4 256 573,39	5 604 016,53	10 659 943,12
Acht-Tagekarten (ganzjährig)	26 077,50	146 964,75	378 795,00	551 837,25
Streckenkarten	154 322,55	441 832,06	2 317 018,05	2 913 172,66
Arbeiterwochenkarten	—	—	1 615 818,14	1 615 818,14
Schülerkarten	303,20	16 692,96	449 886,67	466 382,83
Berufsschülerkarten	—	—	72 516,60	72 516,60
zusammen	980 056,45	4 862 063,16	10 438 050,99	16 280 170,60

Im Gepäckverkehr gingen die Einnahmen nicht ganz so stark zurück wie im reinen Personenverkehr; sie sanken von 1 366 421,26 fl. um 6,36 % auf 1 279 570,95 fl.; 1932 hatte der Rückgang 16,02 % betragen. Wesentlich stärker war hingegen wieder die Abnahme im Brief- und Paketpostverkehr, hier sank die Einnahme von 3 801 634,48 fl. um 20,41 % auf 3 025 732,77 fl.; 1932 hatte der Rückgang nur 11,97 % betragen.

b) Güterverkehr.

Die Einnahmen des Güterverkehrs zeigten wie auch im Jahr 1932 eine noch stärkere Abnahme wie die des Personenverkehrs; sie gingen von 62 864 427,64 um 7 923 339,54 oder 12,60 % auf 54 941 088,10 fl. zurück. Im Jahre 1920 hatte der Güterverkehr mit 104 214 739,58 fl. die höchste je erreichte Einnahme gehabt. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt folgendes Bild. Es betrugen die Einnahmen des Güterverkehrs in den Jahren:

1924 . . .	79 325 303,00 fl.,	das ist	+	8,74 %	gegenüber	1923
1925 . . .	73 157 939,22 „	„ „	—	7,77 %	„	1924
1926 . . .	77 075 172,11 „	„ „	+	5,35 %	„	1925
1927 . . .	77 542 524,22 „	„ „	+	0,60 %	„	1926
1928 . . .	82 121 842,95 „	„ „	+	5,90 %	„	1927
1929 . . .	87 471 583,80 „	„ „	+	6,51 %	„	1928
1930 . . .	80 825 205,44 „	„ „	—	7,59 %	„	1929
1931 . . .	75 628 824,76 „	„ „	—	6,43 %	„	1930
1932 . . .	62 864 427,64 „	„ „	—	16,87 %	„	1931
1933 . . .	54 941 088,10 „	„ „	—	12,60 %	„	1932.

Ein Vergleich mit der Entwicklung der Personenverkehrseinnahmen ergibt, daß — für die Wirtschaftlichkeit kein gutes Zeichen — die Einnahmen des Güterverkehrs in den letzten vier Jahren wieder hinter denen des Personenverkehrs zurückbleiben. An dem Einnahmerückgang waren, obwohl der Menge nach einige Verkehre zugenommen haben, wie sich aus der folgenden Zusammenstellung ergibt, alle Verkehre beteiligt. Dabei ist allerdings die neue Gütereinteilung zu beachten, wodurch der Begriff Bestellgut (beschleunigtes Eilgut) weggefallen ist; für 1932 und 1931 erscheinen daher die Einnahmen aus dieser Güterklasse nicht mehr besonders. Die Einnahmen betrugen:

	1931	1932	1933	1933 weniger als 1932
	fl.			
Güterverkehr				
Binnenverkehr . . .	50 685 139,70	45 057 460,78	40 319 998,61	—4 737 462,17
Verkehr mit und über Belgien	10 874 480,98	6 903 822,70	5 221 754,79	—1 682 067,91
Verkehr mit und über Deutschland . . .	12 742 225,73	9 902 583,61	8 569 362,68	—1 333 220,93
Durchgangsverkehr .	1 095,05	422,70	243,85	— 178,85
zusammen . . .	74 302 896,46	61 864 289,79	54 111 359,83	—7 752 929,86
Tier- und Leichenverkehr	1 325 928,30	1 000 137,85	829 728,17	— 170 409,68
insgesamt . . .	75 628 824,76	62 864 427,64	54 941 088,10	—7 923 339,54

In Prozenten ausgedrückt betrug der Rückgang im Vergleich zu den Vorjahren im:

	1931	1932	1933
	%	%	%
Binnenverkehr	2,02	10,47	10,51
Verkehr mit und über Belgien	8,12	24,36	36,51
Verkehr mit und über Deutschland	16,46	22,28	13,46
Durchgangsverkehr	31,77	61,67	42,31
im Durchschnitt	6,01	16,78	12,53
Tier- und Leichenverkehr	18,66	24,56	17,04
im Gesamtdurchschnitt	6,43	16,87	12,60

Der Menge nach war der Rückgang im Güterverkehr verhältnismäßig gering; es wurden befördert 1933 18 102 641 t gegenüber 18 290 674 t im Jahre 1932, der Rückgang betrug also nur 1,028 % gegenüber noch 16,77 % im Jahre 1932 und 3,04 % im Jahre 1931. Von dem Verkehr des Jahres 1933 entfiel der größte Teil auf Kohlen (12 036 304 t). Der Verkehr verteilte sich dabei wie folgt: Es wurden befördert an Tonnen im:

	1931		1932		1933	
Binnenverkehr	11 744 321	—	9 987 323	—	10 145 003	—
davon Kohle	—	6 816 637	—	6 369 280	—	6 455 057
direkten Binnenverkehr						
Versand	1 234 147	—	1 787 658	—	2 110 235	—
Empfang	164 938	—	136 087	—	126 179	—
davon Kohle						
Versand	—	1 000 091	—	1 604 576	—	1 861 336
Empfang	—	—	—	—	—	—
Verkehr mit und über Belgien						
Versand	3 735 295	—	2 473 466	—	1 948 861	—
Empfang	716 756	—	451 090	—	445 204	—
davon Kohle						
Versand	—	3 180 230	—	2 115 184	—	1 726 931
Empfang	—	111 765	—	59 410	—	64 889
Verkehr mit und über Deutschland						
Versand	1 103 927	—	1 000 258	—	873 275	—
Empfang	3 277 291	—	2 454 647	—	2 417 825	—
davon Kohle						
Versand	—	332 310	—	340 131	—	296 097
Empfang	—	1 861 981	—	1 634 325	—	1 631 994
Durchgangsverkehr	568	—	145	—	59	—
zusammen	21 977 243	—	18 290 674	—	18 102 641	—
davon Kohle	—	13 303 014	—	12 122 906	—	12 036 304

Nur im Binnenverkehr nahm also der Verkehr zu, im übrigen war die Entwicklung in Prozenten ausgedrückt gegenüber den Vorjahren wie folgt: Die Zunahme (+) oder Abnahme (—) betrug im:

	1931	1932	1933
	%		
Binnenverkehr	+ 2,27	— 9,37	+ 3,95
Verkehr mit und über Belgien	— 8,38	—34,31	—16,91
Verkehr mit und über Deutschland	—11,55	—21,14	— 4,74
Durchgangsverkehr	—35,31	—74,47	—59,31

Auch im Viehverkehr war ein Zugang zu verzeichnen, indem an Wagenladungen Pferde und Vieh 5493 oder 29,04 % mehr befördert wurden als 1932, wo der Rückgang 12,19 % (1931: 13,98 %) betragen hatte, ebenso wurden an einzelnen Stücken 53 103 oder 25,71 % mehr befördert als 1932, während der Rückgang 1932 20,73 und 1931 18,83 % betragen hatte. Gleichwohl ging die Einnahme infolge der am 1. Mai eingeführten Tarifermäßigung um 17,04 % (1932: 24,57 % und 1931: 18,65 %) zurück.

Die außerordentlichen Einnahmen gingen von 2 995 114,05 fl. um 301 089,14 fl. auf 2 694 024,91 fl. zurück, 1932 hatte der Rückgang 440 283,25 fl. betragen.

Es sei schließlich noch hervorgehoben, daß an dem Einnahmerückgang außer den Staatsbahnen und den eigenen Bahnen auch alle pachtweise betriebenen Bahnen beteiligt waren.

Auf die mittlere Betriebslänge (1931: 3687,160 km, 1932: 3661,107 km und 1933: 3656,955 km) bezogen betrugen die Einnahmen:

	Personen- und Gepäckverkehr		Brief- und Paketpost		Güterverkehr		Gesamt-Einnahme	
	jährlich	täglich	jährlich	täglich	jährlich	täglich	jährlich	täglich
	fl.							
1931	21 944,55	60,12	1 171,25	3,21	20 511,40	56,19	44 558,92	122,08
1932	19 085,46	52,15	1 038,38	2,84	17 170,83	46,91	38 112,76	104,13
1933	16 892,99	46,28	827,39	2,27	15 023,73	41,16	33 480,79	91,73

4. Betriebsausgaben.

Mit dem starken Sinken aller Einnahmen konnten die Betriebsausgaben unmöglich gleichen Schritt halten, immerhin gelang es auch 1933 noch, sie wesentlich zu vermindern. Die Betriebsausgaben, die 1921 mit 194 126 588,74 fl. ihren höchsten Stand erreicht hatten und damals den Gesamteinnahmen (194 223 495,08 fl.) fast gleich kamen, sanken von

117 232 076,80 fl. um nur 7 770 574,55 fl. Gegenüber einem Einnahmerückgang von 12,25 % betrug der Rückgang somit nur 6,63 %; 1932 hatte er 7,69 % betragen. In den letzten Jahren betrugen die Betriebsausgaben:

1924 . . .	130 380 798,93 fl.,	das ist	— 13,53 %	gegenüber 1923
1925 . . .	121 154 665,41 „	„ „	— 7,08 %	„ 1924
1926 . . .	119 551 884,21 „	„ „	— 1,32 %	„ 1925
1927 . . .	119 408 218,78 „	„ „	— 0,12 %	„ 1926
1928 . . .	126 505 345,09 „	„ „	+ 5,94 %	„ 1927
1929 . . .	130 168 708,17 „	„ „	+ 2,89 %	„ 1928
1930 . . .	128 820 966,81 „	„ „	— 1,03 %	„ 1929
1931 . . .	127 001 103,44 „	„ „	— 1,41 %	„ 1930
1932 . . .	117 232 076,80 „	„ „	— 7,69 %	„ 1931
1933 . . .	109 461 502,25 „	„ „	— 6,63 %	„ 1932.

Das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Gesamteinnahmen ergab für die Jahre 1931, 1932 und 1933 eine Betriebsziffer von 77,30, 84,01 und 89,40 %. Wie bei allen Unternehmungen ähnlicher Art fiel auch hier der weitaus größte Teil der Betriebsausgaben, nämlich 81 774 000 fl. oder 74,70 % (gegenüber 89 563 000 und 94 558 000 fl. oder 76,40 und 74,45 % in den Jahren 1932 und 1931) auf das Personal. Der Rückgang der Lohnausgaben ist nicht nur auf eine weitere Verminderung des Personals zurückzuführen, das Ende 1933, 1932 und 1931 36 465, 37 900 und 39 948 Köpfe stark war, sondern auch auf eine weitere, zum 1. April 1933 durchgeführte Lohnherabsetzung von 3 %, wodurch die am 1. Juli 1932 an Besoldungen, Zulagen, Prämien usw. eingeführte 5 %ige Kürzung auf 8 % erhöht wurde. Im übrigen unterlag die Personalordnung vom 1. Januar 1926, deren mehrfach bereits ausgesetzte Revision neuerdings auf den 1. Januar 1934 verschoben worden ist, nur unwesentlichen Änderungen. Der Gesundheitstand des Personals war etwas schlechter, die Zahl der Krankheitstage betrug 9,617 je Kopf gegenüber 8,831 und 9,727 je Kopf 1932 und 1931. An Lohn für Krankheitstage (ohne die auf Unfall zurückzuführenden) wurde bei 303 040 Tagen 1 606 118,75 fl. gezahlt gegenüber 293 165 und 334 160 Tagen und 1 638 145,52 fl. und 1 897 481,12 fl. in den Jahren 1932 und 1931. Die Zahl der Unfälle des Personals ging weiter zurück, sie betrug 1933 2871 gegenüber 2930 und 3114 in den Vorjahren, aber auf 100 Kopf berechnet wurde die Zahl bei dem Rückgang des Personals etwas ungünstiger, 1933: 9,30, 1932: 8,83, 1931: 9,07. Die Zahl der von Unfällen betroffenen Bediensteten betrug in den drei Jahren 1933—1931: 2434, 2738 und 2894 oder auf 100 Köpfe: 7,88, 8,25 und 8,43. Die Zahl der Getöteten, die 1931 und 1932 8 und 18 betragen hatte, sank 1933 auf 13.

Die einzelnen Posten der Betriebsrechnung ergeben folgendes Bild:

	1931	1932	1933	1933 mehr oder weniger als 1932
	fl.			
1. Personalausgaben:				
Gehälter und Löhne	84 031 000	79 200 000	71 923 000	—7 277 000
Pensionskasse	5 946 000	5 700 000	4 933 000	— 767 000
Kranken- und Unterstützungsfonds	751 000	718 000	1 155 000	+ 437 000
Dienstkleidung	576 000	514 000	425 000	— 89 000
Prämien, Belohnungen	1 572 000	1 445 000	1 225 000	— 220 000
Unfallversicherung	1 004 000	1 031 000	970 000	— 61 000
Ausgeschiedene und Hinterbliebene	678 000	955 000	1 143 000	+ 188 000
zusammen	94 558 000	89 563 000	81 774 000	—7 789 000
2. Sonstige Ausgaben:				
Reise- und Umzugskosten	1 210 000	1 144 000	964 000	— 180 000
Lagerstoffe (außer für Fahrzeuge)	1 041 000	835 000	840 000	+ 5 000
Oberbaustoffe	3 378 000	3 342 000	3 186 000	— 156 000
Unterhaltung der Fahrzeuge (Stoffe)	6 002 000	4 616 000	4 122 000	— 494 000
Brennstoffe	6 922 000	6 344 000	6 572 000	+ 228 000
Bahnstrom	2 117 000	2 148 000	1 919 000	— 229 000
Abholen und Zustellen von Gütern und Schadenersatz an Reisende und Verfrachter	3 531 000	2 968 000	3 765 000	+ 797 000
Sonstige Ausgaben	9 398 000	7 071 000	7 150 000	+ 79 000
zusammen	128 157 000	118 031 000	110 292 000	—7 739 000
Dazu Fahrdienst Enkhuizen—Stavoren[1]	212 000	207 000	191 000	— 16 000
Gemeinschaftskosten	22 000	23 000	25 000	+ 2 000
zusammen	128 391 000	118 261 000	110 508 000	—7 753 000
Davon ab Vergütung:				
durch andere Eisenbahnen	48 000	43 000	38 000	— 5 000
durch Dritte	1 342 000	986 000	1 008 000	+ 22 000
Bleibt	127 001 000	117 232 000	109 462 000	—7 770 000

Zu einzelnen Posten der Betriebsrechnung sei noch vermerkt, daß der Rückgang bei den Lohnausgaben mit 3 777 000 fl. auf die bereits erwähnte Lohnkürzung von 5 und 8 % sowie mit 3 400 000 fl auf den Rückgang des festen Personals und mit 100 000 fl. auf Rückgang der Zeitarbeiter zurückzuführen ist. Weiter wurde der Oberbauerneuerungsrechnung zu Lasten des Betriebs im Jahr 1933 nur je

[1] Die Einnahmen des Fahrverkehrs betrugen in den Jahren 1931, 1932 und 1933 228 840,75, 193 491,02 und 124 330,38 fl.

600 fl. für jedes Kilometer Betriebslänge einzelnes Gleis gutgeschrieben gegenüber 625 fl. in den vorigen Jahren. Die Zunahme der Ausgaben für Brennstoffe ist auf den Mehrverbrauch an Zugkilometern aus Anlaß des starken Frostes im Januar/Februar und Dezember des Jahres sowie auf die Erhöhung der Geschwindigkeit der Züge zurückzuführen. Für das An- und Abrollen der Güter wurde 797 000 fl. mehr ausgegeben infolge der Einführung der kostenlosen Zu- und Abführung durch die Freihaustarife am 1. Mai 1933. An dauernden und vorläufigen Unfallrenten wurden die Gesellschaften mit 724 468,92 fl. gegenüber 876 452,78 fl. im Jahre 1932 belastet, während ihr Anteil an den Verwaltungsausgaben der Reichsversicherungsbank und der Zentralen Arbeitgeber-Risikobank zusammen 245 895,95 fl. gegenüber 155 171,25 fl im Jahre 1932 betrug. Seit dem 1. Januar 1933 können die Gesellschaften ihr Risiko aus dem Unfallgesetz für ihr Personal selbst tragen und sie haben demgemäß ihren Risikovertrag mit der oben erwähnten Zentralen Arbeitgeber-Risikobank gekündigt.

5. Betriebsüberschuß.

Der Überschuß der Einnahmen über die Betriebsausgaben, der 1930 noch 46 687 460,58 fl. und 1931 noch 37 294 769,81 fl. betragen hatte, sank von 22 303 213,22 fl. im Jahre 1932 um 9 326 961,48 fl. auf 12 976 251,74 fl. Diesem Überschuß sind noch folgende Posten zuzurechnen:

	1931	1932	1933
	fl.		
Überschuß aus der Fahrzeugabrechnung	486 213,94	378 062,40	51 211,41
Vergütung aus Gemeinschaftsverträgen .	35 852,50	35 876,78	37 838,06
Verschiedene Einnahmen	1 419 324,66	1 372 107,77	1 251 504,71
zusammen	1 941 391,00	1 786 046,95	1 340 554,18
dazu der Betriebsüberschuß.	37 294 769,81	22 303 213,22	12 976 251,74
so daß verfügbar war	39 236 160,92	24 089 260,18	14 316 805,92

Aus diesen Summen hatten die Gesellschaften die Pachten für die ihnen nicht gehörenden Bahnen (Staats- und Privatbahnen), die Zinsen der Anleihen, die durch Vertrag mit dem Staat festgelegten Abschreibungen und einige weitere nicht so sehr ins Gewicht fallende Lasten zu decken, und schließlich mußten die Beträge für die Dividende auf das Inhaberkapital bereitgestellt werden. Dabei konnte zunächst die Pacht für die Bahnen — sie richtet sich bei den Privatbahnen vielfach nach den aufkommenden Roherträgen — um ein geringes (73 834,71 fl.) niedriger gehalten werden, sie betrug 6 076 744,64 fl. gegenüber 6 150 579,36 fl. im Jahr 1932; auf die Staatsbahnen entfielen dabei im Jahr 1933

3 775 087,57 bei SS und 579 120 fl. bei HSM, insgesamt 4 354 207,75 fl. gegenüber 3 789 973,51 + 579 120 = 4 319 093,51 fl. im Jahr 1932. Infolge der Zunahme der Anleiheschulden wuchs der Zinsendienst von 21 079 239,16 fl. im Jahr 1931 auf 21 538 396,39 fl. Auf Kursverlust und Unkosten bei der Ausgabe von Anleihen wurden abgeschrieben 252 030,05 fl. gegenüber 250 467,35 fl. im Jahre 1932. Neue Anleihen wurden im übrigen nicht ausgegeben. Ausgelost oder abgelöst wurden von SS auf Grund der jährlichen regelmäßigen Auslosung 2703 Stücke zu je 1000 fl. und 19 Stücke zu 1200 fl. und darüber hinaus ein Betrag von 937 500 fl. beim Staat aufgenommener Anleihe, von HSM 2596 Stücke zu 1000 fl. und ein Betrag von 250 000 fl., der vom Staat geliehen war; insgesamt wurden also zurückgezahlt 3 662 800 + 2 846 000 = 6 508 800 fl. Der Anleihebestand beträgt nunmehr bei SS 7 313 000 fl. zu 3 %, 31 152 000 fl. zu 3½ %, 104 125 000 zu 4 %, 74 358 200 zu 4½ % und 9 750 000 zu 5 %, der letzte Betrag stammt aus dem Jahr 1932, zusammen also 226 698 600 fl. Bei HSM liefen noch um 7 480 000 fl. zu 3 %, 52 521 000 fl. zu 3½, 89 631 000 fl. zu 4 % und 26 610 000 fl. zu 4½ %, insgesamt also 176 242 250 fl., das ergibt eine gesamte langfristige Verschuldung von 402 940 850 fl. Die Höhe der Abschreibungen ist durch die Verträge 1928 mit dem Staat festgelegt[1], 1933 waren hier erforderlich 12 593 853,97 fl. gegenüber 12 497 197 fl. im Jahr 1932. Im einzelnen wurde abgeschrieben

auf die Fahrzeuge

bei SS	3 692 586,74 fl.
bei HSM	2 457 238,62 „
zusammen . .	6 149 825,36 fl.,

d. i. 326 945,70 fl. mehr als 1932;

auf die Betriebseinrichtungen

bei SS	844 365,16 fl.
bei HSM	823 196,38 „
zusammen . .	1 667 561,54 fl.,

d. i. 60 051,10 fl. mehr als 1932;

auf die Gebäude und Ingenieur-Hochbauten

bei SS	3 102 423,57 fl.
bei HSM	1 674 043,50 „
zusammen . .	4 776 467,07 fl.,

d. i. 13 605,23 fl. mehr als 1932.

Darüber hinaus wurden auf Dampfschiffe und Fähren wie in den vorigen Jahren 53 477,49 fl. abgeschrieben, so daß insgesamt bereitzustellen waren 12 647 331,46 fl. gegenüber 12 497 196,98 fl. im Jahr 1932. Endlich entstanden noch verschiedene Verluste in Höhe von 873 274,70 fl.

[1] Vgl. dazu Archiv für Eisenbahnwesen 1929 S. 752.

gegenüber 22 265,72 fl. im Jahr 1932. Für die Deckung der Fehlbeträge der Pensionskassen standen keinerlei Beträge zur Verfügung, so daß die gesamten Zuschüsse hier entsprechend den Verträgen mit dem Staat zu dessen Lasten gingen.

6. Reinertrag (Verlust).

Im Endergebnis standen sich somit gegenüber:

	1931		1932		1933	
	fl.					
Einnahmen:						
Betriebsüberschuß. . .	37 294 769,81		22 303 213,22		12 976 251,74	
sonstige Einnahmen. .	1 941 391,00		1 786 046,95		1 340 554,18	
zusammen . . .		39 326 160,92		24 089 260,18		14 316 805,92
Ausgaben:						
Pacht für die Bahnen .	6 297 679,16		6 150 579,36		6 076 744,64	
Zinsen	20 444 726,20		21 097 239,10		21 538 396,39	
Abschreibungen. . . .	12 991 708,60		12 497 196,98		12 647 331,46	
Verschiedene Verluste.	349 227,76		22 265,72		873 274,70	
Dividendensteuer . . .	125 596,35		16 894,72		—	
zusammen . . .		40 208 938,11		39 784 175,94		41 387 777,25
Verlust		952 777,19		15 694 915,76		27 070 971,33

Der Verlust ist auf die beiden Gesellschaften entsprechend der Höhe ihres Inhaberaktienkapitals (SS: 18 Mill. und HSM: 22,5 Mill. fl.) zu verteilen, so daß auf SS 12 031 542,81 fl. (1932: 6 975 518,12 fl. und 1931: 432 345,42 fl.), auf HSM 15 039 428,52 fl. (1932: 8 719 397,64 fl. und 1931: 540 431,77 fl.) entfallen. Der Verlust beträgt somit für 1932 zwei Drittel des Aktienkapitals und überschreitet die für den Zinsendienst erforderlichen Summen bei weitem. Der Verlust geht zu Lasten des Staats, überdies hat der Staat nach seinen Verträgen mit den Gesellschaften von 1920 in der Fassung von 1931[1] diesen die Beträge bereitzustellen, die für die Verteilung einer Dividende von 4 % auf das Inhaberaktienkapital nötig sind, das sind bei SS 720 000 fl. und bei HSM 900 000 fl. Der Staat muß somit zuschießen bei SS 12 751 542,81 fl. und bei HSM 15 939 428,52 fl., so daß insgesamt der Staat für die Eisenbahnen zuzuzahlen hat 28 690 971,33 fl. gegenüber 17 314 915,76 fl. für 1932 und 2 292 777,19 fl. im Jahr 1931. Demgemäß verteilen die beiden Gesellschaften wie 1931 und 1932 wieder eine Dividende von 4 % auf ihr Inhaberaktienkapital; auf die wenigen noch im Umlauf verbliebenen Gründeranteile der SS entfällt nichts, da sie erst einen Anspruch auf Teilnahme am Gewinn

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933 S. 83.

haben, wenn die Dividende 4½ % übersteigt. Ebenso scheidet naturgemäß ein Gewinnanteil des Staats aus, wie auch das vom Staat eingezahlte, auf seinen Namen lautende Kapital (10 % von 22 Mill. fl. bei SS und von 27,5 Mill. fl. bei HSM) wie bislang ohne Gewinnanteil blieb. Bis 1930 hatte die Dividende bei einer um 1 % höheren Garantie des Staats durchweg 5 % betragen mit Ausnahme des Jahrs 1920, das als einziges Jahr — nach Aufhebung der Beschlagnahme der Bahnen für die Mobilmachung und vor Abschluß des Garantievertrags mit dem Staat — bei einem Verlust von 2 393 179,73 fl. ohne Dividende geblieben war. Seit Abschluß des Garantievertrags hat der Staat zuschießen müssen

1921	32 932 927,52	fl.
1922	30 502 022,25	„
1923	22 986 655,58	„
1931	2 592 777,19	„
1932	17 314 915,76	„
1933	28 690 971,33	„,

während er für die militärischen Anforderungen im Krieg nach dem Gesetz von 1875 hatte zahlen müssen

1914	4 485 085,99	fl.	
1917	1 239 076,41	fl., wovon zurückgezahlt	1 035 690,75 fl.
1918	4 303 563,31	fl., „ „	4 300 452,82 fl.
1919	16 088 023,02	fl.	

7. Vermögensrechnung.

Die Vermögensrechnung der beiden Gesellschaften erfuhr im Jahr 1933 folgende Veränderungen: Es betrugen

	Kapitalausgaben bei SS		Kapitalausgaben bei HSM	
	Zugang oder Abgang 1933	Bestand Ende 1933	Zugang oder Abgang 1933	Bestand Ende 1933
	fl.			
bei der Stelle				
Bahnanlagen	+2 248 947,12	178 993 536,08	— 226 162,37	163 483 525,65
Fahrzeuge	—4 148 891,69	144 594 350,36	— 269 580,07	102 142 387,11
Dampfschiffe und Fähren	—	—	— 53 477,49	438 467,61
Betriebseinrichtungen	+ 473 761,10	33 099 732,66	+1 941 208,33	32 927 855,26
Wertpapiere und Beteiligungen	— 566 843,50	6 491 861,27	— 735 637,50	3 480 396,19
zusammen 1933.	—1 993 026,97	363 179 480,38	+ 656 350,89	302 472 631,82
1932.	— 42 970,75	365 172 507,35	+ 290 068,51	301 816 280,92
1931.	+3 334 516,64	365 215 478,10	+9 064 429,97	301 526 212,41

Ende 1933 betrug somit der Vermögenbestand der beiden Gesellschaften 665 652 112,20 fl. Dabei gliederte sich die Stelle Bahnanlagen wie folgt:

	Kapitalausgaben bei SS		Kapitalausgaben bei HSM	
	Zugang oder Abgang 1933	Bestand Ende 1933	Zugang oder Abgang 1933	Bestand Ende 1933
bei der Stelle	fl.			
Eisenbahnen oder Kleinbahnen durch die Gesellschaft gebaut oder gekauft	+ 31 813,82	24 103 575,35	— 505 310,67	107 355 446,38
Ergänzungen an Eisenbahnen oder Kleinbahnen, die durch den Staat gebaut oder angekauft sind	+2 161 488,84	130 835 651,55	+ 219 443,12	48 813 573,42
Ergänzungen an Eisenbahnen und Kleinbahnen Dritter . .	+ 56 744,62	6 780 662,46	+ 33 044,22	1 992 034,03
Ergänzung. an privaten Handelseinrichtungen (Hafenbahnen u. ä.) .	+ 7 202,41	2 227 688,16	+ 31 923,60	2 868 108,99
Ergänzungen und Eigentum außerhalb der Bahnanlagen (Verwaltungs-, Wohngebäuden u. ä.) . . .	— 8 302,57	15 045 958,56	— 5 262,64	2 454 362,81
zusammen 1933. . .	+2 248 947,12	178 993 536,08	— 226 162,37	163 483 525,66
1932.	+2 047 074,44	176 744 588,96	+1 394 171,04	163 709 688,02
1931.	+2 739 866,56	174 697 514,52	+3 163 514,98	162 315 516,98

In diesen Zusammenstellungen erscheinen die Bahnanlagen mit den für sie geleisteten Ausgaben nach Abzug der Abschreibungen, die Fahrzeuge, die Betriebseinrichtungen, die Stoffe in den Lägern und Werkstätten mit ihrem Anschaffungswert. Die Dampfschiffe und Fähren, die vermieteten, in Anschlußgleisen usw. liegenden Oberbaustoffe, die Kiesgruben mit den zugehörigen Werkzeugen und Geräten sind aufgenommen mit ihrem Anschaffungswert abzüglich der Abschreibungen, die Brennstoffe und die neuen Oberbaustoffe mit dem Gestehungspreis, die Altstoffe endlich zum Schätzungswert. Bei den Beteiligungen ist der Börsenwert oder der geschätzte Wert Ende 1933, bei den in Amsterdam notierten Werten der Börsenwert Ende 1933, doch höchstens der Auslosungswert (100 %), bei nicht notierten Werten der Schätzungswert

Ende 1933 eingesetzt, während der Besitz der einen Gesellschaft (SS oder HSM) an Inhaberaktien der anderen (HSM oder SS) entsprechend der Einlösungspflicht des Staats bei einer etwaigen Verstaatlichung[1], mit 100 % angenommen worden ist.

Die Erneuerungsrechnungen entwickelten sich wie folgt: Die Erneuerungsrechnung für Hochbauten und Ingenieurhochbauten erschien in der Vermögensrechnung

	fl.		fl.
Ende 1932 bei SS mit . . .	25 539 714,05	bei HSM mit . .	13 655 592,22
1933 kam hinzu bei SS . .	+ 3 357 510,99	bei HSM	+ 1 674 064,25
Bestand Ende 1933 bei SS .	28 897 225,07	bei HSM	15 329 656,47
„ „ 1931 bei SS .	22 455 712,14	bei HSM	11 961 673,25
„ „ 1930 bei SS .	19 318 560,91	bei HSM	10 295 540,09

Die Oberbauerneuerungsrechnung wies auf:

	fl.		fl.
Ende 1933 bei SS	29 499,27	bei HSM	236 675,25
1933 kam hinzu bei SS . .	+ 12 490,10	bei HSM	+ 65 536,29
Bestand Ende 1933 bei SS .	41 989,37	bei HSM	302 211,55
„ „ 1931 bei SS .	279 356,14	bei HSM	319 467,01
„ „ 1930 bei SS .	756 542,86	bei HSM	531 351,00

Die übrigen Erneuerungsrechnungen wiesen auf:

	fl.		fl.
Ende 1932 bei SS	710 430,22	bei HSM	—
1933 kam hinzu bei SS . .	+ 131 880,74	bei HSM	+ 14 119,16
Bestand Ende 1933 bei SS .	842 310,96	bei HSM	14 119,16
„ „ 1931 bei SS .	630 381,10	bei HSM	—
„ „ 1930 bei SS .	544 443,38	bei HSM	—

Die Abschreibungsrechnungen für die Fahrzeuge enthielten:

	fl.		fl.
Ende 1932 bei SS	46 871 523,29	bei HSM	30 715 456,50
Es wurden entnommen (kamen hinzu) bei SS .	— 2 181 532,45	bei HSM	+ 1 158 050,98
Bestand Ende 1933 bei SS .	44 689 990,84	bei HSM	31 873 507,48
„ „ 1931 bei SS .	47 959 473,81	bei HSM	29 859 186,52
„ „ 1930 bei SS .	47 806 381,83	bei HSM	27 969 717,74

Auf die von der ehemaligen Rheinbahn[2] übernommenen Fahrzeuge, die bei SS und HSM Ende 1932 noch mit 346 902,62 fl. und 268 238,07 fl. zu Buch standen, wurde 1933 der Anschaffungswert der 1933 außer Dienst

[1] Vgl. Archiv ür Eisenbahnwesen 1933 Seite 84.
[2] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1915 S. 846.

gestellten Fahrzeuge, bei SS 168 150,69 fl., bei HSM 65 793,79 fl., abgeschrieben, so daß Ende 1933 ein Buchbestand verblieb von 178 751,93 fl. bei SS und 202 444,28 fl. bei HSM.

Die Abschreibungen auf die Betriebseinrichtungen ergaben folgendes Bild:

	fl.		fl.
Bestand Ende 1932 bei SS .	1 598 857,34	bei HSM	2 446 865,77
1933 kamen hinzu bei SS .	+ 107 427,89	bei HSM	+ 399 779,65
Bestand Ende 1933 bei SS .	1 706 285,23	bei HSM	2 846 645,42
„ „ 1931 bei SS .	1 538 766,93	bei HSM	2 117 417,06
„ „ 1930 bei SS .	1 267 571,30	bei HSM	1 673 860,22

Die allgemeine Rücklage zeigte folgende Entwicklung:

	SS		HSM	
	fl.			
Bestand Ende 1932 .		3 910 273,61		1 713 468,60
Abgang durch Abschreibungen des Unterschiedes zwischen Buchwert und Wert Ende 1933 bei Wertpapieren . .	— 117 966,40		— 434 487,00	
Zugang durch Kursgewinn bei Veräußerung	+ 5 499,86		+ 11 905,86	
Zugang 1933		112 466,53		422 581,13
Bestand Ende 1933 .		3 797 807,07		1 290 887,47
„ „ 1931 .		2 625 978,32		1 546 082,15
„ „ 1930 .		4 427 059,95		2 288 604,54

8. Verkehr und Tarife.

Im Verwaltungsaufbau[1] wurden beim Handelsdienst (Handelsangelegenheiten und Gütertarife) zwei neue Handelsagenturen eingesetzt in Alkmaar und Nymwegen. Bei der Abteilung Bau und Bahnunterhaltung der Hauptverwaltung wurde die Zahl der 11 Abteilungen auf 10 zurückgebracht.

Im Sommerfahrplan (15. Mai) legten die Personenzüge werktäglich rund 105 000 Zugkilometer zurück, davon entfielen 17 000 km auf elektrische und 4900 km auf Verbrennungsmotorzüge; an Sonn- und Festtagen wurden nur 83 000 Zugkilometer und in der Hauptreisezeit wöchentlich etwa 19 000 Zugkilometer mehr geleistet. Wo irgend möglich wurden die Geschwindigkeiten erhöht, namentlich auch bei den Per-

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1925 S. 1123.

sonenzügen, dadurch kamen namentlich in den nördlichen Provinzen wesentliche Verbesserungen im Personenverkehr zustande. Auf der Strecke Kwadyk-Edam—Edam wurde am 15. Mai der gesamte Personenzugverkehr eingestellt. Die Züge nach Deutschland, so besonders die Nachtverbindung mit Dresden, der Rheingoldzug und der Tages-FD-Zug nach München wurden wesentlich beschleunigt. Auch auf der Strecke nach Brüssel und Paris konnten Beschleunigungen erzielt werden, dabei erhielten die Züge aus Belgien zum Aussteigen Aufenthalt in Roosendaal statt in Esschen, so daß sich für die Verbindungen von Belgien und Frankreich nach dem Süden, der Mitte und dem Norden des Landes wesentliche Verkehrsverbesserungen ergaben.

Mit der Einführung des Winterfahrplans (8. Oktober) wurde die Zahl der Zugkilometer werktäglich um 1000, sonn- und festtäglich um 1700 herabgesetzt, am gleichen Tag wurde der gesamte Personenverkehr auf der Strecke Tzummarum—Franeker und Schagen—Warmenhuizen eingestellt. Der Riviera-Neapel-Expreß verkehrte im Winter 1932/33 und 1933/34 von Amsterdam aus nicht.

An billigen Sonderzügen wurden 1933 49 (1932: 163) gefahren; sie beförderten 83 687 (1932: 70 055) Reisende und brachten eine Einnahme von 219 712,90 (1932: 203 201,12) fl. Im Wallfahrerverkehr liefen 49 (79) Züge im inländischen und 72 (52) Züge im Verkehr mit dem Ausland; die Züge beförderten 49 719 (49 906) Reisende und brachten den Niederländischen Eisenbahnen eine Einnahme von 75 314,93 (87 854,32) fl. Weiter wurden 826 (715) Sonderzüge gefahren, die 228 427 (123 325) Reisende beförderten und 363 839,74 (261 232) fl. einbrachten[1].

Wesentliche Änderungen traten, wie bereits gesagt, auf dem Gebiet des Tarifwesens ein. Im Personenverkehr wurden zum 1. Januar die Gruppenkarten abgeschafft und gleichzeitig die allgemeinen Zeitkarten im Preis herabgesetzt und dabei bestimmt, daß ihre Gültigkeit mit jedem Tag beginnen kann, während bislang die Gültigkeit nur am 1. und 16. jedes Monats anfangen konnte; auf den Kleinbahnlinien Ede—Wageningen und Gouda—Schoonhoven wurde ihre Gültigkeit aufgehoben. Endlich sind seit dem 1. Januar die achttägigen Zeitkarten, die es früher nur in den Sommermonaten gab, nunmehr das ganze Jahr hindurch täg-

[1] Im Verkehr mit England wurden Reisende befördert über

	Hoek van Holland—Harwich	Vlissingen—Harwich
1928	168 223	64 170
1929	168 991	66 518
1930	175 341	65 811
1931	140 559	67 597
1932	108 081	59 168
1933	105 000	67 293.

lich erhältlich. Zum 1. April 1933 wurden die übrigen Tarife herabgesetzt mit Ausnahme der der Ausflugskarten für Kinder, der Arbeiter- und Berufsschulkarten und der Tarife für Gepäck und Fahrräder. Ferner ermäßigten sich die Preise der Trajekt- und Schülerkarten ein wenig in der 2. und 3. Klasse dadurch, daß das Preisverhältnis der drei Klassen geändert und der Mindestpreis für alle Klassen ermäßigt wurde. Das Verhältnis der Preise für die drei Klassen ist nunmehr überall 4¼ : 3¼ : 2¼. Die Tarife für die Kleinbahnen wurden, sofern die neuen Sätze für die Großbahnen niedriger waren als die Kleinbahnsätze, entsprechend auf die Großbahntarife herabgesetzt. Im Güterverkehr wurden am 1. Mai im Binnenverkehr gänzlich neu aufgebaute Tarife eingeführt, die gleichzeitig eine Ermäßigung der Frachtpreise und eine Aufhebung oder eine Ermäßigung verschiedener Nebenkosten brachten. Durch die eine oder andere Maßnahme, wozu noch eine Beschleunigung der Züge und der Abfertigung kommt, ist der Eisenbahnverkehr in vielen Fällen wesentlich billiger geworden. Von den vielen Änderungen sei besonders hervorgehoben:

1. Der neue Tarif hat nur noch drei Verkehrsarten, bislang vier, nämlich Frachtgut, Schnellgut (hier ist das frühere Eilgut und das gewöhnliche Bestellgut zusammengefaßt) und Expreßgut (an Stelle des früheren beschleunigten Bestellguts),

2. gebührenfreie Zustellung des Stückguts (Frachtgut, Schnellgut und Expreßgut) überall dort, wo ein Bestelldienst von den Niederländischen Bahnen selbst oder in ihrem Auftrag durch Dritte eingerichtet ist,

3. wesentlich billigere Art der Frachtberechnung für Wagenladungen unter 5 t (sog. kleine Wagenladungen),

4. Beseitigung verschiedener Nebenkosten, wie z. B. Bahnhofsgebühren, Avisierungsgebühren, oder Ermäßigung solcher Kosten, z. B. Abholgebühren an einigen Orten, Preise der Frachtbriefvordrucke usw. Die Tarifmaßnahmen haben sich, wie bereits gesagt, insofern durchaus bewährt, als sie einen weiteren Verkehrsrückgang verhindert und neuen Verkehr wieder zurückgewonnen haben.

Aus dem Gebiet des Bauwesens sei noch erwähnt, daß 4 (1932: 9) neue Privatanschlüsse zustande kamen und daß die Arbeiten zur Erweiterung des Vorsignalabstands auf 700 m fortgesetzt wurden. Der große Umbau Amsterdam Ost schritt weiter voran.

9. Fahrzeuge.

Im Fahrzeugbestand traten folgende Änderungen ein: neue Lokomotiven wurden nicht in Dienst gestellt, dagegen wurden 37 Lokomotiven

und 18 Tenderlokomotiven, im ganzen 55 Stück, verkauft oder verschrottet, so daß Ende 1933 (1932) vorhanden waren :

1158 (1213) Lokomtiven für Haupt- und Nebenbahnen,
14 (14) Lokomotiven für Kleinbahnen,
2 (2) Speicherlokomotiven,
2 (2) Dieselelektrische Lokomotiven,
52 (52) Benzinlokomotoren für Rangierzwecke und
3 (3) Benzinlokomotiven, Anschließern gehörig.

An Personenwagen wurden neu in Dienst gestellt:

10 (1932: 25) AB-Wagen,
15 (—) C-Wagen,
20 (25) Gepäckwagen,
0 (5) elektrische Motorwagen.

Alle Wagen wurden in Holland gebaut.

Ausgemustert wurden an Personen- und Güterwagen:

266 Personenwagen,
7 Postwagen,
2 Postgepäckwagen,
20 Gepäckwagen,
3 Hilfseilgutwagen,
15 Kleinbahnpersonenwagen,
6 Kleinbahnpostgepäckwagen,
615 G-Wagen,
698 offene Güterwagen,
313 sonstige Güterwagen,
56 Dienstwagen, eine größere Anzahl von Wagen wurde umgebaut.

Insgesamt waren Ende 1933 (1932) vorhanden:

2 438 (2 680) Personenwagen für Dampfzüge,
153 (153) elektrische Motorwagen,
155 (155) elektrische Anhängewagen,
34 (34) Personenwagen mit Verbrennungsmotor,
167 (199) Postwagen,
1 047 (997) Gepäckwagen,
43 (45) Postgepäckwagen,
439 (442) Bestellgutwagen,
64 (79) Kleinbahnpersonenwagen,
8 (6) Kleinbahngepäckwagen,
12 (18) Kleinbahnpostgepäckwagen,
66 (66) Kleinbahngüterwagen,
30 692 (32 454) Güterwagen und
842 (780) Dienstwagen.

Auf dem Gebiet des Werkstättenwesens wurde die Kleinarbeit der Vervollkommnung fortgesetzt. Hauptwerkstätten sind vorhanden für Lokomotiven und Wagen in Zwolle (753 Arbeiter), Haarlem (703 Arbeiter) und Tilburg (851 Arbeiter) sowie für Wagen in Utrecht (791 Arbeiter) und die vereinigten Wagenwerkstätten Amersfoort und Blerick bei Venlo mit 622 Arbeitern. Im Durchschnitt arbeiten 94 % der Arbeiter im Gedinge, der Gedingelohn beträgt im Durchschnitt 14,34 %.

Im Schiffsverkehr der Fährstrecke Enkhuizen—Stavoren sind keine Änderungen eingetreten. Es sind vorhanden für den Personenverkehr 1 Doppelschraubenmotorboot und 2 Doppelschraubendampfer von je 400 Br.-Reg.-T. und 1000 PS sowie für den Güterverkehr 2 Schraubenfähren von je 450 t und 700 PS.

Über die Aussichten für das neue Jahr spricht sich der Bericht wie gewöhnlich nicht aus. Wenn auch der Verkehr an manchen Stellen wieder zuzunehmen scheint, so haben einstweilen die Einnahmen noch weiter abgenommen, sie betrugen bis Ende Juli 1934 nur noch 64 741 620,92 fl. gegenüber 70 714 286,45 fl. bis Ende Juli 1933.

10 Statistische Übersichten.

I. Vergleichende Übersicht über die geldlichen Ergebnisse der Niederl. Eisenbahnen seit 1918.

Jahr	Mittlere Betriebslänge	Zugkilometer	Einnahmen			Betriebsausgaben		
			insgesamt	auf 1 km	auf 1 Zugkilometer	insgesamt	auf 1 km	auf 1 Zugkilometer
	km	km	fl.	fl.	cents	fl.	fl.	cents
1918	3 581,802	28 127 112	125 879 129,70	35 144,07	447,537	105 829 762,02	29 546,51	376,256
1920	3 659,169	37 792 206	204 339 427,59	55 843,12	540,692	181 339 600,29	49 557,59	479,833
1924	3 644,039	42 807 384	166 933 077,84	45 809,90	389,963	130 380 798,93	35 779,19	304,575
1925	3 635,674	45 123 042	162 667 929,16	44 742,16	360,498	121 154 665,41	33 323,85	268,498
1926	3 641,546	47 182 966	163 388 861,13	44 867,99	346,287	119 551 884,21	32 829,98	253,379
1927	3 675,089	48 819 431	162 216 728,53	44 139,54	332,279	119 408 218,78	32 491,25	244,592
1928	3 687,105	52 439 333	173 667 467,48	47 101,30	331,177	126 505 345,09	34 310,20	241,241
1929	3 705,161	54 319 988	180 783 211,00	48 792,26	332,811	130 168 708,17	35 131,72	239,633
1930	3 701,271	55 032 150	175 508 427,40	47 418,12	318,919	128 820 966,81	34 804,52	234,083
1931	3 687,160	54 981 990	164 295 873,96	44 558,92	298,617	127 001 103,44	34 444,15	230,986
1932	3 661,117	54 400 127	139 535 290,03	38 112,76	256,498	117 232 076,80	32 020,84	215,500
1933	3 656,955	53 902 300	122 437 753,99	33 480,79	227,148	109 461 502,25	29 932,41	203,074

Jahr	Betriebsziffer	Betriebsüberschuß			Verschiedene Einnahmen	Gesamtüberschuß
		insgesamt	auf 1 km	auf 1 Zugkm	insgesamt	
	%	fl.	fl.	cents	fl.	fl.
1918	84,07	20 049 367,68	5 597,56	71,281	5 687 488,73 [1]	25 736 856,41
1920	88,74	22 999 827,30	6 285,53	60,859	3 972 343,55 [2]	26 972 170,85
1924	78,10	36 552 278,91	10 030,70	85,388	2 035 500,50	38 587 779,41
1925	74,47	41 513 263,74	11 481,31	92,000	1 100 054,71	42 613 318,45
1926	73,17	43 386 976,91	12 038,01	92,908	1 830 199,40	45 667 176,31
1927	73,61	42 808 509,75	11 648,29	87,637	1 045 407,42	43 853 917,17
1928	72,84	47 162 122,38	12 791,09	89,936	1 341 373,31	48 503 495,69
1929	72,00	50 614 502,83	13 660,54	93,178	1 458 003,95	52 072 506,78
1930	73,40	46 687 460,58	12 613,89	84,836	1 494 727,83	48 182 188,42
1931	77,30	37 294 769,81	10 114,76	67,831	4 012 101,85 [3]	41 306 871,67
1932	84,01	22 303 213,22	6 091,91	40,938	18 687 023,53 [4]	40 990 236,76
1933	89,40	19 976 251,74	3 548,37	24,074	29 942 476,04 [5]	42 918 727,78

Jahr	Ausgaben für Bahn- und Wagenmiete, Zinsen, Abschreibungen und Reserven	davon in die Rücklage	Reingewinn (— = Verlust)			Dividende	
			insgesamt	für den Staat	für die Gesellschaften	SS	HSM
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	%	
1918	24 521 856,41	405 000,00	1 215 000,00	—	1 215 000,00	5	5
1920	26 972 170,85	—	— 2 393 179,73	—	— 2 393 179,73	—	—
1924	36 558 042,57	—	2 029 736,84	—	2 029 736,84	5	5
1925	40 583 581,61	682 017,53	2 029 736,84	—	2 029 736,84	5	5
1926	43 637 439,47	656 737,39	2 029 736,84	—	2 029 736,84	5	5
1927	41 824 180,33	—	2 029 736,84	—	2 029 736,84	5	5
1928	46 473 758,85	—	2 029 736,84	—	2 029 736,84	5	5
1929	50 042 769,94	—	2 029 736,84	—	2 029 736,84	5	5
1930	46 152 451,58	—	2 029 736,84	—	2 029 736,84	5	5
1931	39 686 871,67	—	1 620 000,00	—	1 620 000,00	4	4
1932	39 370 236,76	—	1 620 000,00	—	1 620 000,00	4	4
1933	41 298 727,78	—	1 620 000,00	—	1 620 000,00	4	4

[1] Einschließlich 4 303 563,31 (wovon später zurückgezahlt 4 300 452,82) fl. als Entschädigung des Staats für Inanspruchnahme der Bahnen für Zwecke der Mobilisation.

[2] Einschließlich 12 405,42 fl. an unverteilten Gewinnen früherer Jahre und 2 380 774,30 fl. aus den Rücklagen zur Deckung des Verlustes.

[3] Einschließlich 2 592 777,19 fl. Staatszuschuß aus der Dividendengarantie.

[4] Einschließlich 17 314 915,76 fl. Staatszuschuß aus der Dividendengarantie.

[5] Einschließlich 28 690 971,33 Staatszuschuß aus der Dividendengarantie.

II. Leistungen und Einnahmen im Personen- und Güterverkehr.

Jahr	Zahl der Reisenden	Personenzug-kilometer	Beförderte Gütertonnen	Güterzug-kilometer	Gesamte Zugkilometer
1918	59 631 000	17 265 000	12 241 000	10 917 000	28 182 000
1920	54 773 000	24 762 779	16 677 000	13 029 427	37 792 206
1924	47 936 840	31 511 816	16 167 450	11 295 568	42 807 384
1925	47 150 509	33 602 380	16 551 158	11 520 662	45 123 042
1926	48 132 236	34 213 377	19 987 229	12 969 589	47 182 966
1927	52 286 352	35 675 893	20 360 983	13 143 538	48 819 431
1928	57 578 494	37 752 166	22 031 731	14 687 167	52 439 333
1929	58 753 956	38 742 224	24 262 247	15 577 764	54 319 988
1930	59 038 082	39 564 753	22 666 258	15 467 397	55 032 150
1931	56 173 818	40 368 200	21 977 243	14 613 790	54 981 990
1932	49 643 680	40 611 621	18 290 674	13 788 506	54 400 127
1933	50 113 298	40 336 856	18 102 641	13 565 444	53 902 300

Jahr	Einnahmen in fl.					
	Personen, Gepäck, Post		Güterverkehr		Gesamteinnahmen	
	insgesamt	auf 1 Pers.-Zugkm	insgesamt	auf 1 Güterzugkm	tatsächl.	auf 1 Zugkm
1918	63 824 746	3,69	59 014 903	5,40	125 879 129	4,46
1920	92 042 319	3,71	104 214 739	7,99	204 339 427	5,40
1924	84 136 705	2,67	79 325 303	7,02	166 933 077	3,89
1925	86 072 035	2,56	73 157 939	6,35	162 667 929	3,60
1926	82 732 235	2,41	77 075 172	5,94	163 388 861	3,46
1927	81 287 189	2,27	77 542 524	5,89	162 216 728	3,32
1928	87 888 437	2,32	82 121 842	5,59	173 667 467	3,31
1929	89 763 184	2,31	87 471 583	5,61	180 783 211	3,32
1930	91 047 424	2,30	80 828 265	5,22	175 508 427	3,18
1931	85 231 651	2,11	75 628 824	5,17	164 295 873	2,98
1932	73 675 748	1,81	62 864 427	4,55	139 535 290	2,56
1933	64 802 640	1,60	54 941 088	4,05	122 437 753	2,27

III. Nutzleistung des Personals.

Jahr 31. Dez.	Anzahl der Bediensteten				Jahr 31. Dez.	Anzahl der Bediensteten			
	insgesamt	auf 1 km Betriebslänge	auf 10000 beförderte Reisende	auf 10000 beförderte Gütertonnen		insgesamt	auf 1 km Betriebslänge	auf 10000 beförderte Reisende	auf 10000 beförderte Gütertonnen
1918	37 613	10,5	6,3	30,7	1928	39 565	10,73	6,87	17,96
1920	48 712	13,3	8,9	29,2	1929	40 302	10,87	6,85	16,61
1924	42 386	11,6	9,3	26,9	1930	40 583	10,96	6,87	17,90
1925	40 516	11,12	8,7	24,5	1931	39 948	10,83	7,11	18,17
1926	39 100	10,72	8,1	19,9	1932	37 900	10,35	7,63	20,72
1927	39 044	10,22	7,05	19,1	1933	36 465	9,98	7,27	20,19

IV. Leistungen der Hauptwerkstätten.

Jahr	Anzahl Arbeiter am 31. Dezember	Dampflokomotiven		Elektr. Motorwagen		Öltriebwagen		Personenwagen u. Anhängewagen		Güterwagen	
		vorhanden	ausgebessert	vorhanden	ausgebessert	vorhanden	ausgebessert	vorhanden	ausgebessert	vorhanden	ausgebessert
1918	4 476	1 316	865	—	—	—	—	4 860	7 737	27 736	20 782
1920	5 289	1 463	1 134	—	—	—	—	5 009	7 332	32 070	24 184
1924	5 265	1 485	1 108	—	—	—	—	5 371	9 036	33 455	24 503
1925	4 885	1 438	1 109	—	—	—	—	5 345	9 887	33 306	21 420
1926	4 711	1 377	1 105	—	—	—	—	5 193	10 296	33 703	24 599
1927	4 556	1 335	1 203	89	57	8	18	5 155	10 572	33 496	26 648
1928	4 498	1 330	1 314	115	54	21	56	5 215	10 935	33 105	32 606
1929	4 458	1 345	1 218	119	202	34	42	5 209	11 141	33 622	32 952
1930	4 439	1 339	1 391	119	203	34	67	5 121	10 730	34 039	32 696
1931	4 296	1 301	1 338	148	204	34	52	4 978	10 606	33 343	28 934
1932	4 011	1 213	1 215	153	247	34	46	4 621	9 107	32 520	23 453
1933	3 720	1 155	1 185	153	237	34	66	4 373	9 482	30 758	26 144

V. Betriebs- und Unterhaltungskosten der Fahrzeuge.

1. Allgemeine Kosten.

	Anteilige Kosten			Löhne des Aufsichtspersonals im Schuppendienst	Lohne der Wagenmeister	Heizung, Beleuchtung, Reinigen der Schuppen	Reinigen, Heizung, Beleuchtung der Züge	zusammen	Kilometer im Zugdienst	je 100 km im Zugdienst
	allg. Verwaltung	Umzugskosten, Drucksachen, Bürobed., Stoffe	Dienstkleidung							
	fl.									fl.
Dampf- und Verbrennungs-Motorbetrieb										
1932										
insgesamt . .	1 349 056	397 217	118 722	1 171 058	764 774	239 392	1 549 937	5 590 756	47 954 185	11,66
je 100 km . .	2,81	0,83	0,25	2,44	1,60	0,50	3,23	11,66		
in %	24	7	2	21	14	4	28	100		
1933										
insgesamt . .	1 207 780	353 483	78 955	1 086 495	725 267	221 788	1 473 248	5 147 016	47 465 000	10,84
je 100 km . .	2,54	0,74	0,17	2,29	1,53	0,47	3,10	10,84		
in %	23,5	7	1,5	21	14	4,5	28,5	100		
Elektrischer Betrieb										
1932										
insgesamt . .	140 853	41 455	12 390	16 221	57 179	14 307	194 490	476 895	6 316 200	7,55
je 100 km . .	2,23	0,65	0,20	0,26	0,90	0,23	3,08	7,55		
in %	29,5	8,5	2,5	3	13	3	40,5	100		
1933										
insgesamt . .	126 827	37 119	8 291	13 630	57 191	13 456	192 011	448 525	6 300 000	7,12
je 100 km . .	2,01	0,59	0,13	0,22	0,91	0,21	3,05	7,12		
in %	28,5	8,5	2	3	12,5	3	42,5	100		

2. Besondere Kosten.

a) Dampfbetrieb.

	I. Betrieb									
	Löhne usw. für Lok.-personal	Prämien, Zulagen, Rangier- u. Reservedienst des Lokpers.	Löhne der Heizer, Putzer usw.	Kosten für Lok.-Wasser	Brennstoff der Lokomotiven		Schmiermittel			
							Lokomotiven		Wagenachsen	
					Verbrauch	Wert	Verbrauch	Wert	Verbrauch	Wert
	fl.				t	fl.	l	fl.	l	fl.
1932										
insgesamt . . .	10 042 510	1 180 070	1 398 794	373 892	693 071	6 839 397	1 494 101	141 101	426 613	20 485
je 100 km . .	21,67	2,55	3,02	0,81		14,76		0,31		0,04
in %	29,26	3,44	4,08	1,09		19,93		0,41		0,06
1933										
insgesamt . .	9 196 153	1 043 348	1 208 968	353 870	710 362	7 007 997	335 833	123 348	335 833	14 084
je 100 km . .	20,12	2,28	2,64	0,77		15,32		0,27		0,04
in %	29,28	3,32	3,85	1,13		22,32		0,39		0,04

	II. Unterhaltung						I und II	
	Lokomotiven, Tender und Achsen			Wagen und Achsen			Insgesamt	je 100 km
	Haupt- und Betriebs-Werkstätt.	Tägl. Unterhaltung	zus.	Haupt- und Betriebs-Werkstätt.	Tägl. Unterhaltung	zus.		
	fl.							
1932								
Insgesamt . .	5 432 877	1 204 635	6 637 512	6 773 456	912 803	7 686 259	34 320 020	74,08
je 100 km . .	11,73	2,60	14,33	14,62	1,97	16,59	74,08	
in %	15,83	3,51	19,34	19,74	2,65	22,39	100	
1933								
insgesamt . .	4 529 736	1 128 875	5 658 611	6 005 082	793 699	6 798 781	31 405 160	68,69
je 100 km . .	9,91	2,47	12,38	13,14	1,73	14,87	68,69	
in %	14,43	3,59	18,02	19,12	2,53	21,65	100	

b) Lokomotoren.

Jahr	Löhne und Zulagen des Bedienungspersonals	Benzin		Schmiermittel		Unterhaltungskosten			Insgesamt	je 100 km im Rangierdienst
		Verbrauch	Wert	Verbrauch	Wert	Haupt-Werkstätten	Tägliche Unterhaltung	zus.		
	fl.	l.	fl.	l.		fl.				
1932 . .	33 447	439 724	48 495	10 087	2 672	30 372	11 448	41 820	126 434	20,59
1933 . .	53 747	697 859	75 801	10 348	1 219	52 029	9 239	61 208	192 035	19,32

c) Elektrischer Betrieb.

	I. Betrieb															
	Löhne usw. des Bedien.-Personals	Unterhaltung Oberleitung usw.	Bahnstrom einschl. Beleuchtung und Heizung					Schmiermittel				Brennstoffe Diesel-elektrisch. Lokom.	
			Strom (Fremdstrom)		Kosten, Unterhaltung der Schaltwerke	Unterhalt der Kabel usw.	Insgesamt	Motoren, Speicherlokomotiven, Dieselelektr. Lokomotiven		Achsen der elektrisch. Züge			
			Verbrauch	Kosten				Verbrauch	Wert	Verbrauch	Wert	Verbrauch	Wert
	fl.		kWh	fl.				kg	fl.	kg	fl.	Liter	fl.
1932													
insgesamt .	274 789	216 526	66 279 257	2130 194	109 033	3 746	2242 973	52 189	12 180	37 845	3278	13 116	475
je 100 Zugkm	4,35	3,43		33,73	1,73	0,06	35,52		0,19		0,05		
1933													
insgesamt .	257 009	178 657	64 218 313	1904 039	93 800	5 546	2003 385	43 830	9 973	32 945	2129	9 170	251
je 100 Zugkm	4,08	2,84		30,22	1,49	0,09	31,80		0,16		0,03		

	II. Unterhaltung						I und II	
	Motorwagen und elektr. Lokom. einschl. der Achsen			Anhängewagen einschl. der Achsen			Insgesamt	je 100 km Zugdienst
	Hauptwerkstätten	Tägl. Unterhaltung	zus.	Hauptwerkstätten	Tägl. Unterhaltung	zus.		
	fl.							
1932								
insgesamt . . .	341 579	363 428	705 007	153 950	56 255	210 205	3 665 433	58,03
je 100 Zugkm .	5,42	5,75	11,17	2,43	0,89	3,32		58,03
1933								
insgesamt . . .	329 124	316 303	645 427	168 679	54 618	223 297	3 320 128	52,70
je 100 Zugkm .	5,22	5,02	10,24	2,68	0,87	3,55		52,70

d) Verbrennungsmotorzüge.

	I. Betrieb									
	Löhne des Bedienungs-Personals	Brennstoffe für die Motore					Schmierstoffe			
		Benzin		Oel		Wert zus.	Motore		Achsen der Motorzüge	
		Verbrauch	Wert	Verbrauch	Wert		Verbrauch	Wert	Verbrauch	Wert
	fl.	l.	fl.	l.	fl.	fl.	l.	fl.	kg	fl.
1932										
insgesamt . .	106 584	1 578 598	143 263	140 450	3879	147 142	37 723	6907	590	235
je 100 km Zugdienst .	6,54		8,79		0,24	9,03		0,42		0,01
in %	21,73		29,23		0,79	30,02		1,41		0,05
1933										
insgesamt . .	106 211	1 773 282	181 247	139 240	3331	184 578	35 170	5725	742	281
je 100 km Zugdienst .	6,09		10,39		0,19	10,58		0,33		0,01
in %	19,87		33,39		0,63	34,53		1,07		0,04

	II. Unterhaltung			I. und II.	
	Motorwagen und Achsen			Zusammen	je 100 km im Zugd.
	Hauptwerkst.	Tägl. Unterhalt.	zus.		
	fl.				
1932					
insgesamt	184 843	44 543	229 386	490 218	30,07
je 100 km Zugdienst.	11,34	2,73	14,07		
in %	37,70	9,09	46,79	100	
1933					
insgesamt	198 267	39 570	237 837	534 582	30,65
je 100 km Zugdienst.	11,37	2,27	13,64		
in %	37,09	7,40	44,49	100	

3. Gesamtkosten (V 1 und 2).

Jahr	Dampfzüge			Lokomotoren			Elektrische Züge			Verbrennungsmotorzüge		
	je 100 Zugkm.			je 100 Rangierkm.			je 100 Zugkm.			je 100 Zugkm.		
	allgem. Kosten	besond. Kosten	zus.	allgem. Kosten	besond. Kosten	zus.	allgem. Kosten	besond. Kosten	zus.	allgem. Kosten	besond. Kosten	zus.
	fl.											
1925	14,92	89,32	104,24				7,79	56,73	64,52 [2]	14,92	47,01	61,93
1926	13,91	79,62	93,53				7,32	68,14	75,46 [3]	13,91	40,12	54,03
1927	13,46	79,23	92,69				8,67	71,82 [1]	80,49 [4]	13,46	36,63	50,09
1928	13,02	79,05	92,07				8,35	60,35	68,70 [4]	13,02	33,81	46,83
1929	12,78	78,48	91,26				8,56	63,82	72,38 [4]	12,78	30,69	43,47
1930	12,33	80,92	93,25				7,99	61,23	69,22 [4]	12,33	29,61	41,95
1931	12,07	80,10	92,13	8,51	17,08	25,59	7,56	60,63	68,19 [4]	12,07	27,06	39,13
1932	11,66	74,08	85,74	11,66	20,59	32,25	7,55	58,03	65,58 [4]	11,66	30,07	41,73
1933	10,48	68,69	79,53	10,84	19,32	30,16	7,12	52,70	59,82 [4]	10,84	30,65	41,49

[1] Im ganzen Umfang wurde der elektrische Betrieb erst Anfang Oktober 1927 aufgenommen.

[2] Ausschließlich Verzinsung und Abschreibung des eigenen Kraftwerks.

[3] Teilweise einschließlich Verzinsung und Abschreibung der stromliefernden Kraftwerke.

[4] Einschließlich Verzinsung und Abschreibung der stromliefernden Kraftwerke.

VI. Dienst der Dampflokomotiven.

Jahr	Anzahl der Lokomot. am 1. Januar des Jahres	Zurückgelegte Lokomotivkm.		Insges. zurückgelegte Lokomot.-km.	Durchschnittl. Anzahl km je Lokomotive und Jahr zurückgelegt		Verbrauchte Brennstoffe		
		ohne	im		ohne	mit	insges. einschl. Anheizen	je Lok.-km.	
		Rangierdienst (1 Stunde Rangieren = 10 zurückgelegte km)			Rangierdienst			ohne	mit Rangierdienst
		1000 km.					kg.		
1925	1481	45 276	16 220	61 496	35	48	695 685 122	15,37	11,31
1926	1433	47 472	16 668	64 140	36	49	731 073 956	15,40	11,40
1927	1369	47 728	16 401	64 129	35	46	736 162 789	15,42	11,48
1928	1335	49 362	17 246	66 608	39	52	759 697 847	15,39	11,41
1929	1320	51 472	18 218	69 690	40	54	812 725 004	15,79	11,66
1930	1345	51 457	17 986	69 443	40	53	773 234 607	15,03	11,13
1931	1339	50 298	17 169	67 467	41	54	741 368 616	14,74	10,99
1932	1301	48 914	15 541	64 455	42	55	693 071 000	14,17	10,75
1933	1227	48 653	14 721	63 374	43	56	710 362 000	14,60	11,21

Dr. Overmann.

Die Eisenbahnen Japans

im Rechnungsjahr 1932/33[1].

(Nach dem amtlichen Bericht „Annual Report of the Department of Railways for the year ending march 31 st. 1933".)

A. Die Eisenbahnen im eigentlichen Japan.

		1931/32	1932/33
I. Staatseisenbahnen.			
1. Längen.			
Betriebslänge am Ende des Jahrs	km	14 910,5	15 267,4
davon			
eingleisig	„	12 732,1	13 134,5
zweigleisig	„	1 979,8	1 919,1
drei- und mehrgleisig	„	198,6	213,8
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt			
für Personenverkehr	„	14 571,8	14 925,3
„ Güterverkehr	„	14 771,7	15 137,2
Gleislänge	„	24 583,5	24 993,3
davon			
Hauptgleise	„	17 498,4	17 840,1
	oder %	71,2	71,4
In Betrieb genommene neue Linien . .	km	413,8	356,4
Im Bau befindliche Linien	„	723,7	1 098,4
Zum Bau genehmigte Linien	„	2 767,4	2 045,9
2. Zahl der Stationen		2 823	2 896
3. Anlagekapital	Yen[2]	3 462 322 624	3 563 422 511
auf 1 km Betriebslänge	„	232 207	233 402

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934 S. 371 ff.: Die Eisenbahnen Japans in den Rechnungsjahren 1930/31 und 1931/32.

[2] 1 Yen = 2,0924 RM.

	1931/32	1932/33
4. Fahrzeugpark.		
Lokomotiven	4 016	4 094
Gewicht t	334 768	339 251
davon		
Dampflokomotiven	3 892	3 953
Gewicht t	326 530	329 768
elektrische Lokomotiven	119	131
Gewicht t	8 080	9 273
Lokomotiven besonderer Art	5	10
Gewicht t	158	210
Von den Dampflokomotiven waren		
Naßdampflokomotiven	1 161	1 157
Gewicht t	59 516	59 296
Heißdampflokomotiven	2 731	2 796
Gewicht t	267 014	270 472
Personenwagen	10 766	10 418
Zahl der Sitzplätze	654 206	651 389
davon		
Drehgestellwagen	8 594	8 620
zweiachsige Wagen	925	465
zusammen	9 519	9 085
Zahl der Sitzplätze	531 945	518 886
elektrische Wagen	1 219	1 269
Zahl der Sitzplätze	120 565	126 883
Dampftriebwagen	28	64
Zahl der Sitzplätze	1 696	5 620
Güterwagen	65 138	64 923
Tragfähigkeit t	868 945	864 737
davon		
bedeckte Güterwagen	34 835	35 142
Tragfähigkeit t	441 832	445 367
offene Güterwagen	29 210	28 735
Tragfähigkeit t	424 623	416 970
Spezialwagen	1 093	1 046
Tragfähigkeit t	2 490	2 400

	1931/32	1932/33
5. Leistungen der Lokomotiven.		
Zugleistungen		
von Personenzügen . . . . . km	134 556 761	138 923 515
„ Güterzügen . . . . . „	51 080 387	52 000 027
zusammen km	185 637 148	190 923 542
Leistungen		
der Dampflokomotiven . . . . . km	192 502 719	195 092 784
„ Schneepflüge . . . . . „	150 140	363 949
„ Dampftriebwagen . . . . . „	107 273	93 771
zusammen km	192 760 132	195 550 504
Durchschnittlicher Verbrauch an Kohlen auf 1 Lokomotivkm		
der Dampflokomotiven . . . . . kg	11,31	10,90
„ Schneepflüge . . . . . „	19,99	23,16
„ Dampftriebwagen . . . . . „	3,24	3,47
überhaupt . . . . . „	11,31	10,92
Durchschnittlicher Verbrauch an Öl auf 100 Lokomotivkm		
der Dampflokomotiven l	2,17	2,14
„ Schneepflüge . . . . . „	2,13	2,44
„ Dampftriebwagen . . . . . „	1,09	1,09
überhaupt . . . . . „	2,17	2,14
Von einer Dampflokomotive wurden im Durchschnitt befördert . . . . . Wagen	25,68	25,37
Leistungen der elektr. Lokomotiven . . km	5 390 720	6 075 746
Durchschnittlicher Verbrauch der elektrischen Lokomotiven		
an elektrischem Strom auf 1 Lokomotivkm Kilowattstunden	9,8	9,8
an Öl auf 100 Lokomotivkm l	1,96	1,49
Von einer elektr. Lokomotive wurden im Durchschnitt befördert . . . . . Wagen	27,86	27,90
6. Leistungen der Personen-, Güter- und elektrischen Wagen.		
Zurückgelegt wurden		
von den Personenwagen . . . . . km	802 169 105	794 230 654
„ „ Güterwagen . . . . . „	1 843 235 073	1 840 243 658
zusammen . . . . . km	2 645 404 178	2 634 474 312
„ „ elektrischen Wagen . . . . . „	81 973 720	85 965 476

	1931/32	1932/33
7. Personenverkehr.		
Zahl der beförderten Reisenden		
1. Klasse	41 577	37 809
2. „	7 763 021	6 784 340
3. „	779 417 893	774 327 583
zusammen	787 222 491	781 149 732
davon kommen:		
auf 1 Personenzugkm	5,85	5,62
„ 1 Personenwagenkm	0,98	0,98
„ 1 Personenzug	142,1	136,8
Zahl der gefahrenen Personenkm	19 122 650 504	19 001 523 301
Durchschnittliche Stärke der Personenzüge . . . Wagen	5,96	5,72
Im Durchschnitt wurden von einem Reisenden zurückgelegt . . . km	24,3	24,3
Einnahme aus der Personenbeförderung:		
1. Klasse . . . Yen	567 680	533 296
2. „ „	15 487 721	14 541 897
3. „ „	192 821 483	188 467 074
zusammen . . . Yen	208 876 884	203 542 267
davon kommen:		
auf 1 km Betriebslänge „	14 335	13 637
„ 1 Personenkm „	0,0109	0,0107
„ 1 Reisenden „	0,26	0,26
Einnahme		
aus dem Schlafwagenverkehr „	1 854 800	1 949 480
„ der Expreßgutbeförderung „	6 187 944	6 223 540
„ der Gepäckbeförderung „	17 685 858	16 367 260
„ der Postbeförderung „	2 389 971	2 368 521
Bahnsteigkarten und sonstige Einnahmen „	2 975 255	2 936 191
Gesamterträgnis der Personenzüge . . . Yen	239 971 712	233 387 259
davon kommen:		
auf 1 km Betriebslänge „	16 468	15 637
„ 1 Personenzugkm „	1,78	1,68
8. Güterverkehr.		
Beförderte Güter:		
Stückgut . . . t	4 115 432	4 029 771
Eil- und Expreßgut „	849 480	793 290
Wagenladungen	55 625 834	56 909 695
zusammen . . . t	60 590 746	61 732 756
davon kommen:		
auf 1 Güterzugkm „	1,19	1,19
„ 1 Güterwagenkm „	0,03	0,03
„ 1 Güterzug „	207,5	203,1

	1931/32	1932/33
Zahl der gefahrenen Tonnenkm:		
Stückgut	846 024 407	830 030 808
Eil- und Expreßgut	337 796 314	315 919 935
Wagenladungen	9 417 372 649	9 414 706 071
zusammen	10 601 193 370	10 560 656 814
Durchschnittliche Stärke der Güterzüge Wagen	36,1	35,4
Im Durchschnitt wurde eine Tonne befördert km	175,0	171,1
An wichtigeren Güterarten wurden befördert:		
Landwirtschaftliche Erzeugnisse (Reis, Getreide, Gemüse, Kartoffeln, Obst usw.) t	6 349 026	6 478 548
Holz (Pfähle, Balken, Schwellen, sonstiges Nutzholz, Brennholz usw.) „	6 371 330	6 346 100
Mineralien (Steine, Sand, Kies, Kohlen, Koks, Erze, Öle, Petroleum, Eisen, Stahl usw.) „	26 258 717	27 119 693
Fische und sonstige Meeresprodukte „	1 555 794	1 507 277
Nahrungsmittel (Mehl, Zucker, Soja usw.) „	1 271 693	1 230 611
Getränke (Tee, Bier usw.) und Tabak „	846 749	790 374
Dünge- und Futtermittel „	3 434 478	3 381 486
Webwaren und Stoffe (Baumwolle, Baumwollfabrikate, Rohseide, Seide, Hanf, Leinen usw.) „	1 101 170	1 093 613
Kalk, Zement, Ziegel, Töpferwaren, Glas, Glaswaren usw. „	2 252 343	2 323 448
Sonstige Erzeugnisse, wie Papier, Papierwaren, Metallwaren, Maschinen, Chemikalien usw. „	2 541 304	2 676 454
Lebende Tiere, Fleisch, Felle usw. „	491 970	508 208
Verschiedene Güter, wie Automobile, Zuckerwaren, Eier „	272 943	284 654
Einnahme aus der Güterbeförderung:		
Stückgut Yen	28 117 808	27 264 282
Eil- und Expreßgut „	16 951 854	15 701 434
Wagenladungen „	128 668 699	129 190 907
zusammen Yen	173 738 361	172 156 623
davon kommen:		
auf 1 km Betriebslänge „	11 762	11 373
„ 1 Tonnenkm „	0,0164	0,0163
„ 1 Tonne „	2,85	2,79
Verschiedene Einnahmen „	2 385 879	2 549 820
Gesamterträgnis der Güterzüge Yen	176 124 240	174 706 443
davon kommen:		
auf 1 km Betriebslänge „	11 923	11 542
„ 1 Güterzugkm „	3,45	3,36

	1931/32	1932/33
9. Kraftwagenverkehr.		
Gesamtlänge der Verkehre am Jahrsschluß . . . . . km	126,2	308,0
Zahl der Personenkraftwagen	60	23
„ „ Güterkraftwagen	14	10
„ „ Anhänger	36	4
Beförderte Reisende	784 527	1 210 431
Beförderte Güter . . . . . t	6 014	9 552
Zahl der gefahrenen Personenkm	5 719 623	8 410 845
„ „ „ Tonnenkm	64 386	110 001
Einnahme aus der Personenbeförderung Yen	154 092	226 033
davon kommen:		
auf 1 Reisenden . . . . . „	0,20	0,18
„ 1 Personenkm . . . . . „	0,0269	0,0269
Einnahme aus der Güterbeförderung . . Yen	9 921	16 651
davon kommen:		
auf 1 Tonne . . . . . „	1,65	1,74
„ 1 Tonnenkm . . . . . „	0,1541	0,1514
10. Dampferdienst.		
Zahl der betriebenen Dampferlinien	7	7
Gesamtlänge . . . . . Seemeilen	284,0	284,0
Zahl der Dampfer	61	60
davon:		
Fährdampfer	31	30
Hafendampfer	30	30
Gesamttonnengehalt der Dampfer . . . . t	48 066,49	48 611,01
Zahl der ausgeführten Fahrten	108 098	105 445
Befördert wurden:		
Personen	6 972 527	6 879 966
Güter . . . . . t	2 435 425	2 288 498
Einnahme		
aus dem Personenverkehr . . . . . Yen	4 435 207	4 423 385
„ „ Güterverkehr . . . . . „	5 194 453	4 723 870
zusammen . . . . . Yen	9 629 660	9 147 255
11. Gasthofbetriebe.		
Zahl der Eisenbahngasthöfe	2	2
Gesamtzahl der Gäste	7 546	6 532
Einnahmen . . . . . Yen	263 241	234 475
Ausgaben . . . . . „	253 797	242 611
Überschuß (— Fehlbetrag) . . . . . „	9 444	— 8 136

	1931/32	1932/33
12. Finanzielle Ergebnisse.		
Betriebseinnahmen:		
Personenverkehr . . . . . Yen	245 349 729	239 017 655
Güterverkehr . . . . . „	180 365 934	178 717 042
Verschiedene Einnahmen . . . . . „	7 824 625	8 219 376
Gesamteinnahmen . . . . . Yen	433 540 289	425 954 073
davon kommen:		
auf 1 km Betriebslänge . . . . . „	29 283	28 074
auf 1 Zugkm . . . . . „	2,34	2,23
Betriebsausgaben:		
Allgemeine Kosten . . . . . Yen	5 363 560	5 714 013
Bauliche Unterhaltung . . . . . „	50 359 631	50 053 720
Unterhaltung der Fahrzeuge . . . . „	26 038 220	25 614 744
Beförderungsdienst . . . . . „	66 665 917	65 807 640
Verkehrsdienst . . . . . „	98 046 960	96 769 427
Kraftwagenbetriebe . . . . . „	495 811	1 099 425
Schiff- und Gasthofbetriebe . . . . . „	5 760 792	5 450 206
Wohlfahrtseinrichtungen . . . . . „	6 214 514	6 292 570
Beitrag zur Pensions- u. Unterstützungskasse der Bediensteten (Relief Association) . . . . . „	4 652 674	4 676 396
Pensionsfonds . . . . . „	3 008 961	3 576 314
Geheimfonds . . . . . „	27 440	27 440
Gesamtausgaben . . . . . Yen	266 634 480	265 081 895
davon kommen:		
auf 1 km Betriebslänge . . . . . „	18 010	17 471
„ 1 Zugkm . . . . . „	1,44	1,39
Betriebsüberschuß . . . . . Yen	166 905 809	160 872 178
davon kommen:		
auf 1 km Betriebslänge . . . . . „	11 273	10 603
„ 1 Zugkm . . . . . „	0,90	0,84
Verzinsung des Anlagekapitals durch den Betriebsüberschuß . . . . . %	4,9	4,6
Betriebszahl . . . . . „	61,5	62,2
Von dem Betriebsüberschuß sind verwendet worden:		
für den Kapitalzinsendienst . . . . . Yen	87 885 730	88 883 405
zur Unterstützung privater Nebenbahnen „	7 498 118	7 203 345
als besondere Bauausgaben . . . . . „	2 433 856	2 420 590
Reinüberschuß . . . . . Yen	68 451 762	61 079 536

	1931/32	1932/33
13. Personal.		
Gesamtzahl der Bediensteten	198 678	198 848
davon waren:		
Oberbeamte	917	933
mittlere Beamte	24 765	25 616
Angestellte	78 742	78 732
Arbeiter	94 254	93 567
Gesamtbetrag der Entlohnung der Bediensteten . . . Yen	134 296 222	136 735 245
14. Werkstätten.		
Zahl der Werkstätten	22	22
„ „ selbständigen Werkstättenbetriebe	3	3
Behandelt wurden in ihnen:		
Dampflokomotiven	3 307	3 029
elektrische Lokomotiven	92	96
Personenwagen	10 097	9 546
elektrische Wagen	1 936	2 310
Güterwagen	82 301	80 278
Neu gebaut wurden:		
Revisionswagen	2	—
Wagen für den Kaiserlichen Hofzug	7	5
Speisewagen	8	3
Schlafwagen	2	—
Personenwagen mit besonderen Einrichtungen (Schlafabteilen usw.)	3	—
Motorwagen, elektrische	—	32
Schneepflüge	—	7
Kosten der Ausbesserung und Wiederinstandsetzung der Fahrzeuge . . . . Yen	19 288 462	19 044 401
Gesamtausgaben der Werkstätten . . . „	36 911 312	35 956 491
Werkstättenbedienstete . . . . . Zahl	14 677	14 188
Geleistete Tagewerke	3 113 137	2 956 098
Gezahlte Löhne . . . . . Yen	8 321 766	8 191 628
davon:		
Stücklöhne . . . . . „	2 220 246	2 327 274
15. Elektrische Anlagen.		
Telegraphenleitungen:		
Anzahl	416	405
Drahtlänge . . . . . km	55 557	54 846
Fernsprechleitungen:		
Anzahl	29 187	30 087
Drahtlänge . . . . . km	448 867	461 094

	1931/32	1932/33
Signalleitungen:		
Anzahl	14 217	14 325
Drahtlänge km	27 730	30 848
Im Gebrauch waren:		
Telegraphenapparate	2 325	2 310
Fernsprecher	55 895	57 670
Blockapparate	4 987	4 154
Batteriezellen (Elemente)	268 725	246 851
Signalanlagen	3 564	3 893
Telegraphenstationen:		
Anzahl	2 834	2 905
davon dienten auch dem öffentlichen Verkehr	1 015	1 010
Kraftwerke und Unterwerke:		
Kraftwerke		
Anzahl	4	4
gelieferter Strom kw-Stunden	247 135 763	139 197 271
Gesamtkosten Yen	1 978 774	1 297 185
im Durchschnitt für 1 kw-Std. „	0,008	0,009
Unterwerke		
Anzahl	28	31
Schaltposten		
Anzahl	14	13
von den Unterwerken und den Schaltposten gelieferter Strom kw-Stunden	264 064 932	287 759 540
Gesamtkosten Yen	4 369 172	4 559 596
im Durchschnitt für 1 kw-Std. „	0,016	0,016
Antriebmaschinen		
Anzahl	12	—
mit insgesamt PS	108 840	—
Wechselstrommaschinen		
Anzahl	12	12
mit insgesamt kva	89 542	100 654
Umformer, Generatoren		
Anzahl	117	126
mit insgesamt kw	185 001	204 999
Transformatoren		
Anzahl	370	402
mit insgesamt kva	621 416	667 959
Starkstromleitungen		
Gesamtlänge km	8 418	7 717

	1931/32		1932/33	
16. Unfälle.				
Zusammenstöße	10		14	
Entgleisungen	91		92	
Sonstige Betriebsunfälle	5 008		4 172	
zusammen	5 109		4 278	
auf 1 000 000 Zugkm	27,2		22,1	
Zahl der verunglückten Reisenden, Eisenbahnbediensteten und anderen Personen:	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Reisende	120	648	118	639
Beamte	75	341	98	339
Arbeiter	22	67	32	89
andere Personen	724	919	787	860
zusammen	941	1 975	1 035	1 927
	2 916		2 962	
auf 1 000 000 Zugkm	15,0		15,3	

II. Private Nebenbahnen.

1. Anzahl der Bahnen, Längen, Anlagekapital, Betriebsarten.	1931/32	1932/33
Gesamtzahl der Bahnen	266	268
Gesamtbetriebslänge km	7 192,10	7 242,11
Anlagekapital Yen	994 495 742	1 015 418 473
auf 1 km: „	138 276	140 210
davon:		
Bahnen mit Dampfbetrieb	73	56
Betriebslänge km	1 535,60	1 122,30
Anlagekapital Yen	107 871 634	77 385 989
Bahnen mit elektrischem Betrieb	133	118
Betriebslänge km	2 405,30	2 571,51
Anlagekapital Yen	547 397 125	576 863 232
Bahnen mit Dampf- u. elektr. Betrieb	34	30
Betriebslänge km	1 384,40	1 286,40
Anlagekapital Yen	200 587 217	187 618 360
Bahnen mit Gasolinbetrieb	7	6
Betriebslänge km	66,80	58,40
Anlagekapital Yen	3 520 000	3 913 338
Bahnen mit Dampf- und Gasolinbetrieb	76	87
Betriebslänge km	1 800,00	2 203.50
Anlagekapital Yen	135 119 766	169 637 554
In Betrieb genommene neue Linien Zahl	31	15
mit einer Gesamtbetriebslänge km	191,75	64,01
Im Bau befindliche Linien Zahl	198	183
mit einer Gesamtlänge km	4 335,15	3 745,99
Zum Bau genehmigte Linien Zahl	16	2
mit einer Gesamtlänge km	175,12	2,41

	1931/32	1932/33
2. Fahrzeugpark.		
Lokomotiven	997	994
Gesamtgewicht t	26 219	26 177
davon:		
Dampflokomotiven	811	809
elektrische Lokomotiven	180	179
Gasolin-Lokomotiven	6	6
Personenwagen	4 403	4 478
Gesamtzahl der Sitzplätze	301 243	307 070
Güterwagen	11 609	11 558
Gesamtladegewicht t	113 851	113 185
3. Leistungen der Lokomotiven und Wagen.		
Zugleistungen		
von Personenzügen km	1 388 573	1 279 675
„ Güterzügen „	6 128 521	6 369 456
„ gemischten Zügen „	13 208 395	11 662 717
zusammen km	20 725 489	19 311 848
Leistungen		
der Dampflokomotiven km	17 895 080	16 345 331
„ elektrischen Lokomotiven und Triebwagen „	113 196 960	117 658 298
„ Dampfmotor-Wagen „	198 814	174 391
„ Gasolin-Lokomotiven und Gasmotor-Wagen „	12 105 466	14 962 347
„ Personenwagen „	312 086 600	314 183 101
„ Güterwagen „	112 027 928	113 749 294
„ Wagen insgesamt „	424 114 528	427 932 395
4. Personenverkehr.		
Zahl der beförderten Reisenden	420 908 801	427 668 098
„ „ gefahrenen Personenkm	3 647 265 363	3 727 530 962
Im Durchschnitt wurden von einem Reisenden zurückgelegt km	8,7	8,7
Gesamteinnahmen Yen	56 980 141	55 480 020
davon kommen im Durchschnitt auf 1 Reisenden „	0,135	0,130
5. Güterverkehr.		
Zahl der beförderten Tonnen	22 666 760	22 252 511
„ „ gefahrenen Tonnenkm	468 858 716	505 666 915
Im Durchschnitt wurde eine Tonne befördert km	20,7	22,7
Gesamteinnahmen Yen	17 956 090	17 845 070
davon kommen im Durchschnitt auf 1 Tonne „	0,792	0,802
„ 1 Tonnenkm „	0,038	0,035

	1931/32	1932/33
6. Finanzielle Ergebnisse.		
Betriebseinnahmen:		
Personenverkehr . . . . . Yen	58 975 545	57 059 638
Güterverkehr . . . . . „	17 968 583	17 860 453
Andere Verkehrseinnahmen. . . . . „	1 792 321	1 880 570
Verschiedene Einnahmen . . . . . „	4 395 794	4 880 278
im ganzen . . . . . Yen	83 132 243	81 680 939
Betriebsausgaben:		
Unterhaltung . . . . . Yen	7 931 805	7 919 413
Beförderungsdienst . . . . . „	18 322 406	17 719 334
Verkehrsdienst . . . . . „	13 597 871	13 626 095
Allgemeine Kosten . . . . . „	4 928 548	5 225 810
Steuern usw. . . . . „	3 078 341	2 961 168
im ganzen . . . . . Yen	47 858 971	47 451 820
Betriebsüberschuß . . . . . Yen	35 273 272	34 229 119
Betriebszahl . . . . . %	57,6	58,1
Staatliche Unterstützung erhielten Bahnen Anzahl	99	112
im Gesamtbetrag von . . . . . Yen	7 498 118	7 203 344
7. Personal.		
Gesamtzahl der Bediensteten	42 263	41 584
Gesamtbetrag der monatlichen Entlohnung der Bediensteten . . . . . Yen	2 332 623	2 254 103
8. Unfälle.		
Zusammenstöße	42	20
Entgleisungen	123	97
Sonstige Betriebsunfälle	1 794	1 727
zusammen	1 959	1 844

	1931/32		1932/33	
Zahl der verunglückten Reisenden, Eisenbahnbediensteten und anderen Personen:	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Reisende	8	117	4	100
Eisenbahnbedienstete	9	31	10	45
andere Personen	396	402	403	375
zusammen	413	550	417	520

	1931/32	1932/33
III. Kleinbahnen.		
1. Anzahl der Bahnen, Längen, Anlagekapital, Betriebsarten.		
Gesamtzahl der Bahnen	146	142
Gesamtbetriebslänge km	2 757,23	2 740,43
Anlagekapital Yen	2 097 483 495	2 157 810 235
davon:		
Bahnen mit elektrischem Betrieb	94	93
Betriebslänge km	2 098,23	2 103,92
Anlagekapital Yen	2 052 113 776	2 120 276 416
Bahnen mit Dampfbetrieb	12	8
Betriebslänge km	163,17	127,30
Anlagekapital Yen	8 471 000	1 861 000
Bahnen mit Gasolinbetrieb	17	16
Betriebslänge km	265,29	231,68
Anlagekapital Yen	26 074 656	23 864 156
Bahnen mit Dampf- und Gasolinbetrieb	5	9
Betriebslänge km	53,45	101,23
Anlagekapital Yen	2 725 000	3 795 000
Bahnen mit Pferdebetrieb	16	16
Betriebslänge km	145,04	145,04
Anlagekapital Yen	7 709 000	7 703 000
Bahnen, durch Menschenkraft betrieben	7	7
Betriebslänge km	32,05	31,26
Anlagekapital Yen	390 063	310 663
In Betrieb genommene neue Bahnen Zahl	11	10
mit einer Gesamtbetriebslänge km	34,99	13,56
Im Bau befindliche Bahnen Zahl	82	76
mit einer Gesamtlänge km	930,92	989,34
Zum Bau genehmigte Bahnen Zahl	7	9
mit einer Gesamtlänge km	42,85	56,42
Außer Betrieb gesetzte Bahnen Zahl	14	12
mit einer Gesamtlänge km	76,96	49,74
2. Fahrzeugpark.		
Elektrische Lokomotiven	6	6
Dampflokomotiven	73	49
Gasolin-Lokomotiven	77	63
Personenwagen	6 873	6 623
Gesamtzahl der Sitzplätze	443 822	432 445
Güterwagen	1 922	1 970
Gesamtladegewicht t	6 889	6 111

	1931/32	1932/33
3. Leistungen der Wagen.		
Geleistet wurden:		
von den Personenwagen . . . . . km	349 275 508	346 814 853
„ „ Güterwagen . . . . . „	7 349 296	7 184 951
4. Personenverkehr.		
Zahl der beförderten Reisenden	1 576 669 908	1 466 674 331
Gesamteinnahmen . . . . . Yen	106 165 350	99 140 266
davon kommen im Durschschnitt auf einen Reisenden . . . . . „	0,067	0,068
5. Güterverkehr.		
Zahl der beförderten Tonnen	1 422 443	1 356 931
Gesamteinnahmen . . . . . Yen	1 354 698	1 251 969
davon kommen im Durchschnitt auf 1 Tonne . . . . . „	0,952	0,923
6. Finanzielle Ergebnisse.		
Betriebseinnahmen:		
Personenverkehr . . . . . Yen	106 459 057	99 310 413
Güterverkehr . . . . . „	1 366 309	1 252 609
Sonstige Einnahmen . . . . . „	8 819 859	9 106 964
im ganzen . . . . . Yen	116 645 225	109 669 986
Betriebsausgaben:		
Unterhaltung . . . . . Yen	9 847 690	9 283 959
Beförderungsdienst . . . . . „	18 438 197	17 194 943
Verkehrsdienst . . . . . „	31 831 918	29 988 332
Allgemeine Kosten . . . . . „	10 046 909	9 524 578
Steuern usw. . . . . „	2 393 529	2 136 441
im ganzen . . . . . Yen	72 558 243	68 128 253
Betriebsüberschuß . . . . . Yen	44 086 982	41 541 733
Betriebszahl . . . . . %	62,2	62,1
7. Personal.		
Gesamtzahl der Bediensteten	54 972	52 094
Gesamtbetrag der monatlichen Entlohnung der Bediensteten . . . . . Yen	4 790 783	4 479 716
8. Unfälle.		
Zusammenstöße	198	88
Entgleisungen	412	375
Sonstige Betriebsunfälle	14 674	9 574
zusammen	15 284	10 037
Gesamtzahl der verunglückten Personen . . .	5 708	4 325
davon wurden:		
getötet	310	396
verletzt	5 398	3 929

B. Die Kolonialbahnen von Chosen, Formosa und Sachalin und die Südmandschurische Eisenbahn.

a) Chosen (früher Korea).

	1931/32	1932/33
1. Staatseisenbahnen.		
Betriebslänge am Ende des Jahrs . . . km	3 008,5	3 142,8
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt		
für Personenverkehr . . . . . km	2 938,3	3 140,8
„ Güterverkehr . . . . . „	2 937,6	3 133,4
Anlagekapital . . . . . Yen	406 236 104	426 048 448
Im Bau befindliche Linien . . . . . km	1 254,5	1 347,3
Fahrzeugpark:		
Lokomotiven	347	Angaben fehlen in dem Bericht für 1932/33.
Gesamtgewicht . . . . . t	32 891	
Personenwagen	829	
Güterwagen	3 763	
Leistungen der Lokomotiven und Wagen:		
Zugkm	15 827 587	16 981 179
Lokomotivkm	15 601 466	16 266 830
Personenwagenkm	56 909 456	58 807 838
Güterwagenkm	101 498 817	106 635 980
Personenverkehr:		
Zahl der beförderten Reisenden	19 673 704	20 591 638
„ „ gefahrenen Personenkm	1 065 197 205	1 180 270 761
Gesamteinnahme aus der Personenbeförderung . . . . . Yen	16 655 960	18 111 091
Güterverkehr:		
Zahl der beförderten Tonnen	6 025 150	6 248 863
„ „ gefahrenen Tonnenkm	1 296 877 728	1 349 146 200
Gesamteinnahme aus der Güterbeförderung . . . . . Yen	19 644 552	20 575 819
Finanzielle Ergebnisse:		
Betriebseinnahmen . . . . . Yen	54 052 489	59 009 566
Betriebsausgaben . . . . . „	44 991 581	46 880 798
Betriebsüberschuß . . . . . „	9 060 908	12 128 768
Betriebszahl . . . . . %	83,2	79,4
Personal:		
Gesamtzahl der Bediensteten	16 178	16 754
Gesamtbetrag der monatlichen Entlohnung der Bediensteten . . . . . Yen	1 032 564	1 072 371

	1931/32	1932/33
Werkstätten:		
Zahl der Werkstätten	4	Angaben fehlen in dem Bericht für 1932/33.
„ „ Werkstättenarbeiter	1 680	
„ „ von ihnen geleisteten Tagewerke	515 199	
Gesamtbetrag der gezahlten Löhne . . Yen	1 031 794	
2. Private Nebenbahnen und Kleinbahnen.		
Nebenbahnen:		
Zahl der im Betrieb befindlichen	8	8
Gesamtlänge . . . . . km	1 142,2	1 139,1
Zahl der im Bau befindlichen	1	—
Gesamtlänge . . . . . km	60,0	31,2
Kleinbahnen:		
elektrisch betriebene Straßenbahnen	3	—
Kleinbahnen anderer Betriebsart (Gasolin, Menschenkraft usw.)	4	—
Gesamtlänge . . . . . km	72	75,2
b) Formosa (Teiwan).		
1. Staatseisenbahnen.		
Betriebslänge am Ende des Jahrs engl. Meilen[1]	549,0	549,0
Fahrzeugpark:		
Lokomotiven	208	Angaben fehlen in dem Bericht für 1932/33
Gesamtgewicht . . . . . engl Tonnen[2]	12 748	
Personenwagen	499	
Zahl der Sitzplätze	26 091	
Güterwagen	3 964	
Tragfähigkeit . . . . . engl. Tonnen	45 610	
Leistungen der Lokomotiven und Wagen:		
Zugmeilen	5 427 845	5 399 739
Lokomotivmeilen	5 931 071	5 854 318
Wagenmeilen	91 273 772	91 909 272
Personenverkehr:		
Zahl der beförderten Reisenden	16 459 631	16 636 727
Gesamteinnahme aus der Personenbeförderung . . . . . Yen	6 897 227	7 112 445
Güterverkehr:		
Zahl der beförderten Tonnen	4 767 030	5 121 204
Gesamteinnahme aus der Güterbeförderung . . . . . Yen	11 367 057	11 742 426

[1] 1 engl. Meile = 1,609 km.
[2] 1 engl. Tonne = 1,016 t.

		1931/32	1932/33
Finanzielle Ergebnisse:			
Betriebseinnahmen:			
Personenverkehr	Yen	7 351 368	7 938 008
Güterverkehr	„	11 493 758	11 872 292
Sonstige Einnahmen	„	237 941	192 912
im ganzen	Yen	19 083 067	20 003 212
davon ab Rücklage	„	450 107	717 810
verbleibt Gesamteinnahme	Yen	18 632 960	19 285 402
Betriebsausgaben:			
Besoldungen	Yen	649 276	612 379
Allgemeine Kosten	„	485 402	479 750
Unterhaltung	„	2 387 879	2 249 724
Betrieb und Verkehr	„	7 196 956	7 226 934
Sonstige Ausgaben	„	673 193	432 993
im ganzen	Yen	11 392 706	11 001 780
Betriebsüberschuß	Yen	7 240 254	8 283 622
Betriebzahl	%	61,1	57,0
Personal:			
Beamte		3 360	3 437
Arbeiter		6 085	6 119
zusammen Bedienstete		9 445	9 556
Gesamtbetrag der monatlichen Entlohnung der Bediensteten	Yen	513 378	529 584
Werkstätten:			
Zahl		3	3
Zahl der umgebauten und ausgebesserten Fahrzeuge		7 169	9 696
Gesamtbetrag der dafür aufgewendeten Kosten	Yen	2 972 513	2 264 567
2. Privatbahnen.			
Nebenbahnen:			
Zahl		17	18
Gesamtlänge	engl. Meilen	1 383,1	1 418,0
Anlagekapital	Yen	29 862 238	30 138 736
Fahrzeugpark:			
Lokomotiven		251	Angaben fehlen in dem Bericht für 1932/33.
Personenwagen		273	
Güterwagen		15 273	

	1931/32	1932/33
Leistungen der Lokomotiven und Wagen:		
Zugmeilen	1 750 025	1 830 939
Lokomotivmeilen	1 250 412	1 286 352
Wagenmeilen	12 563 488	12 762 621
Gesamtzahl der Bediensteten	2 959	3 084
Gesamtbetrag der monatlichen Entlohnung der Bediensteten . . . . . Yen	92 155	97 566
Dem öffentlichen Verkehr dienten. engl. Meilen	329,8	332,2
Gesamtzahl der auf diesen beförderten Reisenden	2 884 009	2 856 680
Gesamtmenge der beförderten Güter engl. Tonnen	638 054	737 084
Gesamteinnahme . . . . . Yen	1 106 656	1 057 770
3. Straßenbahnen.		
Gesamtlänge . . . . . engl. Meilen	849,8	823,9
Gesamtzahl der beförderten Reisenden	3 498 504	3 179 165
Gesamteinnahme . . . . . Yen	1 658 548	1 561 112

c) Japanischer Sachalin (Süd-Karafuto).[1]	1930/31	1931/32
1. Staatseisenbahnen.		
Betriebslänge am Ende des Jahrs . . . . km	342,9	342,9
Fahrzeugpark:		
Lokomotiven	44	Angaben fehlen in dem Bericht für das Jahr 1932/33.
Gesamtgewicht . . . . . t	2 496	
Personenwagen	98	
Zahl der Sitzplätze	3 859	
Güterwagen	827	
Tragfähigkeit . . . . . t	7 451	
Leistungen der Lokomotiven und Wagen:		
Zahl der zurückgelegten Zugkm	1 163 702	1 374 365
„ „ gefahrenen Lokomotivkm	1 406 069	1 553 801
„ „ gefahrenen Wagenkm	16 186 633	15 498 302
Personen- und Güterverkehr:		
Zahl der beförderten Reisenden	1 592 500	1 519 377
Beförderte Güter . . . . . t	872 682	745 707
Finanzielle Ergebnisse:		
Betriebseinnahmen:		
Personenverkehr . . . . . Yen	1 027 407	911 969
Güterverkehr . . . . . „	1 503 965	1 271 203
Sonstige Einnahmen . . . . . „	1 921 224	1 823 471
im ganzen . . . . . Yen	4 452 596	4 006 643

[1] In diesem Abschnitt bringt der Bericht für das Jahr 1932/33 die Angaben für das Jahr 1931/32.

	1930/31	1931/32
Betriebsausgaben:		
Besoldungen und sonstige Vergütungen Yen	152 911	152 987
Allgemeine Kosten . . . . . „	186 964	158 444
Betrieb und Verkehr . . . . . „	1 311 593	1 302 607
Unterhaltung . . . . . „	937 230	955 946
Sonstige Ausgaben . . . . . „	1 866 111	1 784 640
im ganzen . . . . . Yen	4 454 809	4 354 624
Betriebsüberschuß (— Fehlbetrag) . . . Yen	— 2 213	— 347 981
Betriebszahl . . . . . %	100,05	108,7
Personal:		
Beamte	634	—
Angestellte und Arbeiter	1 125	—
zusammen Bedienstete	1 759	1 602
Gesamtbetrag der monatlichen Entlohnung der Bediensteten . . . . . Yen	122 020	110 775
2. Privatbahnen.		
Zahl	2	3
Gesamtlänge . . . . . km	256,5	271,2
davon im Bau . . . . . „	67,5	35,5
im Betrieb . . . . . „	189,0	235,7
Anlagekapital . . . . . Yen	11 200 000	11 200 000
Gesamtzahl der beförderten Reisenden. . . .	344 826	322 445
Gesamtmenge der beförderten Güter . . t	325 883	297 391

	1931/32	1932/33
d) Südmandschurische Eisenbahn.		
Betriebslänge Mitte des Jahrs . . . . . km	1 125,1	1 129,1
Betriebslänge im Jahrsdurchschnitt		
für Personenverkehr . . . . . „	1 098,6	1 098,6
„ Güterverkehr . . . . . „	1 125,1	1 127,1
Fahrzeugpark:		
Lokomotiven	469	464
Personenwagen	576	545
Güterwagen	8 150	8 146
Triebwagen	—	41
Leistungen der Lokomotiven und Wagen:		
Zugkm von Personenzügen	4 658 483	5 118 544
„ „ Güterzügen	7 169 675	7 258 434
„ „ gemischten Zügen.	272 072	148 609
„ „ Triebwagen	1 613 276	2 001 470
„ „ Militärzügen	—	572 228
zusammen	13 813 993	15 099 285

	1931/32	1932/33
Lokomotivkm	15 068 849	15 662 607
Personenwagenkm	26 068 347	30 951 468
Güterwagenkm	297 132 105	290 751 759
Durchschnittliche Stärke		
der Personenzüge . . . . . Wagen	6,5	7,1
„ Güterzüge . . . . . „	42,1	40,5
„ gemischten Züge . . . . . „	14,7	14,3
Personenverkehr:		
Zahl der beförderten Reisenden	6 331 760	8 610 159
Zahl der gefahrenen Personenkm	587 286 986	928 258 936
Gesamteinnahme aus der Personenbeförderung Yen	7 980 290	12 982 490
Im Durchschnitt wurden von einem Reisenden zurückgelegt . . . . . km	92,8	107,8
Von der Gesamteinnahme aus der Personenbeförderung kommen:		
auf 1 Reisenden . . . . . Yen	1,260	1,508
„ 1 Personenkm . . . . . „	0,0136	0,0140
Einnahme		
aus dem Schlafwagenverkehr . . . . Yen	447 113	739 974
aus der Gepäckbeförderung . . . . . „	588 443	920 693
aus der Postbeförderung . . . . . „	119 818	168 987
Güterverkehr:		
Zahl der beförderten Tonnen	15 454 213	16 572 816
Zahl der gefahrenen Tonnenkm	5 374 451 119	5 699 756 618
Gesamteinnahme aus der Güterbeförderung . . . . . Yen	70 897 756	85 022 314
Im Durchschnitt wurde eine Tonne befördert . . . . . km	347,8	343,9
Von der Gesamteinnahme aus der Güterbeförderung kommen		
auf 1 Tonne . . . . . Yen	4,588	5,130
„ 1 Tonnenkm . . . . . „	0,0132	0,0149
Von den beförderten Tonnen kommen		
auf Wagenladungen . . . . . t	14 963 194	15 884 103
„ Stückgut. . . . . „	491 019	688 713
Von den gefahrenen Tonnenkm kommen		
auf Wagenladungen	5 249 858 903	5 520 911 397
„ Stückgut.	124 592 216	178 845 221

	1931/32	1932/33
Von der Gesamteinnahme kommen		
auf Wagenladungen . . . . . Yen	67 156 486	79 313 467
„ Stückgut . . . . . „	3 741 270	5 708 847
An wichtigeren Güterarten wurden befördert:		
Sojabohnen . . . . . t	2 923 087	3 142 154
Reis . . . . . „	78 599	94 166
Getreide . . . . . „	104 569	104 587
Hirse . . . . . „	252 072	221 601
Holz . . . . . „	234 443	292 438
Kohlen . . . . . „	7 326 379	7 303 926
Erze . . . . . „	125 027	149 435
Salz . . . . . „	124 218	160 075
Mehl . . . . . „	143 929	234 360
Bohnenkuchen . . . . . „	259 358	349 131
Finanzielle Ergebnisse:		
Betriebseinnahmen:		
Personenverkehr . . . . . Yen	9 135 663	14 812 045
Güterverkehr . . . . . „	70 897 756	85 022 314
Einnahmen aus Lagerhäusern und Hafenbetrieben . . . . . „	954 901	50 352
Sonstige Einnahmen . . . . . „	4 487 978	3 961 800
im ganzen . . . . . Yen	85 476 298	103 846 511
Betriebsausgaben:		
Allgemeine Kosten . . . . . Yen	2 247 308	4 618 563
Beförderungsdienst . . . . . „	8 793 383	8 830 126
Verkehrsdienst . . . . . „	6 247 377	5 807 343
Bauliche Unterhaltung . . . . . „	4 669 528	4 207 500
Unterhaltung der Fahrzeuge . . . . „	3 729 220	4 478 810
Hafenbetriebe . . . . . „	516 023	—
Sonstige Ausgaben . . . . . „	11 087 976	10 853 504
im ganzen . . . . . Yen	37 290 815	38 795 846
Betriebsüberschuß . . . . . Yen	48 185 483	65 050 665
davon kommen auf 1 Zugkm . . . . „	3,95	4,97
Betriebszahl . . . . . %	43,6	37,4
Personal:		
Gesamtzahl der Bediensteten	32 004	32 705
davon waren:		
Beamte	7 420	11 218
Hilfsbeamte	3 700	—
japanische Angestellte und Arbeiter . . .	10 378	11 096
eingeborene Angestellte und Arbeiter . .	10 506	10 391

	1931/32	1932/33
Von den Beamten, Hilfsbeamten, Angestellten und Arbeitern waren ausschließlich im Eisenbahndienst tätig	12 393	17 598
Werkstätten:		
Anzahl	2	2
Behandelt wurden in ihnen:		
Lokomotiven	219	339
Personenwagen	313	459
Güterwagen	2 619	3 627
Zahl der geleisteten Tagewerke	758 384	575 431
davon kommen:		
auf japanische Arbeiter	397 247	344 713
auf eingeborene Arbeiter	361 137	230 718
Gesamtbetrag der gezahlten Löhne . . Yen	1 688 186	1 539 737
davon kommen:		
auf japanische Arbeiter . . . . . „	1 465 013	1 321 773
auf eingeborene Arbeiter . . . . . „	223 173	217 964
Gasthofbetriebe:		
Anzahl der Gasthöfe	5	5
Gesamtzahl der Gäste	46 132	60 876
Gesamteinnahme . . . . . Yen	1 303 094	1 837 440
Betriebskosten . . . . . „	1 399 852	1 925 651
Überschuß (— Fehlbetrag) . . Yen	— 96 758	— 88 211

Schelle.

Kleine Mitteilungen.

Schriftleitung des Archivs

Nach dem Tode von Exzellenz von der Leyen hat der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn durch Verfügung vom 14. Februar 1935 die Schriftleitung des Archivs für Eisenbahnwesen folgenden Reichsbahnbeamten, die sämtlich der Reichsbahnhauptverwaltung angehören, übertragen: 1. Reichsbahndirektor Dr. Kittel, 2. Reichsbahndirektor Dr. Spieß, 3. Reichsbahnoberrat Dr. Sommer.

Reichsbahnoberrat Dr. Genest bleibt wie bisher Mitarbeiter der Schriftleitung.

Ende Februar 1935 mußte infolge Krankheit Geheimer Rechnungsrat Auerswald seine Tätigkeit bei der Schriftleitung des Archivs aufgeben. Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn hat ihm für die Pflichttreue und Gewissenhaftigkeit, mit der er 35 Jahre lang sein Amt bei der Schriftleitung vorbildlich verwaltet hat, seinen besonderen Dank und seine Anerkennung ausgesprochen. Zum Nachfolger von Geheimrat Auerswald ist Reichsbahn-Oberamtmann Küchler bestellt worden.

Der Sommerflugplan der Deutschen Lufthansa[1]. Am 1. April ist im europäischen Luftverkehr der Sommerflugplan in Kraft getreten. Seine wichtigsten Neuerungen sind:

Der Sommerflugplan ist um 2 Monate verlängert und gilt jetzt vom 1. April bis 5. Oktober. Ferner sind eine große Zahl neuer internationaler Flugverbindungen und zahlreiche innerdeutsche Flugschnellverbindungen geschaffen. Besondere Erwähnung verdient die erhebliche Beschleunigung des Flugdienstes auf der deutschen Transozeanstrecke Berlin—Stuttgart—Sevilla—Natal—Rio de Janeiro—Buenos Aires. Die Laufdauer der Postsendungen, die bisher zwischen Berlin und Rio de Janeiro etwa 4, bis Buenos Aires rund 5 Tage beanspruchte, wird künftig durch Aufnahme des Nachtverkehrs auf den kontinentalen Anschlußstrecken

[1] Vgl. Jahrg. 1934, S. 1423/24.

wesentlich verkürzt werden. Das Postflugzeug verläßt Berlin in der Nacht von Sonnabend zum Sonntag und trifft im Laufe des Dienstag in Pernambuco ein. Von hier aus befördern die Flugzeuge des Condor Syndicates die Postsendungen längs der südamerikanischen Ostküste nach Rio de Janeiro und Buenos Aires weiter, wo die Post bereits am Mittwoch Nachmittag, d. h. etwa nach 3½ Tagen, eintrifft. *Ge.*

Die Kenya- und Ugandabahn im Jahr 1933[1]. Nach dem Geschäftsbericht des Generaldirektors der Eisenbahnen und Häfen in Kenya und Uganda für 1933 hat sich die finanzielle Lage dieses Unternehmens gegenüber den beiden vorhergehenden Jahren wesentlich gebessert. Es betrugen die Bruttoeinnahmen der Eisenbahnen und Häfen 2 569 136 £, die Ausgaben 1 514 921 £, so daß ein Betriebsüberschuß von 1 054 215 £ verblieb. Von diesen sind 821 379 £ für Zinsen und Abtragung der Anleihen verwendet worden. Der hiernach verbliebene Rest von 232 836 £ konnte zur Ausgleichung des Defizits der letzten Jahre verwendet werden. Die Besserung der Einnahmen ist zurückzuführen auf:

1. eine Rekordernte an Baumwolle in Uganda, wodurch die Transporte an Baumwolle und Baumwollsaat zur Küste vermehrt wurden und die Einfuhr anderer Güter nach Uganda erhöht wurde,
2. die vollständige Ausschaltung des Wettbewerbs der Kraftwagen durch landesgesetzliche Maßnahmen,
3. erhöhte Transporte von Gütern verschiedener Art.

Die finanzielle Lage der Eisenbahnen und Häfen wird infolge dieses günstigen Jahresabschlusses hoffnungsvoller beurteilt, als es noch im Vorjahr erwartet wurde. Auch der Markt in London hat infolge des günstigen Abschlusses der Bahnen wieder mehr Vertrauen zu der wirtschaftlichen Lage in den beiden Kolonien gewonnen, obgleich die Wirtschaftskrise noch keineswegs vollständig überwunden sein dürfte.

Auf den erhöhten Überschuß der Eisenbahnen und Häfen ist neben vermehrten Transporten zugleich eine weitere Einschränkung der Ausgaben von wesentlichem Einfluß gewesen. Diese Einschränkung der Ausgaben betrug 4,13 % gegenüber dem Vorjahr und 23,95 % gegenüber dem Jahr 1931. Es ist nicht nur der Ausbau von weiteren, bereits projektierten Aufschließungsbahnen zurückgestellt, auch an der laufenden Unterhaltung der Gleise und Anlagen wird weitgehendst gespart. Unwirtschaftliche Nebenbetriebe werden abgestoßen.

Besonders schwierig ist die Tariflage auf den Eisenbahnen. Die wichtigsten Anbaugüter von Kenya und Uganda, die zur Ausfuhr kommen, Baumwolle, Baumwollsaat, Kaffee, Sisalfaser, Ölfrüchte, können bei den niedrigen Weltmarktpreisen nur dann lohnend angebaut werden, wenn sie auf dem Wege von den Anbaustellen zum Ausfuhrhafen zu ganz

[1] Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, Seite 208 u. ff.

niedrigen Frachtraten gefahren werden. Die Eisenbahnen sind deshalb genötigt gewesen, um den Anbau überhaupt möglich zu machen, für diese Massengüter niedrige Frachten zuzugestehen, die die Selbstkosten kaum decken, teils sogar unter diesen liegen. Zum Ausgleich sind für Einfuhrgüter und für wertvollere Güter besonders hohe Frachten festgesetzt. Auch hat die Landesregierung zur Unterstützung der Eisenbahnen in dieser Tarifpolitik den Wettbewerb der Kraftwagen gegen die Eisenbahnen durch gesetzliche Maßnahmen so gut wie ganz ausgeschaltet. Es wird in dem Geschäftsbericht zum Ausdruck gebracht, daß durch diese Schutzmaßnahme der Regierung für die Eisenbahnen wesentliche Vorteile entstanden sind.

Die seit einigen Jahren lebhaft betriebene Propaganda, um das internationale Reisepublikum zum Besuch der ostafrikanischen englischen Kolonien zu gewinnen, scheint nicht den gewünschten Erfolg gehabt zu haben. Diese Propagandatätigkeit ist wesentlich eingeschränkt worden.

Die summarische Übersicht der Betriebsergebnisse der Eisenbahnen für 1933 enthält folgende Angaben:

	1932	1933	mehr	weniger
Gesamtausgabe auf Kapitalkonto (Eisenbahnen und Häfen, aber ohne die im Bau befindlichen Linien) . . . . £	22 219 141	22 418 140	198 999	
Gesamtlänge der betriebenen Strecken Meilen	1 627	1 625		2
Durchschnittslänge . . . . . „	1 627	1 625		2
Lokomotiven . . . . . Anzahl	185	185		
Personenwagen . . . . . „	447	445		2
Güterwagen . . . . . „	4 077	4 062		15
Straßenwagen (Autos) . . . . . „	24	20		4
Seedampfer . . . . . „	18	18		
Leichter . . . . . „	57	56		1
Zugmeilen . . . . . „	2 454 237	2 581 739	133 502	
Zug- und Lokomotivmeilen . . . „	2 992 056	3 093 458	101 402	
Beförderte Reisende . . . . . „	558 492	512 999		45 493
Beförderte Güter, frachtpflichtig, einschl. Baugüter . . . . . To.	726 154	771 714	45 560	
Beförderte Feuerung und Materialien für Eisenbahnen und Schiffe . To.	391 686	372 012		19 674
Beförderte lebende Tiere . . . . Stück	44 746	50 811	6 065	

	1932	1933	mehr	weniger
Einnahmen				
aus Personenverkehr . . . . . £	170 459	160 786	—	9 673
„ Gepäckverkehr . . . . . „	36 636	35 592	—	1 044
„ Güterverkehr . . . . . „	1 564 967	1 821 927	256 960	—
„ Tierverkehr . . . . . „	16 892	19 974	3 082	—
„ Telegraphen . . . . . „	1 346	1 497	151	—
„ Verschiedenem . . . . . „	48 361	48 386	25	—
Gesamteinnahme . . . . . £	1 838 661	2 088 162	249 501	—
Ausgaben				
für Unterhaltung von Gleisen und baulichen Anlagen . . . . . £	168 953	162 350	—	6 603
Lokomotivdienstausgaben . . . . . „	233 962	230 540	—	3 422
Betriebsausgaben . . . . . „	236 703	212 660	—	24 053
für Unterhaltung von Lokomotiven und rollendem Material . . . . . „	157 609	146 904	—	10 705
Allgemeine Verwaltung . . . . . „	82 333	97 669	15 336	—
Dampferdienst . . . . . „	64 251	60 927	—	3 324
Motordienst . . . . . „	10 191	10 307	116	—
Besonderes und Verschiedenes . . . . . „	90 159	68 107	—	21 452
Gesamtbetriebsausgabe . . £	1 044 161	990 054	—	54 107
Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben £	794 500	1 098 108	303 603	—
Zum Erneuerungsfonds . . . . . „	324 522	335 102	10 580	—
Zinsendienst . . . . . „	528 918	523 328	—	5 590
Amortisation . . . . . „	103 535	92 394	—	11 141
Reservefonds . . . . . „	—	—	—	—
Andere Lasten . . . . . „	cr. 47 894	cr. 115 534	cr. 67 640	—
Verlust an den Häfen . . . . . „	74 807	29 981	—	44 826
Nettoverlust zum Defizitkonto . . . . . „	189 388	232 836	422 224	—
Einnahme				
auf die Totalzugmeile . . . . . Shs	$^{14}/_{14}$	$^{15}/_{27}$	$^{1}/_{13}$	—
„ „ frachtpflichtige Zugmeile . . . „	$^{17}/_{30}$	$^{14}/_{98}$	$^{0}/_{68}$	—
„ „ Meile Strecke . . . . . £	1 067	1 215	143	—
„ „ Dampfermeile . . . . . Shs	$^{12}/_{28}$	$^{13}/_{13}$	$^{0}/_{85}$	—
Ausgabe				
auf die Totalmeile . . . . . Shs	$^{7}/_{90}$	$^{7}/_{10}$	—	$^{0}/_{80}$
„ „ frachtpflichtige Zugmeile . . . „	$^{9}/_{67}$	$^{8}/_{36}$	—	$^{1}/_{31}$
„ „ Meile Strecke . . . . . £	596	565	—	31
„ „ Dampfermeile . . . . . Shs	$^{8}/_{59}$	$^{7}/_{92}$	—	$^{0}/_{67}$
Ausgaben auf Hundert Einnahmen % Betriebszahl	56,79	47,41	—	9,38

Der Personenverkehr zeigte folgende Zahlen:

	Anzahl der beförderten Personen		Einnahmen in £	
	1932	1933	1932	1933
in I. Klasse	8 366	7 741	30 910	28 978
in II. „	31 426	27 906	56 599	54 797
in III. „	518 700	477 262	81 650	75 275
	558 492	512 999	169 159	159 050

In der Richtung nach der Küste wurden hauptsächlich befördert:

	i. J. 1932	i. J. 1933
	t	t
Bohnen	564	248
Chillies (Pfeffer)	153	145
Kaffee	28 726	29 745
Baumwolle	38 179	54 823
Sisalfaser	15 020	18 927
Mais	34 510	49 598
Rinderhäute	3 560	5 253
Ölsamen (Baumwolle)	59 482	84 768
Erdnüsse	3 734	1 492
Sesam	6 687	5 106
Sodaasche	42 160	35 778
Ziegen- und Schaffelle	219	414
Zucker	3 029	10 251
Holz	1 446	1 188
Rinde (Wattle Bark)	13 478	10 578
Weizen	11	—

Von den Gegenständen des Verbrauchs im Land wurden mit der Eisenbahn befördert:

	1932		1933	
	aus Erzeugung im Land t	eingeführt t	aus Erzeugung im Land t	eingeführt t
Mehl und Weizen	6 345	924	6 385	763
Reis	2 441	1 130	2 360	1 094
Zucker	14 653	31	21 659	37
Seife	2 553	486	2 842	450
Ale und Bier	526	479	710	429
Bearbeitetes Holz	15 747	312	15 664	353
Tabak	—	—	1 028	623

An dem Verkehr im Hafen Mombassa ist die Deutsche Ostafrika-Linie mit 13 185 t Import, 19 976 t Export, 1329 ausgesetzten und 1345 aufgenommenen Reisenden beteiligt gewesen bei einem Gesamtverkehr von 336 776 t Import, 472 602 t Export, 15 920 angekommenen und 17 104 abgefahrenen Reisenden. *Dieckmann.*

Die Eisenbahnen in Tunis in den Jahren von 1929—1933[1]. Am Anfang der Berichtsperiode umfaßte das gesamte tunesische Eisenbahnnetz eine Gesamtlänge von 1583,1 km, wovon 507,5 km auf die Normalspurbahnen entfielen, während 1075,6 km auf die Schmalspurbahnen kamen. Bis zum Ende des Jahrs 1933 hat sich bei den Normalspurbahnen an diesem Bestand nichts geändert, das Netz der Schmalspurbahnen hat sich jedoch — und zwar im Laufe des Jahres 1931 — auf 1102,2 km Länge vergrößert, so daß die Gesamtlänge des Eisenbahnnetzes am Ende des Jahres 1933 1609,7 km betrug. Der Bestand an rollendem Material umfaßte am Ende des Jahres 1929: 217 Lokomotiven, 4 Motorwagen, 276 Personenwagen und 3553 Gepäck- und Güterwagen. Dagegen waren am Ende des Jahres 1933 vorhanden: 236 Lokomotiven, 3 Motorwagen, 238 Personenwagen und 3491 Gepäck- und Güterwagen. Die Personenwagen im einzelnen umfaßten folgende Arten: 7 Salonwagen, 3 Wagen 1. Klasse, 99 Wagen von gemischtem Typ dieser beiden, 6 Wagen 2. Klasse, 118 Wagen 3. Klasse, 1 solcher mit Gepäckabteil und 4 Speisewagen.

Über die Fahrleistungen des Lokomotiv- und Wagenparks und die Betriebsergebnisse der Bahnen geben in großen Zügen die beiden nachstehenden Tabellen Aufschluß.

Lokomotiv- und Wagenkilometer.

	1929	1930	1931	1932	1933
Lokomotiven, gesamt	6 152 345	5 941 971	4 889 505	4 203 833	3 935 466
davon vor Zügen	5 399 859	5 212 144	4 266 130	3 679 395	3 518 216
„ Personen- u. gemischten Zügen	2 917 437	2 943 568	2 769 574	2 499 305	2 500 439
„ Güterzügen	2 453 788	2 232 043	1 470 931	1 162 278	992 795
„ Materialzügen	28 634	36 533	25 625	17 812	24 982
Personen- u. Gepäckwagen	18 642 755	38 636 220	16 739 417	14 600 731	13 880 878
Güterwagen	67 476 703	62 934 460	45 131 133	38 311 687	32 608 359

Betriebsergebnisse.

	1929	1930	1931	1932	1933
Beförderte Reisende . . . . Anzahl	4 155 994	4 308 743	4 198 093	3 786 818	3 245 221
Eilgüter . . . . . t	13 725	11 510	9 063	6 649	4 794
Frachtgüter, gesamt . . . . . t	2 866 112	2 510 125	1 829 304	1 558 628	1 296 070
davon					
Getreide	343 334	208 560	220 373	301 651	112 320
Phosphate	781 612	708 436	399 842	419 587	407 645
Eisenerze	980 362	809 397	448 709	203 087	307 117
Andere Güter	760 804	783 732	760 380	634 303	468 988

[1] Nach den Berichten der Compagnie Fermière des Chemins de Fer Tunisiens (Anciennement Bône-Guelma).

	1929	1930	1931	1932	1933
Einnahmen in 1000 Frs.					
Gesamteinnahmen	113 073	104 318	82 738	68 085	50 985
davon im					
Personen-Verkehr	27 454	27 250	23 392	18 823	14 286
Eilgüter- „	4 234	3 736	3 070	2 347	1 810
Frachtgüter- „	81 017	73 020	55 971	46 659	34 702
hierunter					
Getreide	14 036	10 171	10 415	10 948	4 009
Phosphate	19 211	18 289	10 593	11 040	10 868
Eisenerze	18 414	15 799	9 321	4 021	5 140
Andere Güter	29 356	28 761	25 642	20 650	14 685
Durchschnittliche Einnahme in Frs					
je beförderte Person	6,60	6,32	5,57	4,97	4,40
„ „ Gütertonne	27,72	28,49	29,91	29,01	25,95
„ Zugkilometer	20,94	20,01	19,39	18,50	14,50

Während sich im Jahr 1929 noch eine geringe Steigerung der Einnahmen gegen das vorhergegangene Betriebsjahr ergeben hatte, die insgesamt 11,67 % betrug, — die Einnahmen aus dem Personenverkehr zeigten eine Steigerung von 10,37 %, die Einnahmen aus dem Frachtgüterverkehr eine solche von 12,87 % — wiesen die nachfolgenden Berichtsjahre dauernd eine beträchtliche Verminderung der Einnahmen auf. Die nachstehende Tabelle läßt den prozentualen Rückgang in den einzelnen Verkehrsarten erkennen.

Rückgang der Einnahmen in Prozent gegen das Vorjahr.

	1930	1931	1932	1933
Gesamt-Einnahmen	7,74	20,69	17,71	26,12
davon im				
Personenverkehr	0,74	14,16	19,53	24,10
Eilgüterverkehr	11,78	17,83	23,55	22,87
Frachtgüterverkehr	9,88	23,35	16,64	25,63

Bruno Ludewig, Schmargendorf.

Entwicklung der Algerischen Staatsbahnen in den Jahren von 1929 bis 1932[1]. Am Ende des Jahrs 1929 umfaßte das gesamte algerische Staatsbahnnetz eine Länge von 3562 km, wovon 1266 km auf Normalspurbahnen und 2296 km auf Schmalspurbahnen entfielen. Am Ende des

[1] Nach Compte d'Administration des Chemins de Fer Algériens de l'Etat, Exercice 1929 et 1932.

Jahrs 1932 hatte sich das Eisenbahnnetz auf eine Betriebslänge von 3640 km ausgedehnt, wovon 1309 km Normalspurbahnen umfaßten, während 2331 km auf die Schmalspurbahnen entfielen. Wie sich das Eisenbahnnetz auf die einzelnen Verwaltungsgebiete verteilte, ergibt sich aus der nachstehenden Tabelle:

Kilometer-Länge.

Verwaltungs-Gebiet	1929		1932	
	Normalspurbahn	Schmalspurbahn	Normalspurbahn	Schmalspurbahn
Oran	—	1322	—	1322
Algier	449	229	449	229
Constantine	442	491	485	491
Bône	375	254	375	289
Gesamt	1266	2296	1309	2331

Der hieraus ersichtliche Zuwachs von insgesamt 78 km Eisenbahnnetz betrifft 43 km Normalspurbahn im Verwaltungsbezirk Constantine und 35 km Schmalspurbahn in Bône.

Aus der folgenden Tabelle ergibt sich die Entwicklung des rollenden Materials.

Rollendes Material.

	1929 am		1932 am	
	1. Januar	31. Dez.	1. Januar	31. Dez.
Lokomotiven	528	577	592	567
Elektrische Lokomotiven	—	—	—	21
„ Rangiermaschinen	2	2	2	2
Motorwagen	17	17	18	23[1]
Wagen für Eilverkehr insgesamt	988	1041	1144	1143
davon:				
Luxus- u. Dienstwagen	12	12	11	11
Personenwagen	646	646	709	706
Speise- u. Schlafwagen	6	6	6	6
Gepäck-Wagen	227	227	242	244
Eilgüterwagen	97	150	176	176
Wagen für gewöhnl. Güterverkehr	7488	7610	7698	7586
Hilfs- und Spezialwagen	110	128	140	139

Über die Fahrleistungen des Lokomotiv- und Wagenparks und die Betriebsergebnisse der Bahnen geben in großen Zügen die beiden nachstehenden Tabellen Aufschluß.

[1] Hiervon 5 Wagen mit Schwerölmotoren.

Lokomotiv- und Wagenkilometer.

	1929	1932
Lokomotiven, gesamt	16 719 957	13 022 451
davon vor Zügen	11 690 697	9 119 360
nur Dienstzüge	90 763	90 359
Wagen, insgesamt	132 829 970	109 176 960
davon Personenwagen	26 156 435	20 340 654
Gepäck- u. Eilgüterwagen	14 357 539	12 806 911
Frachtgüterwagen	92 315 996	76 029 395

Betriebsergebnisse.

	1929	1932
Beförderte Reisende, gesamt	5 917 894	3 479 387
davon Militärpersonen	333 605	393 695
Befördertes Gepäck t	8 459	4 038
„ Eilgut t	80 362	48 404
„ Frachtgut t	4 469 846	3 255 929
davon Getreide und Mehl t	693 498	615 224
Erze t	1 047 518	267 160
Phosphate t	838 601	600 640
Baumaterial t	344 049	526 357
Lebensmittel und Kolonialwaren t	167 040	149 579
Weine und Spirituosen t	124 650	103 171
Düngemittel t	148 875	128 432
Kohle und Koks t	124 586	128 550
Dienstgüter t	333 539	299 803

Einnahmen in 1000 Frs.

	1929	1932
Einnahmen, gesamt	235 086	172 308
Schnellverkehr, gesamt	80 152	54 881
Personen	59 695	38 435
Gepäck	1 713	1 255
Eilgüter	17 726	14 260
Lebende Tiere	609	616
Frachtgüterverkehr	151 108	114 577
Lebende Tiere	5 032	4 535
Sonstige Einnahmen	3 826	2 850

Im Jahr 1929 hatten sich die Einnahmen gegen das Vorjahr noch erhöht, und zwar betrug diese Steigerung im Personenverkehr 13,68 %, im Gepäck- und Eilgüterverkehr 19,59 %, im Frachtgüterverkehr 14,02 %, bei den übrigen Einnahmen 22,90 % und bei den Gesamteinnahmen belief sie sich auf 14,53 %. Im Jahr 1932 dagegen haben sich die Einnahmen

gegen das Vorjahr insgesamt um 9,83 % verringert, wobei der Rückgang im Personenverkehr 23,34 %, im Gepäck- und Eilgüterverkehr 7,19 %, im Frachtgüterverkehr 4,67 % und bei den übrigen Einnahmen 6,53 % betrug. Vergleicht man jedoch das Jahr 1932 mit dem Jahr 1929, so ist der Rückgang noch bedeutend stärker, denn dann beträgt er für die Gesamteinnahmen 26,70 %, im Personenverkehr 35,61 %, im Gepäck- und Eilgüterverkehr 20,19 %, im Frachtgüterverkehr 24,18 % und bei den übrigen Einnahmen 25,51 %. *Bruno Ludewig, Schmargendorf.*

Italienische Beteiligung an der Franko-äthiopischen Eisenbahn Djibouti—Addis Abeba. Ein neuerdings zwischen Frankreich und Italien getroffenes diplomatisches Abkommen sieht eine italienische Beteiligung an dem Kapital der Eisenbahn Djibouti—Addis Abeba vor, das bisher ausschließlich in französischem Besitz gewesen ist. Nach Übernahme eines Teils der Aktien dieser Bahn soll das italienische Kapital auch im Aufsichtsrat dieser Gesellschaft vertreten werden.

Nach einer Mitteilung in der Railway-Gazette (S. 191/1935) ist die Bahn Djibouti—Addis Abeba 784 km (485 engl. Meilen) lang. Der Bau wurde von der Kaiserl. äthiopischen Eisenbahngesellschaft im Jahr 1900 begonnen. Nachdem diese erste Gesellschaft aber in Liquidation hatte gehen müssen, ging die Bahn auf die jetzige französische Gesellschaft über, deren Konzession von 1917, dem Jahr der Vollendung der Bahn bis Addis Abeba, ab auf 99 Jahre läuft. Das Kapital dieser Gesellschaft beträgt 17,3 Mio. Franken. Die französische Regierung garantiert für dieses Kapital eine Verzinsung von 3½ % und die Tilgungsquote. Bis 1924 erhielt die Gesellschaft von der französischen Regierung Vorschüsse in Höhe von 26½ Mio. Franken, die aber bis 1928 zurückgezahlt worden sind. Seit dieser Zeit konnte regelmäßig eine Dividende von 7¾ % im Jahr 1925, bis 12 % im Jahr 1929 und die folgenden Jahre verteilt werden. Diese günstigen Ergebnisse sind teils auf die Entwertung des Franken, teils auf eine beträchtliche Verkehrszunahme zurückzuführen. Während die Verkehrseinnahmen im Jahr 1919 8463 Franken auf den Kilometer betrugen, stiegen sie im Jahr 1929 auf 35 610 Franken auf den Kilometer. Zugleich konnte die Gesellschaft ihre Betriebsausgaben von 26 740 Fr. auf den Kilometer im Jahr 1930 auf 18 365 Fr. auf den Kilometer im Jahr 1933 verringern, so daß der Reingewinn für das Jahr 1933 die beträchtliche Zahl von 7 324 960 Fr. betrug. *Dieckmann.*

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflichtrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 31. Januar 1935 in Sachen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, vertreten durch die Reichsbahndirektion W.-E., Beklagte und Revisionsklägerin, gegen den Walzer G. M. in H., Kläger und Revisionsbeklagten — VI. 357/34. —

Wenn ein an einer Eisenbahnschranke angebrachter Tiefstrahler versagt, muß die Eisenbahn damit rechnen, daß Kraftfahrer sich darauf verlassen, daß die Schranke offen sei. Sie hat dann die Pflicht, sofort Warnungszeichen aufzustellen.

Tatbestand.

Am Morgen des 17. November 1932, kurz vor 6 Uhr, fuhr der Kläger auf dem hinteren Sitz eines von dem Wickler D. gelenkten Kraftrads zu seiner Arbeitsstelle in V. Als sie die Gleise der Eisenbahn H.-A. überqueren wollten, fuhren sie gegen die geschlossene Eisenbahnschranke. Durch den Anprall wurde die Schranke eingedrückt und der Kläger 8½ Meter durch die Luft geschleudert und schwer verletzt. Er nimmt die Beklagte auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes und aus § 823 BGB. auf Ersatz des ihm entstandenen und noch entstehenden Schadens in Anspruch.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Auf seine Berufung hat das Oberlandesgericht die bezifferten Ansprüche auf Grund des § 823 BGB. dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und festgestellt, daß die Beklagte verpflichtet sei, ihm allen weiteren durch den Unfall bisher entstandenen und künftig noch entstehenden Schaden zu ersetzen. Mit der Revision beantragt die Beklagte, das angefochtene Urteil aufzuheben und nach ihrem in der Berufungsinstanz gestellten Antrag auf Zurückweisung der Berufung gegen das Urteil des Landgerichts zu erkennen. Der Kläger bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe.

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts befand sich vor der Schranke außer einer in 16 m Entfernung angebrachten Gaslaterne, die zur Zeit des Unfalls brannte, noch eine in 2 m Entfernung angebrachte zusätzliche Beleuchtungseinrichtung, ein elektrischer Tiefenstrahler, der die heruntergelassene Schranke in besonders hervortretender Art beleuchtete und nur eingeschaltet wurde, wenn die Schranke geschlossen wurde. Am Morgen des Unfalls brannte der Tiefenstrahler nicht, weil die Stromzufuhr aus dem Kraftwerk der Stadt G. aussetzte. Dies war dem gerade an dem Bahnübergang das Rangieren eines Güterzugs leitenden Beamten der Beklagten bekannt.

Das Berufungsgericht führt aus: Da D. und der Kläger auf dem Wege zur Arbeit jeden Morgen über die Unfallstelle gekommen seien, habe sich ihnen die durch den Tiefenstrahler bei geschlossener Schranke erzeugte Lichtwirkung eingeprägt, und sie hätten, da der Tiefenstrahler nur bei geschlossener Schranke gebrannt habe, annehmen können, daß, wenn er nicht brenne, die Schranke geöffnet sei. Der Grund für die Anbringung der Zusatzbeleuchtung werde die an und für sich gerade bei undurchsichtigem, nebligem Wetter ungenügende Beleuchtung durch die Straßenlaterne gewesen sein. Wenn aber die Beklagte die Zusatzbeleuchtung einmal angebracht habe, dann habe sie auch ein erhöhtes Maß an Sorgfalt verwenden müssen, um eine ordnungsmäßige Beleuchtung der Schranke und damit eine sichere Verkehrsmöglichkeit für die Wegebenutzer dauernd zu gewährleisten. Sie habe damit rechnen müssen, daß Kraftfahrer beim Nichtbrennen des Tiefenstrahlers sich darauf verlassen würden, daß die Schranke offen sei, und habe deshalb die Pflicht gehabt, beim Versagen des Tiefenstrahlers sofort ein Warnungszeichen aufzustellen. Dies besonders deshalb, weil die Zusatzbeleuchtung alle halbe Jahre versagt habe und die Sicht am Unfallsmorgen wegen dunstigen Wetters schlecht gewesen sei. Da die Beklagte nach dem öfteren Versagen keine Anweisungen gegeben habe, bei künftigem Versagen einen Posten oder ein Warnungszeichen aufzustellen, sobald die Schranke geschlossen werde, habe sie oder eines ihrer Organe es an der erforderlichen Sorgfalt fehlen lassen, und sie hafte deshalb nach § 823 BGB. Ein Tiefenstrahler möge vielleicht nicht unbedingt nötig gewesen sein. Aber wenn man den Verkehr an ihn gewöhnt habe, insbesondere daran, daß er nur bei geschlossener Schranke brannte, dann habe sie auch mit seinem Versagen rechnen und für solchen Fall Vorkehrungen treffen müssen.

Zu Unrecht rügt die Revision, daß das Berufungsgericht die Anforderungen an die Sorgfaltspflicht der Beklagten überspannt habe. Wenn auch die Anbringung des Tiefenstrahlers nach der zugunsten der Beklagten unterstellten Annahme des Berufungsgerichts nicht unbedingt nötig gewesen ist, so war sie doch nichts Überflüssiges, sondern bedeutete unstreitig eine Verbesserung der durch § 49 Abs. 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vorgeschriebenen Beleuchtung des Übergangs bei geschlossenen Schranken, eine Verbesserung, die offenbar gerade zur Beseitigung der Gefahren dienen sollte, die beim Kraftwagenverkehr aus schlechter Sichtbarkeit der Schranken entstehen konnten. Die Erwägung des Berufungsgerichts, daß die Beklagte den Verkehr gefährdete, wenn sie ihn, ohne für den Fall eines Versagens Vorsorge zu treffen, durch die Anbringung des Tiefenstrahlers nicht nur an gute Sichtbarkeit der geschlossenen Schranken, sondern auch daran gewöhnte, die Lichtwirkung des eingeschalteten Tiefenstrahlers als Zeichen für jedes Schließen der Schranken anzusehen und sich deshalb darauf zu verlassen, daß beim Nichtbrennen des Tiefenstrahlers die Schranken offen seien, ist rechtlich nicht zu beanstanden. Jedenfalls hätte der Zeuge F., ein verfassungsmäßig berufener Vertreter der Beklagten im Sinne der §§ 31, 89 BGB., dessen schuldhaftes Unterlassen die Beklagte zu vertreten hat, als er von dem wiederholten Versagen des Tiefenstrahlers Kenntnis erlangte, alsbald anordnen müssen, daß bei künftigem Versagen der Verkehr in geeigneter Weise, etwa durch Anhängen einer roten Laterne, gewarnt werde. Die Unterlassung begründet die Haftung der Beklagten nach § 823 BGB.

Die Verfahrensrüge, das Berufungsgericht habe ohne Grund angenommen, daß der Tiefenstrahler alle halbe Jahre versagt hat, ist nicht gerechtfertigt, da die Annahme des Berufungsgerichts sich auf die Aussage des Zeugen F. stützt.

Von Verletzung der Fragepflicht hinsichtlich näherer Aufklärung über Zeit und Dauer des Versagens kann dem gegenüber nicht die Rede sein.

Daß der Kläger sich, wie die Revision meint, ein Verschulden des D. anrechnen lassen müßte, ist nicht richtig. Nur wenn er bei Beobachtung der von einem Beifahrer zu verlangenden Sorgfalt hätte erkennen müssen, daß D. leichtsinnig fahre und gegen § 18 Abs. 1 der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 10. Mai 1932 verstoße, hätte er eingreifen und D. bitten müssen, langsamer zu fahren oder ihn absteigen zu lassen. Einen Verstoß in dieser Richtung festzustellen, reicht aber der festgestellte Sachverhalt nicht aus.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich.

Reichsgesetze:

Gesetz vom 30. Januar 1935 über die vorläufige Verwaltung des Saarlandes.
(Reichsgesetzblatt I S. 66.)

Gesetz vom 8. Februar 1935 über die Abrede zwischen der Deutschen Regierung und der Regierungskommission des Saargebiets über Beamtenfragen.
(Reichsgesetzblatt II S. 53.)

Gesetz vom 1. Februar 1935 über die Ernennung und Entlassung der Reichsbeamten.
(Reichsgesetzblatt I S. 74.)

Gesetz vom 1. Februar 1935 über die Ausübung des Gnadenrechts.
(Reichsgesetzblatt I S. 74.)

Gesetz vom 20. März 1935 über die Abänderung des Arbeitsgerichtsgesetzes.
(Reichsgesetzblatt I S. 386.)

Verordnungen des Reichsministers des Auswärtigen:

Vom 13. Februar 1935. Verordnung über die vorläufige Anwendung eines deutsch-französischen Abkommens über die Einbeziehung des Saargebiets in das Abkommen über den kleinen Grenzverkehr an der deutsch-französischen Grenze.
(Reichsgesetzblatt II S. 61.)

Verordnungen des Reichsfinanzministers:

Vom 13. Februar 1935. Verordnung über das Zollwesen im Saarland.
(Reichsgesetzblatt I S. 182.)

Verordnungen des Reichsarbeitsministers:

Vom 16. Januar 1935. Zweite Verordnung über Rechnungsführung in der Krankenversicherung.
(Reichsgesetzblatt I S. 24.)

Verordnungen des Reichswirtschaftsministers:

Vom 13. Februar 1935. Verordnung über den Zahlungsverkehr mit dem Saarland.
(Reichsgesetzblatt I S. 187.)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft: — Die „Reichsbahn" Seite

Vom 27. Dezember 1934, betr. Änderung der Bahnkreuzungs-Vorschriften für fremde Starkstromanlagen 209
Vom 5. Februar 1935, betr. Unterrichtswesen. Eisenbahnwissenschaftliche Vortragsreihe 210
Vom 8. Februar 1935, betr. Verzeichnis der Normenzementwerke 211
Vom 8. Februar 1935, betr. Deutscher Gruß 211
Vom 11. Februar 1935, betr. Geldpreise für nützliche Erfindungen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens 257
Vom 18. Februar 1935, betr. Gesetz über die Unterkunft bei Bauten 290
Vom 28. Februar 1935, betr. Vergebung öffentlicher Aufträge für Brückenbauten 313
Vom 5. März 1935, betr. Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen 314
Vom 6. März 1935, betr. Wiederherstellung des Berufsbeamtentums 337
Vom 18. März 1935, betr. Reichsbahnämter im Bezirk der Reichsbahndirektion Dresden 365
Vom 14. März 1935, betr. Reichsbahnämter im Bezirk der Reichsbahndirektion Saarbrücken 365
Vom 23. März 1935, betr. Unterrichtswesen, Lehrstoffhefte . 389
Vom 23. März 1935, betr. Deutsches Ausgleichsamt 389
Vom 8. April 1935, betr. Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO.) 457

Amerika. Durch das in der „Gaceta Oficial" vom 4. Januar 35 Nr. 6969 veröffentlichte Gesetz Nr. 79/34 wird in Panama eine staatliche Kommission zur Förderung des Fremdenverkehrs (Comision Nacional de Turismo) geschaffen.

Die mit der Durchführung des Gesetzes verbundenen Kosten sollen nach Artikel 3 bis 7 durch eine von den am Fremdenverkehr interessierten Unternehmungen (darunter den Schiffsagenturen im Lande) zu entrichtende Steuer aufgebracht werden.

Bücherschau.

Besprechungen.

Gabriel, Dr. S. L. Außenhandel und Eisenbahn-Gütertarifpolitik. 12. Heft aus der Schriftenreihe Volkswirtschaft, herausgegeben von Hofrat Dr. Josef Gruntzel, o. ö. Professor der Volkswirtschaftslehre an der Hochschule für Welthandel in Wien. Carl Heymanns Verlag, Berlin und Österreichischer Wirtschaftsverlag, Kommanditgesellschaft Payer & Co., Wien. 1934. 156 Seiten. Preis RM 7,—.

Nach dem Vorwort soll die Untersuchung des Gütertarifs der Eisenbahnen in seiner Eigenschaft als außenhandelspolitische Waffe Gegenstand der Arbeit sein. Statistische oder andere positive Belege aber dafür, daß solche Verwendung des Eisenbahngütertarifs im Dienst der Handelspolitik bisher irgendwo ernstlich geübt werde, geschweige denn mit Erfolg geübt worden wäre, hat der Verfasser nicht beigebracht. — Seinem Hauptkapitel „Theoretisches" steht kein Hauptkapitel „Praktisches" gegenüber. Nur im ersten Satz der Einleitung wird eine Zollerhöhung für Weizen in Österreich vom 26. August 1933 und eine Eisenbahngütertarifermäßigung für Weizen in Ungarn vom 27. August 1933 in Parallele gestellt. Dies ist aber auch das allereinzigste, was über tatsächlich beobachtete Wirkungen und Gegenwirkungen zwischen Eisenbahngütertarif und Außenhandelspolitik berichtet wird. Und doch wäre anders als aus praktischen Tatsachen heraus das in der Literaturpolemik breit genug geltendgemachte (von Gabriel allerdings bekämpfte) Argument: Angesichts ihres begrifflichen Gegensatzes könnten Zoll- und Eisenbahntarif sich ernstlich und in größerem Umfang gar nicht ergänzen, ersetzen oder aufheben — überhaupt nicht zu widerlegen gewesen. Und um schließlich auch noch jenes einzige, oben zitierte praktische österreichisch-ungarische Getreidebeispiel kritisch zu bewerten, ist ein Hinweis auf die in der Fachwelt allgemein bekannte Tatsache erlaubt, daß von jeher alle Belegversuche für den Zusammenhang zwischen Eisenbahngütertarifpolitik und Außenhandelspolitik stets in erster Linie Getreide, und meist nur Getreide, zum Gegenstand gehabt haben. Die Gesamtheit unserer handelspolitisch geschätzten oder schätzbaren Güterobjekte mit dem Eisenbahntarif zu erfassen — z. B. Maschinen, Textilien usw. — hat sich bis heute noch keiner unterfangen. Gabriel ist sich denn auch der Spärlichkeit seines praktischen Materials bewußt. Mehrmals gesteht er unverblümt zu, daß ein in großer Linie durchgeführter und tarifpolitisch ernsthafter

Ausgleich in Verhandlungen zwischen zwei europäischen Staaten bezüglich der außenhandelspolitischen Interessen über das Mittel des Gütertarifs bisher noch nirgends zu verzeichnen ist. Selbst aus seinen ersten — die handelspolitischen Vertragsideen für den Eisenbahntarif weitest verfolgenden — Gewährsleuten Seidler und Freud muß Gabriel den Satz zitieren: „D a n n erst, wenn auch auf dem Gebiet der Tarifpolitik dieses individualisierende System der gegenseitigen Kompensationen zur Entfaltung gelangt sein wird, d a n n e r s t wird man sagen können, daß die Tarifpolitik als unentbehrliche Stütze des Zollwesens ein integrierender Bestandteil der modernen Handelspolitik geworden sei." Nichtsdestoweniger zieht er aus solchen Sätzen nicht die Lehre, bezüglich eines Untersuchungsstoffes, dessen praktische Bedeutung zu erweisen er nicht vermag, zu resignieren. Sondern er glaubt ein wissenschaftliches Interesse auch für die bloße Untersuchung beanspruchen zu dürfen, ob die einzelnen Tarifanwendungsbedingungen (zwar nicht nach ihrer tatsächlichen handelspolitischen Verwendung, wohl aber etwa) in ihrer Verwend b a r k e i t handelspolitische Möglichkeiten bieten könnten. Bei solcher Stoffassung steht man überhaupt nicht mehr im praktischen Leben. Untersuchung wird dann geführt nicht über das, was i s t, sondern über das, was wirtschaftlich und juristisch bei — an den natürlichen und tarifgewollten Zielen vorbeigehender — Ausdeutung etwa sein k ö n n t e. Eine „wirklichkeitsnahe Untersuchungsbasis" (um einen Gabrielschen Ausdruck zu gebrauchen) ist dies nicht, und die von Gabriel selbst festgestellte Tatsache, daß über den Einfluß des Eisenbahngütertarifs auf die Handelspolitik trotz immer wieder unternommener Untersuchungen bis heute keinerlei allgemeingültige Erkenntnissätze gewonnen worden sind, führt für sich ganz allein schon zu der Erkenntnis, daß hier am falschen Ort nach einem Problem gesucht wird. Gabriel beruft sich demgegenüber allerdings darauf, daß selbst so angesehene Gremien wie die Internationale Handelskammer in ihren Erörterungen dem Gegenstande Raum geben. Indessen beweist das sachlich nicht das geringste, denn gerade in solchen Körperschaften kann der Eintritt in die Diskussion über die merkwürdigsten, von welcher Seite auch immer vorgebrachten „entraves de commerce" ganz besondere und auch sehr andere als sachliche Gründe haben.

Der Eisenbahngütertarif steht nicht gleich dem Zolltarif unter einheitlicher Zweckeinstellung, und vor allem und ganz besonders nicht steht der Eisenbahntarif unter einheitlich handelspolitischem Zweckgesichtspunkt; vielmehr ist der Eisenbahntarif in seiner Zielsetzung grenzenlos mannigfaltig, so daß es schlechterdings keine Betätigungsrichtung im Volk und Volksleben gibt, der der Eisenbahngütertarif nicht seine Dienste zur Verfügung stellte. Er dient einerseits den finanz- und betriebswirtschaftlichen Interessen der Eisenbahn (also eigennütziger Zielsetzung), er dient andererseits aber auch — und ganz vorzüglich sogar! — den volkswirtschaftlichen Interessen des ganzen, von der betreffenden Eisenbahn durchzogenen und bedienten Raumgebiets (also gemeinnütziger Zielsetzung). Durchaus nicht nur Handel, sondern Erzeugung, Verbrauch, Kultur und schließlich a u c h Handel sind die Schutz- und Förderobjekte der Eisenbahntarifpolitik; und noch im handelspolitischen Zweckbereich spaltet sich das vom Eisenbahngütertarif wahrgenommene Interesse zwischen innerer Handelspolitik und äußerer Handelspolitik, wobei das Größenverhältnis höchst ungleichmäßig, und der Außenhandelspolitik ein um nur vieles kleinerer Teilausschnitt gewidmet ist als der Innenhandels-

politik. Schon der rein ideell das Zielgebiet der Eisenbahngütertarifpolitik umfassende Blick zeigt, daß mit dem einen außenhandelspolitischen Maßstab der Gesamtkomplex „Eisenbahngütertarifpolitik" nicht ermeßbar ist. Unter Nichtbeachtung dieser Erkenntnis angestellte Betrachtungen können zu einem förderlichen Resultat weder für die Außenhandels-, noch für die Gütertarifpolitik führen. Auch das ist praktisch schon ohne weiteres aus Gabriel selbst zu erweisen: Nicht gerade homogen teilt der Verfasser seine Arbeit in vier Hauptkapitel: „Definition" — „Geschichtliches" — „Theoretisches" — und „Exkurs". Wer den Abschnitt „Geschichtliches" durchprüft, wird finden, daß dieser Abschnitt ebenso gut wie einer Arbeit über „Außenhandel und Eisenbahngütertarifpolitik" an die Spitze gestellt sein könnte auch einer Arbeit über „Landwirtschaft und Eisenbahngütertarifpolitik" oder einer Schrift „Industrie und Eisenbahngütertarifpolitik". Die Gesamtbetrachtung des eisenbahngütertarifpolitischen Stoffes zwingt eben den Verfasser dazu, die Gesamtmotive und die Gesamtwirkungen des Eisenbahngütertarifs zu betrachten, ob er will oder nicht; und bei solcher Betrachtung bleibt vom außenhandelspolitischen Gesichtspunkt aus nun einmal sozusagen nichts besonderes übrig. Und wer andererseits den mit anerkennenswerter Klarheit, Gründlichkeit und Stoffkenntnis geschriebenen Schlußabschnitt „Exkurs über die außenhandelspolitisch verwertbaren Mittel der österreichischen Eisenbahngütertarifpolitik" aufmerksam überprüft, wird von den darin aufgezeigten, nach Zahl wie Wirkungsvermögen gleich geringen sogenannten handelspolitischen M ö g l i c h k e i t e n bestimmt nicht derart beeindruckt sein, daß er hier ein auch nur irgendwie bedeutenderes und für wirkliche Nationen ernsthaft in Betracht kommendes Hilfsmittel für eine neue Handelspolitik erkennt. Umgekehrt aber wird bei der Lektüre dieses — es sei nochmals betont — außerordentlich sorgfältig gearbeiteten Exkurses jeder unbefangene fachmännische Leser feststellen, daß selbst die innerpolitisch best und billigst begründeten Tarifmaßnahmen bei bewußter oder unbewußter Einseitigkeit der Betrachtungsweise auch außenpolitisch ausgedeutet, um nicht zu sagen mißverstanden werden können. Und damit rückt die Unhaltbarkeit, vor allem aber auch die Gefährlichkeit einseitig tarifpolitischer Betrachtung aus dem außenhandelspolitischen Zweck erst in das volle Licht: Zwischen heute von Nation zu Nation ehrlich und verständnisvoll an direkten und lokalen Eisenbahntarifen schaffenden und feilenden Eisenbahnverwaltungen kann das Verhältnis total vergiftet werden, wenn eine Einseitigkeit mißtrauischer Betrachtung großgezogen würde, angesichts deren die unbedeutendste tarifarische Lappalie jedesmal erst eine lange Begründung oder gar Rechtfertigung erforderte und die Stimmung und Verständigung in den großen internationalen Beziehungen ungehörig erschwert wird. Dabei weiß jedes Kind, daß jedenfalls in den ersten hundert Jahren Eisenbahn kein Land durch die Hinterhältigkeit der Eisenbahntarifpolitik eines anderen Landes zu ernstlichem Schaden gekommen ist.

Keinem Menschen würde es einfallen, ein wissenschaftlich exegisierendes Buch zu schreiben über: „Veterinärpolizei und Außenhandelspolitik". Und doch ist auf dem Gebiete der Fleisch- und tierischen Wirtschaft mit der Veterinärpolizei außenhandelspolitisch unendlich viel Wirksameres zu machen, als mit dem Eisenbahntarif. Den Auftakt zum Bruch mit der Caprivischen Handelspolitik bildete ums Jahr 1900 der Kampf um das Fleischbeschaugesetz. Dazu fällt bei der Veterinärpolizei,

als rein staatspolitischer Funktion, jede Möglichkeit des Konflikts zwischen betriebswirtschaftlichen und staatlich-gemeinnützigen Zweckgedanken weg. In der Veterinärpolitik ist die grundsätzlich regierungsmäßige Linie ohne weiteres gesichert, während z. B. bei Privatbahnen mit eigener Eisenbahngütertarifhandhabung, selbst bei größter politischer Gutwilligkeit, erst recht aber bei Gleichgültigkeit oder gar ausländischem Eisenbahnbesitzinteresse dies durchaus nicht der Fall zu sein braucht. Träger der Eisenbahngütertarifpolitik ist ja, was Gabriel allerdings nirgends grundsätzlich betont, aber schon bei Seidler und Freud im letzten Kapitel breit, wenn auch nicht befriedigend, behandelt ist, eben eine andere Person als der Träger der Zoll- und Handelspolitik, und in der praktischen Beurteilung des einzelnen politischen Falles können sich schon allein hieraus zwei ganz entgegengesetzte Meinungen gegenübertreten, selbst wenn die nationale Zielstrebung an sich die gleiche ist.

Haben so schon subjektiv verschiedene Auffassungen betreffs des handelspolitisch Anstrebenswerten unter Umständen zur Geltung zu kommen, so erlangen im Verhältnis Eisenbahngütertarif- und Zollpolitik auch noch die begrifflichen technisch-handelspolitischen Verschiedenheiten ihre objektiv-kompetenzmäßige Bedeutung. Ihnen trägt Gabriel freilich wiederum gar keine Rechnung. Die drei Begriffe: „Eisenbahngütertarifmaßnahmen" — auf den Transportpreis gegebene oder nach der Transportpreishöhe bemessene „Prämien" — und den Eisenbahnen aus handelspolitischen Erwägungen zugebilligte „Subventionen" gehen bei Gabriel in der stofflichen und politischen Behandlung stark durcheinander. Der Unterschied ist aber nicht nur wissenschaftlich, sondern auch praktisch von größter Bedeutung, zumal die Subventionen und Prämien stets dem Staate, die Tarifmaßnahmen aber stets der Eisenbahn selbst zur Last fallen (andernfalls es sich in den beiden ersten Fällen nicht mehr um echte handelspolitische, im dritten Falle nicht mehr um echte Eisenbahntarifmaßnahmen, sondern (in letzterem Falle) um verkappte Prämien oder gegebenenfalls auch Subventionsweiterleitungen handelt). Gabriel spricht zwar hier und dort, und dann gar nicht ganz kurz, über diese Prämien- usw. Unterschiede. In ihrer begrifflichen Natur aber sind sie nirgends entwickelt und solange dies nicht geschieht, ist weder die Frage der jeweiligen Initiative, noch die Frage der jeweiligen Lastentragung — Staat oder Bahn? — geklärt. Wenn man nun ein Buch mit der titelmäßigen Beschränkung „Außenhandel und Eisenbahngütertarifpolitik" zu schreiben unternimmt, wird man alle im wesentlichen auf Prämien oder Subventionen herauskommenden Fälle beiseite lassen und allein auf die wirklichen Tarifmaßnahmen, d. h. auf die unter Verantwortlichkeit und finanzieller Last der Eisenbahn erfolgenden Maßnahmen sich beschränken müssen. Und damit hat man dann noch mehr, als dies schon der ganze Zusammenhang ergibt, zu dem Ergebnis zu kommen, daß für das Gebiet der Außenhandelspolitik die Gütertarifpolitik eben doch im wesentlichen überhaupt nicht in Betracht kommt. Wollte man etwa hiergegen sagen, die Duplizität der Personen in der politischen Führung bei Eisenbahn und staatlichem Zollressort sei heute, wo wir in Europa im wesentlichen nur noch große Staatsbahnsysteme oder quasi Staatsbahnsysteme hätten, überholt, so würde dem zu erwidern sein: Und gerade in dem Maße, in dem vom Gesichtspunkt der Duplizität der politischen Führungen aus in neuester Zeit Vereinfachungen sich ergeben haben, gerade in demselben, ja noch gesteigertem Maß haben durch den euro-

päischen Wasserstraßenausbau und ganz besonders seit der Entwicklung des internationalen Automobilverkehrs neue Unmöglichkeiten sich ergeben, Zollpolitik und Eisenbahngütertarifpolitik über einen Kamm zu scheren. Gabriel erkennt selbst ausdrücklich die Erheblichkeit der vom Rezensenten vor vier Jahren zum erstenmal gemachten Bemerkung an, welche Bedeutung der faktische Zusammenbruch des Eisenbahntransportmonopols gerade auch unter dem Gesichtspunkt der internationalen Gütertarif- und Handelspolitik habe. Schon vor nunmehr 30 Jahren hat der parlamentarische Kampf um den Mittellandkanal ausgerechnet für das weiter oben als außenpolitisches Paradeobjekt charakterisierte Gut: Getreide mit dem Ergebnis geendet, daß eine außenhandelspolitisch bedeutsame Getreidepolitik über das Mittel der Eisenbahntarife in Preußen/Deutschland nicht mehr aufrechtzuerhalten war, wenn nicht eine zweite, von der Eisenbahn völlig unabhängig ressortierende andere Abgabenpolitik, nämlich die Schleppschiffahrtsabgabenpolitik auf den Wasserstraßen, daneben trat. Und heute nun gar erstickt der Kraftwagenverkehr über die Grenze hinüber und herüber, z. B. im Gebiet des Hochrheins von Vaduz bis Basel, alle großen und kleinen protektionistischen und sonstigen Außenhandelstarifpläne der Eisenbahnen schon in der bescheidensten Wurzel.

Auf Einzelheiten und auf die mancherlei dabei unterlaufenden Anfechtbarkeiten Gabriels im einzelnen einzugehen, erübrigt sich in diesem Zusammenhange, in dem die kritische Sonde nur in großer Betrachtung angesetzt werden sollte. Aus der rein theoretischen Konzeption heraus: das Auslandsgut muß beim Einbruch ins Inland nicht nur am deutschen Zollhaus vorbei, sondern auch über die deutsche Schiene rollen — aus dieser rein theoretischen (und unglücklicherweise heute nicht einmal mehr richtigen) Konzeption heraus — wird immer wieder ein Problem gewälzt, das ernstlich gar nicht vorhanden, und von dem Gabriel selbst infolgedessen verschiedentlich bekennen muß, daß es in 50 Jahren wissenschaftlicher Behandlung ernstlich nicht weitergefördert, — weil eben nicht weiterbeförderbar ist. Gerade der reifere Rezensent kann nichts mehr bedauern, als wenn er die Kraft eines jungen, vielversprechenden Autors an einer Aufgabe sich mühen sieht, die das an der Erfahrung erprobte Urteil von vornherein aus dem Kreis nützlicher wissenschaftlicher Beschäftigung ausscheiden würde. Gabriel hat sich mit seinem Buch unendliche Mühe gegeben; die Stoffsammlung ist fleißig, die Kontroversdarstellung manchmal etwas zu eifrig, aber immer mit ehrlich wissenschaftlichem Gefühl und mit großem Geschick geschrieben. Es ist wenig befriedigend, wenn man solchem Streben gegenüber sagen muß: Dieses Buch wird wenig gelesen werden und vor allem den Praktikern nichts geben können. Aber wahr ist nach ernster Überzeugung des Rezensenten solches Urteil doch, und es muß auch ausgesprochen werden. Weniger vielleicht an die Adresse des Dissertanten, als an die des Referenten, der ja nach dem Vorwort den Verfasser „zuerst auf die gerade in den letzten Jahren beispiellos gestiegene praktische Bedeutung" der außenhandelspolitisch orientierten Gütertarifpolitik hingewiesen hat.

Dr. W. Spieß.

Hennig, Karl Wilhelm, Prof. Dr.-Ing. Einführung in die betriebswirtschaftliche Organisationslehre. Verlag von Julius Springer, Berlin. 173 Seiten mit 97 Textabbildungen und 7 Tafeln. 1934. Preis 10,80 RM, gebunden 12,— RM.

Das Werk will nicht das weite Gebiet in dem umfassenden Sinne seines Titels erschöpfen, sondern behandelt nach einer grundsätzlichen Einführung in das Wesen und in die Aufgabe der betriebswirtschaftlichen Organisationslehre im weiteren an Hand zahlreicher Beispiele des praktischen Lebens die Grundsätze und Verfahren für die wirtschaftliche Organisation von Betrieben jeder Art. Das Einführungskapitel bietet aufschlußreiche Ausführungen über die grundlegenden Begriffe und über die Stellung der allgemeinen Betriebswirtschaftslehre im Verhältnis zu Technik und Recht, zur Soziologie, Psychologie, Geographie, Volkswirtschaftslehre und auch zur Kriegswissenschaft.

Entsprechend dem derzeitigen Ausbau der Betriebswirtschaftslehre, deren grundlegende Fragen noch weiterer theoretischer Durchdringung harren, ist der Stoff den praktischen Bedürfnissen der Betriebswirtschaft angepaßt. Die Frage nach dem Gewinn der Unternehmungen und dem Ausgleich bei den Haushalten wird in grundlegenden Ausführungen, unterstützt durch Formeln, und an Hand sprechender Beispiele aktueller Betriebe untersucht. Der Verfasser erläutert allgemein die Möglichkeiten zur Senkung und Proportionalisierung des Aufwandes und untersucht im einzelnen den Einfluß von Materialaufwand, Lohn, Abschreibungen, Zinsen usw. Erst dann folgen die Organisationsfragen im engeren Sinne, und zwar zunächst — ausgehend von der Aufteilung der Aufgaben — allgemeine Ausführungen über die Arbeitsgliederung im Betrieb und im Betriebssystem, wozu zahlreiche Beispiele, u. a. auch die Aufgaben- und Arbeitsgliederung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, gegeben werden. Allerdings dürfte hier das Urteil über die Zweckmäßigkeit der Oberbetriebsleitungen nicht genügend gestützt sein und der tatsächlichen Lage, besonders auch hinsichtlich ihrer organisatorischen Eingliederung, nicht ganz gerecht werden. Abb. 71 stellt die Oberbetriebsleitungen auf einer höheren Ebene als die Reichsbahndirektionen dar, ebenso die Zentralämter; in Wirklichkeit sind diese Stellen in der Organisation einander völlig gleich-, nicht etwa über- bzw. untergeordnet. Sie gehören im Schaubild der Organisation zusammen in dieselbe Ebene, und zwar in die Stellung unmittelbar unter der Hauptverwaltung.

Eingehend beschäftigt sich der Verfasser mit der zeitlichen Abwicklung von Arbeitsvorgängen in Betrieben und beim zwischenbetrieblichen Verkehr. Unter Festlegung der allgemeinen Begriffe „Arbeitsablauf, Verkehrspläne, Besetzungspläne usw." schafft er Unterlagen und Werkzeug für die Darstellung von Arbeitsablaufplänen, die er an Hand des Vorgehens bei verschiedenen Behörden und Stellen praktisch erläutert.

Schließlich werden in einem Schlußabschnitt Winke für die Organisierenden gegeben und insbesondere der Beruf des freien Organisators im einzelnen gekennzeichnet. Für einen Großbetrieb vom Ausmaß der Reichsbahn gilt der Grundsatz, den der Verfasser (S. 163) ausspricht: „Je größer das Betriebssystem wird, um so mehr muß dafür Sorge getragen werden, daß bei aller wünschenswerten Zentralisation des Organisierens doch die wichtigeren Stellen ebenfalls Organisationsaufgaben unter

eigener Verantwortung zu erfüllen haben, so daß der organisatorische Fortschritt also nicht nur von einer Stelle kommt." Die Deutsche Reichsbahn, deren Organisation stark dezentralisiert ist, hat gerade damit gute Erfahrungen gemacht.

Das Werk enthält manche Anregungen, die jeder, der mit Organisationen im Eisenbahnwesen zu tun hat, sich zunutze machen kann.

Dr. Hardt.

Parmelee, Julius H., Director, Bureau of Railway Economics of the Association of American Railroads. A Review of Railway Operations in 1934. Sonderdruck aus der Zeitschrift „Railway Age". Washington, März 1935.
(Überblick über die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika im Jahr 1934.)

Das Bureau of Railway Economics in Washington hat soeben aus der Feder seines Direktors, des weithin bekannten Fachmannes Julius H. Parmelee, einen kurzen Bericht über das Jahr 1934 veröffentlicht, der einen Überblick über die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen und darüber hinaus einen Einblick in die Verkehrsprobleme der Vereinigten Staaten gibt. Der Bericht ist erst im März 1935 abgeschlossen, gibt also den neuesten Stand der Dinge wieder.

Den Tiefstand infolge der Wirtschaftskrise hatte in den Vereinigten Staaten der Güterverkehr im Jahre 1932, der Personenverkehr im Jahre 1933 erreicht. Das Jahr 1934 brachte gegen 1933 eine Zunahme der Einnahmen sowohl im Güter- wie im Personenverkehr. Jedoch sind infolge der bedeutend gesteigerten Betriebsausgaben die Nettoeinnahmen der amerikanischen Eisenbahnen 1934 hinter 1933 zurückgeblieben, und der Reinverlust (deficit after fixed charges) überstieg 1934 den Zuschuß von 1933.

Für die allgemeine Finanzlage der Eisenbahnen war es wichtig, daß sie auch im Jahre 1934 aus zwei Hilfsquellen der Regierung finanzielle Förderung erfuhren: durch die Reconstruction Finance Corporation und in noch größerem Umfange durch die Public Works Administration. Die Darlehen der Reconstruction Finance Corporation an die Eisenbahnen der Klasse I machten Ende 1934 rund 360 Millionen Dollar aus, während sich die Darlehen der Public Works Administration (eingerichtet auf Grund des National Industrial Recovery Act von 1933) Ende 1934 auf rund 200 Millionen Dollar beliefen.

Die Betriebsrechnung der amerikanischen Eisenbahnen von 1934 erhält ihr ausgesprochenes Gepräge durch die Steigerung der Betriebsausgaben, und zwar ganz besonders der Personalausgaben. Wir erinnern uns, daß die Erkenntnis von der Zwangslage der Wirtschaftskrise Anfang 1932 zu einer freien Verständigung zwischen den Eisenbahnen und ihrem Personal geführt hatte, wonach in Anbetracht der wirtschaftlichen Schwierigkeiten die Gehälter und Löhne eine Kürzung um 10 % erfahren sollten. Vom 1. Juli 1934 an mußten die Eisenbahnen ein Viertel der Kürzung, d. h. 2½ %, wieder bewilligen; ein weiteres Viertel wurde vom 1. Januar 1935 an wieder gewährt, während die restlichen 5 % des Abzugs am 1. April 1935 wieder zugelegt worden

sind, so daß also jetzt die Gehälter und Löhne wieder die alte Höhe (von Ende 1931/Anfang 1932) erreicht haben. Das macht bei den Eisenbahnausgaben für 1934 nur erst 20 Millionen Dollar aus, während nunmehr im Dauerzustand die Mehrbelastung der Eisenbahnen insgesamt — gegenüber den Jahren 1932, 1933 und 1. Halbjahr 1934 — 160 Millionen Dollar jährlich beträgt.

Dazu kommt ein weiterer unsicherer Ausgabeposten von beträchtlichem Ausmaß infolge des Eisenbahn-Ruhestandsgesetzes (Railroad Retirement Act)[1]. Dieses Gesetz ist ausgesprochen sozialpolitisch. Es will nach den Worten der Interstate Commerce Commission „für ausreichende Altersversorgung der Angestellten sorgen, den Wirkungsgrad und die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs fördern und neue Arbeitsplätze und zugleich einen rascheren Aufstieg der Angestellten ermöglichen". Die Eisenbahnen haben die Verfassungsmäßigkeit dieses Gesetzes angefochten; die letzte Entscheidung des Obersten Bundesgerichts steht noch aus. Das Gesetz sieht vor, daß die Beiträge zum Pensionsfonds zu zwei Dritteln von den Unternehmungen und zu einem Drittel von den Angestellten gezahlt werden; es würde die Eisenbahnen mit 60 Millionen Dollar jährlich mehr belasten.

Nebenher geht, als eine unmittelbare Folge des neuen Wirtschaftssystems in den Vereinigten Staaten, eine Steigerung der Preise für Kohle und andere Stoffe um etwa 20 %. Sie hat sich bei den Eisenbahnen bereits 1934 mit etwa 100 Millionen Dollar Steigerung der Betriebsausgaben ausgewirkt, und sie wird 1935 in voller Höhe über 130 Millionen Dollar ausmachen. Es ist klar, daß bei einer allgemeinen Steigerung der Preise auch die Eisenbahntarife nicht auf ihrer alten Höhe zurückbleiben können, zumal wenn, wie in den Vereinigten Staaten, gerade durch eine Verbesserung der Preise die Wirtschaft allgemein angekurbelt werden soll. So haben denn die verschiedenen namhaften Steigerungen der Ausgaben die amerikanischen Eisenbahnen veranlaßt, im August 1934 eine Erhöhung der Gütertarife zu beantragen, die rd. 170 Millionen Dollar jährlich Mehreinnahme erbringen sollte. Die Interstate Commerce Commission hat die Erhebungen über den Antrag noch nicht abgeschlossen. Infolgedessen bestand im 2. Halbjahr 1934 und Anfang 1935 für die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten der besonders ungünstige Zustand, daß die Steigerung der Ausgaben schon voll wirkte, während die sie wenigstens zum Teil ausgleichende Erhöhung der Tarifeinnahmen noch nicht eingesetzt hatte. Wie die soeben angeführten Zahlen der Mehrausgaben zeigen, würde ohnehin auch die volle Genehmigung der beantragten Tariferhöhung im Ausmaß von 170 Millionen Dollar nicht ausreichen, um das Gleichgewicht im Haushalt der Eisenbahnen herbeizuführen. Dieses kann vielmehr nur aus einer Belebung der Wirtschaft erwartet werden, und auch nur dann, wenn es möglich ist, von den Eisenbahnen weitere Verkehrsverluste aus dem Wettbewerb anderer Verkehrsmittel fernzuhalten.

Mitte 1933 war — zunächst für ein Jahr und dann verlängert um ein weiteres Jahr bis Mitte Juni 1935 — das Amt eines Bundes-„Coordinator"[2] unter Führung von Joseph B. Eastman geschaffen

[1] Über dieses Gesetz siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1935 S. 341 und 485.

[2] Eingesetzt auf Grund des Eisenbahnnotgesetzes (Emergency Railroad Transportation Act 1933); vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934 S. 617 ff.

worden, von dessen Tätigkeit Regierung und Eisenbahnen grundlegende Vorschläge zur Neugestaltung des amerikanischen Eisenbahnwesens erwarten. Indessen liegen bis jetzt nur Teilberichte, dagegen noch keine endgültigen Vorschläge des Co-ordinators vor.

Der Wettbewerb der Verkehrsmittel und seine Regelung ist auch in Amerika das wichtigste Problem der Verkehrswirtschaft. Es ist gerade für uns, die wir uns um die Lösung dieser Fragen für unser Land bemühen, von Wert, zu sehen, wie andere Länder dieses Problem ansehen und anfassen. Der Bericht des Bureau of Railway Economics stellt fest, daß „mehr und mehr die amtlichen Stellen zu der Überzeugung kommen, daß nur eine auf alle gleichmäßig erstreckte Regelung das ganze Verkehrsgewerbe aus Chaos und Verwirrung herauszubringen vermag". Indessen scheint es in der Praxis auch in den Vereinigten Staaten von Amerika zunächst noch leichter zu sein, Investitionen — mit dem Haupt- oder Nebenzweck der Arbeitsbeschaffung — an den Wasserwegen und Autostraßen zu machen, als den theoretisch für richtig und nötig erkannten durchgreifenden Ausgleich der Verkehrsaufgaben zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln tatsächlich durchzusetzen. Die Aufwendungen und Zuschüsse der Bundesregierung zur Verbesserung der Flüsse und Häfen haben in den Haushaltsjahren 1934 und 1935 zusammen 550 Millionen Dollar (das sind, auf das Jahr berechnet, 86 % mehr als je in früheren Jahren), und diejenigen für die Fernverkehrsstraßen haben 1934 400 Millionen Dollar und sollen 1935 200 Millionen Dollar betragen; die Regelung zwischen den Verkehrsmitteln dagegen ist bis heute offen geblieben, es werden weitere Maßnahmen vorbehalten, die aber anscheinend auch in Amerika immer noch gesucht werden.

Den geradezu erschütternden Rückgang des Personenverkehrs zeigen folgende Zahlen aus der amerikanischen Eisenbahnstatistik:

Personenmeilen	1926—1930	Jahresdurchschnitt	32 Milliarden Dollar
	1930	27	„ „
	1931	22	„ „
	1932	16,9	„ „
	1933	16,3	„ „
	1934	18,0	„ „

Den 10 % Steigerung des Personenverkehrs von 1933 auf 1934 steht nur eine Steigerung von 5 % der Personenverkehrseinnahmen gegenüber (Tarifermäßigungen!). Etwa die gleiche Steigerung von 5 % haben auch die Einnahmen aus dem Güterverkehr erfahren. Demgegenüber sind aber eben die Betriebsausgaben um 8,5 % höher geworden, und daraus ergibt sich das überaus trübe Bild, daß sogar in einer Zeit steigenden Verkehrs gleichwohl der Nettoüberschuß gegenüber dem schlechteren Vorjahre (1933) abgenommen hat und das Defizit 1934 auf 32 Millionen Dollar gestiegen ist (gegenüber 6 Millionen Dollar 1933 und 140 Millionen Dollar 1932). Und da sich die Steigerung der Ausgaben 1935 noch viel stärker als 1934 auswirken wird, müssen, so wie die Dinge heute liegen, die Eisenbahnen in Amerika mit Sorge dem Abschluß dieses Jahres (1935) entgegensehen. *Th. Kittel.*

List, Friedrich. Tagebücher und Briefe 1812 bis 1846. Herausgegeben von Edgar Salin. Band VIII der im Auftrag der Friedrich-List-Gesellschaft E. V. herausgegebenen Schriften, Reden und Briefe Lists[1]. Berlin 1933. Reimar Hobbing.

Der Band enthält ein Verzeichnis aller in den einzelnen Teilen der Gesamtausgabe veröffentlichten Tagebücher und Briefe Lists, der zeitlichen Folge nach geordnet, genummert und mit einem Nachweis, in welchem Band der Ausgabe Brief oder Tagebuchaufzeichnung zu finden ist. Der Band bringt auch eine Zusammenstellung der nicht in die Gesamtausgabe aufgenommenen Briefe, ebenfalls in zeitlicher Folge und unter Angabe ihres Aufbewahrungsorts.

Von den insgesamt verzeichneten 636 Briefen, die in vollem Umfang oder auszugsweise in die Gesamtausgabe Aufnahme gefunden haben, ist die weitaus überwiegende Zahl im vorliegenden Band veröffentlicht. Diese Briefe machen den Hauptinhalt des Bandes aus, während die im Band VIII veröffentlichten Tagebücher, die vorwiegend aus Lists jüngeren Jahren bis zu seiner ersten Reise nach Amerika stammen, nur einen geringen Umfang einnehmen. Briefe und Tagebücher sind in der bei allen Bänden der Ausgabe üblichen Art kommentiert. Zwischen den Briefen Lists sind zur Erleichterung des Verständnisses vielfach Briefe an ihn und sonstige Schriftstücke abgedruckt.

Der Haupteindruck des Bandes geht von den in ihm gesammelten Briefen aus, die sich über die gesamte Zeit von Lists öffentlichem Wirken erstrecken. Seinen Briefen kommt im Rahmen seines Gesamtwirkens zwar bei weitem nicht die Bedeutung zu, wie oft Briefen bedeutender Männer, die ihre Erkenntnisse gerade in ihren Briefen in abgeklärtester Ruhe geformt haben. Lists Briefe, namentlich soweit sie politische und wirtschaftliche Fragen behandeln, sind meist durch bestimmte Ereignisse ausgelöst und nehmen stets rasch und leidenschaftlich zu den behandelten Fragen Stellung. Viele Briefe über besonders bedeutsame Fragen, die List immer wieder beschäftigten, sind nicht erhalten, so daß die veröffentlichten Briefe auch keinen Gesamtüberblick über Lists Briefe geben.

Gleichwohl gibt uns die Lektüre der vorliegenden Briefe Einblicke in alle Phasen seines Wirkens und Schicksals. Die Briefe zeigen uns vielfach seine Persönlichkeit lebensvoller und deutlicher, als es nachfolgende Geschichtsschreibung überhaupt vermag. Auch in seinen Briefen sehen wir List als den weit vorausschauenden glühenden Patrioten, dem alles um Deutschland geht. Aus seinen Briefen erkennen wir auch den tragischen Gegensatz zwischen seinem nie rastenden genialen Wollen und dem Mangel an greifbaren Erfolgen. Wir erleben, wie ihn dieser Gegensatz, der sich auch auf die materielle Lage seiner Familie auswirkte, zermürbt und wie sich sein seelischer Zusammenbruch vorbereitet und vollendet, als sich auch seine letzten großen Ziele, die er 1845 in England für sein Vaterland erstrebte, als unerreichbar erweisen. Das dem Band beigegebene Faksimile seines letzten, kurz vor seinem Freitod in Kufstein geschriebenen Briefes läßt die ganze Größe dieses Zusammenbruchs erkennen. Erschütternden Aufschluß darüber geben uns auch die Protokolle des Landgerichts Kufstein über seinen Tod und dessen Ursachen, die in allen Einzelheiten mitveröffentlicht sind.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1928 S. 309, 1929 S. 1347, 1930 S. 226, 1931 S. 1388, 1932 S. 264, 814 und 1300, und 1934 S. 734.

Der Band, der mit einer kurzen, aus umfassendster Listkenntnis schöpfenden Einführung des Herausgebers versehen ist, enthält als Beigabe 4 Bildnisse Lists aus den verschiedensten Zeiten seines Lebens und eine Zeichnung seiner Tochter Emilie, die ihm bei seinen Arbeiten, namentlich in der Pariser Zeit, eine treue Helferin gewesen ist.

Dr. Sperber.

Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten. 1935. 31. Jahrgang. Berlin 1935. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 513 S. 4 Bildnisse. Preis 10,80 RM.

Das Verzeichnis ist wieder in der bewährten, seit 1930 eingeführten Form erschienen. Änderungen sind nur insofern eingetreten, als unter Abschnitt D, Betriebsverwaltungen, der Abschnitt Oldenburg verschwunden ist und das Bild des neuen Vorsitzenden des Verwaltungsrats, Staatssekretärs Koenig, aufgenommen ist. Das Verzeichnis ist wie in früheren Jahren für die oberen Reichsbahnbeamten sowie für jeden, der an der Deutschen Reichsbahn interessiert ist, von großem Wert.

Dr. Genest.

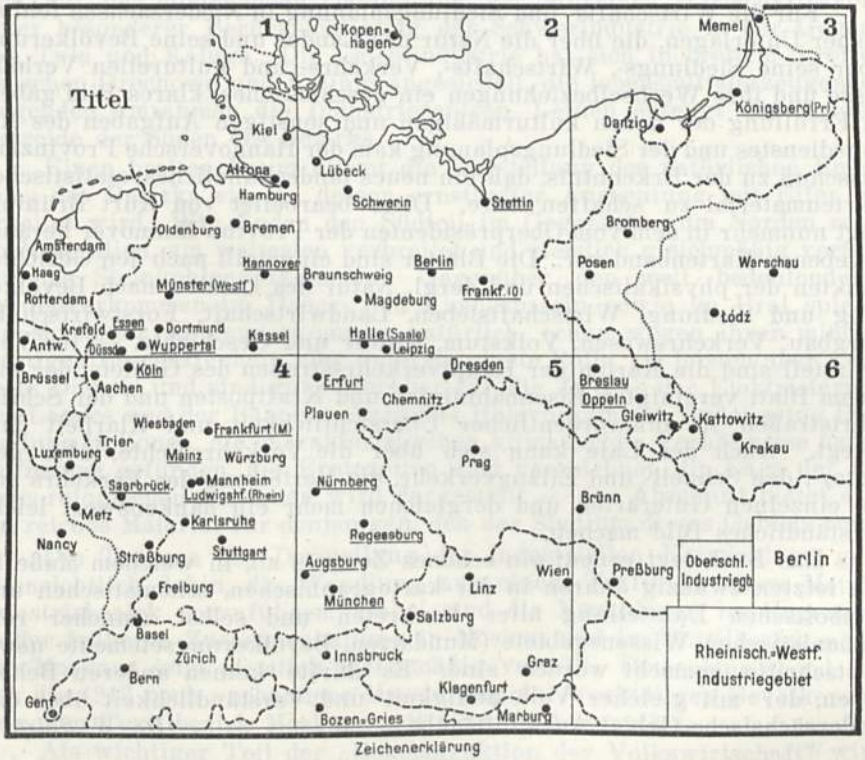
Übersichtskarte „Eisenbahnen im Deutschen Reich". Maßstab 1 : 750 000. 25. Auflage vom 1. März 1935. Bearbeitet und herausgegeben von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin. Verlag: Gea Verlag G. m. b. H., Berlin W 35, Potsdamer Straße 110. Preis RM 12,—. Hierzu: „Amtliches Bahnhofverzeichnis", zu beziehen vom Reichsbahn-Zentralamt für Rechnungswesen, Berlin SW 11, Hallesches Ufer 35/36 und von allen Abfertigungsstellen der Deutschen Reichsbahn. Preis RM 1,—.

Die neubearbeitete und inhaltlich erweiterte 25. Auflage zeigt den Stand nach der Rückgliederung des Saargebiets. Sie ist zur Zeit die einzige ausführliche amtliche Eisenbahnkarte vom Deutschen Reich, die im Buchhandel vertrieben wird. Mit ihrem Erscheinen sind die vielfach geäußerten Wünsche aus Verkehrs-, Industrie- und Handelskreisen nach einer Neuausgabe der bekannten Eisenbahnkarte erfüllt worden.

Die aus sechs Blättern bestehende Karte ist insgesamt etwa 178 cm breit und 157 cm hoch und hat eine Bildfläche von rd. 171 × 147 cm. Sie reicht im Norden bis Kopenhagen, im Osten bis Suwalki, im Süden bis Genf und Bellinzona und im Westen bis Antwerpen und Brüssel. Österreich ist vollständig und die Schweiz bis auf die südlichen Zipfel in der Karte enthalten. Der Maßstab 1 : 750 000 der Gesamtkarte und die noch besonders als Randzeichnung gebrachten dichten Bahnnetze des Rheinisch-Westfälischen und Oberschlesischen Industriegebiets in 1 : 250 000 sowie von Groß-Berlin in 1 : 145 000 ermöglichten es, sämtliche Reichs- und Privatbahnen mit allen Bahnhöfen und die Kleinbahnen gut übersichtlich darzustellen.

Die Eisenbahnlinien sind in voll- und schmalspurige, in Haupt-, Neben- und Kleinbahnen und in ein- und mehrgleisige unterschieden. Die elektrisch betriebenen Strecken im Deutschen Reich sind besonders gekennzeichnet. Die Bezirke und die Sitze der einzelnen Reichsbahndirektionen sind verschiedenfarbig angelegt.

Die Hauptstädte der Länder, Provinzen, Regierungsbezirke und die Kreisstädte (oder die Hauptstädte entsprechender Verwaltungen) sind durch besondere Schriftart und Zeichen als solche zu erkennen. Die Namen wichtiger Bahnhöfe sind in stärkerer Schrift angegeben. Die Namen der deutschen Übergangsbahnhöfe im Grenzverkehr sind rot unterstrichen.



Zeichenerklärung

Die politischen Grenzen bis zu den Regierungsbezirksgrenzen oder entsprechenden Verwaltungsgrenzen sind auf der Karte in schwarzen unterschiedlichen Zeichen dargestellt. Die Reichsgrenze und die Grenzen der Nachbarstaaten sind farbig angelegt.

Das Gewässernetz ist in Hellblau gedruckt. Die schiffbaren Wasserläufe im Deutschen Reich sind besonders hervorgehoben.

Eine wertvolle Ergänzung zur Karte bildet das Amtliche Bahnhofverzeichnis. Es enthält neben der vollständigen Bezeichnung der Bahnhofnamen nähere Angaben zu jedem Bahnhof und die Buchstaben und Nummern des Kartenfelds, in dem der Bahnhof auf der Karte zu finden ist.

Der reiche Inhalt der Karte, ihre übersichtliche sachkundige Darstellung und die einwandfreie technische Ausführung in Lithographie und Siebenfarbendruck geben dem Eisenbahnfachmann, den Verkehrs-, Industrie- und Handelskreisen u. a. ein zuverlässiges Hilfsmittel in die Hand, so daß die Anschaffung der Übersichtskarte mit Recht empfohlen werden kann. *Müller.*

Niedersachsen. Ein Atlas, herausgegeben vom Hannoverschen Provinzialausschuß-Landeshauptmann Dr. Geßner, Hannover. Bearbeitet von Prof. Dr. Kurt Brüning. Verlag Gerhard Stalling, Oldenburg i. O. Juli 1934. 122 Kartenblätter. Preis 36 RM.

Für die Wirtschafts- und Siedlungsplanung in Niedersachsen fehlten bisher Unterlagen, die über die Natur des Landes und seine Bevölkerung, über seine Siedlungs-, Wirtschafts-, Verkehrs- und kulturellen Verhältnisse und ihre Wechselbeziehungen ein geschlossenes, klares Bild gaben. In Erfüllung der neuen kulturmäßigen und sonstigen Aufgaben des Arbeitsdienstes und der Siedlungsplanung kam der Hannoversche Provinzialausschuß zu der Erkenntnis, daß ein neues landeskundliches, statistisches Kartenmaterial zu schaffen wäre. Dies, bearbeitet von Kurt Brüning, liegt nunmehr in dem vom Oberpräsidenten der Provinz Hannover herausgegebenen Kartenband vor. Die Blätter sind eingeteilt nach den Gesichtspunkten der physikalischen und dergl. Natur des Landes, nach Bevölkerung und Siedlung, Wirtschaftsleben, Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Bergbau, Verkehrswesen, Volkstum, Kultur und Geschichte. — Im Verkehrsteil sind die Karten der Hauptverkehrsstraßen des Gebiets, der auf einem Blatt vereinigten Eisenbahnlinien und Kraftposten und der Schiffahrtstraßen in außerordentlicher Übersichtlichkeit und Klarheit dargelegt. Auch der Laie kann sich über die Verkehrsdichte, über den Güter-, den Schnell- und Eilzugverkehr, die Verteilung des Verkehrs auf die einzelnen Güterarten und dergleichen mehr ein dankenswert leicht verständliches Bild machen.

Das Buch legt erneut ein schönes Zeugnis ab, in welchem Maße in den letzten zwanzig Jahren in der kartographischen, schematischen und symbolischen Darstellung aller konkreten und selbst mancher rein humanistischen Wissensgebiete (Mundarten, Bevölkerungselemente usw.) Fortschritte gemacht worden sind. Es dürfte keinen anderen Behelf geben, der mit gleicher Vollständigkeit und Verständlichkeit über das niedersächsische Gebiet Auskunft gäbe. *Dr. W. Spieß.*

Atlas des Moskauer Bezirks 1934. Das Moskauer Bezirksvollzugskomitee hat in dem Bestreben, weiten Kreisen die Kenntnis des Wirtschaftslebens dieses Verwaltungsbezirks zu verschaffen, die Herausgabe eines Atlas (erschienen 1934) veranlaßt, der in insgesamt 81 Karten zunächst eine allgemeine Charakteristik der Moskauer Provinz bringt, dann im einzelnen die natürlichen Bodenschätze, den Prozeß der Industrialisierung und Kollektivierung, das Verkehrswesen, das Kommunalwesen, Bevölkerungs- und Arbeitsfragen beleuchtet.

Das Kartenmaterial über die allgemeine Lage des Bezirks zeigt, daß dieser annähernd die gleiche territoriale Ausdehnung wie Estland, Lett-

land und Litauen aufweist. England sowie auch Holland und Belgien zusammengenommen sind kleiner. Das Verhältnis zu den anderen Landesteilen Sowjetrußlands wird durch ein bedeutendes Überragen des Moskauer Bezirks gekennzeichnet, fast ein Drittel der gesamten Industrieerzeugung (23,7 %) geht allein in diesem Bezirk vor sich. Die Bevölkerungsdichte ist achtmal größer als im Durchschnitt der Sowjetunion, die Dichte des Eisenbahnnetzes siebenmal stärker und nur der Holzreichtum in Geringem den anderen Landesteilen unterlegen. Eine Karte „Moskauer Industriebezirk" beleuchtet die Verteilung der produktiven Kräfte, insbesondere die geographische Lage der einzelnen Industrien und großen landwirtschaftlichen Unternehmungen, weiteres Kartenmaterial befaßt sich mit der eingehenden Darstellung der einzelnen Wirtschaftrayons unter besonderer Berücksichtigung der Schwerindustrie in der Gegend von Tula und Kaluga. Die Leichtindustrie hat sich in breitem Streifen zwischen Orechowo und Kalinin angesiedelt, die lebensmittelerzeugenden Gegenden umrahmen die Industriezentren, Leinen erzeugt der Norden, Getreide der Süden des Bezirks.

Einen breiten Raum nimmt die Darstellung des natürlichen Reichtums des Bezirks ein, an dessen ernsthafter Ausbeutung mit Eifer gearbeitet wird. Wir finden den Südteil im Gegensatz zum Norden reich an Mineralien, am weitesten verbreitet und ziemlich gleichmäßig verteilt ist das Steinkohlenvorkommen. Gegenüber den weit bedeutenderen Kohlenvorkommen im Donez- und Kusnezbassin sowie im Ural spielen die Moskauer Kohlenvorkommen natürlich, schon wegen ihrer minderwertigen Beschaffenheit, eine untergeordnete Rolle, sie leisten aber wertvolle Dienste und sind gut brauchbar für die Zwecke der Elektrisierung des Landes und der Bahnen. Auch das Holzvorkommen findet seine Darstellung in Zonen, die charakteristischen klimatischen Verhältnisse haben Aufnahme gefunden, die Erntezeiten sind verzeichnet, die Lage der 450 meteorologischen Stationen wird dargestellt — der Abschnitt bietet also ein reiches Material für denjenigen, den das Studium dieses Gebiets reizt.

Die Tendenz der Darstellung der industriellen Entwicklung geht offensichtlich dahin, die Wandlung aus einem Textil- in einen Metallindustriebezirk vorzuführen. Dabei sind die Neuanlagen im Gegensatz zu der früheren Zusammenballung in Moskau und im Textilbezirk nördlich Moskaus jetzt ziemlich gleichmäßig verteilt. Dementsprechend hat sich die 1913 noch vorhandene Massierung der werktätigen Bevölkerung im engen Textilbezirk Moskaus seit etwa 1932 aufgelöst.

Als wichtiger Teil der „Rekonstruktion der Volkswirtschaft" wird die sog. Elektrifikation behandelt, deren Durchführung die günstige Lage der Kraftquellen Kohle, Torf und Wasserkraft zustatten kommt. Die Karten zeigen, daß die Moskauer Kohlenvorkommen, dann aber auch die riesigen Torflager am Okafluß und die Wasserkräfte, zum geringeren Teil auch der Holzreichtum, die Basis für die Erzeugung elektrischer Kraft darstellt. Den Hauptverbrauch weisen Moskau, Tula, Noginsk, Orechowo und Kolomna auf. Die Versorgung elektrischer Eisenbahnstrecken der Nordbahn obliegt den Kraftwerken Mytischtschi, Puschkino und Schtschelkowo.

Als Mittelpunkt des Maschinenbaus tritt uns Moskau entgegen, eine geschickte Arbeitsteilung hat dafür gesorgt, daß die Stadt Moskau in der Hauptsache die Auto-, Werkmaschinen- und elektrotechnische Industrie beherbergt, die Industrie der Verkehrsmittel, landwirtschaftliche Ma-

schinen und einige andere sind in den Bezirk verlegt. So ist Podolsk das Zentrum der allgemeinen Maschinenindustrie, Kolomna und Mytischtschi Mittelpunkte des Verkehrsmittelbaus, Tula Zentrum der Metallindustrie, Mittelpunkt der chemischen Industrie ist wiederum Moskau, daneben aber auch das Woskressensker und Bobrikowsker Kombinat. Weitere Karten lassen die Lage der Kalk-, Konfektions-, Holz- und der ländlichen Hausindustrie erkennen.

Die Darstellung des Verkehrswesens, obwohl dies zu den grundlegendsten Problemen der Industrialisierung Sowjetrußlands gehört, ist völlig unzureichend ausgefallen. Als Entschuldigung wird angeführt, daß das amtliche statistische Material des Volkskommissariats für Verkehrswesen nur bis zu den Jahren 1930 und 1931 vorliegt. Die Streckenbelastungen werden beschränkt auf Frachtgutverkehr — Eilgut wird kaum verfrachtet — und unterteilt nach Getreide, Steinkohlen, Naphta, Holz und sonstige Güter wiedergegeben. Der Empfang des Bezirks überwiegt weit den Versand. Karten über die Linienführung des Wolga-Moskwakanals, der Autobusverbindungen, Landstraßen und Luftverbindungen beschließen diesen Abschnitt. *Dr. Wehde-Textor, Oppeln.*

Gertzen, Dr. Theo. Die Wirkungen der jüngsten Wirtschaftskrise auf die deutsche Verkehrswirtschaft. Mit einem Vorwort von Professor Dr. Otto Most. Erschienen in den „Verkehrswissenschaftlichen Forschungen aus dem Verkehrsseminar an der Westfälischen Wilhelms-Universität", Wirtschafts- und sozialwissenschaftlicher Verlag E. V., Münster (Westf.) 1935. Heft 3, 111 Seiten. Preis geh. 1,50 RM.

Eine saubere Schilderung der hauptsächlichsten Bewegungen in den deutschen Verkehrsunternehmungen während der Krisenzeit. Der Verfasser hat die Statistik und die sonstigen amtlichen Veröffentlichungen nicht nur bearbeitet, sondern auch in sich verarbeitet. *Dr. W. Spieß.*

Eggersglüß, Heinrich. Tagebuch eines Eisenbahners. Den deutschen Eisenbahnern und dem deutschen Volke. 2. Auflage. Georg Westermann, Braunschweig-Berlin-Hamburg. 214 S. In Leinen RM 2,60, broschiert RM 1,60.

Am 10. März würde der 1932 verstorbene Verfasser seinen 60. Geburtstag gefeiert haben. Aus diesem Anlaß sei hier nochmals auf das 1927 in 2. Auflage erschienene Tagebuch dieses Eisenbahnerdichters hingewiesen, das mit zu den besten seiner Schöpfungen gehört und einen Überblick über den Werdegang dieses Mannes gibt. Das Buch ist von einem echten Eisenbahner geschrieben, der die Sorgen und Gefahren des Außendienstes kennengelernt hat und der doch dem schweren Dienst immer wieder ideale Seiten abzugewinnen weiß. Ein Buch, das geeignet ist, die Eisenbahner ihren Beruf achten und lieben zu lehren und den Nichteisenbahnern Achtung vor ihm zu verschaffen. Das Buch sollte jeder Eisenbahner kennen.

Von den Werken des verstorbenen Verfassers seien noch genannt: Im Völkerringen, O mein Vaterland, Fahrtgesellen und Heiliges Feuer.

Dr. Genest.

Die Straße. Ihre verkehrs- und bautechnische Entwicklung im Rahmen der Menschheitsgeschichte. Von Ing. Dr. e. h. Alfred Birk, Professor der Deutschen Technischen Hochschule in Prag. Adam Kraft-Verlag, Karlsbad-Drahowitz. In Leinen 12,50 RM, geheftet 10,— RM.

Das 455 Seiten starke Buch trägt auf dem Umschlag den Zusatz „Die große Kulturgeschichte der Wege und Straßen, die alle benützen, die alle interessiert. Für Laien, Forscher und Fachleute." Aus diesem Zusatz geht schon der Inhalt und Zweck hervor. Kein trockenes Aneinanderreihen technischer Taten, vielmehr ein lebendig geschriebenes Buch. Die Verbindung und Abhängigkeit der Straße von der Bevölkerung, der geographischen Beschaffenheit, der Lage und Verhältnisse der Länder werden so anschaulich geschildert, daß man sich immer wieder über die meisterhafte Beherrschung des Stoffes und Ausdrucks freut. Längst verklungene Geschichtskenntnisse werden dabei wieder wach, und für den Bautechniker ist es ein Stolz und eine Freude zu lesen, wie von berufener Feder die Bedeutung des Straßenbaus auf die Entwicklung der Länder gewürdigt wird. Erstaunlich auch die verschiedenen Quellen, die der Verfasser zu finden und zu verwerten wußte. Darin liegt wohl gerade das Meisterhafte dieses Buches, die kritische Wertung des Straßenbaus und der Fahrzeuge zu den verschiedenen Zeiten mit allen Ursachen und Folgen.

Vier große Abschnitte: Altertum, Mittelalter des Straßenbaus, neue Zeit im Straßenbau und Gegenwart, zum Schluß ein Blick in die Zukunft.

Den Abschnitt „Altertum" leitet der hochentwickelte Straßenbau im alten China ein. Die ausgedehnten Erdstraßen der Ägypter, Syrer, Babyloner, die persische Königstraße Susa-Sardes geben Einblick in die Handelsbeziehungen der vorderasiatischen Völker. Die im allgemeinen unbefestigten Straßen im alten Hellas werden besprochen, besonders die „heiligen Straßen", auf denen die Pilger zu den Heiligtümern wanderten und in deren Spurrillen (Gleisen) die Wagen der Priesterinnen fuhren. Weiter glaubt man gern, daß die Überraschungserfolge Alexanders des Großen wesentlich auf das gut ausgebildete Wegnetz zurückzuführen sind. Ihrer Bedeutung entsprechend sind die Straßen der Römer mit ihren großartigen Kunstbauten ausführlich besprochen. Die hochentwickelte etruskische Baukunst wird von den Römern weitergeführt zu jenen Bauten, die der ewigen Dauer des römischen Reichs mitdienen sollten. Die Schotterstraßen auf kräftigem Unterbau, das Plattenpflaster, die schweren Brücken wurden von den römischen Baumeistern eingeführt. Bei der Beschreibung des Straßennetzes in den römischen Provinzen — die alten germanischen Handelswege werden hierbei auch kurz erwähnt —, nötigen die Verwaltung und Unterhaltung der römischen Straßen immer wieder Achtung vor der umfassenden Organisationsgabe der Römer ab. Vorzüglich zeigt uns der Verfasser, wie die römischen Straßen die staatlichen und kulturellen Umgestaltungen überdauert haben.

Der Abschnitt „Mittelalter des Straßenbaus" bringt nach einer kurzen Besprechung über Anlagen und Bedeutung der Alpenstraße die Entwicklung des Straßennetzes in Deutschland auf Grund der geographischen Lage. Anschaulich und lebendig wird das mittelalterliche Straßenleben geschildert, Bau und Verfall der Reichsstraßen, die Macht der Städte, Entstehen des Handels durch Einführung der Geldwirtschaft und damit wesentliche Belebung des Straßenverkehrs. Den Teil „Linien-

führung, Verwaltung und Betrieb der mittelalterlichen Straßen" wird jeder Deutsche gern lesen, er ist geschichtlich und technisch gleich interessant und sehr anschaulich geschrieben. Den günstigen Einfluß des Mautregals auf die Straßen des heutigen Straßennetzes wird hervorgehoben, aber auch der Nachteil bezüglich der Erhaltung erwähnt. Die folgenden Kapitel geben einen guten Einblick in die Entwicklung des Straßenbaus in Frankreich und England.

Der Abschnitt „Die neue Zeit im Straßenbau" behandelt die Zeit vom Merkantilismus bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts. Erwähnenswert hieraus ist unter anderem Lüders Entwurf eines großen deutschen Straßennetzes zum Anschluß an das großzügige Netz Frankreichs und Österreichs; Lüders bleibt aber wegen der Kriegswirren und der Kleinstaaterei unbeachtet. Recht anschaulich werden die Kleinarbeiten im Straßenbau jener Zeit geschildert, Vergebungen usw. Dem zunehmenden Verkehr entsprechend gewinnen Anlage und Unterhaltung der Straße wirtschaftliche Bedeutung, die Arbeiten Telfords und Macadams geben diesem Streben nach Fachlichkeit Ausdruck.

Der Abschnitt „Gegenwart" behandelt im wesentlichen das Verhältnis Eisenbahn und Straße sowie die weitere wirtschaftliche Gestaltung und Unterhaltung der Straße und den Einfluß des Kraftwagens. Zugunsten der Eisenbahn tritt zwar die Straße zurück, dafür treten die wirtschaftlichen Fragen im Straßenbau in den Vordergrund. Es gilt, das Straßennetz günstig auszubauen und zu unterhalten mit dem Ziel, das Zweckmäßigste für die Straße festzustellen. Schon treten auch die Auseinandersetzung zwischen Straßenbelastung und Fahrbahnausbildung auf. Der Abschnitt Straßenbau in den Städten bringt ausführlich die Entwicklung der einzelnen Straßenpflasterungen, die Vermeidung der Staubplage usw., Straßenunterhaltung und Straßenreinigung. In die anschauliche Darstellung der neuen Straßendecken und der Einwirkung des Kraftwagens liest man sich leicht ein. Gerade dieser Abschnitt ist für den modernen Kraftwagenfahrer lesenswert, man sollte doch annehmen, daß jeder Kraftwagenfahrer soviel Interesse am Straßenbau hat, daß er wissen will, auf welcher Fahrbahndecke er fährt und wie sie hergestellt wird. Ein längerer Überblick des neuzeitlichen Straßenbaus in Übersee vervollständigt den Abschnitt.

Der Schlußabschnitt „Blick in die Zukunft" bildet den würdigen Abschluß dieses vorzüglichen Werks: Eisenbahn, Autobahn und Straße bedienen gemeinschaftlich den Verkehr.

Ein Stichwort und Inhaltsverzeichnis vervollständigen neben 142 Abbildungen auf 30 Tafeln das Buch, das man bestens empfehlen kann.

Weyher.

Wegele, Geh. Baurat, Dr.-Ing. e. h., Professor an der Technischen Hochschule Darmstadt. Tunnelbau. Mit 98 Abbildungen. 139 S. Sammlung Göschen, Band 1087. Walter de Gruyter & Co., Berlin W 10 und Leipzig. 1935. Preis in Leinen geb. RM 1,62.

Der „Tunnelbau" wird in zwei Teilen behandelt, einmal „Tunnels in Überlandstrecken der Verkehrswege" und dann „Tunnels unter Wasser, unter Wasserläufen und Wasserstraßen sowie unter Verkehrsmittelpunkten".

Der erste Teil umfaßt von den 137 Seiten des Werkchens etwa 110 und behandelt nach einer kurzen Einleitung Vorarbeiten, Lösen und Befördern des Gebirges, Stollen und Schachtbau, Tunnelbau- und -betriebsweisen. Die Neigungsverhältnisse und Querschnitte der Eisenbahnstraßen- und -wassertunnels werden erörtert. Über Bohr- und Sprengtechnik findet man wertvolle Anhalte. Sehr gut und klar sind Vor- und Nachteile der einzelnen, allgemein bekannten Tunnelbauweisen herausgearbeitet. Das so wichtige Kapitel der Tunnelauskleidung und Entwässerung des Tunnelmauerwerks ist mit Recht ausführlicher und mit guten Einzelheiten gebracht. Die Angaben über Hilfsanlagen, Baufortschritt und Kosten sind erwähnenswert und geben manche Anhalte.

Im zweiten Teil werden zunächst die Herstellungsarten einschließlich der Sonderbauweisen der Unterwassertunnels an Hand einiger Ausführungen dargestellt. Eine kurze Behandlung der Unterpflastertunnels beschließt das Werkchen.

Wenn man auch auf den wenigen Seiten keine erschöpfende Darstellung des Tunnelbaus erwarten kann, so ist doch die Fülle des Gebrachten erstaunlich. Klar und übersichtlich wird das Wesentlichste des Tunnelbaus in knapper Form aufgeführt und durch 98 Abbildungen ergänzt. Das Werkchen ist für den Studierenden und Ingenieur gleich wichtig. Was das Buch besonders wertvoll macht, ist die außerordentlich reichhaltige und gewissenhafte Literaturangabe. *Weyher.*

Übersicht der neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

Andruszewicz, Dr.-Ing. „Berechnung hochgradig statisch unbestimmter Rahmentragwerke vom Standpunkte der zweckmäßigen Wahl der Überzähligen". Verlag Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin W 8, Wilhelmstr. 90. Preis 10,— RM.

Veit, Dr.-Ing. „Bleigelenke für massive Bogenbrücken". Verlag Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin W 8, Wilhelmstr. 90. Preis 4,40 RM.

Akademischer Verein Hütte. „Hütte", des Ingenieurs Taschenbuch III. Verlag Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin W 8, Wilhelmstr. 90. Preis 16,50 RM.

Schneider-Leyer, Dr. Erich. „Post und Eisenbahn", ihre Stellung zueinander in Vergangenheit und Gegenwart. Verlag Konrad Triltsch, Würzburg. Preis 2,— RM.

Kirsten, Dr. Lothar. „Die Personalpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft." Band XIII des Werkes Probleme des Geld- und Finanzwesens. Akademische Verlagsgesellschaft m. b. H., Leipzig. Preis 5,20 RM.

Hamacher, W., Dipl.-Kaufmann, Dr. oec. „Die Neuordnung des Eisenbahnwesens und der Kraftwagenwettbewerb in Frankreich." Heft 5. Deutscher Betriebswirte-Verlag, Berlin W 35. Preis 6,— RM.

Blunck. „Der gerechte Preis für massive Ingenieurbauten." Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin W 8, Wilhelmstraße 90. Preis geheftet 6,— RM.

Zeitschriften.

Allgemeiner Tarifanzeiger. Wien.

54. Jahrg. Nr. 7 bis 13. Vom 16. Februar bis 30. März 1935.

(7): Die neuen Seehafentarife mit Österreich. — (8): Die technische Ausrüstung des Triester Hafens. — (11:) Neue Kohlentarife nach Österreich aus der Tschechoslowakei und Deutschland. — Eisenbahn und Kraftwagen: Bulgarien, Deutschland, Schweiz. — (12:) Die Reichsbahn-Auslobung gegen Gdingen. — Verkehrsrecht: Wann tritt das neue I.Ü.G. in Kraft? — Eisenbahn und Kraftwagen: Tschechoslowakei, Deutschland, Italien. — (13:) Elbe-Donau-Durchfuhrtarif im Verkehr mit deutschen Binnenstationen.

The American Economic Review. Cambridge, Massachusetts.

Band 25. Nr. 1. Supplement. März 1935.

The problem of Railroad competition.

Der Bauingenieur. Berlin.

16. Jahrg. Heft 7/8 bis 15/16. Vom 15. Februar bis 12. April 1935.

(7/8:) Die Dreirosenbrücke in Basel. — (9/10:) Die Entwicklung des wasserbaulichen Versuchswesens. — (11/12—13/14:) Der gegenwärtige Stand der Entwicklung des Beton- und Eisenbetonbaues. — Untersuchungen über weitgespannte Massiv-Bogenbrücken bei vollständigem Ausgleich der beiderseitigen Rand-Druckspannungen. — (15/16:) Geräusche und Erschütterungen als mechanische Schwingungen infolge Eisenbahn- und Straßenverkehrs.

Die Bautechnik und der Stahlbau. Berlin.

13. Jahrg. Heft 7 bis 16. Vom 15. Februar bis 12. April 1935.

(7:) Baumaßnahmen zur Sicherung von Rutsch- und Felsstrecken der elektrisierten Bahn Donauwörth—Treuchtlingen. — (9:) Die Stahl- und Holzkonstruktion der Eingangshalle des neuen Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs Düsseldorf. — Die Arbeiten der Reichswasserstraßenverwaltung im Jahre 1934. — (10:) Baumaßnahmen zur Freimachung des lichten Raums unter Wegunterführungen bei Elektrisierung der Bahnstrecke Augsburg—Nürnberg. — (12:) Der Bau der neuen Straßenbrücke über die Elbe in Meißen. — Die maschinellen Anlagen des Schiffshebewerks Niederfinow. — (13:) Autobahnviadukte in Ostpreußen. — Die Arbeiten der Reichswasserstraßenverwaltung im Jahre 1934. — (15:) Anwendung der neueren Baugrundforschung bei der Beurteilung von Erdbauten und Gründungen. — (16:) Nationale Rohstoffwirtschaft und die Deutsche Reichsbahn.

Beamten-Jahrbuch. Berlin.

22. Jahrg. Heft 2. Februar 1935.

Auf dem Wege zur Einheit des Beamtenrechts. — Die Justizhoheit des Reiches. — Grundsätze der neuesten Rechtsprechung zur Amtshaftung.

Der Behälter. Paris.

Nr. 4. Februar 1935.

Der Kleinbehälter in Deutschland. — Der Behälter in Belgien. — Das Beladen von Lastwagen mit der Demag-Ladeschwinge. — Eisenbahn und Kraftwagen.

Die Braunkohle. Halle a. d. S.

34. Jahrg. Heft 10 bis 12. Vom 9. bis 23. März 1935.

(10:) Wie verhält sich Heißdampf in Röhrentrocknern der Braunkohlenbrikettfabriken? — (11:) Die Keilband-Förderanlage, ein neues Mittel zum steilen Fördern von Massengütern. — (12:) Das Recht am deutschen Erdöl.

Caminos de Hierro, Zeitschrift für Verkehr und Technik. Madrid.

10. Jahrg. Heft 187 bis 188. Januar bis Februar 1935.

(187:) Die Zukunft der Eisenbahnen. — Zufall und höhere Gewalt vor den Schiedsgerichten. — Die Eisenbahnkrisis und die Möglichkeit ihrer Abhilfe: Reklamationen. — Die Reiseliteratur. — Die Nordbahn und die M.Z.A.-Bahn gegen Verbindungsbahnen. — Eisenbahnarchiv: Die Vorschriften des Stempelgesetzes. — Detektorapparat für Schienenrisse. — Elektrische Züge in Italien. — Die Deutsche Reichsbahn im vergangenen Jahr. — (188:) Der Rückgang im Eisenbahnverkehr, Dringende Abhilfe tut not. — Die Staatsaufsicht bei den Eisenbahnen. — Leben der Förderer von Eisenbahnen in Spanien: D. Felix Macia Bonaplata. — Verkehrsanpassung. — Die Eisenbahnkrisis und die Möglichkeit ihrer Abhilfe: Maschinentechnischer Dienst. — Verbesserung des Reiseverkehrs. — Zukunft der Lokomotive. — Die neue Militärorganisation der Eisenbahnen.

Chronique des transports. Paris.

14. Jahrg. Nr. 4 bis 7. Vom 25. Februar bis 10. April 1935.

(4:) Les chemins de fer et la crise mondiale. — Les Chemins de fer de l'État 1933. — (5:) Les Chemins de fer sont en déficit. Mais pourquoi? — Les Chemins de fer et la concurrence de l'automobile. — (6:) Le déficit des Chemins de fer et l'État. — La coordination du rail et de la route: l'accord du Doubs. — (7:) Veut-on empêcher la coordination du rail et de la voie navigable. — La coordination du rail et de la route: l'accord de la Marne.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

69. Jahrg. Nr. 7 bis 12. Vom 13. Februar bis 20. März 1935.

(7:) Neue Handhabung des Baupolizeirechts. — (9:) Eisenbeton im Brückenbau. — (10:) Berlins städtebauliche Pläne. — Die Hilfe für die Wohnungswirtschaft. — (12:) Baulicher Luftschutz. — Fäulnisschutz des Holzes.

Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.

32. Jahrg. Heft 7 bis 15. Vom 14. Februar bis 11. April 1935.

(7:) Wandlungen im Kraftverkehr. — Straße und Auto. — (10:) Die Organisation der Wirtschaft im neuen Deutschland. — Das Gesetz zur Änderung des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb. — (11:) Kulturkammer — Industrie- und Handelskammer. — Die Aufgabe des Einzelhandels im Ständestaat. — (15:) Güterfernverkehrsunternehmer im Lichte der gegenwärtigen Gesetzesbestimmungen.

Eesti Raudtee. Tallinn.

Nr. 1. 1935.

Der lettländische Verkehrsminister über die Verkehrsprobleme. — Der neue Gütertarif der estländischen Staatsbahnen. — Die Deutsche Reichsbahn im Jahr 1934.

Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Berlin.

Band 57. Nr. 2. März 1935.

Die rechtlichen Verhältnisse bei den Eisenbahnen des Saarlandes unter der Herrschaft des Völkerbundes und nach ihrer Rückgliederung. — Sind Stückgutfrachtsätze auch für Wagenladungen anwendbar? — Die staatsrechtliche Stellung der Reichsbahnbeamten. — Internationales Expreßgut.

Electrical engineering. New York.

Band 54. Nr. 2 bis 3. Februar bis März 1935.

(2:) High speed motion pictures. — Step type feeder voltage regulators. — Oil circuit breaker and voltage recovery tests. — Stability of the general 2-machine system. — Fault and out-of-step protection of lines. — (3:) A power company communication system.

Elektrotechnik und Maschinenbau. Wien.

53. Jahrg. Heft 10. März 1935.

Über den Wärmedurchschlag der Bakelitisolatoren.

Engineering. London.

Band 139. Nr. 3604 bis 3611. Vom 8. Februar bis 29. März 1935.

(3607:) Locomotive work in France in 1934. — The construction of Haifa Harbour. — High-speed Rail car with heavy-oil engine. — (3609:) The planning of telephone systems for large buildings. — (3610:) Streamlined locomotives. — (3611:) A mathematical treatise on vibrations in Railway bridges.

Engineering News-Record. New York.

Band 114. Nr. 5 bis 12. Vom 31. Januar bis 2. März 1935.

(5:) Timber arch of 180-ft. span uses metal ring connectors. — Road-builders take strong action on federal highway policies. — (8:) Fixed derricks on towers build high bridge. — (9:) Cast-Iron block pavement in Delaware. — (10:) Jacking 5-ft. concrete pipe under Railway fills. — (12:) Australian Railroads become standard gage. — Two-bolt joints on english Railways.

Europäischer Fernsprechdienst. Berlin.

Heft 38. 20. Januar 1935.

Wesen und Wandlungen des elektrischen Weltnachrichtenverkehrs.

Ferrocarriles y Tranvias (Eisenbahnen und Straßenbahnen). Madrid.

Heft 48. Februar 1935.

Die Erfahrungen mit Triebwagen in Holland. — Die Grundlagen der Eisenbahnwirtschaft. — Probleme der Eisenbahnwirtschaft. — Eine Lösung des Problems der Wegeübergänge in Schienenhöhe. — Eisenbahnwirtschaftlicher Kursus an der Zentraluniversität. — Die Triebwagen in Frankreich. — Eine neuzeitliche Antriebsvorrichtung für schmalspurige Dieseltriebwagen. — Die Organisation der deutschen Eisenbahnen vor der Verreichlichung. — Die Triebwagen in Holland. — Die Elektrisierung von Madrid nach Avila und Segovia. — Die erste aerodynamische Lokomotive im Fernen Osten.

Le génie civil. Paris.

Band 106. Nr. 7 bis 14. Vom 16. Februar bis 6. April 1935.

(7:) Le nouveau pont en béton armé à tablier suspendu de 161 mètres de portée, sur la Seine, à La Roche-Guyon (Seine-et-Oise). — (8:) L'aménagement de la région parisienne. — (9:) Les améliorations apportées aux locomotives Pacific de la Compagnie des Chemins de fer P.-O.-Midi, et la transformation de certaines d'entre elles en locomotives à quatre essieux accouplés. — (13:) Le conditionnement de l'air des voitures de Chemins de fer. — (14:) L'évolution de la technique automobile allemande d'après le Salon de Berlin. — Projet de tunnel routier France—Italien, sous le massif du Mont-Blanc.

Gewichtsersparnis im Transportwesen. Luzern.

4. Jahrg. Nr. 112. Januar/Februar 1935.

Leichte Aluminium-Karosserien neuer biegsamer und unterteilter Bauweise. — Vorteile der Gewichtsersparnis bei Verwendung von Leichtmetallen als Baustoff für Eisenbahn-Rollmaterial.

Glasers Annalen. Berlin.

Band 116. Heft 4 bis 7. Vom 15. Februar bis 1. April 1935.

(4:) Das Anheben von Lokomotiven mit Barrenrahmen und die dabei zu erwartenden Biegebeanspruchungen des Rahmens. — Sicherung der Wegeübergänge durch Blinksignal. — (5 und 6:) Die nationale Rohstoffwirtschaft und die Deutsche Reichsbahn. — (7:) Neuerungen im Nutzkraftwagenbau.

Glückauf. Essen.

71. Jahrg. Nr. 11 bis 15. Vom 16. März bis 13. April 1935.

(11:) Deutschlands Außenhandel in Kohle im Januar 1935. — Kohlengewinnung Deutschlands im Januar 1935. — Deutschlands Ausfuhr an Kali im Jahre 1934. — (12:) Massenermittlung bei Eisenbahngleishebungen in Senkungsgebieten des Bergbaus. — Die Einführung von Vorschriften für das Bergwesen im Saarland. — (15:) Förderung und Verkehrslage im Ruhrbezirk.

Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Jena.

Band 141. Heft 3. März 1935.

Die Grundaufgaben des Staates in der Regelung des Arbeitseinsatzes. — Das Handwerk im neuen Reich.

The Journal of the Institute of Transport. London.

Band 16. Nr. 5 bis 6. März bis April 1935.

(5:) Goods shed operations. — The law of carriage. — (6:) The methods of negotiation between transport undertakings, their employees and the trade unions. — Psychology and the road transport driver.

Juristische Rundschau. Berlin.

Jahrg. 1935. Heft 5 bis 7. Vom 1. März bis 1. April 1935.

(5:) Kann gegen einen Ruhegehaltsempfänger im Dienststrafverfahren auf Kürzung des Ruhegehalts erkannt werden? — (6:) Einige Rechtsfragen vom Manuskript. — (7:) Das Herrschaftsgebiet des § 75, Einleitung zum Allgemeinen Landrecht.

Die Lokomotive. Wien.

32. Jahrg. Heft 2 bis 3. Februar bis März 1935.

(2:) Die Lokomotive 180.01 im Wiener Eisenbahnmuseum. — Bosnische Klose-Lokomotiven. — (3:) Bulgarische Lokomotiven der Nachkriegszeit. — Kritische Bemerkungen zu dem Werke von R. v. Helmholtz und W. Staby: „Die Entwicklung der Lokomotiven im Gebiet des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen".

Meddelelser fra Norges Statsbaner (Mitteilungen der Norwegischen Staatsbahn). Oslo.

9. Jahrg. Nr. 6 bis 10. Jahrg. Nr. 2. Dezember 1934 bis April 1935.

(6:) Die Bergensbahn 25 Jahre. — Berichterstattung der Norwegischen Staatsbahn für die Zeit vom 1. Juni 1933 bis 30. Juni 1934 hinsichtlich der Bahnbewachung und -unterhaltung und des Fernmeldewesens. — (1:) Stand der Arbeiten bei den Eisenbahnbauten. — Schienenlegung bei der Südlandbahn. — Vom Umbau der Strecke Arendal—Nelang zur Breitspur. — Ausstecken von Kurven. — Einführung von Lieferungsfristen im Binnenverkehr. — Vorortbahnhöfe an der Drammensbahn. — Der Triebwagenverkehr bei den Staatsbahnen (Verbrennungstriebwagen). — (2:) Eröffnung der Voß-Eide-Bahn. — Spritzwagen für Natriumchlorat. — Brücke über die Skjerva. — Entwicklung des Oberbaus der „Hauptbahn". — Über Kurvenverbesserung und Richten von Gleisen.

Mitteilungen aus den Forschungsanstalten. Oberhausen.

Band 3. Heft 7. Februar 1935.

Die Umgestaltung der Konstruktionsgrundlagen schnellaufender Verbrennungskraftmaschinen durch die Entwicklung der Fahrzeug-Dieselmotoren. — Die Bogenradioide als Gleisübergangsbogen für starke Krümmungen.

Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung. Brüssel.

Band VI. Nr. 2 bis 3. Februar bis März 1935.

(2—3:) Wettbewerb durch Kraftwagen, Schiff und Flugzeug. — (2:) Die betriebswirtschaftliche Auswertung der Eisenbahnstatistik. — Unerwartete Brüche und Beschädigungen von Schienen. — Schnellfahrende 2-D-2 Güterzug-Lokomotiven der Lehigh-Valley-Eisenbahn. — Anwendung der Schweißung bei der Konstruktion von Güterwagen, Personenwagen, Lokomotiven und Triebwagen. — Triebwagen mit eigener Kraftquelle für die Deutsche Reichsbahn. — Die Entwicklung der verschlußfesten Schienen. — Kleinlokomotive von Henschel mit Benzinmotor 65 PS. — Bestimmung der Einwirkungstiefe maschineller Kaltbearbeitung durch Röntgenstrahlen. — Dieselelektrische 1100-PS-Schnellzugeinheiten für die Dänischen Staatseisenbahnen. — Baustoffbeanspruchungen bei hohen Temperaturen. — Erneuerung und Abdeckung von tonigem Planum in Hauptgleisen während des Betriebs. — (3:) Die Triebwagen vom Standpunkt ihrer Konstruktion aus betrachtet. — Neuere amerikanische Schnellzuglokomotiven. — Ist die Dampflokomotive veraltet? — Übergangsbögen. — Schienen- und Radflanschschmierung. — Vorschriften der American Railway Engineering Association über die Lieferung von Stahlschienen.

Nordisk Järnbanetidskrift (Nordische Eisenbahnzeitschrift). Stockholm.

60. Jahrg. Nr. 11 bis 61. Jahrg. Nr. 2. November 1934 bis Februar 1935.

(11:) Die Bergensbahn. — Hydraulische Kraftübertragung auf Triebwagen. — Die Verwendung von Fernsprechern an Stelle der Telegraphie im Nachrichtendienst der Norwegischen Staatsbahn. — (12/1934, 1 u. 2/1935:) Buchführung und Kassenwesen bei der Schwedischen Staatsbahn. — (12:) Die Ausflugszüge der Schwedischen Staatsbahn. — Melaun-Schienenstoßverstärkung. — (1:) Die Elektrisierung des Kopenhagener Nahverkehrs. — Der Triebwagenverkehr bei der Norwegischen Staatsbahn. — Wie die deutschen Eisenbahnen sich den Forderungen des neuen Verkehrszeitalters anpassen (von Generaldirektor Dorpmüller). — Untersuchung über die Luftschiffahrt in Schweden. — Die Eisenbahnen in Manchukuo. — (2:) Der Osterverkehr bei der Norwegischen Staatsbahn. — Rohölmotore für Eisenbahntriebwagen. — Melaun-Schienenstoßverstärkung. — Rollendes Material für die Voß-Eidebahn. — Ein deutsches Verkehrswerbungsbüro. — The „Flying Yankee".

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

90. Jahrg. Heft 4 bis 6. Vom 15. Februar bis 15. März 1935.

(4:) Neuere Flüssigkeitsgetriebe für Eisenbahnfahrzeuge mit Antrieb durch Verbrennungsmotor. — Umbau einer Triebwagenladeanlage für Eilaufladung. — Die neue Triebwagenladeanlage bei dem Bahnbetriebswerk Bamberg. — (5:) Die Bogenweiche, Bogenkreuzung und Bogenkreuzungsweiche im Übergangsbogen. — Die wahren Mängel des kubischen Übergangsbogens und ihre Beseitigung. — Die Geometrie des Gleisbogens für hohe Geschwindigkeiten. — Einheitliche Langträgerberechnung des Eisenbahnoberbaues. — Zum Abschluß der vereinfachten, einheitlichen Berechnung des Oberbaues. — (6:) Einheitskleinlokomotiven der Deutschen Reichsbahn mit 25-PS-Leistung. — Untersuchung der Laufeigenschaften einer elektrischen Güterzugslokomotive. — Versuche über die Haftfestigkeit von Heizrohren in Rohrplatten. — Betriebsergebnisse mit den amerikanischen Dampflokomotiven 1 E 1 und 1 E 2 auf den Sowjetbahnen.

Ost-Europa-Markt. Königsberg.

15. Jahrg. Heft 1. Januar 1935.

Bahnbau und -politik in Rußland.

Railway Age. New York.

Bd. 98. Nr. 5 bis 12. Vom 2. Februar bis 23. März 1935.

(5:) North Western inaugurates „400" high-speed train service. — More R. F. C. loans authorized. — Wood-preserves meet in New York. — First Washington—Philadelphia electric train on Pennsylvania. — Legislative program recommended by Eastman. — Number of defective locomotives continues to increase. — (6:) The „flying yankee" arrives at Boston. — Burlington demonstrates economy of treated crossties. — President urges centralized transportation regulation. — Eastman's labor protection plans. — U.P. „streamlines" supply work. — Texas and New Orleans installs centralized traffic control. — (7:) Use light weight ballast floor on bridge designed for open deck. — Lackawanna receives twenty more 4-8-4 type locomotives. — Automatic crossing gates on the J. C. — (8:) Excellent plant expedites tunnel lining on Illinois

Central—Lehigh Valley acquires five more 4-8-4 type locomotives. — Highway equipment on Rails. — (9:) Normalizing process perfected for Rails. — Factors affecting the cost of locomotive repairs. — (10:) Government ineptitude in dealing with transportation. — Locomotives, cars, and public relations. — P. & W. V. articulated locomotive replaces two consolidations. — Freight car loading. — (11:) Reduced costs feature Zephyr operation. — Pension law case in supreme court. — Freight car repairs in relation to age. — (12:) Streamlined train „Asia" for South Manchuria Railway. — Net deficit for 1934, $ 32,251,184. — Hearings on water carrier bill. — Investigation of Railroad financing proposed. — Insuring safety of high speed trains.

The Railway Gazette. London.

Bd. 62. Nr. 7 bis 14. Vom 15. Februar bis 5. April 1935.

(7:) Railway maintenance problems. — Grand trunk canal developments. — Commercial research on the L.M.S.R. — Track recording on the G.W.R. — Railway wheels and axles. — Rebuilt 4-6-2 express passenger locomotives, Delaware and Hudson Railroad. — (8:) Impressions of overseas transport. — Systematic maintenance of permanent way. — South African 4-8-2 type locomotives. — New French superheaters. — Increasing the efficiency of express locomotives, Eastern Railways of France. — Manufacture of superheater units. — Pneumatic-tyred rail-cars on the L.M.S.R. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (9:) High speed and the steam locomotive. — High speed steam locomotive design in Germany. — Railway wheels and axles. — The frontier mail and the Darah, B. B. & C. I. R. — Widening a tunnel on the Southern Railway. — (10:) Mechanics of a locomotive on curved track. — The application of welding to Railway work. — New 2-6-2 tank locomotives, L.M.S.R. — Vacuum exhausters for motive power units. — The Railway system of Morocco. — New locomotives for the Central Railway of Peru. — (11:) Railways and Road transport section. — The locomotive that holds world speed records. — (12:) Continuous cab signalling, Pennsylvania Railroad. — Crewe-built mixed traffic engines, L.M.S.R. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (13:) Realising the L.M.S. quota. — Further developments at Horwich works, L.M.S.R. — Recent practice in testing of bridges in India. — New Polish-built locomotives for Latvia. — (14:) Permanent way in Victoria. — Train describer with printed record. — Wellington (New Zealand) stations. — American high-speed streamlined steam locomotive. — New high-pressure 2-4-2 superheated tank locomotives. — (Supplement:) Electric Railway traction.

Railway signaling. Chicago.

Februar bis März 1935.

(Februar:) Selective speed control for crossing signals. — Life of treated poles. — Signal repair shop equipment an the Northern Pacific. Collision on Monon. — The use of modern D-C. relays on track circuits. — X-rays in the signal industry. — (März:) Highway crossing signals on the seaboard in Carolina. — Crossing signals on the A.C.L. in Florida. — Crossing signals on the Southern. — Centralized traffic control on the Texas a. Pacific. — Low-voltage capacitors for power-factor correction on I.C. — Crossing accidents in Iowa.

Die Reichsbahn. Berlin.

11. Jahrg. Nr. 7 bis 15. Vom 13. Februar bis 10. April 1935.

(7:) Die neuere Entwicklung der Straßenfahrzeuge für Eisenbahnwagen und ihrer Hilfsvorrichtungen. — 6000 Eisenbahnwagen rollen über das Pflaster. — Schwerlastsonderverkehre der Reichsbahn. — (8:) Die Reichsbahn-Versicherungsanstalt, der Hauptträger der Sozialversicherung für die Arbeiter der Deutschen Reichsbahn. — Leer (Ostfriesland), Deutschlands größter Viehumschlagplatz. — (9:) Die Reichsbahndirektion Saarbrücken. — (10:) Die schnellste Dampflokomotive der Welt. — Die neue 2-C-2-Schnellzuglokomotive der Deutschen Reichsbahn mit fünfachsigem Tender. — (11:) Verkehrs-Kredit-Bank und Reichsbahn. — Zur Durchführung von Umlegungsverfahren beim Bau der Reichsautobahnen. — (12:) Diensthunde im Sicherheitsdienst der Reichsbahn. — Die Anwendung der Großzahlforschung für die Auswertung der Werkstättenstatistik der Deutschen Reichsbahn. — (13:) Die Reichsautobahnstrecke Liegnitz—Breslau im Lichte ihrer vor- und frühgeschichtlichen Funde. — Zwei Jahre Arbeitsdienst im Bezirk der Reichsbahndirektion Hannover. — Einige Bemerkungen zu dem Kommentar von Mansfeld-Pohl. — Steinmann-Krause zur Gesetzgebung zur Ordnung der nationalen Arbeit. — (14:) Der Personenzugfahrplan der Deutschen Reichsbahn zum 15. Mai 1935. — (15:) Neue Formen des Dampfantriebes. — Der Güterverkehr der Reichsbahn auf neuen Wegen. — 40 Jahre Eisenbahndirektion Halle (Saale) 1895—1935. — 40 Jahre Eisenbahndirektion Münster (1895—1935).

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 56. Nr. 9 bis 11. Vom 2. bis 16. März 1935.

(9:) Kündigungsschutz in öffentlichen Betrieben und Verwaltungen. — (10:) Das Gesetz über den Ausgleich bürgerlich-rechtlicher Ansprüche. — Die Haftung bei öffentlich-rechtlicher Verwahrung. — (11:) Auf dem Wege zur Einheit des Verwaltungsrechts. — Gestaltung und Aufgabenbereich der Reichskulturkammer.

Revista C. F. R. Bukarest.

Band XXII. Nr. 1—2. Januar/Februar 1935.

Elektrisierung der Linie Câmpina—Braşov. — Das Problem der elektrischen Zugförderung.

Revista del Consejo Administrativo de los FF. CC. Nacionales (Zeitschrift des Verwaltungsrats der kolumbischen Nationaleisenbahnen). Bogota.

Heft 34 bis 36. November/Dezember 1934 bis Januar 1935.

(34 und 35:) Zusammensetzung und Aufgaben des Verwaltungsrats der kolumbischen Nationaleisenbahnen. — Verkehr auf der Landstraße Ibague—Armenia. — Die Handelskammer von Bucaramanga und der Verwaltungsrat. — Untersuchung über die Wertminderung baulicher Anlagen und der Fahrzeuge mit Tabellen. — Die Elektrisierung der französischen Eisenbahnen. — Übersichten über die Einnahmen der Nationaleisenbahnen für die Zeit von Januar bis Oktober 1934. — (36:) Kontrolle der Haushalte. — Mexikanischer Eisenbahnärztekongreß. — Betriebs- und Verkehrsstatistiken Juli, August, September 1934.

Revue générale des Chemins de fer. Paris.

54. Jahrg. 1. Halbjahr. Nr. 4. April 1935.

Les travaux de suppression des passages à niveau de Roanne. — Essais d'une locomotive Diesel à transmission électrique sur les Chemins de fer de Ceinture.

Ruhr und Rhein. Essen.

16. Jahrg. Heft 8 bis 15. Vom 22. Februar bis 12. April 1935.

(8:) Eisenbahn und Kraftwagen in internationaler Beleuchtung. — (11:) Arbeitsschlacht und Ausfuhr. — (13:) Friedrich Harkort, der „Alte Fritz" Westfalens. — (15:) Eisenbahn und Kraftwagen in internationaler Beleuchtung.

Los Transportes, Halbmonatszeitschrift für Eisenbahn-, Straßenbahn- und Kraftwagenverkehr. Madrid.

17. Jahrg. Heft 394 bis 396. Februar bis März 1935.

(394:) Änderung des Artikels 371 des Handelsgesetzbuches (Beförderungsvertrag). — Jährliche Untersuchung der Privatweichen. — Schiene und Straße in 40 Ländern, Abhandlung der Internationalen Handelskammer in Paris. — Gesetzgebung. — Tarife. — (395:) Zufall und höhere Gewalt vor den Entschädigungsgerichten. — Verkehrstheorie, Theorie des Differenzialertrags der Eisenbahn. — Bund der Privatwagenbesitzer in Spanien, Beschädigungen der Güterwagen. — (396:) Änderung des Artikels 371 des Handelsgesetzbuches (Beförderungsvertrag). — Vor den Entschädigungsgerichten. — Spezialtarife für Reisen mit Triebwagen.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

14. Band. Heft 2 bis 3. 1935.

(2:) Urkunden im Bahnverkehr. — Haftung für Güter, die im Fernverkehr mit Kraftwagen befördert werden. — Die frachtbrieflichen Angaben des Absenders nach dem neuen I.Ü.G. — Großzügigkeit und Erfolgsgedanke im neuen Straßenverkehrsrecht. — Der Begriff des Lagerscheins. — (3:) Kausalität bei Verkehrsunfällen. — Frachtrechtliche Tatbestandsaufnahme und gerichtlicher Formalismus.

Verkehrstechnik. Berlin.

16. Jahrg. Heft 4 bis 7. Vom 14. Februar bis 5. April 1935.

(4:) Die neuen Omnibusse der Rheinischen Bahngesellschaft. — (5:) Die Änderung des Kraftfahrzeug-Steuergesetzes. — Der Scheinwerfer für Straßenbahn- und Kleinbahnwagen. — Die neue preußische Straßenpolizei. — (6:) Kreuzung und Vorfahrt. — 2-C-2 Schnellzuglokomotive der Deutschen Reichsbahn. — Neues Eisenbahnrecht. — (7:) Das englische Straßenverkehrsgesetz vom Jahre 1934. — Die Nord-Süd-Verbindung durch die Berliner Friedrichstadt. — Die Untergrundbahnen in Madrid und Barcelona.

Verkehrstechnische Woche. Berlin.

29. Jahrg. Heft 7 bis 15. Vom 13. Februar bis 10. April 1935.

(7:) Die Schwierigkeiten der Güterversorgung New Yorks und Maßnahmen zu ihrer Behebung. — Die Siamesischen Staatsbahnen und ihr Umbau von Regelspur in Meterspur. — (8:) Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1935. — Die Reichsbahn auf der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1935. — (9:)

Die Elektrotechnik im deutschen Verkehrswesen. — (10/11:) Rangiertechnik. — Grundsätzliches über den einseitigen Verschiebebahnhof. — Über Wert und Entbehrlichkeit des Umfahrgleises neben Ablaufbergen. — Persönliches in Rangierdienst und Rangiertechnik. — Die Entwicklung der Fahrstraßensteuerung in Ablaufanlagen. — Das Vierreihenstellwerk. — Rangiertechnik im europäischen Ausland. — (12:) Neuerungen im Personenwagenbau unter besonderer Berücksichtigung der Verbesserung der Reisebequemlichkeit. — (13:) Die Eisenbahn-Signalordnung und das Signalbuch in der Neufassung vom 28. September 1934. — (14:) Fortschritte im Triebwagenbau bei der Deutschen Reichsbahn. — Besprechung der Deutschen Reichsbahn mit den Professoren für Verkehrsmaschinenwesen an den Technischen Hochschulen. — (15:) Das System der Rhätischen Bahnen und die Beseitigung der Spitzkehre Klosters.

Wasserwirtschaft und Technik. Wien.

2. (28.) Jahrg. Nr. 5/6 bis 10. Vom 20. Februar bis 5. April 1935.

(5/6:) Zum neuen österreichischen Wasserrecht. — (8/9:) Die Schwebebahn von Grenoble nach der Bastille. — Praktische Berechnung von Seilschwebebahnfeldern mit großer Spannweite. — (10:) Beiträge zum Problem der Entstehung des Grundwassers und der Ursache seiner Schwankungen. — Fang- und Bremsvorrichtung für Standbahnen mit Bremsseil.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Hamburg.

67. Jahrg. Heft 2 bis 3. Februar bis März 1935.

(2:) Moderner Hafen-Güterumschlag. — Reform der Verkehrsstatistik. — Güterverkehr der wichtigeren deutschen Binnenhäfen im Jahre 1934. — (3:) Die Schiffbarmachung der Elbe. — Der Güterverkehr im Jahr 1934.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungswesen (Das Stellwerk). Berlin.

30. Jahrg. Nr. 3 bis 5. Vom 20. Februar bis 10. April 1935.

(3:) Das neue Signalbuch. — (4—5:) Die Reichsbahnschranke. — (4:) Versuche mit der optischen Zugbeeinflussung für punktweise Geschwindigkeitsbegrenzung bei Saalfeld. — (5:) Die Gleisfreimelde- und Deckungssignalanlage in Köln Hbf. — Die niederländische Lösung der Fernbedienung des Streckenblocks

Zeitschrift für die internationale Eisenbahnbeförderung. Bern.

43. Jahrg. Nr. 2 bis 3. Vom Februar bis März 1935.

(2:) Beschränkung von „nachträglichen Verfügungen" durch die Eisenbahnverkehrsverordnungen und das I.Ü.G. — (3:) Liste der Eisenbahnstrecken, Kraftwagen- und Schiffahrtslinien. — Abänderung der Bestimmungen der Art. 17 und 19 I.Ü.G. im Verkehr mit dem Saargebiet.

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Berlin.

12. Jahrg. Heft 3. 1935.

Die Bedeutung des Kraftwagens für den Standort in Produktion und Handel.

Zeitschrift des internationalen Eisenbahnverbandes. Paris.

11. Jahrg. Nr. 1 bis 2. Januar bis Februar 1935.

(1:) Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf dem Gebiet des Personenverkehrs. — Die asiatischen Eisenbahnen der Man-

datsgebiete. — Die Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen im Jahre 1933. — Die Besoldungsverhältnisse bei den britischen Eisenbahnen. — (2:) Die Lage der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika. — Der erste Jahresbericht des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen. — Die Schwedischen Eisenbahnen im Jahr 1933. — Eisenbahn und Kraftwagen.

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 79. Nr. 7 bis 15. Vom 16. Februar bis 13. April 1935.

(7:) Berliner Autobahnring. — Stahlbrücken der Kraftfahrbahnen. — (9:) Aufgaben der deutschen Brennstoffwirtschaft und ihre Auswirkung auf den Dampfkessel- und Feuerungsbau. — (11:) Behandlung des Kesselspeisewassers. — (12:) Kräfte im Langschienen-Oberbau. — Tagung der Straßenbauer und Straßenbenutzer. — (13:) Die Reichsbahn 1934. — Vom Bau der Berliner Nordsüd-S-Bahn. — (14:) Schnellverkehrsflugzeug „Ju 160". — (15:) Geschweißte Eisenbahnkrane.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

75. Jahrg. Nr. 7 bis 15. Vom 14. Februar bis 11. April 1935.

(7:) Gedanken zum Problem der Personentarife auf den Reichsautobahnen. — Eisenbahnwerbung und Fahrplanbekanntgabe. — Neuregelung des Verkehrswesens in den Niederlanden. — (8:) Die Organisation der Personenverkehrswerbung im Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. — Beitrag zur geschichtlichen Entwicklung des Güterverkehrs auf den deutschen Eisenbahnen. — Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung 1935. — (9:) Dienst am Kunden durch die Reichsbahn-Auskunftei für Güterverkehr. — Neue Untergrundbahnen in den östlichen Weltstädten. — (10:) Die Beschaffung des Grund und Bodens für Eisenbahn- und Straßenbau im nationalsozialistischen Deutschland. — Tarife, Abfertigungs- und Abrechnungsverfahren für Kleingut auf den Schwedischen Staatsbahnen. — (11:) Stromlinienlokomotiven der Deutschen Reichsbahn. — Verdingungsgrundsätze der Reichsbahn. — (12:) Probleme der Frachtverteilung im internationalen Güterverkehr. — Die Dreibegriff-Vorsignale der Deutschen Reichsbahn und die neuere Entwicklung der Streckensignale. — Die Eisenbahn Dschibuti—Addis Abeba. — (13:) Das neue Signalbuch. — Verwaltungssonderzüge und Kraftwagenwettbewerb im Lichte Breslauer Verhältnisse. — Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission. — (14:) Fünfzig Jahre Eisenbahngeschichte und fünfzehn Jahre Nachkriegsentwicklung der südslawischen und bulgarischen Eisenbahnen. — Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika im Kampf. — Der russische Weg zum Stillen Ozean. — (15:) Zur Doppelführung von Reisezügen des Fernverkehrs. — Die Transitbedeutung Polens. — Lokomotiven in Stromlinienform.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

55. Jahrg. Heft 8 bis 11. Vom 20. Februar bis 3. April 1935.

(8:) Neues Autohochstraßennetz für Chicago. — (9:) Vorteile und Verwendungsmöglichkeiten von Kraftwerkzeugen. — (11:) Schinkel-Wettbewerb 1935. — (14:) Disziplin im Baurecht, Ausnahme- und Dispensrecht, Nachbarrechte, Reichsbaugesetz.

Herausgegeben in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck von H. S. Hermann-Büxenstein G. m. b. H., Berlin SW 19.

Volkswirtschaft und Verkehr.

Vortrag, gehalten am 5. Dezember 1934 in der Eisenbahnwissenschaftlichen Woche der Verwaltungsakademie Berlin[1].

Von

Dr. Friedrich v. Gottl-Ottlilienfeld,

o. Professor der Theoretischen Nationalökonomie an der Universität Berlin, Mitglied der Akademie für Deutsches Recht.

Mein Vortrag will darlegen, daß aller Verkehr der Volkswirtschaft zu dienen hat und damit seinem letzten Sinn nach aufgeht im Dienst an der Volksgemeinschaft.

Dazu muß ich über viele Dinge sprechen, leider auch sowohl über allzu einfache, die der Zusammenhang aber nicht zu übergehen erlaubt, wie über allzu schwierige, die ich doch nur hastig abtun kann, um mich im übrigen auf meine Bücher zu berufen.

I. Gemeint ist immer der räumliche Verkehr, von Ort zu Ort, der Transport. Da pflegt man zwischen Nah- und Fernverkehr zu scheiden, und auch danach, ob Güter oder Personen oder Nachrichten zu befördern sind. Das sind wichtige Unterscheidungen in technischer Hinsicht, weil dann jeweils der technische Vollzug, der Betrieb des Verkehrs immer wieder anders ausfällt. Tiefer verständlich aber wird uns der Verkehr, wenn wir nach den Gründen, nach den Anlässen von ihm fragen, in Gestalt der Aufgaben, die er zu lösen hat. Wir erfassen damit zugleich die Arten des Verkehrsbedarfs. Auch wird uns daraus klar, woher der Verkehr fallweise seine Belebung erfährt.

---

[1] Das Archiv hat bisher grundsätzlich vermieden, Vorträge wiederzugeben, die vor einem größeren Hörerkreis gehalten wurden. Denn sie legen dem Vortragenden für die Behandlung des Stoffs Bedingungen auf, die in aller Regel von denen eines geschriebenen wissenschaftlichen Aufsatzes wesentlich abweichen. In diesem Fall macht die Schriftleitung bewußt eine Ausnahme, weil das Thema so allgemein sozial- und staatsphilosophisch und zugleich so zeitgemäß behandelt ist, daß schon die Art der Zusammenfassung und Darstellung des Stoffs auch im Leserkreis des Archivs Interesse finden dürfte.

Immer sind es Aufgaben der Raumüberwindung. An zwei Stellen übrigens ist ihre Lösung schon so vollkommen der Technik gelungen, daß man von einer Raumvernichtung reden kann: beim Telephon und beim Radio. Was ist selbst alle fabelhafte Schnelligkeit des Flugzeugs gegen diese richtigen Verkehrswunder!

Drei Aufgaben der Raumüberwindung sind dem Verkehr gestellt. Man denkt gewöhnlich nur an die erste, an die Übertragung von Fracht — ob nun Personen, Güter oder Nachrichten — von Ort zu Ort. Sie kann einläufig erfolgen, von A nach B, wie etwa bei einer Übersiedlung; oder rückläufig, von A nach B und zurück nach A, in der Art von Brief und Antwort; oder rundläufig, wie eben bei einer Rundreise oder einer künstlerischen Tournee.

Als einläufiger Verkehr vollzogen sich einst die großen Wanderbewegungen, namentlich jene in der germanischen Vorzeit, die schließlich schon in das Licht der Geschichte rückten, als die sogenannte Völkerwanderung. Dieses Strömen mobilisierter Völker hielt nicht nur überwiegend die Nord-Süd-Richtung ein, sondern auch gewisse Marschrouten, die alten Völkerwege. Später brachten die Kreuzzüge eine überwiegende West-Ost-Bewegung mit sich, und an dieser Belebung des Verkehrs wuchs die Seeschiffahrt der italienischen Küstenstädte heran. So hat auch die Auswanderung nach den amerikanischen Neuländern, seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts, unsere hanseatischen Reedereien stark gefördert. Ein Beispiel einläufigen Güterverkehrs lieferte der Strom der Liebesgaben an die Fronten des Weltkriegs, als rühmliche Leistung der Feldpost.

Verkehrsbelebend im rundläufigen Sinn sind heute nicht nur die Rundreisen, ungleich mehr die „Touren" der Handlungsreisenden und Inspektoren aller Art.

Zum rückläufigen Verkehr tragen abermals Wanderungen bei, aber solche von jener pendelnden Art, wie sie von alters her den echten Nomaden eigen sind, bei ihrem Pendeln zwischen Sommerlager und Winterlager, um die Weide zu wechseln. Als einst die alten deutschen Kaiser ihre Heere immer wieder nach Italien führten, da bildeten sich für Zug und Rückzug die Heerstraßen aus, deren Obhut besonders am wichtigen Übergang über die Alpen den dortigen Markgrafen des Reichs anvertraut war. Die schlagendsten Beispiele aber für den rückläufigen Verkehr liefert der heutige Alltag: vom Brief- und Depeschenverkehr abgesehen besonders der Ausflügler- und Sommerfrischlerverkehr, vor allem jedoch die täglich millionenfache Pendelfahrt zwischen

Heim und Arbeitsstätte. Dies alles wetteifert in Verkehrsbelebung. Früher trug noch die alljährliche Pendelfahrt der Sachsengänger aus dem Osten und der italienischen Erd- und Bauarbeiter dazu bei.

Man könnte glauben, daß in erster Linie der heutige Güterverkehr auf rückläufigen Verkehr hinausläuft. Der Güteraustausch, auf den Anstoß des Handels hin, bewegt zwar in jedem einzelnen Fall Ware gegen Geld von einer zur anderen Unternehmung; aber von Ort zu Ort, und so auch von Land zu Land, begegnet sich Gütermenge mit Gütermenge, im Hin und Her. Jedoch gerade dieser Güterverkehr will anders, will tiefer erfaßt sein, als die Lösung nämlich der zwei anderen Aufgaben des Verkehrs.

Da ist erstens die Austeilung von Fracht von einem Produktionsort aus über ein ganzes, vielortiges Gebiet hin. Dieser austeilende Verkehr vollzieht sich heute zum Beispiel in bezug auf Kohle, Erze, Steine und Erden von Bergwerken und Brüchen aus, in bezug auf zahllose Fabrikate von den mächtigen Werken der Industrie aus.

Als zweites die Einholung von Fracht aus ganzen, vielortigen Gebieten nach einem Konsumort hin. So erfolgt heute die Versorgung der Städte, namentlich der Großstädte, mit den Erzeugnissen der bodengebundenen, landwirtschaftlichen Produktion, Getreide, Schlachtvieh, Gemüse, Obst und vor allem Milch.

Einen hervorragenden Fall einholenden Verkehrs bot einst das alte Rom, mit der Getreideversorgung dieser Riesenstadt von immer ferneren Provinzen des Weltreichs her, wofür auch ein großartiger Verkehrsdienst eingerichtet war. Im Mittelalter dagegen spielte weder der austeilende noch der einholende Verkehr eine Rolle. Nicht, weil es an Verkehrsmitteln fehlte; eher fehlten diese oder man ließ sie verfallen, weil dem Verkehr jene Aufgaben der Austeilung und Einholung fast gar nicht gestellt wurden! Nicht schlechthin verkehrsarm war das Mittelalter, sondern die Art der mittelalterlichen Siedlung machte den Verkehr vorweg entbehrlich, war gleichsam verkehrsüberwindend. Die urtümliche Bauernsiedlung in Höfen und Dörfern brachte erst durch ihre rechtliche Zusammenfassung zu Grundherrschaften etwas an einholendem Verkehr in Gang, nach dem Herrenhof, Kloster oder Bischofssitz hin. Besonders schwierig gestaltete sich damals die Versorgung des kaiserlichen Hofs und der ihm angegliederten Reichsverwaltung. In die erforderliche Einholung der Naturalabgaben teilten sich die übers Reich verstreuten, da und dort gelegenen Pfalzen, zwischen denen der Kaiser mit seinem Gefolge dauernd umherziehen mußte, indem

er sich gleichzeitig als höchster Richter den verschiedenen Gebieten des Reichs selber entgegentrug. An Austeilung gemahnte im Mittelalter nur ganz Vereinzeltes; so die Eisenstraße, die vom steirischen Erzberg nach den Schmieden des Enstals und über Steyr führte, von wo aus sich die Austeilung nach den Märkten des Reichs fortsetzte; ebenso die Salzstraßen im Reich, von den Salinen nach Hauptorten auslaufend. Darüber hinaus gab es nur einen kümmerlichen Fernhandel mit landesfremden Produkten, von denen Pelze, Wolle und von uralters her auch Bernstein nach dem Süden wanderten, Wein und Spezereien nach dem Norden, alles auf dürftigsten Saum- und Karrenwegen. Im späteren Mittelalter war dann das agrarische Grundgeflecht der Siedlung so dicht bestickt mit Städten von fast durchwegs geringer Einwohnerzahl, daß sich die Hauptmasse des Verkehrs, veranlaßt durch den Austausch der gewerblichen Erzeugnisse der Städte gegen die Früchte des flachen Landes, schon beim schlichten Marktgang der Bauern in die Stadt bewältigen ließ, hin und her an einem Tag.

Am Auslauf der langen und gewaltigen Entwicklung des Verkehrs seit damals, da stechen heute besondere Fälle der Verkehrsbelebung in die Augen. So gipfelt zum Beispiel die Einholung von Nachrichten, von Meldungen, in den Wochen einer Volkszählung und am Tag einer Volksabstimmung. Den austeilenden Verkehr an die „letzten Konsumenten", wie er im Alltag der Stadt schlicht aber um so massenhafter vor sich geht, übertrifft noch das Versandhaus, und erst recht der tägliche Vertrieb der Zeitungen. Allen austeilenden Verkehr überhaupt stellt der Rundfunk in den Schatten, wenn er Nachrichten, Anordnungen, Belehrung, Kurzweil und allerlei künstlerischen Genuß gleichzeitig an Millionen von Hörern heranbringt, bis in die weiteste Ferne.

Der wohl urtümlichsten Austeilung, jener des Wassers durch Trägerinnen von der Quelle oder vom Brunnen aus, wußte man schon in den alten Kulturländern gewaltige Leitungen vorzubauen, vom Sinn zwangsläufig gestalteter Wege. Nach diesem Vorbild überwinden heute die zahllosen Wasserleitungen den einstigen Verkehr des Wasserholens. Ebenso wurde der Transport von Brennstoffen im Wege dieser statischen Mechanisierung überwunden, indem man in den Städten das Gas vom Gaswerk aus in Röhren, über Land aber den elektrischen Strom entlang einem Netz von Drähten leitet, vom Kraftwerk aus.

Enthusiasten des technischen Fortschritts träumen bis ins Grenzenlose von solcher, den Transport überwindenden Mechanisierung. Sie sehen im Geist auf den Strecken der Eisenbahn wohl schon Gras

wachsen, weil diesem Verkehrsmittel mit dem Entzug des Transports schwerer Massengüter schließlich der Lebensfaden abgeschnitten würde. Aber hinter diesem Enthusiasmus steckt ein Rechenfehler und verbirgt sich eine Gefahr: Nicht nur fällt die Anlage solcher Leitungen selber schon höchst kostspielig aus, vor allem dürfte man bei der Kalkulation des schließlichen Nutzeffekts niemals jenen riesigen Minusposten übersehen, der damit aufliefe, daß die ungeheuren Anlagen der Eisenbahn zu totem Kapital, ihre Betriebsmittel zu altem Eisen würden. Diese Wertvernichtung, und daß gleichzeitig eine gewaltige Quelle der Arbeitsbeschaffung verstopft würde, könnte der Volkswirtschaft zu schwerstem Schaden gereichen. Was aber droht daneben noch? Eine Zusammenballung der wirtschaftlichen Macht in wenigen Händen, ähnlich wie beim amerikanischen Öltrust. Das geschähe auf Kosten vieler selbständiger Existenzen, für deren Verkehrsbedarf gerade die tariftreue Eisenbahn einen freien Tummelplatz offenhält. Die unerwünschte Folge wäre also eine Ausmerzung selbstverantwortlich schaffender Persönlichkeiten aus dem Wirtschaftsleben.

II. Aller Verkehr umschließt drei Faktoren: erstens den Weg, zweitens das die Fracht passiv, drittens das die Fracht aktiv Bewegende, also Bahn, Fahrzeug und Motor.

Beim urtümlichsten Verkehr, dem der Wanderer, Boten und Träger, blieb dies noch alles beisammen, auch noch beim Last- und Reittier. Sie alle suchten, als Fahrzeug und Motor zugleich, selber ihren Weg durch dick und dünn. Später hilft als Fahrzeug schon der Schlitten und der Wagen beim Transport über Land, Floß und Boot bei der Fahrt auf dem Wasser. Naturkraft wird als das aktiv Bewegende bereits bei der Gleitfahrt zu Tal eingespannt, zum Vorteil des Holz- und Steintransports, wie auch bei der Talfahrt auf fließendem Gewässer, die mit der Flößerei auch noch heute Bedeutung hat. Dann erst beginnt die eigentliche Mechanisierung des Transports. Zuerst gelang dies auf dem Wasser, indem man den Winddruck durch aufgesetzte Segel einfing. Damit war man immer noch dem Zufall günstigen Windes ausgeliefert. Erst die Oberstufe der Mechanisierung sicherte zugleich den Erfolg stetiger Fahrt, indem man dem Schiff einen Motor einbaute. Im Schiff ging dies leichter, darum war das Dampfschiff um Jahrzehnte der praktischen Verwertung der Lokomotive voraus, die als Zugwagen die anderen Wagen schleppt. Viel später folgte dann der Kraftwagen, der sich frei auf der Straße selber bewegt. Der Anstieg in der Mechanisierung führte vom Freiballon zum Luftschiff, vom Segelflieger zum Flugzeug. Eine noch höhere Stufe der Mechanisierung ist mit dem elektri-

schen Antrieb des Zugwagens von einem Kraftwerk her erstiegen. Doch erst mit der drahtlosen Übertragung von Triebkraft wäre an dieser Stelle der Gipfel der Mechanisierung erreicht.

Seinen Weg, die Bahn, verschafft sich der urtümlichste Verkehr selber, in Gestalt des ausgetretenen Pfades, später der ausgefahrenen Wege. Die gebaute Straße bedeutet immer schon jene statische Mechanisierung der Verkehrsbahn, die auf höherer Stufe dann zum Schienenweg und zur Autostraße führt. Abschließend mechanisieren läßt sich die Verkehrsbahn doch nur dynamisch, in Gestalt der selber wandernden Wege, trottoir roulant, Rolltreppe, und im engeren Umkreis eines industriellen Betriebs das laufende Band. Als der selber wandernde Weg des Arbeitsstücks führt es dieses an den tätig zugreifenden Arbeitern stetig vorbei.

Der Nachrichtenverkehr mechanisierte sich zuerst in den Leuchtfeuern von Höhe zu Höhe, dann im optischen Telegraphen von Winker zu Winker, aber zum Beispiel auch in jenen Trommelsignalen afrikanischer Negervölker, die so unglaublich rasch Nachrichten über weiteste Gebiete verbreiten. Ein richtiger Betrieb in Nachrichten, im Sinne der Post, ging um die Wende der Neuzeit von dem Briefwechsel zwischen Fürstenhöfen aus, und von jenem der großen Handelshäuser mit ihren auswärtigen Vertretern. Die höhere Stufe der Mechanisierung des Nachrichtenverkehrs wählt als Verkehrsbahn ein Netz von Drähten, die höchste gar die Ätherwellen. Als Abschluß fehlte zum errungenen Fernhören immer noch das Fernsehen, für das die Bildtelegraphie nun erst den Weg ebnet.

Die Bahn, das Fahrzeug und der Motor verknüpfen sich je in entsprechender Weise zu den verschiedenen Verkehrsmitteln. Zum veralteten Verkehr „auf der Achse" verbunden sind Straße, Wagen und Zugtier. Zur Eisenbahn, als Verkehrsmittel, verknüpft sich der Schienenweg, selber schon reich ausgestattet mit Stationen und Sicherungen, mit den Zug- und anderen Wagen. Zur Binnenschiffahrt verbinden sich Flußläufe, oder auch die statisch mechanisierten Gewässer der Kanäle, mit Schiffen und Schleppern. Der Seeschiffahrt steht als Verkehrsbahn schier unbegrenzt das darum „völkerverbindende" Meer offen, mithin sich hier den Schiffen nur mehr die Häfen und Leuchttürme zugesellen brauchen. Noch freier finden Flugschiff und Flugzeug ihre Bahn im Luftmeer, so daß bloß der Platz für Abflug und Landung, der Flugplatz, mit den Fahrzeugen zum Luftverkehr zu verbinden bleibt, solange noch nicht der senkrechte Aufflug gelingt. Das Auto machte als richtiger Verkehrswildling bisher nur die alten Straßen unsicher, bis auch diesem

Flitzverkehr von Tür zu Tür die arteigene Verkehrsbahn geschenkt wird, mit der Autostraße, wodurch erst ein vollkommenes Verkehrsmittel daraus wird. Das gilt auch für das Fahrrad.

III. Gleichwie ein tieferes Verständnis des Verkehrs an der Erfassung seiner Aufgaben hängt, so erst recht daran, Klarheit über die Gestalt des Verkehrs zu gewinnen. Da handelt es sich zunächst um das räumliche Verkehrsbild. Als Raumüberwinder muß sich der Verkehr stets einem ganzen Gebiet gegenüber bewähren mit vielen Konsum- und Produktionsorten, indem er den einen ihre Einzugsgebiete, den anderen ihre Absatzgebiete sichert. Darin beruht die verkehrsmäßige Aufschließung des ganzen Gebietes. Der Verkehr selber jedoch, soweit ihm nicht die ausrollenden Ätherwellen dienstbar werden, bewegt sich stets linienförmig. Darum läßt sich ein ganzes Gebiet nicht anders verkehrsmäßig erschließen als in der Gestalt eines Verkehrsnetzes.

Ein wirkliches Verkehrsnetz besitzt nur der Landverkehr. Da ist es das Netz der ausgebauten Verkehrsbahnen, Land- und Autostraßen, Bahnstrecken, Flüsse und Kanäle. Beim Luft- und Seeverkehr kann man nur von einem gedachten Verkehrsnetz sprechen, vorstellbar als das Gewirr der Verbindungslinien zwischen allen, also von und nach allen Häfen und Flugplätzen. Von diesen schier zahllosen Möglichkeiten macht zur See die Trampschiffahrt je nach ihrer fallweisen Wahl Gebrauch. Mit der Linienschiffahrt bildet sich im engeren Sinn ein Betriebsnetz heraus, nämlich das Netz der regelmäßig befahrenen Verbindungen zwischen bestimmten Häfen. Das gleiche gilt auch für den Luftverkehr. So länderumspannend auch der Verkehr in der Luft seinem Wesen nach ist, er genießt vor dem Seeverkehr doch den gewaltigen Vorzug, dem Landverkehr zur Seite zu bleiben, daher er auch richtigen Verkehr innerhalb der Gebiete verwirklicht; während doch aller Seeverkehr überhaupt nur Verkehr zwischen Ländern besorgt, sieht man ab von der Randleistung der Küstenschiffahrt, die eigentlich der Binnenschiffahrt zuzuzählen ist. Namentlich um eine häfenreiche Insel herum tritt sie mit allem Landverkehr in regsten Wettbewerb.

Ein Verkehrsnetz, als räumliche Figur, setzt sich aus der wechselvollen Verbindung einfachster Verkehrsfiguren zusammen. Da ist erstens die Gerade, als der kürzeste, unter sonst gleichen Umständen also günstigste Verkehrsweg zwischen zwei Orten. Zweitens der Stern, der jenem Ort, von dem seine Strahlen auslaufen, die günstigste Verkehrslage zuschiebt, als Knotenpunkt des Verkehrs. Drittens der Kreis, als die gemeinsame Querverbindung aller Strahlen eines Sterns. Viertens endlich die Diagonale, die einen lästigen Verkehr „ums Eck herum“ abschneidet.

Zu innerer Einheit und damit zu vollkommener Gestalt gedeiht das Verkehrsnetz eines ganzen Landes wohl immer so, daß es sich um einen zentralen Knotenpunkt herum entfaltet, wo dann gleichsam das Herz des Verkehrs pulst. Von ihm laufen überallhin die Strahlen aus, die sich an seitlichen Knotenpunkten gabeln oder auch mehrfach ausfächern, und dazu gesellen sich noch die kreisförmigen und diagonalen Querverbindungen.

Jedes Verkehrsnetz läßt aber auch Haupt- von Nebenstrecken unterscheiden, schließlich solche von nur mehr lokaler Bedeutung, und daneben noch Strecken der sogenannten Zubringung von Verkehr. Die Erklärung liegt nahe, warum sich gewisse Strecken, namentlich wohl gewisse Strahlen des zentralen Sterns, als Hauptstrecken herausheben. Das bewirkt erstens der rege Verkehr zwischen Orten hohen Verkehrsbedarfs, zweitens der Verkehr von Land zu Land, indem man dann durch Hauptstrecken zwei benachbarte Verkehrsnetze aneinander schaltet. Diese Erklärung läßt sich aber vertiefen.

Die Einholung von Fracht, aus einem ganzen Gebiet nach einem Konsumort hin, spiegelt sich räumlich in dem sogenannten Einzugsgebiet dieses Ortes. So umspannt zum Beispiel das Einzugsgebiet der Berliner Milchversorgung alle die ländlichen Siedlungen, von denen aus es sich noch lohnt, Milch nach dem Berliner Markt zu verfrachten. Ähnliches gilt für Schlachtvieh, Gemüse, Obst.

Die Austeilung von Fracht, von einem Produktionsort aus über ganze Gebiete hin, spiegelt sich räumlich im Absatzgebiet dieses Ortes. So umspannt zum Beispiel das Absatzgebiet des oberschlesischen Kohlenreviers alle Orte, nach denen sich die Verfrachtung dieser Kohle noch lohnt. Genau so gilt dies aber für ein industrielles Werk hinsichtlich seiner Fabrikate. Von Einfluß auf diese Absatzgebiete sind natürlich Gewicht und Preis der betreffenden Fracht, ebenso etwa die Ausbildung besonderer Märkte für die betreffende Warenart, und vor allem das Tarifwesen der Verkehrsmittel und das Zollwesen der Länder. Darauf sei jedoch ebensowenig eingegangen, wie auf die hier einschlägige räumliche Gestaltung des Ausflugs- und Reiseverkehrs, oder auf jene der täglichen Pendelfahrten.

Soviel ist klar, je zahlreicher sich über einer und derselben Strecke solche Einzugs- und Absatzgebiete überschneiden und je verkehrswuchtiger sie sind, desto höher steigt für diese Strecke ihre Belastung mit Fracht, desto klarer überhebt sie sich daraufhin den übrigen als eine Hauptstrecke. Technisch führt dies bei der Eisen-

bahn zu der Scheidung zwischen ein-, zwei- und mehrgleisigen, zwischen stark und mäßig gesicherten Strecken, und vor allem auch dazu, ob sie mit Schnell- und Eilgüterzügen befahren werden oder nicht.

IV. Denkt man sich das Verkehrsnetz eines Landes in Betrieb genommen, den Verkehr also seinem Gefüge gemäß wirklich im Gang, dann hat man ein richtiges Ganzes an Verkehr vor Augen, von bestimmter Gestalt und besonderem Charakter. Zum Unterschied vom Verkehrsnetz, als seiner räumlichen Grundlage, sei dieses gestalthafte Verkehrsganze als der Netzverkehr des Landes bezeichnet. Ihm gliedert sich der Dienst aller Verkehrsmittel des Landes ein. Wie jedes dabei seine besondere Rolle übernimmt, zu einem sinnvollen Zusammenspiel aller, muß leider übergangen bleiben.

Die Gestalt des Netzverkehrs eines Landes steht unter zwei Abhängigkeiten. Abhängig ist dieses Verkehrsganze erstens von der natürlichen Oberflächengestalt des Landes. Die Natur selber zeichnet da ein mehr oder minder vollkommenes Verkehrsnetz vor, durch die vom Zug der Gebirge bestimmten Täler und Pässe, durch die Dehnung der Ebenen, durch den Lauf von Flüssen und Strömen, durch die Ufer von Binnenseen, durch die Windungen der Meeresküste und deren natürliche Häfen. Dies alles öffnet dem Verkehr bald freie Bahn, bald aber hemmt es ihn auch.

Es könnte nun scheinen, als ob die heutige, so erfolgstarke Technik aller dieser Hemmungen Herr zu werden vermöchte. Dann würde sich schließlich ein künstliches Verkehrsnetz ganz unabhängig vom natürlichen herausbilden. So ist es jedoch keineswegs. Denn so hohe Kosten erwachsen aus den technischen Eingriffen in die Bodengestalt, namentlich wo es schwere Hemmungen des Verkehrs zu überwinden gilt, durch Brücken, Einschnitte, Tunnels, daß sie praktisch eigentlich nur dort in Frage kommen, wo es Fehler und Mängel des natürlichen Verkehrsnetzes gutzumachen gilt. Alles Bauen an den Anlagen des Verkehrs besagt eigentlich immer nur einen Ausbau der natürlichen Verkehrsmöglichkeiten. Entlang den natürlichen Verkehrslinien von besonderer Gunst, da häufen sich sogar erst recht die künstlich für den Verkehr geschaffenen Anlagen. Man denke nur an die Straßen und Bahnen sowohl rechts wie links des Rheins, an die reiche Verkehrsgestaltung im Tal der Themse, der Seine, des Mississippi, oder an die vielen Schiffahrtslinien quer über jenen Stern von Meeresarmen, den man die Nordsee nennt.

Abhängig ist der Netzverkehr eines Landes zweitens von der Art, in der sich die Siedlung in diesem Land gestaltet. Es hängen Ver-

kehr und Siedlung sogar wechselseitig voneinander ab, was sich aber klar entfalten läßt. Von bestimmendem Einfluß auf die Art der Siedlung ist das Verkehrsnetz, vorweg schon das natürliche, denn hiermit liegen jene Möglichkeiten des Verkehrs vor, mit denen sowohl die Konsumorte wie die Produktionsorte rechnen müssen; oder besser gesagt, bei ihrer Lagerung im Land suchen sich sowohl die Wohnstätten wie die Betriebsstätten ursprünglich dem natürlichen, später auch dem künstlichen Verkehrsnetz anzupassen. Dagegen ist umgekehrt die Verwirklichung des Verkehrs — und eben diese erfaßt man in ihrer klar gestalteten Ganzheit als den Netzverkehr des Landes — abhängig von der bereits vorhandenen Lagerung aller Wohn- und Betriebsstätten, mithin von der Art der Siedlung.

Soweit sich die Produktion mit ihren Betriebsstätten um das Verkehrsnetz herum lagert, sind drei Fälle zu unterscheiden. Da ist erstens die an Fundorte gebundene Produktion, wie sie ausgebaut erscheint zu Bergwerken, Salinen, Steinbrüchen, Kaolingruben und ähnlichem. Mit diesen natürlichen Fundorten liegen gleichsam Fixpunkte vor, von deren Lage zum Verkehrsnetz es abhängt, ob diese Kohlen-, Erz-, Salz- und so weiter Lager überhaupt des Abbaues würdig sind und in welchem Umfang. Dazu muß ihnen das Verkehrsnetz ein ausreichendes Absatzgebiet sichern, fallweise erst so, daß man das Netz um eine eigene Linie zu ihnen hin ergänzt, im Sinne eines „Stich"-Verkehrs.

Den zweiten Fall bildet die flächenförmig an den Raum gebundene, die bodengebundene Produktion der Landwirtschaft. Wie nun überhaupt die landwirtschaftliche Verwertung von Flächen bestimmter Lage abhängt vom Verkehr, das hat uns schon vor hundert Jahren Heinrich v. Thünen in einem Gedankenbild anschaulich gemacht. Er nennt es bekanntlich den „Isolierten Staat". In Wahrheit ist da einfach eine Stadt gedacht, die als einziger Ort massenhaften Konsums in der Mitte eines ringsum abgeschlossenen Gebiets liegt. Der Boden wäre allerorten gleich fruchtbar und an allen Stellen von der Stadt aus verkehrsmäßig gleich zugänglich, so daß die Kosten des Transports nach der Stadt hin von überallher im gleichen Verhältnis mit der Entfernung von der Stadt ansteigen. Thünen geht nun davon aus, daß unter der sorglichen Hand des Landwirts jede Bodenfläche nach ihrer günstigsten, ertragreichsten Verwertung trachten wird. Er zeigt daraufhin, wie sich der Einfluß der Verkehrslage zur Stadt dahin geltend macht, daß sich um diese herum das ganze Gebiet dann in Ringe teilt, die sogenannten „Thünenschen Kreise", von denen jeder eine bestimmte Art landwirtschaftlicher Produktion pflegt. Im innersten Ring um die Stadt

herum wird alles das produziert, was einen Transport kaum verträgt, Milch etwa, Gemüse. Thünen rechnet natürlich noch mit dem Transport auf der Achse, und so läßt es sich auch verstehen, wenn er gleich in den nächsten Ring die Produktion von Holz verlegt, das eben damals schwer zu transportieren war. Tatsächlich blieben ja die Städte früher stets auf einen Gemeindewald ganz in der Nähe bedacht. In zwei weiteren Ringen wird die Produktion von Getreide als ertragreichste betrieben; im äußersten Ring endlich Viehzucht im Weidegang, als die wenigst kostspielige Betriebsweise, die also auch die höchsten Transportkosten verträgt, davon abgesehen, daß sich die Tiere selber nach der Stadt zu transportieren wissen.

In der Wirklichkeit verwickelt sich natürlich diese verkehrsbedingte Lagerung der landwirtschaftlichen Produktion; erstens, weil häufig mehr als ein Konsumort in Frage kommt, und weil zweitens der unregelmäßige Zug der Verkehrslinien einspielt. Darum weisen die Einzugsgebiete eines Konsumorts nicht die Form von Kreisen auf, sie ähneln eher einem verzerrten Ordensstern, laufen eben längs den wirklich vorhandenen Verkehrslinien dahin und dorthin in scharfe Spitzen aus.

Den dritten Fall bilden die Betriebsstätten jener Produktionen, die nicht schon sachlich an einen bestimmten Ort gebunden sind, das sind die industriellen Fabrikbetriebe. Ihnen steht die Wahl ihres Standorts frei, nur muß sie natürlich vernunftmäßig getroffen werden. Es ist daher die Lagerung dieser dritten Art Produktion sozusagen vernunftgebunden. Soweit die Wahl des Standorts vom Verkehr bedingt wird, kommt zweierlei Verkehrsbedarf in Anschlag: das Anrollen des Materials, der Roh-, Hilfs- und Kraftstoffe, und das Abrollen der fertigen Fabrikate. In beiderlei Hinsicht zugleich muß der Standort so gewählt werden, daß die im ganzen erforderliche Transportleistung auf ein Mindestes sinkt. Offenkundig kommt es dabei nicht nur auf die Gütertarife an, sondern auch darauf, in welchem Verhältnis das Gewicht des zu transportierenden Materials zum Gewicht des Fabrikats steht. Aber das sei ebenso übergangen wie die näheren Gründe dafür, wohin der Standort dann wirklich zu fallen hätte, ob vielleicht gleich an den Fundort eines besonders schweren Materials oder mitten in das Absatzgebiet hinein oder irgendwo dazwischen, und wie außerdem nicht bloß der Verkehr bei der Wahl des Standorts mitzureden hat, sondern auch die Möglichkeit, die rechten Arbeitskräfte zu finden, oder daß man den Vorteil einer Nachbarschaft verwandter Industrien zu genießen sucht.

V. Jedenfalls zeigt sich sowohl die Wahl des rechten Standorts eines industriellen Werks, wie auch die Wahl der richtigen Verwertung landwirtschaftlicher Böden, jede in ihrer Art erpicht darauf, den tatsächlichen Verkehrsbedarf vorweg auf ein Mindestes herabzudrücken. Geflissentlich trachtet man danach, daß „möglichst wenig Geld schon auf der Strecke liegen bleibe" — wie der volkstümliche Ausdruck lautet. Darunter sind die Transportkosten gemeint und hier offenbar als ein unerfreulicher Kostenzuschlag scheel angesehen. Damit rückt aber der Verkehr selber in das schiefe Licht, förmlich nur als ein notwendiges Übel zu gelten. Ich pflege dies von einer anderen Seite her mit der halb scherzhaften Wendung zu beleuchten: Hinter allem Verkehr steckt etwas Verkehrtes, nämlich ein Ding am falschen Ort! Entweder wird da und dort etwas produziert, was man an einem ganz anderen Ort konsumiert, oder es befinden sich Personen noch dort, wo sie nicht sein sollen, oder es stemmt sich einer Mitteilung, einer Nachricht, das Fernsein des anderen entgegen.

Unleugbar verrät sich da ein übler Wesenszug am Verkehr. Dies fordert nun gleich in drei Richtungen eine tätige Abwehr dessen heraus, was der Verkehr mittelbar oder unmittelbar verschuldet.

Einmal schon gilt es, peinlichst Maß zu halten beim Schaffen von Verkehrsmöglichkeiten. Anlagen und Betrieb des Verkehrs wollen stets auf das schärfste angepaßt sein an den tatsächlichen Verkehrsbedarf. So darf man auch in der Vorsorge für künftigen Bedarf solcher Art nicht zu weit gehen. Wir in Berlin wissen ein Liedlein davon zu singen, als eine glücklich überwundene Zeit nahe daran war, die kostspieligsten Verkehrsanlagen auf den Verkehrsbedarf jener künftigen Zehn-Millionen-Stadt zuzuschneiden, vor der uns Gott bewahren wird. Blinder Verkehrsfanatismus war es zum Beispiel auch, der sich mit einer Missetat an unserem herrlichen Reichskleinod, an der alten Nürnbergstadt schwer versündigte, als man in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts ein langes und schönstes Stück ihres Mauerkranzes schnöde niederlegte, einem angeblichen Verkehrsbedürfnis zuliebe, zwischen der Innenstadt und einem großen Industriewerk, das noch dazu gar nicht lange darauf nach einem fernen Außenbezirk verlegt wurde.

Zum zweiten ist es vielleicht nirgends so strenge geboten, wie bei Anlagen und Betrieb des Verkehrs, daß man stets nach dem vergleichsweise mindesten Aufwand strebt, was dasselbe sagt, nach dem höchsten Nutzeffekt der Leistung. Der Techniker nennt dies nun einmal das Streben nach der „Wirtschaftlichkeit" der Leistung, weil die Alltagssprache das Wirtschaften einfach einem Sparen gleichsetzt.

In Wahrheit ist zwar dieses Sparen mit dem Aufwand natürlich der Wirtschaft willkommen, es bleibt zugleich aber die ureigenste Sache der Technik selber, oder diese verneint sich wieder nur selber! Die technische Vernunft, nicht schon die wirtschaftliche wirkt sich damit aus. Den Forderungen dieser technischen Vernunft bleibt nun die Verkehrstechnik in ganz besonders hohem Grad unterworfen. Sie beugt sich nicht bloß allen allgemeinen Grundsätzen der technischen Vernunft, also jenen Grundsätzen „rationellen" Vorgehens bei aller technischen Leistung, die ich schon vor langer Zeit — zehn Jahre vor dem Rationalisierungstaumel der deutschen Industrie — in ein ganzes System gebracht habe. Darüber hinaus noch gehorcht die Verkehrstechnik gewissen ihr eigentümlichen Grundsätzen; zum Beispiel jenem der „Minderung der toten Last" oder dem Grundsatz der „Vermeidung des Leerlaufs", der umkehrbar ist zur Forderung, die Fracht stets mit Rückfracht zu verknüpfen. Aber so verführerisch gerade mir ein Fortspinnen alter Gedankengänge in dieser Hinsicht wäre, hier drängt es zum Dritten.

In der Tat, neben jenem Kampf gegen allen Verkehrsfanatismus, und neben dem Trachten nach einer innerlichen Veredelung des Verkehrs als technischer Leistung, ermöglicht sich noch eine dritte Stellungnahme zum Verkehr, erst recht vom Sinn einer tätigen Abwehr seiner Schattenseiten. Herausgefordert wird sie durch unerwünschte Folgen schrankenloser Entfaltung des Verkehrs. Sie alle stellen sich als eine Entartung der Siedlungsweise heraus. Solange sich nämlich die Stätten der industriellen Produktion im Lande überwiegend so verteilen, wie es den Verhältnissen des Verkehrs entspricht, und solange daneben das Heranziehen von landwirtschaftlichen Produktionsgebieten zur Versorgung eines Landes achtlos im gleichen Schritt mit der fortschreitenden Ausweitung des Verkehrsnetzes erfolgt, führt dies zu bedenklichen Folgezuständen.

Das erstere verschuldet die Zusammenballung von industriellen Werken am nämlichen Orte. Sie wieder bringt ganz von selber auch eine drangvolle Verdichtung der Heimstätten mit sich, woraus schließlich das großstädtische Wohnungselend hervorgeht. Im gleichen Laufe aber werden bestimmte Gebiete des Lands so ausgesprochen zu Industriegebieten, daß unter dem Druck des übermächtigen Wettbewerbs, der von ihnen hinsichtlich der Versorgung mit Industrieprodukten ausgeht, andere und weite Gebiete des Landes dauernd verhindert bleiben, über ihre ursprüngliche Verfassung hinaus zu wachsen. Sie erstarren zu einseitig agrarischen Gebieten. Unwillkürlich denkt man da an das Verhältnis zwischen Rheinland und Ostdeutschland.

Die weitere Folge davon ist dann eine übermäßige Verlängerung aller Verkehrswege innerhalb des eigenen Landes beim Austausch zwischen agrarischen und industriellen Produkten, oft gleich von einem bis zum anderen Ende des Lands.

Daneben aber schalten sich die Verkehrsnetze verschiedener Länder, besonders auch über das Meer hinweg, so schlüssig aneinander, daß sich ein *länderumspannendes* Verkehrsnetz steigend vollkommener zu gestalten beginnt, und auf dessen Grundlage gerät dann auch ein länderumspannender Netzverkehr lebhaft in Gang. Man sagt dann, das betreffende Land „wächst in die Weltwirtschaft hinein". Nun braucht es nur mehr dessen, daß in fremden, namentlich überseeischen Ländern wichtige landwirtschaftliche Produkte genügend wohlfeil erzeugt werden, um selbst die Kosten des längeren Transports mehr als wettzumachen: dann zermürbt dieser ausländische Wettbewerb die heimische Landwirtschaft. Das Grundgewebe der Siedlung zerfällt wie Zunder, womit es auch um die nächstgelegenen, an sich günstigsten Absatzgebiete der heimischen Industrie geschehen ist.

Es soll sich noch am Schlusse ergeben, wie übel sich diese Folgen einer ungebändigten Verkehrsentfaltung erst recht ausnehmen, sobald man von einem höheren Gesichtspunkt aus die Dinge betrachtet. Man vermag diesen Schäden nun auf vielen Wegen entgegenzuarbeiten, nicht nur auf dem naheliegendsten, indem man der Einfuhr durch Schutzzölle oder gar Verbote wehrt; so zum Beispiel in der großzügigen Art der heutigen deutschen Agrarpolitik, die ganz neue Wege beschreitet. Hier einschlägig ist es aber, daß man in bezug auf das Verhältnis zwischen Verkehr und Siedlung den Stiel auch umkehren kann, indem man *in die bisher verkehrsbedingte Art der Siedlung selber tätig eingreift*, um die Betriebs- und Heimstätten sinnvoll umzulagern. Da er auf mehrerlei Schäden ausgerichtet bleibt, verfolgt der tätige Eingriff dann auch getrennte Ziele: Auflockerung der Großstädte, Ausgleich der schroffen Gegensätze zwischen einseitigen Industrie- und Agrargebieten, Festigung des agrarischen Grundgewebes der Siedlung. Wie es sich in letzterer Hinsicht namentlich um die Schöpfung des Erbhofs dreht, so dort um das nicht minder großzügig Neue der Aufgaben, deren Lösung bei uns mit der Gebiets-, Landes- und Reichsplanung tatkräftig vorbereitet wird.

Am *Verkehrsnetz* braucht sich bei dieser sinnvollen Umlagerung des Siedelns kaum etwas zu ändern. Höchstens, daß man es in seinen letzten Verästelungen noch ins Feine ausbaut, gemäß der Veränderung, die dann allerdings im *Netzverkehr* Platz greift. Da wandelt

sich zum Beispiel bloßer Zubringerverkehr für lange Fahrt zu echtem und lebhaftem Nahverkehr. Denn hier wird Schluß gemacht mit jener unbegrenzten Auflockerung und Überdehnung des Netzverkehrs, die damit einreißt, daß immer längere Wege befahren werden, gleich durch das ganze Land und nach fernster Übersee. Der Netzverkehr strafft sich also innerlich. Zu einem Kampf gegen den Verkehr kommt es nur so weit, daß man aus dem Verkehr die ärgsten Verkehrtheiten ausmerzt, die Dinge am allzu falschen Orte. Ausgeschaltet wird also bloß der überschwängliche Verkehr, im Sinne eines Kampfes gegen verlorene Wege. So verurteilt und verspottet es ja auch ein genialer Kopf, gleich Henry Ford, daß in den Vereinigten Staaten die Schweine von überallher gleich Tausende Meilen weit nach Chicago geschafft werden, um erst wieder von dort aus als Schinken, Fett und Konserven die längsten Wege zurück zu rollen, was sich abermals mit kapitalistischer Zusammenballung wirtschaftlicher Macht verknüpft, in Gestalt der Trusts. Und noch etwas fällt schwer ins Gewicht: Durch jenen Wandel im Gefüge des Netzverkehrs, als die Folge aus der sinnvollen Umsiedlung, gliedert sich dann auch das Verkehrsnetz, ohne seine Einheit einzubüßen, sinnvoll in Teilnetze, entsprechend ebenso vielen, nun mehr oder minder in sich geschlossenen Verkehrsgebieten. Diese passen sich dann um so besser dem Wirtschaftsleben der Teilgebiete des Landes an und tragen auch deren eigentümlichem Charakter Rechnung. Das Verkehrsnetz, dank dem sinnvollen Gefüge des Netzverkehrs, „sitzt" dann besser am Raumkörper des Landes.

VI. Ließ sich dem Verkehr eine üble Nachrede nicht ersparen, so bleibt man ihm dann um so mehr seine Ehrenrettung schuldig. Man darf sie freilich nicht in jener falschen Richtung suchen, in der man sie lange Zeit zu finden glaubte. Da sah man im Verkehr einfach den treuen Begleiter des handelsmäßigen Güteraustauschs, mit dem Nachrichtenverkehr zur Seite als eifrigem Helfer des Handels. Alle Belebung des Verkehrs wurde als Symptom der Handelsblüte blindlings begrüßt. Davon ging dann jene Verhimmelung des Verkehrs aus, die sich einst in dem Worte spiegelte: „Unsere Zeit steht im Zeichen des Verkehrs!" Solcher Ehrenrettung des Verkehrs, vom einseitigen Standpunkt des Händlers aus, unterliegt jedoch eine ebenso schiefe wie verhängnisvolle Auffassung des Wirtschaftslebens. Dieses wird dann einfach dem Erwerbsleben gleichgesetzt, der Welt der Geschäfte, dem Gesamt des unternehmungsweisen Erwerbs. Es ist ja bezeichnend, daß in der deutschen Öffentlichkeit heute noch von „der" Wirtschaft so gesprochen wird, daß man eigentlich nur das Gesamt

der Erwerbsunternehmungen meint oder gar nur die Unternehmerschaft als Ganzes. Mitschuldig an dieser schalen Verkennung dessen, was Wirtschaft in Wirklichkeit ist, machte sich leider auch meine Wissenschaft. Ihre bisher herrschende Lehre will selber eben die Wirtschaft bloß vom Markte her verstehen, statt sie lebensnahe vom Volke her zu verstehen. Nach dem Vorbilde der Angelsachsen ist aus der Nationalökonomie mehr oder minder eine bloße Geschäftsökonomik geworden, und sie ist so auch geblieben. In gekünstelter Vorstellung macht man aus dem Wirtschaftsleben ein Güterleben, rein nur ein Strömen von allerlei Gütern, die sich bei ihrem Werden, Wandern und Vergehen um einen gedachten Markt herum bewegen, als ein seinen eigenen „Gesetzen" unterworfener Preismechanismus. Damit wird diese handelsmäßige Bewegung als der eigentliche Kern der Wirtschaft gesehen, gleichwie das sie antreibende Streben nach profitbringendem Ertrag dann als der letzte Sinn der Wirtschaft erscheint. Mit dieser Handelsbewegung zusammen nimmt sich auch der sie räumlich tragende Verkehr gerade als ein Selbstzweck aus. Je mehr von ihm, desto besser. Dann freilich hätte auch der Netzverkehr eines Landes gar nichts Dringenderes zu tun, als aufzugehen im länderumspannenden Netzverkehr. Aller Verkehr stünde schließlich nur im Dienste der sogenannten „Weltwirtschaft". Damit kommt es auch zu so schiefen Auffassungen gleich jener, die ich schon vor fündunddreißig Jahren verspottete, als ob förmlich das Deutsche Reich selber nur mehr eine „ins Welthandelsregister eingetragene Firma" wäre.

Welche wahrhafte Bewandtnis hat es denn um jenes Erwerbsleben, in dem sich angeblich das heutige Wirtschaftsleben erschöpft? Verknüpft sich überhaupt dieses ertragsstrebige Treiben zahlloser Unternehmungen notwendig mit dem Wirtschaftsleben als etwas von ihm Unzertrennliches? Ganz und gar nicht! Tausende und Abertausende von Jahren wußte das Wirtschaftsleben selbst der Westvölker ohne dieses Erwerbsleben auszukommen. Da waren eben die echten, die wahren Zellen des Wirtschaftslebens, die Unzahl der Haushaltungen, in einer viel einfacheren Weise in Zusammenhang gebracht mit Gewerbe und Landwirtschaft; zuletzt noch, im späteren Mittelalter, durch den schlichten Tauschverkehr zwischen den Meistereien des städtischen Handwerks und den Bauernhöfen des flachen Lands. Da hinein mußte erst — zur Zeit einer großen geistigen Wende des Abendlandes — der Handel eingreifen, der selber von altersher nach der Formel lebte: kaufen, um mit Gewinn wieder zu verkaufen. Damit nun, daß die rechnende Vernunft des Händlers auch auf die Produktion übergriff, sie dem Ertragsstreben dienstbar machte, erstand der in-

dustrielle Unternehmer und schuf in der Form der industriellen Unternehmung das Zweckgebilde für eine ungleich großzügigere Art der Bedarfsdeckung. Nachweislich erst unter dem Anstoß dieser industriellen Entwicklung wandelte sich viel später auch die alte Technik, die traditional und werkselig geartet war, in die moderne, rationale, vollzugsbedachte Technik. Ihr liegt dann auch unter dem Druck des Wettbewerbs der Fortschritt schon im Wesen. In solcher Weise bildete sich, gleichen Schritt haltend mit dem Heranwachsen der Volkswirtschaft, im Gefüge dieser großen Einheit eine immer stärkere Zwischenschicht heraus, in Gestalt der Unternehmungen aller Sparten, vom Sinn einer gewaltigen Apparatur handelsmäßiger Bedarfsdeckung. Gar nichts anderes also ist dieses Erwerbsleben, das man fälschlich für „die" Wirtschaft ausgibt, als ein in die Volkswirtschaft eingebauter, ihr dienstbarer Apparat.

Man darf eben die Volkswirtschaft selber beileibe nicht als die bloße Summe, selbst nicht als die beziehungsreiche Gesamtheit der sogenannten Privatwirtschaften auffassen. Die Volkswirtschaft ist nichts weniger als eine nur gedachte Einheit, nichts weniger als nur ein Inbegriff oder ein Ganzes von Beziehungen. Alles tiefere Verständnis unseres heutigen Wirtschaftslebens hängt daran, in der Volkswirtschaft eine gewaltige Einheit von wuchtiger, blutvoller Wirklichkeit zu erkennen. Allerdings reicht es für diese Einsicht nicht hin, faßt man die Wirtschaft selber nur so obenhin auf, etwa als die „Befriedigung der materiellen Bedürfnisse des Menschen" oder als „Sachgüterversorgung" oder als „Unterhaltsfürsorge" oder als „Widmen von Mitteln für Ziele". Von diesen bloßen Auffassungen der Wirtschaft weg, und zur Erfassung des Wirklichseins der Wirtschaft hin, führt allerdings ein sehr mühseliger Weg des theoretischen Denkens, an Stelle des bisher üblichen Tastens nach einer „Definition der Wirtschaft". Dann aber nimmt sich die Wirtschaft ganz anders aus: als eine der großen Ordnungen des menschlichen Zusammenlebens, als eine ordnende Gestaltung von ihm, die in einem bestimmten Geiste erfolgt. Wirtschaft ist Gestaltung menschlichen Zusammenlebens im Geiste dauernden Einklangs von Bedarf und Deckung. Gestaltung kommt in allen Fällen, wenn auch von Fall zu Fall wieder anders, einer Formgebung zu einem sinnvollen Ganzen gleich. Als Aufbau solcher Ganzenkraft Gestaltung, so ist die Wirtschaft selber von Wirklichkeit. Das sind die Einheiten der Gestaltung zu Wirtschaft, die wirtschaftlichen Gebilde, gleich

Haushalt, Unternehmung, Genossenschaft, Markt und so weiter. Aber die Volkswirtschaft ist die sie alle umfassende Einheit, alle anderen tragend und von ihnen anteilweise getragen. Als das wirtschaftliche Höchstgebilde steht die Volkswirtschaft gut dafür, daß sich noch im weiten Bereich des staatlich geeinten Volkes der dauernde Einklang von Bedarf und Deckung verwirklicht, wie es schon bei jedem Haushalt im kleinen zutrifft.

Nur baut sich zu diesem Behuf die Volkswirtschaft als Gebilde überaus verwickelt auf. Die breite Grundfläche dafür stellen die Millionen der privaten Haushaltungen bei, von denen jene der Handwerker und die bodenständigen Haushalte der Bauern den festen Kern ausmachen. Sie alle sind über vielerlei Märkte hinweg tauschmäßig verwoben, kraft jener mächtigen Zwischenschicht der Unternehmungen aller Sparten; sie sind aber großen Zugs erst noch zusammengebunden durch die öffentlichen Haushalte, bis zu jenem des Staats hinauf. Der Staatshaushalt stellt im Rahmen der Volkswirtschaft das eigentliche und gigantische Kerngebilde dar. Über die Volkswirtschaft hinaus aber gibt es keine richtige Gestaltung zur Einheit mehr; die sogenannten „weltwirtschaftlichen" Gebilde, Imperien und ähnliches, stehen weit zurück hinter der Gedrungenheit und blutvollen Wirklichkeit der Volkswirtschaft. Jedenfalls ist als „Weltwirtschaft" selber keine Einheit, sondern schlechthin die Allheit des Wirtschaftslebens zu verstehen, erfaßlich im Weltmarkt. In diesen aber, als ihrer wirtschaftlichen Umwelt, sucht sich jede Volkswirtschaft wieder gemäß ihrer besonderen Art einzupassen, wobei sich dann die eine mehr, die andere weniger „der Weltwirtschaft einflicht".

VII. So will also zu dieser „Realität", zu diesem wirklichen Ganzen, zur Volkswirtschaft will nun der Verkehr ins Verhältnis gesetzt sein, auch er als ein Ganzes von Gestalt und Charakter, eben als der Netzverkehr des Landes. In solcher Weise überhaupt muß also gleichsam „in Gebilden", darf nicht länger „in Gütern" über die Wirtschaft gedacht werden, um das Wirtschaftsleben geistig zu bewältigen.

Das Werden der Volkswirtschaft, die ja als Gebilde etwas geschichtlich Gewordenes ist, hängt notwendig daran, daß sich in ihrem künftigen Bereich, im ganzen Land also, eine Vereinheitlichung alles dessen anbahnt, was für die Wirtschaft von Belang ist. Innere Zollschranken müssen fallen, zugunsten der Landesgrenze als einheitlicher Zollgrenze. Fortschreitend einheitlicher gestalten muß sich die Regelung des Geldwesens, die Währung, auch das Kreditwesen,

ebenso alles Recht von Belang für die Wirtschaft, nicht zuletzt auch die Besteuerung und die ganze Staatsverwaltung. Aber selbst diese vielerlei Einebnung der wirtschaftlich belangvollen Verhältnisse innerhalb des ganzen Landes genügt noch nicht. Zu innerer Einheit muß das Land auch vor allem verkehrsmäßig gedeihen, durch den Ausbau eines einheitlichen Verkehrsnetzes.

So war es einst für die Selbstbehauptung des römischen Weltreichs von grundlegender Bedeutung, daß sich von Rom aus, als dem Mittelpunkt, bis nach den fernsten Provinzen hin das riesige Netz der Römerstraßen entfaltete. Im Werdegang der modernen Volkswirtschaft aber verrät es sich von ebenso epochaler Bedeutung, wenn da allmählich ein Eisenbahnnetz seinen Ausbau erfährt. Das hat der Seherblick eines Friedrich List erschaut. Sein ruhmvolles Lebenswerk galt der Aufgabe, eine deutsche Volkswirtschaft zugleich vom Zollwesen und von der räumlichen Vereinheitlichung des Gebiets her zu verwirklichen, wozu er für ein wohldurchdachtes Netz von Eisenbahnen warb, über alle Grenzen der damaligen deutschen Länder hinweg.

Doch nicht bloß für den Werdegang der Volkswirtschaft gibt dieser Dienst des Verkehrs den Ausschlag. Denn auch für die längst gewordene Volkswirtschaft, als Einheit der Gestaltung, bleibt der ihr dienende Verkehr lebensnotwendig, weil er allein es ist, der ihr die innere räumliche Einheit vermittelt. Dazu genügen eben die einheitlichen Zollgrenzen nicht. Muß doch auch ihre räumliche Einheit für die Volkswirtschaft schon innerlich von Gestalt und Charakter sein, und das bietet ihr nur der zu Einheit geregelte Netzverkehr, innerhalb der Zollgrenzen.

Darum wird es zum letzten und tiefsten Sinn allen Verkehrs, in Gestalt des Netzverkehrs dienstbar zu bleiben der Volkswirtschaft, als der eigentliche Vermittler ihrer räumlichen Einheit. Hierin beruht auch die wahre Ehrenrettung des Verkehrs!

In diesen volkswirtschaftlichen Dienst des Verkehrs müssen sich nun alle Verkehrsmittel stellen, jedes wieder in seiner besonderen Art. Das gilt vom Straßenverkehr angefangen. Beide napoleonischen Kaiser rühmten es mit Recht als ihre besondere Tat, Frankreich mit einem Straßennetz beschenkt zu haben; Napoleon I. mit seinen großartigen Chausseen, allerdings mehr in militärischer Absicht, Napoleon III. durch den Ausbau eines dichten Netzes von Vizinalstraßen, ausdrücklich der französischen Volkswirtschaft zuliebe. Die wahre Großtat geschah doch

erst mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes — in seinem ganzen, länderumspannenden Umfang zugleich unstreitig wohl das gewaltigste einheitliche Werk, das die Menschheit jemals zu schaffen vermochte! Ihm mußte noch, mit der Fülle seines Belangs, der Ausbau des Seeverkehrs zur Seite gehen, beim Aufstieg vom Segel- zum Dampf- und Motorschiff. Auf den Anstoß des wachsenden Verkehrsbedarfs hin, indem er den technischen Fortschritt anfeuerte, gesellten sich späterhin neue Verkehrsmittel hinzu. Auch diese wieder regelrecht und einheitlich auszubauen, dem Dienst alles Verkehrs getreu, macht nicht minder Epoche im Leben der Volkswirtschaft. Das gilt für den Luftverkehr, gilt ebenso für den bei uns so großartig geplanten Ausbau eines Netzes von Autostraßen.

VIII. Aber die Ehrenrettung des Verkehrs setzt sich noch weiter fort. Die Volkswirtschaft stellt ihren treuen und behenden Diener, den Verkehr, auch in den unmittelbaren Dienst von Aufgaben, deren Lösung ihr selber vom Volk, vom Staat, vom Geistesleben anvertraut wird.

Es wäre in der Tat falsch, schlechthin gleich den Verkehr selber, als technische Leistung, für den Löser dieser Aufgaben auszugeben. Denn handelt es sich dabei nicht allemal um die Deckung bestimmter Arten des Bedarfs an Verkehr, und bleibt für alles Spiel von Bedarf und Deckung nicht unweigerlich die Wirtschaft am Worte, in ihrer abschließenden Gestalt als Volkswirtschaft?

Einst war freilich ein Netzverkehr kaum im Gange und keiner daher behilflich dabei, als im ältesten Reich aus allen seinen Gauen Adel und Freie in Massen zu den Maifeldern zusammenströmten, später die Stände des Reichs zu den Reichstagen. Diese Einholung hatten die Eingeholten selber zu besorgen, als Reiter oder Wanderer auf kümmerlichsten Wegen. Erstaunlich aber, was der heutige Netzverkehr leistet, ohne jede Störung seines laufenden Dienstes, wenn er die Hunderttausende zu Partei- und Bauerntagen, viele Tausende zu Versammlungen und Thingen, Hunderte zu Lagern zusammenbringt, als einholender Verkehr mit Rücklauf. In gewaltigem Anstieg gesellt sich dazu der Dienst des Netzverkehrs für die Veranstaltungen von „Kraft durch Freude". Und wie sich da überall die Volksgemeinschaft praktisch zu bekunden sucht, gleich im großen Stil, so weiß der Netzverkehr auch für die Belebung der Sippengemeinschaft zu sorgen, nach dem launigen Ausdruck der sippentreuen Schwaben bei den „Vetterlesreisen". Wenn daneben der Fernsprecher, und viel inniger als der Brief, getrennte Mitglieder der Familie

zusammenführt, so weiß der Rundfunk gleich in Millionenbreite die Volksgenossen zum Bewußtsein ihrer Zusammengehörigkeit und ihrer Pflichten aufzurufen.

Als Triumphator austeilenden Verkehrs erscheint das Radio auch im Bereich des völkischen Geisteslebens. Wie sich daneben noch das Geistesleben dieses volkswirtschaftlichen Dieners, des Verkehrs, unmittelbar bedient, sei kurz abgetan mit dem Hinweis auf die Einholung zum Besuch von Theatern, Konzerten, Vorträgen, auf Studienreisen und Exkursionen. Auch der Vertrieb von Büchern, Zeitungen und Zeitschriften gehört als eine Leistung des Verkehrs hierher. Die Flugschriften, zur Zeit der Reformation so eifrige Verkehrsbeleber, fristen heute nur als die übelsten Schwarzfahrer des Netzverkehrs ihr dunkles Dasein.

Schier unabsehbar sind die Dienste, die von der Volkswirtschaft mit der Hilfe des Netzverkehrs unmittelbar dem Staat geleistet werden. Hier namentlich könnte man das Beispiel der Römerstraßen beschwören, die zwar gewiß auch dem privaten Verkehr dienten, vor allem aber der Verwaltung und der Wehrmacht des Weltreichs, für den „cursus" der Boten und den Marsch der Legionen.

Heute wäre eine Staatsverwaltung nicht denkbar ohne den Dienst des Netzverkehrs, für amtliche Reisen, Besichtigungen, Polizeifahrten, Einholung zu Gerichts- und Amtstagen nach den Sitzen der Behörden, nicht denkbar ohne Brief- und Drahtverkehr, ohne Telephon und selbst nicht mehr ohne das allmächtige Radio. Nichts aber kommt unter den staatlichen Aufgaben des Verkehrs jener gleich, deren Lösung er im Dienst der Volkswirtschaft zu Schutz und Wehr des heimischen Bodens zu leisten hat. Schon im Frieden, gar erst als einholender Verkehr größten Maßstabs bei der Mobilmachung, als austeilender Verkehr beim Aufmarsch der Streitkräfte an den Kampffronten und bei ihren Verschiebungen, beim Nachschub von Mannschaft, Munition und Proviant, bis zur trüben Einholung der Verwundeten und schließlich zum austeilenden Verkehr der Demobilmachung. Haben nicht die Strecken der heutigen Reichsbahn in den Augusttagen 1914 wohl die ungeheuerlichste Verkehrsleistung aller Zeiten vollbracht? Und schier reibungslos meisterten sie ihre Aufgabe, mit einer Pünktlichkeit ohnegleichen. Wenn da zum Beispiel aus großen Industriewerken erzählt wird, wie mitten im Verkehrsdrang der Mobilmachung auf die Minute pünktlich die Kohlenzüge in den Hof des Werks einrollten, die diesem zu seiner Versorgung mit Triebstoff planmäßig zugesichert waren. Für jene höchste Aufreckung der staatlichen Macht, im Krieg, fällt heute neben Land- und Seeverkehr besonders der Luftverkehr schwer ins Gewicht.

IX. Allein, mit der Lösung dieser unmittelbaren Aufgaben des Verkehrs im volkswirtschaftlichen Dienst an Volk, Staat und Geistesleben ist es nicht getan. Es wäre eine arge Täuschung zu glauben, als ob sich daneben der Verkehr gleichsam schon darin totlaufen würde, der Volkswirtschaft selber zu dienen, vor allem wieder dem Erwerbsleben, dem Ertragstreben.

Man braucht sich nur die Frage vorzulegen: Ist denn jene Ordnung im menschlichen Zusammenleben, die als Wirtschaft erfaßbar ist und im Dasein der Volkswirtschaft gipfelt, die überhaupt einzige Ordnung dieses Zusammenlebens? Da bleibt doch heute einmal schon der Staat. Auch ihn erfaßt man in seinem Wirklichsein wahrhaft erst dann, sobald man in ihm wieder jenes Höchstgebilde sieht, worin eine weitere Ordnung des Zusammenlebens gipfelt, gleichviel in welchem anderen Geiste diese wieder getroffen wäre. Und sowohl hinter dem Staat wie hinter der Volkswirtschaft steht doch das Volk selber, die blutsverbundenen Geschlechterreihen. Dessen Sache, des Volkes Sache, so könnte man sofort wohl sagen, ist der Staat sowohl wie die Volkswirtschaft. Nur ist bloß mehr ein Schritt nötig, um auch da noch klarer zu sehen.

Verknüpft sich denn mit dem Volk selber nicht eine dritte große Ordnung des Zusammenlebens, neben der „politischen“ und der „ökonomischen“ sie als die recht eigentlich „soziale“? Gerade sie ist doch die urtümlichste und zugleich jene natürliche Ordnung, der das Blutsband zugrunde liegt. Kraft dieser natürlichen Ordnung stehen die Gebilde der Sippengemeinschaft, der Familiengemeinschaft in Wirklichkeit, und selber noch von der Gestaltung zu Gemeinschaft her die Gebilde in der Art der Bünde. Als das Höchstgebilde aber dieser Ordnung aller Ordnungen steht in blutvollster Wirklichkeit die Volksgemeinschaft! Und so befremdend es zunächst klingen mag, legt sich trotzdem die Vorstellung nahe, daß Volksgemeinschaft, Staat und Volkswirtschaft, alle drei einträchtig an ein und demselben bauen, am höchsten irdischen Gemeinwesen. Aber nur die Volksgemeinschaft verleiht diesem Gemeinwesen erst die Seele!

Es sind eben diese drei großen Ordnungen nicht gleichartig. Der urtümlichsten, der natürlichen, bodenständigen stehen die beiden anderen Ordnungen nur mehr als künstliche zusätzlich zur Seite. Sie sorgen gleichsam dafür, daß die dort gebauten Häuser, als Bild gemeint des friedlichen Zusammenlebens, nicht durch Streit oder Not wieder eingerissen werden. So wäre es doch gegen die Natur der Sache, anzunehmen, die drei Höchstgebilde würden schlechthin im Nebeneinander im

Dasein stehen, jedes wäre nur um seiner selbst willen von Wirklichkeit. Mit zwingender Notwendigkeit vielmehr ergibt sich dann, daß Staat und Volkswirtschaft ihrem letzten Sinn nach überhaupt nur um der Volksgemeinschaft willen im Dasein stehen, ihr also dienstbar bleiben!

Diese Einsicht, daß es schon im Wesen der Volkswirtschaft beruht, Dienerin an der Volksgemeinschaft zu sein, schließt jeden Gedanken an eine sogenannte „Eigengesetzlichkeit" der Wirtschaft aus und damit auch den Glauben, man müsse die Volkswirtschaft sich selber überlassen, gleichviel, wohin ihre Vorgänge auch ausliefen, weil sonst jeder regelnde, jeder gestaltende Eingriff in die Volkswirtschaft so viel wie eine Störung von ihr wäre. Es liegt eben genau umgekehrt! Solche Eingriffe, die allemal dem Walten der sogenannten ökonomischen Politik gleichkommen — ob nun Zoll-, Handels-, Gewerbe-, Währungs-, Sozial- oder welch immer Politik — sie fordert die Volkswirtschaft zugunsten ihrer eigenen Ordnung selber heraus; und gerade auch dort gilt dies, wo man Vorgängen zu wehren und Zuständen zu steuern sucht, mit denen die Volkswirtschaft ihrem schuldigen Dienst an der Volksgemeinschaft etwas vergibt. In diesem Geist spricht man vom Primat der Politik und verneint damit grundsätzlich den Satz, daß Wirtschaft das Schicksal sei.

Nicht anders sind auch die früheren Beispiele von Eingriffen in die Art der Siedlung zu verstehen. Damit ist Siedlungspolitik am Werk, mittelbar aber auch Verkehrspolitik; gilt es doch gleichzeitig den Netzverkehr des Landes zu straffen und überschwänglichen Verkehr auszumerzen. Wohin käme es denn ohne diese Eingriffe? Durch das Wohnungselend drohen ganze Schichten der städtischen Bevölkerung zu entarten, zu schwerem Schaden an der biologischen Grundlage des gemeinsamen Lebensstammes der drei Höchstgebilde, an der Rasse. Mittelbar geschähe das gleiche, würde die Landwirtschaft zermürbt und damit dieser Urquell der Volksverjüngung abgegraben, in übler Verbindung mit der Zerstörung der bodenständigen Grundlage alles gesunden volkswirtschaftlichen Aufbaus, des Bauerntums. Die einseitig agrarisch gebliebenen Gebiete aber drohen entvölkert zu werden, was besonders bei Randgebieten naheliegende Gefahren gegenüber dem Ausland mit sich brächte. Insgesamt käme es zu Wandlungen, die am Mark der Volksgemeinschaft zehren. Damit würde die sich selber überlassene Volkswirtschaft die Volksgemeinschaft also schwer schädigen, statt ihr zu dienen. Daher wird mit jenen Eingriffen nicht etwa die Ordnung der Volkswirtschaft gestört,

sondern diese selber erst in Ordnung gebracht. Alles, was die Volkswirtschaft zurückführt zu ihrem schuldigen Dienst an der Volksgemeinschaft, ist das vom Standpunkt der Volkswirtschaft selber Richtige, das volkswirtschaftlich Richtige. Dahinaus muß sich daher auch alle und jegliche Verkehrspolitik bewegen. Deren Arbeitsfeld reicht natürlich weit über jene Beispiele hinaus, wohl aber rücken gerade diese für die deutsche Gegenwart stark in den Vordergrund.

X. Aus der grundlegenden Einsicht in das Verhältnis zwischen Verkehr, Volkswirtschaft und Volksgemeinschaft, daraus leitet auch aller persönliche Verkehrsdienst seinen letzten und tiefsten Sinn her, in welcher Form immer dieser Dienst geleistet würde.

Erscheint es doch gleichgültig, ob der Verkehrsdienst mit Personen zusammenführt, mit den Fahrgästen oder Frachtkunden, oder auf der Strecke zu leisten ist oder in der Werkstatt oder auf der Maschine; gleichgültig auch, welchem Verkehrsbedarf man dabei zu genügen hat, ob jenem des Erwerbslebens oder jenem des privaten oder öffentlichen Lebens; gleichgültig endlich, wer ihn inmitten der Kameradschaft der Verkehrsleute leistet, vom obersten Führer bis zum Streckenarbeiter: sie alle leisten den Verkehrsdienst an der Volkswirtschaft, damit aber den irdisch höchsten Dienst, den Dienst am Volke!

Die Verkehrsdichte des Deutschen Reichs.

Eine geographische Studie

Von

Dr. **Hildegard Ende.**

(Mit 17 Abbildungen und einer Übersichtskarte.)

(Schluß.)[1]

9. Sächsisch-Thüringische Tieflandsbucht[2].

Eisenbahndichte: 22,53 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 13,39 km auf 100 qkm.
(mit Sächsisch-Staatlichen Kraftfahrlinien): 16,66 km auf 100 qkm.
Schiffsverkehrsdichte: 0,4 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 36,32 km auf 100 qkm.
(mit Sächsisch-Staatlichen Kraftfahrlinien): 39,59 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Magdeburg — Roßlau — Wittenberg — Ruhland — Großenhain — Kötzschenbroda — Meißen — Waldheim — Altenburg — Zeitz — Naumburg — Oberröblingen — Blankenheim — Sandersleben — Güsten — Magdeburg.

Als Sächsisch-Thüringische Tieflandsbucht bezeichnet man den Teil des Norddeutschen Tieflands, der zwischen den Ostausläufern des Harzes, dem Südlichen Landrücken und dem Sächsischen Bergland weit in die deutschen Mittelgebirge eingreift und sich gegen die ihn umrandenden Gebirge durch Änderung seiner Bodenbeschaffenheit abgrenzt.

Abgesehen von einigen Landstrichen geringwertigeren Bodens ist hier ein außerordentlich fruchtbares Ackerbauland entstanden. Neben der Landwirtschaft und der Verwertung ihrer Erzeugnisse (Zuckerraffinerie usw.) hat sich eine vielfältige (z. B. chemische) Industrie entwickelt, die sich an den Abbau der gewaltigen Braunkohlenlager knüpft. Diese

[1] Vgl. S. 525.
[2] W. Schulze: a. a. O.

Braunkohlenlager bilden neben denen von Senftenberg die wichtigsten des Deutschen Reichs und sind der Sitz der größten Braunkohlenindustrie der ganzen Welt. An Rohstoffen finden sich noch Kali- und Steinsalze, sowie Kupfererze.

Daß sich hier zwei Großstädte, Leipzig und Halle, nebeneinander entwickeln konnten, lag in ihrer politischen Zugehörigkeit begründet. Halle wurde durch seine Eingliederung in das brandenburgisch-preußische Bahnnetz als Verkehrsknotenpunkt gefördert, während Leipzig,

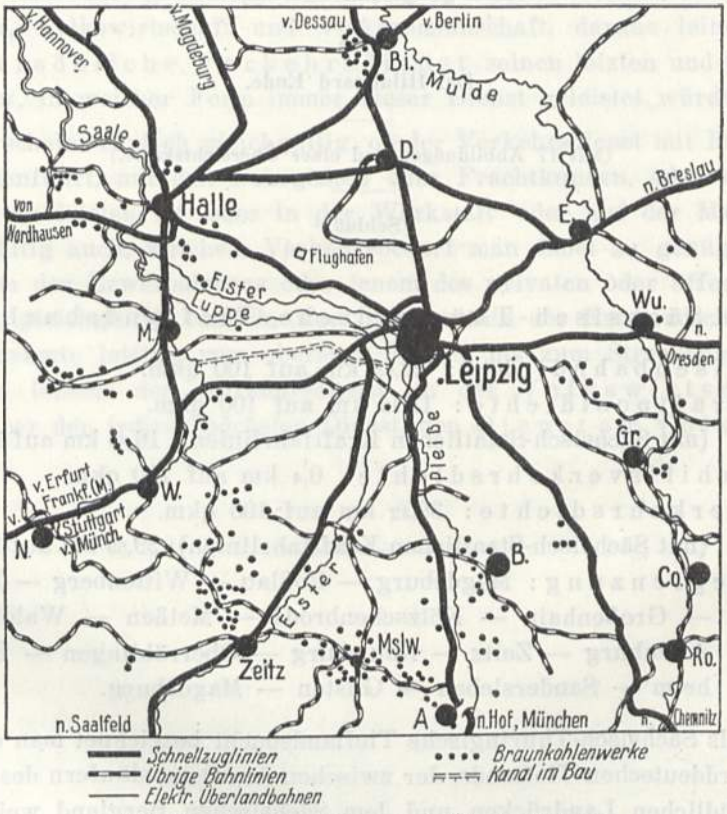


Abb. 13. Die Eisenbahnen und Überlandbahnen der Sächsisch-Thüringischen Tieflandbucht.

als sächsische Stadt, mehr durch seine zentrale Lage und als Welthandelsstadt den Eisenbahnverkehr an sich zog und jetzt nach Fallen der politischen Grenzen bestrebt ist, auch den Verkehrsvorsprung, der Halle zugefallen war, wieder auszugleichen. In der Sächsisch-Thüringischen Tieflandsbucht sammelt sich der Verkehr aus den umgebenden Mittelgebirgen, aus Thüringen und dem Sächsischen Bergland, da sich ihm von hier aus die besten von der Natur vorgeschriebenen Wege nach Nord-, West- und Süddeutschland öffnen (Abb. 13).

Da die Sächsisch-Thüringische Tieflandsbucht schon ein dichtes Eisenbahnnetz besitzt, ist die Anzahl der Kraftpostlinien die sich durch die Sächsisch-Staatlichen Kraftfahrlinien noch um 383 km und damit um 3,27 km auf 100 qkm erhöhen (siehe Abb. 11 S. 570), geringer als die der Eisenbahnlinien, wie es stets in einem Gebiet mit einem dichten Eisenbahnnetz der Fall ist.

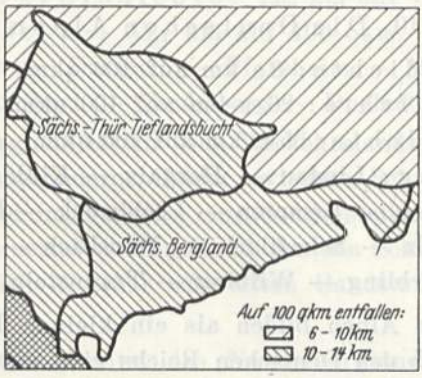


Abb. 14. Kraftpostdichte des Deutschen Reichs.

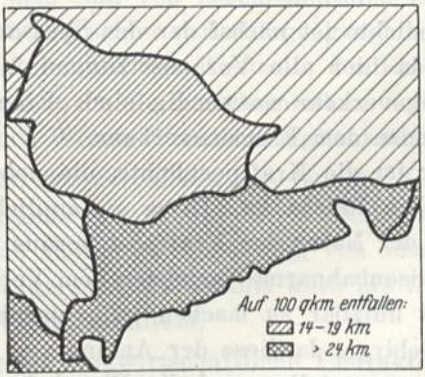


Abb. 15. Kraftpostdichte (einschl. Sächs. Staatl. Kraftfahrlinien) des Deutschen Reichs.

Die Saale, schiffbar für größere Kähne von Halle ab, bietet einen billigen und bequemen Transportweg für Kohle und andere Massenprodukte. Der Südflügel des Mittellandkanals, an den Leipzig durch den Elster-Saale-Kanal angeschlossen werden soll, wird eine gewisse Güterverkehrsverlagerung bedingen.

Für den Flugverkehr stehen die Flughäfen Halle-Leipzig und am Rande der Tieflandsbucht Magdeburg zur Verfügung.

Die hohe Verkehrsdichte der Sächsisch-Thüringischen Tieflandsbucht zeigt, daß das Land durch seine günstige Verkehrslage und die bodenwirtschaftlichen Verhältnisse für den Verkehr im Innern weitestgehend erschlossen ist und daß es auch für den Durchgangs-Eisenbahnverkehr eine größere Rolle spielt. Die Tieflandsbucht wird auch im Durchgangsverkehr der bereits in Angriff genommenen Reichsautobahnen eine wichtige Rolle spielen.

10. Die Deutschen Alpen.

Eisenbahndichte: 8,8 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 26,82 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 35,62 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Lindau — Hergatz — Kißlegg — Leutkirch — Sibratshausen — Kempten — Lechbrück — Peißenberg — Bichl — Bad Tölz — Schaftlach — Wiesbach — Aibling — Rosenheim — Berbling — Wilbing — Traunstein — Salzburg.

Die Deutschen Alpen bilden als ein kleiner Teil der Nördlichen Kalkalpen innerhalb des Deutschen Reichs eine eigene Landschaft, die sich durch ihre Hochgebirgsnatur, wie auch durch ihre wirtschaftlichen und verkehrsgeographischen Verhältnisse von allen anderen Landesteilen unterscheidet.

Die Eisenbahndichte ist nächst der des Spessart die geringste des Deutschen Reichs, da hier alle Voraussetzungen fehlen, die für einen größeren Durchgangsverkehr notwendig sind. Eine Reihe von Neben- und Bergbahnen dienen dem Fremdenverkehr.

Um so größer ist die Kraftpostdichte, die neben den Sudeten die höchste des Deutschen Reichs ist. Diese erstaunliche Tatsache erklärt sich wiederum aus der Natur der Kraftpost heraus, die in erster Linie dazu bestimmt ist, eisenbahnarme Gegenden dem Verkehr zu erschließen und der Wirtschaft nutzbar zu machen. Zu eisenbahnarmen Gebieten gehören aber die Gebirge, da diese der Anlage von Eisenbahnen immer Schwierigkeiten entgegenstellen und die Eisenbahnen selbst sich nicht hinsichtlich ihrer Besucherzahl rentieren würden. Auch die Bevölkerung ist im allgemeinen in gebirgigen Gegenden nur gering, und der Fremdenbesuch, der zur Hebung des Verkehrs beiträgt, beschränkt sich auf eine kurze Zeit des Jahres. Daher ist in solchen Gebieten die Kraftpost das geeignetste Verkehrsmittel. Sie ist an keinen festen Weg gebunden, und ihre Linien können je nach Bedarf eingerichtet und ohne weitere größere Unkosten wieder aufgehoben werden. Die Kraftpost ist also in den Alpen „das" Verkehrsmittel, denn sie allein ermöglicht ein tiefes Eindringen in das Gebirge, wie es der Eisenbahn zumeist versagt bleibt.

Die Verkehrsdichte der Alpen ist nur dank der zahlreichen Kraftpostlinien eine so hohe, daß die Alpen unter den Verkehrslandschaften bereits an zehnter Stelle, also weit über dem Reichsdurchschnitt stehen.

11. Neckarbergland[1].

Eisenbahndichte: 17,08 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 13,09 km auf 100 qkm.
Schiffsverkehrsdichte: 4,02 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 35,1 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Durlach — Pforzheim — Mühlacker — Bietigheim — Eberbach — Heidelberg — Durlach.

Das Neckarbergland ist als eine Verkehrslandschaft behandelt worden, da es als ein besonderes Gebiet zwischen Schwarzwald und Odenwald hervortritt und im Verkehr eine Sonderstellung einnimmt. Es ist ein niedriges, reich zertaltes Hügelland, das den Schwarzwald vom Odenwald trennt und sich in einer schwachen Randstufe zum Rheingraben absetzt.

Seine Bedeutung besitzt das Neckarbergland in seiner überaus günstigen Verkehrslage, die es zu einem der wichtigsten Durchgangsländer macht (Kontinentalbahn Paris—München—Orient), zumal es durch seine Bodengestalt dem Bau von Eisenbahnlinien keine Hindernisse in den Weg legt. Die Gunst seiner verkehrsgeographischen Lage wird noch dadurch erhöht, daß ihm auf der Westseite des Rheins in der Zaberner Senke ein Durchgang durch die westrheinischen Gebirge gegenüberliegt, so daß sich auch nach Westen Verkehrsmöglichkeiten eröffnen.

Im Osten bildet der Stromberg das einzige Verkehrshindernis des ganzen Neckarberglands. Er zwingt den Verkehr durch seine Höhe zu einer nördlichen und südlichen Umgehung, von denen die südliche über Pforzheim die wichtigere ist, da sie ihm noch die fruchtbaren Täler der Enz, Nagold und Würm erschließt.

Der überwiegend landwirtschaftliche Charakter hat keinen allzugroßen lokalen Bahnverkehr entstehen lassen, da Lage und Oberflächengestaltung das Neckarbergland zu einem ausgesprochenen Durchgangsland mit einer ziemlich hohen Eisenbahndichte stempeln.

Die Kraftpost bildet ebenfalls im Neckarbergland eine Ergänzung der Eisenbahn. Wenn auch ihre Linienlänge geringer ist als die der Eisenbahn, so trägt sie doch wesentlich zur Hebung des Verkehrs und damit zur Verkehrserschließung des ganzen Gebiets, also gleichzeitig zur Förderung der Wirtschaft bei.

[1] E. Friedrich: Geographie des Welthandels und . . . Joh. Hansing: a. a. O.

Für die Verkehrsdichte sind nur Eisenbahn und Kraftpost bestimmend. Beide hängen von der wirtschaftlichen und verkehrsgeographischen Lage sowie von der Orographie des Neckarberglands ab.

12. Sächsisches Bergland[1].

Eisenbahndichte: 19,05 km auf 100 qkm.

Kraftpostdichte: 14,09 km auf 100 qkm.

(mit Sächsisch-Staatlichen Kraftfahrlinien): 35,08 km auf 100 qkm.

Schiffsverkehrsdichte: 1,08 km auf 100 qkm.

Verkehrsdichte: 34,22 km auf 100 qkm.

(mit Sächsisch-Staatlichen Kraftfahrlinien): 55,21 km auf 100 qkm.

Begrenzung: Franzensbad — Asch — Oberkotzau — Hof — Plauen — Gera — Zeitz — Altenburg — Narsdorf — Waldheim — Döbeln — Meißen — Dresden-N. — Görlitz — Zittau — Oybin.

Das Sächsische Bergland setzt sich als ein Teil der Mitteldeutschen Gebirgsschwelle, vom Fichtelgebirge und Frankenwald her bis zur Elbe varistisch, von hier ab herzynisch streichend, bis zur Görlitzer Neiße fort. Es ist im allgemeinen eine wellige Hochfläche und zerfällt seinem orographischen Bau nach von Westen nach Osten in eine Reihe natürlicher Landschaften: das Vogtland, das Erzgebirgische Becken, das nach Süden zum Kamm des Erzgebirges aufsteigt, Elbtal, Elbsandsteingebirge und Lausitzer Bergland.

Das Sächsische Bergland hat als eines der industriereichsten Gebiete des Deutschen Reichs ein sehr dichtes Eisenbahn- und Kraftpostnetz. Durch die Steinkohlenlager im Erzgebirgischen Becken (Chemnitz, Zwickau), sowie bei Plauen, und durch die in der Umgebung Freibergs heute noch gewonnenen Erze sind besonders Textil- und Maschinenindustrie, Herstellung von Holzwaren, Glasfabrikation u. a. hochentwickelt.

Die Entwicklung der Industrie ist durch die günstige Verkehrslage des Sächsischen Berglands gefördert worden. Nirgends stellen sich dem Verkehr größere Schwierigkeiten entgegen, zumal die Flüsse trotz ihrer zum Teil tief eingeschnittenen Flußtäler natürliche Wege zur Höhenachse darstellen. Trotzdem überschreiten fünf Schienenwege das Gebirge. Sie dienen der Verbindung mit den Hauptlinien im Norden und im Süden (Egertal) und ermöglichen den Absatz der Industrieerzeugnisse oder die Zufuhr von Rohstoffen von Deutschland nach der Tschechoslowakei und umgekehrt.

[1] W. Schulze: a. a. O.

Eine sehr wichtige Verkehrslinie ist das Tal der Elbe, die den Mitteldeutschen Gebirgswall gerade dort unterbricht, wo die beiden Streichrichtungen Südwest-Nordost und Südost-Nordwest zusammenstoßen. Durch seine Lage ist das Elbtal der natürliche Sammelpunkt des Nordsüd-Verkehrs, der elbaufwärts durch das Elbsandsteingebirge nach Böhmen führt und auch von Westen und Osten hier einmündet. Es gehört zu den wichtigsten Verkehrslinien, die den Norden mit Mittel- sowie Osteuropa verbinden. Hier hat sich die Großstadt Dresden entwickelt.

Im Osten liegt als letztes Gebiet des Sächsischen Berglands das Lausitzer Bergland, das schon den Übergang zu den Sudeten darstellt, doch durch die von der Görlitzer Neiße durchflossene Senke, die Lausitzer Bucht, von ihnen getrennt wird. Durch die Lausitzer Bucht führt ebenfalls eine wichtige Eisenbahnlinie aus Norddeutschland nach Böhmen hinüber, so daß auch hier der Verkehr eine bedeutende Rolle spielt, zumal sich diese nord-südliche Strecke am Rande des Berglands mit einer west-östlichen (Dresden—Breslau) in Görlitz kreuzt.

Neben diesen engen Verkehrsbeziehungen, die zwischen dem Sächsischen Bergland und seinen Nachbargebieten bestehen, herrscht auch im Innern, bedingt durch die wirtschaftlichen Verhältnisse und die dichte Bevölkerung, ein lebhafter Lokalverkehr, der wichtige Verkehrsaufgaben zu erfüllen hat.

In Anbetracht der hohen Eisenbahndichte sollte man nur eine geringe Entwicklung des Kraftpostverkehrs erwarten. Dem ist aber nicht so. Die hohe Bevölkerungsdichte ließ neben dem bereits bestehenden engmaschigen Eisenbahnnetz noch eine große Reihe von Kraftpostlinien entstehen, die besonders im Erzgebirge und Elbsandsteingebirge die Bildung und Entwicklung des Lokalverkehrs fördern und die verschiedenen Verkehrsgebiete miteinander verknüpfen, da gerade in diesem Teil des Sächsischen Berglands die entsprechenden Bahnverbindungen vollkommen fehlen.

Berücksichtigt man neben den im Kraftpostkursbuch enthaltenen Kraftpostlinien noch die Sächsischen Staatlichen Kraftfahrlinien mit einer Länge von 2761 km (auf 100 qkm entfallen 20,99 km), so erhält man mit einer Gesamtkraftpostdichte von 35,08 km das dichteste Kraftpostnetz des Deutschen Reichs, das sogar die Sudeten und die deutschen Alpen um ungefähr 10 km übertrifft und in der Gesamtverkehrsdichte das Sächsische Bergland an dritter Stelle erscheinen läßt. Abbildungen 14 und 15 stellen die Kraftpostdichte der Sächsisch-Thüringischen Tieflandbucht und des Sächsischen Berglandes mit und ohne die Sächsisch-Staatlichen Kraftfahrlinien dar.

Die Anordnung der Kraftpostlinien ist auch hier besonders stark von den natürlichen Gegebenheiten abhängig. Es gibt eine ganze Reihe von Tälern, die von Norden nach Süden streichen und in denen Eisenbahnen entlangführen, aber Bahnquerverbindungen von Westen nach Osten fehlen so gut wie ganz, so daß der Verkehr kostspielige Umwege machen muß. Hier hat die Tätigkeit der Kraftpost eingesetzt, die infolge ihrer größeren Beweglichkeit und Fähigkeit, größere Steigungen zu überwinden, schnelle und kurze Querverbindungen geschaffen hat[1].

Zu den Verkehrslinien der Eisenbahn und der Kraftpost tritt noch die Schiffahrtstraße der Elbe. Die Elbe ist nächst dem Rhein der zweitwichtigste Wasserweg des Deutschen Reichs. Da ihr Oberlauf schon auf böhmischem Gebiet schiffbar wird und hier bereits die böhmischen Flüsse in sich vereinigt, verknüpft sie das industriereiche Böhmen mit dem Sächsischen Bergland und leitet den Verkehr durch den Mitteldeutschen Gebirgswall hindurch weiter nach Norden bis zur Nordsee. Durch die landschaftliche Schönheit des Elbdurchbruchs durch das Gebirge werden zahlreiche Fremde angezogen, so daß auf der Elbe oberhalb von Dresden auch rege Personenschiffahrt betrieben wird.

Für den Flugverkehr stehen Flughäfen in Dresden, Chemnitz, Zwickau und Plauen zur Verfügung.

Zusammenfassend kann man also sagen, daß das Sächsische Bergland durch seine wirtschaftlichen und verkehrsgeographischen Verhältnisse und die dadurch bedingte dichte Bevölkerung die Grundlage für ein engmaschiges Verkehrsnetz gegeben hat.

13. Hardt und Pfälzer Bergland.

Eisenbahndichte: 15,15 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 18,67 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 33,82 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Saarbrücken — Türkismühle — Bad Kreuznach — Gensingen-Horrweiler — Monsheim — Neustadt — Weißenburg.

Hardt und Pfälzer Bergland bilden einen Teil der westrheinischen Gebirgsumrahmung. Die Hardt ist ein von vielen Tälern zerschnittenes Buntsandsteinplateau, das sich nach Westen allmählich abdacht. Sie bildet ihrem Bau nach die Fortsetzung des Odenwalds und endet an der Kaiserslauterner Senke. Nördlich davon erhebt sich das Pfälzer Berg-

[1] K. Heger: Das Kraftfahrliniennetz der Kraftverkehrsgesellschaften Deutschlands, Verkehrstechnik Bd. 6/II, 1925, S. 929.

land mit dem Saargebiet als ein flachwelliges Hügelland mit breiten Talmulden, das sich bis zum Südrand des Rheinischen Schiefergebirges, bis zum Nahetal, hinzieht.

Ihre Bedeutung haben Hardt und Pfälzer Bergland in erster Linie durch die Kohlenschätze des Saargebiets im Südwesten erhalten, die in einzelnen Ortschaften eine blühende Industrie und damit eine Verdichtung der Bevölkerung ermöglicht haben.

Begünstigt wurde die Entwicklung der Industrie durch die verkehrsgeographische Lage des Berglands für den west-östlichen Verkehr. Es stellt geradezu eine Lücke in der westrheinischen Gebirgsumrahmung zwischen Rheinischem Schiefergebirge und Wasgenwald dar und setzt dem Verkehr im Innern keine Schwierigkeiten entgegen. Schon in alten Zeiten zogen zwei Straßen von Mainz und Speyer durch die Senke von Kaiserslautern und durch das Nahe- und Glantal nach Saarbrücken und weiter nach Metz, Reims und Paris, denen auch die Eisenbahnen gefolgt sind. Ebenso öffnet die Zaberner Senke dem Verkehr des Rheintals einen Durchgang nach dem Westen. Besonders Saarbrücken ist durch seine Verkehrslage zu einem hervorragenden Knotenpunkt des westdeutschen Verkehrs geworden und hat durch seinen Flughafen auch Anschluß an das Luftverkehrsnetz.

Hardt und Pfälzer Bergland bilden also für den Eisenbahnverkehr in erster Linie ein Durchgangsgebiet, nur das Saargebiet besitzt einen regeren Eigenverkehr.

Der gebirgigen Natur des Landes entsprechend ist die Anzahl der Kraftpostlinien noch höher als die der Eisenbahnlinien.

Eisenbahn und Kraftpost tragen beide dazu bei, daß Hardt und Pfälzer Bergland eine hohe Verkehrsdichte besitzen, daß also diese Landschaft dem Verkehr weitestgehend erschlossen ist.

14. Hessisches Bergland mit Vogelsberg und Rhön.

Eisenbahndichte: 15,58 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 15,38 km auf 100 qkm.
Schiffsverkehrsdichte: 0,46 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 31,42 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Geseke — Brilon Wald — Marburg — Friedberg — Hanau — Schlüchtern — Elm — Gemünden — Kissingen — Ritschenhausen — Meiningen — Bad Salzungen — Vacha — Gerstungen — Wartha — Niederhone — Kreiensen — Ottbergen — Geseke.

Das Hessische Bergland bildet innerhalb des Mitteldeutschen Gebirgslandes eine abgesunkene Scholle und ist ein Gebiet vorwiegender

Senkung mit Bergen und Hügeln, mit Becken und Tälern. Es beginnt im Süden als Fortsetzung des Spessart mit den mächtigen Erhebungen des Vogelsbergs und der Rhön, zwischen denen sich das Fuldaer Becken einsenkt, setzt sich mit dem Becken von Kassel, das vom Keller- und Habichtswald im Westen und vom Hohen Meißner im Osten umgeben wird, nach Norden fort und erreicht im Solling sein Ende. Nach Norden wird es durch das Werratal und die Leinesenke scharf gegen Thüringer Wald, Thüringer Becken und Harz, nach Westen durch die Hessische Senke gegen das Rheinische Schiefergebirge und nach Norden durch die Hochfläche von Paderborn und das Eggegebirge, die beide bereits zum Weserbergland gehören, begrenzt.

Bei der geringen Ausbreitung des Ackerbaus und durch das Fehlen anderer natürlicher Bodenschätze, die irgendwelche Industrien oder Gewerbe ermöglicht hätten, ist das Hessische Bergland nur spärlich besiedelt und nimmt in dem sonst so dicht bevölkerten Mitteldeutschen Gebirgsland in dieser Hinsicht eine Ausnahmestellung ein.

Auch die Verkehrsverhältnisse waren für die Wirtschaft und damit für die Bevölkerung des Landes bestimmend. Durch seine vielen Einzelerhebungen (Solling, Habichtswald, Knüll, Meißner, Vogelsberg und Rhön) und seine Senken läßt es dem Verkehr nach allen Seiten mancherlei Durchgänge. Da es ebenfalls von allen Richtungen leicht zugänglich ist, hat es für den Durchgangsverkehr große Bedeutung. Es verbindet über sein Gebiet hinweg den Norden und Osten Mitteleuropas mit dem Süden und Westen. Die wichtigsten Durchgänge in der Mitteldeutschen Gebirgsschwelle von Norden nach Süden bieten Hessische-, Leine- und Fuldasenke zwischen Vogelsberg und Rhön. Sie nehmen den starken Verkehr zwischen Frankfurt und München einerseits und zwischen Berlin und Hamburg andererseits auf. Alle diese Linien gehören mit zu den Hauptstraßen des deutschen Eisenbahnverkehrs.

Die Hessische Senke, im südlichen Teil Wetterau genannt, führt zwischen Taunus und Vogelsberg hindurch nach Norden. Sie ist gewissermaßen die nördliche, wenn auch verschmälerte, Verlängerung der Oberrheinischen Tiefebene und bildet neben dem Durchbruchstal des Rheins durch das Rheinische Schiefergebirge den zweiten Weg, der die Oberrheinische Tiefebene mit Norddeutschland verbindet und einen großen Teil ihres Verkehrs übernimmt.

Die Eisenbahndichte ist noch höher als der Reichsdurchschnitt; doch verdankt sie dies nur ihrer Lage als Durchzugsgebiet, das den Verkehr zwischen den Rheingebieten, Mittel- und Norddeutschland vermittelt. Das Land zwischen den großen Verkehrslinien ist verkehrsarm und zum Teil durch Stichbahnen erschlossen oder nur von Nebenbahnen überquert.

Eisenbahn-Verkehrslücken, wie Vogelsberg und Rhön, sind heute teilweise durch die Einrichtung der Kraftpostlinien ausgefüllt worden, da diese auch in eisenbahnfernen Gebieten mit einem geringen Kostenaufwand einen billigen und schnellen Anschluß an die Hauptverkehrswege gestatten und so die Verkehrsdichte erhöhen, während die Eisenbahnen solche Gebiete wegen Unwirtschaftlichkeit nie aufsuchen können[1]. Die Anzahl der Kraftpostlinien ist ungefähr gleich der Anzahl der Eisenbahnlinien. Beide Verkehrsbetriebe tragen dazu bei, den Verkehr des Hessischen Berglandes zu heben und bisherige verkehrsarme Gebiete der Wirtschaft zu erschließen.

15. Schwarzwald[2].

Eisenbahndichte: 10,23 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 21,16 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 31,39 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Basel — Freiburg — Durlach — Pforzheim — Eutingen — Immendingen — Singen — Waldshut — Basel.

Der Schwarzwald bildet die südlichste Erhebung des rechtsrheinischen Gebirgswalls. Er gleicht in seinem Aufbau dem Wasgenwald und gehört neben dem Riesengebirge zu den ausgedehntesten und höchsten Mittelgebirgen des Deutschen Reichs. Gleich dem Wasgenwald fällt er in großen Bruchstufen steil zur Rheinischen Tiefebene und dacht sich nach Norden und Osten allmählich zur breiten Senke des Neckarberglandes und zu dem Schwäbischen Stufenland ab. Das Kinzigtal teilt ihn in eine südliche und nördliche Hälfte, die beide einen verschiedenen geologischen Aufbau zeigen.

Die Linienführung der Eisenbahnen ist im Schwarzwald im allgemeinen nicht günstig. Sie ist sehr von der orographischen Gestaltung des Gebiets abhängig und nur auf die vorhandenen Täler angewiesen. Die größte Bedeutung hat die sogenannte Schwarzwaldbahn. Sie ist die einzige größere Durchgangstrecke, die infolge der Verkehrsspannung zwischen dem Westen und Osten des Gebirges entstanden ist. Sie führt einen kleinen Teil des Verkehrs der Oberrheinischen Tiefebene von der Nordsee, von Belgien und Holland durch das Kinzig- und Brigachtal nach der Schweiz und Italien. Die zweite Bahn, die das Gebirge quert,

[1] I. Siedentop: Verkehrsdichte a. a. O.

[2] Joh. Hansing: Die Eisenbahnen . . . a. a. O. W. Mayer-List: Der Straßenverkehr im württemberg. Schwarzwald, Stuttgarter Geogr. Studien, Stuttgart 1928. M. Oberreuter: Die Eisenbahnen in Württemberg, Stuttg. Geogr. Studien, Stuttgart 1933.

ist die Höllentalbahn; sie führt von Freiburg durch das Himmelreich nach Donaueschingen, ihr ist sogar eine Zahnradstrecke eingeschaltet; doch ist sie für den Verkehr nicht so wichtig. Alle übrigen Bahnen dienen dem Lokalverkehr, der sich erst durch den alljährlichen starken Fremdenstrom entwickelt hat; sie führen meist nur als Stichbahnen in den Schwarzwald hinein. Man kann daher nur von einem unvollkommenen und weitmaschigen Eisenbahnnetz sprechen.

Eine weit größere Rolle als die Eisenbahn spielt für den Verkehr die Kraftpost. Da der Schwarzwald durch seine Oberflächengestaltung niemals von der Eisenbahn völlig erschlossen werden kann, ist die Bevölkerung durch den Mangel an Bahnlinien nur auf die Kraftpost angewiesen. Sie ist in den letzten Jahren das wichtigste Verkehrsfahrzeug geworden, zumal sie für bergiges Gelände besonders geeignet ist. Daher hat sie eine doppelt so große Linienlänge wie die Eisenbahn erreicht, tritt also hier mit ihr in ernstlichen Wettbewerb.

Durch die hohe Kraftpostdichte gehört der Schwarzwald mit seiner Verkehrsdichte noch zu den Verkehrslandschaften, deren Dichte höher als der Reichsdurchschnitt ist. Diese Verkehrsdichte wird bedingt durch die Wirtschaft und Bevölkerung, die beide den Verkehr beeinflussen und in steter Wechselwirkung mit ihm stehen.

16. Odenwald[1].

Eisenbahndichte: 13,76 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 16,01 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 29,77 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Darmstadt — Aschaffenburg — Miltenberg — Seckach — Neckarelz — Heidelberg — Friedrichsfeld N. — Weinheim — Darmstadt.

Der Odenwald, ein Bergland von geringer Höhe, erscheint als das verkleinerte Abbild des Schwarzwalds. Ihre Ähnlichkeit liegt in der Entstehung und im Aufbau begründet. Als Randgebirge der Rheinebene sind beide in ihren äußeren Formen wenig einheitlich und zerfallen ihrer Bodengestalt nach in zwei, in ihren geographischen Verhältnissen wesentlich voneinander abweichende Teile. Man bezeichnet den westlichen Teil als den Vorderen, den östlichen als den Hinteren Odenwald.

Durch seine geringe Aufgeschlossenheit bildet der Odenwald ein großes Verkehrshindernis, da er nur kleinere, schwer zugängliche Täler besitzt. Infolge ungünstiger verkehrsgeographischer Grundlagen konnte

[1] Joh. Hansing a. a. O.

sich, abgesehen vom Neckartal, weder starker Orts- noch Fernverkehr entwickeln, da nur einige kleine Stichbahnen von der Bergstraße her in das Gebiet hineinführen.

Wie in allen gebirgigen und daher verkehrsarmen Gebieten, bildet auch hier die Kraftpost die Ergänzung der Eisenbahn. Sie stellt im Odenwald „das" Verkehrsmittel dar und übertrifft in ihrer Linienlänge das hier sehr weitmaschige Netz der Eisenbahn.

Kraftwagen und Eisenbahnen verleihen dem Odenwald eine noch über dem Reichsdurchschnitt stehende Verkehrsdichte.

17. Thüringer Becken[1].

Eisenbahndichte: 15,7 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 12,77 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 28,47 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Eichenberg — Klettenberg — Nordhausen — Oberröblingen — Vitzenburg — Naumburg — Zeitz — Plauen — Hof — Marxgrün — Hockeroda — Arnstadt — Ohrdruf — Waltershausen — Fröttstädt — Wartha — Eschwege — Niederhone — Eichenberg.

Das Thüringer Becken liegt als ein orographisches Senkungsfeld mit herzynischer Streichrichtung zwischen dem Horst des Harzes im Norden und dem Thüringer- und Frankenwald im Süden und Südwesten. Es ist eine wellige Hochfläche von geringer Höhe, die sich allmählich nach Nordosten zum Tal der Elster abdacht, und in welche sich die Flüsse eingetieft haben. Die Flüsse folgen in ihrem Verlauf überwiegend dem herzynischen Streichen und bilden Längstäler, die durch kurze Quertäler miteinander in Verbindung stehen und den Eisenbahnlinien den Weg weisen.

Das Thüringer Becken spielt als Durchgangsland im mitteleuropäischen Verkehr eine große Rolle. Mitten im Herzen Deutschlands gelegen, laufen hier aus allen Gebieten des Reichs wichtige Bahnen zusammen. Durch seine Offenheit nach Nordosten zur Sächsisch-Thüringischen Tieflandsbucht, die den Verkehr aus Norden und Osten sammelt, durch das Eichsfelder Tor und die Thüringer Pforte bei Eisenach im Westen, denen der Verkehr durch das Hessische Bergland zugeht, vermittelt es die Verbindung zwischen Osten und Westen und durch die Münchberger Senke im Süden zugleich zwischen dem östlichen Norden und Süden des Reichs. Besonders zwei Verkehrsstraßen sind von großer Bedeu-

[1] H. Pistor: Die Thüringischen Eisenbahnen, bes. die geogr. Verhältnisse, Mitt. d. Geogr. Ges. Jena Bd. 26/1908.

tung; beide gehen von der Sächsisch-Thüringischen Bucht aus, die eine führt durch die Goldene Aue zum Eichsfelder Tor, die andere saaleaufwärts und dann westlich zur Thüringer Pforte. An beiden Linien haben sich eine Reihe von Städten (Weimar, Erfurt, letztere sogar mit einer Flugplatzanlage, Gotha, Jena, Nordhausen usw.) entwickelt. Die wichtigste und am meisten benutzte mitteldeutsche Bahnstrecke leitet den Verkehr von Berlin und Sachsen über das Thüringer Becken (Erfurt/Eisenach) nach dem Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet oder südwärts über den Thüringer Wald nach Frankfurt und Basel, nach Stuttgart und der Schweiz oder nach München und Italien. Von diesen zweigen noch andere Verkehrslinien ab, die das Thüringer Becken quer durchlaufen.

Das Thüringer Becken ist also für den Durchgangsverkehr von großer Bedeutung. Als Ackerbaugebiet mit einer geringen Bevölkerung fehlt ihm aber ein lebhafter innerer Verkehr. Auch die Anzahl der Kraftpostlinien ist nur gering, da diese ebenfalls von den Verkehrsbedürfnissen abhängig sind. Die meisten Linien nehmen von den größeren Städten ihren Ausgang und dringen in die der Eisenbahn noch weniger erschlossenen Gebiete vor.

Eisenbahn und Kraftpost geben also dem Thüringer Becken eine Verkehrsdichte, die mit den wirtschaftlichen Verhältnissen in wechselseitiger Beziehung steht.

18. Schleswig-Holstein und die Mecklenburgische Seenplatte[1].

Eisenbahndichte: 14,11 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 10,85 km auf 100 qkm.
Schiffsverkehrsdichte: 2,14 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 27,1 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Hamburg — Harburg — Ülzen — Stendal — Berlin — Neustrelitz — Waren — Güstrow — Schwaan — Warnemünde.

Schleswig-Holstein und die Mecklenburgische Seenplatte, nach Süden durch den Südlichen Landrücken, nach Osten durch die zahlreichen Seen, im Norden von Nord- und Ostsee begrenzt, werden in ihrer Bodengestalt, wie alle Gebiete des Norddeutschen Tieflandes, durch die Eiszeit und damit durch die Art der glazialen Ablagerungen bestimmt. Sie bilden ein ausgedehntes Grundmoränengebiet, in welchem meist der fruchtbare Geschiebemergel die oberste Bodendecke bildet. Nur im süd-

[1] Die Binnenschiffahrt . . . a. a. O.

westlichen Teil, nach der Elbeniederung zu, und in den Seengebieten liegen ausgedehnte Heidesandflächen, während die Marschen der Nordseeküste im Westen fruchtbaren Boden liefern.

Größere Städte wie Rostock, Lübeck, Kiel und Flensburg liegen alle an der Küste, denn sie verdanken allein dem Seeverkehr ihre heutige Größe. Die drei letztgenannten Städte besitzen Flughäfen, so daß sie auch Anschluß an das internationale Luftverkehrsnetz haben.

Wenn auch die Oberflächengestaltung der Linienführung der Eisenbahnen keine Schwierigkeiten in den Weg gelegt hat, so hat doch innerhalb des Gebiets, bedingt durch die dünne Besiedlung und den Mangel jeder Industrie, kein größerer Eisenbahn- als auch Kraftpostverkehr entstehen können. Nur wenige Eisenbahndurchgangslinien, von Berlin oder dem Nordrand des Mitteldeutschen Gebirgslandes her, führen über das Gebiet hinweg und leiten den Verkehr nach Flensburg, Kiel, Lübeck und Rostock. Die wichtige Hauptverkehrslinie Berlin—Hamburg führt nur am Rande der Landschaft entlang.

Die Länge der Kraftpostlinien ist im Vergleich zu den anderen Verkehrslandschaften des Deutschen Reichs nur gering.

Die von Förden und Flüssen stark gegliederte Ostseeküste hat schon von alters her die Anlage von Hafenstädten und damit eine rege Schiffahrt begünstigt. Besonders Kiel hat als ehemaliger Kriegshafen sowie durch seine Lage am Kaiser-Wilhelm-Kanal an Bedeutung alle anderen Küstenstädte überflügelt und vermittelt neben Lübeck, das durch den Elbe-Trave-Kanal mit der Elbe verbunden ist, den Verkehr nach dem westlichen Deutschland. Die Nordseeküste ist als Flachküste verkehrsfeindlich eingestellt, so daß das Land von der See her nur durch die Flußmündungen zugänglich ist. Außer dem Elbhafen Hamburg sind hier keine größeren Städte entstanden.

Die Nordfriesischen Inseln der Nordsee sowie die an den landschaftlich reizvollen Förden gelegenen Ortschaften werden alljährlich von zahlreichen Sommerfrischlern aufgesucht. Einige Personendampfer-Verkehrslinien vermitteln daher den Verkehr von der Küste nach den Inseln und zwischen den an den Förden gelegenen Ausflugsorten. Auch auf dem Unterlauf der Elbe verkehren besonders in der näheren Umgebung von Hamburg verschiedene Personendampfer.

Die Verkehrsdichte Schleswig-Holsteins und der Mecklenburgischen Seenplatte ist ungefähr gleich dem Reichsdurchschnitt; sie wird im wesentlichen durch die Länge der Eisenbahn- und Kraftpostlinien bestimmt.

19. Schlesische Tieflandsbucht[1].

Eisenbahndichte: 13,58 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 13,22 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 26,8 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Wehrse — Steinau — Liegnitz — Striegau — Kamenz — Neisse — Deutsch Wette — Deutsch Rasselwitz — Schönau — Groß Neukirch — Buchenau.

Die Schlesische Tieflandsbucht, der letzte südöstliche Ausläufer des Norddeutschen Tieflandes, senkt sich als eine flache, nach Südosten streichende Mulde zwischen den Zug der Sudeten und des Südlichen Landrückens ein.

Wie alle übrigen Tieflandsbuchten verdankt auch die Schlesische hauptsächlich der Eiszeit ihren jetzigen Charakter. Glaziale und fluvioglaziale Ablagerungen bedecken den Boden und sind je nach ihrer Beschaffenheit für die Entwicklung Schlesiens von entscheidendem Einfluß gewesen. Man kann es durch seinen wirtschaftlichen und verkehrsgeographischen Aufbau in drei natürliche Landschaften, Nieder-, Mittel- und Oberschlesien, zerlegen. Die Oder, die in dem Breslau-Magdeburger Urstromtal durch alle drei Gebiete in südost-nordwestlicher Richtung fließt, ist die Sammelader der Flüsse der Sudeten.

Niederschlesien, mit Sanden bedeckt und daher vorwiegend Heideland, gehört seiner ganzen Natur nach zu dem Landschaftsgebiet des Südlichen Landrückens und ist deshalb nicht in die Verkehrslandschaft der Schlesischen Bucht mit einbezogen worden.

Mittelschlesien, als ein Flachland von nur mäßiger Höhe, hat der Anlage von Eisenbahnlinien niemals Schwierigkeiten in den Weg gelegt. Den alten Handelsstraßen folgen jetzt die Hauptverkehrslinien der Eisenbahn und machen Schlesien durch seine weit nach Südosten vorgestreckte Lage zu einem wichtigen Durchgangsgebiet. Von den großen Verkehrslinien zweigen nach Norden und Süden wieder andere Bahnen ab, unter denen die zu den Sudetenpässen führenden die verkehrsgeographisch wichtigsten sind.

Die verkehrsgeographischen Verhältnisse der Schlesischen Bucht und besonders die Bedeutung der Oder als Leitlinie für den Eisenbahnverkehr erkennt man an der Lage der Städte, die sich entweder im Odertal oder am Südrand, wo die Querstraßen zu den Sudetenpässen führen, gebildet haben. Breslau ist durch seine Lage an der Oder und

[1] E. Krüger: Mitteleurop. Wasserstraßen u. Binnenschiffahrt, Wirtschaftsdienst Bd. 11/II, 1926, S. 1202.

durch die hier strahlenförmig zusammenlaufenden Verkehrslinien, zugleich als der am weitesten nach Osten vorgeschobene Posten der deutschen Kultur, die Metropole der Schlesischen Bucht geworden.

Größerer Lokalverkehr hat sich nicht entwickeln können, weil, abgesehen von den Städten, die Landwirtschaft die Haupternährerin der Bevölkerung Mittelschlesiens ist.

Eine Ausnahme macht Oberschlesien. Es ist seiner geomorphologischen Struktur nach ein Stufenland aus mesozoischen Schichten und bildet eine besondere Industrielandschaft im Südosten der Oder, ist aber

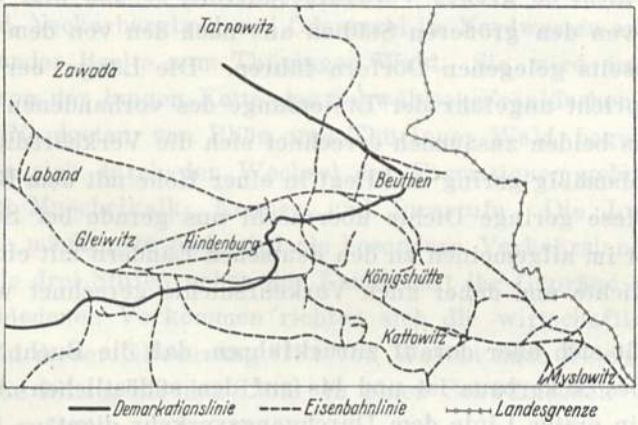


Abb. 16. Die zerrissene Verkehrseinheit des oberschlesischen Industriebezirks.

durch die neue Grenzziehung nur als ein kleiner Rest dem Deutschen Reich verblieben.

Vor der gewaltsamen Abtrennung war Oberschlesien durch seine reichen Steinkohlen- und Erzlager der Versorger der ostdeutschen Wirtschaftsgebiete; von diesen Kohlenlagern stehen uns jetzt nur noch 25 % zur Verfügung. Kohlen- und Erzlager haben eine blühende, vielseitige Industrie geschaffen, die zu einer Zusammenballung der Menschen und zu der Anlage eines dichten Eisenbahnnetzes führte, wie es ähnlich nur noch einmal im Ruhrgebiet vorkommt.

Ohne Rücksicht auf irgendwelche Zusammenhänge im industriellen Organismus ist das oberschlesische Industriegebiet zerstückelt worden. Das hatte auch die Zerreißung von großen zusammenhängenden Verkehrslinien, von Neben- und Straßenbahnen zur Folge (Abb. 16). Der

uns verbliebene restliche Teil des oberschlesischen Industriebezirks hat durch seine Grenzlage den größten Teil seines lokalen Verkehrs eingebüßt und kann daher die Eisenbahndichte Schlesiens kaum beeinflussen. Wenn man heute von Oberschlesien als von einem Gebiet mit einem der dichtesten Eisenbahnnetze des Deutschen Reichs spricht, so ist das nicht mehr zutreffend oder gilt wenigstens nur innerhalb eines sehr kleinen Bereichs.

Durch die besonders im Süden vorherrschende dichte Bevölkerung hat sich neben dem Eisenbahnnetz noch ein enges Kraftpostliniennetz entwickelt. Mittelschlesien hat durch seine rein landwirtschaftliche Bevölkerung nicht so großes Verkehrsbedürfnis, so daß hier nur wenige Postlinien von den größeren Städten aus nach den von dem Eisenbahnverkehr abseits gelegenen Dörfern führen. Die Länge der Kraftpostlinien entspricht ungefähr der Linienlänge des vorhandenen Eisenbahnnetzes. Aus beiden zusammen errechnet sich die Verkehrsdichte. Diese ist verhältnismäßig gering und liegt in einer Höhe mit dem Reichsdurchschnitt. Diese geringe Dichte überrascht uns gerade bei Schlesien, da dieses sonst im allgemeinen zu den deutschen Ländern mit einer höheren Eisenbahndichte und daher auch Verkehrsdichte gerechnet wird.

Es läßt sich aber darauf zurückführen, daß die Bucht vorwiegend ein Land des Ackerbaus ist und bis auf den südöstlichen Anteil Oberschlesiens in erster Linie dem Durchgangsverkehr dient.

Ein wichtiger Verkehrsträger für den Massengüterverkehr ist die Schiffahrtsstraße der Oder. Diese führt in südost-nordwestlicher Richtung mitten durch die Schlesische Bucht und leitet den Verkehr von Cosel (Umschlaghafen) nach dem Norden und Nordwesten Deutschlands. Das oberschlesische Bergbau- und Hüttengebiet reicht aber nicht bis an den Beginn der Oderschiffahrt bei Cosel heran. Der Klodnitzkanal, welcher schon von Friedrich dem Großen geplant und am Anfang des 19. Jahrhunderts gebaut wurde, führt zwar bis in das Industriegebiet hinein, doch ist er vollkommen veraltet. Am 14. Mai 1934 ist daher in Cosel der Grundstein für den Adolf-Hitler-Kanal gelegt worden; dieser soll das oberschlesische Kohlengebiet mit der schiffbaren Oder verbinden. Gerade Oberschlesien ist als ein weit von der Küste abgelegenes Gebiet auf den billigen Wasserweg angewiesen, da allein 40% seiner Kohlenproduktion über 350 km lange Wege zurücklegen müssen, die durch die Eisenbahnfracht zu hoch belastet würden.

20. Schwäbisch-Fränkische Stufenlandschaft[1].

Eisenbahndichte: 14,78 km auf 100 qkm.

Kraftpostdichte: 11,53 km auf 100 qkm.

Verkehrsdichte: 26,31 km auf 100 qkm.

Begrenzung: Pforzheim — Bietigheim — Neckarelz — Miltenberg — Gemünden — Bad Kissingen — Ritschenhausen — Grimmenthal — Lichtenfels — Neuenmarkt-Wirsberg — Bayreuth — Schnabelwaid — Nürnberg — Pleinfeld — Gunzenhausen — Nördlingen — Aalen — Gmünd — Göppingen — Plochingen — Horb — Pforzheim.

Die Schwäbisch-Fränkische Stufenlandschaft schließt sich an Schwarzwald, Neckarbergland und Odenwald im Nordwesten an und zieht mit zunehmender Breite zum Thüringer Wald. Sie wird im Südosten und Süden von der langen Kette des Schwäbisch-Fränkischen Juras, im Norden und Nordosten von Rhön und Thüringer Wald begrenzt. Ihre Stufen haben sich durch den Wechsel der Formationen gebildet. Man unterscheidet Muschelkalk-, Keuper- und Jurastufe. Die Jurastufe im Süden ist die mächtigste und wird als besondere Verkehrslandschaft behandelt. Alle drei Stufen geben der Landschaft ihr Gepräge; denn nach ihren verschiedenen Vorkommen richten sich die wirtschaftlichen Verhältnisse. Zu dieser Gliederung tritt von Westen nach Osten noch eine geographische hinzu, die das Land in einen Schwäbischen und Fränkischen Teil aufteilt.

Die Verkehrsverhältnisse liegen nicht besonders günstig, da durch das stark bewegte Gelände (die Stufen) die Anlage und der Betrieb der Eisenbahnen sehr kostspielig werden. Auch schließen Schwarzwald und Jura es noch immer stark für den Verkehr ab. Der Hauptverkehr geht von der Pfalz (Bruchsal—Stuttgart—Ulm) nach Schwaben und Südbayern und von Paris nach Wien. Von wesentlicher Bedeutung ist ferner als Durchgangslinie die West-Ost-Linie Heilbronn—Hall—Nürnberg—Prag; eine andere wichtige Bahnlinie führt von Norden her über Stuttgart zur Schweiz. Stuttgart liegt innerhalb der Ausmündungen der Quertäler der Fils, Murr und Enz mit dem Neckar, die einerseits die Übergänge zum Donaugebiet, andererseits eine Verbindung am nördlichen Schwarzwald entlang zur Oberrheinischen Tiefebene herstellen. Trotzdem ist Stuttgart nicht durch seine verkehrsgeographische Lage, sondern durch die württembergische Eisenbahnpolitik zu einem der Hauptverkehrs-

[1] M. Oberreuter: a. a. O.

knotenpunkte Süddeutschlands geworden. Hier hat man alle Verkehrslinien zusammengeführt, so daß sich ein großer Industriebezirk mit Textilindustrie und Maschinenbau entwickelt hat, dessen Bereich noch weit nach allen Seiten ausgedehnt ist. In der näheren Umgebung von Stuttgart reiht sich vielfach Ort an Ort, so daß hier ein größerer Lokalverkehr herrscht, dessen Dichte nach Osten immer mehr abnimmt.

Die Fränkische Platte ist durch ihren vielfach mit Löß bedeckten Boden ein fruchtbares Ackerbaugebiet. Eine einzige Hauptlinie führt von Berlin nach Stuttgart, eine andere Bahn verknüpft das untere Rheintal über Frankfurt mit der Donau und Wien. Am Treffpunkt beider Linien ist Würzburg als die größte Stadt der Fränkischen Platte entstanden. Die wirtschaftlichen Verhältnisse haben auch hier nur einen geringen Lokalverkehr entstehen lassen.

Das Regnitzbecken ist ein ausgedehntes, fast ebenes Becken mit niedrigen Bergrücken, das von der Regnitz durchflossen wird.

Allein Nürnberg ist hier eine Großstadt ersten Ranges geworden. Es verdankt seine Bedeutung nur seiner Verkehrslage. Wenn auch das ganze Gebiet für den großen mitteleuropäischen Verkehr etwas abgelegen ist, so stellt es durch die Regnitzniederung eine natürliche Verbindung zwischen Nord- und Süddeutschland her mit der Linie Berlin—Lichtenfels—Nürnberg—Augsburg/München und Frankfurt—Würzburg—Nürnberg—Passau—Wien. In Nürnberg kreuzt sich diese Verkehrslinie mit anderen von der Natur vorgezeichneten Bahnen, die in westöstlicher Richtung (Stuttgart—Nürnberg—Eger—Prag u. a.) führen, so daß es zu einem bedeutenden Knotenpunkt geworden ist, der sich mit Städten wie Frankfurt, Köln, Leipzig, Halle vergleichen läßt. Gefördert wird der Verkehr noch dadurch, daß der Fränkische Jura im Süden mehrere Lücken aufweist, die den Hauptzugang zu dem Alpenvorland und damit zu den wichtigsten Übergängen der Ostalpen bilden.

Die Länge des Kraftpostliniennetzes entspricht den wirtschaftlichen und verkehrsgeographischen Verhältnissen. Besonders in der Umgebung größerer Städte wie Stuttgart, Würzburg, Bamberg, Nürnberg konzentrieren sich die Kraftpostlinien und strahlen von diesen Wirtschaftszentren nach allen Seiten aus.

Für den Frachtverkehr ist die Mainschiffahrt immer noch bedeutender als die des Neckars, zumal der Main durch den Ludwigskanal mit der Donau verbunden ist; doch können nur kleinere Schiffe auf ihm fahren.

21. Münster Tieflandsbucht[1].

Eisenbahndichte: 17,5 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 4,91 km auf 100 qkm.
Schiffsverkehrsdichte: 2,35 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 24,76 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Bentheim — Rheine — Ibbenbüren — Gütersloh — Hövelhof — Paderborn — Soest — Hamm — Recklinghausen — Gladbeck — Oberhausen — Duisburg — Krefeld — Kaldenkirchen.

Die Münster Tieflandsbucht liegt als eine breite, flachwellige Bucht des Norddeutschen Tieflandes im Winkel zwischen dem nördlichen Abfall des Rheinischen Schiefergebirges und dem Teutoburger Wald im Nordwesten. Sie ist zur holländischen Tiefebene offen und setzt sich in der Kölner Bucht weiter nach Süden fort.

Einen großen Gegensatz zu der eigentlichen Tieflandsbucht bildet das randliche Industriegebiet im Süden und Nordwesten. Hier haben sich unter dem Einfluß der benachbarten Kohlenlager im Süden besonders Eisenindustrie, im Nordwesten Textilindustrie entwickeln können, da im Innern keine weiteren Bodenschätze vorhanden sind. Dementsprechend fehlen auch die natürlichen Bedingungen für eine stärkere Besiedlung; diese nimmt erst nach den Rändern hin zu.

Dem Verkehr legt die Bucht, abgesehen von den Moorlandschaften im Nordwesten, keine Schwierigkeiten in den Weg. Durch ihre Lage zur Kölner Bucht und zum Norddeutschen Tiefland dient sie als Durchzugsgebiet für den südwestlich-nordöstlichen Verkehr; doch wird sie vom eigentlichen mitteleuropäischen Verkehr nur am Südende berührt.

Entsprechend den wirtschaftlichen Verhältnissen ist aber der Verkehr im Innern nicht sehr rege.

Der natürliche Mittelpunkt der ganzen Bucht ist Münster. Als alte Bischofsgründung bildet es, bedingt durch seine Lage, wirtschaftlich und politisch schon seit alten Zeiten die Hauptstadt Westfalens. Es nimmt die Wege von der unteren Ruhr und Lippe und von Holland auf und leitet sie zur Emspforte und nach Osnabrück weiter.

Durch den Dortmund-Ems-Kanal, der das rheinische Industriegebiet mit der Nordsee verknüpft, ist etwas Verkehrsleben in die Bucht hineingetragen worden, doch konzentriert es sich nur auf die an dem Kanal liegenden Städte. Als deutsche Rheinmündung stellt der Dortmund-Ems-Kanal eine wegverkürzende Verbindung vom Niederrhein zum Norddeutschen Tiefland her und ist für den Güterverkehr von großer Bedeu-

[1] O. Blum: a. a. O.

tung. Durch die Kanäle der Lippe (Hamm—Datteln und Wesel—Datteln) sollen die nördlichen Teile des rheinisch-westfälischen Industriegebiets erschlossen und der Rhein-Herne-Kanal vom Durchgangsverkehr zwischen dem Dortmund-Ems-Kanal und dem Rhein entlastet werden.

Der Kraftpostverkehr ist entsprechend der rein landwirtschaftlichen Bevölkerung, die das Land nur dünn besiedelt, sehr gering, und die Münster Tieflandsbucht besitzt nächst Pommern das geringste Kraftpostnetz von 4,91 km auf 100 qkm des Deutschen Reichs.

Eisenbahn und der Dortmund-Ems-Kanal haben der Münster Tieflandsbucht eine Bedeutung als Durchgangslandschaft gegeben. Innerhalb des Landes bedingen aber die wirtschaftlichen Verhältnisse nur einen geringen Lokalverkehr, so daß die Verkehrsdichte von 24,76 km auf 100 qkm noch unter dem Reichsdurchschnitt liegt.

22. Alpenvorland[1].

Eisenbahndichte: 12,12 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 8,57 km auf 100 qkm.
Schiffsverkehrsdichte: 1,04 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 21,73 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Passau — Regensburg — Ingolstadt — Donauwörth — Neuoffingen — Ulm — Tuttlingen — Singen — Schaffhausen — Konstanz — Lindau — Hergatz — Kißlegg — Leutkirch — Kempten — Lechbruck — Peißenberg — Bichl — Bad Tölz — Schaftlach — Wiesbach — Bad Aibling — Rosenheim — Traunstein — Salzburg.

Das Alpenvorland bildet zwischen dem Schwäbisch-Fränkischen Jura im Norden, den Alpen im Süden, dem Bodensee im Westen und dem Bayrischen Wald im Osten eine ausgedehnte flache Hügellandschaft. Es stellt im Vergleich zu den randlich höher ansteigenden Gebirgen eine reich zertalte Senke dar und ist daher schon immer als Durchgangsland für den westöstlichen und nordsüdlichen Verkehr von Bedeutung gewesen, so daß es innerhalb des Süddeutschen Gebirgslandes eine besondere Stellung einnimmt.

Durch seine westöstliche Erstreckung und die leichte Zugänglichkeit, von Westen durch das Rheintal und am Bodensee entlang, von Osten durch das Donautal, welches den Weg zum Schwarzen Meer öffnet, von Norden durch die Täler des Schwäbisch-Fränkischen Juras und das Nab-

[1] Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart, herausgeg. von Hoff, Kumbier u. Anger, Berlin 1923. S. Günther: Die Donau in verkehrsgeogr. u. weltwirtsch. Bedeutung, Geogr. Zeitschrift Bd. 22/1916. M. Oberreuter: a. a. O.

tal und von Süden durch die Täler der Alpen, die zu den Paßübergängen (Fernpaß, Brenner, Gotthard) führen, sowie durch seinen orographischen Bau, der dem Verkehr keine wesentlichen Hindernisse in den Weg legt, ist das Alpenvorland eine Sammelmulde des Verkehrs zwischen Nord- und Südeuropa wie für den zwischen Ost- und Westeuropa geworden. Es führen daher wichtige Kontinentalbahnen (Holland/Paris—Wien—Orient und Berlin—Rom) über das Land hinweg.

Durch ihre Lage begünstigt, haben sich an den Knotenpunkten der großen Durchgangsstraßen eine Reihe von Städten mit reger Industrie entwickelt, wie München, Ulm, Augsburg, Regensburg und Passau, die teilweise schon früher durch ihre Messen einen bekannten Namen hatten. Allerdings haben Augsburg und Ulm die Zeit ihrer größten Blüte hinter sich, die sie im Mittelalter als Vermittler für den Handel über die Alpenpässe besessen haben, da jetzt der Überseehandel andere Wege eingeschlagen hat. München ist als Hauptstadt des früheren Königreichs Bayern durch die Eisenbahnpolitik in jeder Hinsicht bevorzugt worden und hat sich zum Mittelpunkt des Alpenvorlands und Süddeutschlands überhaupt entwickelt, in dem die großen Verkehrslinien zusammentreffen. Durch seine günstige Verkehrslage hat es sich auch zu einer Industriestadt ersten Ranges herausgehoben. Erst in jüngster Zeit wird es etwas durch den Schnellverkehr umgangen.

Das Eisenbahnnetz hat trotz seiner Bedeutung für den Durchgangsverkehr eine weit geringere Dichte als der Reichsdurchschnitt. Dies läßt sich nur darauf zurückführen, daß außer den Durchgangsstrecken nur wenige Bahnen das Gebiet dem Verkehr erschließen, da alle Bedingungen für einen regeren Lokalverkehr fehlen.

Dem Lokalverkehr der Eisenbahn entsprechend ist auch die Anzahl der Kraftpostlinien, die dem Verkehr innerhalb des Alpenvorlands dienen, sehr gering. Nur im Süden verdichtet sich das Kraftpostliniennetz, da hier die Verkehrsbedürfnisse durch den Fremdenverkehr größer sind als in rein landwirtschaftlichen Gebieten.

Das Alpenvorland besitzt in der Donau den einzigen größeren Fluß Deutschlands, der Deutschland mit dem Schwarzen Meer verbindet. Wenn auch die Donau schon von Ulm an schiffbar ist, so können doch erst von Regensburg an größere Lastkähne auf ihr fahren. Die Alpenflüsse sind bis auf den Inn nicht schiffbar und führen ihr außerdem viel Geröll zu, so daß die Donau in ihrer Bedeutung für die deutsche Schiffahrt noch hinter der Weser zurücksteht.

Die zahlreichen am Fuße der Alpen liegenden Seen haben einen lebhaften Personendampferverkehr hervorgerufen. Zwar läßt sich auch hier

wieder nicht die genaue Kilometerlänge der von den Dampfern zurückgelegten Wege ermitteln, und die für das Alpenvorland berechnete Wasserstraßen-Verkehrsdichte von 1,04 km auf 100 qkm wird in Wirklichkeit etwas größer sein. Jedoch ist sie immer noch so gering, daß sie keinen Einfluß auf das Gesamtverkehrsbild hat.

So sind es auch im Alpenvorland wieder Eisenbahn und Kraftpost, welche die Verkehrsdichte bestimmen. Diese ist in Anbetracht der wirtschaftlichen Verhältnisse und der Lage des Alpenvorlands als Durchgangsgebiet nur gering.

23. Südlicher Landrücken[1].

Eisenbahndichte: 13,75 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 6,69 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 20,45 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Kreuz — Landsberg — Küstrin — Berlin — Stendal — Ülzen — Harburg — Rotenburg — Visselhövede — Schwarmstedt — Hannover — Rethen — Ringelheim — Neuekrug-Hahausen — Vienenburg — Sandersleben — Magdeburg — Wittenberg — Ruhland — Meißen — Dresden-N. — Görlitz — Hirschberg — Striegau — Liegnitz — Wehrse.

Der Südliche Landrücken zieht als ein niedriger, mehrfach unterbrochener Höhenzug von der Polnischen Platte aus in nordwestlicher Richtung durch das ganze Norddeutsche Tiefland bis fast zur Nordsee hin. Durch die Flüsse des Mitteldeutschen Gebirgslandes wird er vielfach durchschnitten und in einzelne Gebiete aufgelöst.

Den wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechend ist der Südliche Landrücken sehr dünn besiedelt. Nur an seinen Rändern oder in verkehrsgeographisch günstiger Lage sind größere Städte entstanden, von denen Berlin als Hauptstadt und Verkehrsmittelpunkt des Deutschen Reichs an erster Stelle steht.

Hier laufen von allen Seiten Eisenbahnlinien, Kraftpost- und Flugzeuglinien sowie Schiffahrtsstraßen zusammen, von denen die Eisenbahnlinien in westöstlicher Richtung den Talniederungen der alten Urstromtäler folgen: dem Glogau-Baruther Tal, das den Fläming begleitet, dem Warschau-Berliner Tal und dem Thorn-Eberswalder Tal, dem die Linie Thorn—Kreuz—Küstrin folgt. Diese westöstlichen Linien des Norddeutschen Flachlands kreuzen sich in Berlin mit den nord-

[1] Handbuch für die deutsche Binnenschiffahrt, herausgeg. von Erich Schreiber, Hamburg 1929/30. E. Krüger a. a. O.

südlichen, die von der Nordsee- und Ostseeküste her nach dem Mitteldeutschen Bergland, nach Südeuropa bzw. dem Mittelmeer oder nach West- und Osteuropa führen.

Wenn auch der Südliche Landrücken im allgemeinen nicht verkehrsfeindlich ist und von mehreren Hauptbahnen durchquert wird, wird er vom westöstlichen Verkehr meist an den Rändern umgangen. Alle diese Linien dienen aber nur dem Durchgangsverkehr. Ein innerer reger Bezirksverkehr hat sich nicht entwickeln können, da jegliche Vorbedingungen wie Industrie, fruchtbarer Boden und dichte Bevölkerung fehlen. Nur in der näheren Umgebung Berlins ist ein engmaschiges Netz von

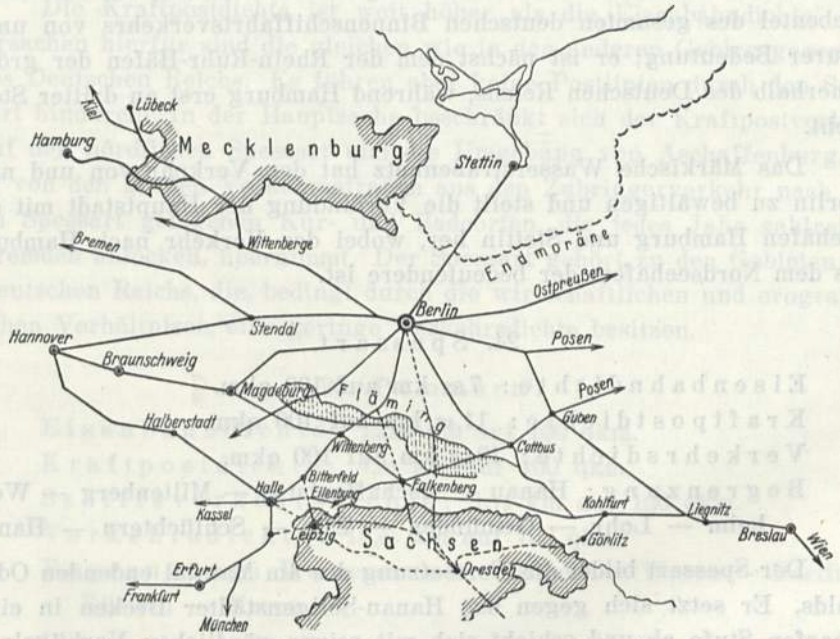


Abb. 17[1]. Berlin, der Verkehrsmittelpunkt des Deutschen Reiches

Verkehrslinien entstanden, da sich hier durch die günstige Verkehrslage eine größere Industrie und damit eine dichtere Besiedlung entwickelt hat.

Durch das Fehlen von Industriegebieten oder nahe beieinanderliegenden Großstädten ist auch der Kraftpostverkehr nur gering und steht mit seiner Dichte von 6,69 km weit unter dem Reichsdurchschnitt. Im allgemeinen führen die Kraftpostlinien des Südlichen Landrückens von den am Rande liegenden Großstädten in das Land hinein und leisten der Bahn somit Zubringerdienste.

Bei Errechnung der Verkehrsdichte wurden nur die Eisenbahn und die Kraftpost berücksichtigt; sie ergaben infolge der wirtschaftlichen

[1] O. Blum: Arch. f. Eisenbahnwesen 1920, S. 877.

Verhältnisse einen unter dem Reichsdurchschnitt (26,28 km) stehenden Wert von 20,45 km auf 100 qkm.

Die Wasserstraßen, die den Südlichen Landrücken vielfach durchziehen, dienen nur dem Güterverkehr. Allein hier, im ostelbischen Deutschland, besitzen wir ein einheitliches Binnenwasserstraßennetz, durch welches Elbe und Oder über Havel und Spree durch eine Reihe von Kanälen in Verbindung stehen. Zwischen Elbe und Weser soll der im Bau befindliche Mittellandkanal eine wirtschaftliche Belebung bringen.

Berlin bildet neben Oberschlesien das zweite Großindustriegebiet, welches im Hinterland der Ostsee liegt. Sein Verkehr ist mit einem Siebentel des gesamten deutschen Binnenschiffahrtsverkehrs von ungeheurer Bedeutung; er ist nächst dem der Rhein-Ruhr-Häfen der größte innerhalb des Deutschen Reichs, während Hamburg erst an dritter Stelle steht.

Das Märkische Wasserstraßennetz hat den Verkehr von und nach Berlin zu bewältigen und stellt die Verbindung der Hauptstadt mit den Seehäfen Hamburg und Stettin her, wobei der Verkehr nach Hamburg, als dem Nordseehafen, der bedeutendere ist.

24. Spessart.

Eisenbahndichte: 7,82 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 11,46 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 19,28 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Hanau — Aschaffenburg — Miltenberg — Wertheim — Lohr — Gemünden — Elm — Schlüchtern — Hanau.

Der Spessart bildet die Fortsetzung des am Maintal endenden Odenwalds. Er setzt sich gegen das Hanau-Seligenstädter Becken in einer scharfen Stufe ab und schiebt sich mit seinen nördlichen Vorhügeln in den Winkel zwischen Vogelsberg und Rhön. Hier, im Paß von Schlüchtern und Elm, treffen alle drei Gebirge sowie die sie begleitenden Eisenbahnlinien von Fulda, Hanau und Gemünden zusammen. Die Täler der Kinzig, der Sinn und des Mains, denen auch die Eisenbahnlinien folgen, grenzen den Spessart gegen seine Umgebung ab.

Seiner verkehrsgeographischen Lage nach ist der Spessart der Städteentwicklung sehr ungünstig; nur am Rand begleiten einige kleinere Ortschaften den Lauf des Mains und der Kinzig. Allein Aschaffenburg, die größte Maintalsiedlung und am Endpunkt der Großschiffahrtsstraße des Mains gelegen, hat mehr Bedeutung erlangt. Hier zweigen die Gebirgsstraßen und Hauptwege von Mainz nach Franken ab, ferner sammeln sich die Lokalwege des Spessarts und des östlichen Odenwalds.

Durch die günstige Verkehrslage haben ebenfalls größere Industriebetriebe entstehen können.

Nur eine Hauptverkehrslinie von Frankfurt nach Würzburg führt von Aschaffenburg quer durch den Spessart nach Lohr. Zu einem Lokalverkehr fehlen alle Vorbedingungen, nur einige kleine Stichbahnen führen von Westen her in das Gebiet hinein, sonst gehen alle Verkehrsstraßen daran vorbei.

Infolge seiner verkehrsgeographischen und wirtschaftlichen Verhältnisse hat der Spessart mit 7,82 km auf 100 qkm die geringste Eisenbahndichte des ganzen Deutschen Reichs.

Die Kraftpostdichte ist weit höher als die Eisenbahndichte. Die Ursachen hierfür sind die gleichen wie in den anderen Gebirgsgegenden des Deutschen Reichs. Es führen aber keine Postlinien durch den Spessart hindurch. In der Hauptsache beschränkt sich der Kraftpostverkehr auf den nördlichen Spessart und die Umgebung von Aschaffenburg, da er von den großen Verkehrsstraßen aus den Zubringerverkehr nach den im Spessart gelegenen Kur- und Badeorten, die jedes Jahr zahlreiche Fremden anlocken, übernimmt. Der Spessart gehört zu den Gebieten des Deutschen Reichs, die, bedingt durch die wirtschaftlichen und orographischen Verhältnisse, eine geringe Verkehrsdichte besitzen.

25. Pommern[1].

Eisenbahndichte: 12,09 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 4,86 km auf 100 qkm.
Schiffsverkehrsdichte: 1,73 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 18,68 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Warnemünde — Güstrow — Waren — Berlin — Küstrin — Kreuz.

Pommern verdankt die Ausgestaltung seiner Oberfläche wie alle übrigen Länder des Norddeutschen Tieflands der Eiszeit. Es ist eine flachwellige Grundmoränenlandschaft mit vielen Seen und Seengruppen, die sich im Süden durch einen langen Endmoränenzug von dem Südlichen Landrücken scheidet.

Größere Verkehrsstraßen führen nur durch das Odertal zur Ostsee oder durch das Thorn-Eberswalder Urstromtal an ihrem Rande entlang nach Osten. An der Küste, die als Haff- und Ausgleichsküste verkehrsfeindlich eingestellt ist, haben sich außer Stralsund und Stettin nur kleinere Häfen entwickelt, zumal das für jeden Hafen notwendige Hinterland fehlt.

[1] A. Gildemeister: Die Verkehrslage Deutschlands, Leipzig 1926. 5. Passarge: a. a. O.

Von besonderer Bedeutung ist der Verkehrsweg des Odertals nach Stettin, da er dem Verkehr den kürzesten Weg nach dem östlichen Mitteleuropa eröffnet. Auch die Täler der Nebenflüsse der Oder, denen die Bahnen folgen, erhöhen noch ihre verkehrsgeographische Stellung. Ferner bilden die Schienenwege Berlin—Stralsund—Rügen—Stockholm/Oslo eine wichtige Verbindung des Binnenlandes mit den Ostseegebieten, zumal sich hier besonders der Verkehr nach den Seebädern abspielt.

Der Lokalverkehr ist den wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechend gering. Wie in allen Agrarlandschaften ist auch hier die Anzahl der Kraftpostlinien sehr klein. So besitzt Pommern mit 4,86 km die geringste Kraftpostdichte unter allen Verkehrslandschaften.

Die Oder bildet einen wichtigen Schiffahrtsweg, da sie den Güterverkehr der zwei Großindustriegebiete Oberschlesien und Berlin übernimmt. Die Bedeutung der Odermündung (Stettin) hat durch die Verbindung von Elbe und Oder wesentlich nachgelassen, da die Oder einen Teil ihres Verkehrs an die Elbe abgibt.

Ein lebhafter Personendampferverkehr herrscht während des Sommers an der Küste; er wird hervorgerufen durch den besonders nach den Inseln Rügen, Usedom und Wollin gehenden Fremdenverkehr.

In erster Linie ist es aber die Eisenbahndichte, die für die Verkehrserschließung Pommerns maßgeblich ist, während Kraftpost- und Wasserstraßendichte nur einen kleinen Teil der Gesamtverkehrsdichte einnehmen.

26. Nordwestdeutsches Tiefland.

Eisenbahndichte: 10,55 km auf 100 qkm.

Kraftpostdichte: 6,45 km auf 100 qkm.

Schiffsverkehrsdichte: 1,31 km auf 100 qkm.

Verkehrsdichte: 18,31 km auf 100 qkm.

Begrenzung: Bentheim — Ibbenbüren — Osnabrück — Holzhausen — Minden — Haste — Rethen — Hannover — Schwarmstedt — Visselhövede — Rotenburg — Harburg — Hamburg — Altona.

Das Nordwestdeutsche Tiefland ist das Gebiet der großen Moore, das sich westlich der Aller und Leine bis zur Reichsgrenze und vom Nordrand des Mitteldeutschen Gebirgslandes bis zur Nordsee erstreckt.

Innerhalb des Landes hat sich, bedingt durch die wirtschaftlichen Verhältnisse, kein größerer Eigenverkehr entwickeln können, zumal auch

die Moore der Eisenbahnführung sehr beschwerlich sind; nur Neben- und Kleinbahnen sowie Kraftpostlinien erschließen das Land. Die Haupteisenbahnlinien dienen fast ausschließlich dem Durchgangsverkehr, der sich aus den Beziehungen des Binnenlandes zum Meer ergibt. Sie folgen den Wasserwegen der Elbe, Weser und Ems und verbinden die großen Städte (Hannover, Osnabrück) am Rande des Mitteldeutschen Gebirgslandes mit den Häfen der deutschen Nordseeküste (Hamburg, Bremen und Emden).

Wie in den anderen Küstenländern des Norddeutschen Tieflandes, hat hier ebenfalls die vorwiegend Landwirtschaft treibende Bevölkerung keinen Anreiz zu einem lebhafteren Lokalverkehr für Eisenbahn und Kraftpost geben können, so daß die Verkehrsdichte nur gering ist. An der Küste verkehren im Sommer zahlreiche Personendampfer, die den Verkehr nach den Inseln vermitteln, ebenso herrscht auch auf der Elbe etwas Personenverkehr.

Schiffahrt wird betrieben auf Ems, Weser, sowie dem beide verbindenden Weser-Ems-Kanal und der Elbe. Besonders Weser- und Elbemündung sind von weitgehender Bedeutung, da sie tief in das Binnenland eingreifen und damit Haupteingangsstraßen für den ozeanischen Schiffsverkehr bilden. Hier sind die führenden Welthäfen Hamburg und Bremen entstanden. Die Schiffahrt hat aber nur die Entwicklung der Hafenstädte und ihrer nächsten Umgebung beeinflussen können; sie ist für die Wirtschaft des Landinnern und damit für den Verkehr von geringem Einfluß geblieben.

27. Oberpfälzer Wald und Bayrischer Wald.

Eisenbahndichte: 9,23 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 8,79 km auf 100 qkm.
Verkehrsdichte: 18,03 km auf 100 qkm.
Begrenzung: Passau — Regensburg — Weiden — Neustadt — Floß — Flossenberg.

Der Oberpfälzer und der Bayrische Wald bilden den südwestlichsten Gebirgswall des Böhmischen Beckens. Sie werden von Donau und Nab gegen das Alpenvorland und den Fränkischen Jura abgegrenzt und gehören noch zu den Mittelgebirgen. Durch die tiefe Senke von Furth und durch den Lauf des Regen scheidet sich infolge des verschiedenen orographischen Aufbaus der Oberpfälzer Wald im Norden vom Bayrischen Wald im Süden, wobei der letzte in nordwestlicher Richtung der Donau von Regensburg bis zum Austritt aus dem Reichsgebiet folgt.

Der Oberpfälzer Wald ist aus zahlreichen Bergrücken und Bergkuppen zusammengesetzt, während im Bayrischen Wald lange Rücken mit breiten Mulden wechseln.

Beide werden von jeher vom Verkehr gemieden und nur einmal in der Senke zwischen Oberpfälzer und Bayrischem Wald von einer Hauptverkehrslinie (Nürnberg—Prag) überschritten. Am Rande des Oberpfälzer Waldes verläuft im Nabtal ein wichtiger Verkehrsweg von Nordnach Süddeutschland (Berlin—München), von dem einige Stichbahnen in das Gebirge hineinführen. Ebenso gehen von der Strecke Regensburg—Passau am Südwestrand des Bayrischen Waldes Bahnen in diesen hinein oder überqueren ihn: (München—)Eisenstein—Pilsen(—Prag). In den letzten Jahren ist aber der Grenzcharakter wieder stärker als früher betont worden, so daß der Verkehr hier noch mehr nachgelassen hat. Die wenigen Bahnen, die Oberpfälzer und Bayrischen Wald dem Verkehr erschließen, haben nur eine geringe Eisenbahndichte zu erzeugen vermocht.

Die Länge der Autobuslinien erreicht nicht die Länge der Eisenbahnlinien, da hier jegliche Vorbedingungen für einen Kraftpostverkehr fehlen und steigender Fremdenverkehr erst allmählich Anregung zu geben vermag. Meist führen die Kraftpostlinien von den an der Donau liegenden Städten in das Waldland hinein. Am bekanntesten ist die 121 km lange Ostmarkenlinie von Passau über Bayr. Eisenstein nach Furth, die reizvolle Landschaften erschließt.

28. Ostpreußen[1].

Eisenbahndichte: 11,1 km auf 100 qkm.
Kraftpostdichte: 5,14 km auf 100 qkm.
Schiffsverkehrsdichte: 1,77 km auf 100 km.
Verkehrsdichte: 18,00 km auf 100 qkm.

Ostpreußen bildet in seiner durch das Versailler Diktat isolierten Stellung von vornherein eine Verkehrslandschaft für sich. Es gehört zum Norddeutschen Tiefland und verdankt seine Oberflächengestaltung der Eiszeit, die hier eine Decke von Geschiebemergel und Sanden ablagerte. Moränenrücken und Reichtum an Seen und Mooren geben dem Lande das Aussehen einer echten Diluviallandschaft.

Ostpreußen hat durch den Verkehr keine Anregung für sein Wirtschaftsleben erhalten können; umgekehrt können die wirtschaftlichen Verhältnisse, die hauptsächlich auf Landwirtschaft, Viehzucht und Forst-

[1] Hans Schroeder: Ostpreußisches Verkehrsproblem, Wirtschaftsdienst 1933, S. 1145.

wirtschaft, Bernsteingewinnung in Samland, sowie auf Fischerei an seenreichen Gebieten beruhen, keine Verstärkung des Verkehrs herbeiführen.

Nur zwei Hauptverkehrslinien führen durch Ostpreußen: Tilsit—Insterburg—Deutsch Eylau—Posen—Frankfurt a. O.—Berlin und Königsberg—Marienburg—Schneidemühl—Küstrin—Berlin. Ferner hat die Strecke Königsberg—Allenstein lokalen Schnellverkehr.

In Ostpreußen liegen alle größeren Städte wie Elbing, Königsberg und Tilsit usw. an den beiden Hauptverkehrslinien und an der Küste. Besonders Königsberg ist durch seine Lage als Hafenstadt von jeher der naturgegebene Verkehrsknotenpunkt und Verkehrsmittler Ostpreußens gewesen und besitzt den einzigsten Flughafen Ostpreußens.

Der Kraftpostverkehr hat innerhalb Ostpreußens bisher wenig Bedeutung erlangt, beträgt seine Dichte doch nur ein Fünftel der höchsten Kraftpostdichte (Sudeten: 26,92 km auf 100 qkm), die wir innerhalb des Deutschen Reichs überhaupt besitzen. Es macht sich besonders das Fehlen von Industriegebieten und von nahe beieinanderliegenden Großstädten bemerkbar.

Der Binnenschiffahrtsverkehr ist trotz der vielen hier vorhandenen Seen doch recht unbedeutend, da diese Seen miteinander nur durch wenige Flüsse und Kanäle in Verbindung stehen und nur von kleineren Schiffen befahrbar sind. Ferner fehlt das für die Wirtschaft und den Verkehr wichtige Hinterland sowie eine Verbindung mit dem Mutterland. Letztere erfolgt entweder durch die Eisenbahn oder als Seeverkehr über die ostpreußischen Häfen.

Neben dem Güterverkehr, der auf den Flüssen, Kanälen und Seen vor sich geht, ist der sich meist aus Vergnügungsreisenden zusammensetzende Personenverkehr auf einzelnen Flüssen und Seen sowie an der Küste entlang ein recht reger. Leider kann die Länge der für Personen befahrbaren Wasserstraßen und damit die Wasserstraßendichte nicht genau angegeben werden. Doch ist die Kilometerlänge der Wasserstraßen jedenfalls nicht so groß, daß sie eine wesentliche Änderung der Verkehrsdichte herbeiführen würde. In der Hauptsache besteht das jetzige Verkehrsnetz Ostpreußens aus Eisenbahn- und Kraftpostlinien.

Alle Beförderungsmöglichkeiten zusammen ergeben die ziemlich geringe Verkehrsdichte Ostpreußens, die in erster Linie durch die geringe Bevölkerungsdichte und die wirtschaftlichen Verhältnisse bedingt wird. Als ein Ackerbau- und Viehzuchtstaat gehört Ostpreußen neben dem Schwäbisch-Fränkischen Jura mit einer Verkehrsdichte von 18 km auf 100 qkm zu einem der am wenigsten dem Verkehr aufgeschlossenen Länder Deutschlands.

29. Schwäbisch-Fränkischer Jura[1].

Eisenbahndichte: 11,22 km auf 100 qkm.

Kraftpostdichte: 6,45 km auf 100 qkm.

Verkehrsdichte: 17,67 km auf 100 qkm.

Begrenzung: Horb — Tuttlingen — Sigmaringen — Ulm — Donauwörth — Regensburg — Weiden — Kirchenlaibach — Schnabelwaid — Nürnberg — Pleinfeld — Nördlingen — Aalen — Gmünd — Pforzheim — Göppingen — Plochingen — Horb.

Der Schwäbisch-Fränkische Jura bildet die südlichste und mächtigste Stufe des Schwäbisch-Fränkischen Stufenlandes. Er ist ein nur selten unterbrochener einheitlicher Gebirgswall mit zum Teil über 1000 m Höhen, der in großer Steilstufe zu seinem Vorland abfällt und in weitem Bogen vom Donau- und Neckartal im Westen bis zum Fichtelgebirge verläuft. Nach Süden wird er durch das Donautal gegen das Alpenvorland, nach Osten durch das Nabtal gegen den Oberpfälzer Wald begrenzt. Der vulkanische Einbruchskessel des Ries scheidet das Gebirge in den Schwäbischen Jura im Westen, den Fränkischen im Osten; beide zeigen in ihrem orographischen Aufbau wesentliche Unterschiede.

Der Schwäbische Jura besteht aus einer breiten Hochfläche, die mit einer Steilwand gegen die Schwäbisch-Fränkische Stufenlandschaft abbricht, sich dagegen nach Südosten allmählich abdacht und von tief einschneidenden Erosionstälern reich gegliedert wird. Durch seine Verkehrslage bildet er eine Verkehrsschranke, die durch den steilen Abfall zum Neckargebiet noch verschärft wird. Er stellt sich der Hauptverkehrsrichtung vom Rhein zur Donau und dem nordsüdlichen Verkehr entgegen; nur ein international wichtiger Übergang führt von der Geislinger Steige aus quer durch den Jura nach Ulm mit der Linie Paris—Stuttgart—Ulm—München. In der Hauptsache umgeht ihn der Verkehr in den Randstraßen, die in nordsüdlicher Richtung von Stuttgart durch das Neckartal über Rottweil—Singen nach Zürich führen und in westöstlicher Richtung seinen Nord- und Südrand begleiten.

Der Einbruchskessel des Ries bildet innerhalb des Schwäbisch-Fränkischen Jura einen verkehrswichtigen Durchbruch mit dem Flußtal der Wörnitz zur Donau. Wichtiger ist das Tal der Altmühl, das den Verkehr von Frankfurt/Nürnberg nach Ingolstadt/München leitet.

Der Fränkische Jura bildet gegenüber dem Schwäbischen eine weit niedrigere Erhebung, die nach beiden Seiten steil abfällt, aber im Bau und in der Oberflächengestaltung mit ihm weitgehend übereinstimmende Züge zeigt, nur daß er durch Flüsse mehr zertalt und daher für den Verkehr viel durchgängiger ist.

[1] E. Schatz a. a. O.

Auch die Verkehrsverhältnisse liegen nicht besonders günstig. Der Fränkische Jura liegt abseits des Verkehrs und wird außer der Eisenbahnlinie Nürnberg—Regensburg auf der Hochfläche nur von Bahnen geringerer Bedeutung überquert. Eine der Hauptlinien Mitteleuropas verläuft am Ostrande des Gebirges im Nabtal entlang und führt von Berlin durch Sachsen nach München.

Entsprechend den wirtschaftlichen Verhältnissen fehlen jegliche Vorbedingungen für einen regeren Kraftpostverkehr. Nur wenige kurze Postlinien führen von den am Rande oder in den Tälern liegenden Städten auf die Hochflächen, zumal auch kein Fremdenbesuch belebend auf den Verkehr einwirkt.

Daher ist der Schwäbisch-Fränkische Jura durch seinen orographischen Aufbau sowie durch seine wirtschaftlichen und verkehrsgeographischen Verhältnisse noch wenig dem Verkehr erschlossen und besitzt mit 17,67 km auf 100 qkm die geringste Verkehrsdichte des Deutschen Reichs.

G.

Literaturverzeichnis.

1. Auerswald: Die Eisenbahnen der Erde im Jahre 1930, Archiv für Eisenbahnwesen Bd. 56/1933.
2. Otto Blum: a) Betrachtungen zur Verkehrsgeographie, Archiv für Eisenbahnwesen Bd. 43/1920; b) Der Weltverkehr und seine Technik, Teil I, Stuttgart und Berlin 1921; c) Grundzüge des europäischen Verkehrs, Zeitschrift für Geopolitik I/1924; d) Linienführung, Handbibl. d. Bauingenieure, II. Teil: Eisenbahnwesen, Berlin 1925; e) Das Eisenbahnnetz Niedersachsens, Archiv für Eisenbahnwesen Bd. 56/1933.
3. H. Dempwolff: a) Verlagerung von Verkehrswegen am Rande der deutschen Mittelgebirge zwischen Rhein und Oder, Zeitschrift für Geopolitik, Berlin 1919; b) Verlagerung von Verkehrswegen am Rande des deutschen Mittelgebirges zwischen Rhein und Oder, Verkehrstechnische Woche Bd. 13/1919.
4. Bruno Dietrich: Grundzüge der allgem. Wirtschaftsgeographie, Berlin 1927.
5. K. Dove: Allgemeine Verkehrsgeographie, Berlin und Leipzig, Samml. Göschen, 1921.
6. Esselbrügge: Die Abhängigkeit des norddeutschen Eisenbahnnetzes von der Geländegestaltung, Archiv für Eisenbahnwesen Bd. 56/1933.
7. E. Everling: Stand und Ziele deutscher Luftfahrt, Nauticus 1928.
8. Fischer: Die Güterverkehrspolitik; Binnenschiffahrt—Eisenbahn—Kraftwagen, Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1933, S. 201.
9. S. Günther: Die Donau in verkehrsgeographischer und weltwirtschaftlicher Bedeutung, Geographische Zeitschrift Bd. 22/1916.
10. F. G. Hahn: Die Eisenbahnen, ihre Entstehung und gegenwärtige Verbreitung, Aus Natur und Geisteswelt Bd. 71/1905.
11. Joh. Hansing: Die Eisenbahnen in Baden, Stuttgarter Geogr. Studien, Stuttgart 1929.
12. Kurt Hassert: a) Neuere Beiträge zur Geographie und Kartographie der Eisenbahnen, Mitteilungen des Vereins für Erdkunde zu Dresden, 1926; b) Allgemeine Verkehrsgeographie, Berlin und Leipzig 1931.

13. Hellmuth Haufe: Die geographische Struktur des deutschen Eisenbahnverkehrs, Veröffentlichungen d. Geogr. Sem. d. Universität Leipzig 1931.
14. Max Haushofer: Eisenbahngeographie. Eine Darstellung des modernen Weltverkehrs mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen, Stuttgart 1875.
15. Hinz: Das Kraftfahrliniennetz der Deutschen Reichspost, Verkehrstechnik Bd. 6/II 1925, S. 925.
16. Hans Hochholzer: Grundzüge der allgem. Geographie des Flugwesens, Geogr. Anzeiger Bd. 31/1930, S. 177.
17. K. Jansen: Die Bedingtheit des Verkehrs und der Ansiedlungen der Menschen durch die Gestaltung der Erdoberfläche, Kiel 1861.
18. J. Kettler: Bemerkungen zur Karte der Eisenbahndichtigkeit im Deutschen Reich, Zeitschrift f. wissenschaftliche Geographie, Wien, Bd. 4/1883.
19. Fritz Loewe: Allgemeine Geographie des Luftverkehrs, Zeitschr. der Ges. f. Erdk. zu Berlin, 1929.
20. Walther Lotz: Verkehrsentwicklung in Deutschland seit 1800, Aus Natur und Geisteswelt, Bd. 15, Leipzig 1920.
21. Margarete Oberreuter: Die Eisenbahnen in Württemberg, Stuttgarter Geogr. Studien, Stuttgart 1933.
22. S. Passarge: Die Erde und ihr Wirtschaftsleben, Hamburg und Berlin 1927.
23. J. Partsch: Mitteleuropa, Gotha 1904.
24. Karl Pirath: a) Entwicklung, Bedeutung und Zukunftsaussichten des Kraftwagenverkehrs, Die Umschau Bd. 31/1927, S. 801; b) Die Eisenbahnen und ihre Stellung in der neuzeitlichen Entwicklung der Verkehrsmittel, Verkehrstechnische Woche 1927/II, S. 537 u. 565; c) Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Berlin 1934.
25. H. Pistor: Die Thüringischen Eisenbahnen, besonders die geographischen Verhältnisse, Mitt. d. Geogr. Gesellschaft Jena, Bd. 26/1908.
26. Hans Pollog: Der Weltluftverkehr, Leipzig und Berlin 1929.
27. Sarter: Besondere Verkehrsfragen von wirtschaftlicher Bedeutung, Verkehrsprobleme der Reichsbahn, Berlin 1932.
28. Karl Ludwig Schecher: Verkehrslehre der Binnenschiffahrt, Samml. wasserwirtsch. Schriften, Bd. 4, Halle 1911.
29. Rudolf Scheibe: Die Verkehrsluftfahrt, Dresdner Geogr. Studien, Dresden 1931.
30. Peter Heinrich Schmidt: Die geographischen Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Jena 1934.
31. Werner Schulze: Die Eisenbahnen in Sachsen, Mitteilungen d. Ver. d. Geogr. a. d. Univ. Leipzig, X/XI, 1933.
32. I. Siedentop: a) Die geographische Struktur des deutschen Eisenbahnverkehrs, Erde und Wirtschaft, Braunschweig 1932; b) Methodik von Eisenbahndichtekarten, Petermanns Geogr. Mitt., Heft 1/2 1933.
33. K. Trautvetter: Das deutsche Verkehrswesen, Archiv für Eisenbahn, Bd. 43/1920.
34. H. Wegele: Die Linienführung der Eisenbahnen, Sammlg. Göschen, Berlin und Leipzig, 1912.
35. A. Weitzel: Die regionale Gliederung Deutschlands nach Wirtschafts- und Verkehrsgebieten, Erde und Wirtschaft Bd. II/1928/29.

England, das Mutterland des Eisenbahnwesens, und die erste deutsche Eisenbahn: Nürnberg—Fürth.

Von

B. Stumpf, Berlin.

(Mit 8 Abbildungen.)

Seitdem der Oberbergrat Joseph Ritter v. Baader 1814 angeregt hatte, die Nachbarstädte Nürnberg und Fürth durch eine Eisenbahn zu verbinden, wurde es in Bayern um diesen Gedanken nicht mehr still. Die Kammer, ja, sogar König Ludwig I. beschäftigten sich mehrmals damit, freilich ohne über einige wohlgemeinte Reden hinauszukommen. Zur Tat fehlte der kühne Entschluß, das bewußte Wagenwollen, der Mut, gegen bedenklich wackelnde Zöpfe anzugehen. Erst die Vorgänge in England, das seit 1825 für die ganze Welt wertvolle Pionierarbeit auf diesem Gebiet leistete, brachten den unterirdisch glimmenden Funken zu hellem Glühen.

Als sich an einem ungewöhnlich schönen Septembermorgen des denkwürdigen Jahrs 1825 in der mittelenglischen Industriestadt Darlington der erste Eisenbahnzug des öffentlichen Verkehrs gen Stockton, dem nahen Hafen, in Bewegung setzte, da richteten sich die Augen aller fortschrittlichen Geister Europas auf das gelobte Land, in dem George Stephenson mit der Konstruktion eines hinlänglich zuverlässigen und für den Gebrauch auf Schienenwegen praktisch verwendbaren „Dampfwagens" das jahrzehntelange Bemühen so vieler Männer verwirklicht hatte. Unter den zahlreichen Besuchern, deren sich die Bahn und Stephensons Fabrik anfangs zu erfreuen hatten, befanden sich auch zwei preußische Bergbau-Ingenieure, v. Dechen und v. Oeynhausen, die nach ihrer Rückkehr in die Heimat einen umfangreichen Bericht über ihre Eindrücke und Feststellungen veröffentlichten[1]. Dieser Bericht, die erste deutsche eisenbahnwissenschaftliche Abhandlung, vermochte zwar die allgemeine Zurückhaltung in Deutschland ebensowenig zu bezwingen wie der Aufruf, mit dem Friedrich Harkort einige Jahre zuvor

[1] Archiv für Bergbau und Hüttenwesen, Band XIX, Berlin 1829.

für den „mit rauchenden Kolossen bespannten Triumphwagen des Gewerbefleißes" geworben hatte. Immerhin wurde der Boden durch diese und andere Stimmen so weit vorbereitet, daß die beiden weiteren großen Ereignisse im europäischen Inselreich — der Lokomotivwettkampf zu Rainhill (Oktober 1829) mit dem unbestrittenen Triumph der von Stephenson gebauten „Rakete" und die Inbetriebnahme der längeren und bedeutenderen Strecke von Liverpool nach Manchester (September 1830) — auch bei den bisher Lauen und Gleichgültigen starken Widerhall fanden. Noch ließen sich allerdings die ärgsten Schwarzseher nicht überzeugen, aber der Wagemut war doch endgültig erwacht. Als sich gar noch herausstellte, daß die zweite englische Eisenbahn einen nicht minder lebhaften Geschäftsgang hatte als die erste, die Jahr für Jahr reichen Ertrag abwarf, ließ sich die Entwicklung nicht länger aufhalten. „Die außerordentlichen Resultate der Eisenbahn von Manchester nach Liverpool wirkten wie ein elektrischer Schlag auf alle zivilisierten Nationen; überall entstanden nun Eisenbahnprojekte", schrieb Friedrich List.

Auch in Nürnberg wurde es wieder lebendig. Diesmal war es ein angesehener Bürger, der Direktor der technischen Lehranstalten Johannes Scharrer, der den alten Plan einer Schienenverbindung nach dem nur eine Wegstunde entfernten Fürth wieder auferstehen ließ und endlich verwirklichte. Schon so oft in der deutschen Geschichte war die mittelfränkische Stadt Tatort großer Ereignisse gewesen, und mehr als einmal hatte sich von hier aus ein Strom belebender Kraft durch das ganze Reich verbreitet. Das Schicksal tat daher gut, daß es nun auch die Wiege der deutschen Eisenbahnen in diese Stätte reichster Vergangenheit und stolzester Überlieferung stellte. Einen Mann von seltenen Gaben hatte es zu seinem Werkzeug ausersehen.

1832 schritt Scharrer zur Tat. Eine Reise nach Berlin, wo er mit preußischen Technikern in Verbindung trat — ob auch mit v. Dechen und v. Oeynhausen, wissen wir leider nicht —, löste den letzten Entschluß aus. Nach seiner Rückkehr offenbarte er sich einem vertrauten Freundeskreis, zu dem vier einflußreiche Nürnberger Patrizier gehörten, der sehr wohlhabende Marktvorsteher G. Z. Platner, der erste Bürgermeister I. S. Binder, der zweite Bürgermeister J. Merkel und der Buchhändler und Kirchenpfleger K. Mainberger. Wie diese, so begrüßten auch der erste Bürgermeister von Fürth, F. J. Bäumen, und der Handelsvorsteher H. S. Meyer in Fürth das Vorhaben mit größter Freude. Die Vorarbeiten wurden unverzüglich aufgenommen. Man ermittelte die Straßenfrequenz zwischen beiden Städten, ließ die Strecke genau vermessen und nivellieren und endlich einen Lageplan sowie Zeichnungen der projektierten Bahn

und ihrer Konstruktion in drei Ausfertigungen herstellen, von denen eine für Berlin und die zweite für England bestimmt war, während die dritte in Nürnberg verbleiben sollte[1].

Es stand also von vornherein fest, daß für die Errichtung der Bahn und ihre Versorgung mit Betriebsmitteln das Vorbild England maßgebend sein sollte. Da es bei dem Unternehmen, als dem ersten dieser Art in Deutschland, in höchstem Maße auf vorbildliches Gelingen ankam, wenn anders nicht die Verbreitung des neuen Verkehrsmittels auf Jahre hinaus

Abb. 1. Johannes Scharrer
(Photo: Verkehrsmuseum Nürnberg)

gehemmt werden sollte, wäre es in der Tat unklug gewesen, auf die Nutzbarmachung der mancherlei Erfahrungen zu verzichten, die man jenseits des Kanals in sieben langen Jahren erworben hatte. Friedrich List, den H. F. Meyer über seine Ansicht befragte, empfahl zwar in einem sehr ausführlichen Schreiben[2], nicht die massive, teure Bauweise Englands zum Muster zu nehmen, sondern sich an Nordamerika zu halten. Dort habe „Notwendigkeit, Lokalverhältnisse und praktischer Sinn des Publikums" die Ingenieure genötigt, auf den „allersolidesten Bau" zu verzichten und statt dessen das ökonomische Interesse, „die meisten Pro-

[1] Brief Scharrers an Platner vom 19. April 1833.

[2] Vom 1. Dezember 1833. Vgl. Friedrich List, Schriften, Reden, Briefe; Band III, Teil 2, Seite 814 ff., herausgegeben und bearbeitet von A. v. d. Leyen, A. Genest und B. Meyer, Berlin 1931.

zente", in den Vordergrund zu stellen. „. . . Nicht der Techniker, sondern der Finanzier muß in dieser Sache entscheiden. Die große Aufgabe ist nicht Solidität, nicht Dauerhaftigkeit usw., sondern vorläufig Einträglichkeit . . . Meiner Meinung nach befindet sich Deutschland in gleicher Lage mit Nordamerika und sollte daher dort seine Muster nehmen, nicht in England." In Nürnberg war man indessen viel zu sehr auf Sicherheit und guten Eindruck eingestellt, als daß man sich in dem Vorsatz hätte beirren lassen, nur das Beste zu verwenden. Längst war denn auch die Entscheidung in diesem Sinne gefallen.

Schon im zeitigen Frühjahr 1833 hatte sich Platner mit englischen Geschäftsfreunden in Verbindung gesetzt und sie um Vermittlung bei der Beschaffung der „Dampfwagen" sowie einiger „Muster zu den Schienen, Gestellen, eisernen Nägeln, womit die Schienen befestigt werden, und zu den Keilen oder Schließen, die zur Befestigung der Gestelle dienen", gebeten. Ein Schreiben[1] vom 23. April 1833 an die Firma Suse & Sibeth, London, ist wegen seines allgemeinen Inhalts sehr interessant:

„Der günstige Erfolg, den die Unternehmung einer Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester bisher gehabt hat, erregte auch bey uns größtes Interesse und bewirkte den Entschluß, eine solche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth herzustellen. Diese beiden Städte stehen miteinander in sehr lebhafter Communikation hinsichtlich ihrer Handels- und Gewerbeverhältnisse, so daß täglich ca. 1000 Personen zu Fuß und zu Wagen hin und her passieren und auch eine bedeutende Quantität Waaren hin- und hertransportiert wird. Beide Städte liegen in einer Entfernung von ca. 3½ engl. Meilen von einander und der Weg ist eine fast ganz horizontale Ebene bloß mit einem Gefälle von ca. 1 Fuß auf 1000 Fuß. Die projektierte Linie dieser Bahn ist ca. 21 000 engl. Fuß lang mit einem Gefälle von 24/21 000 und besteht aus zwei Elementen:

1. aus einer geneigten Ebene von ca. 12 000 Fuß, welche sich 1/500 neigt und
2. aus einer 9000 Fuß langen, ganz horizontalen Strecke.

Zum Gebrauch auf dieser Eisenbahn bedürfen wir vorläufig 2 Lokomotiv-Dampf-Maschinen, wovon die eine diese Tour täglich zehnmal hin und her zu machen hat und die andere als Reserve dient. Das Maximum der Last, welche die Maschine jedesmal zu fahren hat, besteht in einem Transport von ca. 100 Personen und ca. 50 Centner Waaren, also zusammen ca. 200 Centner oder ca. 10 Tonnen netto, ungerechnet das Gewicht der Transportwagen.

Die Geschwindigkeit wird in der Art gewünscht, daß die Strecke von ca. 21 000 engl. Fuß in 8 bis 10 Minuten zurückgelegt werde . . .

Zwey Maschinen dieser Art genügen uns vor der Hand, jedoch werden wir wahrscheinlich späterhin noch zwey nachbestellen. Die

[1] Die nachstehend im Wortlaut veröffentlichten Schreiben usw. sind in der Ursprache und in der Urform — d. h. mit allen ihren grammatikalischen, orthographischen und stilistischen Eigenarten und Schwächen — wiedergegeben.

Verfertiger müssen uns für die beabsichtigte vollkommene Brauchbarkeit garantieren, in der Art, daß wir seiner Zeit die Maschinen durch Sachverständige mit Holtzbeheitzung daselbst werden probieren lassen.

Ich bemerke Ihnen noch, daß die Herstellung dieser Eisenbahn zwischen Fürth und Nürnberg bloß zum Versuch dienen soll. Gelingt derselbe, so dürfte die Unternehmung leicht auf eine Verbindung des Mayns mit der Donau ausgedehnt und eine Eisenbahn von Marktbreit über hier nach Regensburg hergestellt werden, in welchem Falle wir eine bedeutende Anzahl von Lokomotivmaschinen von größerer Kraft bedürfen würden. Die Herren Verfertiger sollen daher diesen Umstand ins Auge fassen und den Preis aufs Genaueste bestimmen."

Das Schreiben schloß mit der Bitte, bei den Firmen Robert Stephenson & Co., Newcastle, und Braithwaite & Ericson in der bezeichneten Richtung anzufragen. Mit keinem Wort war jedoch die Rede von der Entsendung englischer Techniker zur Ausführung der näheren Vorarbeiten. Hierin unterschieden sich die Nürnberger vorteilhaft von anderen Eisenbahnfreunden in Deutschland, nach deren Ansicht nur ein englischer Ingenieur imstande war, eine Eisenbahn zu bauen. Ganz besonders Scharrer trat dafür ein, einen deutschen Techniker heranzuziehen. Wenn er auch, nachdem eine erste Fühlungnahme in dieser Richtung ergebnislos verlaufen war, in dem Entschluß bestärkt wurde, sich zunächst „an einen ausgezeichneten Ingenieur in England zu wenden, welcher mit dergleichen Unternehmungen genau bekannt, dort den Dampfwagen bauen zu lassen und über die ganze Konstruktion der Eisenbahn die genauesten Vorschriften zu erhalten"[1], so wollte er doch nicht, daß einem Ausländer die Aufgabe übertragen würde, die erste Eisenbahn Deutschlands zu bauen. Er trat vielmehr dafür ein, einen oder zwei deutsche Techniker nach England zum Studium des dortigen Eisenbahnwesens zu entsenden und sich hernach ihrer zu bedienen. „Vom Auslande zu lernen", sagte er, „ist keine Schande, aber Fremde zur Ausführung patriotischer Unternehmungen herbeizurufen, ist wenig ehrenvoll"[2]. Auf seinen Antrag wurde denn auch beschlossen, 1000 Gulden für den gedachten Zweck auszusetzen[3].

---

[1] Schreiben vom 1. Juni 1834 von Bauer aus Klosterzell.

[2] Hagen, Die erste deutsche Eisenbahn, Nürnberg 1886, S. 123.

[3] Auch List hatte in seinem schon erwähnten Schreiben zu dieser Frage Stellung genommen. „Eine Reise nach England würde sehr ersprießlich sein", so schrieb er, „wäre es auch nur, um die neueste und beste Dampfmaschine zu bekommen und allerlei Manipulationen, Handgriffe, Vorteile einzusehen, die an sich nichts heißen wollen, aber im ganzen doch äußerst wichtig sind." Er fügte allerdings hinzu: „Was die Bahn selbst betrifft, so können Sie dort nur lernen, sie teuer zu machen, was nicht für Deutschland taugt."

Platner wandte sich wegen Ausführung des Planes an einen Liverpooler Freund, wahrscheinlich W. O. Fosbery, den Sohn eines Direktors der Liverpool-Manchester-Eisenbahn, und bat ihn auch, bei Stephenson wegen der Muster-Eisengeräte anzufragen. Dieser Mr. Fosbery, der übrigens später 20 Aktien der Ludwigs-Eisenbahn zeichnete, antwortete schon am 13. April 1833. Er betonte, daß die neue Erfindung in England ständig weitere Fortschritte mache, und empfahl deswegen auch seinerseits als „von der ersten Notwendigkeit für Ihre Freunde, einen geschickten Ingenieur für einige Zeit hierher zu senden, ohne

Abb. 2. Georg Zacharias Platner
(Photo: Verkehrsmuseum Nürnberg)

welche Maßregel Mißgriffe nicht ausbleiben könnten". Vier Tage später schrieb er abermals:

> „Bezugnehmend auf mein Letztes vom 13. ct. kann ich Ihnen nunmehr anzeigen, daß der große Mann Stephenson heute morgen endlich hier eintraf und mich mit der nachgesuchten Unterredung beehrt hat. Herr Stephenson war inzwischen sehr einsilbig. Er beschränkte sich darauf, zu sagen, daß die verlangten Gegenstände als Muster durch seinen Sohn und Associé Mr. Robert Stephenson gesandt würden, auch späterhin eine neue Gattung von rails geliefert werden könnten, mit deren Verbesserung er noch beschäftigt sey."

Ähnlich zurückhaltend zeigte sich Stephenson anfangs auch der Firma Suse & Sibeth gegenüber. „Die englischen Ingenieure", schrieb sie, „suchen noch nach Verbesserungen, und man kann deshalb augen-

blicklich wenig Aufschluß von ihnen erhalten". Bald darauf ging aber doch die erste ausführlichere Antwort in London ein:

Newcastle upon Tyne, May 9th 1833.

Gentlemen,

In reply to the queries contained in your letter of the 4th instant. The inclination of the proposed Rail Road is admirably adapted for locomotive engines, as it scarcely differs from a level. The engines will require to be very nearly the same as the smaller class we made for the Liverpool and Manchester R.Way Company. The cost of each engine is £ 800 delivered on board a vessel at this port; this price is exclusive of the Tender which conveys the water and the fuel. We have never made the tenders for the Liverpool Rail Way Co. as they are simple and easily constructed on the spot where the engine is intended to work. We can furnish them if it should be desired at £ 80 each or send a working plan as soon as the engines are ordered. We have furnished several engines for American Rail Roads, where wood was the fuel employed. The reports we have had of their performance are highly satisfactory. The fire place was constructed of larger dimensions in order that a greater quantity of combustion might be carried on, to compensate in some degree for the deficiency in intensity of temperature. Whe therefore recommend that wood and not char coals should be employed as fuel, as much expense would thus be saved. In America little regard is paid to the kind or quality of the wood employed as fuel although Pine wood is preferred. The engines would be placed on four Wheels and would weight about 7½ or 8 Tons when in working order. The R.Way bars for this class of engine ought to weight 35 lb per yard., that is 70 lb per yard of Rail Way.

In this country both lighter rails and lighter engines have been employed, but we have never in any instance known them succeeded well. It is quite essential to have these articles strong and well finished, in order to withstand the shocks and the wear and tear of high velocities, such as are adopted on the Liverpool and Manchester Rail Way.

We shall be happy to give your friends any further information on this subject

and are Gentlemen Yours

Rob. Stephenson & Co

Am 4. Juli 1833 ergänzte Stephenson sein Angebot an die Firma Suse & Sibeth um die Preise für die Schienen und das Kleineisenzeug. Die Mengen dieser Materialien hatte Stephenson nach der ihm mitgeteilten Bahnlänge berechnet. Seine Kalkulation stellte sich nunmehr insgesamt wie folgt:

176 Tons of Rails	£ 9 per Ton	£ 1584/—
66 Tons of Chairs	£ 8 per Ton	£ 528/—
14¾ Tons of Keys and Pins . . .	£ 28 per Ton	£ 413/—
		£ 2525/—

2 Locomotive Engines including packing, shipping and freight to Rotterdam	£ 1700/—
1 Tender including dto	£ 100/—
	£ 1800/—.

Nachdem die Muster der „Schienen, Träger, Nägel und Schließen" nach mehr als Jahresfrist endlich in Nürnberg angekommen und auch durch die unerbittliche Zollschleuse gelotst worden waren, entschied sich das inzwischen als „Direktorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft" eingesetzte Eisenbahnkomitee, die Aufträge auf diese Artikel an im deutschen Zollvereinsgebiet gelegene Firmen zu vergeben. Ausschlaggebend hierfür waren außer dem Wunsch, so wenig Geld wie möglich ins Ausland fließen zu lassen, die Schwierigkeiten mit der Zollbehörde. Man hatte gehofft, die Zollbefreiung, die vorher rundweg abgeschlagen worden war, nach erfolgter Einfuhr zu erwirken. Die bayrische oberste Zolldirektion lehnte dies jedoch für die Probesendung am 6. Februar 1835 abermals ab, da nicht hinlänglich nachgewiesen sei, ob die fraglichen „Modelle" nicht aus Gegenden der Vereinsstaaten, wo schon Eisenbahnen beständen, in gleicher Güte zu beziehen gewesen wären. Wenn man auch auf Scharrers zarten Hinweis, daß seines Wissens noch keine Eisenbahn im Vereinsgebiet bestehe, und daß man die Stücke nur als Muster für die einheimische Industrie bezogen habe, um dieser die Nachahmung zu ermöglichen, den Zollsatz stark ermäßigte, so war er doch immer noch so hoch, daß er die Einfuhr der Gesamtmenge über Gebühr verteuert hätte. Dabei war es noch sehr fraglich, ob die Zollstellen bei Eingang von etwa 250 t, die man ja kaum noch hätte als „Muster" deklarieren können, genau so entgegenkommend gewesen wären. Halb unter dem Druck der Verhältnisse, halb aus vaterländischen Erwägungen schrieb man den Bedarf an eisernem Oberbaumaterial nun also öffentlich in Deutschland aus.

Wie diese Fügung, so hatte man auch die andere nicht zu bereuen, daß aus der Entsendung eines Technikers nach England nichts wurde. Sei es, daß man nicht den geeigneten Mann fand, sei es, daß man auf die Einwände einiger Aktionäre Rücksicht nahm, die eine Reise ins ferne Inselreich als eine ebenso zeitraubende wie kostspielige Sache bezeichneten, kurzum, man führte den früher gefaßten Beschluß nicht aus, dies, obwohl man sich ihn in der „Allgemeinen Versammlung der Theilnehmer" vom 18. November 1833 ausdrücklich hatte bestätigen lassen. Vielleicht trug zu dieser Schickung der Dinge das Schreiben eines Augsburger Schlaubergers bei, der am 11. Mai 1834 mitteilte, daß nach Annahme aller einsichtsvollen Engländer eine totale Umkehr im Dampfmaschinenwesen zu erwarten sei[1]. Nicht mit Stephenson, sondern mit dem ebenfalls in

[1] Gemeint war die Verdrängung der an die Schiene gebundenen Dampflokomotiven durch mit Dampf betriebene Straßenfahrzeuge.

England ansässigen Schweden Ericson empfehle er in Verbindung zu treten, wodurch vielleicht die Entsendung eines Mechanikers nach England und der Aufwand von 1000 Gulden entbehrlich werde. Gleichviel aus welchem Grunde, die Mitglieder des Direktoriums, die sich solange über die Nichtberufung eines Ausländers einig gewesen waren, wurden im Frühjahr 1834 in ihren Meinungen wieder schwankend. Daß die Prophezeiungen hinsichtlich der angeblich bevorstehenden „Umwälzung" im Dampfwagenverkehr nicht allzu ernst zu nehmen waren, darüber bestand Einigkeit. Weniger klar war man sich aber über die Frage, auf welche Weise man — bei der stetig fortschreitenden Entwicklung auf diesem Gebiete — dem Beschluß der Aktionärsversammlung vom 18. November 1833 Rechnung tragen sollte, nach dem — unter Vorbehalt von Änderungen und Verbesserungen — die englische Konstruktion die Grundlage des Eisenbahnbaus bilden sollte[1]. Selbst Scharrer, der ohne endgültige Feststellung der Richtungslinie, des Nivellements und des Kostenvoranschlages den Fortgang des Unternehmens gehemmt sah, bekehrte sich zu der Ansicht, daß es aus Gründen der Zeitersparnis zweckmäßig sei, einen englischen Ingenieur zur Ausführung der erwähnten Vorarbeiten zu berufen. Er setzte auch einen dahingehenden Beschluß im Direktorialkollegium durch.

P l a t n e r, der sich schon vorher deswegen unmittelbar an die Firma Stephenson & Co. gewendet hatte, wurde beauftragt, die Verhandlungen zum Ziel zu führen. Ende April 1834 richtete er ein weiteres Schreiben an die Firma Suse & Sibeth in London, in dem er sich zunächst für Mitteilungen bedankte, die Robert Stephenson ihm über die Wahl eines Ingenieurs gemacht hatte[2]. Er fuhr dann fort:

> „Wenn sich der rechte Mann gefunden hat, so wünsche ich, daß sich derselbe so bald als möglich hieher begeben möge, um die Richtungslinie der Bahn an Ort und Stelle einzusehen, dieselbe definitiv festzusetzen und das Nivellement herzustellen, ferner, um den Grund des Terrains zu untersuchen und hienach die Art und Weise des Grundbaues zu bestimmen, und endlich um einen möglichst genauen Kostenvoranschlag des Grundbaues nach Maßgabe der Kosten der Baumaterialien und des Arbeitslohns bei uns, sowie des Oberbaues nach Maßgabe der Eisenpreise in England herzustellen. Wenn alle diese Vorarbeiten geordnet sind, dann könnten wir im Spätsommer oder Herbst die Bahn ausheben und terrassieren und solche den Winter hindurch liegen lassen, damit sich die Sohle der Bahn während dieser Zeit festlege. Zugleich könnten die Quadersteine, welche den Schienen zur Grundlage dienen, zugehauen und hergerichtet, und das Eisenwerk und die Lokomotivmaschinen in der Art bestellt werden,

[1] Wie auch in dem zusammen mit der „Einladungsschrift" am 14. Mai 1833 veröffentlichten „Prospekt" vorgesehen war.

[2] Siehe Hagen a. a. O., Seite 126.

daß solche bis Februar 1835 hieher geliefert werden, um dann im Monat März 1835 alles so bereit und fertig zu haben, daß an dem Bau der Bahn ununterbrochen fortgearbeitet und solche in kurzer Zeit zur Vollendung gebracht werde. Nach diesen Prämissen bitte ich Sie nun, im Einverständnis mit Stephenson einen tüchtigen Ingenieur zu engagieren, der sich sobald als möglich hieher begebe, um die fraglichen Vorarbeiten zu ordnen und einzuleiten. Ich glaube, daß hiezu ein Aufenthalt von zwei Monaten hier genügen wird. Der Ingenieur könnte nach Vollendung der Vorarbeiten wieder nach England zurückgehen, um dann im Frühjahr 1835, wenn der Bau der Bahn beginnt, wiederzukommen und die Ausführung zu leiten. Zugleich bitte ich Sie, mir zu sagen, welches Honorar neben der freien Reise her und hin zu bezahlen ist, indem ich Ihnen überlasse, solches pro Monat oder pro Tag festzusetzen. Wir müssen uns vorläufig auf nebenbemerkte Vorarbeiten einschränken und können mit dem Bau der Bahn nicht sogleich den Anfang machen,

1. weil wir unserer Aktiengesellschaft, welche bereits 10 % einbezahlt hat, vorerst noch einen zuverlässigen Kostenvoranschlag zur Genehmigung vorlegen müssen und diesen Voranschlag nur durch den Ingenieur, den Sie uns zusenden, herstellen können;
2. weil die Vollziehung unserer mit den Grundbesitzern abgeschlossenen Verträge über die Abtretung des zu der Bahn erforderlichen Grundeigentums, welches mit Dominikallasten beschwert ist, und die deshalb erforderliche Verteilung der Lasten mehrere Monate Zeit erfordert, auch damit nicht eher begonnen werden kann, als bis von dem Ingenieur die Richtungslinie definitiv abgesteckt ist;
3. weil sämtliche Felder bereits angebaut und besät sind, und wir daher, wenn wir noch vor der Ernte den Anfang mit dem Bau machen wollten, eine bedeutende Entschädigung für die verlorenen Früchte zu geben hätten;
4. weil wir es für zweckmäßig halten, vorerst alle zum Bau erforderlichen Materialien anzuschaffen und herzurichten, damit der Bau, wenn er einmal begonnen hat, keine Unterbrechung mehr erleide.

Auch erscheint die Rückkehr des Ingenieurs nach England schon deshalb wünschenswert, damit derselbe persönlich die Bestellung der Eisenschienen und Lokomotivmaschinen daselbst machen könne, wozu wir ihn dann mit der erforderlichen Vollmacht versehen werden."

Die Vorsehung meinte es gut mit den Nürnbergern. Gerade noch zur rechten Zeit, um die kostspielige Verpflichtung eines englischen Ingenieurs zu verhindern, führte sie ihnen einen einheimischen, sehr tüchtigen Baumeister in die Hände. Das Direktorium teilte in seinem zweiten Bericht vom Januar 1835 hierüber folgendes mit:

„Durch fortgesetzte Correspondenz mit dem Mechaniker Robert Stephenson in Newcastle suchten wir einen tüchtigen englischen Ingenieur für die Erbauung unserer Eisenbahn zu gewinnen. Stephenson empfahl hierzu einen seiner Mitarbeiter, der jedoch dieses Geschäft nur gegen einen jährlichen Gehalt von

600 Pfund Sterling (Fl. 7200[1]) nebst Vergütung der Reisekosten hin und her übernehmen wollte. Überdies sollte derselbe von einem der Zöglinge Stephensons, einem jungen Deutschen, als Dolmetscher begleitet und diesem ein Honorar von 200 Pfund Sterling (Fl. 2400) bewilligt werden.

Da auf diese Propositionen, der großen Kosten wegen, nicht eingegangen werden konnte, so standen wir eben im Begriff, Gegenvorschläge zu machen, welche mit dem fünften Teil dieser Kosten zu demselben Ziel zu führen beabsichtigten, als der Direktor der Gesellschaft bei seiner Anwesenheit in München das Glück hatte, den königlichen Bezirksingenieur, Herrn Denis, kennenzulernen, der erst kürzlich von einer Reise in Nordamerika und England zurückge-

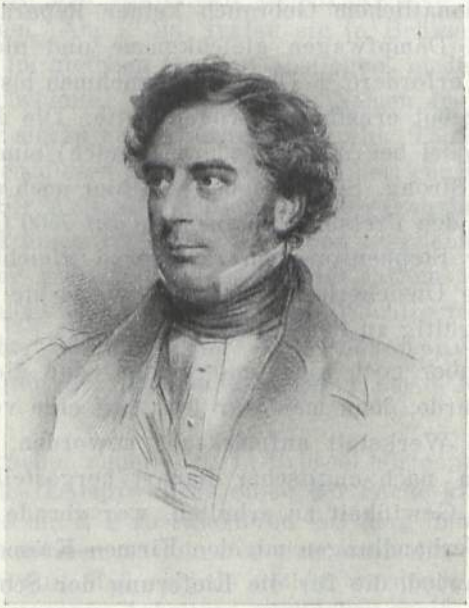


Abb. 3. Robert Stephenson
(Nach einer Kreidezeichnung von George Richmond)
(Photo: London Picture)

kommen war, in welchen Ländern derselbe die Konstruktion der verschiedenen angelegten und im Bau begriffenen Eisenbahnen zum vorzüglichen Gegenstand seiner Beobachtungen und seines Studiums gemacht hatte und dessen wohlerworbene reiche Kenntnisse und Erfahrungen in diesem Fach unserer Unternehmung zum größten Vorteil gereichen könnten."

Mit diesem Paul Denis, der übrigens, wie aus dem Schriftwechsel hervorgeht, nicht von Platner entdeckt, sondern ihm von dritter Seite empfohlen worden war, tat die Ludwigsbahn einen ausgezeichneten

[1] Fl. = Florin = Gulden.

Griff. Unter seiner Leitung wurden die Bauarbeiten in der erstaunlich kurzen Zeit von neun Monaten beendet.

So beschränkten sich die weiteren Verhandlungen mit der Firma Robert Stephenson & Co auf das rollende Material, insbesondere auf den Dampfwagen, und auf den „Dampfwagenführer", den aus England herbeizuholen sich immer deutlicher als unabweisbar notwendig herausstellte. Zwischendurch wurden zwar auch Verbindungen zu deutschen Maschinenfabriken aufgenommen. So machte sich die Firma Holmes & Rolandson in Unterkochen bei Aaalen verbindlich, „einen Dampfwagen, wie solcher für unsere Bahn erforderlich ist, à Fl. 4500 zu liefern, mit der Garantie, daß er bei dreimonatlichem Gebrauch keiner Reparatur bedürfe, den besten englischen Dampfwagen gleichkomme und nicht mehr Brennmaterial als diese erfordere."[1] Dieses Unternehmen löste sich jedoch auf, ehe man das Angebot ernsthaft erwogen hatte. Die Inhaber gründeten danach in Noitzmodel bei Wels (Niederösterreich) eine neue Maschinenfabrik, Holmes & Strong. Sie schrieben von hier noch einmal an Platner, setzten dabei aber den Preis der Lokomotive auf 7500 Gulden herauf. Da diese Offerte der Stephensonschen annähernd gleichkam, dafür aber zweifellos erhöhte Unsicherheit einschloß, wurde sie auf Beschluß des Direktoriums endgültig zu den Akten gelegt.

Damit war aber noch nicht entschieden, daß die Bestellung nach England gehen würde, denn man war jetzt auf eine von J. Cockerill in Lüttich errichtete Werkstatt aufmerksam geworden, in der angeblich auch Dampfwagen nach englischer Bauart hergestellt werden sollten. Über diese Firma Gewißheit zu erhalten, war gerade gute Gelegenheit. Da nämlich die Verhandlungen mit den Firmen Krämer in Neunkirchen und Remy in Neuwied, die für die Lieferung der Schienen in Aussicht genommen waren, „zu keinem beruhigenden Resultat führten, weil auf diesen Eisenwerken so wenig als sonstwo im Zollvereinsgebiet bis jetzt Eisenschienen (edge rails) nach englischer Konstruktion verfertigt worden waren und die Besorgnis sich vergrößerte, daß man zuletzt genöthigt seyn dürfte, solche zu einem den Kostenvoranschlag übersteigenden Preis aus England zu beziehen, so wurde beschlossen, Bevollmächtigte nach den Eisenwerken am Rhein und an der Mosel abzuordnen, um an Ort und Stelle den Abschluß der Schienenlieferung zu bewirken"[2]. Platner und — für den verhinderten Scharrer — Mainberger übernahmen diese Aufgabe; sie reisten unverzüglich ab. Nachdem sie mit der Firma Remy einen Lieferungsvertrag abgeschlossen hatten, machten sie von Köln einen

[1] Zweiter Bericht des Direktoriums vom Januar 1835.
[2] Dritter Bericht des Direktoriums vom März 1835.

Abstecher nach Lüttich, um mit Cockerill persönlich Rücksprache zu nehmen. Ihre Enttäuschung war groß, als sie am 30. April 1835 feststellen mußten, daß in dem Werk Cockerills noch kein einziger Dampfwagen erbaut worden war. Das nahm ihnen jedoch nicht den Mut, sie reisten vielmehr kurz entschlossen nach Brüssel weiter, wo man gerade die letzten Vorbereitungen zur Eröffnung der Strecke Brüssel—Mecheln traf. George Stephenson hatte sich als Vertreter der Firma Robert Stephenson & Co., die auch bei dieser Bahn Pate war, zu den Feierlichkeiten angesagt. Um so selbstverständlicher war es für Platner und Mainberger, die Reise über das ursprüngliche Ziel auszudehnen, konnten sie doch hoffen, mit den englischen Konstrukteuren persönlich in Berührung zu kommen. Am 1. Mai trafen sie in Brüssel ein. Der Zufall wollte es, daß sie im gleichen Gasthof abstiegen, in dem Stephenson mit seiner Begleitung wohnte. Sobald er ihre Namen im Fremdenbuch gelesen hatte, lud er sie zu einer Besprechung ein. Täglich, fast stündlich wurde nun zwischen diesen Männern in deutscher, englischer und französischer Sprache über Anlage und Bau der Ludwigsbahn diskutiert. Bauplan und Konstruktionsanschläge wurden von Stephenson für gut befunden, wenngleich er gewisse Bedenken hinsichtlich der Stabilität der Schienenanlagen nicht ganz überwand. Das Wichtigste waren jedoch die Verhandlungen über die Lieferung einer Lokomotive und des Bedienungsmannes. Mainberger berichtete hierüber am 3. Mai 1835 in einem Reisebrief:

„Wie wir schon anderwärts in Brüssel hörten, gibt H. Stephenson zur Leitung des Dampfwagens einen der Sache kundigen Mann mit, der pro Woche mit 2 £ zu salarieren ist. Mag immerhin dieser Aufwand groß erscheinen, so lohnt er sich, denn dieser Mann ist so mit der Sache vertraut, daß er jede nöthig werdende Reparatur zu beurtheilen und unseren Arbeitern anzugeben weiß. Da übrigens von seiner Aufsicht und Leitung der Maschinen deren Wirkung und nützlicher Gebrauch abhängt und durch diese seine Aufsicht und Leitung vielen Nachtheilen vorgebeugt werden kann, so vermindert sich dadurch die Sorge vor kostspieligen und häufigen Reparaturen ausnehmend. Nach Vorführung des Herrn Stephenson hat z. B. eine der Locom. Maschinen unter ähnlicher Leitung auf der Liverpool-Manchester-Bahn 50 000 engl. Meilen durchlaufen, ohne Reparatur zu bedürfen. Ein Jahr reicht übrigens hin, um durch ihn einen unserer Leute vollkommen in das Verhältnis eingeweiht zu haben, worauf der Engländer entlassen werden kann."

Unter dem Eindruck der glänzend verlaufenen Eröffnungsfahrten bestellten Platner und Mainberger bei Stephenson sofort „einen Dampfwagen von 6 Tonnen Schwere mit 10 Pferdekraft" für 750 bis 800 Pfund Sterling zur Lieferung bis Ende Juli nach Rotterdam; zugleich

einigten sie sich mit ihm über die Entsendung eines Bedienungsmannes[1]. Dieser Auftrag wurde durch das folgende Schreiben vom 19. Mai 1835 bestätigt:

Nürnberg, 19. May 1835.

(Anrede fehlt im Konzept)

In Beziehung auf die zwischen Herren Stephenson und Longridge und unseren Herren Platner und Mainberger in Brüssel stattgehabte Rücksprache bestellen wir Ihnen hiermit:

1. eine Lokomotivmaschine auf 6 Rädern von 5 bis 6 Tonnen Schwere mit dem Tender,
2. einen Personentransportwagen oder vielmehr das Eisenwerk zu einem solchen, worauf Kästen zu 24 Personen gesetzt werden können,
3. das Eisenwerk zu einem Waarentransportwagen,

mit der Bemerkung, daß wir angelegentlich wünschen, alles spätestens bis Anfang August hier zu erhalten, weil wir am 24. August unsere Eisenbahn eröffnen werden. Sie werden zugleich die Güte haben, uns mit dem Dampfwagen einen Mann zu senden, der mit der Leitung, Beheitzung und Behandlung desselben völlig vertraut ist, und der so lange hier bleibt und von uns besoldet wird, bis er einen anderen hierin unterrichtet hat, der alsdann an seine Stelle treten kann.

Was den Preis der drei Gegenstände anbetrifft, so verlassen wir uns auf Ihre Rechtlichkeit und Billigkeit und bitten Sie, hierin das Äußerste zu thun und zu bedenken, daß unsere Unternehmung eine patriotische Privatsache ist, daß unsere Mittel beschränkt sind, und daß wir schon deshalb eine billige Berücksichtigung bedürfen, weil wir zuerst in Deutschland die Bahn zu dergleichen Unternehmungen gebrochen haben. Durch unser Beyspiel ermuntert, entstand bereits das Projekt zur Herstellung einer Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden, wozu vor wenig Tagen 1 500 000 Rth. subscribiert worden sind, und es scheint, daß sich der Unternehmungsgeist in diesem Betreff immer allgemeiner verbreitet. Sie wissen, daß unsere Bahn von hier nach Fürth bloß den Anfang zu einem großen Werk, nämlich der Verbindung des Mayns mit der Donau, sein soll und je besser unser Versuch gelingt, desto mehr ist zu erwarten, daß auch letztere zustandekommen werde. Da von der Güte und Dauerhaftigkeit des Dampfwagens das ganze Gelingen unserer Unternehmung abhängt, so halten wir uns überzeugt, daß Sie uns nur das Beste und Erprobteste senden werden. Wenn derselbe zu rechter Zeit hier eintreffen soll, so müßte er womöglich bis Mitte July nach Rotterdam geliefert werden, weshalb wir Sie bitten, alles anzuwenden, damit wir rechtzeitig zum Ziel kommen. Haben Sie nun die Güte uns zu melden, bis wann Sie unseren Auftrag vollziehen werden, und bestimmen Sie uns zugleich die genauesten Preise, welche wir Ihnen für den Dampfwagen und für den Transportwagen bey deren Ablieferung in Rotterdam zu bezahlen haben. Belieben Sie solche an die Herren Köhler & van Beeftingh in Rotterdam zu adressieren, welche wir mit der Bezahlung des Betrags beauftragen werden.

[1] Dritter Bericht der Direktion vom Mai 1835.

Von der Form unserer Schienen legen wir noch eine genaue Zeichnung bey und bitten Sie dagegen, uns sobald als möglich zu senden

1. eine genaue Zeichnung des Dampfwagens und Transportwagens mit beygesetztem genauen Maß, damit wir zu letzterem die Kästen anfertigen lassen können,
2. eine genaue Angabe der Spurweite beider Wagen und der hiernach zu bemessenden Lage der Schienen,
3. einen Maßstab von 1 Yard in Zoll und Linien getheilt, von Messing, um in dem vorgeschriebenen Maß ganz sicher zu gehen.

Diese Gegenstände belieben Sie so bald als nur möglich an die Herren Suse & Sibeth in London zu senden, wenn Sie nicht Gelegenheit finden sollten, die Versendung eben so prompt nach Rotterdam zu machen. Wir sehen mit Verlangen Ihrer Antwort in englischer, französischer oder deutscher Sprache entgegen und verharren hochachtungsvoll

Das Direktorium der kgl. pr. Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft
Platner, Direktor.

Dieses Schreiben kreuzte sich mit einem anderen, das Michael Longridge, Teilhaber der Firma Robert Stephenson & Co., an Platner gerichtet hatte. Es setzte der Ungeduld der eifrigen Nürnberger den ersten Dämpfer auf:

Bedlington Iron Works
near Morpeth 18 May 1835.

Sir,

I have communicated to my partner Robert Stephenson the conversation which his father and I had with you at Brussels.

He is of opinion that an Engine such as his father recommended to you will cost Nine Hundred Pounds delivered at Rotterdam and that the Springs and Frame for the Tender with the necessary drawings to enable you to complete it will cost Forty Five Pounds additional.

We could have this Engine and parts of the Tender ready for shipping within twelve weeks of receiving your order.

I shall be happy to receive your answer to this letter addressed to me here where I reside.

I am,

Sir, Your obedient humble servant
Mich. Longridge.

Scharrer entwarf folgende Antwort:

Nürnberg, den 30. May 1835.

(Anrede fehlt im Konzept.)

In Antwort Ihres Werten vom 18. d. M. beziehen wir uns auf den Brief, welchen wir unterm 15. d. M. an die Herren R. Stephenson & Co. in Newcastle geschrieben haben, und wovon wir hier eine Übersetzung beyfügen, und vernehmen, daß Herr Robert Stephenson, Ihr Associé, der Meynung ist, einen Dampfwagen, wie uns dessen Herr Vater empfohlen hat, für 900 £ nach Rotterdam zu liefern.

Ohnerachtet wir uns hinsichtlich des Preises ganz auf Ihre Billigkeit verlassen und Ihnen darüber nichts vorschreiben können, so erlauben wir uns doch, Ihnen zu bemerken, daß uns Herr Robert Stephenson schon früher einen Dampfwagen von 7 Tonnen à 800 £ franco Rotterdam angeboten hat und daß uns dessen Vater bey unserer Unterredung hierüber in Brüssel den Preis à 750 bis 800 £ bemerkte. Wenn es daher thunlich wäre, von dem nun angegebenen Preis von 900 £ etwas nachzulassen, so bitten wir Sie es zu thun, in Erwägung, daß wir in Hinsicht auf die frühere Offerte nur die Summe von 800 £ in unseren Kostenvoranschlag aufgenommen haben und daß unsere Unternehmung als die erste ihrer Art in Deutschland

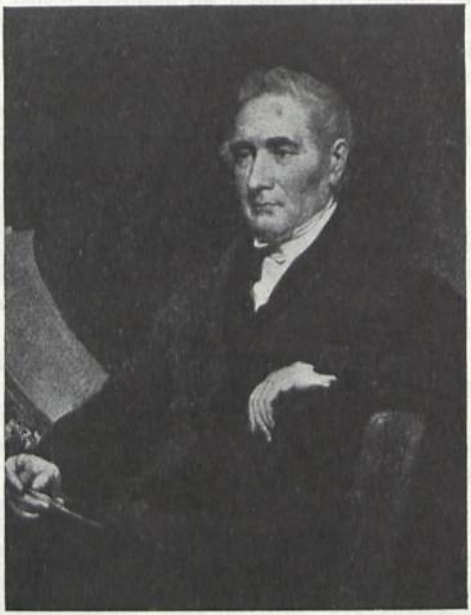


Abb. 4. George Stephenson
(Nach einem Stich von C. Turner, 1838)
(Photo: London Picture)

eine billige Berücksichtigung verdient. Sollten Sie aber von dem Preis von 900 £ nichts nachlassen können, so müssen wir uns solchen gefallen lassen und wir bestätigen daher jedenfalls den Ihnen mit unserm Brief vom 15. d. M. gegebenen Auftrag.

Aber mit Erschrecken vernehmen wir weiter, daß Sie diesen Dampfwagen erst 12 Wochen nach erhaltener Bestellung zu verschiffen gedenken, während uns doch Hl. Longridge bey unserer Unterredung in Brüssel Hoffnung gemacht hat, solchen bis Ende July nach Rotterdam liefern zu können.

Diese unerwartete Verzögerung setzt uns in die peinlichste Verlegenheit, denn wir sind mit dem Bau der Bahn so weit vorgerückt, daß wir solche am 25. August eröffnen können, und es liegt uns sehr viel daran, daß solches an diesem Tage geschehe, weil es der Geburts- und Namenstag Sr. Majestät unseres Königs ist, auf

dessen Namen unsere Eisenbahn benannt wurde. Dieser Tag wird hier als ein Nationalfest gefeiert, zu welchem aus allen Provinzen des Königreichs und selbst vom Auslande viele tausend Menschen herbeyströmen, und da wir bereits öffentlich bekannt gemacht haben, daß an diesem Tag unsere Bahn eröffnet wird, so werden auch wegen Neuheit der Sache aus entfernten Gegenden Deutschlands eine große Menge Gäste kommen. Sie werden daher selbst einsehen, wie unangenehm und nachtheilig es für uns seyn würde, wenn wir in Ermangelung des Dampfwagens dieses Nationalfest vorübergehen lassen müßten, ohne unsere Bahn eröffnen zu können, und ersuchen Sie demnach inständig, diesen Umstand gütigst zu berücksichtigen und alles anzuwenden, damit der Dampfwagen bis Ende July in Rotterdam eintreffe. Wir werden dieses als einen Beweiß Ihrer Geneigtheit, uns in unserer Unternehmung wohlwollend zu unterstützen, sehr dankbar anerkennen.

Wenn es Ihnen möglich wäre, uns die Transportwagen zu 24 Personen und den Waaren-Transportwagen oder vielmehr das Eisenwerk zu beiden, welches wir Ihnen in unserem Brief vom 15. d. M. weiter bestellt haben, noch früher zu liefern, so würde es uns sehr angenehm seyn. Jedenfalls sehen wir den Zeichnungen dieser Wagen, der genauen Angabe ihrer Spur und einem Maßstab von 1 Yard nach Zollen und Linien eingetheilt mit Verlangen entgegen, damit wir einstweilen den Sitzkasten und das Holzwerk dazu anfertigen lassen und bey der Legung der Schienen uns genau nach dem Maß der Spur der Wagen richten können. Was den Tender anbetrifft, so glauben wir solchen vor der Hand deswegen entbehren zu können, weil unsere Bahn nur 3½ englische Meilen lang ist und an beiden Enden derselben Brunnen hergestellt werden. Belieben Sie uns Ihre Ansicht hierüber mitzuteilen.

Wir bitten um möglich schleunigste Antwort und sind
hochachtungsvoll
Das Direktorium der kgl. pr. Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.
Platner.

Auch Denis, der es übrigens durchgesetzt hatte, daß wenigstens die Transportwagen bis auf die beiden in den vorstehend wiedergegebenen Schreiben erwähnten Muster-Untergestelle bei deutschen Firmen bestellt wurden, war über die Verzögerung der Lieferung sehr ungehalten. Es kam noch hinzu, daß man in diesen Tagen die Feststellung machen mußte, daß die im Bauplan vorgesehene Spurweite schmaler war als die der Eisenbahnen Liverpool—Manchester und Stockton—Darlington. Da die Lokomotive nun einmal in England bestellt war, blieb nichts weiter, als sich dem englischen Maß anzupassen. Dies war Grund genug für Denis, seinem Unwillen über „die Anglomanie einiger Mitglieder des Komitees" wieder einmal Luft zu machen. Er schrieb am 7. Juni 1835 an Platner u. a.:

„Die Spurweite, welche Stephenson bei uns eingeführt wissen will, konnte ich aus dem Akte nicht ersehen, allein, wenn es sein

muß, so wollen wir unsere Spurweite nach den auf der Eisenbahn von Liverpool angewendeten Lokomotiven und Waggons einrichten.

Daß dergleichen Modifikationen während der Ausführung der Arbeiten für den Ingenieur nichts Angenehmes haben, sehen Sie gewiß ein, denn sie geben in der Regel Veranlassung zu einer Reihe von Abänderungen, welche mit Kosten und öfters mit einer nachtheiligen Verwirrung verbunden sind. Indessen will ich mich fügen und, da es gewünscht wird, unsere Bahn um 7 baierische Linien erweitern, sodaß alsdann, wie bereits schon erwähnt, die Liverpooler sowie die Stocktoner Eisenbahn-Wagen auch bei uns gebraucht werden können. Auf diese Weise wird Hl. Stephenson befriedigt werden und von seinen alten Waaren etwas absetzen können. Trauen Sie nur, lieber Freund, diesem Herrn nicht zu sehr."

Der Lauf der Dinge zeigte später, daß Stephenson dieses Mißtrauen in keiner Weise verdiente. Vorläufig allerdings mußte man sich mit Geduld wappnen, denn die Auftragsbestätigung schob den Liefertermin gar bis Ende August hinaus:

Newcastle upon Tyne,
6th June 1835.

Monsieur,

Since writing you upon the 18th May we have been favoured with your esteemed letter of the 19th May ordering

1 Locomotive Engine & Tender
1 Carriage Frame & Wheels for Passengers
1 Carriage Frame & Wheels for Goods.

We shall immediately commence with the Engine and ship it for Rotterdam as soon as finished. But it will not be in our power to have it ready for shipping until the end of the month of August.

We will endeavour to procure a suitable man to accompany the Engine and work it for twelve months and also to teach another Person work an Engine.

The necessary Drawings and measure shall be forwarded to Mess. Suse & Sibeth, London.

We beg reference to our letter of the 18th May as to the prices.

We are Sir

your most obedient servant

Robert Stephenson & Co

We shall feel obliged by your corresponding with us in the French Language, as none of our establishment are acquainted with the German.

Die Direktion der Ludwigsbahn mußte sich auch mit dieser neuerlichen Verschiebung einverstanden erklären. Sie antwortete:

Nuremberg, 25. Juin 1935.

Monsieur,

Nous vous confirmons la lettre que nous avons écrite à Monsieur Longridge le 30. May en réponse à la sienne du 18. May. Depuis nous reçumes votre honorée du 6. courant, par laquelle nous apprenons avec plaisir, que vous avez immédiatement commencé la machine Locomotive et Tender que nous vous avons demandé, mais il nous fait beaucoup de peine de voir qu'il ne sera pas dans votre

pouvoir d'expédier cette machine avant la fin du mois d'Août. Nous ne pouvons faire autre chose que nous soumettre à la nécessité d'attendre et vous prions de nouveau de vouloir bien faire tout ce que dépend de vous, pour finir la machine aussitôt que possible dont nous vous serons bien obligés. Nous avons envoyé à Mr. Longridge la mesure de la largeur de notre chemin de fer dont nous avons déjà commencé de poser les rails et vous prions de vous conformer à cette largeur qui sera celle du chemin de fer de Liverpool dans la construction de la machine.

Nous avons ordonné

1 Carriage Frame & Wheels for Passengers

1 Carriage Frame & Wheels for Goods

pour nous servir de modèle; mais pour atteindre ce but, il faut que ces objets soyent expediés sur le champ pour Rotterdam ce que nous vous prions de faire, en nous envoyant en même temps les desseins et mesures nécessaires pour completter la construction; il ne sera pas nécessaire de vous observer que ces objets doivent être en conformité à la largeur de notre chemin de fer dont nous avons envoyé la mesure exacte à Mr. Longridge. En cas que vous ne puissiez pas expédier promptement ces objets à Rotterdam, ils ne pourraient plus nous convenir et nous devons vous prier d'annuler cet ordre.

Nous attendons votre prompte réponse avec la note du montant de ces deux carriages si vou les expédiez aussitôt d'après notre désir pour pouvoir ordonner à nos amis de Rotterdam d'en faire le payement.

Aggréez Monsieur nos satisfactions bien sincères etc.

Platner. Scharrer.

Die langbegehrten Zeichnungen, deren Absendung die Firma Stephenson & Co am 27. Juni ankündigte, gingen Mitte Juli in Nürnberg ein, leider, wie wir noch sehen werden, ohne maßstäbliche Bezeichnung, so daß man damit nicht viel anfangen konnte. Drei Wochen später ließen die Engländer zum erstenmal etwas über die Lieferung der Lokomotive und der Wagenuntergestelle hören. Sie schrieben:

Newcastle upon Tyne, 14th July 1835.

Gentn,

In the absence of our Mr. Longridge we beg to acknowledge the receipt of your favors of the 30. May & 25. June and have the pleasure to inform you the frame of the Coach with Wheels and Axles and an Transport Waggon will be ready for Shipping next week if we can procure a suitable vessel.

The drawings and measures you refer to were sent from here on the 27th last month addressed to Mess. Suse & Sibeth London with instruction to forward them as soon as possible.

Your Locomotive Engine is going briskly forward and not a day will be lost in forwarding it, we will however advise you previous to Shipment.

We are Gentn

Your moobed Servant

for Rob. Stephenson & Co

W. Pearson

Inzwischen hatte man von Nürnberg, um ganz sicher zu gehen, ein Holzmodell der Eisenbahn und der Spurweite der Räder nach Newcastle geschickt. Hierauf ging folgende Antwort ein:

Newcastle upon Tyne,
4th August 1835.

Sir,

We have to acknowledge the receipt of your favors of the 8th and 14th Ulto also the Wood Model of Your Railway & Size of Wheels but it is much smaller than the Wheels that are at present used on the Liverpool line & other Railways in England. The Wheels are now all finished according to the Wood model, we now send you which are 4⅝ inches. It is ⅝ inch broader than the one you have sent which cannot be altered on the present wheels, indeed we consider it as an improvement to the narrow wheel and much better for your Railway.

We expect to ship your Engine & Carriage in 16 or 18 days if we can procure a suitable vessel.

The Wood Model we have forwarded to Mess. Suse & Sibeth, London, to forward it to you immediately.

We are Sir

your moobed Servt

for Rob. Stephenson & Co
W. Pearson

Die neuerliche Differenz in der Spurweite hatte anscheinend auf die Bauausführung keinen Einfluß. Man nahm jedenfalls mit großer Gelassenheit davon Kenntnis und freute sich, daß es endlich mit der Lieferung ernst wurde.

Am 27. August ging der erste Teil der Sendung und zugleich folgende Versandanzeige aus Newcastle ab:

Newcastle upon Tyne,
August 27th 1835.

Monsieur,

We have the pleasure to inform you that we have this day shipped by the „Ann" J. Jenkins Master the following goods addressed to Mess. Köhler & van Beeftingh, Rotterdam

1 Frame with Carriage Spring Brake and
4 3ft Metall Wheels with Straight Axles
1 Frame with Carriage Stays & Springs.

We tried your Locomotive Engine often days ago and every part worked satisfactorily and we are now engaged in Packing and expect to Ship it on Monday next, when we will again advise you.

We are Gentn

Your moobed Servt

for Rob. Stephenson & Co
W. Pearson

Nur wenige Tage danach wurde, wie versprochen, die Lokomotive samt Tender verladen. Eine neuerliche Versandanzeige kündigte der

Ludwigs-Eisenbahn dieses wichtige Ereignis an. Gleichzeitig wurde der erste „deutsche" Lokomotivführer, der später zu großem Ansehen gekommene William Wilson, vorgemeldet:

Newcastle upon Tyne,
31th August 1835.

Monsieur.

According to our promise of the 19th Inst. we have the pleasure of advising you of the Shipment of your Locomotive Engine and Tender per the „Loan Cap" Thompson Master to Rotterdam addressed to Mess. Köhler & Beeftingh which completes your esteemed order and the Invoice we will forward to them in the course of a few days.

W. Wilson, the Engineman, whom we have engaged to work the Engine, will accompany the Machinery, he will hand you a copy of the agreement we have made with him.

Trusting they will have a speedy and safe arrival we are Gentn.

Your moobed Servants
for Rob. Stephenson & Co
W. Pearson.

Ungunst des Wetters, schlechte Wegverhältnisse und Schwierigkeiten bei der Zollbehandlung stellten die Geduld Scharrers und seiner Freunde auf eine harte Probe. Rund acht Wochen brauchte die Sendung, um mit dem Dampfer über Rotterdam nach Köln und von dort auf dem Landwege über Offenbach a. Main nach Nürnberg zu gelangen. Am 27. Oktober trafen endlich die Fuhrwerke mit den ungewöhnlichen Laststücken ein. Vorher schon waren die Rechnung und der „Dampfwagenführer" angekommen. Am 28. September hatte Stephenson die Faktura[1] geschickt. Von Nürnberg bestätigte man ihren Eingang wie folgt:

Nürnberg, den 21. Oktober 1835.

(Anrede fehlt im Konzept.)

Sie werden entschuldigen, daß wir erst jetzt Ihre sämtlichen w. Briefe vom 14. July, 27. + 31. August und 28. vorigen Monats zusammen beantworten, wovon Sie indessen den Grund darin zu suchen haben, daß wir früher und bis jetzt vergeblich den von Ihnen erbetenen ausführlichen Mittheilungen auf die Ihnen vorgelegten Fragen entgegengesehen haben, was ebenso unlieb ist, als daß Sie den gesandten Zeichnungen der Transport-Wagen-Gestelle keinen Maßstab beyfügten, so daß wir nun nicht wissen, ob die hierzu angefertigten Kästen auch nun passen oder nicht. Nicht minder haben wir Ursache unzufrieden damit zu seyn, daß Sie uns weder das mit M. Wilson getroffene Übereinkommen mitgetheilt noch uns bey dem Versand unserer Maschinen Theile die näheren Details über Verpackung, Gewicht angezeigt, ebensowenig denselben 1 Conossement beygefügt haben, wodurch wir gänzlich verhindert waren, bestimmte Dispositionen zur Weiterbeförderung im voraus zu treffen. Erst vor wenigen Tagen haben wir einige Nachrichten darüber von Cöln erhalten. Wenn wir übrigens über diese Punkte leichter hinweggehen

[1] Leider nicht mehr auffindbar.

können, so vermögen wir doch nicht ebenso leicht unsere Verwunderung über die von Ihnen gestellte Faktura zurückzuhalten.

Wir haben zwar allerdings den Ansatz der Preise Ihrer Billigkeit anheimgestellt, glaubten aber nicht befürchten zu dürfen, daß Sie dabei Ihre eigenen früheren Forderungen überschreiten würden. Der Brief des M. M. Longridge vom 18. May zeigte uns den Preis des Tender mit £ 100/— an und Sie berechnen nun dafür £ 120/—. Für den Transport- und Personen-Wagen war Ihre mündliche Forderung in Brüssel nur ca. £ 50/— und nun finden wir £ 75/— und 70/— dafür angesetzt. Während Sie übrigens bemerkt hatten, daß seine Preise inclusive Verpackungs- und Verschiffungskosten verstanden seyen, sehen wir letztere noch extra mit £ 12/— berechnet.

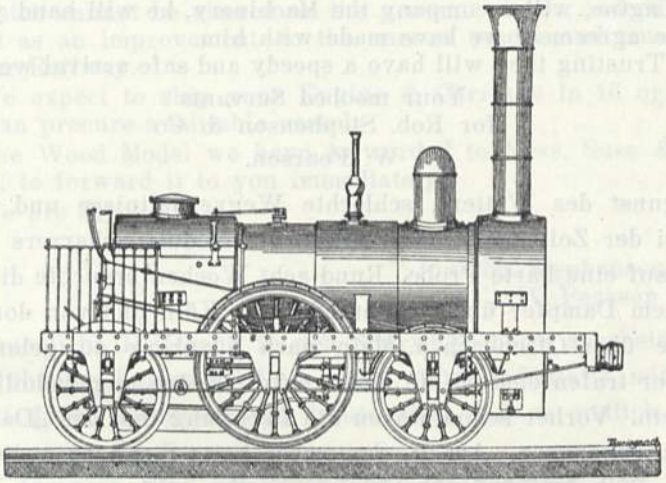


Abb. 5. Die erste Lokomotive der Ludwigsbahn
(Photo: Verkehrsmuseum Nürnberg)

Wir hoffen, daß Sie eine Änderung der Faktura um so mehr stattfinden lassen werden, wenn Sie erwägen, daß unsere Mittel sehr beschränkt sind und unsere hiesige Eisenbahn vor der Hand nur als Versuch dienend bey sich günstig stellendem Erfolg den Impuls zu weiteren größeren Unternehmungen der Art in Deutschland geben und Ihnen den Vortheil ansehnlicher Bestellungen zuführen wird.

Ihren gefl. Äußerungen hierüber sehen wir entgegen und werden nach Ankunft der Maschinen Theile, die wir durch theueren Landtransport beschleunigt, in ungefähr 8 Tagen zu erhalten hoffen, sogleich bedacht seyn, Ihnen Anschaffungen in Briefen auf London zu machen.

Wir empfehlen uns Ihnen mit Hochachtung usw.

Platner.

Wenige Tage vor der Lokomotive, am 23. Oktober, war auch der „Wagenführer" William Wilson in Nürnberg eingetroffen. Er hatte den Transport begleitet, die zahlreichen Umladungen überwacht und den verschiedenen Zollbehandlungen beigewohnt, wobei allerdings seine

Unkenntnis der deutschen Sprache sehr nachteilig in Erscheinung getreten war. Die Vereinbarung, die Stephenson mit ihm über seine Tätigkeit in Deutschland geschlossen hatte, war nur kurz. Sie lautete:

Newcastle upon Tyne
Sept. 4th 1835

Mem(orandum) of Agreement between Mr. Wilson and Robert Stephenson & Co. That is to say: W. Wilson agrees to go to the Nuremberg Lewis Rail Road to work a Locomotive Engine made by the said Rob. Stephenson & Co. for Eight Months und to learn another person how to manage it and replace him for the sum of thirtyfive shillings and forty shillings per week when the other person is receiving instruction.

The passage and expenses of the said W. Wilson to Nuremberg and on his return to Newcastle after the expiration of the above period to be paid by the Nuremberg Lewis Rail Road Company.

The working hours not to exceed 12 hours per day.

pr. pro Robert Stephenson & Co

W. Wilson. Wm Pearson.

Ungewöhnlich an dieser Vereinbarung war nicht nur der für die damaligen Verhältnisse in Deutschland geradezu fürstlich hohe Lohn, mit dem man allerdings seit der Brüsseler Besprechung rechnen mußte, sondern auch die Festsetzung einer Höchstgrenze für die tägliche Arbeitszeit. Das übrige Personal der deutschen Bahnen mußte 40 Jahre auf eine gleichartige Regelung warten . . .

Schon einen Tag nach Ankunft der Sendung schickte Platner eine Eingangsbestätigung sowie etwa 70% des Rechnungsbetrags an die Firma Robert Stephenson & Co. ab:

Nuremberg, le 28. Octobre 1835.

Messieurs,

Depuis votre dernière lettre du 22. de ce mois[1] nous avons eu le plaisir de voir arriver ici Mr. Wilson et hier l' envoi des machines en question. Occupé de les déballer nous ne pouvons guère en juger si non que nous les trouvons trop fortes, trop lourdes pour notre Rail Way. D'après notre promesse nous avons l'honneur de vous remettre ci-inclus:

£ 300/—/— p 10 janvier 36 sur Schaezler & Co.
£ 250/—/— p 25 décembre 35 sur G. Figdor.
£ 170/—/— p 24 „ 35 sur F. Philipps & Sons.
£ 48/12/8 p 28 „ sur H. M. Walton.

£ 768/12/8 sur Londres, dont vous voulez soigner l'encaissement à notre crédit. En même temps nous devons vous prier, Messieurs,

[1] Ein Schreiben Stephensons vom 22. Oktober 1835 ist in den Akten nicht festzustellen, es hätte auch am 28. Oktober 1835 noch nicht in Nürnberg sein können. Man muß annehmen, daß hier ein Schreibfehler vorliegt; wahrscheinlich ist das Schreiben vom 28. September 1835 gemeint, mit dem Stephenson die Rechnung geschickt hatte.

de remettre incessamment ces lettres à Londres pour les faire accepter et si contre toute attente l'acceptation serait refusée de nous remettre de suite le protêt, suivant les règles de change.

Aggréez Messieurs nos satisfactions bien sincères

Le Directoire du Chemin de Fer etc.
Platner.

Was die braven Nürnberger hier als „zu stark, zu schwer" bezeichneten, lernten sie bald schätzen. Wie ihr endgültiges Urteil ausgefallen wäre, wenn sie den Bahnkörper nach der leichten, von Friedrich List empfohlenen Bauweise hergestellt hätten, ist allerdings ungewiß.

Die nächsten Schreiben betrafen vor allem die finanzielle Abrechnung. Stephenson benutzte zugleich die Gelegenheit, um sich gegen den Vorwurf, zu hohe Preise in Rechnung gestellt zu haben, zu verwahren:

Newcastle upon Tyne
November 18th 1835

Monsieur,

We have been duly favoured with your letter of 21th + 28th October, the latter enclosing 4 Bill amounting to £ 768/12/8 Said Sevenhundred + Sixty Eight Pounds Twelve Shillings and Eightpence which we have placed to the credit of the Nuremberg + Lewis Previliged Railway Company.

By reference to our letter of 18th May you will find that we stated the price of the Engine to be Nine Hundred Pounds, we have however reduced it to Eight Hundred + Fifty Pounds which is as low as we can charge for an Engine of that description.

We sent with the Engine by the Captain of the Vessel a duplicate of the agreement made with Mr. Wilson which we trust you have ere this received.

We will thank you to pay the freight and deduct it from the balance of our account when you remit it.

We are very respectfully

Sir

Your obd Servant
Rob. Stephenson & Co

Wenige Tage vor der Eröffnung der Bahn ging aus Nürnberg die Antwort mit der restlichen Kaufsumme ab. Das Zusammensetzen der Lokomotive hatte zwar wegen der unvermutet eingetretenen Kälte länger als erwartet gedauert, und auch die nach Eintreffen der Sendung auf den 24. November festgesetzte Einweihung der Strecke war — nicht nur der Witterung wegen — abermals, und zwar auf den 7. Dezember, verschoben worden. Die unmittelbar nach Beendigung der Aufstellung des ehrfürchtig bestaunten Dampfrosses vorgenommenen Probefahrten (etwa Mitte November) hatten aber ein so günstiges Ergebnis gehabt, daß man mit der Anerkenung nicht zurückhielt und sich auch — bis auf die Ver-

packungskosten — mit Stephensons Forderungen einverstanden erklärte. Der Brief lautete:

Nuremberg, le 29. Novembre 1835.

Messieurs,

Nous avons reçu Votre chère lettre du 18. de ce mois qui nous accuse la réception de nos remises de Lst 768/12/8 sur Londres et que Vous les avez portées au crédit de notre compte. Il nous fait de la peine de voir que vous passez sous silence le reste du contenu de notre dernière lettre. Bien loin de vous faire des reproches sur le prix de la Machine à vapeur nous vous priâmes seulement de réduire celui du Tender et des 2 Waggons en proportion des prix que vous nous avez demandés dans Vos lettres précédentes. En même temps nous vous avons remarqué que vos offres de ces objets contenaient la condition, livrés franco à Rotterdam inclusivement de tous frais pour emballage et expédition. Etant cependant bien satisfait de la Machine nous voulons céder Vos désirs en Vous créditant pour le montant de Votre facture exclusivement des Lst 12/— pour frais d' emballage etc. Pour solder cet objet nous avons le plaisir de vous remettre ci-inclus de nouveau

Lst 160/—/—	25. Décbr	sur G. Wildes & Co.	
„ 150/—/—	28. „	„ A. A. Gewer Nipotip	
„ 20/6/7	26. „	„ Suse & Sibeth	

Lst 330/6/7 sur Londres dont vous voulez soigner la rentrée a notre crédit. En même temps nous avons bonnifié pour notre compte à Mess. Köhler & van Beeftingh les Lst 30 pour frais de frêt. C' est par là que trouvez soldé Votre facture.

Nous vous prions de nous accuser bientôt la réception de nos remises et Vous remettant les deux incluses de Mr. Wilson nous Vous saluons de coeur

Votre devoué etc.

Platner.

Am Vorabend der Eröffnung hielt Platner an die im Rathaussaal zu Nürnberg versammelten Aktionäre eine Ansprache, in der er auch auf Lokomotive und Wagenführer zu sprechen kam. Er führte u. a. aus:

„Große Freude gewährte uns der Erlang des als ‚Adler' von uns benannten Dampfwagens, und viele Beruhigung empfinden wir nun, ein so allgemein bewundertes Kunstwerk mit seinen Hundert von Theilen binnen drei Wochen aufgestellt zu sehen und anwendbar für unsere Bahn und unsere Verhältnisse zu finden. Das Urtheil mehrerer sachverständiger Personen lautet einstimmig, bei dem berechneten Preis von 850 Pfund Sterling nicht übervortheilt worden zu sein. Er hat eine Schwere von 120 bairischen Centnern und kann auf circa 12—15 Pferdekräfte taxiert werden.

Minder zufrieden können wir uns mit den beiden englischen Gestellen zu Transportwägen erklären, die wir ursprünglich nur als Mustergestelle zur Nachahmung verlangten; sie eignen sich wegen bedeutender Schwere minder für unsere Wagen bei Anwen-

dung der Pferdekraft[1]), werden aber späterhin zum Transport von Waaren vorzugsweise dienen können. Jedenfalls können wir uns der Billigkeit der Preise wegen Glück wünschen alle anderen Wagenarbeiten von hiesigen Meistern erhalten zu haben.

Auf Ersuchen sandten uns die Herren Robert Stephenson & Co in Newcastle einen geschickten Mechaniker, namens Wilson zu, der in Folge mit ihm geschlossenen Vertrags sich verbindlich machte, die Leitung des Dampfwagens binnen der ersten acht Monate gegen wöchentliche Vergütung von 35 englischen Schillingen zu übernehmen; 40 Schillinge oder 2 Pfund Sterling müssen ihm aber bezahlt werden, wenn er, wie wir beabsichtigen, einen Anderen in der Leitung des Wagens unterrichten soll. Wir haben gegründete Hoffnungen, ja selbst die Überzeugung erlangt, in ihm den geeigneten Mann gefunden zu haben, obgleich es mit Schwierigkeiten und Kosten verbunden ist, aus seiner Gegenwart den besten Vortheil zu ziehen, da er kein Wort Deutsch spricht."

Im praktischen Betriebe stellte sich später heraus, daß die englischen Wagenuntergestelle den deutschen weit überlegen waren, wie sich überhaupt immer deutlicher erwies, daß Stephenson eine hervorragende Arbeit geleistet hatte. „Wagenlenker" und Lokomotive machten bei den Eröffnungsfahrten nicht geringen Eindruck. Das Stuttgarter Morgenblatt berichtete hierüber in überschwenglichem Tone:

„Die freudigste und nicht zu erschöpfende Aufmerksamkeit widmete man dem Dampfwagen selbst, an welchem jeder soviel Ungewöhnliches, Rätselhaftes zu bemerken hat, den aber in seiner speziellen Struktur nach äußerem Ansehen selbst ein Kenner nicht zu enträtseln vermag. Auf den Achsen von Vorder- und Hinterrädern wie ein anderer Wagen ruhend, hat er mitten zwischen diesen zwei größere Räder, und diese sind es, welche von der Maschine eigentlich in Bewegung gesetzt werden (Die Treibräder). Wie?, läßt sich zwar ahnen, aber nicht sehen.

Zwischen den Vorderrädern erhebt sich, wie aus einem verschlossenen Rauchfang, eine Säule von ungefähr 15 Fuß Höhe, aus welcher der Dampf sich entladet. Zwischen den Vorder- und Mittelrädern erstreckt sich ein gewaltiger Zylinder nach den Hinterrädern, wo der Herd und Dampfkessel sich befindet, welcher von einem zweiten, vierrädrigen angehängten Wagen aus mit Wasser gespeist wird. Dieser hintere Wagen nämlich, auf welchem der Platz für das Brennmaterial ist, hat auch einen Wasserbehälter, aus welchem Schläuche das Wasser in die Kanäle des eigentlichen Dampfwagens leiten. Außerdem bemerkt man eine Anzahl von Röhren, Hähnen, Schrauben, Ventilen, Federn, die alle wahrzunehmen mehr Zeit erfordert, als uns vergönnt war.

Überdies nahm das ruhige, umsichtige, Zutrauen erweckende Benehmen des englischen Wagenlenkers uns ebenso in Anspruch. Wer möchte in einem solchen Mann nicht den ganzen Unterschied der modernen und der alten, wie der mittleren Zeit personifiziert er-

[1] Die Ludwigsbahn hatte in den ersten Jahren gemischten Betrieb; neben den „Dampfwagenfahrten" fanden auch „Pferdefahrten" statt.

blicken! Jedes körperliche Geschick, welches gleichwohl nicht fehlen darf, tritt bei ihm in den Hintergrund, in den Dienst der verständigen Beachtung auch des Kleinsten, als eines für das Ganze Wichtigen. Jede Schaufel Steinkohlen, die er nachlegte, brachte er mit Erwägung des rechten Masses, des rechten Zeitpunktes, der gehörigen Verteilung auf den Herd. Keinen Augenblick müßig, auf alles achtend, die Minute berechnend, da er den Wagen in Bewegung zu setzen habe, erschien er als der regierende Geist der Maschine und der in ihr zu der ungeheuren Kraftwirkung vereinigten Elemente.

Als der Dampf sich stark zu entwickeln begann, regnete es aus der sich augenblicklich bildenden Wolke durch die etwas rauhe

Abb. 6. Zeitgenössisches Bild von der Ludwigsbahn
(Photo: Verkehrsmuseum Nürnberg)

Morgenluft auf uns herab; ja, der Gegensatz der glühenden Dämpfe und der Atmosphäre machte, daß zugleich ein Hagelstaub niederfiel . . . . . .

Der Wagenlenker ließ die Kraft des Dampfes nach und nach in Wirksamkeit treten. Aus dem Schlot fuhren nun die Dampfwolken in gewaltigen Stößen, die sich mit dem schnaubenden Ausatmen eines riesenhaften antediluvianischen Stieres vergleichen lassen. Die Wagen waren dicht aneinander gekettet und fingen an, sich langsam zu bewegen; bald aber wiederholten sich die Ausatmungen des Schlotes immer schneller, und die Wagen rollten dahin, daß sie in wenigen Augenblicken den Augen der Nachschauen-

den entschwunden waren. Auch die Dampfwolke, welche lange noch den Weg, den jene genommen, bezeichnete, sank immer tiefer, bis sie auf dem Boden zu ruhen schien . . . . . .

Es war eine unvergessliche Menschenmenge vorhanden, und sie jauchzte und jubelte zum Teil den Vorüberfahrenden zu; in der Tat, es gewährte der Anblick des vorüberdrängenden Wagenzuges fast ein größeres Vergnügen als das Selbstfahren. Wenigstens drängt sich uns das Gefühl der gewaltigen, wundersam wirkenden Kraft bei jenem Anblick weit mehr auf; es imponiert, wenn man den Wagenzug mit seinen 200 Personen wie von selbst, wenn auch nicht pfeilgeschwind, doch gegen alle bisherige Erfahrung schnell, unaufhaltsam heran-, vorüber- und in die Ferne dringen sieht.

Das Schnauben und Qualmen des ausgestossenen Dampfes, der sich zugleich als Wolke in die Höhe zieht, verfehlt auch seine Wirkung nicht. Pferde auf der nahen Chausse sind daher beim Herannahen des Ungetüms scheu geworden, Kinder haben zu weinen angefangen, und manche Menschen, die nicht alle zu den ungebildeten gerechnet werden dürfen, haben ein leises Beben nicht unterdrücken können. Ja, es möchte wohl keiner, der nicht völlig phantasielos ist, ganz ruhigen Gemütes und ohne Staunen beim ersten Anblick des wunderwürdigen Phänomens geblieben sein. Diesem Staunen folgt dann ein freilich erst durch Reflexion vermitteltes wohltuenderes Gefühl, das Gefühl menschlicher Erfindungs- und Geisteskraft über die Elemente, denen nach Schillers treffendem Ausdruck zu eigen ist, zu „hassen das Gebild der Menschenhand". Und seltsam! Dieses erhebende Gefühl bewirkt dieser Anblick in Hunderten und Tausenden, die kaum ahnen, welche Kenntnisse, Erfahrungen, Experimente, Kombinationen, wieviel Scharfsinn, Genie und . . . . . Glück zusammenwirken mußten, um solche Maschine zu ersinnen, zu konstruieren. Für diese bleibt das Ganze ein Wunder, an das sie glauben, weil sie es sahen; und kein exotischerer Skeptiker (?) wird imstande sein, ihnen diesen neuen Glauben an den menschlichen Geist und seine Macht zu erschüttern, um so weniger, da er ein freudiger, ein erhebender ist!"

Das ausgezeichnete Funktionieren des „englischen Dampfwagens" und nicht zuletzt die über Erwarten starke Benutzung der Bahn ließen sehr schnell Pläne über die Beschaffung einer zweiten Lokomotive entstehen. Schon am 16. Januar wurde dieserhalb beiläufig bei Stephenson angefragt:

Nuremberg the 16th of January 1836.

Messieurs,

Since our last respect oft the 29th of Nov. which brought you Lst 330/6/7 in 3 first bills for London for solding our account and 2 enclosures from Mr. W. Wilson we are deprived of any of your favours.

By Mr. Wilsons receiving news being the answers to the above mentioned enclosures we can't doubt that our letter came duly to hand, but notwithstanding we must request you to acknowledge the receipt of it and of our remittances. Your locomotive engine working satisfactorily we should perhaps feel inclined to give order for a

second one. Please therefore to inform us in how much time you would make us a locomotive engine of the same description with a tender.

We are Your very obedient etc.
Platner.

Inzwischen hatte die Firma Stephenson & Co auch die Empfangsbestätigung über den Restkaufbetrag für die erste Lokomotive abgeschickt. Sie beseitigte zugleich die letzten Mißverständnisse über ihre Preisgestellung:

Newcastle upon Tyne,
9th Jany 1836.

Sir,

We have been favoured with your letter of Nov. 29 enclosing 3 Bill value £ 330/6/7 said Three Hundred + Thirty Pounds Six Shillings and seven pence. In reference to the price charged for the Tender + Waggons you will see by our Mr. Longridges letter of 18th May that we then intended only sending the Spring + Frame for £ 45/— the additional cost was incurred by your fitting up the Tender complete.

We have remitted the amount of Freight to Mess. Köhler & van Beeftingh, Rotterdam who will repay you the same on application.

We are Sir

your moobed Servt
for Rob. Stephenson & Co
W. Pearson.

Stephensons neues Angebot ging Mitte Februar in Nüruberg ein. Es lautete:

Newcastle upon Tyne,
30th Jany 1836.

Sir,

We have been favoured with your letter of 16th Inst. crossing our letter of 9th Inst. We shall be glad to furnish you with another Locomotive Engine + Tender the same as the last for £ 950 say Nine Hundred + Fifty Pounds delivered on board a vessel at this port or £ 1015 say One Thousand and Fifteen Pounds delivered at Rotterdam. The conditions of payment to be the same as the last. The increased price is in consequence of the great advance of material. We could ship the Engine in May next if ordered in a few post.

Hoping to be favoured with the balance of last amount[1]) we are

Sir, your moobed Servt
for Rob. Stephenson & Co
Wm. Pearson.

In einer sofort einberufenen Sitzung des Direktoriums wurde die Annahme des Angebots beschlossen. Die Generalversammlung billigte dies einige Wochen später einstimmig, nachdem Scharrer ausgeführt hatte, daß der „Adler" in seinen „bisherigen Leistungen auch die kühnste

[1] Bezieht sich anscheinend auf den Frachtausgleich.

Erwartung übertroffen" habe. Dieser könne „erforderlichenfalls in täglichen 6 Touren hin und her mit 10 bis 12 Wagen ca. 2400 Personen" befördern. Dagegen seien „die höchstmöglichen Leistungen von 10 Pferden auf 5 Touren hin und her jedesmal mit 3 Pferden auf eine Gesamtförderung von ca. 1000 Personen beschränkt, so daß die Elementarkraft der Dampfmaschine einer animalischen Kraft von 24 Pferden gleich zu achten" sei. Wenn diese „vereinigten Zugkräfte" wahrscheinlich auch für die größte Frequenz ausreichen würden, so sei doch die Beschaffung eines Reserve-Dampfwagens wünschenswert, um für alle Fälle gerüstet zu sein.

Ging hieraus schon die hohe Zufriedenheit mit Stephensons Lieferung hervor, so fühlte sich die Direktion sogar veranlaßt, dies dem englischen Konstrukteur nach Eintreffen der zweiten Lokomotive, die im Juli 1836 in Hamburg auf den Landtransport umgeschlagen und nach ihrer Ankunft in Nürnberg auf den Namen „Pfeil" getauft wurde, ausdrücklich zu bestätigen. Das Schreiben lautete:

Nürnberg, den 28. November 1836.

(Anrede fehlt im Konzept.)

Wir haben den uns gesandten neuen Dampfwagen rechtzeitig erhalten und bezeugen Ihnen damit unsere volle Zufriedenheit, denn er ist seit 4 Wochen im Gange und leistet alles, was man nur billigerweise verlangen kann, ebenso wie der erste, welcher nun seit einem Jahre einen Weg von ca. 8000 engl. Meilen gemacht hat, ohne daß er eine bedeutende Reparatur bedurfte. Wir wünschen von Ihnen eine Anzahl gusseiserne Räder mit schmiedeeisernem Kranze zu unseren Personenwagen zu beziehen, da die hier verfertigten von Gußeisen nicht viel taugen und ersuchen Sie, uns zu melden, zu welchem Preis Sie uns solche liefern können. Wir werden uns nach Empfang Ihrer Antwort erlauben, eine Bestellung zu machen.

Hochachtungsvoll
Das Direktorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft
Platner.

Der Bericht des Direktoriums vom 12. Dezember 1836 über das erste Geschäftsjahr ließ sich etwas näher über die Leistung des „Adler" aus:

„Unser Stephenson'scher Dampfwagen hat sich als ein Meisterstück bewährt, denn er stand das ganze Jahr hindurch, mit Ausnahme eines einzigen Tages, ununterbrochen im Dienst, hat in dieser Zeit bei 2364 Touren einen Weg von mehr als 2000 deutsche Meilen zurückgelegt und nicht mehr als 173 Fl. 18 Kr. an Reparaturen gekostet, worunter die Kosten einer im Vorrath verfertigten metallenen Wasserpumpe inbegriffen sind. Seine 6 Räder und 3 Achsen sind noch so gut wie neu, und an dem ganzen Mechanismus ist kein Mangel wahrzunehmen. Daß derselbe von Zeit zu Zeit, im ganzen bei 2360 Touren 17 mal, unterwegs eine Viertelstunde still gestanden ist, scheint von der Verschiedenartigkeit der gebrauchten Kohlen herzurühren, welche nicht immer die erforderliche Hitzkraft entwickelten."

Trotzdem man hiernach die englischen Erzeugnisse nicht genug lobpreisen konnte, rissen die Beziehungen zu der Firma Stephenson & Co nach der Lieferung des „Pfeil" und einiger Radsätze schon 1836 ab. Die späteren Bestellungen auf Wagen und Zubehör wurden ausnahmslos an deutsche Firmen vergeben. Als sich schließlich 1851 die Notwendigkeit ergab, eine neue, dritte Lokomotive zu beschaffen, hatte sich in Deutschland schon eine leistungsfähige Maschinenindustrie gebildet. So fiel dieser Auftrag der Firma Henschel & Sohn in Kassel zu. Maffei in München lieferte 1853 die vierte Lokomotive und erwarb bei dieser Gelegenheit den die Reparaturkosten nicht mehr lohnenden „Pfeil" um 950 Gulden zum Verschrotten. 1857 erlitt der „Adler" dasselbe bedauerliche Schicksal: 500 Gulden legte ein Augsburger Kaufmann für Deutschlands erste Lokomotive an. Sie der Nachwelt zu erhalten, fiel keinem der maßgebenden Leute ein. Selbst Mainberger, der damals als letzter Vertreter des Gründerdirektoriums — Scharrer, Binder, Merkel, Meyer waren inzwischen gestorben, und Platner hatte sich zurückgezogen — Leiter des Unternehmens war, hinderte diese Pietätlosigkeit nicht. So sind wir heute auf mehr oder weniger ungenaue Abbildungen angewiesen.

William Wilson, der viel bestaunte und vom Direktorium hochgeschätzte Stammvater der deutschen Lokomotivführer, überlebte das Ende seines „Adler" nur um fünf Jahre. Sein Aufenthalt in Deutschland war, wie wir uns erinnern, zunächst nur auf acht Monate gedacht. Schon am 29. Januar 1836 wurde jedoch die von Stephenson mit ihm abgeschlossene Vereinbarung durch einen regelrechten Vertrag „zwischen dem Direktorium der Königlich privilegierten Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft dahier eines- und Herrn William Wilson, Maschinisten der Lokomotive daselbst, anderen Theils" ersetzt. Wilson verpflichtete sich darin, seinen Aufenthalt in Nürnberg auf unbestimmte Zeit, d. h. insoweit zu verlängern, „bis ihm ein passendes Individuum vom Direktorium der Ludwigs-Eisenbahn zum Unterricht in der Behandlung und Leitung der Lokomotiv-Maschine übergeben worden seyn und dasselbe diesen Unterricht durch ihn so lange erhalten haben wird, daß nach der gewissenhaften Versicherung des Herrn Wilson und nach mehreren, im Beysein einiger Mitglieder des Direktoriums vorgenommenen Probefahrten ihm allein die Leitung der Lokomotiv-Maschine ganz unbedenklich anvertraut werden darf." Dafür machte sich das Direktorium der Ludwigsbahn verbindlich, „Herrn Wilson die ihm nach seiner Versicherung von Herrn Stephenson in Newcaste schon vom Tage seiner Ankunft in Nürnberg verheißene Remuneration für die Unterweisung eines Lehrlings in der Behandlung und Führung der Lokomotiv-Maschine, bestehend in wöchentlich 40 Schilling, auf jenen Tag zurück und solange zu bezahlen, bis der

Lehrling dem Direktorium von Herrn Wilson als vollständig unterrichtet vorgestellt worden seyn mag."

Als einige Monate später die Ankunft der zweiten Lokomotive bevorstand und die Errichtung einer Lokomotivwerkstätte beschlossen wurde, trug man Wilson einen neuen, sehr ehrenvollen und finanziell für ihn noch günstigeren Vertrag an, um, wie Scharrer in seiner für das Direktorium bestimmten schriftlichen Begründung sagte, „die Besorgnis, Herrn Wilson zu verlieren, welche bei der Abreise des Hl. Dr. Gambihler[1]

Abb. 7. William Wilson
(Photo: Verkehrsmuseum Nürnberg)

nach England neu angeregt wurde, gänzlich zu beseitigen und noch einige bedeutende Vortheile für die Gesellschaft zu gewinnen". Dieser in deutscher und englischer Sprache entworfene Vertrag wurde am 5. August 1836 abgeschlossen und am folgenden Tage vom Gesamtdirektorium als „conditio sine qua non des ehernen Vertrauens unserer Bahn bey dem Publikum" genehmigt. Er lautete:

Zwischen dem Direktorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft dahier und Herrn William Wilson aus Newcastle ist heute folgender Dienstvertrag abgeschlossen worden:

Agreement made between the company of the Lewis-Railroad and Mr. William Wilson of Newcastle upon Tyne:

[1] Wilsons Dolmetscher.

Herr Wilson verpflichtet sich, in dem Dienst der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft so lange zu verbleiben, als dieselbe es wünscht und ihrem Interesse gemäß erachtet; im Entlassungsfall muß eine dreimonatliche Aufkündigung vorangehen. Sollten jedoch unvorhergesehene Familien-Ereignisse die Rückkehr des Herrn Wilson nach England unumgänglich nothwendig machen, so verpflichtet sich derselbe, den Dienst der Gesellschaft nicht eher zu verlassen, als bis es ihm gelungen ist, seine Stelle hier durch einen vollkommen tüchtigen und bewährten Dampfwagenführer und Mechaniker zu besetzen.

Ferner verpflichtet sich Herr Wilson, nicht nur seine bisherigen Funktionen als Führer und Aufseher des Dampfwagens fortzusetzen und die daran vorkommenden Reparaturen gehörig zu besorgen, und den Lehrling Rech fernerhin zu unterweisen, so daß derselbe in den Stand gesetzt werde, im eintretenden Nothfall seine Stelle zu vertreten, sondern auch

1. dieselben Funktionen bei dem demnächst ankommenden zweiten Dampfwagen zu übernehmen.

2. nach vollendeter Herstellung einer mechanischen Werkstätte für die Zwecke der Gesellschaft die Leitung derselben und alle vorkommenden Reparaturen beider Dampfwagen und der Transportwagen, soweit solche in dieser Werkstätte ausgeführt werden können, zu besorgen,

3. die Aufsicht auch über sämtliche Transportwagen und über das Eisenwerk des Oberbaues der Bahn zu übernehmen und alle dabei vorkommenden Reparaturen anzuordnen und auszuführen oder ausführen zu lassen,

Mr. Wilson binds himself to the service of the said railroad-company for as long time as they wish or find in their interest to keep him in their service; in contrary case they must give him three months previous notice. But in the case that some family affairs indispensably engage Mr. Wilson to return to his native country, he promises to quit business not sooner than he has succeeded to fill his place with a solid and able conductor and manager of the locomotive and mechanic.

Further Mr. Wilson engages not only to the management and inspection of the locomotive and to continue in the repair of the engines that may occasionally occur and to instruct the apprentice Rech till he is able, in cases of need, to perform the business of a conductor of the locomotive, but also

1. to do the same business with the second locomotive that is shortly to arrive,

2. after the construction of a workhouse for the purpose of the company to take over himself the management of the said work-house, the repair, when their's need, of the locomotives and the transport-waggons, as far as such reparations can be made in the workhouse,

3. to bind himself to the inspection of all transport waggons and the ironworks of the rail and to order any reparation or do so himself,

4. noch mehrere junge Männer nach und nach in der Führung und Behandlung des Dampfwagens zu unterrichten, um auf diese Weise mehrere Stellvertreter in eintretenden Nothfällen zu gewinnen.

Dagegen bewilliget das Direktorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft dem Herrn Wilson einen jährlichen Gehalt von fünfzehnhundert Gulden im 24-Fl.-Fuß in monatlichen Raten von 125 Fl. und eine besondere Remuneration von 240 Fl. für jeden Lehrling für die Eisenbahn, nachdem derselbe seinen Lehrkurs vollendet und sich zur Führung und Besorgung des Dampfwagens vollkommen geschickt gemacht hat.

Vorstehender Vertrag tritt vom 1. September dieses Jahres an in Wirksamkeit und wurde in beiden Sprachen in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt, von dem Stellvertreter des abwesenden Direktors, dem Herrn Wilson und dessen Beistand, dem Herrn Sprachlehrer Dr. Gambihler unterschrieben, und wird die von Seite des Vicedirektors vorbehaltene Genehmigung des Gesamt-Direktoriums unverzüglich beigebracht werden.

Nürnberg, den 5. August 1836.

Johannes Scharrer.
William Wilson.

Die unterzeichneten Mitglieder des Direktoriums der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft genehmigen den vorstehenden Vertrag in allen seinen Punkten.

Nürnberg den 6. August 1836.

Binder. Merkel.
Mainberger. Schroll.
H. F. Meyer in Fürth.

4. to instruct some young men in the conducting and management of the locomotives in order to be supplied, in any case of need, with such individuals as may replace him.

On the other hand the directors of the Lewis Railway grant Mr. Wilson annual wages amounting to the sum of fifteen hundred florins (rhinisch) to be paid in monthly rates of one hundred five and twenty florins with an additional remuneration of two hundred forty florins fee for instructing an apprentice, to be paid after such an individual has finished his course and can be intrusted with the management of the locomotive.

The present agreement takes place on the first day of next September and written in the german and english tongue, of the same tenour, is to be signed by the substitute of the absent director of the railroad-company, Mr. Wilson and his interpreter Mr. Gambihler, Doctor and teacher of modern languages, the ratification of the other directors of the railroad to be instantly furnished.

Nuremberg, August 6th 1836.

John Scharrer.
William Wilson.

The underwritten members of the railroad committee and directors do ratify and acknowledge the above agreement in all its particulars.

Nuremberg the 6. August 1836.

Binder. Merkel.
Mainberger. Schroll.
H. F. Meyer in Fürth.

Im Laufe der nächsten Jahre lebte sich Wilson in die deutschen Verhältnisse so ein, daß er die Absicht äußerte, nie mehr nach England zurückkehren zu wollen. Trotzdem wurde ihm am 15. September 1843 das Dienstverhältnis gekündigt, da „der erste Dampfwagenführer Hl. Wilson nun für uns entbehrlich geworden ist und seine Besoldung von Fl. 1500 jährlich verspart werden kann", wie Scharrer in seiner Vorlage ausführte. Das von Scharrer entworfene nüchterne Kündigungsschreiben wurde jedoch vom Direktorium nicht ohne weiteres anerkannt, sondern in eine wesentlich freundlichere Form gebracht und mit dem Vorschlag verbunden, das Dienstvertragsverhältnis unter Herabsetzung des Gehaltes auf 1000 Gulden[1] „noch fernerhin auf unbestimmte Zeit" fortbestehen zu lassen. Wilson lehnte dies ab und erklärte sich, „um den Wünschen des Direktoriums und der Aktionäre entgegenzukommen", bereit, Ende des Jahres auszuscheiden. Er hatte jedoch einflußreiche Freunde im Direktorium, die mit Nachdruck für sein Verbleiben eintraten und auch durchsetzten, daß mit ihm Verhandlungen über den Abschluß eines neuen Vertrages aufgenommen wurden. Diese zogen sich so sehr in die Länge, daß für das nächste Jahr stillschweigend alles beim alten blieb. Am 31. Oktober 1844 teilte Wilson schließlich der Direktion mit, daß ihm die Stelle eines Obermaschinisten in Oberhausen angetragen worden sei. Da er nicht als undankbar erscheinen, anderseits aber auch „eine fernere sichere Stellung" nicht aufgeben möchte, so erlaube er sich die Anfrage, ob er in seiner bisherigen Stellung verbleiben könne, und ob die Direktion geneigt sei, mit ihm einen neuen Kontrakt darüber abzuschließen.

Man bot ihm hierauf „vorläufig für die nächstfolgenden drey Jahre" einen Vertrag „als erster Dampfwagenführer, dann als Mitarbeiter in der Werkstätte" mit einem Jahresgehalt von 1000 Gulden an. Auf seine entrüstete Einrede, daß er damit nicht allein einen großen Teil seines Gehaltes, sondern auch die seiner Stellung „gebührende Selbständigkeit" verlieren und „jedem gewöhnlichen Arbeiter gleichgestellt" werden würde, kam am 8. November 1844 eine neue „Übereinkunft" auf der Grundlage mit ihm zustande, daß er „vor der Hand auf die Dauer von drey Jahren, vom 1. Januar 1845 an gerechnet", seine bisherigen Funktionen als „Führer und Aufseher der Dampfwagen" und Leiter der Werk-

[1] Außer Wilson waren damals noch zwei andere, von ihm ausgebildete „Dampfwagenführer" vorhanden. Diese drei Männer wechselten sich alle Woche im Dienst ab, so daß jeder alle drei Wochen den Fahrdienst zu besorgen hatte. Da Wilson in der Werkstätte nicht mitarbeitete, sondern nur die Aufsicht ausübte, hatte er praktisch monatlich nur 10 Arbeitstage. Gemessen hieran war auch das Gehalt von 1000 Gulden noch sehr hoch; Scharrer bezog als erster Direktor 1200 Gulden.

stätte weiter ausübte sowie auch die Oberaufsicht über das gesamte rollende Material behielt. Er bekam „für diese Dienste einen jährlichen Gehalt von Zwölfhundert Gulden in Monatsraten von Einhundert Gulden, dann freye Wohnung im Verwaltungslokale in solange, als solches nicht zu anderen Zwecken verwandt wird, in welchem Falle er fünfzig Gulden jährliche Mieth-Entschädigung“ beanspruchen konnte.

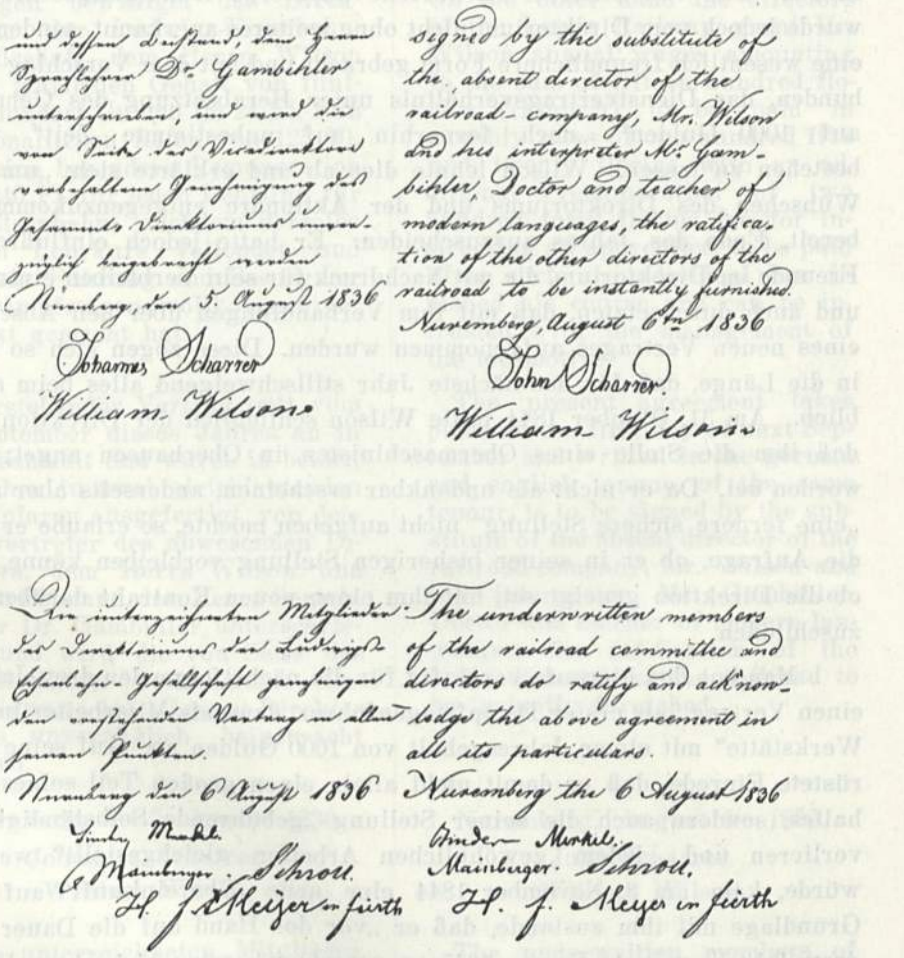


Abb. 8. Letzte Seite des Dienstvertrages Wilsons vom 5./6. August 1836
(Photo: Verkehrsmuseum Nürnberg)

Am 26. März 1848 wurde ihm auch dieser Vertrag gekündigt. Die Direktion suchte ihn zu bewegen, gegen ein Jahresgehalt von 1000 Gulden, „jedoch ohne Contract und auch nur unter dem gegenseitigen Vorbehalt einer Kündigungszeit von sechs Monaten“, zu bleiben. Sie begründete ihren Schritt mit der zwingenden Notwendigkeit einer Verminderung der

„Kosten für die Lokomotivführung", „um so mehr, als die Folgen der vorjährigen Theuerung, die seitdem auf Handel und Gewerbe lastende Stockung und die neuesten Zeitereignisse auf eine drohende Weise die Einnahmen unserer Cassen schmälern und dies sich doch leider eher verschlimmern als bessern wird". Wilson erhob zwar gegen „jede Schmälerung" seines „wohlverdienten Einkommens" Einspruch, gab aber auf nochmalige Vorstellungen der Direktion, die ihm die spätere Wiedererhöhung seiner Bezüge in Aussicht stellte, schließlich doch zu, „daß die bedeutende Mindereinnahme der Gesellschaft, hervorgebracht durch den jetzt überall herrschenden Geld- und Arbeitsmangel jede Ersparung wünschenswerth macht und sowohl auf Personen wie Gegenstände angewendet werden muß." „Auch ich will keine Ausnahme machen", fuhr er fort, „und den mir gemachten Vorschlag vor der Hand annehmen, hoffend, daß bey günstigeren Umständen Sie sich selbst veranlaßt finden werden, die in Ihrem verehrlichen Schreiben ausgesprochene Gehalts-Erhöhung wieder werden eintreten zu lassen."

Tatsächlich billigte man ihm — allerdings nicht aus eigener Initiative, sondern auf seinen Antrag — vom 1. Januar 1850 wieder 1200 Gulden zu. Bei dieser Regelung verblieb es bis zu seinem Lebensende. In den letzten fünfziger Jahren fing er an zu kränkeln. Er blieb lange Zeit dem Dienst fern, konnte sich jedoch nicht mehr ganz erholen. Am 17. April 1862 schloß er für immer die Augen. Das nachfolgende Rundschreiben kündete den Mitgliedern des Direktoriums, unter denen sich nun keiner der Gründer mehr befand — auch Mainberger war schon fast zwei Jahre tot —, sein Ableben an:

Circulare.

Ich beehre mich den verehrlichen Mitgliedern des Direktoriums und Ausschusses die Anzeige zu erstatten, daß der Nestor unserer Bediensteten Herr Maschinist Wilson heute Morgens um 9¼ Uhr verschieden ist und

am Sonntag, den 20. April

Morgens 8½ Uhr

auf dem Kirchhofe zu St. Johannis zur Erde bestattet werden soll.

Der Leichenconduct wird sich vor dem Leichenhause versammeln und ich ersuche die geehrten Herren Collegen, mit mir in recht zahlreicher Versammlung einem eben so würdigen als wohlverdienten Bediensteten der Gesellschaft die letzte Ehre zu erweisen.

Hochachtungsvoll

Nürnberg, am 17. April 1862

Der Vorstand des Direktoriums der
k. pr. Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Ley.

Damit war das Kapitel „England" in der Geschichte der ersten deutschen Eisenbahn abgeschlossen.

Quellen:

Akten der vormal. Ludwigsbahn (Verkehrsarchiv Nürnberg).

Hagen, Die erste deutsche Eisenbahn. Nürnberg 1886.

Scharrer, Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft. Nürnberg 1836.

Warren, A Century Of Locomotive Building By Robert Stephenson & Co. Darlington 1923.

The Railway Chronicle, Journal Of Traffic, Shares, Engineering Improvements And All Matters Connected With Railways, Ausgabe vom 11. Oktober 1845, für deren Überlassung der Verfasser der Firma Robert Stephenson & Co., Darlington, zu Dank verpflichtet ist.

Die Änderung des Eisenbahn-Arbeitsgesetzes der Vereinigten Staaten von Amerika*.

Von

K. Röhling, Kassel.

Das Eisenbahn-Arbeitsgesetz vom 20. Mai 1926[1] ist durch ein Gesetz vom 21. Juni 1934 geändert worden, dessen vollständiger Titel lautet: „An Act to amend the Railway Labor Act and to provide for the prompt disposition of disputes between carriers and their employees"[2]. Abgekürzt wird das neue wie das ursprüngliche Gesetz als Railway Labor Act bezeichnet. Beide Gesetze dienen der schleunigen Beilegung der im zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehr auftretenden Arbeitsstreitigkeiten, damit dieser von Ausständen und Aussperrungen verschont bleibe: ein Problem, das die Gesetzgeber in Washington schon seit nahezu fünf Jahrzehnten beschäftigt. Zu seiner Lösung sind — in den Jahren 1888, 1898, 1913, 1920 und 1926 — nicht weniger als fünf Gesetze erlassen, anfangs aus dringendem Anlaß und später zur Abwehr latenter Gefahren. Sie alle sind hier wiederholt, zuletzt nach dem Erscheinen des Gesetzes von 1926, behandelt worden[3]. So verschieden diese Gesetze in der Wahl und An-

* Anmerkung der Schriftleitung: Wir geben nicht nur das Gesetz, sondern auch den Aufsatz dazu mit ausführlichen Erläuterungen wieder. Das Gesetz hat sehr große Bedeutung für die amerikanischen Eisenbahnen. Es ist aber darüber hinaus arbeitsrechtlich allgemein interessant, obwohl die Verhältnisse in den Vereinigten Staaten von den unsern grundverschieden sind, weil es sich auf der einen Seite um privatkapitalistische Eisenbahnbetriebe, auf der anderen Seite um ein äußerst weit ausgebautes System von Eisenbahngewerkschaften handelt. Offenbar sind es gerade die scharfen Gegensätze zwischen Privatkapital und Gewerkschaften, die in Amerika in der gegenwärtigen Zeit niedergehender Eisenbahnkonjunktur (Kraftwagenwettbewerb!) Arbeitskämpfe erwarten lassen und daher so einschneidende gesetzliche Maßnahmen veranlaßt haben.

[1] Archiv für Eisenbahnwesen 1927, S. 612 ff.

[2] Die Übersetzung des Gesetzes ist in dem Abschnitt Gesetzgebung dieses Archivhefts veröffentlicht.

[3] Siehe Anmerkung 1.

wendung arbeitsfriedlicher Methoden sind, das eine haben sie der amerikanischen Wesensart entsprechend gemeinsam, daß sie in allen Phasen des Verfahrens den entschiedenen Zwang vermeiden, obwohl dieser nicht nur zur Abkürzung der Verhandlungen und Vermittlungsaktionen beitragen würde, sondern unter Umständen zur Aufrechterhaltung des lebenswichtigen Eisenbahnverkehrs unentbehrlich ist. Abgesehen von diesem Mangel ist das Arbeitsgesetz von 1926 aber insofern vollkommen, als es alle bis dahin erprobten Mittel zur Beilegung von Arbeitsstreitigkeiten zu einem wohlerwogenen System zusammengefügt hat, so daß das Gesetz zunächst wenigstens als ein fast lückenloses Rüstzeug des gewerblichen Friedens gelten konnte. Dies um so mehr, als an seiner Wiege in seltener Einmütigkeit die Eisenbahngesellschaften und Gewerkschaften gestanden haben, deren Vertreter den im wesentlichen unverändert angenommenen Entwurf des Gesetzes vom 20. Mai 1926 gemeinsam ausgearbeitet haben. Die Grundzüge dieses Gesetzes seien hier zum besseren Verständnis der Novelle vom 21. Juni 1934 kurz wiederholt.

Das Eisenbahn-Arbeitsgesetz von 1926 betont eingangs die Notwendigkeit von Tarifverträgen, ohne aber ihren Abschluß bindend vorzuschreiben. Streit- und Zweifelsfragen aus dem Tarifvertrag sowie andere Arbeitsstreitigkeiten und Beschwerden sollen in erster Linie durch unmittelbare Verhandlungen der Parteien und bei deren Versagen durch bahneigene Schlichtungsausschüsse, die als ständige Einrichtungen gedacht sind, beigelegt werden; auch diesen Bestimmungen fehlt die bindende Kraft. Ebenso verhält es sich mit der amtlichen Vermittlung, für die ein besonderes Bundes-Vermittlungsamt geschaffen ist. Scheitert die amtliche Vermittlung, so soll ein Schiedsgerichtsverfahren folgen, das indessen von der Zustimmung der Parteien abhängt. Letzten Endes ist der Präsident der Vereinigten Staaten ermächtigt, bei Gefahr im Verzuge eine amtliche Untersuchung des Streites durch einen eigens hierfür einzusetzenden Notstandsausschuß anzuordnen mit der alleinigen zwingenden Folge, daß die Parteien während einer ausgiebigen Karenzzeit an den Arbeitsvertrag gebunden bleiben. Ausstände und Aussperrungen sind also inzwischen unzulässig, werden aber durch das Gesetz selbst nicht geahndet. Schließlich ist die Änderung (Kündigung) kollektiver Arbeitsverträge nicht nur an bestimmte Fristen gebunden, sondern auch dem für die Behandlung der Arbeitsstreitigkeiten durch das Gesetz vorgeschriebenen Verfahren unterworfen, das aufschiebende Wirkung hat.

Angesichts dieser umfassenden Friedensvorkehrungen ist jene fundamentale Schwäche des Gesetzes erst hervorgetreten, als für die Eisenbahnen nach dem Aufschwung der Vorjahre seit 1930 wieder schlechte Zeiten kamen, wodurch notgedrungen auch die Arbeitsbedingungen des

Personals in Mitleidenschaft gezogen wurden. Die damit verbundenen Auseinandersetzungen wurden — von beiden Teilen — nicht immer im Sinne des Gesetzes geführt; auf manchen Bahnen fehlten sogar die Schlichtungsausschüsse, die die Streitigkeiten im eigenen Haus austragen sollten. Die Eisenbahn-Gewerkschaften, die angesichts der mißlichen Lage der Eisenbahnen im Jahre 1932 wohl oder übel einer 10%igen Lohnkürzung des Eisenbahnpersonals zugestimmt hatten, forderten nicht mit Unrecht eine Verschärfung des Gesetzes. Zu dem Zweck brachten sie anfangs 1934 einen Gesetzesvorschlag ein, der sich indessen nicht auf dies Ziel beschränkte, sondern offenbar auch den gewerkschaftlichen Einfluß auf der ganzen Linie verstärken sollte. Bevor sich das Parlament mit diesem Entwurf befaßte, wurde er dem auf Grund des Eisenbahnnotgesetzes von 1933[1] eingesetzten Bundeskommissar für die wirtschaftliche Ordnung des zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehrs (Co-ordinator), Mr. Eastman, zur Begutachtung übergeben. Dieser fertigte stattdessen einen neuen Gesetzentwurf — nach seinen eigenen Worten, um seine Ausstellungen (suggestions) zu vereinfachen. Der Eastmansche Entwurf entspricht aber im wesentlichen dem Entwurf der Gewerkschaften. Eastman hat ihn nur in eine weniger überspitzte Form gebracht. Er hat ihn zwar, außer mit Vertretern der Eisenbahngewerkschaften, auch mit denen der Eisenbahngesellschaften sowie mit dem Vorsitzenden des Bundes-Vermittlungsamts besprochen und dabei, wie er sagt, nützliche Aufschlüsse und Ausstellungen erfahren; an dem Charakter des Entwurfs hat sich dadurch aber nichts geändert. Nach diesem für die Eisenbahnen wenig verheißungsvollen Auftakt legte Eastman den Gesetzentwurf am 31. März 1934 dem Ausschuß des Repräsentantenhauses für zwischenstaatlichen und auswärtigen Verkehr mit einem umfangreichen Begleitbericht vor, in dessen Eingang er unter anderem folgende Ziele des Entwurfs hervorhob: die Klärung verschiedener Bestimmungen des Gesetzes von 1926; die Vereinfachung des Bundes-Vermittlungsamts und die beschleunigte Beilegung der Arbeitsstreitigkeiten durch einen nationalen Schlichtungsausschuß, dessen Schiedssprüche nötigenfalls durch die Gerichte in Kraft gesetzt werden.

Die parlamentarischen Verhandlungen über den nicht zuletzt gewerkschaftlichen Belangen dienenden Gesetzentwurf brachten keine Überraschungen. Die Eisenbahnen erhoben zwar Einwendungen gegen die Vorschriften, die über den eigentlichen Zweck des Gesetzes hinausgehen; Eastman verteidigte aber den Entwurf in allen Teilen, wobei er auch weitergehende Forderungen der Gewerkschaften abzuwehren hatte.

[1] Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 617 und 1935, S. 342 (insbesondere Anmerkung 2 daselbst).

Nach Ablauf der aufschlußreichen Verhandlungen der Ausschüsse des Senats und des Abgeordnetenhauses ist der Entwurf, im wesentlichen in der Eastmanschen Fassung, vom Kongreß in den Tagen vom 15. bis 18. Juni angenommen und vom Präsidenten am 21. Juni genehmigt worden.

Über die damit in Kraft getretenen umfangreichen Ergänzungen und Änderungen des Arbeitsgesetzes von 1926 ist folgendes zu sagen.

Der Geltungsbereich des Gesetzes (§ 1 Ziff. 1 der Novelle) ist, entsprechend dem allgemeinen Zuge der neueren Eisenbahngesetzgebung, durch Ausdehnung des Begriffs „Frachtführer" auf gewisse Hilfsbetriebe der Eisenbahnen erweitert worden. Nach den Erläuterungen Eastmans wird hierdurch vor allem der Kühlwagenbetrieb der refrigerator car companies erfaßt (die Expreß- und Schlafwagengesellschaften unterstanden bisher schon dem Gesetz); dagegen fallen z. B. die für die Eisenbahnen tätigen Bauunternehmer nicht unter das Gesetz.

Die „Allgemeinen Ziele"

des Gesetzes sind nunmehr besonders herausgestellt (Einleitung des § 2). Neben dem eigentlichen Ziel des Gesetzes, der Vermeidung und der schleunigen Beilegung von Arbeitsstreitigkeiten (Ziff. 1, 4 und 5), sind hier zwei Maßnahmen genannt, die nur Mittel zur Erreichung dieses Zieles sind: die Verbürgung der Koalitionsfreiheit des Personals (Ziff. 2) — nebenbei bemerkt, im Sinne gewerkschaftlicher Zentralisationsbestrebungen — und die volle Freiheit beider Teile in der Schaffung der zur Ausführung des Gesetzes erforderlichen „Selbstorganisation" (Ziff. 3) — womit die Bestimmung bzw. Wahl der Vertreter der Parteien gemeint ist.

Den Kern des § 2 bildet die Erklärung der gegen früher erweiterten

„Allgemeinen Pflichten" (§ 2, Abschnitte I bis X).

Hier sind die Vorschriften über den Abschluß von Kollektivverträgen, über die durch Vertreter beider Teile zu führenden Einigungsverhandlungen, über die Art und Befristung dieser Verhandlungen sowie über die Kündigung von Kollektivverträgen (Abschnitte I, II, VI und VII) im wesentlichen unverändert aus dem ursprünglichen Gesetz übernommen.

Das gleiche gilt vom Abschnitt III, der die Vertreterwahlen regelt und sie gegen Beeinflussungen durch die Gegenpartei schützt; nur ist ausdrücklich hinzugefügt (was bisher schon rechtens war), daß auch die Wahl von Vertretern zulässig ist, die nicht im Dienst des Frachtführers stehen.

Stark umstritten war der Abschnitt IV, der sich nur zum geringen Teil mit den eigentlichen Aufgaben des Gesetzes beschäftigt; nämlich der Wahl der Personalvertreter, die nun bestimmter als bisher geregelt ist, nämlich so, daß die Mehrheit der Belegschaft oder eines Dienstzweiges

ihren Vertreter für die Zwecke des Gesetzes bestimmt. Die übrigen Vorschriften des Abschnitts IV und die des Abschnitts V wirken wie Fremdkörper in dem gesetzlichen Gefüge; denn sie garantieren die völlige Koalitionsfreiheit des Personals, obwohl über diese kein Zweifel besteht. Jede Beschränkung dieser Freiheit durch den Frachtführer wird als ungesetzlich erklärt, ebenso die Verwendung von Mitteln des Unternehmens zu einer irgendwie gearteten Unterstützung einer Gewerkschaft oder — womit man sich wieder dem ursprünglichen Aufgabenkreis zuwendet — „eines Personalvertreters oder einer anderen Einrichtung für Kollektivverhandlungen". Ungesetzlich wäre es auch, wenn der Frachtführer Lohnabzüge für gewerkschaftliche Zwecke machte oder die Einsammlung unterstützte: eine Vorschrift, die sich lediglich gegen Werkvereinigungen (company unions) richtet, da die Gewerkschaften (labor organizations) sich einer solchen Vermittlung überhaupt nicht bedienen.

Angesichts dieser einseitigen Schutzbestimmungen für die Gewerkschaften scheiden sich die Geister. Eastman selbst hat ihre Aufnahme in das Gesetz in seinem Begleitbericht in einer Weise begründet, die es zweckmäßig erscheinen läßt, seine eigenen Worte zu wiederholen:

„Der § 2 des Gesetzes von 1926 enthält Vorschriften zur Sicherung der absoluten Freiheit beider Teile in der Wahl und Ernennung von Vertretern, die in Arbeitsstreitigkeiten und Arbeiterfragen für sie handeln sollen. Indessen waren keine geeigneten Mittel zur Durchsetzung dieser Vorschriften vorgesehen; und es kamen Methoden auf oder wurden fortgesetzt, die dem Geist des Gesetzes entgegenwirkten. Um dem zu begegnen, tat der Kongreß den ersten Schritt, indem er in den § 77 des Bankrottgesetzes die Absätze o, p und q aufnahm, die durch den § 7e des Eisenbahnnotgesetzes von 1933 auf alle Eisenbahnen ausgedehnt wurden. Hiernach ist es jetzt für jeden Frachtführer ungesetzlich:

1. das Recht seiner Bediensteten, sich der Gewerkschaft (labor organization) ihrer Wahl anzuschließen, zu bestreiten oder irgendwie in Frage zu stellen;
2. der Vereinigung (organization) seiner Bediensteten in irgendeiner Weise entgegenzuarbeiten;
3. seine Mittel zur Unterhaltung sogen. Werkvereinigungen (company unions) zu benutzen;
4. seine Bediensteten zu beeinflussen oder zu zwingen, einer solchen Werkvereinigung beizutreten oder darin zu bleiben;
5. von einem Arbeitsuchenden zu fordern, daß er einen Vertrag unterzeichne, worin er sich verpflichtet, einer Gewerkschaft beizutreten oder nicht beizutreten. Besteht ein solcher Vertrag, so ist die Eisenbahn aufzufordern, ihren Bediensteten mittels Verfügung bekannt zu machen, daß der Vertrag gegenstandslos geworden ist und sie nicht mehr bindet.

Daß der diesen Vorschriften zugrunde liegende Gedanke vernünftig ist, steht wohl außer Zweifel. Er bedeutet nur, daß die Eisenbahnen in allen Gewerkschaftsangelegenheiten die Hände aus dem Spiel lassen sollen. Wie immer die Bediensteten sich früher verhalten haben, so ist es doch klar, daß sie sich nunmehr anschicken, auf ihrem Recht als amerikanische Bürger zu bestehen,

nämlich mit ihren Arbeitgebern auf gleichem Fuß über den Arbeitsvertrag zu verhandeln. Dieser Grundsatz ist in nahezu gleicher Formulierung in dem National Industrial Recovery Act für andere Industriezweige anerkannt und ist in dem gegenwärtigen Eisenbahn-Arbeitsgesetz stillschweigend (implicit) enthalten.

Im Anhang I meines kürzlichen Berichts an den Präsidenten und den Kongreß über die allgemeine Lage der Eisenbahnen habe ich diese Vorschriften erörtert und gesagt, was ich unternommen habe, um ihre Erfüllung zu sichern. Meine Untersuchungen haben ergeben, daß mancherlei Methoden bestehen, die mit diesen Vorschriften nicht im Einklang stehen. Doch haben die Eisenbahnverwaltungen im großen und ganzen den löblichen Wunsch bekundet, diese ihre häuslichen Verhältnisse zu ordnen; und die Lage hat sich wesentlich gebessert.

Nichtsdestoweniger halte ich es nicht nur für angezeigt, sondern für überaus wichtig, daß diese Vorschriften der ständigen Rechtsordnung, nämlich dem Eisenbahn-Arbeitsgesetz, einverleibt werden, das dazu bestimmt ist, die arbeitsrechtlichen Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und ihrem Personal zu ordnen; und daß angemessene und ständige Anordnungen zur Durchsetzung der Vorschriften getroffen werden. Das Eisenbahnnotgesetz von 1933 ist eine vorübergehende Maßnahme; jene Vorschriften können aber nicht zeitlich beschränkt werden. Überdies sieht das Notgesetz keine befriedigenden oder angemessenen Mittel zu ihrer Durchsetzung vor, und das Amt des Koordinators ist nicht hierfür geschaffen; dieser würde dadurch auch von der Erfüllung der ihm auferlegten Pflichten abgelenkt werden. Außerdem ist die Fassung des Eisenbahnnotgesetzes so, daß sie Gelegenheit zu gerichtlichen Auseinandersetzungen bietet; jedenfalls hat eine große Eisenbahngesellschaft kein Hehl daraus gemacht, daß sie das ausnutzen will. Wie die Dinge liegen, ist es durchaus erwünscht, daß jene Vorschriften in das Ergänzungsgesetz zum Eisenbahn-Arbeitsgesetz aufgenommen werden, so wie es in den Abschnitten IV, V und VI des § 2 des anliegenden Gesetzentwurfs vorgesehen ist; dazu kommen die Zwangsmaßnahmen des Abschnitts X."

So weit der Schöpfer des Entwurfs! Die Stellungnahme zu seinen Ausführungen wird vereinfacht, wenn man zunächst einen prominenten Vertreter der Gegenseite, nämlich General Atterbury, den Präsidenten der Pennsylvania-Eisenbahn, zu Worte kommen läßt; die Pennsylvania ist die Eisenbahn, der die Gewerkschaften seit langen Jahren Fehde geschworen haben, weil sie eine eigene Personalvertretung (Employee Representation Plan) für diese Zwecke geschaffen und sie allen von außen kommenden Widerständen zum Trotz erfolgreich, d. h. im besten Einvernehmen mit dem Personal, durchgeführt hat[1]. General Atterbury hat gelegentlich eines Vortrags über die Personalpolitik der Pennsylvania-Eisenbahn, nach ausdrücklicher Anerkennung der persönlichen Unantastbarkeit und Aufrichtigkeit Eastmans, gesagt:

„Nichtsdestoweniger muß ich seine Haltung gegenüber dem System unserer Personalvertretung durchaus ablehnen. Seine Ansichten stützen sich auf gewisse

[1] Archiv für Eisenbahnwesen 1922, S. 129 und 1925, S. 982. „Die Pennsylvania-Eisenbahn und die Transportation Act"; ferner daselbst 1923, S. 684 „Die Entscheidung des Obersten Gerichtshofs und die Befugnisse des Eisenbahn-Arbeitsamts nach der Transportation Act".

gesetzestechnische Deduktionen, die so verwickelt sind, daß nur ein besonders versierter Rechtskenner imstande sein mag, sie hinlänglich zu erklären; und ich bezweifle, ob sie von einer nicht fachmännisch geschulten Zuhörerschaft ganz begriffen werden würden. Ich beschränke mich deshalb darauf, seine Stellungnahme darzulegen und hinzuzufügen, was er beabsichtigt und was das für uns, von der Pennsylvania, bedeutet.

Eine Vorschrift des Eisenbahnnotgesetzes von 1933 fordert auch die Erfüllung gewisser Vorschriften des im Vorjahr ergänzten Bankrottgesetzes. Eine von ihnen untersagt, „die Mittel einer unter Zwangsverwaltung stehenden Eisenbahn zur Unterhaltung sogen. Werkvereinigungen zu benutzen". Der Bundes-Koordinator legt das so aus, als ob die Vorschrift für die Eisenbahnen in eigener Verwaltung genau so gut gelte, wie für die zwangsverwalteten Eisenbahnen. Das halten wir für unrichtig! Die Streitfrage ist nicht gerichtlich untersucht und entschieden. Der Bundes-Koordinator beabsichtigt nun, seine Ansicht durch einen Akt der Gesetzgebung zu stützen.

Er ist ferner der Meinung, daß unser Personalvertretungsplan zu einem System von Werkvereinigungen (deren je eine für die darunter fallende Belegschaft besteht) geführt habe, wodurch das Eisenbahnnotgesetz — so wie er es auslegt — verletzt werde. Auch das bestreiten wir! Wir erheben Anspruch darauf, daß wir eine Einrichtung für den Abschluß von Verträgen und für Einigungsverhandlungen zwischen unserem Personal und der Verwaltung geschaffen haben und daß diese Einrichtung durch den ihr gegebenen Namen Employee Representation richtig bezeichnet ist. Es bedarf keines Zusammenschlusses, um daran teilzunehmen. Darum kann es keine irgendwie geartete Vereinigung (union), noch eine Zusammenfassung von solchen sein. Es ist weiter nichts als ein Arbeitsplan zur Schlichtung von Streitigkeiten. Das Wesentliche ist nach meiner Meinung, daß der Koordinator nicht behaupten kann, unser Vertretersystem arbeite unbefriedigend, oder unter unserer Belegschaft werde für die Abschaffung dieser Einrichtung agitiert. Sie wird lediglich aus gesetzestechnischen Gründen angefochten."

Dieser Beweisführung kann unbedenklich beigetreten werden, da der § 7e des Eisenbahnnotgesetzes, auf den Eastman sich letzten Endes stützt, nur für zwangsverwaltete Eisenbahnen gilt[1], und da das Eisenbahn-Arbeitsgesetz von 1926 jene gegen den Frachtführer gerichteten Verbote auch nicht „stillschweigend" enthält. So bleibt nur die Deutung übrig, daß die Regierung, so wie es auch die Gewerkschaften wollten, diese Bestimmungen nach dem Vorgang der N.I.R.A.-Gesetzgebung bei der ersten sich bietenden Gelegenheit auf die Eisenbahnen ausdehnen wollte.

Der Vertreter der Eisenbahnen bei den parlamentarischen Verhandlungen, Mr. Clement, der Vizepräsident der Pennsylvania-Eisenbahn, be-

[1] § 7e des Eisenbahnnotgesetzes lautet: „Eisenbahnen unter Aufsicht eines Richters, Treuhänders, Zwangsverwalters oder eines Dritten sind anzuhalten, die Vorschriften zu erfüllen, die das Eisenbahn-Arbeitsgesetz, das Änderungsgesetz vom 3. März 1933 zum Bankrottgesetz vom 1. Juli 1898 sowie die Nachträge dazu aufstellen." (Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 628.)

tonte im Senatsausschuß mit Recht, daß das Arbeitsgesetz von 1926 als nahezu vollkommenes Gesetz gelten könne, dem es nur an dem nötigen Zwang zur schleunigen und erfolgreichen Durchführung der Einigungsverhandlungen fehle. Dieser Zwang müsse nunmehr eingeführt werden, nachdem sich herausgestellt habe, daß der Geist des Gesetzes auf gewissen Eisenbahnen mißachtet worden sei. Dagegen geißelte er die neuen Koalitionsvorschriften, die tatsächlich den Koalitionszwang zugunsten der großen Gewerkschaften bedeuten und dem Personal unter Umständen unerwünschte Vertreter aufnötigen. — Damit sind die Personalvertreter im Nationalen Schlichtungsausschuß gemeint, die nach § 3 Abschnitt I a der Novelle nur von den Eisenbahnergewerkschaften gewählt werden, „die nationale Bedeutung haben"; während im übrigen, wie schon gesagt, die Mehrheit des Personals („einer Belegschaft oder einer Bedienstetenklasse") ihren Vertreter bestimmt. Da aber der Nationale Schlichtungsausschuß die primäre Schlichtungseinrichtung des Gesetzes ist, hat jener Einwand besonderes Gewicht.

Im Zusammenhang hiermit steht die Existenzfrage der schon erwähnten company unions, die den Gewerkschaften begreiflicherweise ein Dorn im Auge sind. Allerdings hat Eastman wiederholt erklärt, daß das neue Gesetz diese Vereinigungen nicht verbietet; tatsächlich hat er auch eine vom Abgeordnetenhaus ausdrücklich gegen die company unions gerichtete Zusatzbestimmung wieder zu Fall gebracht. Immerhin dürfte die weitere Entwicklung dieser Organisationen durch das Verbot jeder finanziellen Unterstützung „einer Gewerkschaft, eines Personalvertreters oder einer anderen Einrichtung für Kollektivverhandlungen" mindestens stark behindert sein.

Die Bedeutung der Abschnitte III, IV und V wird noch dadurch gehoben, daß sie im Wortlaut dem Arbeitsvertrag (contract of employment) einzuverleiben sind (Abschnitt VIII), und daß sie überdies durch schwere Strafbestimmungen (Abschnitt X) geschützt sind. Das wird nicht dazu beitragen, die Verhandlungen im eigenen Hause zu fördern, deren Erfolg nicht zuletzt von zwangloser Aussprache und gegenseitigem Vertrauen abhängt. Auf dahingehende Einwendungen der Eisenbahnen hat Eastman erwidert, daß es sehr einfach sei, jede Kollision mit diesen Bestimmungen zu vermeiden; insbesondere sei der Begriff „Beeinflussung", der allenfalls Schwierigkeiten verursachen könne, vom Obersten Gerichtshof klipp und klar entschieden. Sollten die unmittelbaren Einigungsverhandlungen gleichwohl unter den neuen Vorschriften leiden, so sei es um so bedeutsamer, daß das Schlichtungswesen nunmehr denkbar vervollkommnet werde.

Das Schlichtungswesen.

(§ 3).

Das Gesetz von 1926 überließ es dem freien Willen der Eisenbahnen und des Personals, paritätische Schlichtungsausschüsse — für e i n e einzelne Eisenbahn, für eine Gruppe von solchen oder für alle Eisenbahnen insgesamt — einzusetzen, die das Schlichtungsverfahren nach eigenem Ermessen regelten. So kam es, daß einzelne Eisenbahnen überhaupt ohne jede Schlichtungseinrichtung waren, während die bei den übrigen Eisenbahnen vorhandenen Schlichtungsausschüsse nicht immer erfolgreich wirkten; die Mißerfolge häuften sich namentlich in der letzten Zeit des wirtschaftlichen Niedergangs, und zwar vornehmlich auf einigen wenigen Eisenbahnen. Angesichts dessen traten nicht nur die Gewerkschaften, sondern auch die Eisenbahngesellschaften für obligatorische Schlichtungsausschüsse und für bindende Entscheidungen dieser Ausschüsse ein. Darüber hinausgehend, forderte der Gesetzentwurf der Gewerkschaften, dem der Bundes-Koordinator auch hierin gefolgt ist, an Stelle der bisher nach einzelnen Bahnen oder nach Bahngrenzen gegliederten Ausschüsse e i n e n nationalen Schlichtungsausschuß für die Gesamtheit der Eisenbahnen. Dagegen wollten die Eisenbahngesellschaften sich nur zu Bezirks-Schlichtungsausschüssen (regional boards) verstehen. Hierfür machten sie geltend, daß der größte Teil der Arbeitsstreitigkeiten und Beschwerden nur örtliche Bedeutung hat, so daß sie am besten und schnellsten im engeren Bereich geschlichtet werden. Ferner wiesen sie auf die wenig ermutigenden Erfahrungen hin, die man bisher mit den zentralisierten Schlichtungseinrichtungen der Gesetze vom 15. Juli 1913 und vom 28. Februar 1920 (dem United States Board of Mediation and Conciliation und dem United States Railway Labor Board) gemacht habe[1]. Grundsätzlich wandten sie ein, daß derartige Zentralstellen auch bei bester Besetzung nicht in der Lage seien, die die Arbeitsbedingungen beeinflussenden Eigentümlichkeiten und Verschiedenheiten der einzelnen Eisenbahnen des ganzen Lands ausreichend zu durchdringen und zu würdigen. Die Gegenseite hielt indessen an dem aus je 18 Vertretern der Eisenbahngesellschaften und der „nationalen" Gewerkschaften bestehenden Nationalen Schlichtungsausschuß (National Railroad Adjustment Board) des § 3 Ziff. I a fest, der aus 4 voneinander unabhängigen Abteilungen, nämlich je einer für bestimmte Personalgruppen besteht; tatsächlich hat man es also mit 4 nationalen Schlichtungsausschüssen zu tun. Sie sind ermächtigt (§ 3 Ziff. I w), nach ihrem Ermessen Bezirks-Schlichtungsausschüsse auf Zeit einzusetzen. Das ist ein Zugeständnis, das man im Ver-

[1] Archiv für Eisenbahnwesen 1927, S. 613/5.

lauf der parlamentarischen Verhandlungen den Eisenbahngesellschaften gemacht hat, die sich auf Grund ihrer Erfahrungen äußerstenfalls für Bezirksausschüsse, aber wie schon gesagt, entschieden gegen einen das ganze Land umfassenden Schlichtungsausschuß ausgesprochen hatten. Da die Einsetzung von Bezirksausschüssen jeweils von der Zustimmung mindestens eines Gewerkschaftsvertreters abhängen wird, wenn anders eine Mehrheit in dem paritätischen nationalen Ausschuß zustande kommen soll, so ist die praktische Bedeutung des Zugeständnisses mindestens zweifelhaft; zumal die Zuwahl eines neutralen Mitglieds des nationalen Schlichtungsausschusses nur für den Fall des § 3 Ziff. I 1 (s. unten) vorgesehen ist. Bedeutsamer erscheint zunächst, daß man die bisherigen der Vereinbarung der Parteien überlassenen Schlichtungsausschüsse (für eine oder mehrere Eisenbahnen) auch weiterhin in dieser Form duldet, sofern sie durch die gesetzlich berufenen Vertreter (§ 2 III) vereinbart werden; allerdings können sie mit 90tägiger Kündigung aufgelöst werden. Nach dieser kompromißartigen Reglung hat man es jetzt mit drei Arten von Schlichtungseinrichtungen zu tun: den vier nationalen Schlichtungsausschüssen für den Regelfall; den von ihnen vorübergehend eingesetzten Bezirks-Schlichtungsausschüssen, in denen das Personal, wie im Nationalen Schlichtungsausschuß, ausschließlich durch die sogen. nationalen Gewerkschaften vertreten wird; und letzten Endes mit den Schlichtungsausschüssen alter Ordnung, in denen auch andere Gewerkschaften sowie die company unions eine Rolle spielen können. An Hand der Schlichtungsergebnisse wird man früher oder später den Wert dieser nach Zusammensetzung und Geltungsbereich verschiedenen Schlichtungsstellen gegeneinander abwägen können. Angesichts dieser unterschiedlichen Schlichtungsmöglichkeiten kann man auch die Stellungnahme Eastman's verstehen, der die Einsetzung des nationalen Schlichtungsausschusses im Senatsausschuß gegenüber den Einwendungen der Eisenbahngesellschaften jedenfalls als einen „vielversprechenden Versuch" bezeichnete. Wenn er sich aber von der „größeren Folgerichtigkeit und Übereinstimmung" der zentralen Entscheidungen eine starke Verminderung der örtlichen Arbeitsstreitigkeiten verspricht, so stehen dem vor allem die von den Eisenbahngesellschaften betonten, örtlich bedingten Verschiedenheiten des Arbeitsvertrags entgegen.

Dem Schlichtungsverfahren unterliegen, wie bisher, die Streitigkeiten, die die Parteien selbst nicht beizulegen vermochten, aber nur die Streitigkeiten „aus Anlaß von Beschwerden oder wegen der Auslegung oder Ausführung von Verträgen über die Lohnsätze, die Arbeitsordnungen oder Arbeitsbedingungen"; das heißt Streitigkeiten über das g e l t e n d e Recht.

Das Verfahren der Schlichtungsausschüsse ist nunmehr in folgender Weise verbessert worden. Zunächst ist die rechtzeitige Bildung und Ergänzung der vier nationalen Schlichtungsausschüsse dadurch gesichert, daß fehlende Mitglieder nach fruchtlosem Fristablauf von dem Vermittlungsamt (§ 4) bestimmt werden (I e); für die nur zeitweise eingesetzten Bezirks-Schlichtungsausschüsse (I w) und für die Schlichtungsausschüsse alter Ordnung (II) ist eine ähnliche Bestimmung nicht getroffen[1], wohl weil es einer solchen Sicherung nach der Art ihres Werdegangs nicht bedarf. Erheben Gewerkschaften, die noch nicht ausdrücklich als nationale Gewerkschaften im Sinn des Gesetzes anerkannt sind, Anspruch auf Berücksichtigung bei der Bildung der nationalen Schlichtungsausschüsse, so wird — beim Widerspruch der unbestritten nationalen Gewerkschaften — ein umständlicher Apparat in Bewegung gesetzt: und zwar das Vermittlungsamt als Geschäftsträger, der Staatssekretär des Bundes-Arbeitsamts als Untersuchungsführer und ein ad hoc einzusetzender dreigliedriger Ausschuß (aus einem Vertreter der nationalen Gewerkschaften, einem Vertreter der um ihre Anerkennung kämpfenden Gewerkschaft und einem vom Vermittlungsamt zu bestimmenden Neutralen), der über den Anspruch der Gewerkschaft zu entscheiden hat. Das ganze Verfahren läßt erkennen, daß die Unduldsamkeit der am Ruder befindlichen Gewerkschaften sich nicht nur gegen die company unions richtet, und daß die gegenwärtigen Mandatsinhaber wohl bestrebt sein werden, anderen Gewerkschaften die Mitwirkung beim zentralen Schlichtungswesen streitig zu machen.

Welche Personalgruppen durch die vier nationalen Schlichtungsausschüsse (d. h. durch die „Abteilungen" I, II, III und IV) zu betreuen sind, ist im Absatz I h des § 3 bestimmt. Mit Recht hat der Vertreter der Eisenbahngesellschaften, Mr. Clement, bei den parlamentarischen Verhandlungen bemängelt, daß diese Abteilungen schon deshalb nicht durchweg mit sachkundigen Personalvertretern besetzt werden können, weil die Zahl der Personalgruppen in mehreren Abteilungen größer als die der Personalvertreter ist (von denen je fünf den Abteilungen I, II und III und drei der Abteilung IV angehören). Mithin kann nicht jede Gruppe durch einen Fachgenossen vertreten sein; soweit aber für eine Personalgruppe eine solche Vertretung besteht, gilt sie für das ganze Land. So werden alle Bahnunterhaltungsarbeiter nur e i n e n Vertreter haben

[1] Das Gesetz enthält nichts hierüber, und in dem Bericht des Senatsausschusses an den Senat ist nur gesagt, daß die Mitglieder dieser Bezirks-Schlichtungsausschüsse in derselben Weise gewählt werden, wie die des Nationalen Schlichtungsausschusses. Ob jene Ausschüsse auch in derselben Weise ergänzt werden sollen, könnte hiernach fraglich sein.

„ohne Rücksicht auf klimatisch und rassisch verschiedene Arbeitsbedingungen"; Mr. Clement befürchtet, daß das neue Schlichtungsverfahren unter diesem Mangel leiden werde, der nach seiner Ansicht bei den von den Eisenbahngesellschaften erstrebten Bezirks-Schlichtungsausschüssen vermieden worden wäre.

Das Schlichtungsverfahren selbst nebst seinen Auswirkungen ist bis ins einzelne gehend neu geordnet (Absätze i bis r). Von ausschlaggebender Bedeutung ist die neue Bestimmung (Absatz 1), daß der Schlichtungsausschuß durch einen Unparteiischen ergänzt werden muß, wenn sonst eine Entscheidung (award), für die Stimmenmehrheit erforderlich ist, nicht zustande kommt. Die Entscheidungen des Schlichtungsausschusses sind endgültig und bindend, außer wenn sie geldlicher Art (money award) sind; diese Beschränkung gilt offenbar nur für die Aufbesserung der Personalbezüge, während z. B. Entscheidungen über die Arbeitszeit, die Einstufung, den Urlaub des Personals usw., zweifelsohne endgültig und bindend sind (Absatz m), obwohl auch sie in der Regel finanzielle Bedeutung haben.

Sollten bindende Entscheidungen vom Frachtführer innerhalb der ihm vom Schlichtungsausschuß bezeichneten Frist nicht befolgt werden, so können die dadurch Benachteiligten innerhalb von zwei Jahren das Bezirksgericht zur Durchsetzung ihres Anspruchs anrufen, wobei wesentlich ist, daß die Entscheidung selbst und die vom Schlichtungsausschuß dazu erlassene Ausführungsanordnung nicht der gerichtlichen Nachprüfung unterliegen (Absätze o bis q). Nebenbei bemerkt, war und ist die gleiche Rechtshilfe unter ähnlichen Bedingungen für das freiwillige Schiedsverfahren des Gesetzes von 1926 (§§ 7 bis 9) vorgesehen. — Wie die nicht verbindlichen Entscheidungen geldlicher Art weiter zu behandeln sind, ist im Gesetz nicht bestimmt. Da sie offenbar einen Rechtsanspruch begründen, steht dem Personal bei Weigerung des Frachtführers, sie durchzuführen, zweifelsohne der Klageweg offen; allerdings unterliegt dann der Anspruch in vollem Umfange der gerichtlichen Nachprüfung.

Das neue Vermittlungsamt und seine Aufgaben.
(§§ 4 und 5.)

Da dem neuen Schlichtungsverfahren die Streitigkeiten zugewiesen sind, die aus geltenden Arbeitsverträgen herrühren, beschränkt sich die amtliche Vermittlung nunmehr auf die streitigen Forderungen (des Personals oder der Frachtführer), die auf die Änderung bestehender Verträge abzielen; hinzu kommen alle übrigen nicht dem Nationalen Schlichtungsausschuß zugewiesenen Streitigkeiten. Die amtliche Vermittlung setzt, wie im Schlichtungsverfahren, erst ein, wenn die Parteien trotz der Be-

stimmung des § 2 Ziff. I sich nicht selbst zu einigen vermochten (§ 5 Ziff. I a/b).

Das bisherige Vermittlungsamt, der aus fünf Mitgliedern bestehende Board of Mediation, ist aufgelöst und durch den nur drei Mitglieder zählenden National Mediation Board ersetzt worden (§ 4 Ziff. I), weil sich die Aufgaben des Amts nach dem Übergang der zahlreichen Streitigkeiten aus geltenden Arbeitsverträgen an den Nationalen Schlichtungsausschuß wesentlich verringert haben. Der § 4 regelt im übrigen die Organisation des Amts, und zwar wesentlich im bisherigen Rahmen; neu ist nur, daß das Amt einen Teil seiner Aufgaben an Angestellte übertragen kann. Dadurch kann das Vermittlungsverfahren, wenn die Streitigkeiten sich häufen, besser in Fluß gehalten werden.

Wenn das Amt die Parteien nicht zur Einigung bewegen kann, da es dem Wesen der Vermittlung entsprechend auf die Parteien nur in gütlicher und aufklärender Weise einzuwirken vermag, so muß es letzten Endes versuchen, sie für das schiedsrichterliche Verfahren des § 7 des Gesetzes von 1926 zu gewinnen; für den Fall, daß dieser Versuch mißlingt, ist eine neue Bestimmung getroffen (vgl. den Schluß des § 5 Ziff. 1), nach der die Parteien noch 30 Tage nach dem Empfang der den Mißerfolg feststellenden Mitteilung des Amts an den strittigen Arbeitsvertrag gebunden sind: eine dem § 10 Abs. 3 des Gesetzes von 1926 entlehnte Schutzmaßnahme, mit der Zeit für weitere Einwirkungen auf die Parteien gewonnen werden soll, um Ausstände oder Aussperrungen zu vermeiden. Neu ist dann nur noch die Pflicht der Frachtführer, dem Vermittlungsamt Abschrift aller am 1. April 1934 in Kraft befindlichen und der später abgeschlossenen Arbeitsverträge zu übersenden (§ 5 Ziff. III e); das Amt erhält damit eine Fülle von Material, dessen Sichtung und Studium nicht leicht sein wird.

Die übrigen Bestimmungen des § 5 sind nur aus redaktionellen Gründen wiederholt. Neues über die dem Amt seither schon zugeteilten weiteren Aufgaben (Auslegung der durch seine Vermittlung zustandegekommenen Verträge und Sorge um das Funktionieren des schiedsrichterlichen Verfahrens) ist darin nicht enthalten.

Die Kündigung von Arbeitsverträgen.
(§ 6.)

Auch diese Bestimmungen, die dem Frachtführer jede Änderung der gekündigten Verträge vor Beendigung der von den Parteien zu führenden Verhandlungen und vor dem Abschluß des amtlichen Vermittlungsverfahrens untersagen, sind mit einigen Kürzungen, aber im wesentlichen unverändert, aus dem Gesetz von 1926 übernommen.

Sonstiges.
(§§ 7 und 8.)

Der § 7 bringt nur formelle Änderungen der §§ 7, 8, 10 und 12 des Gesetzes von 1926 (Ersetzung der Worte „Board of Mediation" durch „Mediation Board"); im übrigen bleiben alle diese Bestimmungen, die die „Schiedssprechung", den „Schiedsvertrag" und den „Notstandsausschuß" behandeln, unverändert in Kraft.

Zu den nach § 8 aufgehobenen Gesetzen und Gesetzesteilen gehört auch die Bestimmung des § 7 des mehrerwähnten (inzwischen um ein Jahr verlängerten) Eisenbahnnotgesetzes von 1933 über die Bildung von Personalausschüssen und Bezirksschlichtungsausschüssen.

Im Mittelpunkt der Änderungen des Gesetzes von 1926 steht hiernach die Neuordnung des Schlichtungswesens; die übrigen Gesetzesänderungen sind sekundärer Art, da sie entweder zur Unterstützung dieser Neuordnung dienen oder, wie die Neubildung des Vermittlungsamts, lediglich eine Folge davon sind. Die Merkmale der Neuordnung sind, um es kurz zu wiederholen: die Zentralisierung des Schlichtungswesens, seine Zwangsläufigkeit, die Endgültigkeit der die Parteien bindenden Entscheidungen und, nach Bedarf, die Ergänzung des Schlichtungsausschusses durch ein neutrales Mitglied, damit unter allen Umständen eine solche Entscheidung herauskommt. Die Zentralisierung des Schlichtungswesens drückt sich in der Einsetzung des Nationalen Schlichtungsausschusses (mit seinen vier selbständigen Abteilungen) aus. Daneben hat man, um den Eisenbahngesellschaften entgegenzukommen, den Schlichtungsausschuß ermächtigt, vorübergehend auch Bezirks-Schlichtungsausschüsse einzusetzen; die vermutlich geringe Bedeutung dieses Entgegenkommens ist bereits oben gewürdigt worden. Wie sich die Schlichtungsausschüsse alter Ordnung in der neuen gesetzlichen Form entwickeln und behaupten werden, wird die Erfahrung zeigen[1]. Immerhin bleibt die Zentralisierung des Schlichtungswesens das Primäre. Damit schießt man zweifelsohne übers Ziel hinaus, zumal die Schlichtungsaus-

[1] Bemerkenswert ist, daß die in diesen Dingen führende Pennsylvania-Eisenbahn schon kurz nach dem Inkrafttreten der Novelle mit einem solchen, man könnte sagen, bahneigenen Schlichtungsausschuß den Reigen eröffnet hat, nämlich dem „Pennsylvania Railroad Engine and Train Service System Board of Adjustment", der aus je neun Vertretern der Gesellschaft und des Lokomotiv- und Zugpersonals besteht und dessen „Entscheidungen" einer Zweidrittelmehrheit (gegenüber der einfachen Mehrheit des § 3 Ziff. I o des Gesetzes) bedürfen. Einige andere Eisenbahnen sind inzwischen mit ähnlichen gesetzlichen Sondereinrichtungen gefolgt.

schüsse nur für Streitigkeiten aus den geltenden Arbeitsverträgen, nicht aber für deren Fortentwicklung zuständig sind; welche letztere in der Regel ungleich schwieriger und vor allem weittragender sein wird. Vielleicht wollen die nationalen Gewerkschaften mit der Zentralisierung des Schlichtungswesens nationalen Tarifverträgen den Weg bahnen. Auch könnten Äußerungen des Bundes-Koordinators zur Empfehlung des zentralisierten Schlichtungsverfahrens in ähnlichem Sinne gedeutet werden, obwohl alle Praktiker des Eisenbahnwesens die Schwierigkeiten kennen, die einer nur halbwegs brauchbaren Lösung dieses Problems gerade im Eisenbahnwesen eines so großen, in seinen Teilen grundverschiedenen Wirtschaftsgebiets entgegenstehen. Das den nationalen Gewerkschaften eingeräumte alleinige Vertretungsrecht im nationalen Schlichtungsausschuß ist von den Eisenbahngesellschaften von ihrem Standpunkt aus mit Recht bekämpft worden; man muß aber bedenken, daß jenes Vorrecht eine wohl unvermeidbare methodische Folge der Zentralisierung des Schlichtungswesens ist.

Was der Neuordnung des Schlichtungswesens ein besonderes Gepräge verleiht, sind die Bestimmungen über die Koalitionsfreiheit des Personals, die praktisch den Koalitionszwang zugunsten der Gewerkschaften, und zwar vor allem der nationalen Gewerkschaften bedeuten; so daß den company unions, die in enger Zusammenarbeit mit den Eisenbahngesellschaften gewerkschaftliche Kampfmethoden ablehnen, das Fortbestehen mindestens erschwert sein wird. Das wäre insofern zu bedauern, als in diesen Werkvereinigungen in moderner Form ein Rest patriarchalischen Wesens fortlebt, das dem Interessenausgleich im Arbeitsvertrag immer noch am besten zu dienen vermag — solange das Arbeitsvertragsrecht von den herkömmlichen Gesichtspunkten beherrscht wird. Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Methoden des neuen Schlichtungsverfahrens denkbar vollständig ausgebaut sind, zumal der zunächst nur im Hintergrund stehende Neutrale, als drohender Dritter, die Verhandlungen des Schlichtungsausschusses von vornherein günstig beeinflussen wird. Muß er aber einspringen, gleichviel ob ihn der Schlichtungsausschuß oder bei dessen Versagen das Vermittlungsamt bestimmt hat, dann wird alles von seiner Sachkunde und Persönlichkeit abhängen.

Die Tätigkeit des Vermittlungsamts ist — hinsichtlich der ihm zugewiesenen Streitfälle, insbesondere also der auf Änderung von Arbeitsverträgen abzielenden Streitigkeiten — wie bisher eine rein vermittelnde. Auf diese seine Bemühungen folgt nötigenfalls, wie bisher, das freiwillige Schiedsgerichtsverfahren und im äußersten Falle die Einsetzung eines Notstandsausschusses durch keinen Geringeren als den Präsidenten der

Vereinigten Staaten. Daß man hier alles beim alten gelassen hat, ist wohl zu verstehen. Denn das letzte Ziel des Gesetzes, die Vermeidung von Ausständen und Aussperrungen, wird sich nach den bisherigen Erfahrungen auf die eine oder andere Weise immer erreichen lassen.

Der Nationale Schlichtungsausschuß erstattet dem Nationalen Vermittlungsamt alljährlich einen ausführlichen Tätigkeitsbericht; das Wesentliche daraus übernimmt das Vermittlungsamt in den Bericht, den es selbst dem Kongreß vorzulegen hat. Aus diesem Material wird man im Lauf der Zeit einen umfassenden Überblick über die Wirksamkeit des neuen Gesetzes gewinnen.

Die Eisenbahnen der tschechoslowakischen Republik im Jahre 1933[1].

Von
Reichsbahnoberrat i. R. A. Freytag.

A. Allgemeine Verwaltung.

Der Verwaltungsrat (= V.R.) der tschechoslowakischen Staatsbahnen (= ČSD), der bei seinen Erwägungen und Entschlüssen bisher schon immer auf die im Bereiche der tschechoslowakischen Republik (= ČSR) eintretenden Geschehnisse besondere Rücksicht zu nehmen hatte, sah sich im Jahr 1933 im hohen Maße durch die aus der Weltwirtschaftskrise entsprungene ernste Wirtschaftslage beeinflußt. Es galt vor allem, den aus dem Darniederliegen der heimischen Wirtschaft und den aus dem Wettbewerb des privaten Kraftwagenverkehrs den Staatsbahnen drohenden schweren Nachteilen weitmöglichst zu begegnen. Daraus erklären sich zahlreiche, insbesondere auf organisatorischem und auf technischem Gebiet, z. T. sehr einschneidende Sparmaßnahmen.

Um über alle in Erscheinung tretenden oder zu befürchtenden Beeinflussungen des Eisenbahnverkehrs alsbald und auf kürzestem Wege unterrichtet zu werden, ließ sich der V.R. von allen leitenden Stellen des Unternehmens ČSD laufend Bericht erstatten, auch ließ er sich wichtigere Verfügungen der leitenden an nachgeordnete Stellen vor ihrer Hinausgabe zwecks Nachprüfung und nötigenfalls Abänderung vorlegen. Obwohl die Einkaufspreise für die Betriebsstoffe, wie Kohle, Eisen usw., nur wenig zurückgegangen waren, gelang es dennoch, die Betriebsausgaben in den verschiedenen Zweigen des Eisenbahndienstes gegenüber 1932 um 11 bis 18 % herabzumindern. Wenn es gleichwohl nicht möglich gewesen ist, im Etat den gewünschten geldlichen Ausgleich zu erreichen, so lag das zu einem erheblichen Teil an der zwingenden Notwendigkeit, dem drohenden Verkehrsverlust durch Herabsetzung der Beförderungs-

[1] Vgl. Archiv f. Eisenbahnwesen 1935, S. 141.

preise zu begegnen. Im Streben nach möglichst umfassender Ausschöpfung aller Ersparnismöglichkeiten traten die auf Vereinfachung des Verwaltungsapparats und auf zweckmäßige Zusammenlegung von Dienstgeschäften — sowohl im Außen- als auch im Zentraldienst — gerichteten Maßnahmen in den Vordergrund. Es gelang, im Verkehrsdienst 2 Betriebsverwaltungen einzusparen, gegen 100 Stationen in Halte- und Ladestellen umzuwandeln und in 120 Stationen den Nachtdienst abzuschaffen, im Bahnerhaltungsdienst 5 Außenstellen aufzulassen, im Werkstätten- und im Materialdienst durch Umgestaltung selbständiger Stellen zu Nebenstellen sowie durch Zusammenlegung von Betrieben und Einziehung von Dienststellen beträchtliche Ersparnisse zu erzielen. Auch in den Direktionen konnten mit Personalabminderung verbundene Geschäftsvereinfachungen durchgeführt werden.

Die Umgestaltung der Vorschriften für Wareneinkauf und Vergebung von Lieferungen nach kaufmännischen Grundsätzen wurde in Angriff genommen und dafür zunächst eine Beamtenkommission bestellt, in die auch leitende Persönlichkeiten der Industrie und des Handelsministeriums berufen wurden. Die Sonderkommission erhielt den Auftrag, vor Bearbeitung und Vorlage endgültiger Vorschläge die heimischen Verhältnisse mit denen des Auslands zu vergleichen.

Gegen Ende des Berichtsjahrs nahm der V.R. die wichtige Frage der Verallgemeinerung des Selbstverwaltungssystems auf, nachdem Versuche hiermit bereits im Jahr 1931 begonnen hatten und die Selbstverwaltung im Laufe des Jahrs 1933 in insgesamt 18 Betrieben (2 Druckschriftenlager, 1 Fahrkartendruckerei, 14 Bahnerhaltungssektionen und 1 Materiallager) eingeführt worden war[1]. Die Entscheidung über weitere Einführung dieses Systems hängt derzeit noch von dem Ergebnis der im Gang befindlichen Untersuchungen einer hierfür besonders eingesetzten technischen Prüfungskommission ab.

Neben den Fragen einer umfassenden Neugestaltung der Verwaltung der ČSD beschäftigte sich der V.R. mit Einführung neuer Betriebs- und Arbeitsmethoden, ferner mit Ausarbeitung von Richtlinien für eine den Wünschen der Verfrachter und den Erfordernissen der ČSD Rechnung tragende Tarifpolitik, der Bearbeitung eines am 1. Januar 1934 in Kraft tretenden neuen Personen-Gepäck- und Expreßgut-Tarifs, desgleichen mit der Frage einer linearen Ermäßigung der Kohlentarife, die jedoch aus geldlichen Gründen erst nach und nach eingeführt werden soll. Die seit Jahren von der Geschäftswelt als dringend erbetene allgemeine Tarifreform mußte angesichts der gegenwärtigen ungeklärten Verhältnisse

[1] Vgl. Archiv f. Eisenbahnwesen 1935, S. 146.

erneut zurückgestellt werden; wohl aber sind verschiedene Stationstarife im Binnenverkehr, die Umschlagtarife im Elbe-Moldau- und im Donau-Verkehr, ein Spezialtarif mit Polen sowie einige Gütertarife im Verkehr mit Deutschland neu ausgegeben worden. Ende des Jahrs 1933 wurden mit den Eisenbahnen der zur Kleinen Entente gehörigen Länder im Rahmen der Bestrebungen nach Herbeiführung eines Wirtschaftsbundes Verhandlungen aufgenommen. Ferner bemühten sich die ČSD um engere Zusammenarbeit mit der Spedition. Auf dem Gebiet des Beförderungsdienstes wurde — den Wünschen der Öffentlichkeit entsprechend — der Beschleunigung der Züge, der inneren Ausstattung der neu bestellten Personenwagen, der Vermehrung der Fahrgelegenheiten und der Verbesserung der Sicherheitsanlagen, soweit dies möglich war, Rechnung getragen. Trotz des allgemeinen Verkehrsrückgangs gelang es mit Hilfe von Motorzügen, die Beförderungsgelegenheiten mäßig zu erhöhen; im Interesse einer wesentlichen Beschleunigung des Verkehrs zwischen größeren Verkehrsmittelpunkten verfolgte man mit besonderer Aufmerksamkeit die Versuche mit dem Motorsystem Fiat-Littorina, das 130 km Stundengeschwindigkeit bringen soll.

Im eisenbahneigenen Kraftwagenverkehr wurde besonders auf zweckmäßige und dabei sparsame Betriebsführung hingewirkt. Die Angliederung der bisher von der tschechoslowakischen Postverwaltung betriebenen Kraftwagenverkehre an das Unternehmen ČSD gab Anlaß, den Verwaltungsapparat des bahneigenen Kraftwagenwesens weiter auszubauen. In der Kraftwagen-Personenbeförderung zielten die Bestrebungen namentlich auf Erhaltung des Verkehrs auf seiner bisherigen Höhe, während sie in der Güterbeförderung auf weiteren Ausbau des Verkehrs auf kurze Entfernungen gerichtet waren. Die Frage, ob und inwieweit auf unrentablen Lokalbahnen der gesamte Verkehr oder ein Teil desselben von der Schiene auf die Straße verlegt werden kann, wurde eingehend erörtert. Bis jetzt ist eine solche Verkehrsumlegung bereits auf den Linien Štrba—Štrbské—Pleso und Ondrášov—Dvorce n. M. durchgeführt.

Im Beschaffungswesen bemühte sich der V.R., wie schon in den vorangegangenen Jahren, die Ausgaben auf solche von erwiesener Wirtschaftlichkeit einzuschränken und auf Ausgaben, die zur Erhaltung eines geordneten und sicheren Betriebs unbedingt nötig sind. In der Bautätigkeit verblieb es bei der Fortführung oder Vollendung bereits begonnener Bauten.

Auf dem wichtigen Gebiet der Personalwirtschaft gaben der anhaltende Verkehrsrückgang und die durchgeführten Geschäftsvereinfachungen die Möglichkeit, 14 000 Bedienstete abzubauen und — soweit sie nicht im Finanzdienst oder anderweit untergebracht werden konnten

— in Ruhestand zu versetzen. Von diesen außergewöhnlich scharfen Abbaumaßnahmen wurden naturgemäß verhältnismäßig viele Beamte in leitender Stellung betroffen. Die hiermit nötig gewordenen Personalverschiebungen wirkten sich auch auf die Mitgliedschaft des V.R. selbst aus. Es schieden aus: Die Abteilungsvorstände Ing. Hůla, Ing. Otta und Ing. Hauer, an deren Stelle Abteilungsvorstand Ing. Koller und Ministerialrat Nykliček in den V.R. berufen wurden.

Der V.R. hielt im Jahr 1933 48 Vollsitzungen und eine Konferenz mit den Direktionsvorständen ab, die Sitzungen des angegliederten Exekutivkomitees blieben auf 16 beschränkt.

Wirtschaftsergebnisse 1933 gegenüber 1932.

a) Betrieb.

aa) Schienenbetrieb.

Die Summe der von den Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen gefahrenen Zugkilometer betrug 115,3 Mio, d. s. gegen 1932 mehr 1,4 Mio = 1,22 %. Im Personenverkehr betrug die Zunahme 4,3 Mio Zugkm = 5,48 %, im Güterverkehr blieb die kilometrische Leistung um 2,9 Mio Zugkm = 8,52 % zurück.

Im Dampfbetrieb nahm die Gesamtleistung an Zugkm um 3,9 Mio km = 3,75 % ab, und zwar im Personenverkehr um 1,1 Mio = 1,55 %, im Güterverkehr um 2,8 Mio = 8,18 %. Auch der elektrische Betrieb wies gegenüber 1932 einen Rückgang um 25 000 Zugkm = 4,55 % auf, in der Personenbeförderung betrug der Rückgang sogar 27 000 Zugkm = 5,51 %, während in der Güterbeförderung ein Mehr von 2000 Zugkm = 3,8 % zu verzeichnen war.

Wesentliche Zunahme hatte der Schienenkraftwagenverkehr aufzuweisen, er überstieg mit einer Gesamtleistung von 13,9 Mio Zugkm den Verkehr von 1932 um 5,3 Mio = 61,89 %.

Die Gesamtzahl der gefahrenen Bruttokilometer stellte sich 1933 auf 26 350 Mio, d. s. gegen 1932 — 1959 Mio = 6,92 %. Der Rückgang betrug im Dampfbetrieb 2099 Mio = 7,48 %, im elektrischen Betrieb 5 Mio = 8,53 %, während der Motorbetrieb eine Zunahme um 141 Mio = 74,16 % erfuhr.

Auch die Leistungen in Achskilometern blieben mit zusammen 3288 Mio um 280 Mio = 7,86 % hinter 1932 zurück. (Verteilung auf Personen-, Güter- usw. Verkehr, vgl. unter VI. „Wagenleistungen".)

Der Brennstoffverbrauch war als Folge der geringeren Zugleistungen im Dampfbetrieb um 156 000 t = 4,15 % gegen 1932 zurückgegangen, der mittlere Verbrauch an Brennstoff stieg jedoch für 1 Lokkm von

23,8 auf 24,2 kg und derjenige für 1000 Bruttotonnenkilometer von 133,8 auf 138,9 kg. Man begründet diese auffällige Abweichung mit Verwendung einer größeren Menge ungelesener Kohle und mit der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit.

Das mittlere Zuggewicht, das für 1930 mit 299 t, für 1931 mit 280 t und für 1932 mit 248 t errechnet worden war, ging 1933 infolge der fortschreitenden Motorisierung auf 229 t zurück.

bb) Straßenkraftwagenbetrieb.

Die Summe der mit bahneigenen Kraftwagen der ČSD zurückgelegten Streckenkilometer stieg gegenüber 1932

in der Beförderung von Personen von 8 712 526 auf 10 803 253 km = + 24,00 %,
„ „ „ „ Gütern „ 574 215 „ 1 535 622 „ = + 167,42 %.

Sowohl bei der Personen- wie bei der Güterbeförderung gelang es, den mittleren Verbrauch an Treibstoff und Schmiermitteln zum Teil bedeutend niedriger zu halten als 1932, wie nachstehende Gegenüberstellung aufweist:

Verbrauch auf 1000 km Wegstrecke:	Treibstoff			Schmieröl		
	1932	1933	± gegen 1932	1932	1933	± gegen 1932
im Personenverkehr	35,77 kg	33,6 kg	— 6,06 %	12,4 g	11,5 g	— 7,25 %
im Güterverkehr ..	47,05 „	35,8 „	— 23,91 %	16,47 „	11,4 „	— 30,78 %

Unter Hinzurechnung der Betriebsergebnisse der ehemaligen, den ČSD gehörigen Kraftwagen-Verkehrsgesellschaft in Prag-Vrsovice stellt sich die Gesamtzahl der 1933 gefahrenen Streckenkilometer:

im Personenverkehr auf 18 909 389
„ Güterverkehr „ 2 309 981.

b) Verkehr.

aa) Schienenverkehr.

Die Gesamtzahl der im Jahr 1933 auf den staatseigenen Bahnen beförderten Reisenden betrug 194,8 Mio, sie blieb um 20,3 Mio = 9,46 % gegen das Vorjahr zurück. An Gepäck und Expreßgut wurden 55 950 t gefahren, gegen 1932 weniger 7846 t = 12,3 %. Auch die bewegte Güterverkehrslast war 1933 mit 43,4 Mio t um 6,7 Mio t = 13,36 % geringer als im Jahr vorher.

Die Einnahmen aus der Personenbeförderung stellten sich auf 743,4 Mio Kč, d. s. 73,2 Mio Kč = 8,96 % weniger als 1932, die im Gepäck- und

Expreßgutverkehr erzielten Einnahmen in Höhe von 16,4 Mio Kč waren um 3,6 Mio Kč = 18,10 % niedriger als 1932. Im Güterverkehr wiesen die Einnahmen aus der Eilgutbeförderung mit 88,2 Mio Kč gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme um 0,8 Mio Kč = 0,97 % auf, im Frachtgutverkehr blieb das Erträgnis mit insgesamt 1796,7 Mio Kč um 264,5 Mio Kč = 12,86 % hinter demjenigen von 1932 zurück. Die Gesamtverkehrseinnahmen des Jahrs 1933 stellten sich auf 2644,78 Mio Kč, d. s. 340,41 Mio Kč = 11,40 % weniger als 1932.

Die Rückwirkung der allgemeinen Wirtschaftsschwierigkeiten auf den Eisenbahnverkehr zeigt sich auch in nachstehenden Vergleichszahlen: Der Gewichtsrückgang in den 1933 beförderten Gütermengen betrug:

gegenüber 1932 6,7 Mio t = 13,36 %, gegenüber 1931 21,3 Mio t = 32,92 %,
„ 1930 30,5 „ t = 41,3 %, „ 1929 40,5 „ t = 48,25 %;

der Einnahmerückgang hieraus:

gegenüber 1932 340,4 Mio Kč = 11,40 %, gegenüber 1931 1047,4 Mio Kč = 28,37 %,
„ 1930 1790,1 „ „ = 39,39 %, „ 1929 1960,8 „ „ = 42,57 %.

bb) Kraftwagenverkehr.

Auf Straßen wurden 1933 mit bahneigenen Kraftwagen befördert:

8,83	Mio	Reisende	das sind gegen 1932	+	2.06 Mio	= +	30,42 %,
0,223	„	Güter	„ „ „ 1932	+	0,13 „	= +	141,59 %,
102 737	Stück	Gepäck	„ „ „ 1932	+	42 576 Stück	= +	70,77 %,
284	t	Expreßgut	„ „ „ 1932	+	211 t	= +	289,0 %.

Die Einnahmen hieraus betrugen nach Abzug der Verkehrssteuer:

in der Personenbeförderung 24,49 Mio Kč,
das sind + 0,04 Mio Kč = + 0,16 %,
in der Gepäck- und Expreßgutbeförderung 0,35 Mio Kč,
das sind + 0,17 Mio Kč = + 96,62 %,
in der Güterbeförderung 3,69 Mio Kč,
das sind + 2,26 Mio Kč = + 159,0 %.

Nach Hinzurechnung verschiedener anderer Einnahmen und der getrennt errechneten Ergebnisse der der ČSD gehörigen ehemaligen Straßenkraftwagen-Verkehrsgesellschaft in Prag-Vrsovice ergibt sich folgendes Gesamtergebnis:

Personenverkehr	44 901 265 Kč
Gepäckverkehr	566 091 „
Güterverkehr	4 003 203 „
sonstige Einnahmen	4 373 401 „
Insgesamt . . .	53 843 960 Kč.

c) Gegenüberstellung der Gesamtausgaben und -einnahmen.

	1933	1932
Personalausgaben	2 243 864 893 Kč	2 438 314 510 Kč
andere Ausgaben ..	1 755 858 028 „	1 949 321 028 „
Summe Ausgaben ..	3 999 722 921 Kč	4 387 635 538 Kč
Gesamteinnahmen	3 164 851 848 „	3 495 903 230 „
Fehlbetrag.....	834 871 073 Kč	891 732 308 Kč

Der Verlustausgleich für 1933 erfolgte mit 322 319 334 Kč auf Verlustkonto des Unternehmens ČSD und mit 512 551 739 Kč aus Staatsmitteln.

d) Der Betriebskoeffizient

erhöhte sich von 115,83 im Jahr 1932 auf 116,96 im Jahr 1933.

e) Die Ausgaben im Beschaffungswesen

betrugen für das Berichtsjahr 200,76 Mio Kč. Sie waren um 77,65 Mio Kč niedriger als 1932. Ihre Deckung erfolgte mit 199,65 Mio aus einer aufgelegten Anleihe, der sogenannten Arbeitsanleihe, im übrigen aus dem Verkauf von bahneigenen Grundstücken in Prag-Bubny.

I. Rechts- und Verwaltungsdienst.

In der Regelung der Anschlußverhältnisse mit den Nachbarbahnen[1] waren wesentliche Fortschritte nur insoweit eingetreten, als das im Jahr 1930 mit Deutschland geschaffene Übereinkommen Ende 1933 von der deutschen Regierung ratifiziert wurde, so daß es nunmehr nur noch der Ratifikation tschechoslowakischerseits bedarf. Die Arbeiten hierzu sind im Gange. Inzwischen fanden die Besprechungen über Anwendung der in diesem Übereinkommen festgelegten Grundsätze über die Grenzdienstregelung ihren Fortgang.

Die im Verkehr mit Österreich angestrebte Regelung der Verlegung der Tarifgrenzen von der Staatsgrenze auf die Anschlußbahnhöfe mußte wegen der wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse auf später verschoben werden.

Im Verhältnis mit Ungarn sind keine Änderungen eingetreten, Verhandlungen über ein neues Grenzdienstabkommen sind noch nicht aufgenommen worden.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 146/147.

Im Verhältnis mit Rumänien sind die Vorbereitungen für die zu erwartenden abschließenden Verhandlungen über den Grenzübergangsverkehr zu Ende geführt worden.

Insoweit die Rechts- und Finanzverhältnisse der im Staatsbetriebe befindlichen Privatbahnen vertraglich noch nicht festgelegt sind, wurden Übereinkommen über die Grundlagen für die Vertragsregelung getroffen. Dem Ersuchen um Konzessionserteilung für den Betrieb der Nebenbahn Svinov—Kyjovice—Budisovice und der elektrischen Bahn Reichenberg—Ruzodol wurde stattgegeben, ferner wurde die Frage der teilweisen Freigabe der Militäreisenbahn Lissa—Milovice für den öffentlichen Verkehr geregelt, sowie beim staatlichen Bodenamt die Auflassung aller aus der Verstaatlichung der vom Lande garantierten Bahnen herrührenden Verpflichtungen betrieben.

Als Verwaltungsmaßnahmen gegen den drohenden Einnahmerückgang werden angeführt: Einführung von Verkaufsautomaten in den Zügen, Ausdehnung der Verkehrsreklame auf Straßenkraftwagen und Verwaltungsgebäude, Ausgabe besonderer Richtlinien für den Materialeinkauf aus dem Ausland, der sich nur auf das notwendigste Maß und nur auf solches Material beziehen darf, das im Inland nicht zu beschaffen ist, ferner Nachprüfung aller bereits getätigten Käufe und Verkäufe in formeller Beziehung und in Rücksicht auf die erlassenen Vorschriften, Maßnahmen gegen Bestechung sowie zur Ausschaltung des Zwischenhandels, schärfere Anpassung der Vordrucke an die dienstlichen Bedürfnisse und Ausnutzung der Drucksachen für Reklamezwecke, soweit sie zum Verkauf gelangen.

Die Dienstvorschriften und Handbehelfe wurden in Anlehnung an die einzelnen Dienstzweige zu Gruppen zusammengefaßt, weitere Arbeiten galten der Vereinheitlichung der Vorschriften im Fall ihres Neudruckes. Die von der tschechoslowakischen Normalisierungsgesellschaft beschlossenen Normen für Vereinheitlichung wurden im Rahmen des Eisenbahnbedarfs eingeführt.

Der in der Bücherei des Eisenbahnministeriums geführten Archivsammlung wurden die nach Auflösung der Direktions-Archive von da eingegangenen Akten usw. einverleibt, desgleichen das von Österreich herbeigezogene, die tschechoslowakischen Eisenbahnen betreffende Aktenmaterial.

Der tschechoslowakische Zentraleisenbahnrat behandelte in seinen beiden im Frühjahr und Herbst abgehaltenen Tagungen insgesamt 250 Anträge. Außerdem wurden in angegliederten Sonderkomitees der Entwurf für ein neues Eisenbahngesetz, die Frage der Umtarifierung von Holz sowie die Umänderung des Personen- und Gepäcktarifs durchberaten.

II. Umfang des Eisenbahnnetzes.

Die Baulänge der ČSD und der für Rechnung der Eigentümer vom Staate betriebenen Privatbahnen betrug (gegenüber 1932 fast unverändert):

	Staatsbahnen	Privatbahnen i. Staatsbetrieb	Zusammen
Ende 1933	11 200,6 km	2 037,8 km	13 238,4 km

Von diesen 13 238,4 km Baulänge waren

11 413,7 „ = 86,22 % eingleisig,
1 821,1 „ = 13,75 % zweigleisig,
3,6 „ = 0,03 % dreigleisig,
und 12 884,4 „ = 97,33 % normalspurig,
354,0 „ = 2,67 % schmalspurig.

52,5 km der bahneigenen Linien und 3,2 km der mitverwalteten Privatbahnen waren in fremdem Staatsbetrieb.

Die Betriebslänge stellte sich Ende 1933:

bei den Staatsbahnen auf 11 396,5 km,
„ „ Privatbahnen im Staatsbetrieb „ 2 094,9 „ .

Aufbau und Geschäftsverteilung des Eisenbahnministeriums weisen gegenüber der Veröffentlichung im Archiv für Eisenbahnwesen 1928 S. 1491 und 1935 S. 149 nur geringe, unwesentliche Veränderungen auf. Auch im inneren Aufbau des Unternehmens ČSD hat sich gegenüber den Angaben für 1927/1928[1], wenn man von der inzwischen eingetretenen Verminderung der Zahl der Außenstellen absieht, wenig geändert.

Ende 1933 bestanden als leitende Stellen die 7 Staatsbahndirektionen Pilsen, Prag, Königgrätz, Brünn, Olmütz, Bratislava und Kaschau; und als Außenstellen:

6 Betriebsleitungen,
118 Bahnerhaltungssektionen mit 728 Bahnbewachungsbezirken,
35 Heizhausleitungen und 26 Heizhausexposituren,
17 Materiallager,
15 Werkstätten,
8 Signalwerkstätten mit 174 Signalüberwachungsanlagen und 117 Signalschlossereibezirken, sowie
3453 Betriebsämter (204), Bahnämter, Haltestellen, Ausweiche- und Ladestellen.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1930, S. 735.

III. Personalwesen.

Der andauernde Verkehrsrückgang gab Anlaß, den Personalbestand und damit den Aufwand für das Personal den eingetretenen veränderten Verhältnissen weitgehend anzugleichen. Zu diesem Zweck wurde verfügt:

Die Inruhestandsetzung aller Beamten

a) im Alter von 65 Jahren, und zwar ohne Rücksicht auf die der Pensionsfestsetzung zugrunde zu legenden Dienstjahre,

b) im Alter von 60 Jahren und darüber, die ohne Einrechnung der Kriegsjahre Anrecht auf volle Pension erworben haben, und

c) ohne Rücksicht auf Lebensalter, die ohne Kriegsjahreanrechnung Anspruch auf volle Pension besitzen, deren Leistungen aber als untermittel festgestellt sind, oder deren Ausscheiden als im staatlichen Interesse gelegen gilt, oder die für den aktiven Dienst untauglich geworden sind, bzw. nach ärztlichem Gutachten ihren Posten nur mittels Personalhilfe auszufüllen vermögen.

Darüber hinaus wurden noch weitergehende Richtlinien für die Inruhesetzung von Beamten in den einzelnen Dienstzweigen erlassen. Schließlich verfügte man, weil sich mit der Zahl der nach den gegebenen Richtlinien in Ruhestand zu versetzenden Beamten die gewünschte Angleichung des Personalbestands an den tatsächlichen Bedarf noch nicht erreichen ließ, daß Beamte, deren Dienstleistung mit dem zunehmenden Geschäftsrückgang entbehrlich geworden, oder deren Leistung untermittel waren, ebenso Beamte, die sich an gegen den Staat gerichteten Aktionen beteiligt hatten, auch in den „einstweiligen" Ruhestand überführt werden können. Das Eisenbahnministerium behielt sich die endgültige Entscheidung über das Ausscheiden nur in den wenigen Fällen vor, in denen es sich um Beamte handelte, die freiwillig in den Ruhestand zu treten beabsichtigten, aber nicht abkömmlich waren oder um weibliche Bedienstete.

Mit diesen Maßnahmen erzielten die ČSD einen Personalabgang im Laufe des Jahrs 1933 von 12 853 Beamten, hiervon traten 6553 in den dauernden, 6300 in den einstweiligen Ruhestand. 4007 Beamte hatten auf Grund der durch Krankheit herbeigeführten Dienstuntauglichkeit auszuscheiden, 3469 infolge des erworbenen Anrechts auf volles Ruhegehalt, 1107 auf eigenes Ansuchen, 3363 auf Grund ihrer geringen Leistungen und ihrer Entbehrlichkeit und 907 als staatlich unzuverlässig. Weitere 1200 Beamtenstellen konnten durch Überführung ihrer Inhaber zu anderen Behörden, bei denen vorübergehend Bedarf vorhanden war, eingespart werden.

Da mit einer wesentlichen Besserung in der Verkehrslage nicht gerechnet werden konnte, wurde der Normalbedarf an Personal neu festgesetzt und mittels eingehender Anweisung für Durchführung der die staatliche Personalwirtschaft betreffenden Regierungsverordnung Sorge getragen. Durch Kürzungen in den Sonderzulagen an Beamte sowie an den Teuerungszulagen für den Dienst in der Slowakei, durch Einschränkungen im Tragen von Dienstkleidung wurden den Abstrichen im Voranschlag entsprechende Ersparnisse erzielt. Weitere Sparmaßnahmen bezogen sich auf die Beschäftigung von Vertragsarbeitern und auf die Auswahl der für solche Beschäftigung heranzuziehenden Kräfte.

Auf dem Gebiete der sozialen Fürsorge beteiligte sich das Eisenbahnministerium an den Vorbereitungen für Ausgabe der die Personalwirtschaft des Staats betreffenden, unter Nr. 252/253 der Gesetzessammlung erschienenen Regierungsverordnung, weitere Arbeiten bezogen sich auf Pensionsbemessung im Fall des Übertritts von Beamten aus einem anderen Fonds zum Pensionsfonds der ČSD, sowie auf Lösung der noch ungeklärten Frage der Auszahlung von Ruhegehalten an ehemalige Beamte der Ungarischen Staatsbahnen und deren Hinterbliebene.

Die Summe der in den letzten 5 Jahren gezahlten Hinterbliebenenbezüge wurde statistisch zusammengestellt, das Ergebnis wird nunmehr für weitere Erhebungen ausgewertet. Auch die Ausgaben in den Fürsorgeanstalten der ČSD sind für Zwecke der Berechnung der Personalausgaben zu Lasten Dritter nachgeprüft worden. In Zusammenarbeit mit dem Zentralkomitee der Vertrauensmänner der Eisenbahnbeamtenschaft fanden Beratungen über Regelung persönlicher und sozialer Beamtenfragen statt, desgleichen mit dem Ministerium für soziale Fürsorge über Ergänzung der Statuten für den Pensionsfonds der ČSD.

Im Rahmen der bereits im Vorjahr begonnenen, auf Vereinfachung des Verwaltungsapparats der Krankenkassen abzielenden Untersuchungen wurden die Grundsätze für Regelung der Dienst- und Besoldungsverhältnisse der im Dienst der Krankenkassen beschäftigten Personen, einschließlich der Spezialärzte, festgelegt und Vorschriften über das Rechnungswesen, über Erhaltung des Gleichgewichts im Haushalt der Krankenkassen und über die Krankenhausbehandlung ausgegeben.

Die Eisenbahnfachschulen für den Betriebs- und kommerziellen Dienst blieben 1933 infolge Mangels an Anwärtern, die Bahnmeisterschule in Brünn aus wirtschaftlichen Gründen geschlossen; auch die sonst alljährlich abgehaltenen Tageskurse und Besichtigungen kamen in Fortfall. Lediglich die Abendkurse wurden beibehalten, jedoch nur für den Innendienst und nur gegen Kostentragung durch die Teilnehmer.

Im Gesundheitszustand des Eisenbahnpersonals war 1933 eine erhebliche Besserung gegenüber den Vorjahren eingetreten. Die Zahl der Erkrankungsfälle betrug 86 500 (1932: 100 228), der Krankentage 2 554 488 (2 683 591). Auf 100 Kassenmitglieder entfielen 59,37 (63,14) Krankheitsfälle, ein Mitglied war durchschnittlich 17,53 (16,89) Tage krank gewesen. Der mittlere tägliche Krankenbestand stellte sich auf 4,8 % (4,61 %), 69,69 % aller Erkrankungsfälle entfielen auf den Zug- und den Verschubdienst. Unter den Krankheitsarten stand an erster Stelle — wie im Vorjahr — Grippe, dann folgten Gelenk- und Muskelrheumatismus, Magenerkrankungen, Erkrankungen der Atmungsorgane, Verletzungen usf. An 61 423 krankgemeldete Personen war die Aufforderung ergangen, sich der Untersuchung durch einen beamteten Arzt zu unterziehen. 4865 Bedienstete (7,92 %) meldeten sich daraufhin alsbald wieder zum Dienst, während von den Untersuchten 15 783 = 25,69 % dienstfähig befunden wurden. Die ärztliche Kontrolle hatte insgesamt in 20 648 = 33,61 % Fällen Gesundmeldung zur Folge, die Laienkontrolle verzeichnete 101 493 Kontrollbesuche.

Die Gesamtzahl der bestellten Bahnärzte betrug 781, außerdem waren 32 Mediziner zur Vertretung berufen.

IV. Bau und Unterhaltung.

Bei den Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten am Oberbau wurde in vermehrtem Umfang, insbesondere auf Brücken und in Tunnels, das Schienenschweißverfahren angewandt, auch wurden Versuche mit Schienenkreuzungen aus Manganstahl aufgenommen. Für eine planmäßige Erneuerung der Brücken und des Oberbaus zur Erreichung einer größeren Tragfähigkeit hat man alle vom Staat betriebenen Linien, ihrer Bedeutung entsprechend, in Gruppen eingeteilt, für jede Gruppe besondere Richtlinien erstellt und zugleich diejenigen Linien bestimmt, die in der Erneuerung des Oberbaus und im Auswechseln der Brücken zu allererst in Betracht kommen. Auf Grund des derzeitigen Zustandes der Strecken wurde unterm 1. August 1933 ein neues Verzeichnis der auf den ČSD zulässigen größten Radstände und Achsdrucke sowie der anzuwendenden Lademaße ausgegeben, und damit die Erhöhung des zulässigen Achsdruckes auf mehr als 120 Linien bzw. Strecken bekanntgemacht. Auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit konnte auf einigen Linien gesteigert werden.

Auf den Linien der Staatsbahn wurden 1933 204,9 km Gleis und 201 Weichen, auf den vom Staat betriebenen Privatbahnen 41,7 km Gleis und 44 Weichen neu verlegt. Hiervon entfielen auf System T[1]

[1] Vgl. Archiv f. Eisenbahnwesen 1935, S. 152.

83,7 km Gleis, auf System A 89,8 km Gleis und 113 Weichen und auf System X^a 73,1 km Gleis und 132 Weichen. Auf 46,1 km Staatsbahnstrecken und auf 20,3 km Privatbahnstrecken wurde älteres Schienen- und Weichenmaterial gegen weniger gebrauchtes ausgewechselt.

Im Einkauf von Oberbaumaterial trat 1933 die ungünstige Wirtschaftslage ganz besonders in Erscheinung, er war annähernd 30 % geringer als 1932. Während die Preise für neues Material nur wenig niedriger waren als im vergangenen Jahr, hatten sich die Altmaterialpreise leicht erhöht. Die übernommenen Materialmengen für Oberbau und Brücken und die hierfür angelegten Preise sind aus nachfolgender Zusammenstellung zu ersehen:

Gattung	Menge	Gewicht	Preis
	Stück	Tonnen	Kč
Schienen	26 583	22 782,3	29 475 045
Laschen und Unterlagsplatten	2 252 386	7 121,9	14 672 061
Kleineisen	10 055 741	2 343,1	6 458 268
Auflaufflaschen	408	13,2	98 505
Weichen	375	4 231,9	13 132 604
Herzstücke usw.	446	188,4	688 137
Weichenteile	18 224	218,3	748 159
Brücken		1 677,0	2 936 014
Summe	12 354 163	38 576,1	68 208 793

Infolge der gesunkenen Holzpreise waren auch die Preise für Holzschwellen erheblich niedriger als 1932. Es wurden 1 105 799 Stück Querschwellen zum Preise von 20 313 351 Kč und 4951 cbm Weichen- und Brückenschwellen zum Preise von 1 475 567 Kč bezogen, für deren Imprägnierung weitere 13 050 000 Kč ausgegeben werden mußten.

Im Laboratorium der Staatsbahndirektion Brünn erfolgten 2339 Materialprüfungen, und zwar 551 mechanische, 1131 chemisch-technische und 657 analytische. Bis auf 117 wurden diese Prüfungen ausschließlich vom eigenen Personal bewirkt.

Der Ausbau zweiter Gleise blieb auf Weiterführung der auf Linien Zdic—Pilsen, Kralup—Lobositz, Leitmeritz—Schreckenstein, Brünn—Lundenburg, Böhmisch-Trübau—Olmütz und Olmütz—Prerau begonnenen Bauten beschränkt. Besondere Sorgfalt wurde dem Unterbau der Hauptlinie Prag—Brünn—Bratislava zugewandt, weitere Arbeiten galten dem Bau und der Erneuerung der Brücken auf den Streckenabschnitten Brünn

—Böhm.-Trübau, Děvinská Nová Ves—Kuty, Chotzen—Leitomischl, Chlumetz—Mittelwalde, Pardubitz—Reichenberg, Prerau—Oderberg, Lundenburg—Hrušovany n. I.—Šanov, Nové Mesto n. V.—Veselí n. M. und Slov. N. Mesto—Královo u. P. Der im Jahr 1932 begonnene Bau von 3 fünfstöckigen Wohngebäuden in Prag-Holešovice, des Eisenbahnministeriums in Prag und des Direktionsgebäudes in Königgrätz wurde 1933 vollendet, der Bau und die Erweiterung der Werkstättenanlagen in Komotau, Loun, Böhm.-Leipa, Nymburg, Prag-Bubna, Mährisch-Ostrau-Oderfurt und Böhm.-Trübau wurden fortgesetzt und in Kaschau mit Errichtung einer Betriebswerkstätte begonnen. Die 1182,7 km lange Drahtseilbahn nach dem Jeschken konnte fertiggestellt und dem Betrieb übergeben werden. Die Bahn vermag stündlich in jeder Richtung 300 Personen zu befördern.

Der Gesamtbetrag der Ausgaben für Bau und Unterhaltung im Jahre 1933 stellte sich auf 168,18 Mio Kč (i. Vorj. 233,8 Mio Kč), davon 85,7 Mio für Neubauten und 82,5 Mio Kč für Erneuerung und Instandhaltung. Für Verstärkung des Oberbaus wurden 89,1 Mio Kč, für den Ausbau zweiter Gleise 25,5 Mio, für Bahnhofserweiterung usw. 20,2 Mio und für den Bau neuer Bahnhöfe und Heizhäuser 11 Mio Kč ausgegeben.

Auf den zur Ost-West-Verbindung gehörenden, bereits fertiggestellten und dem Betrieb übergebenen Strecken Veseli n. M.—Neustadt a. W., Vsetin—Bylnice (Präsident-Masaryk-Bahn) und Handlova—Horní-Štubňa beschränkten sich die Arbeiten auf Anlage der Grundbücher, Ausbau der Anschlußbahnhöfe und auf Verbesserungen an den Einzelanlagen. Auf der Linie Červená Skalá—Margecany[1] konnte am 1. Oktober 1933 die 5,1 km lange Teilstrecke Červená Skalâ—Telgást dem öffentlichen Verkehr übergeben werden, während von Telgárt bis Ladova Jasyně noch am Unterbau gearbeitet wird. Im zweiten Bauabschnitt, der 32,04 km langen Strecke Ladova Jaskyná—Vondrišel, wurde am 1. August 1933 die Herstellung des Unterbaus in Angriff genommen, im dritten Bauabschnitt, der 40,34 km langen Strecke Vondrišel—Margecany, verblieb es bei Bauvorbereitungsarbeiten. Der Bauaufwand für diese Transversalbahn stellte sich 1933 auf 49,8 Mio Kč, die Baukosten seit Inangriffnahme des Baus auf 109,61 Mio Kč.

Auf der 30,3 km langen Verbindungsbahn Lideč—Puchov beschränkten sich die Arbeiten auf Bauvorbereitungen, an den übrigen im Baugesetz vom Jahre 1920 vorgesehenen neu zu bauenden Bahnen wurde nicht gearbeitet.

[1] Vgl. Archiv f. Eisenbahnwesen 1935, S. 153.

V. Zugdienst.

a) Dampfbetrieb.

Die Zahl der Ende 1933 für den Betrieb verfügbaren Lokomotiven und Tender stellte sich auf

		± gegen 1932
691	Schnellzugslokomotiven	— 6
2 186	Güterzugslokomotiven	— 50
1 321	Tenderlokomotiven	— 12
7	Dampfmotore	—
Sa. 4 205	Lokomotiven und	— 68
2 905	Tender	— 60

An sonstigen Betriebsmitteln waren zur gleichen Zeit vorhanden:

17	Salonwagen	—
9 048	Personenwagen	+ 23
543	Postwagen	— 6
2 551	Gepäckwagen	+ 1
35 317	gedeckte Güterwagen	— 999
69 364	offene Güterwagen	— 7746
Sa. 116 840		— 8727

In Auftrag gegeben wurden 15 vierachsige Schnellzugsmotorwagen, 70 zweiachsige Motorwagen und 77 Gleiskraftwagen sowie 155 Anhängewagen. Die vierachsigen Dieselmotorwagen haben mit je 72 Plätzen und 350 HP ein Eigengewicht von 47 t, d. s. 7 t weniger als die älteren Motorwagen mit 64 Plätzen und 300 HP. Die vierachsigen Anhänger mit je 78 Plätzen wiegen je 24 t, während das Gewicht eines normalen Schnellzugswagens mit 88 Plätzen 38 bis 44 t beträgt.

Im Ausbau der für den Dampfbetrieb nötigen Nebenanlagen beschränkte man sich 1933 auf die Elektrifizierung der Wasserstationen, auf den Bau einer neuen Drehscheibe mit 22 m Durchmesser in Oderberg und die Einrichtung von 13 Materialausgaben für Motorbetrieb. Die Ausstattung der Fahrzeuge mit durchgehender Bremse wurde beschleunigt fortgesetzt. Es erhielten 106 Güterzuglokomotiven und 8300 Güterwagen volle Bozicbremseinrichtung, so daß Ende 1933 bereits 22 398 Güterwagen mit Bremse und 64 326 Wagen mit Bremsleitung versehen waren.

b) Motorbetrieb.

Der Bestand an Schienenkraftwagen mit Selbstantrieb erfuhr 1933 einen Zuwachs von 14 neu ausgestatteten Motorwagen und 72 Gleiskraftwagen, 1 Motorwagen wurde ausrangiert. Die Lieferung von 99 Wagen steht noch aus. Die Motorwagen wurden im Berichtsjahr erstmalig, und zwar mit gutem Erfolg auch an Stelle von Schnellzügen mit schwächerem Verkehr auf Hauptbahnen eingesetzt. Die Erfahrungen mit den hierzu

verwendeten 4achsigen Dieselmotorwagen mit 320—350 HP und 90 km Stundengeschwindigkeit führten dazu, im Bau weiterer Motorwagen größere Leistungsfähigkeit bei geringerem Eigengewicht anzustreben. Diese neuen Motorwagen sollen durch einen besonderen Anstrich gekennzeichnet werden, ebenso die in Auftrag gegebenen leichteren 4achsigen Anhängewagen. Die Leistungsfähigkeit der 2achsigen, im Lokalbahnverkehr verwendeten Wagen wurde auf 120 HP gesteigert. Insgesamt waren Ende 1933 vorhanden:

90	Motorwagen	das sind gegen		1932	+ 13
218	Gleiskraftwagen	„ „	„	1932	+ 72
6	Wagen für Zeitungsbeförderung	„ „	„	1932	—
7	Lokotraktoren	„ „	„	1932	—

Der

c) elektrische Zugbetrieb

ist 1933 nicht erweitert worden. Die kilometrischen Leistungen blieben hinter denen des Vorjahrs zurück.

d) Geldaufwand.

Die Gesamtausgaben für Neuanschaffung und Unterhaltung von Fahrzeugen betrugen 1933 für:

Dampflokomotiven und Tender	18 183 558	Kč
Motorwagen	10 408 585	„
Gleiskraftwagen	9 134 800	„
Straßenkraftwagen für Personenverkehr	2 713 578	„
„ „ Güterverkehr	4 776 500	„
Personenwagen	9 078 134	„
Dienstwagen	2 100 000	„
gedeckte Güterwagen	881 805	„
Ausstattung von Fahrzeugen mit Luftdruckbremse	38 375 542	„
	95 652 502	Kč
Hierzu Aufwand an Material	122 000 000	Kč

VI. Verkehrsdienst.

Um den Zugverkehr zu verbilligen und zu vereinfachen, wurden auf verschiedenen Lokalbahnstrecken besondere betriebsleitende Beamte bestellt, auf der Schmalspurbahn Ondrášov—Dvorce n. M. die Personenbeförderung eingestellt und durch bahneigenen Straßenkraftwagenverkehr ersetzt, auf der Linie Hrochův Tynec—Chrast n. Ch. die gleiche Umstellung vorbereitet.

Die Verhandlungen über vertragliche Übernahme des Betriebs auf den derzeit noch selbständigen Privatbahnen gem. Reg.-Verordnung 546/1920 gelangten fast ausnahmslos zum endgültigen Abschluß. Im Gemeinschaftsdienst mit den Nachbarbahnen wurde allenthalben die

Herabsetzung des Anteils der ČSD angestrebt. Im Bahnhofs- und Güterabfertigungsdienst sowie im Ladegeschäft werden Vorschriften zur Vereinfachung und Ersparnis vorbereitet. Im Ersatz der bisher mit Dampflokomotiven gefahrenen Personenzüge mit geringem Verkehr durch Motorzüge wurde fortgefahren, zum Motorzugverkehr ging man übrigens auch dort über, wo sich eine notwendig gewordene Vermehrung der Fahrgelegenheiten im Dampfbetrieb nicht mehr durchführen ließ. Auch weitere Motorschnellzüge kamen in Aufnahme, und zwar zwischen Bratislava und Brünn, zwischen Kojetín und Krásno n. B. und Všetaty—Reichenberg, während man auf der Strecke Prag—Pilsen wegen des gestiegenen Verkehrs vom Motoreilzugbetrieb wieder abgehen und zum Dampfbetrieb zurückkehren mußte.

Als Folge der weiteren Aufnahme des Motorzugverkehrs nahm die Summe der geleisteten Motor-Zugkilometer gegen das Vorjahr um 5 235 500 zu, die im Dampfbetrieb zurückgelegten Zugkilometer erlitten eine Einbuße von 1 391 200. Nach den gewonnenen Erfahrungen erwiesen sich die leichten Motorzüge als das beste Mittel, dem immer dringender werdenden Bedürfnis nach weiterem Ausbau des Fahrplans sowie nach Beschleunigung des Verkehrs Rechnung zu tragen, sie bildeten gleichzeitig auch eine wirksame Abwehr gegenüber dem privaten Kraftwagenwettbewerb.

Im Güterverkehr führte der zunehmende Rückgang an Beförderungslast zu einer weiteren Einschränkung der Zahl der regelmäßig verkehrenden Züge und zur Zusammenlegung der Fernzüge mit den direkten Zügen. Für die Züge zur Beförderung von Massengut — Holz, Koks, Erze u. a. — war kein Bedürfnis mehr vorhanden, dagegen mußten die der Lebensmittelzufuhr dienenden schnellfahrenden Züge beibehalten, teilweise sogar noch weiter beschleunigt werden, auch die Einrichtung leichter Güterzüge für die Stückgutbeförderung wurde noch mehr ausgebaut. Infolge der weit vorgeschrittenen Ausstattung der Güterwagen mit durchgehender Bremse konnte ein großer Teil der Güterzüge bereits mit dieser Bremsart gefahren werden.

Im internationalen Zugverkehr getroffene neue Vereinbarungen gestatteten eine wesentliche Beschleunigung in der Güterbeförderung nach und von Triest und dem übrigen Italien, auch konnte zwischen Ostslowakei und Hamburg eine neue, gute Verbindung gewonnen und die Beförderung zwischen Balkan und der Tschechoslowakei sowie zwischen Balkan und Polen—Danzig—Gdingen über die Tschechoslowakei verbessert werden.

Die Zahl der beförderten Ganzwagenladungen hatte 1933 mit insgesamt 4 213 561 gegen 1932 einen Rückgang um 398 460 erfahren, die Ge-

samtzahl der für das Ausland bestimmten Wagen mit 297 159 einen Rückgang um 7742, der Kohlenverkehr mit 1 044 911 Wagen einen solchen von 87 567.

Der Signal- und Sicherungsdienst wurde 1933 weiter ausgebaut. 13 Bahnhöfe, mehrere Abzweigungen und Industriebahnen erhielten neue Sicherungsanlagen, zahlreiche Einfahrsignale wurden durch Vorsignale ergänzt, auch Ausfahrsignale neu aufgestellt. Im Bahnhof Kaschau wurde eine Telegraphenzentrale eingerichtet, das Fernsprechnetz wurde um 173 km neue Leitung erweitert.

VII. Kommerzieller Dienst.

Beförderung.

Unter den im Berichtsjahr durchgeführten Neuerungen verdienen die Erweiterung der Zuständigkeit der Außenstellen in der Erledigung von Reklamationen im Güterverkehr und im Ausgleich über fehlende oder überzählige Güter und Gepäckstücke sowie die Errichtung einer Umladerampe in Böhmisch-Trübau für Fernstückgut, eine Neuregelung der Annahme und Abfertigung von Reisegepäck und Expreßgut, die am 1. Juli 1933 erfolgte Ausgabe eines neuen Stationsverzeichnisses mit angefügter Eisenbahnkarte, die Aufhebung des Frankaturzwangs und Zulassung von Nachnahmen im Expreßgutverkehr, sowie die Einführung eines einheitlichen Begleitpapiers im direkten Güterverkehr zwischen Donau und Elbe über Linien der ČSD besonders erwähnt zu werden. Weitere Arbeiten bezogen sich auf Erstellung eines gemeinsamen Eisenbahntarifs mit den zur Kleinen Entente gehörigen Nachbarstaaten.

Personen-, Gepäck- und Expreßguttarif.

1. Binnenverkehr:

Um den Staatsbahnen den angestammten, bisherigen Verkehr zu erhalten und neuen Verkehr zu gewinnen, waren folgende Tarifmaßnahmen getroffen worden:

a) Weiterer Ausbau in der Ausgabe von Sonntags- und Ferienkarten für Hin- und Rückfahrt zu ermäßigten Preisen;

b) Gewährung der 33⅓proz. Fahrpreisermäßigung an Mitglieder der Touristenverbände auch bei Einzelreisen ohne Entfernungsbeschränkung und der 50proz. Ermäßigung bei gemeinsamer Fahrt von mindestens 3 Mitgliedern auf Entfernungen über 200 Kilometer;

c) Erneuerung der vorjährigen Fahrpreisbegünstigungen an Mitglieder von Wintersportverbänden bei gemeinsamen Reisen nach

Sportplätzen und Einlegung besonders ermäßigter Sportzüge nach dem Riesengebirge;

d) Einlegung von Ausflugszügen mit Führung und voller Verpflegung zu billigen Preisen nach beliebten Reisezielen im Inland, nach dem Ausland nur auf Grund zugestandener Gegenseitigkeit;

e) 50 % Fahrpreisermäßigung an Ausländer für die Rückfahrt zur Grenze, außerdem Ausgabe von ermäßigten Sonntagskarten für Hin- und Rückfahrt bei Reisen im Inland durch die Reisebüros;

f) Weitergewährung der bisherigen Vergünstigungen für Hin- und Rückfahrt in Schnellzügen, für Gesellschaftsfahrten, für den Besuch von Kurorten, von Messen und staatlichen Ausstellungen, sowie Beibehaltung der in gewissen Verkehrsbeziehungen in der Umgebung von Großstädten eingeführten billigen Wettbewerbsfahrpreise gegen den Kraftwagenverkehr.

Um die von den ČSD gebotenen, weitgehenden Fahrtbegünstigungen allenthalben bekanntzumachen, entfaltete die Propagandaabteilung des Eisenbahnministeriums sowohl im Inland als auch im Ausland eine rege, durch Abgabe von Bildschmuck, Ansichtskarten, Prospekten, Merkkalendern mit den gebotenen Vorteilen usw. unterstützte Werbetätigkeit.

2. Internationaler Verkehr.

Im Laufe des Jahrs 1933 wurde für den Expreßgutverkehr mit Deutschland ein neuer Tarif ausgegeben, desgleichen im deutsch-österreichischen Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr ein solcher für den Durchlauf durch die Tschechoslowakei. Im Verkehr mit dem übrigen Ausland beschränkte man sich in Rücksicht auf die geplante Änderung der Beförderungspreise und auf die am 1. Januar 1934 in Kraft tretenden neuen Tarifvorschriften auf Ausgabe der notwendigsten Ergänzungen in Gestalt von Tarifnachträgen.

Gütertarif.

Das Heft 1 des Gütertarifs der Tschechoslowakischen Staatsbahnen, das infolge zahlreicher Nachträge und Ergänzungen unübersichtlich geworden war, wurde unterm 1. Juli 1933 neu ausgegeben. Die Zahl der aus Verfrachterkreisen an die ČSD gestellten Ansuchen um Tarifermäßigung war als Folgeerscheinung der ungünstigen Wirtschaftslage im Berichtsjahr außergewöhnlich hoch. Um den Wünschen entgegenzukommen, mußten die für das Vorjahr geltenden Tarifbegünstigungen für das laufende Geschäftsjahr nicht nur wieder erneuert, sondern darüber hinaus noch durch weitergehende Frachtnachlässe und Ausnahmetarife ergänzt werden. Die vom Zentraleisenbahnrat angeregte Neutarifierung von

Holz im Binnenverkehr ist zur Durchführung noch nicht spruchreif, die weitere Frage der Herabsetzung der Kohlentarife mußte ebenfalls für später zurückgestellt werden. Auch über anderweite Regelung der Getreide- und Erztarife zur Abwehr des Kraftwagenwettbewerbs sind die Erörterungen noch nicht abgeschlossen.

Der internationale Güteraustausch war durch Zoll-, Devisen- und Diskriminationsmaßnahmen, zu denen noch Schwankungen in den Währungsverhältnissen hinzutraten, stark erschwert. Um die Auswirkung auf den heimischen Markt zu mildern, mußte eine Reihe von Sondermaßnahmen getroffen werden. Ganz besonders notleidend war der heimische Holzmarkt geworden, dessen ungünstige Lage schon bisher weitgehende tarifarische Stützungsmaßnahmen nötig gemacht hatte. Die Neuausgabe der Exporttarife im Berichtsjahr darf in mehrfacher Beziehung als Auftakt zu der geplanten großen Tarifreform bezeichnet werden. Denn mit ihrer Einführung wird erstmalig die Möglichkeit geboten, Sendungen von geringerem Gewicht (Stückgut und 5 t), die immer häufiger vorkommen, zu Preisen zu verfrachten, die sich den bisherigen 10-t-Sätzen nähern, und weiterhin enthalten diese Tarife erstmalig besondere Sätze für 15-t-Sendungen, allerdings zunächst nur für wichtigere Güterarten. Weitere Vorteile ergeben sich aus der bedeutenden Preisabstufung auf weite Entfernungen (über 600 km), sowie aus der sorgfältigst durchgearbeiteten Wareneinteilung.

Im Umschlagverkehr ist die Ausgabe zweier Transittarife für den kombinierten Wasser-Eisenbahn-Wasser- bzw. Eisenbahn-Wasser-Verkehr sowie für den Elbe-Donau- und den Polen-Donau-Verkehr von Bedeutung. Man hofft, hiermit einen verhältnismäßig großen Teil des Verkehrs zwischen den Nordhäfen und dem Balkan auf den Weg über die Tschechoslowakei zu ziehen.

Kraftwagenverkehr.

Das Kraftwagenverkehrsgesetz vom 23. Dezember 1932 brachte dem Unternehmen ČSD nicht die erwartete Erleichterung im Verhältnis zum privaten Kraftwagenverkehr. Das Gesetz regelt zwar die gewerbsmäßig betriebene Kraftwagen-Warenbeförderung, läßt aber die gerade für die Eisenbahn besonders bedeutungsvolle Beförderung von eigenen Erzeugnissen und Waren mit eigenen Kraftwagen völlig unberührt. Die ČSD sahen sich daher genötigt, gegen diesen Teil des Kraftwagenwettbewerbs aus eigener Kraft anzugehen. Sie suchten diesen Verkehr auf dem Wege der direkten Verhandlung mit der Industrie und mit den Speditionsorganisationen unter allerlei Zugeständnissen tarifarischer und sonstiger Art zu erhalten oder wiederzugewinnen.

VIII. Finanzdienst.

Der Voranschlag über Ausgaben und Einnahmen des Eisenbahnministeriums und des Unternehmens „Tschechoslowakische Staatsbahnen" für das Rechnungsjahr 1933 weist die gleiche Anordnung wie derjenige für 1932[1] auf.

Während die für 1932 veranschlagten Beträge für das Eisenbahnministerium einen gesetzmäßig vom Unternehmen ČSD zu deckenden Fehlbetrag von 24 243 700 Kč und für das Unternehmen ČSD einen solchen von 45 862 760 Kč vorsahen, stellten sich die Anschlagssummen für 1933 wie folgt:

a) Eisenbahnministerium

Ausgaben . . .	21 486 800 Kč
Einnahmen . .	362 000 „
von ČSD zu deckender Fehlbetrag:	21 124 800 Kč.

b) Unternehmen ČSD

Betriebsausgaben (Teil A und B[1]) .	4 229 760 800 Kč
Betriebseinnahmen	3 738 954 600 „
zu erwartender Fehlbetrag:	490 806 200 Kč

Diesen Beträgen gegenüber ergaben sich im Jahre 1933 als endgültig erzielte

Betriebsausgaben . .	3 999 722 921 Kč
Betriebseinnahmen . .	3 164 851 849 „
und damit ein Fehlbetrag von:	834 871 072 Kč.

Der zu Buch stehende Wert des Unternehmens ČSD erhöhte sich 1933 nach Hinzurechnung der verstaatlichten Bahnen Litovel—Senice und Reichenberg—Tannwald sowie des Kraftwagenbetriebs in Prag-Vršovice und nach Abzug von 5 082 282 Kč für Amortisation auf insgesamt 17 912 574 574 Kč.

IX. Hilfs- und Nebenbetriebe.

Über die Anzahl der vorhandenen Hilfs- und Nebenbetriebe vgl. oben unter II.

Werkstätten.

Dem Leistungsrückgang in den Werkstätten infolge des Verkehrsrückgangs war die Zahl der Arbeitskräfte des Werkstättendienstes, soweit tunlich, angepaßt worden.

Es waren beschäftigt:	am 1. I. 33	am 1. I. 34
Büropersonal (Techniker, Werkmeister usw.) . .	1 410	1 282
Außenpersonal	18 138	16 349
	19 548	17 631

[1] Vgl. Archiv f. Eisenbahnwesen 1935, S. 159.

Fahrkartendruckereien.

Obwohl die Herstellungskosten weitmöglichst gesenkt worden waren, blieb die Fahrkartendruckerei als Selbstverwaltungsstelle mit 40 300 Kč passiv.

Gasanstalten.

Von den vorhandenen Gasanstalten waren nur die Ölgasanstalten Pilsen und Prag in Tätigkeit, die Anstalt in Prerau diente als Reserve. Für Wagenbeleuchtung wurde außerdem noch die Erdgasanlage in Vlkos-Kelčany benutzt.

Materiallager.

Für Versorgung der Betriebe mit Material und Ausstattungsgegenständen waren 1933 vorhanden:

14 Proviantlager und eine Hilfsstelle,
1 Werkstättenlager (gegen 1932 um 3 weniger),
2 Drucksortenlager.

Straßenkraftwagenverkehr.

a) Personenbeförderung.

Im Laufe des Jahrs gingen 11 bisher von der Postverwaltung betriebene Kraftwagenlinien in den Betrieb der ČSD über, dagegen wurden 9 Linien an die Gesellschaft JAS abgetreten.

Der Wagenpark hatte sich bis Ende 1933 auf 294 (gegen 1932 + 19) erhöht, davon waren 95 große, 106 mittlere und 93 kleine Wagen. Die Gesamtzahl der befahrenen Strecken blieb mit 133 die gleiche wie im Vorjahr, die Gesamtstreckenlänge betrug 4086 km, die kilometrische Leistung 10 803 250 (gegen 1932 + 24 %), die Zahl der beförderten Personen 8 831 599 (gegen 1932 + 30,42 %).

153 Kraftwagenlinien standen am Ende des Jahrs noch im Betrieb der Post. Diese besaß hierfür 342 Wagen (111 große, 90 mittlere und 106 kleine, sowie 35 Sommerwagen). Ihre Eingliederung in den Betrieb der ČSD steht für 1934 zu erwarten.

b) Güterbeförderung.

Hierfür besaßen die ČSD insgesamt 167 Wagen (gegen 1932 + 52), davon 42 große, 60 mittlere und 65 kleine Wagen, außerdem 10 Anhänger.

Die kilometrische Leistung stieg auf 1 535 622 (gegen 1932 + 167 %) mit einer gefahrenen Gesamtlast von 222 573 t (+ 141,6 %). Dieser starken Zunahme entsprechend mußte das Personal von 59 auf 160 Kraftwagenführer erhöht werden, während in der Personenbeförderung die Zahl der Kraftwagenbediensteten mit 346 annähernd (— 1) die gleiche blieb wie 1932.

B. Statistische Ergebnisse.

I. Eisenbahnnetz.

Bau- und Betriebslänge der Tschechoslowakischen Staatsbahnen und der von ihr mitverwalteten Privatbahnen vgl. oben unter A II. „Umfang des Eisenbahnnetzes".

Von den Ende 1933 vorhandenen 13 238,4 km Strecke lagen 2854,4 km = 21,56 % in der Horizontale, 4665 km = 35,24 % in Steigung bis 5‰, 2474,2 km = 18,69 % in Steigung über 5 bis 10 ‰, 3050 km = 23,04 % desgl. über 10 bis 25 ‰ und 194,8 in Steigung über 25 ‰.

II. Personal.

Die Zahl der im Hauptbetrieb und in den Hilfsbetrieben der Tschechoslowakischen Staatsbahnen einschl. der mitverwalteten Privatbahnen beschäftigten Personen betrug im Jahr 1933 im Mittel:

Dienstzweig	Beamte	Gagisten	Unterbeamte	Angestellte	Hilfsbedienstete	Vertragsarbeiter	Zusammen
	a) im Hauptbetrieb:						
Direktionsdienst	4 456	13	628	212	227	67	5 603
Bahnbewachung u. Unterhaltung	1 507	266	3 260	6 965	11 425	9 682	33 105
Stationsdienst	8 307	498	6 783	15 408	14 551	1 447	46 994
Fahrdienst	361	143	2 810	9 194	1 192	53	13 753
Zugförderungsdienst	2 420	4 944	2 515	5 458	3 919	988	20 244
Summe a	17 051	5 864	15 996	37 237	31 314	12 237	119 699
	b) in Hilfsbetrieben:						
Hauptwerkstätten	613	79	6 700	1 102	3 083	862	12 439
Reparaturwerkstätten	241	48	3 715	306	1 219	336	5 865
Fahrkartendruckereien	7	—	28	10	15	4	64
Gasanstalten	1	1	5	6	4	—	17
Materiallager	203	1	163	228	285	56	936
Summe b	1 065	129	10 611	1 652	4 606	1 258	19 321
Summe a und b	18 116	5 993	26 607	38 889	35 920	13 495	139 020 [1]
gegen 1932 weniger:	2 689	135	3 892	2 515	1 127	5 411	15 769 od. 10,19 %
	c) Nebenbetrieb						
Straßenkraftwagenverkehr	4	—	—	4	36	487	531 [2]

[1] Außerdem 625 Beamte beim Eisenbahnministerium, 122 bei der Bauverwaltung, 25 im aktiven Militärdienst, 8 Beamte ohne Gehalt beurlaubt, 745 Bedienstete zu anderen Behörden versetzt.

[2] Außerdem 895 Personen im Straßenkraftwagenverkehr und bei der Postverwaltung beschäftigt, die mit 1. Januar 1934 in den Personalbestand der ČSD übergehen.

Es entfielen auf 1 km Betriebslänge 10,31 Bedienstete, im Vorjahre 11,48
„ 100 000 Lokkm 85,37 „ „ „ 92,53
„ 100 000 Achskm 4,23 „ „ „ 4,34.

III. Soziale Fürsorge.

Der Pensionsfonds der ČSD, dem Ende 1932 133 176 Mitglieder angehörten, erhielt im Laufe des Jahrs 1933 einen Zuwachs von 4122 neuen Mitgliedern und erlitt durch Ableben (650), Inruhestandversetzung (12 752) und sonstigen Abgang einen Verlust von 17 555, so daß die Mitgliederzahl mit Ablauf des Jahrs 1933 nur noch 119 743 betrug.

Die Zahl der Ruheständler stieg von 46 995 auf 58 116, die der Witwen und Waisen von 40 852 auf 41 912; die geldlichen Leistungen an Ruhestandsbezügen und sonstigen Unterstützungen stellten sich aus dem Pensionsfonds der ČSD:

an Pensionen auf	862 001 034 Kč
„ Unterstützungen auf	7 766 675 „
	869 767 709 Kč
aus verschiedenen Betriebs-Hilfsfonds auf .	66 686 237 „
Gesamtsumme:	936 453 946 Kč.

Von insgesamt 6037 (im Vorjahr 6897) gemeldeten Unfällen führten 1759 (im Vorjahr 1953) zu einer Schadloshaltung. Bei diesen Unfällen waren 67 (im Vorjahr 86) Todesfälle zu beklagen.

IV. Betriebsmittel.

Der Gesamtbestand an Betriebsmitteln stellte sich Ende 1933

auf		± gegen 1932
Lokomotiven mit Tender für Dampfbetrieb	2 877	— 56
Tenderlokomotiven für Dampfbetrieb . .	1 321	— 12
Motorwagen für Dampfbetrieb	7	—
Lokomotiven für elektr. Betrieb	24	—
Motorwagen für elektr. Betrieb	12	—
Triebwagen für Motorbetrieb	90	+ 13
Schienenkraftwagen für Motorbetrieb . .	218	+ 72
Motordraisinen für Zeitungsbeförderung .	6	—
Lokotraktoren	7	—
Salonwagen	17	—
Personenwagen, 2achsig 8042	9 098	+ 13
3 „ 375		
4 „ 681		
Postwagen	537	— 6
Gepäckwagen	2 552	+ 1
Güterwagen, gedeckte	34 318	— 999
„ offene	61 618	— 7746

V. Lokomotivleistungen.

a) Im Dampfbetrieb.

		± gegen 1932 in %
gefahrene Lokomotivkilometer	149 130 532	— 5,7
„ 1000 Bruttotonnenkilometer	25 958 629	— 7,6
mittlere Betriebslänge in km	13 486	+ 0,015
mittlerer Bestand an Lokomotiven	4 242	— 1,4
Reparaturstand in % des Bestands	14,4	— 1,3
mittlere Zahl der dienstbereiten Lokomotiven	3 630	+ 0,2
mittlere Belastung in Tonnen	174	— 2,3
auf 1 Lokomotive fielen im Jahre km	35 156	— 4,4
desgl. auf 1 dienstfähige Lokomotive km	41 083	— 5,8
auf 1 Lokomotive fielen 1000 Bruttotkm	6 119	— 6,4
desgl. auf 1 dienstfähige Lokomotive	7 151	— 7,8
mittlere Zahl der in der Zugförderung beschäftigten Personen	18 832	— 9,5
Gesamtverbrauch an Normalbrennstoff in t	3 605 457	— 4,2
Verbrauch für 1 Lokomotivkilometer in kg	24,2	+ 1,7
desgl für 1000 Bruttotkm in kg	138,9	+ 3,8
desgl. für 1 dienstfähige Lokomotive in t	993	— 4,3
Gesamtverbrauch an Schmiermitteln in kg	6 870 890	— 8,1
Jahresverbrauch einer dienstfähigen Lokomotive in kg	1 893	— 8,3
Verbrauch für 1 Lokomotivkilometer in g	46,1	— 2,5
Preis einer Tonne Normalbrennstoff in Kč	88,84	— 8,0
Preis für 1 kg Schmiermittel in Kč	1,92	— 1,03

b) Elektrischer Betrieb.

Gefahrene Lokomotivkilometer	1 032 972	— 1,8
Gefahrene 1000 Bruttotonnenkilometer	59 692	— 9,8
Kilometrische Länge der elektrisch betriebenen Strecken	77	± 0
Mittlerer Bestand an Lokomotiven und Motorwagen	36	+ 2,8
Mittlerer Bestand der im Betrieb befindlichen Lokomotiven und Motorwagen	30	+ 7,1
Mittlere Belastung in t	57,7	— 8,8
Lokomotivkilometer auf 1 Dienstlokomotive im Jahr	34 432	— 8,4
1000 Bruttotkm auf 1 Dienstlokomotive im Jahr	1 989	— 15,8
Mittlere Zahl der im Zugdienst beschäftigten Personen	119	— 5,5

		± gegen 1932 in %
Zahl der Wagenführer (Chauffeure)	67	— 6,9
Gesamtverbrauch in kW	6 443 635	— 6,0
Verbrauch für 1 Lokkm an kW	6,24	— 4,0
desgl. für 1000 tkm	107,9	+ 4,0
Mittlerer Preis für 1 kW in Kč	0,39	± 0
Gesamtverbrauch an Normalschmiermitteln in kg	33 354	— 8,8
Verbrauch für 1 Lokkm in g	32,3	— 6,9

c) Schienenkraftwagenbetrieb.

Gefahrene Motorkilometer	14 261 696	+ 60,0
Gefahrene 1000 Bruttotkm	332 207	+ 75,0
Durchschnittliche Zahl der Motorwagen überhaupt	266	+ 43
desgl. der dienstfähigen Motorwagen	207	+ 44,7
Mittlere Belastung in t	23,3	+ 6,8
Motorkilometer auf 1 dienstf. Motorwagen im Jahr	68 896	+ 13,2
Zahl der Wagenführer (Chauffeure)	519	+ 84
Auf 1 Wagenführer kommen km	27 479	— 11
Gesamtverbrauch an Brennstoff in kg	6 432 916	+ 62,5
Verbrauch an Brennstoff für 1 Motorkm in kg	0,451	— 0,66
Gesamtverbrauch an Schmiermitteln in kg	183 800	+ 51,5
Verbrauch an Schmiermitteln für 1 Motorkm in g	12,9	— 7,7

VI. Wagenleistungen.

a) Die Gesamtzahl der von den ČSD im Jahr 1933 gefahrenen Achskilometer betrug 3 287 640 785, d. s. 280 487 865 Achskm oder 7,86 % weniger als im vorangegangenen Jahr. Hiervon entfielen auf die vom Staate betriebenen Privatbahnen 316 686 615 Achskm, gegen 1932 — 26 155 483 Achskm = 7,63 %. Die gefahrenen Achskm verteilen sich auf

		± gegen 1932 in %
Speisewagen	15 351 213	— 4,9
Schlafwagen	19 841 150	— 3,3
Personenwagen	949 607 823	— 5,2
Gepäckwagen	227 862 478	— 4,1
Postwagen	78 164 527	— 5,4
Güterwagen für die Personenbeförderung	1 709 415	— 59,5
Güterwagen für die Postbeförderung	15 671 677	— 14,1
Güterwagen für die Güterbeförderung	1 979 432 502	— 9,5

b) Die Güterwagengestellung weist nachstehende Gesamtzahlen auf:

Es wurden gestellt:

		± gegen 1932
Gedeckte Wagen	2 168 375	— 108 272
Gedeckte Spezialwagen	18 285	
Plattformwagen	50 865	— 20 687
Offene Spezialwagen	10 316	— 258
Hochbordige Wagen	1 942 543	— 258 157
Rungenwagen	22 895	— 9 299
Etagewagen	282	— 1 796
Summe	4 213 561	— 398 469
Hiervon wurden beladen		
für Ausland	295 694	— 7 358
für Stückgut	1 604 793	— 29 557
für Braunkohle	605 651	— 42 174
davon Dienstkohle	104 705	— 25 431
für Steinkohle	439 260	— 45 393
davon Dienstkohle	95 748	— 7 954

VII. Verkehr.

1. Personenförderung.

Auf Staatsbahnstrecken beförderte Reisende	in Schnellzügen	in Personenzügen	zusammen	± gegen 1932 in %
auf Fahrkarten I. Kl.	21 652	92	21 744	—21,75
„ „ II. „	393 044	1 290 001	1 683 045	—24,50
„ „ III. „	4 189 939	124 637 020	128 826 959	— 4,36
„ Arbeiterfahrkarten	—	63 492 929	63 492 929	—17,88
„ Militärfahrkarten	—	802 999	802 999	—11,26
Summe	4 604 635	190 223 041	194 827 676	— 9,46

Auf 1 km Betriebslänge entfielen 17 318 beförderte Personen, gegen 1932 — 1793 = 9,38 %. Die mittlere Beförderungsstrecke eines Reisenden betrug 173,12 km, gegen 1932 — 5,46 km = 3,06 %. Die Gesamteinnahmen für Personenbeförderung stellten sich auf 743 417 399 Kč, sie blieben gegen das Vorjahr um 73 176 387 Kč = 8,96 % zurück. Die mittlere Einnahme für 1 Reise lag mit 3,82 Kč um 0,03 Kč oder 0,79 % höher als 1932. Dagegen blieb der Erlös für 1 Reisekilometer mit 12,85 hč um 0,05 hč = 0,39 % und die Einnahme auf 1 km Betriebslänge mit 66 080 Kč um 6445 Kč = 8,89 % hinter 1932 zurück.

Die Gesamtzahl der beförderten Reisenden auf den vom Staat für Rechnung der Eigentümer betriebenen Privatbahnen stellte sich auf 26 186 566, d. s. gegen 1932 — 2 091 061 = 7,40 %.

2. Gepäck- und Expreßgutbeförderung.

	1933	± gegen 1932 in %
a) Auf Staatsbahnstrecken:		
Gewicht des abgefertigten Gepäcks . in Tonnen	27 320	— 14,68
„ „ „ Expreßguts „	28 630	— 9,90
gefahrene tkm für Gepäck	3 036 967	— 14,78
„ „ „ Expreßgut	3 265 443	— 7,44
auf 1 km Betriebslänge befördertes Gepäck und Expreßgut . . . . . in Tonnen	5	— 16,67
durchschnittliche Beförderungstrecke für 1 t Gepäck . . . . . in km	111,16	— 0,13
desgl. für Expreßgut . . . . . „	114,06	+ 2,73
Zahl der beförderten Hunde	82 897	+ 4.60
Einnahmen aus Gepäck und Expreßgut . . Kč	16 428 119	— 18,10
durchschn. Einnahme für 1 t Gepäck u. Expreßgut Kč	293,62	— 6,61
desgl. auf 1 km Betriebsstrecke . . . . . „	1 443	— 18,98
„ für 1 tkm . . . . . „	2,6	— 7,84
b) Auf den vom Staate betriebenen Privatbahnen		
befördertes Gepäck . . . . . Tonnen	4 297	— 12,27
„ Expreßgut . . . . . „	2 387	— 12,18

3. Güterbeförderung.

	1933	Unterschied gegen 1932 in %
a) Auf Staatsbahnstrecken		
Gewicht des beförderten Eilguts . . in Tonnen	438 277	— 4,58
desgl. Frachtgut, Militärgut u. lebende Tiere . . . . . „	38 078 546	— 12,26
zusammen . . .	38 516 823	— 12,17
desgl. des frachtfreien Dienstguts . „	4 861 950	— 21,7
insgesamt befördert „	43 378 773	— 13,36
gefahrene tkm frachtpflichtiges Gut . „	5 252 912 708	— 9,79
desgl. frachtfreies Gut . . . . . „	587 474 438	— 11,77
zusammen . . . „	5 840 387 146	— 9,99
durchschnittliche Beförderungstrecke für 1 t frachtpflichtiges Gut . . . . . km	136,38	+ 2,72
frachtfreies Gut . . . . . „	120,83	+ 12,67
Einnahme für Eilgut . . . . . Kč	88 186 105	— 0,97
„ „ Frachtgut, Militärgut usw. . . „	1 796 745 525	— 12,83
Einnahme insgesamt . . . „	1 884 931 630	— 12,27

	1933	± gegen 1932 in %
Es entfielen von den Einnahmen		
auf 1 km Betriebslänge . . . . . Kč	165 567	— 12,29
„ 1 Tonne Gut . . . . . „	48,94	— 0,1
„ 1 tkm . . . . . „	0,3588	— 2,7
b) Auf den vom Staate betriebenen Privatbahnen		
Gesamtsumme des gegen Bezahlung beförderten und des frachtfreien Gutes . . . in Tonnen	11 538 309	— 0,93

4. Schadensfälle

Die Gesamtzahl der aus der Beförderung von Gepäck, Expreßgut, Frachtgut und Eilgut herrührenden Schadensansprüche belief sich 1933 auf 18 988 mit einem geforderten Schadensbetrag von 3 722 194 Kč. In 7639 Fällen handelte es sich um Beschädigung, in 4299 um Gewichtsverlust, in 3495 um Beraubung, in 2332 um Verlust des Gutes. An Entschädigung wurden 2 049 563 Kč gezahlt, 2934 Schadensforderungen wurden abgelehnt.

VIII. Unfälle.

Zahl der Zugzusammenstöße	35	(i. 1932: 22)
„ „ Entgleisungen	35	(i. 1932: 70)
„ „ Unfälle auf Niveauübergängen . . .	179	(i. 1932: 345)
„ „ sonstigen Unfälle oder Brände, die Verletzung oder Tod von Personen zur Folge hatten	1107	(i. 1932: 986)

Hierbei wurden	Getötet		Verletzt	
Reisende	19	(1932: 35)	407	(1932: 458)
Eisenbahnbedienstete .	63	(59)	362	(357)
andere Personen . . .	69	(86)	133	(171)
Summe . . .	151	(180)	902	(986)

Aus Anlaß von Betriebsunfällen wurden Entschädigungen gezahlt:

	laufend	einmalig
an Eisenbahnbedienstete	444 668 Kč	1 091 Kč
„ andere Personen	597 900 „	1 592 408 „
Hiervon entfielen auf die mitverwalteten Privatbahnen .	539 444 „	84 491 „ .

IX. Finanzdienst.

1. Einnahmen in Kč	1933	Unterschied gegen 1932 in %
a) Verkehrseinnahmen		
aus Personenbeförderung	743 417 399	— 8,96
Gepäck- und Expreßgutbeförderung	16 428 119	— 18,10
Eilgutbeförderung	88 186 105	+ 0,97
Frachtgutbeförderung	1 796 745 525	— 12,83
Anteil aus den Verkehrsteuern	285 007 501	— 15,12
Summe Verkehrseinnahmen	2 929 784 649	— 11,78
b) sonstige Einnahmen	224 573 575	+ 32,57
Gesamteinnahmen	3 154 358 224	— 9,63
An den Einnahmen waren in % beteiligt:		
der Personenverkehr	25,37	+ 0,78
Gepäck- und Expreßgutverkehr	0,56	— 0,04
Eilgutverkehr	3,01	+ 0,38
Frachtgutverkehr	61,33	— 0,74
die Verkehrsteuer	9,73	— 0,38
Auf 1 km Betriebslänge entfielen:		
Verkehrseinnahmen Kč	257 205	— 11,80
sonstige Einnahmen „	19 715	+ 32,54

2. Ausgaben in Kč	persönliche	andere	insgesamt	Unterschied gegen 1932 in %
a) Exekutivdienst				
bei Direktionen	141 625 084	4 689 577	146 314 661	— 10,2
Bahnbewachung u. Bahnunterhaltung	305 371 473	85 301 456	390 672 929	— 17,77
Stationsdienst	619 172 844	67 146 948	686 319 792	— 10,61
Zugbegleitdienst	185 118 818	43 513 320	228 632 138	— 21,04
Zugförderungsdienst	292 430 924	400 731 813	693 162 737	— 11,03
Wagenunterhaltung	—	431 590 477	431 590 477	— 11,88
sonstige Betriebsausgaben	—	64 497 834	64 497 834	+ 60,58
Personalausgaben allgem. Art	700 145 750	164 007	700 309 757	+ 5,42
Amortisation	—	347 943 474	347 943 474	— 7,03
zusammen	2 243 864 893	1 445 578 906	3 689 443 799	— 8,75

Die Betriebsausgaben verteilten sich auf	in %	Unterschied gegen 1931 in %
Dienst bei den Direktionen	3,97	— 0,66
Bahnbewachung und Bahnunterhaltung	10,59	— 1,16
Stationsdienst	18,60	— 0,39
Zugbegleitdienst	6,29	— 0,96
Zugförderung	18,79	— 0,48
Betriebsmittelunterhaltung	11,70	— 0,42
andere Betriebsausgaben	1,75	+ 0,76
Personalausgaben im allgemeinen	18,98	— 2,55
Amortisation	9,43	+ 0,17
Anteil der Personalausgaben an den Gesamtausgaben	60,82	+ 0,51
Anteil der anderen Ausgaben an den Gesamtausgaben	39,18	— 0,51
Auf 1 km Betriebslänge entfielen:		
Personalausgaben Kč	196 987	— 7,99
andere Ausgaben „	126 907	— 9,94
Summe auf 1 km	323 894	— 8,76

Endergebnis der Betriebsrechnung:

Gesamteinnahmen	Kč	3 154 358 224
Gesamtausgaben	„	3 689 443 799
Betriebsabgang	Kč	535 085 575

Nach der Gewinn- und Verlustrechnung treten zu diesem Betriebsabgang weitere 310 279 122 Kč aus der Verzinsung der das Unternehmen ČSD belastenden Schulden hinzu, demgegenüber werden 10 493 625 Kč an Zinsen und Kursgewinnen und 68 704 633 Kč als Einnahme aus Staatsmitteln gutgebracht, so daß der für 1934 vorzutragende Fehlbetrag sich auf 766 166 439 Kč stellt.

X. Wirtschaftliche Ergebnisse der Hilfs- und Nebenbetriebe.

Betriebe	Einnahme (Wert der geleisteten Arbeit)	Ausgaben			Rohertrag	Fehlbetrag
		persönliche	andere	zusammen		
	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč
a) Hilfsbetriebe						
Hauptwerkstätten	352 162 986	225 652 518	118 090 322	343 742 840	8 420 146	—
Reparaturwerkstätten	123 593 330	95 343 979	28 249 351	123 593 330	—	—
Fahrkartendruckereien	1 210 248	1 097 600	449 086	1 546 686	—	336 438
Gasanstalten	2 797 504	412 634	2 109 765	2 522 389	275 115	—
Materiallager	14 998 818	14 396 403	602 405	14 998 818	—	—
Summe	494 762 886	336 903 134	149 500 929	486 404 063	8 695 261	336 438

Betriebe	Einnahme (Wert der geleisteten Arbeit) Kč	Ausgaben persönliche Kč	Ausgaben andere Kč	Ausgaben zusammen Kč	Rohertrag Kč	Fehlbetrag Kč
b) Nebenbetriebe						
Straßenkraftwagenverkehr	28 731 910[1]	9 009 512	34 541 649	43 551 161	—	14 819 251
Drahtseilbahnverkehr (Jeschkenbahn)	263 248	76 296[2]	144 931 (einschl. Abschreibungen)	221 227	42 021	—
Summe .	28 995 158	9 085 808	34 686 580	43 772 388	42 021	14 819 251

[1] Die Einnahmen aus dem Straßenkraftwagenverkehr setzen sich zusammen aus 24 489 718 Kč für Personenbeförderung. 353 636 Kč für Gepäck, 3 688 791 Kč für Güterbeförderung und 199 765 Kč sonstige Einnahmen.

[2] einschl. 10 345 Kč Verwaltungsaufwand der ČSD.

Die Königlich Ungarischen Staatsbahnen im Betriebsjahr 1932/33[1].

Von

Eisenbahnoberrat Dr. Béla Romák.

Das Betriebsjahr 1932/33 brachte für die Königl. Ung. Staatsbahnen infolge der allgemeinen Wirtschaftskrise sehr ungünstige Ergebnisse. Der Fehlbetrag stieg auf 58,5 Mill. Pengő, obzwar womöglich die Ausgaben noch weiter eingeschränkt wurden.

Es muß bemerkt werden, daß vom 1. Juli 1932 ab die Königl. Ungarischen Staatsbahnen den Betrieb des ungarischen Netzes der Südbahngesellschaft übernommen haben, und dementsprechend die Leistungen, Ergebnisse usw. dieses rund 560 km langen Netzes in den nachfolgenden Daten für 1932/33 mitbegriffen sind.

Die Leistungen zeigen gegenüber dem Vorjahr folgende Abweichungen:

Die Zahl der	Zugkilometer	stieg um	4,66 %
„ „ „	Lokomotivkilometer	„ „	2,03 %
„ „ „	Bruttotonnenkilometer . . .	fiel „	4,82 %
„ „ „	Wagenachskilometer	„ „	5,98 %
„ „ „	Nettotonnenkilometer	„ „	10,04 %
„ „ „	beförderten Reisenden . . .	„ „	5,97 %
„ „ „	Personenkilometer	„ „	1,59 %
„ „ „	beförderten Tonnen	„ „	19,60 %
„ „ „	Gütertonnenkilometer	„ „	10,29 %.

Die Einnahmen zeigen einen Rückgang von 8,80 %, die Ausgaben stiegen um 0.60 %, dementsprechend stieg die Betriebszahl auf 129,93 gegen 117,79 im Vorjahr.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934 S. 1167.

Wenn man aber zu den Ergebnissen des Betriebsjahrs 1931/32 auch die Ergebnisse des Südbahnnetzes hinzurechnet, so zeigt sich im Jahre 1932/33 bei den Einnahmen ein Rückgang von 14,73 %, und bei den Ausgaben eine Verminderung von 6,34 %.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr zeigen einen Ausfall von 2,35 %, die aus dem Gepäck- und Expreßgutverkehr von 5,06 %, die aus dem Güterverkehr fielen um 11,35 %, bei den Verschiedenen Einnahmen ist der Rückgang 16,01 %.

Die persönlichen Ausgaben fielen infolge der Kürzungen der Gehälter und Wohnungszuschüsse um 6,37 %, die sachlichen Ausgaben fielen um 6,76 %, die Betriebs- und Erhaltungsausgaben stiegen um 0,69 %, die Erneuerungs- (Umgestaltungs-) Ausgaben zeigen eine 294,21 prozentige Steigung. Die verschiedenen Ausgaben stiegen um 0,95 %. Der Schuldendienst fiel um 25,67 %, da die an den Staat zu zahlenden Tilgungen und Zinsen nicht verrechnet wurden.

Das Anlagekapital war nach der vorläufigen Feststellung am 30. Juni 1933:

Bauten	447 784 541 P.	40 H.
Ergänzungsarbeiten	633 709 957 „	63 „
Fahrbetriebsmittel	576 136 556 „	86 „
Inventargegenstände	31 729 138 „	34 „
Schiffe und Schleppen	398 000 „	— „
Interkalarzinsen	21 816 321 „	— „
Wertpapiere	9 691 295 „	72 „
Investitionen aus den Beiträgen der Lokalbahnen	7 835 890 „	— „
I. Tatsächliches Anlagekapital . . . . zusammen	1 729 101 700 P.	95 H.
Hierzu: Emissionskosten	155 532 453 „	— „
II. Nominelles Anlagekapital	1 884 634 153 P.	95 H.
III. Forderungen	7 240 000 „	— „
I.—III. Hauptsumme:	1 891 874 153 P.	95 H.
gegenüber dem vorjährigen:	1 883 238 802 P.	39 H.

Die Materialvorräte stellen einen Wert von 43 231 857,84 Pengő gegenüber der vorjährigen 49 851 956,02 Pengő dar.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel war am Ende des Wirtschaftsjahrs 1932/33 folgender:

Lokomotiven	1 943
(davon elektrische 8)	

Triebwagen (davon mit Dampf 4, mit Motalko 68, mit Öl 29, elektrische 11)		112
Schienenautobus		6
Personenwagen		3 461
Triebbeiwagen		135
Gepäckwagen		1 205
Postwagen		96
Güterwagen { gedeckte	15 627	40 016
Güterwagen { offene	24 389	

Der durch die Direktion der Königl. Ung. Staatsbahnen veröffentlichte Jahresbericht für das Betriebsjahr 1932/33 enthält folgende statistische Daten:

	1932/33	1931/32
I. Längen.		
Baulänge am Jahresschluß:		
a) Eigentumslinien der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen . . . km	6 519 839	6 532 498
b) in Betrieb genommene Anschlußbahnen . . . „	—	—
c) auf Rechnung der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen betriebene Bahnen . . . . . „	1 131 837	573 786
Zusammen . . . km	7 651 676	7 106 284
Betriebslänge am Jahresschluß:		
a) Eigentumslinien der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen . . . . . km	6 630 854	6 642 990
davon:		
für den Personenverkehr . . . . . „	6 524 494	6 536 863
„ „ Güterverkehr . . . . . „	6 630 854	6 642 990
b) in Betrieb genommene Anschlußbahnen . . . „	44 114	35 510
davon:		
für den Personenverkehr . . . . . „	44 114	35 510
„ „ Güterverkehr . . . . . „	44 114	35 510
c) auf Rechnung der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen betriebene Bahnen . . . . . „	1 145 380	585 743
davon:		
für den Personenverkehr . . . . . „	1 137 370	577 271
„ „ Güterverkehr . . . . . „	1 145 380	585 743
Zusammen . . . km	7 820 348	7 264 243
davon:		
für den Personenverkehr . . . . . km	7 705 978	7 149 644
„ „ Güterverkehr . . . . . „	7 820 348	7 264 243

	1932/33	1931/32
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt:		
a) Eigentumslinien der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen . . . . . km	6 633 234	5 783 909
davon für den Personenverkehr . . . . . „	6 526 874	5 681 071
„ „ „ Güterverkehr . . . . . „	6 633 234	5 783 909
b) in Betrieb genommene Anschlußbahnen . . . „	40 911	35 282
davon für den Personenverkehr . . . . . „	40 911	35 282
„ „ „ Güterverkehr . . . . . „	40 911	35 282
c) auf Rechnung der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen betriebene Bahnen . . . . . „	1 145 380	585 743
davon für den Personenverkehr . . . . . „	1 137 370	577 271
„ „ „ Güterverkehr . . . . . „	1 145 380	585 743
d) gegen prozentuale Teilung der Einnahmen verwaltete Lokalbahnen . . . . . „	—	865 258
davon für den Personenverkehr . . . . . „	—	861 969
„ „ „ Güterverkehr . . . . . „	—	865 258
Zusammen . . . km	7 819 525	7 270 192
davon für den Personenverkehr . . . . . „	7 705 155	7 155 593
„ „ „ Güterverkehr . . . . . „	7 819 525	7 270 192

II. Leistungen der Züge.

A. Die Leistungen der eigenen und fremden Fahrbetriebsmittel auf eigener und fremder Bahn.

Auf den sämtlichen Linien:		
Zugkilometer:		
bei Schnell- und Expreßzügen . . . . . Zugkm	3 888 219	3 839 392
„ Heller-Schnellzügen . . . . . „	66 332	40 111
„ Personenzügen . . . . . „	12 578 277	12 042 980
„ Sonderzügen . . . . . „	55 734	20 900
„ Motorzügen . . . . . „	4 511 139	3 397 866
„ Motorersatzzügen . . . . . „	4 546 921	4 038 510
„ gemischten Zügen. . . . . „	2 696 246	3 161 804
„ Güterzügen mit Personenbeförderung . . „	1 766 012	1 461 666
„ Güterzügen . . . . . „	7 708 196	8 112 941
„ Regiezügen . . . . . „	353 240	355 804
Zusammen . . . Zugkm	38 170 316	36 471 974

		1932/33	1931/32
Bruttotonnenkilometer in Tausend:			
bei Schnell- und Expreßzügen . .	1000 Bruttotkm	1 099 162	1 144 379
„ Heller-Schnellzügen	„	27 141	19 715
„ Personenzügen	„	2 685 875	2 707 142
„ Sonderzügen	„	21 720	6 989
„ Motorzügen	„	172 842	125 354
„ Motorersatzzügen	„	402 655	359 007
„ gemischten Zügen	„	344 290	393 609
„ Güterzügen mit Personenbefördg.	„	326 716	287 354
„ Güterzügen	„	3 888 478	4 379 216
„ Regiezügen	„	69 477	72 988
Zusammen . . .	1000 Bruttotkm	9 038 356	9 495 753
Wagenachskilometer in Hundert:			
bei Schnell- und Expreßzügen .	100 Wagenachskm	1 066 135	1 109 507
„ Heller-Schnellzügen	„	23 421	16 542
„ Personenzügen	„	2 615 073	2 645 793
„ Sonderzügen	„	20 607	6 734
„ Motorzügen	„	189 230	132 333
„ Motorersatzzügen	„	485 127	428 098
„ gemischten Zügen.	„	416 221	476 612
„ Güterzügen m. Personenbefördg.	„	413 831	353 428
„ Güterzügen	„	4 847 035	5 546 303
„ Regiezügen	„	96 352	104 465
Zusammen . . .	100 Wagenachskm	10 173 032	10 819 815
Davon fallen auf:			
Personenwagen	100 Achskm	3 509 431	3 473 112
Speise- und Schlafwagen	„	199 985	225 571
Gepäckwagen.	„	832 658	823 808
Postwagen	„	242 436	249 486
leere Güterwagen	„	1 887 931	2 177 703
beladene Güterwagen	„	3 500 591	3 870 135
Nutzlast bei sämtlichen Zügen:			
Personengewicht	tkm	140 455 006	142 720 229
Gepäckgewicht	„	1 504 722	1 606 785
Expreßgutgewicht.	„	227 950	330 787
Eilgutgewicht	„	33 523 875	30 702 992
Frachtgutgewicht	„	1 697 849 525	1 894 359 723
Frachtpflichtiges Dienstgütergewicht	„	—	4 975 868
Frachtfreies „	„	312 779 284	355 611 077
Zusammen . . .	tkm	2 186 340 362	2 430 307 461

	Auf den sämtlichen Linien	
	1932/33	1931/32
Durchschnittsergebnisse:		
Stärke der Züge:		
bei den Schnell- und Expreßzügen . . . . . Achsen	27,42	28,90
„ „ Heller-Schnellzügen . . . . . „	35,31	41,24
„ „ Personenzügen . . . . . „	20,79	21,97
„ „ Sonderzügen . . . . . „	36,97	32,22
„ „ Motorzügen . . . . . „	4,19	3,89
„ „ Motorersatzzügen . . . . . „	10,67	10,60
„ „ gemischten Zügen . . . . . „	15,44	15,07
„ „ Güterzügen mit Personenbeförderung „	23,43	24,18
„ „ Güterzügen . . . . . „	62,88	68,36
„ „ Regiezügen . . . . . „	27,28	29,36
„ „ sämtl. Zügen . . . . . „	26,65	29,67
Bruttotonnenbelastung einer Achse:		
bei den Schnell- und Expreßzügen . . . . . t	10,310	10,314
„ „ Heller-Schnellzügen . . . . . „	11,588	11,918
„ „ Personenzügen . . . . . „	10,271	10,232
„ „ Sonderzügen . . . . . „	10,539	10,379
„ „ Motorzügen . . . . . „	9,134	9,473
„ „ Motorersatzzügen . . . . . „	8,300	8,386
„ „ gemischten Zügen . . . . . „	8,272	8,258
„ „ Güterzügen mit Personenbeförderung . . . „	7,895	8,130
„ „ Güterzügen . . . . . „	8,022	7,896
„ „ Regiezügen . . . . . „	7,211	6,987
„ „ sämtlichen Zügen . . . . . „	8,884	8,776
Bruttotonnenbelastung der Züge:		
bei den Schnell- und Expreßzügen . . . . . t	282,69	298,06
„ „ Heller-Schnellzügen . . . . . „	409,17	491,51
„ „ Personenzügen . . . . . „	213,53	224,79
„ „ Sonderzügen . . . . . „	389,71	334,40
„ „ Motorzügen . . . . . „	38,31	36,89
„ „ Motorersatzzügen . . . . . „	88,56	88,90
„ „ gemischten Zügen . . . . . „	127,69	124,49
„ „ Güterzügen mit Personenbeförderung . . . „	185,00	196,59
„ „ Güterzügen . . . . . „	504,46	539,78
„ „ Regiezügen . . . . . „	196,68	205,14
„ „ sämtlichen Zügen . . . . . „	236,79	260,36
Verkehrsdichte		
Auf 1 km der durchschnittl. Betriebslänge kommen:		
bei den Schnell- und Expreßzügen:		
Zugkm	505	537
1000 Bruttotkm	143	160
100 Wagenachskm	138	155
bei den Heller-Schnellzügen:		
Zugkm	9	6
1000 Bruttotkm	4	3
100 Wagenachskm	3	2

	Auf den sämtlichen Linien	
	1932/33	1931/32
bei den Personenzügen:		
Zugkm	1632	1683
1000 Bruttotkm	349	378
100 Wagenachskm	339	370
bei den Sonderzügen:		
Zugkm	7	3
1000 Bruttotkm	3	1
100 Wagenachskm	3	1
bei den Motorzügen:		
Zugkm	585	475
1000 Bruttotkm	22	18
100 Wagenachskm	25	19
bei den Motorersatzzügen:		
Zugkm	590	564
1000 Bruttotkm	52	50
100 Wagenachskm	63	60
bei den gemischten Zügen:		
Zugkm	350	442
1000 Bruttotkm	45	55
100 Wagenachskm	54	67
bei den Güterzügen mit Personenbeförderung:		
Zugkm	229	204
1000 Bruttotkm	42	40
100 Wagenachskm	54	49
bei den Güterzügen:		
Zugkm	986	1116
1000 Bruttotkm	497	602
100 Wagenachskm	620	763
bei den Regiezügen:		
Zugkm	45	49
1000 Bruttotkm	9	10
100 Wagenachskm	12	14
bei den sämtlichen Zügen:		
Zugkm	4881	5017
1000 Bruttotkm	1156	1306
100 Wagenachskm	1301	1488
Für jede bewegte Achse beträgt die durchschnittliche Nettotonnenlast t	2,153	2,251
Das Verhältnis der Nutzlast zur Bruttolast war %	24,24	25,65
Das Verhältnis der Achskilometer der beladenen zu denen der beladenen und leeren Güterwagen %	64,96	63,99

Bei der Ermittlung der Verkehrsdichte wurden die Leistungen der Personenzüge nur auf die durchschnittliche Betriebslänge für den Personenverkehr und die der Güterzüge nur auf die durchschnittliche Betriebslänge für den Güterverkehr in Ansatz gebracht.

		1932/33	1931/32
B. Die eigenen Lokomotiven und Triebwagen haben auf eigenen und fremden Bahnen folgende Leistung verrichtet:			
Nutzkilometer:			
a) Zugkilometer:			
bei den Schnell-, Expreß-, Personen- und gemischten Zügen	Zugkm	28 341 319	26 507 086
davon mit Dampflokomotiven	„	23 534 571	23 175 150
„ „ elektrischen Lokomotiven . . .	„	301 817	3 331 936
„ „ Motorwagen	„	4 504 931	
bei den Güter- und Arbeitszügen	„	9 629 571	9 831 189
davon mit Dampflokomotiven	„	9 599 423	9 813 988
„ „ elektrischen Lokomotiven . . .	„	30 140	17 201
„ „ Motorwagen	„	8	
a) Zusammen . . .	Zugkm	37 970 890	36 338 275
davon mit Dampflokomotiven	Zugkm	33 133 994	32 989 138
„ „ elektrischen Lokomotiven . . .	„	331 957	3 349 137
„ „ Motorwagen	„	4 504 939	
b) im Vorspann- und Schiebedienst:			
bei den Schnell-, Expreß-, Personen- und gemischten Zügen	km	32 481	34 915
davon mit Dampflokomotiven	„	16 377	12 179
„ „ elektrischen Lokomotiven . . .	„	—	22 736
„ „ Motorwagen	„	16 104	
bei den Güter- und Arbeitszügen	„	112 044	123 845
davon mit Dampflokomotiven	„	112 044	123 845
„ „ elektrischen Lokomotiven . . .	„	—	—
„ „ Motorwagen	„	—	
b) Zusammen . . .		144 525	158 760
davon mit Dampflokomotiven	„	128 421	136 024
„ „ elektrischen Lokomotiven . . .	„	—	22 736
„ „ Motorwagen	„	16 104	
a) und b) Nutzkilometer zusammen:			
bei den Schnell-, Expreß-, Personen- und gemischten Zügen	Nutzkm	28 373 800	26 542 001
davon mit Dampflokomotiven	„	23 550 948	23 187 329
„ „ elektrischen Lokomotiven . . .	„	301 817	3 354 672
„ „ Motorwagen	„	4 521 035	

		1932/33	1931/32
bei den Güter- und Arbeitszügen	Nutzkm	9 741 615	9 955 034
davon mit Dampflokomotiven	„	9 711 467	9 937 833
„ „ elektrischen Lokomotiven . . .	„	30 140	17 201
„ „ Motorwagen	„	8	
bei den sämtlichen Zügen (a u. b)	„	38 115 415	36 497 035
davon mit Dampflokomotiven	„	33 262 415	33 125 162
„ „ elektrischen Lokomotiven. . . .	„	331 957	3 371 873
„ „ Motorwagen	„	4 521 043	
c) Leer- und Probefahrten	km	1 236 898	1 264 812
davon mit Dampflokomotiven	„	1 210 351	1 230 593
„ „ elektrischen Lokomotiven . . .	„	7 660	34 219
„ „ Motorwagen	„	18 887	
d) mit ungeheizten Lokomotiven	„	926 214	851 898
davon mit Dampflokomotiven	„	799 581	769 923
„ „ elektrischen Lokomotiven . . .	„	168	81 975
„ „ Motorwagen.	„	126 465	
e) Rangierdienst (1 Stunde = 7 km)	Std	865 964,4	927 768,2
	km	6 061 750	6 494 377
davon mit Dampflokomotiven	Std	863 589,7	925 486,3
	km	6 045 127	6 478 404
„ „ elektrischen Lokomotiven . . .	Std	731,0	2 281,9
	km	5 117	
„ „ Motorwagen	Std	1 643,7	15 973
	km	11 506	
f) Bereitschaftsdienst (1 Stunde = 3 km) . .	Std	1 243 227,1	1 322 166,4
	km	3 729 681	3 966 499
davon mit Dampflokomotiven	Std	1 240 670,4	1 320 688,5
	km	3 722 011	3 962 065
„ „ elektrischen Lokomotiven. . . .	Std	384,7	1 477,9
	km	1 154	
„ „ Motorwagen.	Std	2 172,0	4 434
	km	6 516	
a) bis f) Lokomotivkilometer zusammen . . .	km	50 069 958	49 074 621
davon mit Dampflokomotiven	„	45 039 485	45 566 147
„ „ elektrischen Lokomotiven. . . .	„	346 056	3 508 474
„ „ Motorwagen.	„	4 684 417	
1000 Bruttotonnenkilometer wurden gefahren:			
bei den Schnell-, Expreß-, Personen- und gemischten Zügen	1000 Bruttotkm	4 754 766	4 757 466
davon mit Dampflokomotiven . . .	„	4 497 046	4 630 826
„ „ elektrischen Lokomotiven.	„	85 877	126 640
„ „ Motorwagen	„	171 843	

		1932/33	1931/32
bei den Güter- und Arbeitszügen . .	1000 Brutttotkm	4 258 738	4 719 710
davon mit Dampflokomotiven . . .	„	4 249 764	4 718 263
„ „ elektrischen Lokomotiven.	„	8 973	1 447
„ „ Motorwagen	„	1	
Zusammen . . .	„	9 013 504	9 477 176
davon mit Dampflokomotiven . . .	„	8 746 810	9 349 089
„ „ elektrischen Lokomotiven.	„	94 850	128 087
„ „ Motorwagen	„	171 844	

III. Gegenseitiger Wagenverkehr.

1. Personenwagen.

a) Eigene Wagen auf fremden Betriebstrecken:			
Zahl der Wagen, die auf fremden Betriebstrecken gefahren sind		32 361	30 608
Achskilometer-Leistungen		34 622 281	30 356 203
Durchschnittliche Leistungen eines Wagens . .	km	1 069,877	991,773
b) Fremde Wagen auf eigenen Betriebstrecken:			
Zahl der Wagen, die auf eigenen Betriebstrecken gefahren sind		39 118	43 859
Achskilometer-Leistungen		27 006 357	32 175 480
Durchschnittliche Leistung eines Wagens . .	km	690.382	733,612

2. Güterwagen.

a) Eigene Wagen auf fremden Betriebstrecken:			
Zahl der Wagen, die auf fremden Betriebstrecken gefahren sind		222 747	300 384
Aufenthaltsdauer der Wagen	Tage	541 530	782 418
Durchschnittliche Aufenthaltsdauer eines eigenen Wagens auf fremden Betriebstrecken . . .	„	2,43	2,60
b) Fremde Wagen auf eigenen Betriebstrecken:			
Zahl der Wagen, die auf eigenen Betriebstrecken gefahren sind	„	188 798	264 489
Aufenthaltsdauer der Wagen	„	453 957	721 005
Durchschnittliche Aufenthaltsdauer eines fremden Wagens auf eigenen Betriebstrecken	„	2,40	2,73

IV. Verkehr.

A. Personenverkehr

		Auf den sämtlichen Linien	
		Anzahl	%
a) Expreß- und Schnellzüge.			
Anzahl der beförderten Personen:			
in der 1. Klasse	1932/33	18 672	1,07
	1931/32	30 125	1,66
in der 2. Klasse	1932/33	406 110	23,30
	1931/32	514 362	28,38
in der 3. Klasse	1932/33	1 318 331	75,63
	1931/32	1 268 150	69,96
Zusammen	1932/33	1 743 113	100,00
	1931/32	1 812 637	100,00
Der von den Reisenden zurückgelegte Weg:		km	
in der 1. Klasse	1932/33	3 096 952	1,28
	1931/32	5 067 679	2,09
in der 2. Klasse	1932/33	63 218 440	26,11
	1931/32	80 834 262	33,35
in der 3. Klasse	1932/33	175 830 946	72,61
	1931/32	156 516 270	64,56
Zusammen	1932/33	242 146 338	100,00
	1931/32	242 418 211	100,00
Transporteinnahmen nach Abzug der Transportgebühren:		Pengő	
in der 1. Klasse	1932/33	409 770,18	2,38
	1931/32	681 644,88	3,58
in der 2. Klasse	1932/33	6 023 351,24	34,93
	1931/32	7 684 789,81	40,39
in der 3. Klasse	1932/33	10 808 089,64	62,69
	1931/32	10 659 364,40	56.03
Zusammen	1932/33	17 241 211,06	100,00
	1931/32	19 025 799,09	100,00
b) Personen-, gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung.			
Anzahl der beförderten Personen			
in der 1. Klasse	1932/33	6 684	0,01
	1931/32	23 241	0,04
in der 2. Klasse	1932/33	5 131 799	9,73
	1931/32	6 643 439	11,83
in der 3. Klasse	1932/33	47 634 832	90,26
	1931/32	49 500 211	88.13
Zusammen	1932/33	52 773 315	100,00
	1931/32	56 166 891	100,00

		Auf den sämtlichen Linien	
		Anzahl	%
Der von den Reisenden zurückgelegte Weg:	km		
in der 1. Klasse	1932/33	719 030	0,05
	1931/32	1 663 899	0,11
in der 2. Klasse	1932/33	158 302 108	10,46
	1931/32	194 143 435	12,59
in der 3. Klasse	1932/33	1 354 520 094	89,49
	1931/32	1 345 777 316	87,30
Zusammen	1932/33	1 513 541 232	100,00
	1931/32	1 541 584 650	100,00
Transporteinnahmen nach Abzug der Transportgebühren:	Pengő		
in der 1. Klasse	1932/33	59 550,73	0,12
	1931/32	131 748,32	0,25
in der 2. Klasse	1932/33	6 996 413,26	14,23
	1931/32	8 679 381,24	16,71
in der 3. Klasse	1932/33	42 125 943,03	85,65
	1931/32	43 141 485,46	83,04
Zusammen	1932/33	49 181 907,02	100,00
	1931/32	51 952 615,02	100,00
a) + b) Sämtliche Züge.			
Anzahl der beförderten Personen:			
in der 1. Klasse	1932/33	25 356	0,05
	1931/32	53 366	0,09
in der 2. Klasse	1932/33	5 537 909	10,16
	1931/32	7 157 801	12,35
in der 3. Klasse	1932/33	48 953 163	89,79
	1931/32	50 768 361	87,56
Zusammen	1932/33	54 516 428	100,00
	1931/32	57 979 528	100,00
Der von Reisenden zurückgelegte Weg:	km		
in der 1. Klasse	1932/33	3 815 982	0,22
	1931/32	6 731 578	0,38
in der 2. Klasse	1932/33	221 520 548	12,62
	1931/32	274 977 697	15,41
in der 3. Klasse	1932/33	1 530 351 040	87,16
	1931/32	1 502 293 586	84,21
Zusammen	1932/33	1 755 687 570	100,00
	1931/32	1 784 002 861	100,00

Transporteinnahmen nach den Transportgebühren:		Auf den sämtlichen Linien	
		Anzahl	%
	Pengő		
in der 1. Klasse	1932/33	469 320,91	0,71
	1931/32	813 393,20	1,15
in der 2. Klasse	1932/33	13 019 764,50	19,60
	1931/32	16 364 171,05	23,05
in der 3. Klasse	1932/33	52 934 032,67	79,69
	1931/32	53 800 849,86	75,80
Zusammen	1932/33	66 423 118,08	100,00
	1931/32	70 978 414,11	100,00

Durchschnittsergebnisse im Personenverkehr:		Auf den sämtlichen Linien	
		1932/33	1931/32
Durchschnittliche Beförderungstrecke eines Reisenden:			
a) bei den Eil- und Expreßzügen:			
in der 1. Klasse	km	165,86	168,22
2. „	„	155,67	157,15
3. „	„	133,37	123,42
1.—3. Klasse	„	138,92	133,74
b) bei den Personen-, gemischten und Güterzügen mit Personenbeförderung:			
in der 1. Klasse	km	107,57	71,59
2. „	„	30,85	29,22
3. „	„	28,44	27,19
1.—3. Klasse	„	28,68	27,45
c) bei den sämtlichen Zügen:			
in der 1. Klasse	km	150,50	126,14
2. „	„	40,00	38,42
3. „	„	31,26	29,59
1.—3. Klasse	„	32,20	30,77
Die durchschnittliche Einnahme betrug:			
a) bei den Eil- und Expreßzügen:			
in der 1. Klasse:			
für 1 Person	Pengő	21,95	22,63
für 1 Personenkm	Heller	13,23	13,45
in der 2. Klasse:			
für 1 Person	Pengő	14,83	14,94
für 1 Personenkm	Heller	9,53	9,51
in der 3. Klasse			
für 1 Person	Pengő	8,20	8,41
für 1 Personenkm	Heller	6,15	6,81
in der 1.—3. Klasse:			
für 1 Person	Pengő	9,89	10,50
für 1 Personenkm	Heller	7,12	7,85

		Auf den sämtlichen Linien	
		1932/33	1931/32
b) bei den Personen-, gemischten und Güterzügen mit Personenbeförderung:			
in der 1. Klasse:			
für 1 Person	Pengő	8,91	5,67
für 1 Personenkm	Heller	8,28	7.92
in der 2. Klasse:			
für 1 Person	Pengő	1,36	1,31
für 1 Personenkm	Heller	4,42	4,47
in der 3. Klasse:			
für 1 Person	Pengő	0,88	0,87
für 1 Personenkm	Heller	3,11	3,21
in der 1.—3. Klasse:			
für 1 Person	Pengő	0,93	0,92
für 1 Personenkm	Heller	3,25	3,37
c) bei den sämtlichen Zügen:			
in der 1. Klasse:			
für 1 Person	Pengő	18,51	15,24
für 1 Personenkm	Heller	12,30	12,08
in der 2. Klasse:			
für 1 Person	Pengő	2,35	2,29
für 1 Personenkm	Heller	5,88	5,95
in der 3. Klasse:			
für 1 Person	Pengő	1,08	1,06
für 1 Personenkm	Heller	3,46	3,58
in der 1.—3. Klasse:			
für 1 Person	Pengő	1,22	1,22
für 1 Personenkm	Heller	3,78	3,98
B. Gepäckverkehr.			
Gesamtgewicht des beförderten Gepäcks	t	12 389	15 477
Anzahl der geleisteten Tonnenkilometer		1 504 722	1 606 785
Transporteinnahmen	Pengő	638 309,03	614 749,69
Jede Tonne durchfuhr durchschnittlich	km	121,46	103,82
Einnahmen für 1 Tonne Gepäck	Pengő	51,52	39,72
Einnahmen für das Tonnenkilometer	Heller	42,42	38,26
C. Expreßgutverkehr.			
Gesamtgewicht der beförderten Expreßgüter	t	2 587	3 948
Anzahl der geleisteten Tonnenkilometer		227 950	330 787
Transporteinnahmen	Pengő	165 050,88	258 479,36
Jede Tonne durchfuhr durchschnittlich	km	88,11	83,79
Einnahmen für 1 Tonne Expreßgut	Pengő	63,80	65,47
Einnahmen für das Tonnenkilometer	Heller	72,41	78,14

	Auf den sämtlichen Linien	
	1932/33	1931/32
D. Beförderte Hunde.		
Anzahl der beförderten Hunde . . . . . Stück	34 095	41 237
Geleistete Kilometer	2 410 850	2 371 738
Transporteinnahmen . . . . . Pengő	29 367,40	31 570,19
Jeder Hund durchfuhr durchschnittlich . . . . km	70,71	57,51
Einnahme für 1 Hund . . . . . Pengő	0,86	0,77
Einnahme für 1 Kilometer . . . . . Heller	1,22	1,33
E. Güterverkehr.		
Anzahl der beförderten Eilgüter und mit Beförderungsschein abgerechnetes Gut . . . . . t	313 303	296 110
Frachtgüter[1] . . . . . „	12 889 046	16 124 432
Zusammen . . . . . t	13 202 349	16 420 542
Anzahl der geleisteten Tonnenkilometer:		
Eilgüter und mit Beförderungsschein abgerechnetes Gut . . . . . tkm	33 523 875	30 702 992
Frachtgüter[1] . . . . . „	1 697 849 525	1 899 335 591
Zusammen . . . . . tkm	1 731 373 400	1 930 038 583
Transporteinnahmen aus dem Güterverkehr:		
für Eilgüter und mit Beförderungsschein abgerechnete Güter . . . . . Pengő	6 368 153,42	5 499 893,22
für Frachtgüter[1] . . . . . „	108 973 847,13	127 818 388,49
Zusammen . . . . . Pengő	115 342 000,55	133 318 281,71
Durchschnittsergebnisse im Güterverkehr.		
Mittlere Beförderungslänge einer Tonne:		
bei Eilgut . . . . . km	107,00	103,69
bei Frachtgut . . . . . „	131,73	117,79
Eil- und Frachtgut zusammen . . . . . km	131,14	117,54
Die durchschnittliche Einnahme betrug für eine Tonne:		
Eilgut . . . . . Pengő	20,33	18,57
Frachtgut . . . . . „	8,45	7,93
Eil- und Frachtgut zusammen . . . . . Pengő	8,74	8,12
für ein Tonnenkilometer:		
Eilgut . . . . . Heller	19,00	17,91
Frachtgut . . . . . „	6,42	6,73
Eil- und Frachtgut zusammen . . . . . Heller	6,66	6,91

[1] Einschließlich frachtpflichtiges Dienstgut.

Unter der beförderten Gesamtgütermenge waren folgende erhebliche Warengruppen:		1932/33	1931/32
Bier	t	5 389	9 827
Eisen, roh	„	29 921	65 638
Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren	„	211 832	322 692
Kartoffeln	„	179 093	319 643
Gerste	„	130 580	57 597
Weizen und Halbfrucht	„	332 891	667 034
Hülsenfrüchte	„	50 323	33 961
Korn (Roggen)	„	75 817	65 230
Mais (Kukuruz)	„	159 758	184 521
Raps und sonstige Ölsamen	„	44 742	50 577
Hafer	„	52 337	34 705
Hanf (roh und gebrechet)	„	8 591	14 938
Heu, Stroh, Häckerling	„	120 505	261 802
Holzwaren	„	1 847 007	2 196 002
Kohlen	„	3 989 412	4 562 727
Mahlprodukte (Mehl und Gries, Kleie)	„	165 605	332 979
Erze aller Art	„	207 225	312 924
Obst	„	133 725	155 844
Öl, Petroleum und sonstige Mineralöle	„	239 422	201 598
Salz	„	86 020	70 555
Schafwolle	„	6 279	6 897
Tiere (lebende)	„	242 059	256 997
Wein und Weinmost	„	99 311	111 154
Ziegel und Dachziegel	„	260 367	449 828
Zucker, roh und raffiniert	„	79 251	111 236
Zuckerrüben	„	560 350	636 154

V. Finanzielle Ergebnisse.

Die Einnahmen haben sich auf den Eigentumslinien der Kgl. Ung. Staatsbahnen und den auf ihre Rechnung verwalteten Bahnen folgendermaßen gestaltet:

	1932/33		1931/32	
	Anzahl	%	Anzahl	%
Betriebseinnahmen.				
Aus dem				
Personenverkehr . . . . . Pengő	66 423 118,08	33,99	68 019 455,98	31,75
Gepäck- u. Expreßgutverkehr „	832 727,31	0,43	877 106,59	0,41
Güterverkehr . . . . . „	115 342 000,55	59,02	130 112 016,51	60,72
Verschiedene Einnahmen . . „	12 818 260,83	6,56	15 261 767,33	7,12
Zusammen . . . . . Pengő	195 416 106,77	100,00	214 270 346,41	100,00

Betriebsausgaben.		1932/33 Anzahl	1932/33 %	1931/32 Anzahl	1931/32 %
Zentraldienst:					
Direktion	Pengő	8 267 474,09	3,25	7 888 622,32	3,13
Betriebsleitungen	„	6 694 149,06	2,64	7 378 987,86	2,92
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	„	30 968 318,71	12,20	24 724 722,33	9,79
Verkehrsdienst	„	46 569 527,36	18,34	49 819 267,07	19,75
Zugförderungsdienst	„	41 178 218,41	16,22	42 756 810,97	16,94
Werkstättendienst	„	28 953 684,81	11,40	28 193 427,78	11,17
Materialdienst	„	2 580 683,71	1,02	2 737 407,80	1,08
Für Leistungen an fremde Bahnen zu zahlende Beträge	„	6 643 033,96	2,61	4 240 150,03	1,68
Gemischte Ausgaben	„	72 552 136,33	28,58	71 870 906,92	28,48
Tilgung und Zinsenbedarf für Investitionsschulden	„	9 497 110,06	3,74	12 776 669,40	5,06
Zusammen	Pengő	253 904 336,50	100,00	252 386 972,48	100,00
Von den Betriebsausgaben fallen auf:					
persönliche Ausgaben	Pengő	80 770 094,99	31,81	86 265 076,17	34,18
sachliche Ausgaben	„	2 584 024,18	1,02	2 771 447,32	1,10
Erhaltungs- und Betriebsausgaben	„	76 066 639,94	29,96	75 548 608,53	29,93
Erneuerungsausgaben	„	12 434 331,00	4,89	3 154 264,14	1,25
Beiträge zum Pensionsinstitut, zum Provisionsfonds und zum Alters- und Invalidenfonds	„	65 276 274,08	25,71	65 332 744,71	25,88
Beiträge zum Krankenversicherungsinstitut	„	2 987 009,46	1,18	2 942 189,99	1,17
gemischte Ausgaben	„	4 288 852,79	1,69	3 595 972,22	1,43
Schuldendienst	„	9 497 110,06	3,74	12 776 669,40	5,06
Zusammen	Pengő	253 904 336,50	100,00	252 386 972,48	100,00
Betriebsmangel (—)	Pengő	— 58 488 229,73		— 38 116 626,07	

		1932/33	1931/32
Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen:			
Betriebszahl	%	129,93	117,79
Einheiten.			
Betriebseinnahmen auf:			
1 Kilometer Betriebslänge	Pengő	24 990,79	29 472,45
1 Zugkilometer	„	5,17	5,93
1000 Bruttotonnenkilometer	„	21,79	22,74
100 Wagenachskilometer	„	19,39	20,00

		1932/33	1931/32
Betriebsausgaben auf:			
1 Kilometer Betriebslänge	Pengő	32 470,56	34 715,31
1 Zugkilometer	„	6,71	6,99
1000 Bruttotonnenkilometer	„	28,31	26,79
100 Wagenachskilometer	„	25,20	23,55
VI. Unfälle.			
Entgleisungen	Anz.	40	36
Zusammenstöße	„	6	11
Streifungen	„	7	2
Von diesen Unfällen sind schwierigere Fälle:			
Entgleisungen	Anz.	—	1
Zusammenstöße	„	—	—
VII. Personalstand.			
Stand des Personals im Jahresdurchschnitt:			
Beamte und Angestellte		30 415	29 056
Arbeiter		22 030	21 826
Zusammen		52 445	50 882
Verteilung des Personals auf Dienstzweige:			
Direktion:			
Beamte und Angestellte		1 585	1 335
Arbeiter		60	61
Betriebsleitungszentralen:			
Beamte und Angestellte		1 597	1 568
Arbeiter		41	43
Bahnerhaltungsdienst:			
Beamte und Angestellte		3 804	3 543
Arbeiter		9 242	8 470
Verkehrsdienst:			
Beamte und Angestellte		17 056	16 367
Arbeiter		1 689	1 631
Zugförderungsdienst:			
Beamte und Angestellte		4 750	4 678
Arbeiter		2 959	2 862

	1932/33	1930/31
Werkstättendienst:		
Beamte und Angestellte	801	779
Arbeiter	6 292	6 368
Materialdienst:		
Beamte und Angestellte	613	582
Arbeiter	757	731
Nebenbetriebe und verschiedene Dienstzweige:		
Beamte und Angestellte	209	204
Arbeiter	990	1 660

VIII. Wohlfahrtspflege.

a) Pensionsfonds.

Anzahl der Mitglieder des Pensionsfonds am Ende des Rechnungsjahrs		26 464	27 386
Anzahl der Pensionsparteien		41 713	38 378
davon:			
Ruheständler		26 392	24 197
Witwen		11 014	9 811
elternlose Waisen		533	542
vater- oder mutterlose Waisen		3 774	3 828
An Pensionsaufwand (Ruhegehältern, Witwen-Pensionen, Quartiergeldern, Zuschlägen für Familienmitglieder und Erziehungsbeiträgen) wurden folgende Beträge ausgezahlt:			
für Ruheständler	Pengő	48 400 664,22	49 462 084,25
für Witwen	„	12 384 090,56	11 696 715,39
für elternlose Waisen	„	168 747,35	185 765,35
für vater- oder mutterlose Waisen	„	673 664,16	654 975,33
an Ruhegehalts-Ablösungen und Abfertigungen	„	42 995,67	43 655,46
Zusammen	Pengő	61 670 161,96	62 043 195,78
Aus den Einnahmen des Pensionsfonds gedeckter Betrag	Pengő	1 566 925,62	1 623 668,96
Dagegen fielen zu Lasten der Kgl. Ung. Staatsbahnen	„	60 103 236,34	60 419 526,82

		1932/33	1931/32
b) Arbeiterversorgungskasse.			
Anzahl der Mitglieder der Arbeiter-Versorgungskasse am Ende des Rechnungsjahrs		19 220	17 369
Anzahl der Parteien		9 936	9 239
davon:			
gewesene Bedienstete		6 340	5 927
Witwen		3 015	2 759
elternlose Waisen		54	41
vater- oder mutterlose Waisen		527	512
An Ruhegeldern für Arbeiter, Witwenunterstützungsgeldern und Erziehungsbeiträgen wurden folgende Beträge ausgezahlt:			
für gewesene Bedienstete	Pengő	4 129 639,37	3 891 182,76
für Witwen	„	926 559,89	864 210,39
für elternlose Waisen	„	5 319,58	4 166,67
für vater- oder mutterlose Waisen	„	30 898,89	29 276,74
an Ablösungen und Abfertigungen	„	8 640,00	9 934,24
Zusammen	Pengő	5 101 057,73	4 798 770,80
Aus den Einnahmen der Arbeiterversorgungskasse gedeckter Betrag	Pengő	213 557,45	221 892,96
Zu Lasten der Kgl. Ung. Staatsbahnen fielen	„	4 887 500,28	4 576 877,84

Die lettischen Eisenbahnen im Wirtschaftsjahr 1933/34.[1]

1. Die Staatsbahnen.

A. Finanzielle Ergebnisse.

Im Berichtsjahr 1933/34 war die Einwirkung der schlechten Wirtschaftslage auf die Tätigkeit der Eisenbahnen schon geringer, als in den zwei vorhergehenden Jahren. Die günstigere Konjunktur im Handel mit Holz, der wichtigsten Exportware Lettlands, einerseits, und die von der Regierung gepflegte Politik der festen Preise für Roggen, Weizen, Flachs und Erzeugnisse der Tierzucht anderseits, bewirkten ein Anwachsen des Güterverkehrs. Das Nachlassen der Krise hatte auch eine Belebung des Personenverkehrs zur Folge.

Folgende Tabelle zeigt die finanziellen Ergebnisse der Eisenbahnen in den letzten zwei Jahren:

Einnahmen und Ausgaben in 1000 Ls.

	1932/33	1933/34	1933/34 mehr + weniger —
A. Einnahmen:			
vom Personenverkehr	11 878	11 998	+ 1 %
„ Gepäck-, Expreßgut- u. Post-Verkehr	1 501	1 611	+ 7 %
„ Güterverkehr	12 668	13 522	+ 7 %
Übrige Einnahmen	3 645	3 417	— 6 %
Zusammen	29 692	30 548	+ 3 %
B. Betriebsausgaben	31 009	29 383	— 5 %
C. Betriebskoeffizient	104,4	96,2	— 8 %

Trotz der bedeutenden Zunahme des Verkehrs sind die Einnahmen der Eisenbahnen im Vergleich zum vorhergehenden Jahre nur um 3 % angewachsen, was dadurch zu erklären ist, daß bedeutende Ermäßigungen im Güter- und Personentarif eingeführt wurden, um das gesamte Wirt-

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 667.

schaftsleben anzukurbeln. Darum sind auch die Einnahmen vom Personenverkehr nur um 120 000 Ls. angestiegen, obgleich sich die Anzahl der beförderten Personen um 1,7 Millionen bzw. um 16 % vermehrt hat. Die Einnahme auf eine Person sank auf 97 Santim, die auf ein Personenkilometer verminderte sich von 2,62 Santim im Jahre 1932/33 um 13 % auf 2,27 Santim im Jahre 1933/34.

Der Wettbewerb der Lastautomobile und der Rückgang der Butterausfuhr verursachten einen Ausfall in den Einnahmen vom Eilgutverkehr, die auf 1,1 Mill. Ls. oder um 23 % gegenüber dem Vorjahr zurückgingen. Dagegen ist die beförderte Frachtgutmenge so stark angewachsen, daß die Einnahmen trotz der erwähnten Tarifermäßigungen um 10,7 % stiegen und 12,4 Mill. Ls. erreichten.

Um die Ausgaben durch die Einnahmen der Bahnen zu decken, war man zur größten Sparsamkeit gezwungen. Durch Rationalisierungsmaßnahmen konnte die Zahl der Angestellten verringert werden, ferner wurden verschiedene Ausbesserungsarbeiten auf spätere Zeit verschoben. So konnten denn die Betriebsausgaben auf 29 383 000 Ls. gesenkt werden, d. h. um 5,2 % gegenüber dem Vorjahr, und das Wirtschaftsjahr ist mit einem Überschuß von 1 165 000 Ls. abgeschlossen worden.

Durch die Verringerung der Zahl der Beamten gelang es, die Ausgaben für Besoldung von Angestellten um 869 000 Ls. oder um 5,8 % auf 14,1 Millionen Ls. zu senken.

Die Kosten für Unterhaltung der Wege und Bauten konnten auf derselben Höhe wie im Vorjahr gehalten werden und erforderten 4,1 Millionen Ls. Die größten Ersparnisse im Betrieb der Eisenbahnen konnten bei der Unterhaltung der Lokomotiven gemacht werden. Trotz des Anwachsens des Verkehrs konnten hier die Ausgaben von 3,9 Millionen Ls. im Vorjahr auf 3,3 Millionen Ls. oder um 17 % gesenkt werden. Diese Ersparnisse sind dem Sinken des Preises für Brennholz von 6,50 Ls. für das Kubikmeter auf 4,88 Ls. zu verdanken. Dabei ist aber zu bemerken, daß trotz dieses Preisrückgangs die Beheizung der Lokomotiven mit Holz für die Eisenbahnen immer noch um 50 % teurer zu stehen kommt, als die Beheizung mit Steinkohle. Trotz des vermehrten Bestands an rollendem Material gelang es den Eisenbahnen, die Ausgaben für Erneuerung von Lokomotiven und Wagen auf der Höhe des Vorjahrs, von 4,4 Millionen Ls., zu halten.

Außerdem ist von den Eisenbahnen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf den alten Bahnstrecken ein Kapital von 2 290 000 Ls. investiert worden.

B. Personenverkehr.

Im Berichtsjahr 1933/34 wurden 12,3 Millionen Personen, d. s. 15,9 % mehr als im Vorjahr, befördert. Die Personenkilometer sind um 16,8 % auf 529,2 Millionen angewachsen. Die mittlere Beförderungstrecke einer Person hat sich von 42,6 km im Vorjahr auf 42,9 km vergrößert.

Neben den Fortschritten im Wirtschaftsleben begünstigten das Anwachsen des Personenverkehrs verschiedene zu Beginn des Berichtsjahrs vorgenommene Tarifermäßigungen, die insbesondere die Reisen auf weitere Entfernungen, die ständigen Benutzer der Bahnen (Inhaber von Monatskarten) und die Fahrten in der II. Klasse betrafen, sowie die Liquidation einer Anzahl den Bahnen parallel verkehrender regelmäßiger Autobuslinien. Doch haben auch noch im Berichtsjahr mehrere parallel zu den Bahnen führende Autobuslinien den Verkehr aufrecht erhalten.

Die Vergrößerung des Bestandes an billigen Zugmitteln — kleinen Tenderlokomotiven und Motorwagen — gab die Möglichkeit, den Personenzugverkehr zu verdichten, und schuf den Einwohnern neue Verkehrsmöglichkeiten auf den Eisenbahnen.

Die Personen- und gemischten Züge durchliefen im Berichtsjahr 6,77 Millionen Zugkilometer gegenüber 6,29 Millionen im Vorjahr. Der Durchlauf der Züge ist also um 7,7 % angewachsen. Mit der Erweiterung des Personenverkehrs wuchs auch die Arbeit der Personenwagen an und ergab im Berichtsjahr 101,6 Millionen Achskilometer — um 8,7 % mehr als im Jahr 1932/33.

C. Güterverkehr.

Im Berichtsjahr ist die Menge der beförderten Inlandgüter bedeutend angewachsen — eine Erscheinung, die sich schon im Vorjahr bemerkbar machte.

Folgende Aufstellung zeigt die Menge und den Durchlauf der im Inland- und Auslandverkehr beförderten Güter:

Frachtgut	1932/33		1933/34	
	Tausend t	Millionen tkm	Tausend t	Millionen tkm
Im Inlandverkehr	1 914	210	2 430	269
Ausfuhr	37	5	53	7
Einfuhr	60	6	52	7
Durchfuhr	242	32	192	24
Zusammen	2 253	253	2 727	307
Eilgut	91	11	80	9

Die im Inlandverkehr beförderte Menge des Frachtguts hat sich von 1 914 000 t im Jahr 1932/33 auf 2 430 000 t im Berichtsjahr oder um 26,9 % vergrößert. Inlandverkehr, Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr zusammen ergaben 2 727 000 t beförderten Frachtguts mit einem Durchlauf von 307,2 Mill. tkm. Sowohl die Zahl der Tonnen, als auch die der Tonnenkilometer sind im Berichtsjahr um 21 % angewachsen. Die mittlere Beförderungsstrecke einer Tonne von 113 km ist somit unverändert geblieben.

Im Laufe der letzten drei Jahre ist die Beförderung von Gütern im Auslandverkehr auf den lettischen Eisenbahnen katastrophal gesunken. 1933/34 waren es nur noch 298 000 t gegenüber 928 000 t 1931/32 und 1 199 000 t 1929/30. Die Durchfuhr allein ist auf 192 000 t gesunken, von denen nur noch 12 000 t über Lettlands Häfen gingen, gegenüber 310 000 t im Jahr 1929/30.

An erster Stelle steht im internationalen Verkehr über Lettland, wie auch vor der Wirtschaftskrise, immer noch die UdSSR. Obgleich sich die Durchfuhr von Exportgütern der UdSSR im Jahr 1933/34 — verglichen mit 1929/30 — um 58 % verringert hat, bildet diese Durchfuhr immer noch 91 % der Gesamtdurchfuhr. Demgegenüber sind die Sendungen des anderen für einen größeren Transit in Frage kommenden Staats, nämlich Polens, um 97 % zurückgegangen und bilden nur noch 0,6 % der Gesamtdurchfuhr. Der bedeutende Rückgang der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und der UdSSR hat sich natürlich auch ungünstig auf den Güterverkehr zwischen diesen Staaten über Lettland ausgewirkt. So hat die UdSSR nach Deutschland 1933/34 nur noch 7876 t gegenüber 190 284 t 1930/31 versandt. Ebenso ist in umgekehrter Richtung, von Deutschland nach der UdSSR, die Durchfuhr 1933/34, verglichen mit 1930/31, von 122 851 t auf 1881 t sehr stark gesunken. Insgesamt ist die Beförderung von Gütern aus dem Deutschen Reich auf den lettischen Eisenbahnen auf 3500 t 1933/34 von 161 000 t 1929/30, d. i. um 98 %, zurückgegangen. Ebenso bedeutend ist der Zusammenbruch im Güterverkehr mit Litauen, dessen auf den lettischen Bahnen beförderte Gütermenge von 56 000 t 1929/30 auf 17 000 t 1933/34 gesunken ist.

So ist denn immer noch Sowjetrußland das bedeutendste Hinterland von Lettlands Eisenbahnen und Häfen. Zieht man nun die Außenhandelsumsätze der UdSSR und die Entfernungen der Häfen Lettlands von den wichtigsten Produktions- und Konsumtionszentren in Betracht, so müßte man voraussetzen, daß sich zu den Häfen aus dem großen Nachbarland ein bedeutender Warenstrom ergieße, insbesondere, wenn man von

dem zwischen der UdSSR und Lettland abgeschlossenen Handelsvertrag eine Belebung der Handelsbeziehungen erwartet. Trotz Handelsvertrag und Beteuerung des Wohlwollens seitens der UdSSR erweitert sie, wie die Zahlen lehren, nicht die Durchfuhr durch Lettland, ja, sie bemüht sich nach Möglichkeit, diese einzuengen und selbst solche Wirtschaftsbeziehungen aufhören zu lassen, die sich im Lauf der letzten zehn bis zwölf Jahre entwickelt haben.

Folgende Zahlen spiegeln den Güterverkehr mit der UdSSR auf den lettischen Bahnen in den letzten fünf Jahren wider:

Beförderung von Gütern im Verkehr mit der UdSSR, in 1000 t.

	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34
Von und nach den Hafenbahnhöfen	275	273	197	30	9
Von und nach den Binnenbahnhöfen	35	28	22	12	12
Über Eglaine	360	427	463	202	172
Über andere Grenzbahnhöfe . . .	7	9	8	5	6
Zusammen	677	737	690	249	199

Wie man sieht, ist der über Lettlands Bahnen gehende Teil des Außenhandels der UdSSR im Lauf der letzten fünf Jahre um 478 000 t oder um 70 % gesunken. Besonders katastrophal ist der Rückgang von und nach Lettlands Hafenbahnhöfen. Über diese gingen 1933/34 nur noch 9000 t; 1932/33 waren es 30 000 t und 1929/30 275 000 t. Zu bemerken ist, daß in der Richtung von Sowjetrußland 8000 t befördert wurden, in umgekehrter Richtung dagegen nur 1000 t. Auch die Ausfuhr der UdSSR über Eglaine ist kleiner geworden, wenn auch nicht in demselben Maß. Von 373 000 t im Jahr 1931/32 sank sie auf 168 000 t, d. i. um 55 %. Bemerkenswert ist auch die Schrumpfung des Exports der UdSSR über die lettischen Bahnen nach Deutschland von 190 284 t 1930/31 bis auf 7876 t 1933/34. Vollständig aufgehört haben im letzten Jahr die Sendungen von Papierholz nach Tilsit, die in den vorhergehenden Jahren einen wichtigen Platz einnahmen und 1931/32 sogar 160 413 t erreichten. Ebenso fühlbar ist der Zusammenbruch der Beförderung von Ölkuchen, Fleisch und Eiern. Am wenigsten gelitten hat der Transitverkehr zwischen der UdSSR und Litauen; so bezifferte sich 1933/34 die Durchfuhr nach Litauen auf 166 106 t gegenüber 91 998 t 1930/31 und 171 822 t 1932/33.

Der Güterversand der UdSSR nach Deutschland und Litauen im Durchgangsverkehr auf den lettischen Eisenbahnen über Eglaine ist aus folgender Tabelle ersichtlich (in Tonnen):

Nach Deutschland	1932/33	1933/34	Nach Litauen	1932/33	1933/34
Papierholz	9 059	—	Balken, Klötze	146 192	134 898
Bretter, Planken	1 925	1 370	Salz	5 452	5 128
Getreide	5 168	3 215	Petroleum und Benzin	2 105	1 157
Ölkuchen	2 379	236	Naphtha	547	442
Äpfel, Birnen	255	203	Chemikalien	652	422
Fleisch	529	337	Steinkohlen	9 453	15 080
Eier	2 779	559	Kalk	233	367
Leder	1 828	1 157	Kreide	311	317
Andere Waren	913	825	Maschinen	718	564
Zusammen	24 835	7 902	Andere Waren	1 082	1 316
			Zusammen	166 745	159 691

Daß der Zusammenbruch des Transits der UdSSR über Lettland durch das Umleiten des Verkehrs über russische Häfen erklärt werden muß, zeigt folgende Tabelle:

Ausfuhr und Einfuhr der UdSSR über die eigenen Häfen (in 1000 t).

Jahr	Leningrad	Archangelsk	Murmansk	Übrige Nordhäfen	Schwarzmeerhäfen	Zusammen
Ausfuhr:						
1913	2 648	1 060	—	446	11 074	15 228
1931	2 821	1 448	178	620	13 071	18 138
1932	3 042	1 351	402	448	10 544	15 787
1933	3 763	1 496	465	509	9 621	15 854
Einfuhr:						
1913	4 008	123	—	5	921	5 057
1931	1 015	48	228	—	618	1 909
1932	912	10	216	—	1 138	2 276
1933	433	2	75	—	250	750

Gleichzeitig mit der auffallenden Verringerung, ja mit dem fast vollständigen Aufhören der Verschiffung sowjetrussischer Waren in den Häfen Lettlands im Jahr 1933, stieg der Export über Leningrad und die anderen Nordhäfen, die am leichtesten mit Lettlands Häfen konkurrieren können, beständig an, und übertraf sogar die Ausfuhr des Jahrs 1913, was keinem Hafen Westeuropas selbst vor Eintritt der Wirtschaftskrise gelungen ist. Die größte Zunahme im Export sowjetrussischer Waren zeigte der Hafen von Leningrad. Dort erreichte die Ausfuhr 3,7 Mill. t und übertraf die entsprechende Menge des Jahrs 1913 um 1,1 Mill. t oder um 42 % und die des vorhergehenden Jahrs um 721 000 t oder um 19 %, während gleichzeitig die Durchfuhr von Exportwaren der UdSSR sich in den Häfen Lettlands bis auf 8000 t verringerte. Eine Zunahme im Export zeigten im Jahr 1933 auch Archangelsk, Murmansk und die übrigen Nordhäfen. So hatte die Verschiffung von Exportwaren in Leningrad und den Nordhäfen einen Zuwachs von einer Million Tonnen gegen das Vorjahr zu verzeichnen. Im Vergleich zu 1913 ist die Ausfuhr um 50 % angewachsen.

Welche Waren über diese Häfen gehen, sieht man aus folgender Aufstellung:

Außenhandelsumsatz der UdSSR, in 1000 t.

	Insgesamt		Davon in den Häfen					
			Leningrad		Murmansk		Übrige Nordhäfen	
	1932	1933	1932	1933	1932	1933	1932	1933
Ausfuhr								
Gesägtes Holzmaterial und Furniere	2 783	3 025	901	1 000	52	49	1320	1359
Übriges Holzmaterial	2 906	3 256	1 524	1 921	91	66	472	641
Erzeugnisse des Bergbaus	8 960	8 469	92	193	99	292	—	2
Getreide	1 818	1 770	104	183	14	—	—	—
Flachs und Flachswerg	84	88	51	59	9	20	—	—
Butter	31	37	27	33	—	2	—	—
Übrige Waren	1 386	1 272	342	374	138	36	6	3
Zusammen	17 968	17 917	3 041	3 763	403	465	1 798	2 005
Einfuhr								
Metalle, diverse	983	555	570	183	34	33	—	—
Eisen und Eisenwaren	135	127	59	60	12	4	—	—
Maschinen, Automobile und Zubehör	307	157	138	70	49	22	—	—
Baumwolle und Wolle	62	75	2	23	2	1	—	—
Heringe	60	18	25	18	34	—	—	—
Elektrische Maschinen und dergl.	48	21	25	11	5	2	—	—
Übrige Waren	727	283	93	68	80	13	10	2
Zusammen	2 322	1 236	912	433	216	75	10	2
Export und Import	20 290	19 153	3 953	4 196	619	540	1 808	2 007

Einen wichtigen Platz nehmen im Export der UdSSR die Erzeugnisse der Forstwirtschaft ein, deren Menge, verglichen mit dem Vorjahr, im Jahr 1933 um 592 000 t auf 6 281 000 t angewachsen ist und 83 % der entsprechenden Menge des Jahrs 1913 erreichte gegen 75 % im Jahr 1932.

Mit dem Außenhandel Sowjetrußlands sind in den letzten drei Jahren große Veränderungen vor sich gegangen. Trotz aller Versuche, die Ausfuhr zu Dumpingpreisen zu fördern, um die Devisen zu erhalten, die zur Bezahlung der während der Realisierung des ersten Fünfjahrplans aufgenommenen Auslandschulden erforderlich waren, konnte die UdSSR infolge der in den Staaten Westeuropas geltenden verschiedenartigen Einfuhrbeschränkungen im Jahr 1933 nur um 18 % weniger ausführen als im Rekordjahr 1931. Der Mangel an Mitteln zur Bezahlung der Auslandschulden zwang die UdSSR, ihre Einfuhr in noch viel stärkerem Maß einzuschränken. 1933 sank sie katastrophal, so daß nur 35 % der Einfuhrmenge von 1931 übrig blieben, gegen 65 % im Jahr 1932. Vergleichen wir nun die Umsätze des Außenhandels für 1933 mit den entsprechenden Zahlen des Jahrs 1913, so sehen wir, daß die Ausfuhr 74 %, die Einfuhr dagegen nur noch 8 %, der gesamte Umsatz nur 48,5 % der Vorkriegsmengen aufweist, während es 1931 schon 64 % waren.

D. Leistungen der Züge.

Die Leistungen der Züge sind, getrennt nach Verkehrsarten, aus folgender Aufstellung ersichtlich:

Zugkilometer in Millionen.

Verkehrsarten	1932/33	1933/34	Zuwachs in %
Personenverkehr	6,3	6,8	8
Güterverkehr	1,6	1,8	12
Zusammen . . .	7,9	8,6	9

Die vermehrte Güterbeförderung hatte eine Zunahme des Durchlaufs der Güterzüge um 12,5 % von 1 630 000 Zugkilometer im Jahr 1932/33 bis auf 1 833 000 Zugkilometer im Jahr 1933/34. Vergrößert hat sich ebenfalls der Durchlauf der Güterwagen um 10,9 % gegen das Vorjahr bis auf 132,2 Millionen Achskilometer.

Die Zunahme der Zugkilometer im Personenverkehr betrifft in erster Linie diejenigen Züge, die von leichten Tenderlokomotiven bedient

werden, deren Betrieb sich um ungefähr 50 % billiger stellt als bei den gewöhnlichen Lokomotiven. Die mit solchen Lokomotiven bedienten Zugkilometer sind um 51 % auf 1,1 Millionen Zugkilometer angewachsen. So wurde denn auch der Personenverkehr auf den Vollspurbahnen zu 21 % im Jahr 1933/34 gegen 12 % 1931/32 von leichten Tenderlokomotiven und Motorwagen bedient.

Im Berichtsjahr wurde viel Aufmerksamkeit der Vergrößerung der Geschwindigkeit der Personenzüge geschenkt. Dies ist nur durch Verbesserung des Oberbaus der Strecken ermöglicht worden. Schwellen wurden gegen neue imprägnierte ausgewechselt, ebenso leichte Schienen gegen solche von schwererem Typus; stellenweise wurde die Bettung der Schwellen verstärkt.

Auf manchen Strecken ist die höchste Geschwindigkeit der Personenzüge jetzt auf 85 Kilometer in der Stunde erhöht worden, in erster Linie auf den Strecken, wo internationale Züge verkehren. Mit dem Anwachsen der Zahl der beförderten Personen stieg auch die mittlere Anzahl der Reisenden in einem Zug der Vollspurbahnen von 81 auf 88 Personen, d. i. um 9 %.

E. Neuerbaute Strecken. Betriebslänge.

Im Wirtschaftsjahr 1933/34 konnten verhältnismäßig viele neuerbaute Eisenbahnstrecken dem Verkehr übergeben werden. Im ganzen waren es 114,5 km, von denen 43 km Vollspurbahnen waren. Auf der Linie Riga—Rujiena, mit deren Bau schon vor Eintritt der Wirtschaftskrise begonnen wurde, konnte der Verkehr mit den unmittelbar nördlich von Riga belegenen Villenorten des Strandes von Vidzeme eröffnet werden. Der im Jahr 1927 begonnene Bau der 88 km langen Schmalspurbahn (Spurweite 750 mm) Sita—Rezekne wurde beendet, und die letzte Teilstrecke im März 1934 dem Verkehr übergeben. Auch auf anderen Neubaustrecken wurde die Arbeit fortgesetzt, nachdem zeitweilig die Bauarbeiten durch finanzielle Schwierigkeiten der Staatskasse infolge der Krise ins Stocken geraten waren. Durch die Betriebseröffnung auf den neuerbauten Linien und Teilstrecken stieg die Betriebslänge von 2666 km auf 2781 km, die Betriebslänge der Vollspurbahnen insbesondere von 1960,6 auf 2003,0 km oder um 2,2 %. Die Ausgaben für den Neubau der Bahnen betrugen im Berichtsjahr 4,2 Mill. Ls. gegen 1,4 Mill. Ls. im Jahr vorher.

1. Die Staatsbahnen.		1932/33 [3]	1933/34 [3]
A. Betriebslänge und Stationen.			
1. Mittlere Betriebslänge[1]	km	2705,9	2765,1
darunter (nach Spurweiten):			
Breitspur von 1,524 m	„	1745,8	1762,9
Normalspur von 1,435 m	„	352,0	350,0
Zusammen (1,524 m + 1,435 m)[1]	„	1993,6	2008,7
Schmalspur von 0,750 m	„	328,8	346,0
Schmalspur von 0,600 m	„	395,8	423,4
Stationen und Haltestellen am Ende des Betriebsjahres	Anzahl	377	401
B. Rollendes Material.			
1. Lokomotiven	Anzahl	306	304
Tender	„	241	234
Zugkraft der Lokomotiven	kg	1 924 300	1 894 200
Gewicht der Lokomotiven	t	11 783	11 673
Gewicht der Tender	t	4 090	3 959
2. Triebwagen	Anzahl	2	3
3. Personenwagen[2]	„	860	865
Von den Personenwagen fallen auf:			
Dienstwagen	Anzahl	23	23
Personenwagen II. Klasse	„	109	109
„ II. u. III. Klasse	„	34	39
„ III. Klasse	„	588	589
Postwagen	„	31	30
Gepäckwagen	„	51	51
Andere Wagen	„	24	24
Zahl der Sitzplätze in den Personenwagen:			
II. Klasse	Anzahl	4 571	4 564
II. u. III. Klasse	„	616 u. 842	736 u. 1047
III. Klasse	„	31 016	31 057
Insgesamt	„	37 045	37 399
Zahl der Achsen	„	2 779	2 799
4. Güterwagen	„	5 790	5 791
Von den Güterwagen fallen auf gedeckte Wagen:			
zweiachsige	Anzahl	3 477	3 477
vierachsige	„	223	217
Halbgedeckte Wagen:			
zweiachsige	„	153	155
dreiachsige	„	1	1
vierachsige	„	427	427

[1] Die Parallellinien verschiedener Spurweite sind in der Gesamtsumme nur einmal enthalten.
[2] Einschl. der Triebwagen.
[3] 1. April — 31. März.

		1932/33	1933/34
Offene Wagen:			
zweiachsige	Anzahl	796	792
vierachsige	„	173	172
Gesamtzahl der Achsen	„	13 295	13 295
C. Betriebsleistungen.			
1. Zahl der Züge	Anzahl	111 930	124 671
davon Personenzüge	„	52 986	58 879
	=%	47,3	47,2
gemischte Züge	Anzahl	24 061	27 165
	=%	21,5	21,8
Güterzüge	Anzahl	32 034	35 930
	=%	28,6	28,8
Dienstzüge	Anzahl	2 849	2 697
	=%	2,6	2,2
2. Geleistete Zugkilometer	Anzahl	8 085 686 [1]	8 759 107 [2]
darunter von:			
Personenzügen	„	4 923 423	5 273 372
	=%	60,9	60,2
gemischten Zügen	Anzahl	1 365 680	1 497 060
	=%	16,9	17,1
Güterzügen	Anzahl	1 629 576	1 832 590
	=%	20,2	20,9
Dienstzügen	Anzahl	167 007	156 085
	=%	2,0	1,8
Im Durchschnitt fielen von den Zugkilometern auf 1 Tag u. 1 Betriebskilometer insgesamt	Anzahl	8,2	8,7
darunter:			
Personenzüge	„	5,0	5,2
gemischte Züge	„	1,4	1,5
Güterzüge	„	1,6	1,8
Dienstzüge	„	0,2	0,2
Mittlere Achsenzahl der Züge:			
a) Personenzüge auf den breit- und normalspurigen Bahnen	Anzahl	19,4	19,4
davon:			
Personenwagen	„	15,4	15,5
Post- und Gepäckwagen	„	3,1	3,0
Güterwagen	„	0,8	0,8
b) Gemischte Züge auf den breit- und normalspurigen Bahnen	Anzahl	33,7	35,5
davon			
Personenwagen	„	12,2	12,3
Post- und Gepäckwagen	„	3,8	3,8
Güterwagen	„	17,3	19,1

[1] Hiervon geleistet von Triebwagen 93 457 km.
[2] „ „ „ „ 144 045 „ .

		1932/33	1933/34
c) Güterzüge auf den breit- und normalspurigen Bahnen	Anzahl	62,3	62,5
davon:			
Personenwagen	„	0,4	0,4
Güterwagen	„	59,2	59,2
d) Dienstzüge auf den breit- und normalspurigen Bahnen	Anzahl	52,1	46,9
Zugstunden	„	346 411	382 026
3. Lokomotivkilometer insgesamt	Anzahl	9 507 654	10 273 926
je Tag und Betriebskilometer	„	9,6	10,2
Davon fallen auf:			
Personenzüge	Anzahl	4 992 295	5 298 870
	=%	52,5	51,6
Gemischte Züge	Anzahl	1 481 052	1 637 057
	=%	15,6	15,9
Güterzüge	Anzahl	1 900 226	2 152 910
	=%	20,0	20,9
Dienstzüge	Anzahl	265 501	252 854
	=%	2,8	2,5
Die Lokomotiven leisteten:			
Nutzkilometer	Anzahl	7 995 592	8 616 450
	=%	84,1	83,9
Leerfahrtkilometer	Anzahl	351 113	352 475
	=%	3,7	3,4
im Verschiebedienst	Anzahl	1 109 025	1 249 675
(1 Stunde = 5 km gerechnet)	=%	11,7	12,2
im Bereitschaftsdienst	Anzahl	51 924	55 326
(1 Stunde = 1 km gerechnet)	=%	0,5	0,5
Zur Lokomotivfeuerung wurden verbraucht:			
Holz	cbm	357 445	381 382
Torf	t	4 408	2 919
Kohle	t	39 348	41 037
auf 1000 Bruttotonnenkm[1]	t	59,3	59,1
Schmieröl	kg	244 121	256 772
4. Wagenachskilometer insgesamt	Anzahl	240 601 253	263 706 356
je Betriebskilometer	„	88 917	95 370
Davon fallen:			
a) Personenzüge	Anzahl	95 660 113	102 331 325
	=%	39,8	38,8
je Betriebskilometer	Anzahl	35 352	37 008
b) gemischte Züge	„	40 780 617	46 792 753
	=%	16,9	17,7
je Betriebskilometer	Anzahl	15 071	16 923

[1] Kohle, einschl. in Kohle umgerechnetes Holz und Torf.

		1932/33	1933/34
c) Güterzüge	Anzahl	96 246 556	107 479 928
	=%	40,0	40,8
je Betriebskilometer	Anzahl	35 569	38 870
d) Dienstzüge	„	7 913 967	7 102 350
	=%	3,3	2,7
je Betriebskilometer	Anzahl	2 925	2 569
e) Personenwagen	„	93 446 614	101 622 188
	=%	38,9	38,5
f) Postwagen	Anzahl	5 605 108	5 787 390
	=%	2,3	2,2
g) Gepäckwagen	Anzahl	16 221 748	17 219 344
	=%	6,7	6,5
h) Güterwagen	Anzahl	119 754 077	132 794 390
	=%	49,8	50,4
D. Verkehr.			
I. Personenverkehr.			
1. Zahl der beförderten Reisenden:			
I. Klasse	Anzahl	1 574	1 264
	=%	0,0	0,0
II. Klasse	Anzahl	314 232	572 047
	=%	3,0	4,6
III. Klasse	Anzahl	10 318 526	11 753 975
	=%	97,0	95,4
zusammen	Anzahl	10 634 332	12 327 286
Davon:			
im Inlandverkehr	Anzahl	10 458 994	12 170 395
	=%	98,4	98,7
im Auslandverkehr:			
Ausreisende	Anzahl	82 328	74 730
	=%	0,8	0,6
Einreisende	Anzahl	78 704	75 060
	=%	0,7	0,6
Durchreisende	Anzahl	14 306	7 101
	=%	0,1	0,1
auf den breit- und normalspurig. Bahnen	Anzahl	10 190 519	11 734 110
	=%	95,8	95,2
auf den Schmalspurbahnen (0,750 m)	Anzahl	304 066	408 908
	=%	2,9	3,3
auf den Schmalspurbahnen (0,600 m)	Anzahl	350 090	420 557
	=%	3,3	3,4
Durchschnittlich kommen Reisende:			
auf 1 km Betriebslänge	Anzahl	3 930	4 458
auf 1 Zug	„	73	78
und zwar:			
auf den breit- und normalspurig. Bahnen	„	81	88
auf den Schmalspurbahnen (0,750 m)	„	23	26
auf den Schmalspurbahnen (0,600 m)	„	19	21
auf 1 Personenwagenachse	„	4,90	5,26

		1932/33	1933/34
und zwar:			
auf den breit- und normalspurigen Bahnen	Anzahl	5,33	5,73
auf den Schmalspurbahnen (0,750 m)	„	2,32	2,53
auf den Schmalspurbahnen (0,600 m)	„	1,23	1,35
auf 1000 Einwohner	„	5 507	6 356
2. Zahl der gefahrenen Personenkilometer:			
I. Klasse	km	244 480	177 747
	=%	0,1	0,0
auf 1 Reisenden	km	155,3	140,6
II. Klasse	„	21 501 989	34 801 095
	=%	4,7	6,6
auf 1 Reisenden	km	68,4	60,8
III. Klasse	„	431 336 217	494 189 676
	=%	95,2	93,4
auf 1 Reisenden	km	41,8	42,0
zusammen	km	453 082 686	529 168 518
Davon Inlandverkehr	km	434 529 843	511 849 694
	=%	95,9	96,8
auf 1 Reisenden	km	41,6	42,1
im Auslandverkehr:			
Ausreisende	km	7 846 394	7 499 513
	=%	1,7	1,4
auf 1 Reisenden	km	95,3	100,4
Einreisende	„	8 073 142	8 609 011
	=%	1,8	1,6
auf 1 Reisenden	km	102,6	114,7
Durchreisende	„	2 633 307	1 210 300
	=%	0,6	0,2
auf 1 Reisenden	km	184,1	170,4
auf den breit- und normalspurigen Bahnen	„	435 788 973	507 475 294
	=%	96,2	95,9
auf 1 Reisenden	km	42,8	43,2
auf den Schmalspurbahnen (0,750 m)	„	8 613 975	11 368 969
	=%	1,9	2,1
auf 1 Reisenden	km	28,3	27,8
auf den Schmalspurbahnen (0,600 m)	„	8 679 738	10 324 255
	=%	1,9	2,0
auf 1 Reisenden	km	24,8	24,6

		1932/33	1933/34
Im Durchschnitt kommen:			
auf 1 Reisenden	km	42,5	42,9
auf 1 km Betriebslänge	Pkm	167 443	191 374
auf 1000 Einwohner	„	234 625	272 859
II. Gepäck- und Expreßgutverkehr.			
1. Gewicht des beförderten Gepäcks und Expreßguts:			
im Inlandverkehr	t	13 293	16 385
	=%	91,4	93,7
im Auslandverkehr:			
Ausfuhr	t	460	407
	=%	3,2	2,3
Einfuhr	t	500	494
	=%	3,4	2,8
Durchfuhr	t	284	214
	=%	2,0	1,2
zusammen	t	14 537	17 500
davon:			
auf den breit- und normalspurigen Bahnen	t	13 996	16 861
	=%	96,3	96,3
auf den Schmalspurbahnen (0,750 m)	t	489	682
	=%	3,4	3,9
auf den Schmalspurbahnen (0,600 m)	t	729	903
	=%	5,0	5,2
Durchschnittlich kommen auf:			
1 km Betriebslänge	t	5,4	6,3
1 Reisenden	kg	1,4	1,4
2. Gepäck u. Expreßgut-Tonnenkilometer:			
im Inlandverkehr	tkm	1 008 635	1 511 511
	=%	86,2	91,9
auf 1 Tonne	km	75,9	92,2
im Auslandverkehr:			
Ausfuhr	tkm	53 794	45 821
	=%	4,6	2,8
auf 1 Tonne	km	116,9	112,6
Einfuhr	tkm	51 028	49 002
	=%	4,4	3,0
auf 1 Tonne	km	102,1	99,2
Durchfuhr	tkm	56 385	38 573
	=%	4,8	2,3
auf 1 Tonne	km	198,5	180,2
zusammen		1 169 842	1 644 907

		1932/33	1933/34
davon:			
auf den breit- und normalspurigen Bahnen	tkm	1 132 920	1 598 618
	=%	96,8	97,2
auf 1 Tonne	km	80,9	94,8
auf den Schmalspurbahnen (0,750 m)	tkm	16 504	22 888
	=%	1,4	1,4
auf 1 Tonne	km	33,8	33,6
auf den Schmalspurbahnen (0,600 m)	tkm	20 418	23 401
	=%	1,8	1,4
auf 1 Tonne	km	28,0	25,9
Durchschnittlich kommen:			
auf 1 Tonne im Gepäck- und Expreßgutverkehr	km	80,5	94,0
auf 1 km Betriebslänge	tkm	432	595
auf 1000 Personenkilometer	tkm	2,6	3,1
III. Güterverkehr.			
1. Gewicht des beförderten Eilguts[1]:			
im Inlandverkehr	t	89 318	78 753
	=%	98,0	98,6
im Auslandverkehr:			
Ausfuhr	t	687	409
	=%	0,8	0,5
Einfuhr	t	179	212
	=%	0,2	0,3
Durchfuhr	t	927	453
	=%	1,0	0,6
zusammen	t	91 111	79 827
davon:			
auf den breit- und normalspurigen Bahnen	t	90 469	79 173
	=%	99,3	99,2
auf den Schmalspurbahnen (0,750 m)	t	3 896	3 269
	=%	4,3	4,1
auf den Schmalspurbahnen (0,600 m)	t	5 289	5 174
	=%	5,8	6,5

[1] Einschl. Milchsendungen in Kannen.

		1932/33	1933/34
darunter:			
Obst und Beeren	t	12 623	7 245
	=%	13,9	9,1
Bier	t	145	197
	=%	0,2	0,2
Fleischwaren	t	3 783	2 486
	=%	4,2	3,1
Butter	t	20 943	16 845
	=%	23,0	21,1
Milch und Molkereierzeugnisse	t	35 576	34 498
	=%	39,0	43,2
Fische	t	4 646	5 469
	=%	5,1	6,9
Eier	t	986	1 243
	=%	1,1	1,6
Es kommen durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge	t	34	29
2. Eilgut-Tonnenkilometer:			
im Inlandverkehr	tkm	11 060 979	9 000 436
	=%	96,4	97,3
auf 1 Tonne	km	123,8	114,3
im Auslandverkehr:			
Ausfuhr	tkm	166 112	89 158
	=%	1,4	1,0
auf 1 Tonne	km	241,8	218,0
Einfuhr	tkm	29 685	39 104
	=%	0,3	0,4
auf 1 Tonne	km	165,8	184,5
Durchfuhr	tkm	218 310	117 969
	=%	1,9	1,3
auf 1 Tonne	km	235,5	260,4
zusammen	tkm	11 475 086	9 246 667
davon:			
auf den breit- und normalspurigen Bahnen	tkm	11 116 143	8 926 235
	=%	96,9	96,5
auf 1 Tonne	km	122,9	112,7
auf den Schmalspurbahnen (0,750 m)	tkm	137 804	128 206
	=%	1,2	1,4
auf 1 Tonne	km	35,4	39,2
auf den Schmalspurbahnen (0,600 m)	tkm	221 139	192 226
	=%	1,9	2,1
auf 1 Tonne	km	41,8	37,2

		1932/33	1933/34
darunter:			
Obst und Beeren	tkm	2 564 619	1 315 118
	=%	22,3	14,2
auf 1 Tonne	km	203,2	181,5
Bier	tkm	8 238	12 528
	=%	0,1	0,1
auf 1 Tonne	km	56,8	63,6
Fleischwaren	tkm	592 839	373 093
	=%	5,2	4,0
auf 1 Tonne	km	156,7	150,1
Butter	tkm	3 141 266	2 483 698
	=%	27,4	26,9
auf 1 Tonne	km	150,0	147,4
Milch und Molkereierzeugnisse	tkm	2 014 563	1 914 237
	=%	17,6	20,7
auf 1 Tonne	km	56,6	55,5
Fische	tkm	889 146	1 033 191
	=%	7,7	11,2
auf 1 Tonne	km	191,4	188,9
Eier	tkm	208 250	276 725
	=%	1,8	3,0
auf 1 Tonne	km	211,2	222,6
Es kommen durchschnittlich auf:			
1 Tonne im Eilgutverkehr	km	125,9	115,8
1 km Betriebslänge	tkm	4 241	3 344
8. Gewicht des beförderten Frachtguts:			
im Inlandverkehr	t	1 914 415	2 429 847
	=%	85,0	89,1
im Auslandverkehr:			
Ausfuhr	t	37 250	53 453
	=%	1,7	2,0
Einfuhr	t	59 575	51 704
	=%	2,6	1,9
Durchfuhr	t	241 588	192 053
	=%	10,7	7,0
zusammen	t	2 252 828	2 727 057
davon:			
auf den breit- und normalspurigen Bahnen	t	2 125 641	2 517 720
	=%	94,4	92,3
auf den Schmalspurbahnen (0,750 m)	t	97 446	144 385
	=%	4,3	5,3
auf den Schmalspurbahnen (0,600 m)	t	228 463	304 237
	=%	10,1	11,2
Durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge	t	832	986

	1932/33	1933/34
4. Frachtgut-Tonnenkilometer:		
im Inlandverkehr . . . . . tkm	209 779 161	269 378 333
= %	82,8	87,7
auf 1 Tonne . . . . . km	109,6	110,9
im Auslandverkehr:		
Ausfuhr . . . . . tkm	5 434 202	7 112 611
= %	2,1	2,3
auf 1 Tonne . . . . . km	145,9	133,1
Einfuhr . . . . . tkm	6 206 318	6 799 614
= %	2,5	2,2
auf 1 Tonne . . . . . km	104,2	131,5
Durchfuhr . . . . . tkm	32 041 454	23 934 711
= %	12,6	7,8
auf 1 Tonne . . . . . km	132,6	124,6
zusammen . . . tkm	253 461 135	307 225 269
davon:		
auf den breit- und normalspurigen Bahnen . . . . . tkm	240 573 448	290 571 895
= %	94,9	94,6
auf 1 Tonne . . . . . km	113,2	115,4
auf den Schmalspurbahnen (0,750 m) . tkm	3 750 888	5 366 191
= %	1,5	1,7
auf 1 Tonne . . . . . km	38,5	37,2
auf den Schmalspurbahnen (0,600 m) . tkm	9 136 799	11 287 183
= %	3,6	3,7
auf 1 Tonne . . . . . km	40,0	37,1
Es kommen durchschnittlich auf:		
1 Tonne . . . . . km	112,5	112,7
1 km Betriebslänge . . . . . tkm	93 670	111 108
5. Zusammen (Eil- und Frachtgut):		
Gewicht . . . . . t	2 343 939	2 806 884
je Betriebskilometer . . . . . t	866	1 015
je Tag . . . . . t	6 422	7 690
je 1000 Einwohner . . . . . t	1 214	1 447
Tonnenkilometer	264 936 221	316 471 936
auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge . tkm	97 911	114 452
6. Gewicht der beförderten Dienstgüter . t	1 002 693	855 618
Tonnenkilometer . . . . . Anzahl	50 230 694	44 798 271
auf 1 Tonne . . . . . km	50,1	52,4
7. Insgesamt (5 + 6 + Gepäck u. Expreßgut):		
Gewicht . . . . . t	3 361 169	3 680 002
Tonnenkilometer	316 336 757	362 915 114

Die Frachtgüter verteilen sich im Inland-, Ausland- und Durchgangsverkehr des Jahrs 1933/34 auf die wichtigsten Warenarten wie folgt:

	Menge in t	Tonnenkm	Mittlere Versandweite km
Steine und Mineralien	155 233	15 323 158	98,7
Kartoffeln	10 341	938 155	90,7
Zuckerrüben	146 618	17 177 196	117,2
Zement	43 169	6 801 878	157,6
Eisen und Stahl, roh	9 448	1 703 814	180,3
Eisen und Stahlwaren	17 718	2 458 817	138,8
Petroleum und Benzin	32 660	2 664 742	81,6
Fleisch und Fett	6 744	884 069	131,1
Chemikalien	4 191	830 425	198,1
Holz, jeglicher Art, einschl. Holzwaren	1 339 454	149 566 945	111,7
Zucker	31 920	3 584 975	112,3
Salz	37 231	4 401 660	118,2
Eier	642	76 602	119,3
Roggen	56 514	7 576 388	134,1
Weizen	43 518	5 114 224	117,5
Hafer	15 428	2 672 929	173,3
Flachs und Werg	9 810	1 947 060	198,5
Industrielle Maschinen und Zubehör	3 667	541 679	147,7
Landwirtschaftliche Maschinen usw.	6 063	809 839	133,6
Kunstdünger	124 954	16 040 158	128,4
Roggenmehl	5 938	878 036	147,9
Weizenmehl	12 234	2 195 006	179,4
Zellulose	7 389	759 021	102,7
Kohle	61 550	5 133 811	83,4
Papier und Pappe	9 726	1 151 014	118,3
Ölkuchen	11 379	1 749 279	153,7
Ziegel	35 376	3 270 835	92,5
Heringe	7 064	1 405 266	198,9
Leinsamen	8 108	1 221 520	150,6
Heu und Stroh	10 109	2 359 758	233,4

Vieh:	Stück	km	km je Stück
Schafe	6 176	857 572	138,9
Rindvieh	38 413	5 610 354	146,1
Pferde	2 059	306 777	149,0
Schweine	113 288	19 964 376	176,2
Kälber	7 548	976 648	129,4

E. Personalbestand.

		1932/33	1933/34
Insgesamt	Köpfe	12 036	11 844
je Betriebskilometer	„	4,45	4,28
je 1000 Zugkilometer	„	1,49	1,35
davon fallen auf:			
die Hauptverwaltung	„	709	704
	%	5,9	5,9
den Betriebs- und Verkehrsdienst	Köpfe	11 327	11 140
	%	94,1	94,1

	Breit- und Normalspurbahnen		Schmalspurbahnen	
	1932/33	1933/34	1932/33	1933/34
Es betrug:				
die Zahl der Zusammenstöße	17	14	1	—
„ „ „ Entgleisungen	13	16	13	24
„ „ „ Unfälle an Übergängen in Schienenhöhe	29	31	1	1
„ „ „ sonstigen Unfälle	176	229	41	55
Bei den Unfällen wurden:				
getötet	21	30	2	2
verletzt	157	192	29	40
Die Zahl der verschiedenen Unfälle (darunter 1933/34 Selbstmord 11)	22	11	—	—
Gesamtzahl der Unfälle	257	301	56	80

F. Finanzielle Ergebnisse.

1. Einnahmen:

		1932/33	1933/34
a) Ordentliche Einnahmen	Lats	29 691 606	30 548 092
auf 1 Betriebskilometer	„	10 973	11 048
„ 100 Zugkilometer	„	367	349
„ 10 000 Wagenachskilometer	„	1 234	1 158
„ 10 000 Tonnenkilometer (brutto)	„	185	175
darunter:			
Personenverkehr	„	11 877 982	11 998 235
auf 1 Betriebskilometer	„	4 390	4 339
auf 1 Reisenden	„	1,12	0,97
„ 100 Personenkilometer	„	2,62	2,27
	%	40,0	39,4

		1932/33	1933/34
Gepäck- und Expreßgutverkehr . . .	Lats	755 005	864 676
auf 1 Betriebskilometer	„	279	313
auf 1 t Gepäck	„	51,94	49,41
„ 100 Gepäcktonnenkilometer . .	„	64,54	52,57
	%	2,5	2,8
Eilgüterverkehr	Lats	1 482 636	1 140 183
auf 1 Betriebskilometer	„	548	412
„ 1 t Eilfracht	„	16,27	14,28
„ 100 Tonnenkilometer	„	12,92	12,33
	%	5,0	3,7
Frachtgutverkehr	Lats	11 184 954	12 381 555
auf 1 Betriebskilometer	„	4 134	4 478
„ 1 t Frachtgut	„	4,96	4,54
„ 100 Tonnenkilometer	„	4,41	4,03
	%	37,7	40,7
2. Ausgaben:			
a) Ordentliche Ausgaben	Lats	31 008 767	29 382 531
auf 1 Betriebskilometer	„	11 460	10 626
„ 100 Zugkilometer	„	384	335
„ 10 000 Wagenachskilometer . . .	„	1 289	1 114
„ 10 000 Tonnenkilometer (brutto) .	„	193	168
Betriebszahl	%	104,4	96,2
Überschuß +, Unterschuß —	Lats	—1 317 161	+1 165 561
b) Außerordentliche Ausgaben	„	4 174 484 [1]	6 467 201 [2]
c) Ausgaben außerhalb des Etats . . .	„	1 438 906	935 488
Ausgaben insgesamt	„	36 622 157	36 785 220

2. Die Privatbahnen.

Die lettischen Privatbahnen hatten am 31. März 1934 eine Gesamtlänge von 176 km. Davon fallen 127 km auf die Bahn Smiltene—Ainaži (mit 750 mm Spurweite) und 49 km auf die Bahn Liepāja—Aizpute (mit 1 m Spurweite).

Die Betriebs- und Verkehrsergebnisse im Jahr 1933/34 auf diesen beiden Bahnen sind folgende:

		Smiltene—Ainaži	Liepāja—Aizpute
Mittlere Betriebslänge	km	127,00	48,80
Stationen und Haltestellen am Ende des Betriebsjahres	Anzahl	23	9

[1] Hiervon ausgegeben für den Bau neuer Eisenbahnstrecken 1 449 216 Lat.
[2] Hiervon ausgegeben für den Bau neuer Eisenbahnstrecken 4 177 698 Lat.

		Smiltene—Ainaži	Liepāja—Aizpute
Rollendes Material am Ende des Betriebsjahrs.			
Lokomotiven für Güter- und Personenzüge	Anzahl	7	8
Motorwagen	„	3	2
Personenzugwagen	„	12	17
Güterwagen	„	101	82
Insgesamt	Anzahl	113	99
Betriebsleistungen.			
1. Zugkilometer wurden geleistet:			
von Personen- und gemischten Zügen	km	178 914	173 714
„ Güterzügen	„	7 676	294
„ Arbeitszügen	„	9 672	3 991
Insgesamt	km	196 262	177 999
2. Die Lokomotiven leisteten:			
Nutzkilometer	km	118 230	152 697
Leerfahrtkilometer	„	30 466	—
Verschiebedienst (1 Stunde = 5 km)	„		
Insgesamt	km	148 696	152 597
3. Die Motorwagen leisteten	km	78 032	25 402
4. Wagenachskilometer wurden geleistet:			
in Personen- und gemischten Zügen	km	4 600 386	1 937 646
„ Güterzügen	„	385 408	2 854
„ Arbeitszügen	„	384 460	55 836
Insgesamt	km	5 370 434	1 996 336
Verkehrsleistungen.			
Personenverkehr:			
Zahl der beförderten Reisenden:			
in der I. Klasse	Anzahl	—	—
„ „ II. „	„	41 048	4 628
„ „ III. „	„	106 723	228 084
Insgesamt	Anzahl	147 771	232 712
Personenkilometer	Anzahl	4 613 895	6 124 980
eines Reisenden	km	31,2	26,3
auf ein Betriebskilometer	Pkm	36 330	124 980
Gepäckverkehr:			
Gewicht des beförderten Gepäcks	t	231	1 826
Gepäcktonnenkilometer	tkm	9 853	54 964
auf 1 Tonne	„	42,6	30,1
Güterverkehr:			
1. Gewicht des beförderten Eilguts	t	659	600
Tonnenkilometer	tkm	29 291	25 808
auf 1 Tonne	„	44,4	43,0

		Smiltene—Ainaži	Liepāja—Aizpute
2. Gewicht des beförderten Frachtguts	t	101 421	22 772
Tonnenkilometer	tkm	4 506 138	952 230
auf 1 Tonne	„	44,4	41,8
3. Zusammen (Eil- und Frachtgut):			
Gewicht	t	102 080	23 372
Tonnenkilometer	tkm	4 535 429	978 038
auf 1 Tonne	„	44,4	41,9
„ 1 Betriebskilometer	„	35 712	19 960
Finanzielle Ergebnisse.			
A. Einnahmen:			
im Personenverkehr	Lats	127 980	169 606
auf 1 Personenkilometer	„	0,0277	0,0277
im Gepäckverkehr	„	5 922	13 018
auf 1 Tonnenkilometer	„	0,6010	0,2370
im Güterverkehr	„	334 063	126 509
auf 1 Eilguttonnenkilometer	„	0,2196	0,2313
„ 1 Frachtguttonnenkilometer	„	0,0727	0,1266
Verschiedene Einnahmen	„	12 368	3 157
Insgesamt	Lats	480 333	312 290
auf 1 Betriebskilometer	Lats	3 782	6 399
„ 1 Zugkilometer	„	2,44	1,76
B. Ausgaben.			
Betriebsausgaben	Lats	427 874	284 414
auf 1 Betriebskilometer	„	3 369	5 828
„ 1 Zugkilometer	„	2,18	1,60
Betriebsziffer	%	89,08	91,07
Überschuß	Lats	52 458	27 877
Außerordentliche Ausgaben	„	—	—
Personal.			
Insgesamt	Anzahl	172	119
davon:			
Verwaltung	„	15	14
Betriebs- und Verkehrsdienst:			
Verwaltungspersonal	„	2	5
Betriebspersonal	„	109	79
Arbeiter und Handwerker	„	46	21

J. Rungis.

Die Niederländisch-Indische Eisenbahn auf Java.

(Mit einer Kartenskizze).

Auch in den holländischen Kolonien sind, wie im Mutterlande, die ersten Eisenbahnen von privaten Gesellschaften gebaut worden, und auch hier hat der Staat sich dem Bau von Eisenbahnen erst zugewandt, als er einsah, daß ohne sein Eingreifen die Verkehrsverhältnisse sich nicht so entwickeln würden, wie die Wirtschaft der Kolonien es verlangte. Immerhin war es bei der gänzlich anders aufgebauten wirtschaftlichen Lage in den Kolonien und der Stellung des Staats in ihnen nicht so, daß die Regierung sich gar nicht um diese Dinge gekümmert hätte. Im Gegenteil waren die Verkehrsverhältnisse im allgemeinen und die Eisenbahnen im besonderen schon frühzeitig, d. h. schon in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts ein Gegenstand eifriger Erörterung in den Kreisen der Regierung. Besonders ließ die damals immer stärker einsetzende Ausdehnung der Pflanzungen die Notwendigkeit, die Verkehrsmöglichkeiten zwischen dem Binnenland und den Hafenplätzen zu verbessern, in immer stärkerem Maße hervortreten, denn es kam immer wieder vor, daß die Schiffe wochen- und monatelang in den Häfen lagen, während der Kaffee, den sie an Bord nehmen sollten, im Lande verschimmelte, weil man ihn nicht abbefördern konnte. Verschiedene, zum Teil recht abenteuerliche Gedanken tauchten damals auf. So führte Minister Baud 40 Kamele von Teneriffa nach Java ein, Esel und Eselinnen aus Holland folgten, doch hatten diese Versuche, dem Verkehr damit auf die Beine zu helfen, keinerlei Erfolge, zumal die fremden Tiere bald eingingen und sich zeigte, daß Tausende solcher Zugtiere und ein riesiger Wagenpark nötig werden würde, wenn man den aufkommenden Verkehr bedienen wollte. Jedenfalls wäre eine Verbilligung der Transportkosten auf diese Weise nicht erreicht worden. Schließlich ergab eine 1840 angestellte Untersuchung, daß sich der Bau von Eisenbahnen auf der Insel Java ohne allzu große technische Schwierigkeiten wohl bewerkstelligen lassen werde, und man empfahl, namentlich mit Rücksicht auf den späteren Weiterbau zunächst

den Bau einer Linie Soerabaja—Soerakarta—Djokjakarta in den sog. Vorstenlanden im östlichen Java und weiter in die Preanger Regentschaften (Bandoeng) im westlichen Teil der Insel. An diese Linien sollten sich dann einige Seitenlinien anschließen. Auch erkannte man damals die große militärische Bedeutung einer längs durch die ausgedehnte Insel gehenden Eisenbahn, die in ihrem östlichen Teil mit der oben genannten Linie zusammenfallen konnte. In die gleiche Zeit fiel auch die Anfrage einer Amsterdamer Eisengießerei, Ende 1841, die eine mit Ochsen, Büffeln oder Pferden zu betreibende Bahn in den Vorstenlanden bauen wollte, wenn die Regierung den Zinsendienst der aufzuwendenden Geldmittel sicherstellen würde.

Nach vielem Hin und Her kam es dann zu dem Königl. Beschluß vom 28. Mai 1842, nach dem Untersuchungen für den Bau einer Bahn eingeleitet werden sollten, die anstatt Soerabaja den westlicher gelegenen Hafenort Semarang zum Ausgangspunkt nehmen und von dort ebenfalls über Soerakarta und Djokjakarta in die Vorstenlande führen sollte. Man dachte sich eine eiserne Bahn, auf der Wagen durch Tiere gezogen werden sollten, und die von Privaten gebaut und betrieben werden sollte. Von einer Zinsgarantie war jedoch keine Rede und so wurde auch der oben erwähnte Konzessionsantrag abgelehnt. Der Beschluß hatte auch im übrigen keinen weiteren Erfolg, immerhin leitete er einen fast 20 Jahre dauernden Zeitraum der Vorbereitung ein, während dessen die Ansichten der maßgebenden Kreise darüber, ob man Bau und Betrieb der Bahnen privatem Unternehmungsgeist oder dem Staat vorbehalten müsse, vielfach hin und her schwankten und auch die Frage der „Büffelbahnen" immer wieder zum Vorschein kam. Gleichzeitig ließ indes die Regierung die Vorstenlandenbahn schon einmal von Amts wegen vermessen (1844), allerdings mit dem Ergebnis, daß von dem Bau, als einem zu gewagten Unternehmen, abgeraten wurde. Gleichwohl beantragte der Generalgouverneur im Jahre 1846 die Bereitstellung von 2½ Millionen Gulden, um im Westen der Insel Java von der Landeshauptstadt aus die Strecke Batavia—Buitenzorg durch den Staat unter Ausschluß Privater bauen zu lassen. Es kam jedoch auch dazu nicht; wenige Jahre später glaubte man wieder, besser Privatkapital heranziehen zu sollen, und 1851 wurde der Pionierleutnant Maarschalk beauftragt, für die Linie Batavia —Buitenzorg genauere Pläne auszuarbeiten. Als er diese Pläne, die später die Grundlage für die von der Niederl.-Indischen Eisenbahn gebauten Strecke bildeten, fertiggestellt hatte, empfahl er zwar den Bau dieser Strecke durch den Staat, meinte aber, der Betrieb solle durch eine private Gesellschaft gegen eine dreiprozentige Verzinsung des Anlage-

kapitals ausgeführt werden; gleichlaufende Gedanken über das Eisenbahnwesen im Mutterland sprachen hier gewiß mit. Im Jahr 1860 dachte man wieder anders und die Regierung schickte damals Stieltjes und Dixon nach Java, damit diese eine Untersuchung anstellen sollten, wie man die Verkehrsverhältnisse endlich verbessern könnte. Alle diese Erhebungen und die zahlreichen daraus sich ergebenden Anfragen um Konzessionierung hatten jedoch keinerlei praktischen Erfolg.

Endlich kam es zu einem Ergebnis, als Poolman am 28. August 1861 für die oben bereits erwähnte Vorstenlandenbahn von Semarang über Soerakarta nach Djokjakarta einen Konzessionsantrag einreichte. Nachdem die inneren Widerstände innerhalb der Regierung endlich überwunden waren, wurde die Konzession am 28. August 1862 unter Zusicherung einer 33jährigen Zinsgarantie von 4½ %, statt der verlangten 38jährigen, 5prozentigen Garantie, erteilt, und bald darauf kam durch Beschluß vom 17. September 1863 die Gründung der Niederl.-Indischen Eisenbahn-Gesellschaft (NIS) zustande, auf die sodann die Konzession übertragen wurde. Das Gesetz vom 6. Juli 1863 hatte inzwischen die Konzession bestätigt und die Gesellschaft gleichzeitig verpflichtet, eine Zweiglinie nach Willem I zu bauen. Noch bevor am 17. Juni 1864 der erste Spatenstich für die erste Bahn in den Niederländischen Kolonien vorgenommen wurde, hatte die Gesellschaft in Anlehnung an die vielfachen Erörterungen der vergangenen Jahre am 24. März 1864 die Konzession für die weit über 500 km von der Stammlinie entfernte, im Westen der Insel gelegene Strecke von Batavia nach Buitenzorg beantragt. Im nächsten Jahr wurde die Konzession erteilt, und zwar ohne daß die Gesellschaft eine Zinsgarantie für die neue Linie erbat und erhielt; erst am 22. Juni 1868 wurde indes die Konzession bestätigt unter gleichzeitiger Neuregelung der Garantieverhältnisse der Vorstenlandenbahn (Indischer Eisenbahn-Vertrag, Gesetz vom 10. April 1869).

Als Spurweite für die Vorstenlandenbahn hatte man nach langen Erwägungen die europäische Regelspur gewählt, wie man auch Oberbau und Fahrzeuge nach europäischem Muster verwendete. Auf Grund eines 1869 eingeforderten Gutachtens hatte sich jedoch die Regierung entschlossen, in Zukunft aus wirtschaftlichen und technischen Gründen eine schmalere Spur vorzuschreiben, so daß die NIS 1870 auf ihren Antrag die Genehmigung erhielt, die Batavia-Linie mit einer Spurweite von 1067 mm auszuführen; diese Spurweite wurde von da ab allgemein in den niederländischen Kolonien angewendet, und sie ist als Javaspur bekannt geworden. Für die Vorstenlandenbahn blieb es jedoch bei der einmal gewählten Regelspur, da hier die Bauarbeiten inzwischen bereits zu weit

fortgeschritten waren. Zwar waren die Schwierigkeiten, die sich dem Bau der Eisenbahn fern von dem Mutterland entgegenstellten, viel größer, als man wohl angenommen hatte, und namentlich war die Bereitstellung der Arbeitskräfte sehr langsam vonstatten gegangen. Immerhin war es gelungen, die erste Teilstrecke, Semarang—Tangoeng, am 10. August 1867 in Betrieb zu nehmen; doch waren die Nöte keineswegs überwunden, ja 1869 und 1870 drohte sogar der Bankerott, obwohl die Verhandlungen mit der Regierung über die Erhöhung der Zinsgarantie günstig verliefen. Mehrfach zwangen Geldknappheit und Naturereignisse den Bauleiter, J. P. de Bordes, die Arbeiten einzustellen. Als 1870 die Strecke bis Soerakarta (rund 100 km) fertig war, übernahm der oben bereits erwähnte D. Maarschalk die Leitung der Bauarbeiten; am 10. Januar 1872 wurde die Vorstenlandenbahn mit ihrer letzten Teilstrecke Soerakarta—Djokjakarta fertiggestellt, der sich am 21. Mai 1873 die Zweiglinie nach Willem I ebenfalls in der Regelspur anschloß, während fern im Westen die Strecke Batavia—Buitenzorg, 56 km lang, in der Schmalspur am 31. Januar 1873 dem Betrieb übergeben wurde. Damit war das erste koloniale Bauprogramm der NIS, 203 km Eisenbahnen, fertiggestellt. Als der Bau fertig war, mußte das Kapital, für dessen Zinsen der Staat einstehen sollte, auf 17½ Mill. Gulden erhöht werden, und tatsächlich hat der Staat bis 1876 der Gesellschaft 3 334 430 fl. zuschießen müssen. Von da ab ließen die steigenden Einnahmen es zu, die empfangenen Beträge zurückzuzahlen, und 1893 war der ganze Vorschuß wieder getilgt, so daß der Staat nunmehr am Gewinn teilnehmen konnte. Er erhielt nach Abzug einer Dividende von 5 % für die Gesellschaft ein Viertel des Reingewinns der Vorstenlandenbahn als Gewinnanteil, und nach Tilgung des Vorstenlandenbahnkapitals, die 1932 zu Ende geführt war, ein Viertel des ganzen Reingewinns, so daß von da ab der Voraus von 5 % für die Gesellschaft entfällt. Auf diese Weise erhielt der Staat von 1894 bis 1923 insgesamt 7 717 500 fl. oder jährlich im Durchschnitt 250 000 fl., während in den folgenden 10 Jahren die NIS 7 086 277 fl. oder über 700 000 fl. jährlich zu zahlen hatte. Der höchste Satz betrug 1929 1 215 084 fl.: man sieht, die Rechnung war für alle Beteiligte richtig gewesen. Mit Ablauf der Konzession im Jahre 1971, fällt die Vorstenlandenbahn, mit Ausnahme der Fahrzeuge und Vorräte ohne Entschädigung an den Staat.

Als sich der Staat am 6. April 1875 endlich dem Bau von Eisenbahnen auf Java zuwandte, ergab sich bald, daß die NIS-Linie Batavia—Buitenzorg ein wichtiger Ausgangspunkt für die Eisenbahnlinien im Westen werden würde, zumal gleichzeitig beim Ausbau des Bataviaer

Hafens Tandjong Priok eine Eisenbahn dorthin gebaut wurde, während andererseits die Vorstenlandenbahn, das zukünftige Staatsbahnnetz in eine östliche und eine westliche Hälfte trennend, mit ihrer abweichenden Spurweite dauernd ein lästiges Hindernis für einen durchgehenden Verkehr durch die Insel Java bleiben mußte. So lag es für den Staat nahe, zu versuchen, die Batavialinie seinem Netz mindestens betrieblich einzuverleiben und darüber hinaus von der NIS den Umbau der Vorstenlandenbahn auf die Javaspur zu erreichen. Die NIS war nicht abgeneigt, den Wünschen der Regierung zu entsprechen, zumal sie auf einen weiteren Ausbau der Batavialinie nicht mehr rechnen konnte, nachdem der Staat sich hier eingeschaltet hatte, und so kam es zu den Verträgen vom 13. Juni 1877, in denen sich die NIS verpflichtete, die Strecke Batavia—Buitenzorg dem Staat abzutreten und die Vorstenlandenbahn auf die Javaspur umzubauen; dafür sollte sie dann die Konzession für die Neubaulinien Soerakarta—Madioen, Djokjakarta—Tjilatap und Djokjakarta—Magelang erhalten. Es gelang jedoch nicht, die gesetzliche Zustimmung zu den Verträgen zu bekommen. Die dahingehenden Anträge wurden von der zweiten Kammer am 24. Mai 1878 verworfen und damit nicht nur die für die Staatsbahn außerordentlich wichtige Umstellung unmöglich gemacht, sondern auch den Ausdehnungsbestrebungen der NIS zunächst ein Ziel gesetzt. Die Regierung gab indes ihre Bemühungen, wenigstens die Batavialinie in ihre Hand zu bekommen, nicht auf, auch war die NIS nicht abgeneigt, den Betrieb der Strecke, falls ein Verkauf nicht zustande käme, der Staatsbahn wenigstens pachtweise zu überlassen, während der Staat auch gern den Betrieb der 1877 fertiggestellten, nur 9 km langen Hafenbahn nach Tandjonk Priok der NIS übertragen hätte, wenn er die Batavia-Linie nicht in seine Hand bekommen konnte. Darauf wollte jedoch die NIS wieder nicht eingehen. Auch als kurz darauf eine Verständigung über den Ankauf der Batavialinie zustande kam und die zweite Kammer dieser nunmehr zustimmte, die erste Kammer aber Schwierigkeiten machte, konnte sich die NIS nicht entschließen, den Betrieb der Hafenlinie beim etwaigen Scheitern der Verhandlungen zu übernehmen. Als dann die erste Kammer am 8. Dezember 1881 mit 14 gegen 13 Stimmen die Zustimmung verweigerte und ein letztes Angebot der NIS, die Batavialinie für 6 Mill. Gulden zu verkaufen und auf der Vorstenlandenbahn zwischen Djokjakarta und Soerakarta eine dritte Schiene in dem durchgehenden Gleis zu legen, nicht zum Ziel führte, 1889, war die ganze Angelegenheit auf Jahrzehnte hinaus erledigt. Erst die 1911 wiederaufgenommenen Verhandlungen führten dann zu dem Vertrag vom 30. Januar 1913, nach dem der Staat die Batavialinie für 8½ Mill. Gulden erwarb und am 31. Oktober

ging dann die Linie in Eigentum und Betrieb der Staatsbahn über; vom Umbau der Vorstenlandenbahn war dabei nicht mehr die Rede.

Nachdem der Streit um den Verkauf der Batavialinie und den Umbau der Vorstenlandenbahn zunächst auf lange Sicht erledigt war, und die Verpflichtungen der NIS dem Staat gegenüber aus der Dividendengarantie für die Vorstenlandenbahn abgewickelt waren, konnte die Gesellschaft dazu übergehen, ihr Liniennetz im Osten weiter auszubauen; im Westen der Insel kam eine Ausdehnung nach dem Eingreifen des Staates wohl nicht mehr in Frage. Zunächst erhielt die NIS am 20. April 1894 die Konzession für eine Kleinbahn von Djokjakarta südlich nach dem Indischen Ozean, die bis Srandakan am 21. Mai 1895 eröffnet, später bis Brossot und Sewoegaloer (1. April 1915 und 1916) verlängert und durch eine Seitenlinie bis Poendoeng (15. Januar 1919) ergänzt wurde; auch diese, insgesamt 56 km langen Linien sind in der europäischen Spur erbaut worden, so daß die NIS seitdem über insgesamt 261 km Bahnen in der Breitspur verfügt. Alle weiteren Linien der Gesellschaft erhielten jedoch die Javaspur, und zwar wurde zunächst auf Grund der Konzession vom 14. Dezember 1895 die bereits 1877 vorgesehene Kleinbahn von Djokjakarta nach Magelang gebaut, die, 44 km, am 1. Juli 1898 eröffnet und später (Konzession vom 7. Mai 1901) nach Willem I zum Anschluß an die Stammlinie nach Semarang verlängert und durch eine Seitenlinie nach Parakan ergänzt wurde. Sodann folgte die für die Entwicklung des östlichen Eisenbahnnetzes sehr wichtige Linie von (Semarang-) Goendih nach Soerabaja, die am 24. September 1896 konzessioniert wurde und 229 km lang am 1. Februar 1903 ganz in Betrieb genommen werden konnte und die später durch zwei Seitenlinien nach Norden ausgebaut wurde. Allerdings war damit eine durchgehende Verbindung zwischen den beiden wichtigen Hafenstädten Semarang und Soerabaja noch nicht hergestellt, da die Strecke Semarang—Goendih die europäische Spur aufweist. Am 28. Dezember 1913 wurde daher die javaspurige Strecke Semarang—Gambringan, 60 km lang, konzessioniert, die unter Umgehung von Goendih die durchgehende Verbindung nach Soerabaja möglich machte und die am 3. Januar 1924 fertig wurde. Damit war gleichzeitig in Verbindung mit der Staatsbahn und der Semarang—Cheribon-Bahn eine vollwertige in ihrer ganzen Ausdehnung schmalspurige Flachlandstrecke Batavia—Soerabaja, die Javasee entlang, geschaffen. Inzwischen hatte die NIS ihren Betrieb durch die Übernahme der 1899 gebauten Pferdebahn Soerakarta—Bojolali von der Soloschen[1]

[1] Solo ist der gebräuchliche Name für Soerakarta.

Tramweg Maatsch im Jahr 1906 erweitert; sie baute die Strecke zu einer Dampfkleinbahn um, eröffnete diese am 1. Mai 1908, 27 km lang, und ergänzte sie, nachdem sie das Eigentum an ihr am 1. Januar 1914 erworben hatte, durch die 52 km lange Strecke von Soerakarta nach Batoeretno am 1. Oktober 1923. Damit war das Netz der NIS auf den jetzigen Stand gebracht.

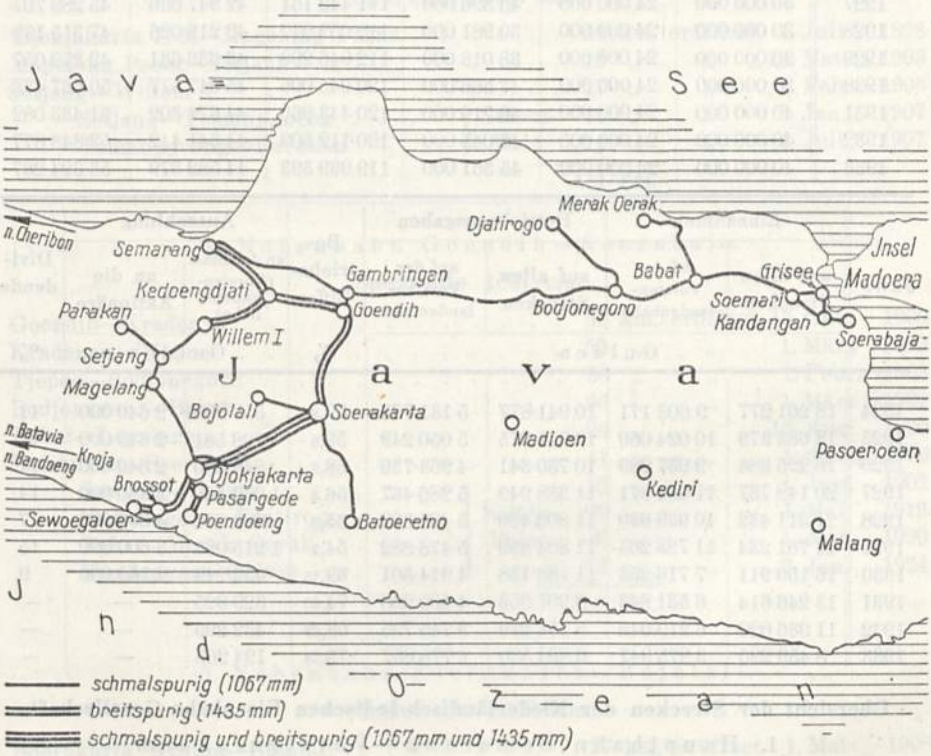
Es bleibt dann noch das Schicksal der Strecke Djokjakarta—Soerakarta darzustellen. Bei dem immer weiter voranschreitenden Ausbau der Staatsbahnen wurde für diese die abweichende Spurweite dieser Strecke, die die einzige Verbindung zwischen dem östlichen und dem westlichen Staatsbahnnetz bildete, immer unerträglicher und so kam es schließlich zu dem Vertrag vom 14. Januar 1895 zwischen dem Staat und der NIS, indem sich diese verpflichtete, auf der Strecke Djokjakarta—Soerakarta eine dritte Schiene einzubauen, auf der durchgehende Staatsbahnzüge zwischen Osten und Westen verkehren konnten. Am 15. Juni 1899 wurde der dreischienige Betrieb aufgenommen, indem zunächst die Güterzüge der Staatsbahn durchgeführt wurden, seit dem 1. Februar 1905 verkehrten auch durchgehende Personenzüge. Bei der weiteren Ausdehnung des Verkehrs und dem Wunsch auf Beschleunigung namentlich der Reisezüge zwischen Batavia und Soerabaja konnte aber auch diese Verbindung auf die Dauer unmöglich befriedigen, und so kam es endlich zu dem Vertrag vom 19. Juni/1. Juli 1925, nach dem sich die NIS verpflichtete, ein freiliegendes, 58 km langes Gleis zwischen Djokjakarta und Soerakarta zu bauen und es der Staatsbahn zu verpachten. Dies Gleis wurde am 1. Mai 1929 von der Staatsbahn in Benutzung genommen, es kann seit dem 1. November 1929 mit einer Geschwindigkeit von 85 km befahren werden. Es sei noch erwähnt, daß am 1. April 1926 ein Vertrag mit dem Staat über eine angemessene Aufteilung des beiderseits bedienten Verkehrs zustande kam.

Für das gesamte Kleinbahnnetz der NIS, d. h. die nach der neuen Eisenbahngesetzgebung von 1928 Nebenbahnen genannten Linien außer der Stammlinie der Vorstenlandenbahn, sind im Jahr 1913 gelegentlich der Konzessionierung der letzten Strecke (Semarang—Gambringan) durch Gouvernementsbeschluß vom 28. Oktober neue Konzessionsbedingungen festgestellt, derart, daß alle Linien nunmehr gleichmäßig behandelt werden und daß die Konzession für alle bereits betriebenen und noch zu bauenden Strecken gleichzeitig am 31. Dezember 1971 mit der der Vorstenlandenbahn erlischt. Die Verstaatlichung kann darüber hinaus nicht nur nach einer bestimmten Anzahl von Jahren, sondern auch jederzeit nach

einjähriger Kündigung gegen einen Kaufpreis geschehen, der auf eine einfache Art ermittelt wird, und der von dem kaufmännischen Wert der Bahnen abhängt, aber höher ist, als der Buchwert abzüglich der jährlich im Voraus festzusetzenden Abschreibung auf die Fahrzeuge. Aber auch beim Ablauf der Konzession hat der Staat die Wahl, ob er die Bahnen zum ungefähren Buchwert übernehmen oder nur einzelne Linien an sich ziehen will; für die nicht übernommenen Linien wird dann die Konzession um 30 Jahre verlängert. Für Militärzwecke geschieht der Verkehr zu halben Preisen, Postpakete sind zu bestimmten Tarifen, eine bestimmte, größere Anzahl von Regierungsbeamten frei zu befördern.

Bei der großen Bedeutung, die die Strecke Djokjakarta-Soerakarta der NIS-Vorstenlandenbahn für den Eisenbahnverkehr durch die Insel hat, darf zum Schluß vielleicht noch kurz die Entwicklung des Verkehrs zwischen Batavia und Soerabaja, der beiden Hauptpunkte der Insel, erwähnt werden. Erst am 1. November 1894 wurde mit der Fertigstellung der durch eine schwere morastige Gegend führenden Strecke Tasikmalaja —Maos die Schienenverbindung zwischen den beiden Hafenplätzen hergestellt und nun konnte eine Personenzugverbindung (an Schnellzüge dachte man noch nicht) eingerichtet werden, mit der man in 3 Tagen unter Übernachtung in Tasikmalaja und Djokjakarta und Umsteigen in Djokjakarta in die breitspurigen Züge der NIS und Soerakarta wieder in die schmalspurigen Staatsbahnzüge von Batavia nach dem über 800 km entfernten Soerabaja gelangen konnte; Nachtzüge gibt es auch jetzt auf der Insel noch nicht. Am 6. Januar 1896 gelang es, die Fahrtdauer auf 2 Tage mit Übernachtung in Maos herabzudrücken. Am 2. Mai 1906 wurde die Fahrzeit auf 23 Stunden herabgesetzt und gleichzeitig die Durchführung der Staatsbahnzüge über die nun dreischienige NIS-Strecke zwischen Djokjakarta und Soerakarta ermöglicht; in Maos mußte nach wie vor übernachtet werden. Am 1. Dezember 1909 wurde der erste Expreßzug zwischen Bandoeng und Soerabaja (Ostjavaexpreß) eingelegt. Dadurch wurde die Reisezeit einschließlich der Benutzung des Mittagsschnellzugs Batavia—Bandoeng auf 18 Stunden in 1½ Tagen ermäßigt. Durch die Einführung des Batavia—Djokja-Expreßzugs (Westjavaexpreß), 1. Mai 1912, der für diese Strecke 12 Stunden brauchte und der durch einen Schnellzug Djokjakarta—Soerabaja (am folgenden Tag) ergänzt wurde, wurde eine weitere Verbesserung erzielt; durch die Ost- und Westjavaexpreßzüge entstanden zwei gute Verbindungen, aber ohne Übernachtung ging es auch jetzt noch nicht. Am 1. Januar 1914 wurde nach Fertigstellung der nördlich die Javasee entlang führenden Strecken ein Schnellzug zwischen Batavia und Semarang eingeführt, und am 1. Mai 1918 wurde der Westjava-Expreß auf die eben genannte nördliche Strecke über

Cheribon verlegt und dadurch die Verbindung Batavia—Djokjakarta um 2¼ Stunden verkürzt. Endlich war nach Herstellung der freiliegenden NIS-Verbindung zwischen Djokjakarta und Soerakarta die Einrichtung des durchgehenden Tageszuges Batavia— und Bandoeng—Kroja—Soerabaja, 1. November 1929, möglich; für die 821 km lange Strecke, die zu 51 km durchs Gebirge führt, brauchte der Zug 13½ Stunden; seit dem 1. November 1934 konnte die Zeit auf 12 Stunden herabgesetzt werden, gewiß eine durchaus beachtliche Leistung auf einer schmalspurigen Eisenbahn.



Das Netz der Niederländisch-Indischen Eisenbahn-Gesellschaft

Über das geldliche Ergebnis der NIS gibt die folgende Zusammenstellung Auskunft. Es sei dazu noch nachzutragen, daß die Dividende von 1910—1923 betrug: 15,6, 16,8, 17,2, 17, 14, 15, 17, 15, 15, 17, 17, 17, 13 und 11 % und daß die Vorstenlandenbahn für sich, die durchweg, obwohl sie an Länge nur etwa ein Viertel aller Bahnen umfaßt, die Hälfte der Einnahmen bringt, auch in den letzten schlechten Jahren, die sonst alle Eisenbahnen an den Rand des Verderbens gebracht haben, noch stets Reinüberschüsse für die Gesellschaft und den Staat gebracht hat. Die

jenigen, die damals den Bau der Vorstenlandenbahn in erster Linie betrieben und durchsetzten, haben also durchaus Recht behalten.

Jahr	Aktienkapital		Umlaufende Anleihen	Buchwert einschl. Fahrzeuge		allgemeine Rücklage
	vorgesehen	davon ausgegeben		insgesamt	Vorstenlandenbahn	
	Gulden					
1924	30 000 000	24 000 000	51 045 000	112 127 082	43 115 967	39 370 000
1925	30 000 000	24 000 000	50 677 000	111 947 392	43 094 969	41 363 954
1926	30 000 000	24 000 000	50 295 000	111 743 851	42 945 340	43 929 746
1927	30 000 000	24 000 000	43 396 000	111 442 161	42 947 036	45 289 707
1928	30 000 000	24 000 000	39 981 000	112 052 277	43 219 026	47 315 139
1929	30 000 000	24 000 000	38 018 000	112 946 298	43 636 631	49 279 057
1930	30 000 000	24 000 000	47 566 000	120 945 006	45 047 577	50 667 433
1931	40 000 000	24 000 000	46 710 000	120 443 960	44 674 302	51 433 082
1932	40 000 000	24 000 000	46 045 000	120 112 309	44 641 442	52 848 877
1933	40 000 000	24 000 000	45 361 000	119 999 393	44 582 379	53 324 267

Jahr	Einnahmen		Betriebsausgaben		Betriebs-Ziffer	Auszahlung		Dividende
	auf allen Strecken	auf der Vorstenlandenbahn	auf allen Strecken	auf der Vorstenlandenbahn		an den Staat (Vorstenlandenbahn)	an die Aktionäre	
	Gulden				%	Gulden		%
1924	18 261 277	9 603 171	10 941 877	5 131 773	59,8	559 295	2 640 000	11
1925	18 683 379	10 024 069	10 941 975	5 050 249	59,8	798 581	2 640 000	11
1926	18 225 386	9 937 289	10 730 341	4 963 739	58,9	849 880	2 640 000	11
1927	20 148 737	11 061 371	11 338 949	5 286 467	56,3	1 042 468	3 360 000	14
1928	21 311 432	10 939 639	11 802 430	5 425 332	55,3	984 861	4 080 000	17
1929	21 761 234	11 793 265	11 804 859	5 478 882	54,2	1 215 084	3 600 000	15
1930	16 150 911	7 716 253	11 168 138	4 914 501	69,15	452 249	2 160 000	9
1931	13 246 614	6 531 843	9 907 953	4 400 206	74,80	329 825	—	—
1932	11 936 020	6 219 046	8 151 279	3 745 795	68,29	432 295	—	—
1933	8 459 220	3 975 947	6 224 530	2 775 897	73,58	194 265	—	—

Übersicht der Strecken der Niederländisch-Indischen Eisenbahn-Gesellschaft.

1. Hauptbahn Semarang—Vorstenlanden.

Spurweite 1435 mm.

Semarang Tawang—Semarang Goederenstation	1 km,	eröffnet	25. Mai	1914
Semarang Goederenstat—Tangoeng	25 „	„	10. Aug.	1867
Tangoeng—Kedoengdjati	9 „	„	19. Juli	1868
Kedoengdjati—Soerakarta	74 „	„	18. Febr.	1870
Soerakarta—Tjepper	21 „	„	27. März	1871
Tjepper—Klatten	9 „	„	9. Juli	1871
Klatten—Djokjakarta Sem-Vorst	28 „	„	10. Juni	1872
Djokjakarta S-V—Djokjakarta Toegoe	1 „	„	7. Juli	1887
Kedoengdjati—Bringin (Seitenlinie)	21 „	„	27. März	1871
Bringin—Willem I (Seitenlinie)	16 „	„	21. Mai	1873
Vorstenlandenbahn	205 km.			

2. Nebenbahn Djokjakarta—Brossot.

Spurweite 1435 mm.

Djokjakarta—Srandakan		23 km,	eröffnet	21. Mai	1895
Srandakan—Brossot		2 „	„	1. April	1915
Brossot—Sewoegaloer		3 „	„	1. April	1916
Ngabean—Pasar Gede	Seiten-	6 „	„	15. Dez.	1917
Pasar Gede—Poendoeng	linie	22 „	„	15. Jan.	1919
		56 km.			

3. Nebenbahn Djokjakarta—Willem I.

Spurweite 1067 mm.

Djokjakarta D-M—Magelang Pasar		44 km,	eröffnet	1. Juli	1898
Magelang Pasar—Setjang		12 „	„	15. Mai	1903
Setjang—Willem I		27 „	„	1. Febr.	1905
Setjang—Temanggoeng	Seiten-	14 „	„	3. Jan.	1907
Temanggoeng—Parakan	linie	14 „	„	1. Juli	1907
		111 km.			

4. Nebenbahn Goendih—Soerabaja.

Spurweite 1067 mm.

Goendih—Kradenan		36 km,	eröffnet	15. Okt.	1900
Kradenan—Tjepoe		52 „	„	1. März	1902
Tjepoe—Bodjonegoro		36 „	„	1. Febr.	1903
Bodjonegoro—Babat		36 „	„	1. März	1902
Babat—Lamongan		28 „	„	15. Aug.	1900
Lamongan—Soerabaja		41 „	„	1. April	1900
Soemari—Grisee		15 „	„	1. Juni	1902
Bodjonegoro—Djatirogo	Seiten-	49 „	„	1. Mai	1919
Babat—Merak Oerak	linien	46 „	„	1. Aug.	1920
Kandangan—Grisee		13 „	„	3. Jan.	1924
		352 km.			

5. Nebenbahn Soerakarta—Bojolali.

Spurweite 1067 mm.

Soerakarta Kraton—Bojolali	27 km,	eröffnet	1. Mai	1908
Soerakarta Kraton—Soerakarta Kotta	1 „	„	1. Juni	1920
Soerakarta Kotta—Wonogiri	32 „	„	1. April	1922
Wonogiri—Batoeretno	19 „	„	1. Okt.	1923
	79 km.			

6. Nebenbahn Semarang—Gambringan

Semarang Tawang—Broemboeng	14 km,	eröffnet	3. Jan.	1924
Broemboeng—Goeboeg	17 „	„	1. Sept.	1922
Goeboeg—Gambringan	29 „	„	3. Jan.	1924
	60 km			
Länge aller Linien	863 km.			

Ferner waren eröffnet worden die später an den Staat übergegangenen Strecken:

Batavia—Weltevreden	6 km	lang,	am 15. Sept. 1871
Weltevreden—Meester Cornelis	6 „	„	„ 16. Juni 1872
Meester Cornelis—Buitenzorg	44 „	„	„ 31. Jan. 1873

Literatur.

Die Jahresberichte der Gesellschaft.

A. W. E. Weijermann. Spoor- en Tramwegconcessies der NIS in den Mitteilungen der Staatsbahnen auf Java (Allgemeines Nr. 11), Teil I A und B, 1916.

S. A. Reitsma. Indische Spoorwegpolitiek, daselbst (administr. Dienst Nr. 1), Teile III 1919, IV 1920 und V 1925.

Enzyklopädie van Ned. Indie van Stibbe en Uhlenbeck, den Haag 1921.

Kielstra, Uit de Geschiedenis der NISM, Onze Eeuw 1914, S. 50.

S. A. Reitsma, Korte Geschiedenis der Ned. Ind. Spoorwegen, Weltevreden 1928.

Halkema. Van 3-tot 1-daagsche. d'Orient, 27. 10. 1934.

Dr. Overmann.

Wirtschafts- und Betriebs-Ergebnisse der englischen Gruppenbahnen im Jahre 1934.[1]

Aus den Wirtschafts- und Betriebsergebnissen der vier englischen Gruppenbahnen ergibt sich, daß ihre Betriebseinnahmen 1934 um 7 Mill. £ über denen des Jahrs 1933 lagen.

Der eigentliche Eisenbahnbetrieb erbrachte sechs Siebentel, die Nebenbetriebe ein Siebentel dieser Summe. Obwohl die Einnahmen des Personenzugverkehrs absolut bei allen vier Gesellschaften zugenommen haben, sind sie anteilmäßig in bezug auf die Gesamteinnahmen etwas gesunken.

Die im Mai 1933 versuchsweise eingeführten „Sommerrückfahrkarten" zum Preis von 1 Penny je Meile in der 3. Klasse und 1,5 Penny je Meile in der 1. Klasse sind ab 1. Januar 1934 als dauernde Einrichtung beibehalten worden. Sie bedeuten praktisch eine allgemeine Tarifermäßigung, denn sie werden mit einer Gültigkeitsdauer von 30 Tagen für fast alle Bahnhöfe ausgegeben und zwar ohne Beschränkung hinsichtlich der Züge, des Zeitpunkts und der Möglichkeit zur Unterbrechung der Reise. Für diese Fahrkartengattung stellt sich der Preis der 1. Klasse heute nur ebenso hoch wie der normale Preis der 3. Klasse vor zwei Jahren. Alle Preise für ermäßigte Fahrten 1. Klasse sind jetzt nur noch 50 % höher als die entsprechenden 3. Klasse-Preise. Diese Tarifmaßnahme hat sich dahin ausgewirkt, daß die vier Gruppenbahnen im Jahr 1934 in der 1. Klasse mehr Reisende auf Einzelkarten befördert haben als 1933, mit einem Einnahmezuwachs von 4,4 % bei der London and North Eastern Railway (LNER) und von 2,8 % bei der Great Western Railway (GWR), allerdings bei der London Midland and Scottish Railway (LMSR) und der Southern Railway (SR) mit geringem Einnahmerückgang.

Die stärkste Zunahme in der Zahl der Fahrten weist die 3. Wagenklasse auf. Die Steigerung der Arbeiterkarten läßt die Besserung am Arbeitsmarkt erkennen, wo die Zahl der Fahrten 1934 gegenüber 1933 um 6,33 %, die Einnahmen hieraus sogar um 6,66 % angewachsen sind.

[1] Besprechung: Supplement to the Railway Gazette, April 26, 1935. Financial and operating results of the British group railways in 1934.

Im Gegensatz zu der Entwicklung der Einnahmen aus Einzelkarten 1. Klasse sind die Einnahmen aus den Zeitkarten 1. Klasse bei allen Gesellschaften zurückgegangen, und zwar liegt der Rückgang zwischen 0,5 und 8 %. Der Verkehr der 3. Klasse-Zeitkarten hat bei allen Gesellschaften etwas zugenommen, in der Zahl der beförderten Personen um 0,2 bis 4,5 % und in den Einnahmen um 1 bis 2,2 %. Die Gesamteinnahmen aus dem Zeitkartenverkehr liegen bei der London Midland and Scottish Railway und der Great Western Railway um 1,2 bzw. 0,4 % unter denen von 1933, bei der London and North Eastern Railway und der Southern Railway um 2 bzw. 1,8 % über denen des Vorjahrs.

Der Güterzugverkehr insgesamt — mit Ausnahme des Viehverkehrs — hat überall absolut und anteilsmäßig gewonnen. Die Einnahmen sind aber nicht entsprechend dem Verkehrszuwachs gefolgt, vielmehr zeigt die Entwicklung — insgesamt und nach Hauptgüterklassen getrennt — folgendes Bild:

	Steigerung 1934 gegen 1933 in %	
	Bef. Tonnen	Einnahmen
Güterverkehr ohne Kl. 1—6	6,49	4,52
Erzverkehr u. Güterverkehr der Kl. 1—6	17,71	14,25
Kohle, Koks und Preßkohle	4,71	4,53
insgesamt (ohne Viehverkehr)	7,70	6,00

Die Einnahme je Tonne ist bei allen Gesellschaften mit Ausnahme der Südbahn, deren Güterverkehr nur eine geringe Rolle spielt, gesunken; der Abfall schwankt zwischen 0,6 und 1,7 %.

Den größten anteilmäßigen Aufstieg erbrachten der Erzverkehr und der Güterverkehr der Klasse 1—6, worin sich ein ständiger Fortschritt der Schwerindustrie widerspiegelt. Die stärkste Aufwärtsbewegung im Kohlenverkehr kam der London & North Eastern Railway zugute. Der Eisen- und Stahlverkehr hat stark zugenommen, so z. B. nach beförderten Tonnen bei der London Midland and Scottish Railway um 31 %, der London & North Eastern Railway um 39 % und der Great Western Railway um 24 %, insgesamt um 32 %. Der Viehverkehr zeigte nach wie vor eine rückläufige Entwicklung und zwar im Jahr 1934 gegen 1933 nach den beförderten Stücken um 3,53 % und nach den Einnahmen um 3,23 %.

Im Berichtsjahr sind 3,75 Mill. £ Ausgaben auf die Vermögensrechnung entfallen.

Die vier Gruppenbahnen haben im reinen Eisenbahnbetrieb ihre Betriebsausgaben verhältnismäßig stark senken können, so daß die Reineinnahmen des Eisenbahnbetriebs und die Betriebszahlen 1934 sich gegen 1933 folgendermaßen entwickelt haben:

	Steigerung der Reineinnahmen 1934 gegen 1933	Betriebszahl 1933	Betriebszahl 1934
LMSR	10,51 %	82,88	81,83
LNER	6,76 %	82,49	82,23
GWR	10,50 %	81,81	80,47
SR	6,72 %	79,70	78,90
insgesamt	8,84 %	—	—

Durch die Belebung des Verkehrs sind naturgemäß die Betriebsausgaben in 1934 absolut angestiegen. Drei Gesellschaften haben zwar die Meilenzahl ihres Netzes verringert, aber alle vier Gesellschaften berichten über eine ausgedehnte Gleiserneuerung und zwar von zusammen 1197 Meilen Gleis gegen 1110 in 1933 oder 8 % mehr als im Vorjahr. Trotzdem für Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues und der baulichen Anlagen absolut und bezogen auf die Streckenmeile im Jahr 1934 mehr aufgewendet wurde als in 1933, sind diese Ausgaben im Verhältnis zu den Verkehrseinnahmen fast gleich geblieben.

Ausgaben für Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaus und der baulichen Anlagen in von-Hundert-Sätzen der Verkehrseinnahmen.

LMSR		LNER		GWR		SR	
1933	1934	1933	1934	1933	1934	1933	1934
11,16	11,18	10,54	10,45	12,15	12,08	14,97	14,98

Die Zahl der im Betrieb befindlichen Dampflokomotiven erfuhr 1934 eine Herabsetzung. Bei der London Midland and Scottish Railway und bei der London and North Eastern Railway ist die Erneuerung von Lokomotiven weitgehend gefördert worden. Die durchschnittliche Lok-Meilenleistung konnte beträchtlich erhöht werden; mit 27 558 Meilen Durchschnittsleistung in 1934 schnitt die Südbahn am besten ab. Unter geringem Mehraufwand für Unterhaltung hat diese Gesellschaft ihren Bestand an elektrischen Triebwagen um 28 % vermehrt. Auch für die Erneuerung des Personenwagenparks sind beträchtliche Mittel aufgewendet worden und zwar zu Lasten des Erneuerungsfonds, z. B. von der LMSR 656 000 und von der GWR 105 000 £. Die Bewirtschaftung des Güterwagenparks zeigt das gleiche Bild wie die des Lokomotiv- und Personenwagenparks: eine Verringerung im Bestand und eine wesent-

liche Steigerung in der Erneuerung und zwar 1934 gegen 1933 ein Mehr von 136 %.

Die Betriebskosten für Dampflokomotiven pro Zugmeile sind von den meisten Gesellschaften gesenkt worden, während die Kosten für den elektrischen Zugbetrieb je Zugmeile etwas anstiegen, ausgenommen bei der London Midland and Scottish Railway, die Einsparungen in den Ausgaben für den elektrischen Strom ausweisen konnte.

Die Nebenbetriebe haben sich bei den verschiedenen Gesellschaften finanziell unterschiedlich entwickelt.

Im Kraftwagenüberlandverkehr sind die Bruttoeinnahmen bei der London Midland and Scottish Railway und der London and North Eastern Railway beträchtlich gestiegen unter günstiger Entwicklung der Betriebszahl, die bei der letzteren z. B. von 89,19 auf 84,35 zurückging. Die Reineinnahmen der beiden Gesellschaften überstiegen die des Vorjahrs um 11 000 bzw. 12 000 £. Die beiden anderen Gesellschaften zeigten fast die gleichen Ergebnisse wie 1933; die Betriebszahl der Great Western Railway ist bei zwar geringem Anstieg der Roheinnahmen von 80,76 auf 83,62 angewachsen.

In der Rechnung für den Abholungs- und Zustellungsdienst von Expreßgut und Frachtsendungen stiegen die Roheinnahmen zwar an, aber die Ausgaben wuchsen stärker. Pferdefuhrwerke wurden in ständig vermehrter Zahl durch Kraftfahrzeuge ersetzt, die Unterhaltungskosten für beide sind größer geworden. Die erhöhten Lizenzgebühren trugen weitgehend zu der Vermehrung der Ausgaben bei.

Die Schiffsbetriebe der Gesellschaften hatten erhöhte Bruttoeinnahmen, auch die Reineinnahmen sind nur bei der London Midland and Scottish Railway beträchtlich und zwar um 45 000 £ gestiegen, bei der Great Western Railway und Southern Railway um 3500 bzw. 4000 £, während die London and North Eastern Railway 1934 einen um 2200 £ erhöhten Verlust gegen 1933 erlitt.

Im Gegensatz zu dem Rollfuhrdienst zeigten die Hafenbetriebe im Verhältnis zu den Roheinnahmen weniger gestiegene Ausgaben, so daß die London Midland and Scottish Railway ihren Verlust um 50 000 £ senken, die London and North Eastern Railway um 56 000 £, und die Great Western Railway um 22 000 £ verbesserte Reineinnahmen erzielen konnten. Entsprechend sanken die Betriebszahlen bei der LMSR von 108,3 auf 101,7, der LNER von 96,2 auf 94,3 und der GWR von 96,6 auf 95,5; die Ergebnisse der Southern Railway zeigten wenig Veränderung gegenüber 1933.

Sehr unterschiedlich ist das finanzielle Ergebnis der Hotel-, Bahnhofswirtschaft- und Speisewagenbetriebe bei

den vier Gruppenbahnen. Die Südbahn hat 1934 ihren Verlust von 1933 noch erheblich vergrößert, für die Great Western brachte das Berichtsjahr einen geringfügigen Abfall der Reineinnahmen — die Betriebszahl ging von 87,95 auf 88,08 —, während die beiden großen Gesellschaften 1934 gegenüber 1933 vermehrte Reineinnahmen erzielten, und zwar die London Midland and Scottish Railway eine Steigerung in Höhe von 76 000 £ und die London and North Eastern Railway eine solche von 40 000 £.

Die Reineinnahmen der vier englischen Gruppenbahnen betrugen 1934 einschließlich der Nebenbetriebe 31,4 Mill. £, d. h. sie sind gegenüber dem Vorjahr um 2,7 Mill. £ oder 9,29 % gestiegen. Trotz dieses verhältnismäßig günstigen Ergebnisses konnten die London Midland and Scottish Railway und die London and North Eastern Railway keine Dividende auf die gewöhnlichen Aktien zahlen. Auf Vorzugsaktien zahlten die LMSR die vollen 4 %, auf die 1955 einlösbaren Vorzugsaktien 5 % gegen 3½ % bzw. 4⅜ % in 1933. Die LNER zahlte vergleichsweise 3¼ % und 4 1/16 % gegenüber 2 % bzw. 2½ % im Jahr 1933. Die Great Western konnte 3 % auf die gewöhnlichen Aktien ausschütten, die Süd-Bahn 4 % gegen 3 % im letzten Jahr.

Der Wirtschaftsbericht der englischen Eisenbahngesellschaften für 1934 enthält außer den finanziellen Ergebnissen Angaben über Verbesserungen im Betrieb und Verkehr. Von zwei Gesellschaften, der LMSR und der LNER, wurden verbesserte und schwerere Lokomotiven eingestellt, die Great Western Railway hat einen neuen Dienst von Birmingham nach Cardiff mit einer fahrplanmäßigen Geschwindigkeit von 50 Meilen/Std. mit Dieseltriebwagen eingeführt. Im Norden Englands vermitteln Dieseltriebwagen gute und schnelle Verbindungen zwischen den Städten York, Harrogate, Hull und Leeds. Daß die Dampflokomotive nach wie vor ihren Platz behauptet, zeigte die London and North Eastern Gesellschaft auf einer Versuchsfahrt zwischen London und Leeds über eine Entfernung von 185,7 Meilen. Die Hinfahrt wurde in 2 Std. 31 Min, die Rückfahrt mit einer schwereren Last in 2 Std. 37 Min. zurückgelegt, die Höchstgeschwindigkeit betrug 160 Meilen/Std. Eine Höchstgeschwindigkeit von 108 Meilen/Std. und eine Geschwindigkeit von mehr als 100 Meilen/Std. über eine Strecke von 12 Meilen wurde auf einer Fahrt zwischen London und Newcastle (268,2 Meilen) in 3 Std. 57 Min., bzw. 3 Std. 51 Min. erreicht. Die Gesellschaft hofft, auf Grund dieser Versuche eine tägliche Verbindung London—Newcastle in 4 Std. im Herbst 1935 mit dem „Silver Jubilee"-Zug einrichten zu können.

Die Südbahn hat im Jahr 1934 ihr Elektrisierungsprogramm für den Nahverkehr fortgeführt, Sevenoaks, Lewes und Eastbourne wurden an das elektrische Netz angeschlossen.

Die Ausflugsfahrten nach dem Norden Englands und Schottlands und die Ferienreisen in Eisenbahn-Wohnwagen wurden weiter ausgebildet.

Eine günstige Entwicklung fand der neueingerichtete „Green-Arrow"-Dienst, mit welchem Expreß-, Stück- oder Wagenladungsgüter während ihrer Beförderung besonders beobachtet und nach genauer Vereinbarung mit dem Absender abgeliefert werden. Den gleichen Zweck, Gütertransporte unter dem geringstmöglichen Zeitaufwand besonders bei dem Übergang von und zu dem Güterwagen durchzuführen, verfolgen auch die erweiterte Benutzung des Behälters, der Ersatz der Pferde durch Motorfahrzeuge und der Erwerb der beiden Rollfuhrunternehmen Carter Paterson und Pickfords.

Auch im Hafen- und Schiffsverkehr sind mannigfache Neuerungen zu verzeichnen. Die Great Western hat z. B. ihre Docks und Umladeeinrichtungen in Südwales verbessert, die LMSR neue Schiffe in den Dienst nach Irland eingestellt, die Südbahn vollendet ihre Einrichtung für eine Fährverbindung zwischen Dover und Calais.

Das Programm für 1935 erstreckt sich bei der größten der vier Gesellschaften, der London Midland and Scottish Eisenbahn auf Arbeiten am Oberbau und baulichen Anlagen in Höhe von etwa 1 Mill. £, für Personenwagen und Triebwagen sind 211 000 £ und für Güterwagen 278 000 £ angesetzt, für Straßenfahrzeuge 78 000 £ und für Beiträge zum Straßenverkehr allein 130 000 £. Die London and North Eastern Eisenbahn sieht Erneuerung und Unterhaltung ihres Oberbaus in Höhe von 346 000 £ vor, 90 000 £ für elektrische Fahrzeuge im Tynegebiet; ein großer Teil ihrer Aufwendungen sollen Docks und Schiffen zugute kommen. Auch die Great Western Eisenbahn will ihre Docks weiter verbessern und zwar mit einem Aufwand von 115 000 £, etwa 1/4 ihres gesamten für 1935 bestimmten Arbeitsprogramms, 37 000 £ werden in Dieseltriebwagen und 57 000 £ in Straßenfahrzeugen angelegt. Die Süd-Bahn hat für ihr großzügiges Elektrisierungsprogramm 600 000 £ ausgeworfen, 175 000 £ für Oberbau und bauliche Anlagen und einen Betrag von 565 000 £ für die Docks von Southampton.

Der Bericht der vier Gruppenbahnen für 1934 zeigt den günstigen Anfang zu einer Aufwärtsentwicklung und ihr Bestreben, unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit die Leistungen ihrer Betriebe zu heben und den vielseitigen Anforderungen moderner Verkehrsbedienung gerecht zu werden.

Dr. Hardt, Berlin.

Kleine Mitteilungen.

Die Eisenbahnen in den britischen Kolonien. (Mit 8 Abbildungen.) Einer der besten Kenner der Eisenbahnen in den englischen Kolonien, der bekannte Brigadegeneral F. D. Hammond, hat in der Royal Empire Society über die Entwicklung der Eisenbahnen in den britischen Kolonien bemerkenswerte Ausführungen gemacht, denen folgende Angaben entnommen werden.

Die erste Kolonie, die eine Eisenbahn gebaut hat, ist Britisch-Guiana in Südamerika gewesen (Abb. 1). Schon 1837 haben hier die unternehmenden Kolonisten eine Gesellschaft zum Bau und Betrieb einer

Abb. 1.

Abb. 2.

Eisenbahn von Georgetown nach dem Mahaica-Fluß gegründet. Die Bevölkerung dieser Kolonie betrug damals 3500 Weiße, 7500 freie Schwarze und 87 000 farbige Sklaven. Veranlaßt wurde der Plan des Bahnbaus durch die Befürchtung, daß infolge der bevorstehenden Aufhebung der Sklaverei die Wirtschaftlichkeit der Farmbetriebe bedroht sei, und daß die menschliche Arbeitskraft durch Maschinenkraft ersetzt werden müsse. Aber erst 1847 konnte mit dem Bau begonnen werden. Nach einem Jahr konnten die ersten 6 km dem Betrieb übergeben werden. Diese Eisenbahnstrecke war überhaupt die erste Eisenbahn in Südamerika. Die ursprünglich vorgesehene Endstation der Bahn, Mahaica, wurde erst 1864, also 27 Jahre nach der Gründung der Gesellschaft, erreicht. Die Baukosten hatten die erstaunliche Höhe von 14 600 £ für die Meile erreicht. 1922 ist diese Bahn von der Kolonie angekauft worden.

Die nächste Kolonie, die mit dem Bahnbau anfing, war Ceylon (Abb. 2). Eine zu diesem Zweck 1845 gegründete Gesellschaft konnte nach

langen ergebnislosen Verhandlungen mit der Regierung erst 1858 mit den Bauarbeiten anfangen. Als sich aber zeigte, daß die tatsächlichen Kosten die Voranschläge weit übertrafen, und der Gesellschaft das Geld ausging, kaufte die Regierung 1861 das Unternehmen auf und übergab die Vollendung des Baues einem Unternehmer. Auffallend ist es, daß die Initiative zum Bau von Eisenbahnen in den Kolonien in früheren Zeiten von privaten Gesellschaften und nicht von den Regierungen der Kolonien ausging. Allerdings mußten sich diese Gesellschaften später in vielen Fällen an die Regierungen um Hilfe wenden. Bei den Ländern, wo die Eisenbahnen viel später entstanden sind, wie Malaya oder Ost- und Westafrika haben die Regierungen von Anfang an den Bau und Betrieb der Eisenbahnen selbst übernommen.

In Malaya wurde die erste Eisenbahn vom Staat Perak gebaut und 1885 eröffnet (Abb. 3). Von da ab ist Jahr um Jahr ein ständiges Wachsen des Eisenbahnnetzes in den Malayischen Staaten festzustellen. In Britisch-

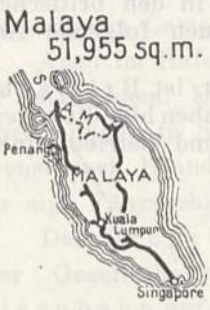


Abb. 3.

Abb. 4.

Abb. 5.

Westafrika wurde die erste Eisenbahn in Sierra Leone gebaut (Abb. 4). — Diese wurde 1893 vermessen, 1896 angefangen und 1898 fertig dem Betrieb übergeben. Diese Bahn bekam die Spurweite von 2′ 6″ (0,962 m), während die gebräuchliche afrikanische Spurweite 3′ 6″ (Kapspur = 1,067 m) beträgt. Daß dies ein Fehler war, ist jetzt allgemein erkannt. Die Schuld an diesem Fehler tragen weniger die beratenden Ingenieure, als die Kolonie selbst, die darauf bestand, daß die Bahn auf die billigste Weise gebaut werden solle.

An der Goldküste wurde 1894 die erste Eisenbahn von Saltpont nach Eusa am Burim-Fluß in einer Länge von 60 Meilen vermessen (Abb. 5). Bei der Rentabilitätsberechnung für diese Bahn wurden lediglich die Transporte von Palmöl, Gummi und Holz, aber nicht die von Gold in Ansatz gebracht, und doch war Gold der eigentliche Anlaß zum Bau der Bahn, die drei Jahre später fertig wurde. Die Spurweite war 3′ 6″. Die Bauarbeiten wurden durch den Ashantikrieg im Jahre 1900 sehr gestört.

In Lagos wurde die erste Vermessung einer Eisenbahn 1895 begonnen (Abb. 6). Die Arbeiten fingen im folgenden Jahr an und die Strecke bis Abeokuta wurde 1899 eröffnet. Auch diese Bahn hatte die Spurweite von 3′ 6″.

An den ersten Eisenbahnen in Westafrika ist in mehrfacher Hinsicht scharfe Kritik geübt worden, besonders dahin, daß nicht immer die beste Linienführung gewählt worden ist, und daß die Krümmungen

zu eng angelegt worden sind. Das ist entschuldbar, wenn man in Betracht zieht, daß die Bahn durch Urwälder geführt werden mußte, wo die dicht belaubten Bäume 60 bis 100 Fuß hoch sind und daher die Sicht nur auf kurze Entfernungen möglich ist. Außerdem waren die Ingenieure von der Regierung und den Goldminen vertraglich verpflichtet, die Vermessung in kürzester Zeit zu beenden. Man sollte aus diesen Erfahrungen die Lehre ziehen, daß für die Auffindung der besten Linienführung auch bei den Kolonialbahnen weder Zeit noch Kosten gespart werden dürfen.

Diese ersten afrikanischen Bahnen wurden sämtlich in Regie der Kolonien unter der Kontrolle und Verwaltung von beratenden Ingenieuren gebaut. Dieses Verfahren ergab sich zwangsweise, denn es gab damals noch keine privaten Unternehmer, die mit den Arbeitsverhält-

Abb. 6.

nissen an der Westküste vertraut und auf diese eingearbeitet waren. Die technische Abteilung der Crown Agents, die jetzt die technische Beratung beim Bau von Kolonialbahnen ausführt, war damals noch nicht genügend entwickelt. Als aber 1907 Sir Percy Girouard Hoher Kommissar von Nordnigerien wurde, führte dieser ein anderes Verfahren beim Bau der Bahnen ein. Für die von Baro am Niger-Fluß nach Karo zu bauende 356 Meilen lange Bahn wurde eine besondere Bauabteilung unter der Leitung eines beim indischen Bahnbau vorgebildeten Ingenieurs eingerichtet. So konnte die 356 Meilen lange Bahn in der Spurweite 3′ 6″ in dem kurzen Zeitraum von 3 Jahren gebaut und ausgerüstet werden. Die Baukosten betrugen nur 3600 £ für die Meile. Es handelte sich allerdings um einen leichten Oberbau auf günstigem Gelände. Diese Bahn, die ursprünglich nur aus Verwaltungsgründen gebaut worden war, hat sich später allein durch den Transport von Erdnüssen rentiert, mit dem von Anfang an überhaupt nicht gerechnet worden war. Seitdem sind an der Westküste alle neuen Eisenbahnen von den Regierungen gebaut worden.

In Ostafrika ist die ursprüngliche Ugandabahn nach einem anderen Verfahren gebaut worden (Abb. 7). Britisch-Ostafrika unterstand damals dem Auswärtigen Amt (Foreign Office) und nicht, wie jetzt, dem Kolonialamt (Colonial Office). Der Anlaß zum Bau der Ugandabahn war mehr aus allgemeinen Verwaltungsgründen, als aus wirtschaftlichen Rücksichten gegeben. Die Kosten wurden daher nicht von der Regierung

der Kolonie, sondern von der heimatlichen Regierung aufgebracht. Nach der ersten Vermessung im Jahr 1892 fing der Bau 1895 an. Obgleich damals in Südafrika schon die Kapspur von 3′ 6″ sich durchgesetzt hatte, wurde für die Ugandabahn die Meterspur gewählt. Bestimmend für diese Entscheidung, die sich in der Folgezeit als ein schwerer Fehler erwiesen hat, war, daß das Oberbau- und rollende Material damals billig aus Indien bezogen werden konnte. Aber nicht nur das tote Material wurde aus Indien bezogen, auch die für den Bau und Betrieb der Bahn erforderlichen gelernten und ungelernten Arbeiter mit ihren Frauen und dem Anhang der Händler wurden aus Indien nach Ostafrika verpflanzt, und dieser Fehler ist die Ursache des jetzt so schwierigen indischen Problems in Ostafrika geworden. Als eine besondere Schwierigkeit beim Bau der

Abb. 7.

Ugandabahn wird die Löwenplage hingestellt. Die folgenden Bahnbauten in Uganda sind von der Eisenbahnverwaltung ausgeführt worden.

Auf ganz andere Weise sind die Eisenbahnen in Rhodesien und Bechuanaland entstanden (Abb. 8). Die British South Africa Cy., deren Gründer und erfolgreicher Förderer der große südafrikanische Staatsmann Sir Cecil Rhodes war, hatte mit ihren sonstigen Privilegien auch das Recht zum Bau von Eisenbahnen erworben. Sie gründete zwei besondere Gesellschaften, die Bechuanaland Railway Cy., jetzt Rhodesia Railway Cy. und die Mashonnaland Railway Cy., denen die Ausführung der Bahnbauten und deren Betrieb übergeben wurde. Ungefähr um die gleiche Zeit, im Jahr 1895, wurde von der South Africa Cy., die Beira und Beira Junction Railway Cy. gegründet, die von dem Hafen Beira aus die Eisenbahn durch Portugiesisch-Ostafrika nach Rhodesien durchbaute. Ursprünglich waren die Bahnen dieser Gesellschaft in der Spurweite von 2′ gebaut, die aber später auf die Spurweite der südafrikanischen Bahnen, 3′ 6″, umgebaut wurde. Der Bahnbau im Innern Südafrikas war bei weitem nicht so schwierig als in Britisch-Westafrika, weil die Gegend offen war und die Bahn durchweg immer geradeaus geführt werden konnte. Da der Verkehr beim Bau der Bahn noch ganz gering war, mußten die Kosten der ersten Anlage möglichst niedrig gehalten werden, und so ist es erreicht worden, daß bis 1925 die Kapitalausgabe für dieses ganze Netz unter 7000 £ für die Meile geblieben ist. Bei allen anderen

Eisenbahnen in Afrika beliefen sich zu dieser Zeit die Kapitalkosten auf mehr als 10 000 £ für die Meile.

Bei den Eisenbahnen im Nyassaland ergab sich die Besonderheit, daß diese nicht von der See aus in das Inland, sondern in umgekehrter Richtung ausgeführt wurden. Die erste Eisenbahn wurde hier 1909 von der British Centralafrica Cy. ausgeführt. Diese sollte ursprünglich von Blantyre nach Chiromo am Shire-Fluß, einem Nebenfluß des Zambesi-Flusses, gehen und von hier aus sollte die Verbindung mit Chinde an der Mündung des Shire-Flusses in den Zambesi mit Fluß-

Abb. 8.

schiffen hergestellt werden. Aber der Shire-Fluß wurde mit der Zeit immer seichter, und so mußte die Bahn schließlich bis Chirome verlängert werden. Hierfür mußte eine besondere Gesellschaft gegründet werden, da portugiesisches Gebiet berührt wurde. Nach dem Krieg wurde beschlossen, diese Bahn bis zum Meer zu verlängern, und die Transzambesi-Bahn wurde gebaut von Muracca am Südufer des Zambesi nach Dondo an der Beira-Eisenbahn, 17 Meilen von Beira.

Im vorigen Jahr ist endlich durch den Bau der großen Brücke über den Zambesi-Fluß und die Verlängerung der Bahn bis zum Nyassa-See die direkte Verbindung von Zentralafrika mit der Transzambesischen Bahn und dadurch mit dem wichtigen Hafen Beira hergestellt worden.

Bemerkenswert sind schließlich die Ausführungen von Hammond über die weitere Entwicklung der kolonialen Eisenbahnen in Afrika. Da in den meisten Kolonien der Handelsverkehr noch gering ist, so ist es bei fast allen Kolonialbahnen nicht möglich, eine Verzinsung des ver-

hältnismäßig hohen Anlagekapitals neben den laufenden Betriebskosten herauszuwirtschaften. Zu einer industriellen Entwicklung in größerem Umfang sind die Kolonien noch nicht gekommen. Eine Ausnahme machen die Strecken, welche lohnenden Minenverkehr haben. Die meisten Kolonialbahnen sind auf den Landwirtschafts- und Farmverkehr angewiesen. Wenn sich aus diesem allein eine Bahn rentieren soll, dann ist schon eine recht dichte Besiedelung und Bevölkerung erforderlich. Mit Ausnahme von Uganda und der Gegend um Karo in Nigerien sind aber die englischen Kolonien in Afrika noch recht schwach bevölkert. Man kann daher nicht damit rechnen, daß aus wirtschaftlichen Gründen weitere Eisenbahnen in größerem Umfang in den Kolonien gebaut werden; um so weniger, als der im letzten Jahrzehnt außerordentlich günstig entwickelte Kraftwagenverkehr einem geringeren Verkehr und dem administrativen Bedürfnis der Behörden vollständig genügt.

Dieckmann.

Irakische Eisenbahnverwaltungen im Betriebsjahr 1933/34[1]. Obwohl die allgemeine wirtschaftliche Depression im Vorjahr nur geringe Zeichen der Besserung aufgewiesen hat, sind doch die finanziellen Ergebnisse des Berichtsjahres im ganzen befriedigend. Der Getreideexport ist allerdings trotz überdurchschnittlichem Regenfall zurückgegangen, da die Nachfrage infolge Anhaltens der Wirtschaftskrise gering und die Preise gedrückt waren. Der Rückgang der Getreidefrachten betrug 3287 Tonnen und der Einnahmeausfall ID.[2] 14 000. Eine ersprießliche Entwicklung der Eisenbahnen ist abhängig von dem Gedeihen der Landwirtschaft. Um den Landwirten über ihre schwierige Lage hinwegzuhelfen, sind die Frachten bis zu einem Niveau gesenkt worden, das unter normalen Umständen als unwirtschaftlich bezeichnet werden muß. Die so ermäßigten Frachtsätze sind niedriger als in irgendeinem anderen Land (außer Indien), von dem die Frachtsätze ermittelt werden könnten. Weiterer Beistand ist den Landwirten durch Frachtermäßigung für Brennöl geleistet worden.

Im Gegensatz dazu ist eine erfreuliche Steigerung der Einfuhr zu verzeichnen, sowie der Durchfuhr nach Persien, insbesondere von Benzin und Petroleum. Die Zunahme der Erdölfrachten von Basrah nach Persien ergab 33 342 Tonnen und eine Mehreinnahme von ID. 40 557.

Der im Vorjahr so erfolgreich unternommene Versuch, einen Anreiz zu stärkerer Benutzung der 3. Wagenklasse durch Herabsetzung des Fahrpreises zu geben, wurde fortgesetzt mit dem Ergebnis, daß die Benutzerzahl der 3. Wagenklasse um 335 273, also um 23,2 %, zunahm und die Einnahmen daraus von ID. 105 551 auf ID. 110 529 stiegen. Verglichen mit dem Jahr 1931/32 hat die Benutzung der 3. Wagenklasse um 124 % zugenommen. Demgegenüber ist die Zunahme der Betriebskosten geringfügig gewesen.

Die Gesamteinnahmen haben ID. 524 037 betragen gegenüber ID. 496 054 im Vorjahr. Der Überschuß betrug ID. 34 876 gegenüber ID. 32 440 im Vorjahr. Die Zahl der beförderten Personen beliéf sich auf 1 799 542 (gegenüber 1 462 447). An Gütern wurden befördert 596 406

[1] Nach dem Verwaltungsbericht 1933/34 der Iraq Railways.
[2] 1 ID. = 1 £.

Tonnen (gegenüber 521 742 Tonnen). Die Zahlung von Zinsen für das in den Bahnen investierte Kapital, sei es an die irakische oder an die britische Regierung, wird nicht erwähnt. Die Tatsache, daß aus dem Betrieb der Eisenbahnen Zinsen nicht herausgewirtschaftet werden können, wird bei der endgültigen Übergabe des Eigentums an den Bahnen auf die irakische Regierung besondere Bedeutung erlangen.

Zu der im irakisch-britischen Bündnisvertrag vom 30. Juni 1930 vorgesehenen Übertragung des Eigentums an den irakischen Eisenbahnen auf die irakische Regierung bzw. die von dieser zu gründende irakische Eisenbahngesellschaft ist es nach dem Bericht noch nicht gekommen. Die Verhandlungen hierüber gehen aber weiter.

Im Auftrag der irakischen Eisenbahnen ist das Wadi Zerka in Transjordanien kartographisch aufgenommen worden zwecks Ermittlung einer besseren Trasse für die geplante Eisenbahn Bagdad—Haifa als der von der britischen Firma Rendel, Palmer & Tritton vorgeschlagenen Trasse. Das Ergebnis bildet jetzt den Gegenstand genauer Prüfung.

Weiter haben die irakischen Eisenbahnen gemeinsam mit der Irak-Regierung die nötigen Vorbereitungen zur Eröffnung einer Agentur in Manchester getroffen. Aufgabe dieser Agentur soll sein, für den Irak und die irakischen Eisenbahnen Propaganda zu machen und als Einkaufsbüro für die Eisenbahnen zu dienen. Durch die Tätigkeit dieses Büros erwartet man für die zukünftigen Bestellungen erhebliche Ersparnisse.

Über die Strecke Bagdad—Baiji, der früheren deutschen Bagdad-Bahn, sagt der Bericht der Irakischen Eisenbahnen, daß die aus ihrem Betrieb erzielten Einnahmen höchst unbefriedigend sind. Die Bahn ist hin und wieder zur Beförderung sehr schwerer Transporte benutzt worden, so von der Iraq Petroleum Company und in geringerem Maße von der British Oil Development Co. Aber die Transporte der I. P. C. sind praktisch beendet, und die B. O. D. hat keine Anzeichen dafür gegeben, daß sie die Bahn in Zukunft für größere Transporte benutzen wird. Das beste wäre daher, diese Strecke aus Sparsamkeitsgründen überhaupt zu schließen. Die Betriebskosten auf dieser Strecke werden dadurch erhöht, daß sie von anderer Spurweite als die übrigen irakischen Eisenbahnen ist und daß auf ihr eine unangemessen große Menge von rollendem Material unterhalten werden muß. Zweckmäßiger ist es, die Strecke abzutragen und ihr Material zum Bau einer Bahn von Bagdad nach Hit (am Euphrat) zu verwenden, die ein besseres Wirtschaftsergebnis haben wird (die Strecke Bagdad Hit würde ein Teil der geplanten Bagdad-Haifa-Bahn sein).

Der Bericht empfiehlt weiter den Ausbau der Bahn in Basrah von dem Hafen Ma'qil bis nach Ashar zur Erleichterung der Verschiffungen von Getreide.

In den Schlußbemerkungen erklärt der Bericht, daß die wesentlichen Vorbedingungen für einen sicheren und bequemen Transport nunmehr einen so hohen Stand erreicht haben, daß es nur nötig ist, diesen aufrecht zu erhalten und schrittweise zu verbessern, daß aber andere Arbeiten in Angriff genommen werden sollten, die geeignet sind, den Wert der vorhandenen Anlagen zu vermehren, Ersparnisse zu bewirken und Erleichterungen für die Zukunft zu schaffen. Es wird für das Land von großem Vorteil sein, wenn das dafür erforderliche Kapital aufgebracht werden kann, insbesondere für die Verlängerung der Bahn über Kerkuk

nach Mosul, und für den Bau einer Eisenbahnbrücke über den Tigris bei Bagdad.

Der Bericht beschäftigt sich weiter mit dem Problem der Beschleunigung der Personenzüge. Er erklärt, die irakischen Eisenbahnen verfolgen die von anderen Ländern in dieser Hinsicht gemachten Versuche mit großer Aufmerksamkeit. Es ist beabsichtigt, leichte Personenzüge, die von den durchaus bewährten neuen Lokomotiven gezogen werden, laufen zu lassen, die die Strecke Bagdad—Basrah in 14 Stunden, statt bisher 18½ Stunden zurücklegen können. Diese Züge sollen im Winter bei Tage und im Sommer des Nachts laufen. Das Bedürfnis der Reisenden nach noch schnelleren Reisemöglichkeiten kann nur durch Flugzeuge befriedigt werden. Der Bericht empfiehlt daher der Irak-Regierung eine irakische nationale Luftverkehrsgesellschaft zu gründen und sich an ihr durch ihre Eisenbahngesellschaft in führender Weise zu beteiligen.

Zum Schluß erwähnt der Bericht rühmend die große Arbeit, die der (britische) Beamtenstab dadurch geleistet hat, daß er die Kriegseisenbahnen in ein Bahnsystem überführt hat, das für die Regierung des Irak von großem Wert ist. Diese Beamten haben den irakischen Nachwuchs so gut herangezogen, daß jetzt 96,6 % der gesamten Beamtenschaft Iraker sind.

Die Lage der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten. Es notierten an der New-Yorker Börse folgende Eisenbahnaktien:

	1929	1932	Mai 1935
Atchison	298	18	38
Baltimore & Ohio	145	3¾	10
Chesapeake & Ohio	279	9¾	41
Erie	93	2	9
New York Central	256	8¾	15
N. Y. New Haven & Hartford	132	6	4
Pennsylvania	110	6½	20

Die amerikanischen Eisenbahnen sind von jeher das Schmerzenskind der amerikanischen Wirtschaft gewesen. In den Jahrzehnten vor dem Kriege der Spielball in den Händen skrupelloser Finanzfürsten, überladen mit Schulden, gezwungen, unrentable Strecken zu bauen, nicht um dem reisenden Publikum sondern ihren Finanzgewaltigen zu dienen, wurden sie von dem schnell aufkommenden Wettbewerb des Automobils an die Wand gedrückt. Die ungeheure Steigerung der Automobilproduktion in den Staaten — von 543 679 Personenwagen und 25 375 Lastwagen im Jahre 1914 auf 4 794 898 Personenwagen und 826 817 Lastwagen im Jahre 1929 — und der rapide Fortschritt im Bau von erstklassigen Autostraßen, — 3 Millionen Meilen insgesamt am 1. Januar 1934, davon 360 000 Meilen die besten Autostraßen der Welt, — alles das wurde von den Bahnen zu spät als Wendepunkt im Verkehrswesen erkannt. Heute geht es den Bahnen sehr schlecht. Ihre Notlage gefährdet die Finanzen des ganzen Landes. Trotz der Hilfe der Regierung wurden im Jahre 1934 1,5 Milliarden $ Eisenbahnobligationen notleidend. Die gesamte Kapitalsanlage der Bahnen in den Staaten repräsentiert eine Summe von 25,9 Milliarden $, die Gesamtschulden in runden Ziffern betragen (1933):

Obligationen	14,6	Milliarden Dollar,
Vorzugsaktien	2,0	„ „
Stammaktien	8,0	„ „ .

Die Sparbanken allein haben 1,7 Milliarden $ in Eisenbahnobligationen und die Versicherungsgesellschaften und Vermögensverwaltungen zwischen 3 bis 4 Milliarden angelegt.

Die 900 Eisenbahnen des Landes gaben in guten Zeiten fast 2 Millionen Menschen Arbeit, 1932 war die Anzahl der Beschäftigten auf etwa 1 Million gesunken, 1933 betrug sie nur noch 970 000 Mann. Gigantisch sind die Ausgaben der Bahnen. Nach ihrer eigenen Erklärung zahlen sie allein an Steuern 28 900 $ pro Stunde. Ein Fünftel der Landesproduktion an Holz, Brennöl, Eisen und Stahl, ein Viertel der Steinkohle geht an die Eisenbahnen. Heute aber sind die Ausgaben der Bahnen auf etwa ein Drittel (½ Milliarde) derjenigen von 1929 gesunken. Es ist ein besonders harter Schlag für die Bahnen, daß sie nicht nur mit der allgemeinen Wirtschaftskrise fertig zu werden haben. Die 20 Millionen Personenautomobile und die 3 Millionen Lastautomobile bedeuten für sie einen Verlust von Millionen von Passagieren und Millionen Tonnen von Gütern. Die Bahnen berechnen den Verlust an Einnahmen aus Frachten, die ihnen durch das Automobil entzogen wurden, auf 1 Milliarde $ für das vergangene Jahr. Es ist klar, daß etwas geschehen muß, um den Bahnen zu helfen.

Präsident Roosevelt hat den Eisenbahnen dieses Versprechen gegeben, und er hat ihnen in dem Bundes-Coordinator Joseph B. Eastman einen Mann zugeteilt, dessen Verständnis und dessen Eifer für die Sache ihm Freundschaft und Anerkennung bei den leitenden Personen und den Arbeitern gewonnen hat. Mr. Eastman dringt darauf, daß ein Ministerium für das gesamte Transportwesen geschaffen wird, dem alle Transportarten, Bahnen, Omnibusse, Kraftwagen, Lastautomobile, Wasserfahrzeuge und sogar Rohrleitungen (Öltransport) unterstehen, und daß die Steuerlasten gleichmäßiger auf alle Transportarten verteilt werden. Die stete Klage der Bahnen ist, daß sie gezwungen wurden, für Erwerb von Land, Wegerechten und die Konstruktion von Schienenwegen Riesensummen auszugeben, die verzinst und amortisiert werden müssen, Lasten, die der Automobiltransport nicht zu tragen hat. Sie beklagen sich ferner heftig darüber, daß die NRA den Fabrikanten und Kaufmann geradezu ermutigt hat, die Preise zu erhöhen, daß den Bahnen dadurch gewaltige Mehrausgaben erwachsen sind, es ihnen aber versagt wurde, eine entsprechende Tariferhöhung vorzunehmen. Das Notgesetz von 1933 verpflichtete die Bahnen außerdem, keine geringere Anzahl von Arbeitern zu beschäftigen als im Mai 1933 und keinen Angestellten hinsichtlich Stellung und Bezahlung schlechter zu stellen als seine Lage im Mai 1933 war (Sektion 7 des Gesetzes). Das den Bahnen aufgezwungene Pensionsgesetz ist inzwischen vom Obersten Bundesgericht durch Entscheidung vom 6. Mai 1935 als gegen die Bundesverfassung verstoßend und daher für null und nichtig erklärt worden. Dies dürfte für die Bahnen eine jährliche Ersparnis von 65 Mill. $ bedeuten.

Bis vor einem Jahr haben die Bahnen sich keinen anderen Rat gewußt, als dem Publikum bewegliche Klagen vorzutragen und im übrigen von der Regierung Hilfe zu erwarten. Im Jahre 1934 aber haben sie sich zum Handeln entschlossen. Sie haben die American Association of Railroads gebildet und einen tüchtigen Fachmann, den Präsidenten der New York-New Haven Bahn, Mr. John J. Pelley, zum Leiter dieser Organisation berufen, die erstmalig die Bahnen bestrebt zeigt, Ordnung

in die konfusen Verhältnisse zu bringen und mit den Bundes-Coordinator zusammen zu arbeiten. Sie haben ihren energischen Willen kundgetan, modern zu werden und die Kundschaft zu pflegen, anstatt ihr zu sagen, daß sie sich zum Teufel scheren möge. Nachdem die junge Automobilindustrie und Eisenbahnen anderer Länder längst Stromlinienfahrzeuge ausprobiert haben, haben sich die amerikanischen Bahnen endlich auch dazu aufgerafft. Am 24. Mai 1934 wurde der Burlington Zephyr Express auf der Strecke Denver—Chicago (1015 Meilen) ausprobiert, der ohne Aufenthalt eine durchschnittliche Stundengeschwindigkeit von 77,6 Meilen und eine Höchstgeschwindigkeit von 112½ Meilen erreichte, und am 25. Oktober 1934 lief der erste Versuchszug der Union Pacific, sechs Wagen und eine Diesel-Lokomotive, in 57 Stunden von Los Angeles nach New York (3324 Meilen). Mehr Züge als bisher wurden mit Luftkühlung versehen, die Fahrpläne verbessert, Abtransport von Gütern und Gepäck bis zur Tür des Kunden organisiert, und auf diese Weise gelang es den Bahnen, mehr neue Freunde zu werben als in der ganzen vergangenen Dekade. Einnahmen aus Personenverkehr stiegen im Jahre 1934 um 15 Millionen $ gegen 1933, die größte Zunahme seit 1923. Der soeben (28. Mai) veröffentlichte Bericht von 65 Bahnen für den Monat April 1935 weist ein Nettoeinkommen von 28,6 Millionen $ gegen 26,3 Millionen $ im gleichen Monat des Vorjahrs aus, eine Steigerung von 9 %, während die Roheinnahmen von 214,4 Millionen $ auf 222,65 Mill. $ (um 3,9 %) stiegen, wobei sich die am 18. April in Kraft getretene Tariferhöhung bereits auswirkt. Das größere Einkommen ist ein besonders erfreuliches Zeichen, wenn man berücksichtigt, daß die Bahnen vertragsgemäß am 1. April die vorher gekürzte Lohnskala um 5 % erhöht haben, während sie andrerseits, da die Vorschriften des Pensionsgesetzes noch in Kraft waren, 4 % der Nettoeinnahmen für den Pensionsfonds zurückstellen mußten. Im März 1935 betrugen die Nettoeinnahmen derselben Gesellschaften 29 573 000 (gegen 41,7 Millionen $ im März 1934) und die Bruttoeinnahmen 226 416 000 $ (gegen 235,5 Millionen $ im März 1934).

Wie verschieden die Personentransportverhältnisse hier im Vergleich mit europäischen Ländern sind, zeigt folgende Zusammenstellung:

1931	Länge in km	Beförderte Personen
Vereinigte Staaten	400 366	600 Millionen,
Tschechoslowakei	13 738	293 „
Deutschland	53 845	1577 „
England	32 836	1608 „ .

Außer dem schon bestehenden Wettbewerb des Automobils steigt eine andere große Gefahr bereits drohend am Horizont empor: das Öl. Der Kohlentransport ist eine der besten Einnahmequellen für die Bahnen. Immer stärker aber schreiten Industrie und Private zur Ölfeuerung, und es ist viel billiger, das Öl in Rohrleitungen als mit Eisenbahnen zu transportieren.

Die grundsätzliche Verurteilung des „New Deal" durch die Entscheidung des Obersten Bundesgerichts vom 27. Mai d. J. dürfte auch die gesamte Lage der Eisenbahnen ändern. „Die Bahnen haben durch dieses Urteil nichts zu verlieren, aber alles zu gewinnen" war der Kommentar dieser Kreise zu der Entscheidung. Mr. John J. Pelley, der Präsident der Association of American Railroads, sprach sich gelegentlich einer Sitzung

von am Transportwesen interessierten Kreisen, die am 29. Mai in Chicago stattfand, etwa folgendermaßen aus:

„In 4 Jahren haben die Bahnen 5 Milliarden Dollar weniger als in den 4 vorausgehenden Jahren ausgegeben. Diese erschreckende Feststellung zeigt, daß im Interesse des ganzen Landes durchgreifende Maßnahmen getroffen werden müssen, um den Bahnen zu helfen. Eine vernünftige Gesetzgebung, die die Lasten des gesamten Transportwesens gleichmäßiger verteilt, ist schon viel zu lange hinausgezögert worden. Auch der jetzige Kongreß scheint damit keine Eile zu haben. Bereits am 16. April hat der Senat ein Gesetz zur Regulierung des Automobiltransports angenommen, das Repräsentantenhaus hat aber noch keine Zeit gehabt, sich mit dem Gesetz zu beschäftigen. Der dem Kongreß vorliegende Gesetzentwurf zur Regulierung des Transportwesens im Inlandwasserverkehr ist überhaupt noch von keiner Stelle beraten worden." (Präsident Roosevelt, der eine Botschaft an den Kongreß über das Transportwesen vorbereitet hatte, ist durch das Urteil gegen die NRA nunmehr völlig mit anderen Dingen beschäftigt.)

Die Subsidien der Regierung für Inlandwassertransport (1906—1933) gab Mr. Pelley mit 785 Millionen $ und die für Automobiltransport (1921 bis 1933) mit über 7 Milliarden $ an. Durch Section 7 des Notgesetzes sind die Bahnen daran gehindert worden, von kaufmännischen Grundsätzen der Rationalisierung Gebrauch zu machen. So z. B. hätten die Bahnen über 18 Millionen $ jährlich durch Zusammenlegung von Bahnhöfen ersparen können, was ihnen durch das Notgesetz unmöglich gemacht wurde. Mr. Pelley wies ferner darauf hin, daß andere dem Kongreß vorliegende Gesetzesvorlagen die jährlichen Ausgaben der Bahnen um 1 Milliarde zu erhöhen drohten, wenn die betreffenden Vorlagen angenommen werden sollten. Die durch die Preiserhöhungen der NRA den Bahnen verursachten Mehrausgaben schätzte er auf jährlich 137 Millionen $.

Jetzt, nachdem das gesamte NRA-Gesetz durch Entscheid des Bundesgerichts für ungültig erklärt worden ist, rechnen die Bahnen mit einer allgemeinen Preissenkung und einer entsprechenden Verringerung ihrer Ausgaben. Möglicherweise wird die Regierung überhaupt die geplante Coordinierung der Bahnen aufgeben müssen. Ob damit dem gesamten Bahnwesen gedient ist oder ob die Bahnen selbst nach all diesen bitteren Erfahrungen nun aus eigenem Antrieb zur Zusammenarbeit bereit sein werden, muß die Zukunft lehren.

Ernst G. Rademaker, New Rochelle.

Mitteilungen aus der sowjetischen Eisenbahnfachliteratur. Das Bureja-Kohlenbecken soll das Großkohlenrevier des russischen „Fernen Ostens" werden. Zu den Aufgaben ersten Ranges der sowjetrussischen Eisenbahnwirtschaft, von denen u. a. die Schaffung der Großkohlenbahn Moskau—Donbass als Verbindung des Moskauer Industriebezirks mit dem zur Zeit bedeutendsten Kohlenrevier Rußlands und die neuen Strecken Akmolinsk—Kartali und Ufa—Magnitnaja als Verbindung des Karagandakohlenvorkommens mit den Eisenwerken Magnitogorsk zu nennen sind, gehört auch die Erschließung des Burejareviers und seine Verbindung mit der Amurbahn und dem Chingan-Erzvorkommen.

Wo liegt das Bureja-Kohlenvorkommen? Etwa zwei Drittel des Wegs der Eisenbahnlinie von Tschita nach Chabarowsk zweigt im russischen Fernen Osten von der Amurbahn — Station Swobodni — eine Stichbahn nach Blagoweschtschensk ab. Westlich dieser Abzweigung strebt ein Fluß namens Bureja dem Amur zu und hat dem an ihm gelegenen Kohlenbecken den Namen gegeben. Die Erschließung dieses Beckens hat Stalin auf dem 17. Parteikongreß als für die Wirtschaft des russischen Fernen Ostens unerläßlich bezeichnet. Durch geologische Untersuchungen soll festgestellt sein, daß das Burejarevier sich über 10 000 km² erstreckt, die Südgrenze des Vorkommens liegt bei Tschekunda, etwa 180 bis 200 km von der jetzigen Amurbahn entfernt. Künftig wird die Amur-Baikal Magistrale das Revier durchqueren. Die Mächtigkeit des Vorkommens ist mit etwa 25 m festgestellt, die Vorräte sind beträchtlich und werden mit 100 Milliarden t den Bestand des Donezbeckens nicht unbeträchtlich überschreiten. Die Analyse hat einen Aschengehalt von 5—23% und hat einen Schwefelgehalt von 0,2—7 % ergeben. Die Heizkraft stellt sich auf 6200 Kalorien gegenüber 6900 der Donezkohle. Die Burejakohle eignet sich zur Verkokung. Die Bedeutung des Reviers hat durch die Auffindung des Chingan-Erzvorkommens etwa 200 km südlich des Burejabeckens sehr gewonnen, der Bedarf der Amurbahn und der Erzverarbeitung wird sich schon in nächster Zeit auf 500—700 000 t stellen. (Zeitschrift Der Plan, 1934, Heft 3.)

Bureja Kohlenrevier.

Kohlenbahn Moskau—Donbass.

Wenn auch derartige örtliche Kohlenvorkommen wie das Burejarevier für den Fernen Osten und das Moskauer Kohlenbecken für den Zentralen Industriebezirk in den letzten Jahren erhöhte Bedeutung bekommen haben, so wird doch das Donezbecken mit seinem Kohlenvorrat von 70 Milliarden t für das europäische Rußland auf unabsehbare Zeit das Hauptversorgungsgebiet bleiben. Für den Abtransport der Kohle kommt ausschließlich die Eisenbahn in Frage, deren leistungsfähige Ausgestaltung in zwei Richtungen vorgesehen ist, nämlich im zweigleisigen Ausbau der eigentlichen Revierlinien und in der großzügigen Ausgestaltung der Abfuhrlinien. Es ist mehrfach in Fachzeitschriften ausgeführt worden, daß die zur Zeit bestehenden Strecken Millerowo—Woronesch—Moskau, Kupiansk—Waluiki—Jelez—Moskau und Liman—Charkow—Kursk—Moskau

in ihrem jetzigen Zustand dem zu erwartenden großen Verkehr nicht gewachsen sind. Man wird deshalb die bestehenden Linien über Charkow und Woronesch mit allen Mitteln der Technik ausgestalten müssen und baut daneben die jetzt eingleisige Linie Kupiansk—Waluiki—Jelez zur sog. Moskau—Donez Magistrale aus. Die Strecke wird in den Ostteil des Donezreviers bis Neswetajewo vordringen und kann jederzeit bis Rostow am Don verlängert werden. Der Westen des Reviers wird nach wie vor mit seinem Reichtum an Kokskohle die Basis der Verhüttung Kriwoiroger Erze bleiben.

Aus der berufenen Feder des Direktors der Zentralen Bauverwaltung Schermergorn erfahren wir bisher nicht bekannte Einzelheiten über die Bahn und deren Baufortschritt in der letzten Zeit.

Die Beförderung von jährlich etwa 11 Millionen t Kohle und 5,6 Mill. t Anthrazit wird nicht die einzige Aufgabe der Bahn darstellen, sie durchquert auch das Moskauer Industrierevier und in ihrem Mittelteil auch das Kursker und Woronescher Gebiet in einer Länge von 400 km und trägt auch zur Lösung des Verkehrsproblems dieser Landesteile bei. Die Bahn wird eine ausgesprochene Lastrichtung nach Moskau haben, in der entgegengesetzten Richtung wird kaum ein Viertel der Frachten der Lastrichtung vorzugsweise in Holz aufkommen. Bezüglich der Linienführung erfahren wir, daß die Bahn durch drei, durch die Erdoberflächengestaltung sich sehr unterscheidende Gebiete führen wird. Der erste Teil Moskau—Stari Oskol durchschneidet eine Reihe Quertäler der Oka, Sosna usw. und gewinnt seine Eigenart durch häufige Windungen und Steigungen. Die Strecke von Stari Oskol bis Kondraschewskaja verläuft durch Längstäler. Ein gewisses Hindernis stellt der Kijanowsker Paß dar, es soll aber gelungen sein, die Strecke derart zu legen, daß Vorspann nicht notwendig ist. Der dritte Streckenabschnitt bis Neswetajewo durchquert die Donezkette, führt durch felsiges Hochland, von Dolshansk bis Neswetajewo senkt sich die Strecke bereits zum Asowschen Meer. Charakteristisch sind hier große Steigungen, kleine Kurven und zahlreiche Felsarbeiten.

In baulicher Hinsicht bestand die Aufgabe in der Projektierung eines dritten Gleises zwischen Moskau Birjulewo und Kaschira in einer Länge von 96 km. Von Osherelje bis Waluiki war der Umbau der eingleisigen und Neigungen bis zu 11‰ aufweisenden Strecke und die völlige Umgestaltung der Bahnhöfe Osherelje, Uslowaja, Jefremowo, Jelez und Waluiki zu entwerfen. Zwischen Waluiki und Neswetajewo war ein eingleisiger Neubauentwurf und die Anlage eines neuen großen Rangierbahnhofs Kondraschewskaja unter Berücksichtigung eines zweigleisigen Ausbaus der Strecke schon in den nächsten Jahren zu bearbeiten.

Dem Gesamtentwurf war die Verwendungsmöglichkeit der Lokomotive FD (Felix Dershinski) und der spätere Übergang zum elektrischen Betrieb zugrunde zu legen, als Oberbau kam die Verwendung des Schienentyps 2 a mit 1600 Schwellen je Kilometer auf Steinschlagbettung in Frage, Krümmungen sollen möglichst einen Halbmesser von 1000 m haben, Unterschreitungen waren nur in Ausnahmefällen gestattet. Der Aufsatz befaßt sich sodann noch mit Einzelheiten über den Umfang der Erdarbeiten, die Verlegung des Oberbaus, Zahl der Weichen, Anlage der Werkstätten, Wasserstationen, Hochbauten usw. und fährt dann fort: „Der Baufortschritt der Jahre 1932 und 1933 war gänzlich unbefriedigend." Er war im Süden und Norden der Bahn sehr unterschiedlich. Der Abschnitt Kaschira

befriedigte im Jahr 1934 am wenigsten, bei den Südabschnitten sind die Fortschritte besser und haben das Soll zum Teil überschritten. Trotz erhöhter Zuweisung von Arbeitskräften im Januar und Februar 1935 hat der Baufortschritt wegen Materialmangels auch in dieser Zeit nicht befriedigt. Immerhin rückt die Zeit der Fertigstellung näher und es ist kein Zweifel, daß damit ein großer Schritt vorwärts in der Kohlenversorgung Moskaus und Leningrads getan ist.

Allerdings ist man sich in Fachkreisen darüber klar, daß mit dem Bau der Magistrale unlöslich verbunden sein muß erstens der Ausbau des großen und kleinen Moskauer Rings zur Umgehung der Hauptstadt über die Linie Shilewo—Wosskressensk—Ilinski Pogost—Alexandrow zur Oktoberbahn und zweitens der Linie Tula—Wenew. Die Umgehung Moskaus hängt mit der allgemeinen Umgestaltung der Verkehrsverhältnisse der Hauptstadt zusammen. (Zeitschrift Planwirtschaft 1934, Heft 11.)

Umgestaltung der Moskauer Verkehrsverhältnisse.

Seit dem Jahr 1919 beschäftigt man sich in Moskau, dessen Bevölkerung seit 1920 von 1 028 000 auf 3 663 300 Einwohner in 1933 gestiegen ist, mit der immer dringender werdenden Frage der Umgestaltung der Stadt. Als Ergebnis einer 15jährigen Arbeit ist nunmehr ein Plan aufgestellt, der sich mit den Wohnungs- und Straßenverhältnissen, mit der Einführung der großen Landstraßen in die innere Stadt, mit der Einteilung der Stadt in Bezirke (Rayons), mit dem Hotelwesen usw. und vor allem mit den Verkehrsfragen befaßt. Eine besondere Kommission hat unter Mitwirkung des Volkskommissariats für Verkehrswesen den Eisenbahnverkehr bearbeitet und ist zu dem Ergebnis gekommen, von dem man allerdings schon vor Jahren sprach, daß Moskau zunächst einmal von dem Durchgangsgüterverkehr befreit werden muß. Hierzu ist zu bemerken, daß elf Hauptstrecken in Moskau strahlenförmig zusammentreffen, die unter sich durch die sog. Ringbahn und einige besondere Verbindungsstränge verbunden sind. Große Mengen an Gütern und Reisenden treffen hier zusammen, denen sich die Anlagen nicht mehr gewachsen gezeigt haben. Der Ring ist in den Jahren 1903—1908 mit einem Kostenaufwand von 38 178 000 Rubeln gebaut. Die Ringbahn ist zweigleisig, 54 km lang, der vorsorgliche Grunderwerb gestattet den viergleisigen Ausbau. Von 9 Rangierbahnhöfen Moskaus haben nur 3 eine für den Ortsverkehr genügende Gleisentwicklung, die anderen sind für das Rangiergeschäft schlecht oder gar nicht geeignet. Für die Arbeit der Güterabfertigungen wird die Systemlosigkeit ihrer Anlage, die ungenügende Lagermöglichkeit in Packhäusern, der baufällige Zustand der Lagerräume und das Fehlen genügender mechanischer Verladeeinrichtungen als störend beklagt. Für die Abwicklung des Durchgangsverkehrs waren Neubauten unumgänglich, die Moskau entlasten. Als Umgehungsbahnen kommen die Strecken Bransk—Wjasma und der nördliche Halbkreis Wosskressensk—Alexandrow—Wolokolamsk in Frage.

Auch der Personenverkehr macht bei seiner zunehmenden Stärke Schwierigkeiten. Die Frage der Bewältigung des Personen-Durchgangsverkehrs hat zu der Prüfung geführt, ob man ihn zweckmäßig über die Ringbahn oder durch die Stadt leitet. Die Zahl der Fernzüge soll sich später auf 360 Paare erhöhen, zu ihrer Durchführung durch die Stadt würde man zwei Strecken brauchen. Moskaus Personenbahnhöfe liegen, mit Ausnahme des Kursker Bahnhofs, alle an der Peripherie der Stadt

und mindestens 4 km vom Zentrum entfernt, alle 9 Bahnhöfe reichen für den gestiegenen Verkehr nicht mehr aus, hauptsächlich der Kasaner und Kursker Bahnhof sind in ihrer Gleisentwicklung ganz ungenügend, der Kursker Bahnhof ist außerdem in seinen Räumlichkeiten sehr beengt und veraltet. Alle bewältigen den Fern- und Vorortverkehr auf sehr beschränkten Gleisanlagen. Schlecht liegen auch die Verhältnisse für den Durchgangspersonenverkehr. Zwischen den Bahnhöfen vermitteln zwar Autobuslinien und elektrische Straßenbahnen den Verkehr, infolge der großen Entfernungen ist der Übergang aber mit Schwierigkeiten verbunden, die Verkehrsmittel sind überfüllt, die engen Straßen verhindern ein schnelles Fortkommen. Eine Zeitlang befaßte man sich daher in den Fachzeitschriften mit dem Gedanken eines Zentralbahnhofs für die wichtigsten Züge und Strecken. Als geeignet wurde der Kursker Bahnhof angesehen. Züge örtlicher Bedeutung sollten nach wie vor auf den bisherigen Bahnhöfen abgefertigt werden. Die kurzen Ausführungen Tschussews in der Zeitschrift Planwirtschaft 1934, Heft 10, lassen nicht erkennen, ob der Gedanke eines Zentralbahnhofs aufgegeben ist, man könnte aber fast darauf schließen, wenn er davon spricht, daß die Bahnhöfe schlecht über das Stadtbild verteilt sind und bei der Anlage dreier neuer Bahnhöfe auf die zweckmäßige Verteilung Bedacht genommen werden soll.

Es wird ferner darauf hingewiesen, daß zu einer guten Ausgestaltung des Eisenbahnwesens in und um Moskau auch die Elektrisierung und die Beseitigung der Kopfbahnhöfe gehört. Da die jetzigen Kopfbahnhöfe der Verkehrsstärke enge Grenzen setzen, will man den elektrisierten Vorortverkehr mittels Untertunnelung durch die Stadt führen. Die gedachte Linienführung verbindet sehr belebte Straßen und Plätze miteinander, so daß sich hier auch ein reiner Stadtverkehr entwickeln kann. (Zeitschrift Planwirtschaft 1934, Heft 10.)

Dr. Wehde-Textor, Oppeln.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Organisation und Finanzen.

Erkenntnis des Reichsfinanzhofs, III. Senats, vom 28. Februar 1935 in Sachen der Feststellung des Einheitswerts des Betriebsvermögens und der Veranlagung zur Vermögenssteuer eines Kraftverkehrsunternehmens auf die Rechtsbeschwerde des Finanzamts gegen das Urteil des Finanzgerichts bei dem Landesfinanzamt D. — AZ III A 289/34 S —[1].

Zur Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Die Reichsbahn ist eine in die Verwaltung des Reichs eingegliederte und seiner Aufsicht unterstellte öffentlich-rechtliche Anstalt. Die Erträge der Reichsbahn fließen dem Reiche zu. Die Vorzugsaktien haben wirtschaftlich die Bedeutung von Schuldverschreibungen.

Gründe.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsfinanzhofs kann ein Schuldverhältnis zwischen einem werbenden Betrieb und der hinter ihm stehenden öffentlichen Körperschaft nur dann anerkannt werden, wenn es sich um Darlehen handelt, die die Körperschaft dem Betrieb zur Deckung eines vorübergehenden Geldbedarfs zur Verfügung gestellt hat (vgl. die Urteile des Reichsfinanzhofs vom 25. Oktober 1929 I A b 712/28, Reichssteuerblatt 1930 S. 138 — Steuer und Wirtschaft 1930 Nr. 79 — Mrozeks Kartei, Aufbringungsgesetz § 2 Abs. 2 Rechtsspruch 34; vom 10. Januar 1930 III A 24/28, Reichssteuerblatt 1930 S. 142 — Steuer und Wirtschaft 1930 Nr. 239, 742 — Mrozeks Kartei, Aufbringungsgesetz § 4 Rechtsspruch 34, und vom 30. Mai 1930 III A 9/29, Reichssteuerblatt 1930 S. 461 — Steuer und Wirtschaft 1930 Nr. 1051 — Mrozeks Kartei, a. a. O., Rechtssprüche 41, 42; III A 279/34 vom 8. November 1934, Steuer und Wirtschaft 1934, Spalte 1623, Nr. 768). In den letztgenannten beiden Urteilen ist dieser Grundsatz ausdrücklich auch für werbende Betriebe aufgestellt worden, die in der Form einer bürgerlich-rechtlichen Erwerbsgesellschaft (Aktiengesellschaft oder G. m. b. H.) geführt werden. An dieser Rechtsprechung ist festzuhalten. Der Umstand, daß nur einer der Gesellschafter das Darlehen hergegeben hat, ist unerheblich; die Ansicht der Vorbehörde, daß sich damit das Beteiligungsverhältnis erheblich verschieben würde, ist unzutreffend, soweit die Be-

[1] Nach § 3 Abs. 1 Ziff. 3 des Vermögensteuergesetzes vom 16. Oktober 1934 (§ 4 ist offenbar irrtümlich zitiert) sind Unternehmen, wenn die Anteile an ihnen ausschließlich dem Reich, einem Land, einer Gemeinde, einem Gemeindeverband oder einem Zweckverband gehören und die Erträgnisse ausschließlich diesen Körperschaften zufließen, von der Vermögensteuer freigestellt.

teiligung sich auf die Gewinnausschüttung auswirkt, denn bei wirtschaftlicher Betrachtungsweise braucht sich die höhere Beteiligung nicht notwendig in der Form eines entsprechenden höheren Gewinnanspruchs auswirken, sondern sie kann sich auch in anderer Weise auswirken, wie z. B. hier in der Weise, daß die Beschwerdegegnerin die Verwaltung und Betriebsführung des Kraftwagenunternehmens der Darlehnsgeberin übernommen hat. Ebensowenig ist es erheblich, daß das Darlehen, dessen Höhe sich nach der Zahl der Omnibusse richtet, in den einzelnen Jahren schwankend ist, es wird sich durchweg ungefähr in gleicher Höhe halten und ist unstreitig langfristig. Hiernach ist der Abzug des Darlehens von 1 880 000 RM vom Betriebsvermögen abzulehnen. Das Betriebsvermögen beträgt alsdann unstreitig 148 500 RM.

Die Vorentscheidung war hiernach wegen Rechtsirrtum aufzuheben. Die Sache ist spruchreif. Zur Frage der von der Beschwerdegegnerin behaupteten Vermögensteuerfreiheit brauchte die Vorbehörde von ihrem Standpunkt aus, der zur Feststellung eines Minusvermögens von 1 731 500 RM geführt hat, nicht Stellung zu nehmen. Der Auffassung der Beschwerdegegnerin ist aber beizutreten. Gesellschafter sind das Land X mit 46,29 %, die Xer Staatsbank mit 3,74 %, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft mit 14,29 %, neun bezirksfreie Städte mit zusammen 28 % und 28 Bezirksverbände mit 7,68 % des Aktienkapitals. Infolgedessen fließen die Erträge der Beschwerdegegnerin ausschließlich dem Reich, den Ländern oder den Gemeinden (Gemeindeverbänden) zu, Vermögensteuergesetz § 4 Ziff. 3. Der Hinweis des Finanzamts auf die Sonderstellung der Reichsbahn-Gesellschaft geht fehl. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist zwar aus politischen Gründen in die Form einer Aktiengesellschaft gekleidet (vgl. Entscheidung des Reichsfinanzhofs Bd. 17 S. 326), aber ihre sämtlichen Stammaktien sind auf den Namen des Deutschen Reichs ausgestellt und können auf Verlangen des Reichs auf den Namen eines deutschen Landes ausgestellt werden — Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom 30. August 1924 in der Fassung des Gesetzes vom 13. März 1930 (Reichsgesetzblatt 1930 II S. 369), § 3 Abs. 3 —. Gemäß § 6 sind auch die Reichsbahnen einschließlich der Beteiligungen der Reichseisenbahnverwaltung und des Unternehmens „Deutsche Reichseisenbahn" an anderen Unternehmungen Eigentum des Reichs (Reichseisenbahnvermögen) geblieben. Die auf den Inhaber lautenden und frei übertragbaren Vorzugsaktien der Reichsbahn-Gesellschaft gewähren keinen Anteil am Vermögen, sondern nur schuldrechtliche Ansprüche auf Tilgung und Dividende, § 4 der dem Reichsbahngesetz als Anlage beigefügten und in § 1 Abs. 2 des Gesetzes zum Bestandteil des Gesetzes erklärten „Satzung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft".

Die Reichsbahn ist „— in der Form einer Handelsgesellschaft lebend — der vermittelnde Träger eines Zweiges der öffentlichen Reichsverwaltung, eine in die Verwaltung des Reichs eingegliederte und seiner Aufsicht unterstellte öffentlich-rechtliche Anstalt", vgl. Sarter Kittel, „Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft 1931", S. 227 ff., namentlich S. 229 und die dort angeführte Rechtsprechung, ferner Entsch. des Reichsfinanzhofs Bd. 21 S. 324 und Bd. 17 S. 326. Auch die Erträge der Reichsbahn fließen dem Reich zu; die Vorzugsaktien haben wirtschaftlich die Bedeutung von Schuldverschreibungen; gemäß § 4 der Satzungen ist die Vorzugsdividende, wenn sie in einem Jahr nicht voll gezahlt worden ist, aus den Gewinnen der folgenden Jahre nachzuzahlen. Zudem besitzt, wie bei Sarter-Kittel a. a. O. S. 140 mitgeteilt wird, das Reich teils selbst die Vorzugsaktien, teils hat es an die Zeichner Zertifikate — statt der Aktien — ausgegeben, um sich das Stimmrecht zu sichern. In gleicher Richtung wird, wie eben dort unter zutreffender

Würdigung erklärt wird, naturgemäß auch in Zukunft das Bestreben der Reichsregierung sich bewegen müssen. Angesichts dieser Sach- und Rechtslage kann die Frage, ob der Ertrag der Beschwerdegegnerin ausschließlich dem Reich, den Ländern oder den Gemeinden (Gemeindeverbänden) zufließt, nicht lediglich aus dem Grunde verneint werden, weil die Reichsbahn-Gesellschaft — die mit 14,29 % an dem Unternehmen der Beschwerdegegnerin beteiligt ist —, sogenannte Vorzugsaktien — von besonderer Art — ausgegeben hat, die an die Privatwirtschaft begeben werden können.

Hiernach war für das Betriebsvermögen der Beschwerdegegnerin zwar — mit Rücksicht auf die Möglichkeit der Heranziehung zu Landessteuern — ein Einheitswert festzustellen. Von der Vermögensteuer war die Beschwerdegegnerin indes gemäß Vermögensteuergesetz § 3 Abs. 1 Nr. 3 freizustellen.

Haftpflichtrecht.

Urteil des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 18. Februar 1935 in Sachen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, vertreten durch die Reichsbahndirektion E., Beklagte und Revisionsklägerin, gegen Frau K. B. in H., Klägerin und Revisionsbeklagte — VI. 481/34 —.

Eine nicht zu beseitigende Unklarheit über den Hergang eines Betriebsunfalls geht zu Lasten des beweispflichtigen Unternehmers.

Tatbestand.

In der Nacht vom 10. zum 11. Mai 1933 ist der Ehemann der Klägerin zwischen den Stationen Recklinghausen-Süd und Recklinghausen-Hauptbahnhof aus dem D-Zug Köln—Hamburg gestürzt und tödlich verunglückt. Die Klägerin nimmt auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes die Beklagte auf Schadensersatz in Anspruch. Sie fordert Ersatz der Kosten der Beerdigung in bezifferter Höhe sowie eine monatliche Rente bis zu dem Tage, an welchem ihr Ehemann das 65. Lebensjahr vollendet haben würde. Das Landgericht hat die Ansprüche der Klägerin dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen. Mit der Revision erstrebt die Beklagte die Abweisung der Klage. Die Klägerin begehrt Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe.

Da der Ehemann der Klägerin unstreitig bei dem Betrieb der Beklagten getötet ist, so kommt es — wie das Berufungsgericht mit Recht annimmt — für die Entscheidung des vorliegenden Rechtsstreits allein darauf an, ob die Beklagte den ihr nach Reichshaftpflichtgesetz § 1 offenstehenden Entlastungsbeweis geführt hat, daß der Unfall durch eigenes Verschulden des Getöteten verursacht worden sei. Das Berufungsgericht hält diesen Beweis für nicht erbracht und führt hierzu im wesentlichen folgendes aus: Der Ehemann der Klägerin habe sich allein im vorletzten Abteil des vorletzten Wagens aufgehalten, dessen Seitengang rechts in der Fahrtrichtung war. An der rechten Seite haben sich auch die Bahnsteige in Wanne und Recklinghausen-Hauptbahnhof befunden, den Stationen, an welchen der Zug zuletzt vor dem Unfall und zuerst nach dem Unfall gehalten hat. Der Ehemann der Klägerin habe sein Abteil nach der Abfahrt von Köln abgedunkelt, die Abteiltür geschlossen und die Vorhänge zugezogen. Nach dem Unfall seien in dem Abteil sein Hut, Mantel, Rock, Schuhe und Kragen gefunden worden, was darauf schließen lasse, daß er die Fahrt

schlafend habe verbringen wollen. Hierbei sei auch festgestellt worden, daß das Abteilfenster geöffnet war, die Abteiltür etwa zu einem Drittel offen stand und der Vorhang an dieser Tür zurückgezogen war. Daß der Ehemann der Klägerin aus dem Abteilfenster gestürzt sei, insbesondere sich etwa in selbstmörderischer Absicht hinausgestürzt habe, sei nicht wahrscheinlich. Zur Zeit des Unfalls hätten keine Umstände vorgelegen, die mit einiger Sicherheit auf einen Selbstmord schließen ließen. Es habe sich auch nicht feststellen lassen, daß er etwa infolge fahrlässigen Verhaltens aus dem Fenster gestürzt wäre. Wahrscheinlich habe er — wie aus der teilweise geöffneten Tür und dem etwas zurückgezogenen Vorhang zu schließen — sein Abteil durch die Tür verlassen. Die Möglichkeit, daß er durch eine Wagentür aus dem Zuge gestürzt sei, sei nicht ausgeschlossen. Zwar habe der Schaffner St. bezeugt: er sei in W. durch die hintere, in der Fahrtrichtung rechte Wagentür eingestiegen und habe dabei festgestellt, daß auch die linke Wagentür geschlossen war. Es habe sich um einen Wagen älterer Bauart gehandelt, bei dem, nachdem die Tür in das Schloß geschnappt war, der Türgriff entweder im Innern noch hochgezogen oder außen waagerecht gestellt werden mußte, um die Tür fest zu verriegeln. Der Oberzugschaffner H. habe bezeugt: am Hauptbahnhof in Recklinghausen seien einige Reisende durch die vordere rechte Wagentür ausgestiegen; er habe diese Tür geschlossen und festgestellt, daß auch die linke Tür geschlossen war; dann sei er durch die hintere rechte Tür in den Wagen wieder eingestiegen und habe auch festgestellt, daß dessen hintere linke Tür geschlossen war. Nachdem das Verschwinden des Ehemannes der Klägerin bald nach dem Verlassen des Bahnhofs Recklinghausen bemerkt worden sei, hätten H. und St. nach Meldung beim Zugführer bei ihren Ermittlungen auch festgestellt, daß die übrigen Türen des Zuges geschlossen waren.

Nach der Ansicht des Berufungsgerichts kommt als die Tür, durch die der Ehemann der Klägerin gestürzt sein kann, in erster Linie die hintere linke Tür des Wagens, in dem er sich befand, in Frage, da diese nahe an seinem Abteil und am Abort lag. Die hinteren Türen des Wagens seien so angelegt, daß, wenn sie während der Fahrt geöffnet werden, sie sich durch den Winddruck wieder schlössen. Unter diesen Umständen sei es nicht ausgeschlossen, daß St. und H. — da es sich nur um eine von der gegenüberliegenden Seite des Wagens aus beobachtete Tür gehandelt habe — bei der Abfahrt von Wanne und Recklinghausen diese Tür für fest verschlossen gehalten hätten, obwohl sie tatsächlich nicht verschlossen gewesen sei. Daher bleibe die Möglichkeit bestehen, daß der Ehemann der Klägerin, ohne daß ihn ein Verschulden treffe, durch diese Tür aus dem Zug gestürzt sei und die Tür sich infolge des Winddrucks soweit wieder geschlossen habe, daß sie wieder in das Schloß geschnappt sei. Übrigens sei es auch möglich, daß der Türgriff, bevor H. in Recklinghausen wieder einstieg, entweder im Wagen von einem Reisenden oder von einem Beamten vom anstoßenden Bahnsteig I aus richtiggestellt worden sei. Ein unverschuldeter Unglücksfall sei auch dann nicht ausgeschlossen, wenn der Ehemann der Klägerin in Schlaftrunkenheit die Tür geöffnet habe; und endlich bestehe noch die Möglichkeit, daß er durch irgendeine andere, nicht ordnungsmäßig verschlossene Tür aus dem Zug gestürzt sei. Die Beklagte habe daher den Unfall nicht so weit aufzuklären vermocht, daß eigenes Verschulden des Verunglückten auch nur als in hohem Grade wahrscheinlich angenommen werden könne.

Die Revision bekämpft diese Erwägungen mit folgenden Ausführungen: Das Berufungsgericht verneine zu Unrecht ein eigenes Verschulden des Verunglückten. Nehme man an, daß der Verunglückte aus dem Fenster gestürzt

sei, so sei das nur möglich, wenn er entweder vorsätzlich hinausgesprungen sei, oder sich grob fahrlässig zu weit aus dem Fenster hinausgelehnt habe. Nehme man an, daß er durch eine Wagentür hinausgestürzt sei, so sei dies, falls die Tür verriegelt gewesen und von dem Verunglückten geöffnet worden sei, nach Ansicht des Berufungsgerichts ohne sein Verschulden möglich, wenn er in Schlaftrunkenheit die Tür geöffnet habe. Diese Vermutung aber habe auszuscheiden, da der Einfluß der durch das geöffnete Fenster eindringenden Nachtkühle ihn zum Bewußtsein gebracht und er keinesfalls noch im Zustand der Schlaftrunkenheit das Beiseiteschieben des Vorhangs, das Öffnen der Abteiltür, das Durchschreiten des Laufganges und dazu noch das Entriegeln der Tür ausgeführt haben würde. Die Möglichkeit, daß der Verunglückte durch eine andere als die hintere linke Tür des Wagens, in dem er sich befand, gefallen sei, komme in Wegfall, weil er in seinem eigenartigen Aufzug (ohne Rock, Kragen und Schuhe) dem Schaffner St. unbedingt aufgefallen wäre, der sich höchstens im Laufgang des vorletzten Wagens derzeit befunden habe. Auch wenn der verriegelte Hebel der Tür nicht hochgezogen sei, könne sie nicht von selbst aufgehen. Zu ihrem Öffnen sei noch das Niederdrücken des Türgriffes erforderlich. Das Hinausstürzen sei daher nur unter Einschaltung eines auf das Öffnen der Tür gerichteten Handelns des Verunglückten vorstellbar, das auf jeden Fall als grobe Fahrlässigkeit angesehen werden müsse. Das Berufungsgericht überspanne die Beweislast, insofern es durch die Aussagen der Zeugen St. und H. nicht für erwiesen halte, daß die in Betracht kommenden Türen verschlossen gewesen seien.

Diese Ausführungen richten sich im wesentlichen gegen die tatsächliche Würdigung des Berufungsgerichts und sind insofern in der Revisionsinstanz nicht zu berücksichtigen. Der Überzeugung des Berufungsgerichts, daß der Ehemann der Klägerin wahrscheinlich durch die hintere linke Wagentür hinausgestürzt sei, ist aus Rechtsgründen nicht entgegenzutreten. War diese Tür ordnungsmäßig verriegelt, so würde der Revision allerdings zuzugeben sein, es sei nach den Grundsätzen über den Beweis des ersten Anscheins anzunehmen, daß ihr Öffnen nicht ohne bewußtes, also vorsätzliches oder fahrlässig schuldhaftes Handeln des Verunglückten geschehen sei. In diesem Fall wäre es Sache der Klägerin gewesen, darzulegen und zu beweisen, inwiefern der Verunglückte trotzdem — etwa infolge geistiger Störung oder einer von außen einwirkenden Gewalt — ohne Verschulden hinausgestürzt sei. Unter eingehender Begründung erachtet das Berufungsgericht indessen nicht für bewiesen, daß die erwähnte Tür zur Zeit des Unglücksfalls ordnungsmäßig geschlossen war. Trotz der Bekundung des Zeugen St. rechnet es vielmehr in rechtlich nicht zu beanstandender Weise mit der Möglichkeit, daß die Tür nicht nur nicht verriegelt, sondern — wie der Zusammenhang der Entscheidungsgründe ergibt — auch nicht in das Schloß geschnappt war, als der Unfall sich ereignete, und daß St. sich geirrt habe, wenn er in W. die Tür für geschlossen gehalten hat. Daß diese Möglichkeit eines Irrtums seinerseits bestand, begründet das Berufungsgericht zutreffend damit, daß die Tür infolge des Gegenwindes nicht offengehalten sein würde, sondern äußerlich den Anschein einer geschlossenen Tür bot, und daß St. seine Beobachtung nur von der gegenüberliegenden Wagenseite aus gemacht habe. Auch darin handelt es sich um eine tatsächliche Würdigung des Beweisergebnisses, wenn das Berufungsgericht durch das Zeugnis des H. nicht für erwiesen erachtet, daß die Tür — nach dem Unhall — auf dem Hauptbahnhof Recklinghausen verriegelt war. Unter diesen Umständen ist die Erwägung des Berufungsgerichts nicht entscheidend, daß die Tür, durch welche der Verunglückte wahrscheinlich hinausgestürzt ist, nachträglich von dritter

Seite, sei es von außen, sei es von innen, verriegelt sein könne. Hat aber die Beklagte nicht bewiesen, daß zur Zeit des Unfalls die linke hintere Tür des in Rede stehenden Wagens tatsächlich geschlossen war, so ist — wie das Berufungsgericht mit Recht annimmt — schon damit die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß der Verunglückte ohne Verschulden durch diese Tür aus dem Zug gestürzt ist. Die Behauptung der Beklagten, daß — wie sie und ihr in Betracht kommendes Personal von vornherein angenommen haben — der Verunglückte in selbstmörderischer Absicht aus dem Fenster seines Abteils gesprungen sei, erachtet das Berufungsgericht mit rechtlich nicht zu beanstandender Begründung für nicht bewiesen. In dieser Beziehung hat die Revision auch keine Einwendungen von Belang gegen das Berufungsurteil erhoben. Daher muß es bei dem Grundsatz sein Bewenden behalten, daß eine nicht zu beseitigende Unklarheit über den Hergang eines Betriebsunfalls zu Lasten des beweispflichtigen Unternehmers, hier der Beklagten, geht.

Die Revision war daher zurückzuweisen.

Enteignungs-, Grundstücks- und Nachbarrecht.

Erkenntnis des Landeserbhofgerichts Celle, vom 13. November 1934 auf die Beschwerde der Reichsbahndirektion H., betr. den Erbhof des Bauern P. W. — 2 EH 273034 —.

In die Rechte der Hypothekengläubiger aus § 37 des Preußischen Enteignungsgesetzes dürfen die Anerbenbehörden nicht eingreifen.

Beschluß:

Der angefochtene Beschluß (des Anerbengerichts in Loburg b. Magdeburg) wird dahin abgeändert, daß die Auflage wegfällt.

Dieser Rechtszug ist kostenfrei.

Gründe:

Zwecks Ausbau ihrer Gleisanlagen hat die Reichsbahn am 9./10. März 1934 gemäß §§ 16 und 17 des Preußischen Enteignungsgesetzes von dem reichlich 35 ha großen Erbhof ein 16,83 ar großes Stück zum Preise von 0,50 RM für den Quadratmeter angekauft. Auf ihren Antrag hat das Anerbengericht diese Veräußerung genehmigt, jedoch mit der Auflage, daß der gesamte Kaufpreis an die Ortssteuerkasse in Z. und an die Landkrankenkasse in B. im Verhältnis zu ihren Ansprüchen durch die Reichsbahn unmittelbar auszuzahlen ist. Gegen diese Auflage richtet sich die sofortige Beschwerde der Reichsbahn.

Dieses Rechtsmittel ist begründet. Der Erbhof ist zugunsten von elf Hypothekengläubigern mit mehr als 35 000 RM belastet. Wenn nicht alle Gläubiger das verkaufte Trennstück aus der Pfandhaft entlassen, kann die Reichsbahn dieses pfandfrei nur durch Enteignung erwerben. Dann aber muß sie gemäß § 37 des Enteignungsgesetzes die Entschädigungssumme hinterlegen. In diese Rechte der Hypothekengläubiger dürfen die Anerbenbehörden nicht eingreifen. Deshalb muß die Auflage beseitigt werden. An wen sie schließlich die Zahlungen leisten will, mag die Reichsbahn mit den Beteiligten selbst vereinbaren. Notfalls bietet auch § 372 Satz 2 BGB. die Möglichkeit der Hinterlegung.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich.

Reichsgesetze:

Gesetz vom 24. Januar 1935 über die Beschränkung von Grundeigentum aus Gründen der Reichsverteidigung (Schutzbereichgesetz).
(Reichsgesetzblatt I S. 499.)

Gesetz vom 3. Mai 1935 über Umzugskostenvergütung der Beamten.
(Reichsgesetzblatt I S. 566.)

Gesetz vom 15. Mai 1935 über Zweite Verordnung zur Änderung der Richtlinien für die Devisenbewirtschaftung.
(Reichsgesetzblatt I S. 605.)

Gesetz vom 15. Mai 1935 über Anordnung über die Ausübung des Gnadenrechts in Dienststrafsachen bei ehemaligen Eisenbahnbeamten der Länder, mit Ausnahme von Preußen.
(Reichsgesetzblatt I S. 607.)

Bekanntmachungen des Reichsverkehrsministers:

Vom 9. April 1935. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-, Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II S. 378.)

Verordnungen des Herrn Reichsministers des Innern:

Vom 9. April 1935. Verordnung über das Inkrafttreten einer Vereinbarung zwischen Preußen und Oldenburg über Änderung der Landesgrenze.
(Reichsgesetzblatt II S. 371.)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft:

	Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" Seite
Vom 9. April 1935, betr. Unterrichtswesen, Lehrhefte	481
Vom 10. April 1935, betr. Herausgabe einer neuen Dampfkesselvorschrift (DV. 992)	481
Vom 26. März 1935, betr. Verdingungsordnung für Bauleistungen (VOB.)	501
Vom 16. April 1935, betr. Unterrichtswesen, Lehrhefte	501
Vom 24. April 1935, betr. Internationaler Eisenbahnverband (IEV.) / Internationale Vorschriften für den Austausch der Behälter	521
Vom 26. April 1935, betr. Verkehrskontrollen in Köln	521
Vom 29. April 1935, betr. Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband	522
Vom 30. April 1935, betr. Merkblatt zur Verhütung von Betriebsschwierigkeiten	545
Vom 3. Mai 1935, betr. Dienstvorschrift für die örtliche Beaufsichtigung von Bauten der Reichsbahn (Bebau.)	569
Vom 2. Mai 1935, betr. Hauptvertrauensrat bei der Hauptverwaltung	570

Bekanntmachung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes betr. Zollabfertigungsvorschriften der deutschen Bahnen . Seite 570
Vom 8. Mai 1935, betr. Besoldungsvorschriften 570
Vom 15. Mai 1935, betr. Geschäftsbericht 1934 597
Vom 18. Mai 1935, betr. Befreiung der Versorgungsanwärter von der Angestellten- und Invalidenversicherungspflicht 597
Vom 24. Mai 1935, betr. Einführung der Din Vornorm 4021 und 4022 673
Vom 4. Juni 1935, betr. Deutscher Gruß 673

Amerika.

Gesetz

zur Ergänzung des Eisenbahn-Arbeitsgesetzes vom 20. Mai 1926 und zur Sicherung der schleunigen Beilegung von Streitigkeiten zwischen Eisenbahnfrachtführern und ihren Bediensteten vom 21. Juni 1934.

Der Kongreß des Senats und des Abgeordnetenhauses der Vereinigten Staaten von Amerika hat folgende Änderung des § 1 des Eisenbahn-Arbeitsgesetzes beschlossen:

Begriffsbestimmungen.

§ 1. Die in diesem Gesetz und für die Zwecke dieses Gesetzes gebrauchten Ausdrücke bedeuten:

1. Der Ausdruck „Frachtführer" umfaßt alle dem Bundesverkehrsgesetz unterworfenen Expreßgut- und Schlafwagengesellschaften und Eisenbahnfrachtführer; ferner alle Gesellschaften, die unmittelbar oder mittelbar einem Eisenbahnfrachtführer gehören oder unmittelbar oder mittelbar von ihm beaufsichtigt (kontrolliert) werden, oder deren Beaufsichtigung (Kontrolle) ein Eisenbahnfrachtführer sonstwie ausübt[1], sofern diese Gesellschaften Betriebsmittel[2] oder Bahnhofsanlagen betreiben oder Dienste (außer dem Lastkraftwagendienst) verrichten, die im Zusammenhang mit der Personen- oder Güterbeförderung oder der Annahme, Ausgabe, Hebung oder Umladung, der Lagerung in Kühl- oder Eishäusern oder in der sonstigen Behandlung von Eisenbahntransportgütern stehen; ferner die Zwangsverwalter, Bevollmächtigten sowie alle anderen Einzelpersonen und Körperschaften juristischer oder sonstiger Art, die die Geschäfte eines Frachtführers statt seiner betreiben.

Dagegen umfaßt der Ausdruck „Frachtführer" nicht: die elektrisch betriebenen Straßen-, Untergrund- und Hochbahnen; es sei denn, daß sie als Teil eines allgemeinen Dampfbahnnetzes betrieben werden. Nicht ausgeschlossen sind aber die Teile allgemeiner Dampfbahnnetze, die jetzt oder später durch eine andere bewegende Kraft betrieben werden. Das Bundesverkehrsamt wird hierdurch ermächtigt und beauftragt, auf Antrag des Vermittlungsamts oder auf die Klage einer der beteiligten Parteien nach Verhandlung zu bestimmen, ob eine elektrisch betriebene Strecke unter diese Klausel fällt.

---

[1] Das Gesetz gebraucht hier den Ausdruck „common control"; es meint damit den Erwerb des beherrschenden Einflusses durch ein Pachtverhältnis oder durch den Erwerb von Aktien oder in anderer Weise — mit Ausnahme jedoch der Verschmelzung. (Vgl. Witte, Z.V.D.E.V. 1930 S. 234.)

[2] Der im Gesetz gebrauchte Ausdruck „equipment" bezeichnet hier die Lokomotiven und Eisenbahnwagen sowie Schiffe und Straßenbahnfahrzeuge.

2. Der Ausdruck „Schlichtungsausschuß" meint den durch dieses Gesetz geschaffenen Nationalen Eisenbahn-Schlichtungsausschuß (National Railroad Adjustment Board).

3. Der Ausdruck „Vermittlungsamt" meint das Nationale Vermittlungsamt (National Mediation Board).

4. Der Ausdruck „Verkehr" meint den Verkehr zwischen mehreren Staaten — oder zwischen einem Staat, einem Territorium oder dem Distrikt Columbia und einer fremden Nation — oder zwischen einem Territorium oder dem Distrikt Columbia und einem Staat — oder zwischen einem Territorium und einem anderen Territorium — oder zwischen einem Territorium und dem Distrikt Columbia — oder zwischen mehreren Orten desselben Staates, aber durch einen anderen Staat, durch ein Territorium oder durch den Distrikt Columbia oder ein fremdes Land.

5. Der Ausdruck „Bediensteter" bezeichnet jede Person im Dienst eines Frachtführers (der auf Grund des bestehenden Dienstverhältnisses befugt ist, die Art ihrer Dienstleistung zu überwachen und zu bestimmen), wenn die Person eine Tätigkeit ausübt, die in den zur Zeit gültigen Verfügungen (orders) des Bundesverkehrsamts als die eines Bediensteten (employee) oder eines unteren Beamten (subordinate official) bestimmt ist oder in Nachträgen oder durch Auslegungen in späteren Verfügungen des Bundesverkehrsamts — entsprechend der dem Amt hiermit übertragenen Befugnis, ergänzende und erläuternde Verfügungen zu erlassen — bestimmt wird.

Indessen darf keine der durch Verfügungen des Bundesverkehrsamts eingeführten Personalklassifikationen so verstanden werden, als ob sie die Dienstgruppen bestimmen, innerhalb deren Eisenbahnbedienstete sich — nach ihrem freien Entschluß — organisieren dürfen; auch sind die Zuständigkeit und die Befugnisse der Personalorganisationen (employee organizations) durch die Bestimmungen dieses Gesetzes oder die Verfügungen des Bundesverkehrsamts in keiner Weise beschränkt oder vorgeschrieben.

6. Der Ausdruck „Vertreter" (representative) bezeichnet jede Person oder jeden Personenkreis, ferner jede Vereinigung, Organisation oder Körperschaft, die von einem Frachtführer oder einer Gruppe von Frachtführern oder von deren Bediensteten mit ihrer Vertretung beauftragt sind.

7. Der Ausdruck „Bezirksgericht" bezeichnet auch den Obersten Gerichtshof des Distrikts Columbia; der Ausdruck „Bezirksberufungsgericht" bezeichnet auch das Berufungsgericht des Distrikts Columbia.

Dieses Gesetz ist kurz als „Eisenbahn-Arbeitsgesetz" (Railway Labor Act) zu bezeichnen.

§ 2. Der § 2 des Eisenbahn-Arbeitsgesetzes wird wie folgt geändert:

Allgemeine Ziele.

§ 2. Dies Gesetz bezweckt:

1. jede Unterbrechung des Verkehrs oder der Betätigung eines damit befaßten Frachtführers zu verhindern;

2. jede Beschränkung der Vereinigungsfreiheit der Bediensteten und ferner jede Bestreitung ihres Rechts, sich einer Gewerkschaft (labor organization) anzuschließen, — als Vorbedingung für ihre Beschäftigung oder für andere Belange — zu verbieten;

3. die völlige Unabhängigkeit der Frachtführer und der Bediensteten in Angelegenheiten der Selbstorganisation (self-organization) zur Erfüllung der Aufgaben dieses Gesetzes zu sichern;

4. für die unverzügliche und einwandfreie Beilegung aller Streitigkeiten über Löhne, Arbeitsordnungen und Arbeitsbedingungen zu sorgen;

5. für die unverzügliche und einwandfreie Beilegung aller Streitigkeiten zu sorgen, die aus Anlaß von Beschwerden oder bei der Auslegung oder Ausführung von Verträgen (agreements) über Löhne, Arbeitsordnungen und Arbeitsbedingungen entstehen.

Allgemeine Pflichten.

I. Es ist die Pflicht aller Frachtführer, ihrer Beamten, Agenten und Bediensteten, alles daran zu setzen, damit Verträge über Löhne, Arbeitsordnungen und Arbeitsbedingungen zustandekommen und daß sie eingehalten werden; ferner ist es ihrer aller Pflicht, alle Streitigkeiten, die bei der Ausführung dieser Verträge oder sonstwie entstehen, friedlich beizulegen, damit jede Unterbrechung des Verkehrs oder der Betätigung eines Frachtführers — aus Anlaß eines Streits zwischen dem Frachtführer und seinen Bediensteten — verhindert wird.

II. Alle Streitigkeiten zwischen einem Frachtführer oder zwischen Frachtführern und den Bediensteten sind in gemeinsamen Verhandlungen der hierzu bestimmten und ermächtigten Vertreter des oder der Frachtführer und der am Streit beteiligten Bediensteten zu erörtern und, wenn möglich, zu entscheiden (to decide).

III. Die den Zwecken dieses Gesetzes dienenden Vertreter sind von jeder Partei zu bestimmen, ohne daß eine Einmischung, Beeinflussung oder ein Zwang der einen Partei auf die Bestimmung der Vertreter der anderen Partei stattfindet. Keine Partei darf die andere Partei in irgendeiner Weise durch Beeinflussung oder Zwang in der Wahl ihrer Vertreter beeinträchtigen. Die für die Zwecke dieses Gesetzes bestimmten Vertreter brauchen nicht im Dienst des Frachtführers zu stehen; kein Frachtführer darf durch Einmischung, Beeinflussung oder Zwang in irgendeiner Weise zu verhindern suchen, daß seine Bediensteten Personen als Vertreter bestimmen, die nicht im Dienst des Frachtführers stehen.

IV. Die Bediensteten haben das Recht, sich zu organisieren und durch Vertreter ihrer eignen Wahl Kollektivverhandlungen zu betreiben. Die Mehrheit einer Belegschaft oder einer Bedienstetenklasse ist berechtigt, den Vertreter der Belegschaft oder Bedienstetenklasse für die Zwecke dieses Gesetzes zu bestimmen. Der Frachtführer, seine Beamten und Agenten dürfen das Recht der Bediensteten, sich zu vereinigen, sich zu organisieren oder die Gewerkschaft ihrer Wahl zu unterstützen, weder bestreiten noch irgendwie in Frage stellen; es ist ungesetzlich, daß ein Frachtführer der Organisation seiner Bediensteten in irgendeiner Weise Schwierigkeiten bereitet oder daß er seine Mittel (funds) zur Erhaltung oder Unterstützung oder zur Bezuschussung einer Gewerkschaft, eines Personalvertreters oder einer anderen Einrichtung für Kollektivverhandlungen benutzt oder irgend etwas zu diesem Zweck unternimmt; oder daß er seine Bediensteten beeinflußt oder beschränkt, um sie zu veranlassen, einer Gewerkschaft beizutreten oder nicht beizutreten oder Mitglied einer Gewerkschaft zu bleiben oder nicht; oder von den Löhnen der Bediensteten irgendwelche Abzüge (dues, fees, assessments, or other contributions) für die Gewerkschaften einzubehalten oder solche Abzüge zu sammeln oder ihre Sammlung zu unterstützen.

Doch darf keine Bestimmung dieses Gesetzes so ausgelegt werden, als ob einem Frachtführer untersagt sei, einem Bediensteten oder den örtlichen Vertretern von Bediensteten Verhandlungen mit der Betriebsleitung während der Arbeitszeit unter Fortzahlung des Lohns zu gestatten oder einem Frachtführer die Gewährung freier Eisenbahnfahrt an seine Bediensteten zu verbieten, während sie für eine Gewerkschaft (labor organization) tätig sind.

V. Der Frachtführer, seine Beamten und Agenten dürfen von den arbeitsuchenden Personen nicht die Unterzeichnung eines Arbeitsvertrags oder einer Vereinbarung verlangen, wonach sie sich verpflichten, einer Gewerkschaft beizutreten. Wenn ein solcher Vertrag vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes durchgesetzt ist, dann muß der Frachtführer den Bediensteten schriftlich eröffnen, daß der Vertrag hinfällig geworden ist und sie nicht mehr bindet.

VI. Wenn zwischen einem oder mehreren Frachtführern und ihren Bediensteten ein Streit aus Anlaß von Beschwerden oder wegen der Auslegung oder Durchführung von Verträgen über die Löhne, Arbeitsordnungen oder Arbeitsbedingungen entstanden ist, sind der oder die Vertreter des oder der Frachtführer und der Bediensteten verpflichtet, binnen 10 Tagen nach dem Empfang einer von einer der Parteien an sie gerichteten Aufforderung, über den Streit zu verhandeln, Zeit und Ort für diese Verhandlung zu bezeichnen (specify). Und zwar muß der Verhandlungsort an der Eisenbahnstrecke des Frachtführers liegen, wenn nichts anderes vereinbart wird, ferner muß die Verhandlungszeit so bestimmt sein, daß sie den Unterhändlern ausreichende Möglichkeit zur Erreichung des Verhandlungsorts gewährt. Die Verhandlung darf aber nicht später als 20 Tage nach dem Empfang jener Aufforderung angesetzt werden. Hierbei ist vorausgesetzt, daß keine Bestimmung dieses Gesetzes so ausgelegt werden darf, als ob durch sie die Bestimmungen einer zwischen den Parteien getroffenen und geltenden Vereinbarung (über gemeinsame Verhandlungen) aufgehoben würden.

VII. Der Frachtführer, seine Beamten und Agenten dürfen die durch Vertrag (agreement) für eine Bedienstetenklasse festgesetzten Lohnsätze, Arbeitsordnungen und Arbeitsbedingungen nur in der durch den Vertrag bestimmten Weise oder gemäß § 6 dieses Gesetzes ändern.

VIII. Alle Frachtführer haben ihren Bediensteten durch gedruckte Mitteilungen — unter Beachtung der Anordnungen des Vermittlungsamts über die Form dieser Mitteilungen sowie die Zeit und die Stellen ihres öffentlichen Anschlags — zu eröffnen, daß alle Streitigkeiten zwischen dem Frachtführer und seinen Bediensteten nach den Bestimmungen dieses Gesetzes zu behandeln sind. In diesen Mitteilungen ist der III., IV. und V. Absatz dieses Paragraphen in fetten Lettern wörtlich abzudrucken. Die Bestimmungen dieser drei Absätze werden hiermit zu einem Teil des Arbeitsvertrags (contract) zwischen dem Frachtführer und den einzelnen Bediensteten gemacht; sie binden die Parteien ohne Rücksicht auf andere ausdrückliche oder stillschweigende Abmachungen.

IX. Wenn unter den Bediensteten eines Frachtführers Streit über die nach diesem Gesetz zu bestimmenden und zu bevollmächtigenden Vertreter entsteht, so hat das Vermittlungsamt auf den Antrag einer der Parteien den Streit zu untersuchen und binnen 30 Tagen nach seiner Anrufung beiden Parteien die Namen der Personen oder Organisationen schriftlich anzuzeigen, die zur Vertretung der in den Streit verwickelten Bediensteten bestimmt und ermächtigt sind; dieselbe Anzeige ist dem Frachtführer zu machen. Nach dem Eingang der Anzeige hat der Frachtführer mit dem so bevollmächtigten Vertreter, als dem für die Zwecke dieses Gesetzes bestimmten Vertreter der Belegschaft oder Bedienstetenklasse, zu verhandeln. Bei jener Untersuchung kann das Vermittlungsamt eine geheime Abstimmung unter den beteiligten Bediensteten vornehmen oder sich einer anderen zweckmäßigen Methode bedienen, um die Namen der gehörig bestimmten und bevollmächtigten Vertreter festzustellen, und zwar derart, daß die Vertreterwahl gegen jede Einmischung, Beeinflussung oder jeden Zwang seitens des Frachtführers gesichert ist. Zur Durchführung einer solchen Wahl bestimmt das Vermittlungsamt den Kreis der Wähler und erläßt Vorschriften für den Wahlvorgang; es kann auch einen Wahlausschuß von 3 neutralen Personen

bestellen, der nach Verhandlung binnen 10 Tagen die an der Wahl teilnehmenden Personen zu bestimmen hat. Das Vermittlungsamt ist ermächtigt, Abschrift von den Büchern und Arbeiterlisten des Frachtführers zu nehmen und die hieraus gewonnenen Unterlagen, soweit erforderlich, zur Erfüllung der Aufgaben und Vorschriften dieses Paragraphen zu verwerten.

X. Die absichtliche Unterlassung oder die Weigerung eines Frachtführers, seiner Beamten oder Agenten, den Vorschriften der Absätze III, IV, V, VII und VIII dieses Paragraphen nachzukommen, gilt als Vergehen (misdemeanor); im Falle der Überführung wird der Frachtführer, Beamte oder Agent mit einer Geldbuße von wenigstens 1000 $ und höchstens 20 000 $ oder mit Gefängnisstrafe von höchstens 6 Monaten oder sowohl mit Geldbuße wie Gefängnisstrafe für jede Zuwiderhandlung bestraft; und zwar gilt jeder Tag der absichtlichen Unterlassung oder der Weigerung, den bezeichneten Bestimmungen dieses Gesetzes zu entsprechen, als eine besondere Zuwiderhandlung. Jeder Bezirksanwalt der Vereinigten Staaten, an den sich ein ordnungsmäßig bestimmter Vertreter von Bediensteten eines Frachtführers wendet, ist verpflichtet, bei dem zuständigen Gericht alle Anträge anzubringen und unter der Aufsicht des Generalstaatsanwalts der Vereinigten Staaten zu verfolgen, die erforderlich sind, um die Vorschriften dieses Paragraphen durchzusetzen und die Bestrafung aller Verletzungen desselben herbeizuführen. Die Kosten eines solchen Verfahrens sind aus dem Kostenfonds der Gerichte der Vereinigten Staaten zu bestreiten.

Indessen darf keine Bestimmung dieses Gesetzes so ausgelegt werden, als ob von dem einzelnen Bediensteten die Leistung von Arbeit oder Dienst ohne sein Einverständnis verlangt werden dürfe oder als ob das Verlassen der Arbeit von seiten eines einzelnen Bediensteten eine ungesetzliche Handlung sei; ebensowenig dürfen die Gerichte ein Verfahren einleiten, um einen einzelnen Bediensteten ohne seine Einverständnis zur Ausführung einer solchen Arbeit oder eines solchen Dienstes zu zwingen.

§ 3. Der § 3 des Eisenbahn-Arbeitsgesetzes wird, wie folgt, geändert:

Nationaler Schlichtungsausschuß, Beschwerden, Auslegung von Verträgen.

§ 3. I. Hiermit wird ein Ausschuß unter dem Namen „Nationaler Eisenbahn-Schlichtungsausschuß“ (National Railroad Adjustment Board) errichtet, dessen Mitglieder binnen 30 Tagen nach der Genehmigung dieses Gesetzes zu wählen sind. Hierzu wird bestimmt:

a) Der Schlichtungsausschuß besteht aus 36 Mitgliedern, von denen 18 von den Frachtführern und 18 durch diejenigen Eisenbahner-Gewerkschaften zu wählen sind, die nationale Bedeutung haben und entsprechend den Bestimmungen des § 2 dieses Gesetzes gebildet sind oder gebildet werden.

b) Die Frachtführer, deren jeder durch seinen Verwaltungsrat, seinen Zwangsverwalter, Bevollmächtigten oder durch einen oder mehrere von dem Verwaltungsrat, Zwangsverwalter oder Bevollmächtigten für die Zwecke dieses Gesetzes bezeichneten Beamten vertreten wird, bestimmen die Grundsätze, nach denen ihre Vertreter zu wählen sind; sie wählen auch die Vertreter der Frachtführer im Schlichtungsausschuß und bestimmen die Abteilung, in der jeder von ihnen tätig sein soll; und zwar so, daß kein Frachtführer oder keine Gruppe (system) von Frachtführern mehr als einen Vertreter in jeder Abteilung des Ausschusses hat.

c) Die im Absatz a bezeichneten Gewerkschaften von nationaler Bedeutung, von denen jede durch ihren ersten Vorsitzenden oder eine andere von der Gewerkschaft oder Vereinigung (association) bezeichnete Mittelsperson vertreten wird, bestimmen die Grundsätze für die Wahl der Arbeitermitglieder des Schlichtungsausschusses; sie wählen diese Mitglieder und bestimmen die Abteilung, in der jedes Mitglied tätig sein soll, und zwar so, daß keine Gewerkschaft mehr als einen Vertreter in jeder Abteilung des Ausschusses hat.

d) Bei ständiger oder vorübergehender Erledigung einer Mitgliedstelle im Schlichtungsausschuß wird der Ersatz in derselben Weise wie bei der ursprünglichen Wahl vorgenommen.

e) Wenn es den Frachtführern oder den Gewerkschaften der Bediensteten mißlingt, die Vertreter im Schlichtungsausschuß nach den Absätzen b und c dieses Paragraphen zu wählen und zu ernennen, und zwar bei der erstmaligen Ernennung eines Mitglieds des Schlichtungsausschusses: binnen 60 Tagen nach der Verabschiedung dieses Gesetzes, und bei dem Freiwerden einer Mitgliedstelle: binnen 30 Tagen nach dem Eintritt der Vakanz, — so hat das Vermittlungsamt[1] die Ernennung vorzunehmen; und zwar wird es eine Person wählen, die Beziehungen zu den Frachtführern oder zu der Gruppe der Gewerkschaften der Bediensteten hat, je nachdem sie die einen oder anderen Interessen vertreten soll.

f) Entsteht Streit über das Recht einer nationalen Gewerkschaft, an der Wahl und Ernennung der Arbeitermitglieder des Schlichtungsausschusses nach dem Absatz c dieses Paragraphen teilzunehmen, so soll der Staatssekretär der Arbeit den Anspruch der Gewerkschaft auf Beteiligung prüfen. Ist der Anspruch nach seinem Urteil begründet, so zeigt er das dem Vermittlungsamt an, das binnen 10 Tagen nach dem Empfang der Anzeige die unbestritten dem Absatz c dieses Paragraphen entsprechenden nationalen Gewerkschaften zur Wahl eines Vertreters aufzufordern hat. Dieser Vertreter nebst einem von der klägerischen Gewerkschaft bezeichneten Vertreter und einem vom Vermittlungsamt bestimmten dritten Mitglied, dem Neutralen, bilden zusammen einen Ausschuß, der binnen 30 Tagen nach der Ernennung des neutralen Mitglieds die Ansprüche der Gewerkschaft auf Beteiligung untersucht und danach entscheidet, ob die Gewerkschaft gemäß § 2 des Gesetzes organisiert ist oder nicht, und ob sie auch im übrigen geeignet ist, an der Wahl der Arbeitermitglieder des Schlichtungsausschusses teilzunehmen. Die Entscheidungen eines solchen dreigliedrigen Ausschusses sind endgültig und bindend.

g) Jedes Mitglied des Schlichtungsausschusses wird von der oder den Parteien besoldet, die es vertritt. Das nach Abschnitt f dieses Paragraphen ernannte neutrale Mitglied erhält vom Vermittlungsamt eine von diesem festzusetzende Besoldung nebst den erforderlichen Reisekosten und Unterhaltungsgeldern oder an deren Stelle Tagegelder nach den gesetzlichen Bestimmungen, solange es als drittes oder neutrales Mitglied tätig ist.

h) Der Schlichtungsausschuß besteht aus 4 Abteilungen, die unabhängig voneinander verhandeln; sie setzen sich folgendermaßen zusammen:

„Erste Abteilung." Sie ist zuständig für die Streitigkeiten des Zug- und Rangier-Bahnhofspersonals der Frachtführer; das sind die Loko-

[1] Vgl. § 4 des Gesetzes (Der Übersetzer).

motivführer, Heizer, Lokomotivputzer, Zugführer, Zugbegleiter und Rangierbediensteten. Die Abteilung besteht aus 10 Mitgliedern, von denen 5 von den Frachtführern und 5 von den nationalen Gewerkschaften der Bediensteten gewählt und ernannt werden.

„Zweite Abteilung." Sie ist zuständig für die Streitigkeiten der Maschinenschlosser, Kesselschmiede, Feuerschmiede, Blechschmiede, Elektriker, Wagenarbeiter, Werkhelfer und Lehrlinge jener Handwerke, ferner der Wagenreiniger, Schuppen- und Werkstättenarbeiter. Die Abteilung besteht aus 10 Mitgliedern (usw. wie unter a).

„Dritte Abteilung." Sie ist zuständig für die Streitigkeiten des Bahnhofs-, Stellwerks- und Telegraphenpersonals, der Zugmelder, des Bahnunterhaltungspersonals, des Büropersonals, der Güterbodenarbeiter, der Expreßgut-, Bahnhofs- und Lagerbediensteten, der Signalwärter, der Schlafwagenschaffner und -wärter sowie des weiblichen und des Speisewagenpersonals. Die Abteilung besteht aus 10 Mitgliedern (usw. wie unter a).

„Vierte Abteilung." Sie ist zuständig für die Streitigkeiten aller Bediensteten der Frachtführer, die mittelbar oder unmittelbar im Personen- oder Güterverkehr zu Wasser tätig sind, ferner aller übrigen nicht zu der I., II. oder III. Abteilung gehörigen Bediensteten der Frachtführer. Die Abteilung besteht aus 6 Mitgliedern (usw. sinngemäß wie unter a).

i) Die Streitigkeiten zwischen einem Bediensteten oder einer Bediensteten-gruppe und einem oder mehreren Frachtführern aus Anlaß von Beschwerden oder wegen der Auslegung oder Ausführung von Verträgen über Lohnsätze, Arbeitsordnungen oder Arbeitsbedingungen, einschließlich der bei dem Inkrafttreten dieses Gesetzes anhängigen und noch nicht geschlichteten Fälle, sind in der üblichen Weise bis hinauf zu dem für die Behandlung solcher Streitigkeiten vom Frachtführer bestimmten obersten Betriebsleiter (chief operating officer) zu verfolgen. Werden sie auf diese Weise nicht beigelegt, so sollen sie auf Antrag der Parteien oder einer Partei der zuständigen Abteilung des Schlichtungsausschusses nebst einer erschöpfenden Darstellung der Tatsachen und aller zur Beurteilung des Streits sachdienlichen Angaben vorgetragen werden.

j) Die Parteien sollen je nach ihrer Wahl in Person, durch Sachwalter oder Vertreter vernommen werden; die Abteilungen des Schlichtungsausschusses haben dem oder den Bediensteten und dem oder den Frachtführern, die in den Streit verwickelt sind, von allen Vernehmungen rechtzeitig Mitteilung zu machen.

k) Jede Abteilung des Schlichtungsausschusses ist befugt, zwei oder mehrere ihrer Mitglieder zu ermächtigen, Vernehmungen vorzunehmen und Entscheidungen (findings) über die ordnungsmäßig dem Ausschuß unterbreiteten Streitigkeiten zu treffen, und zwar an irgendeinem von der Abteilung bezeichneten Ort. Das gilt mit der Einschränkung, daß endgültige Entscheidungen (awards) in einer Streitsache nur von der gesamten Abteilung gefällt werden dürfen.

l) Wenn eine Abteilung sich über einen Schiedsspruch nicht einigen kann, sei es wegen Stockens der Verhandlungen oder weil eine Mehrheitsentscheidung der Abteilungsmitglieder gemäß Absatz n dieses Paragraphen nicht zustande kommt, dann muß die Abteilung sich sogleich über die Wahl eines Neutralen einigen, der als Unparteiischer (referee) zu bezeichnen ist und sich der Abteilung als Mitglied anzuschließen und ge-

meinsam mit ihr einen Schiedsspruch zu fällen hat. Kann sich die Abteilung nicht binnen 10 Tagen nach der Stockung der Verhandlungen oder der Feststellung, daß eine Mehrheitsentscheidung nicht möglich ist, über die Wahl des Unparteiischen einigen, so soll (may) diese Tatsache von der Abteilung oder einem ihrer Mitglieder oder von den streitenden Parteien oder einer von ihnen dem Vermittlungsamt mitgeteilt (certified) werden; dieses hat binnen 10 Tagen nach dem Empfang der Mitteilung den Unparteiischen zu wählen und zu bezeichnen, der sich der Abteilung als Mitglied anzuschließen und gemeinsam mit ihr einen Schiedsspruch zu fällen hat. Das Vermittlungsamt ist bei der Ernennung dieses unabhängigen Unparteiischen an dieselben Bestimmungen gebunden, die in diesem Gesetz für die Ernennung von Schiedsrichtern (arbitrators) vorgesehen sind; es setzt auch die Besoldung des Schiedssprechers fest und zahlt sie.

m) Die Entscheidungen der Abteilungen des Schlichtungsamts sind schriftlich abzufassen; Abschrift ist den am Streit beteiligten Parteien zuzustellen. Die Entscheidungen sind für beide Teile endgültig und bindend, außer, wenn sie von finanzieller Tragweite (money award) sind. Entsteht Streit über die Auslegung einer Entscheidung, so hat die Abteilung des Schlichtungsausschusses auf Antrag einer der Parteien die Entscheidung zur Klärung des Streits zu erläutern.

n) Zur Fällung einer Entscheidung über einen der Abteilung des Schlichtungsausschusses unterbreiteten Streit ist die Stimmenmehrheit der Mitglieder erforderlich.

o) Lautet die Entscheidung einer Abteilung des Schlichtungsausschusses zugunsten der Antragsteller (petitioners), so hat die Abteilung an den Frachtführer die Aufforderung (order) zu richten, die Entscheidung in Kraft zu setzen; auch ist der Frachtführer, wenn sie einen geldlichen Anspruch einschließt, aufzufordern, dem Bediensteten die Summe, die er nach der Entscheidung zu beanspruchen hat, an einem oder bis zu einem bestimmten Tage zu zahlen.

p) Wenn ein Frachtführer der Aufforderung einer Abteilung des Schlichtungsausschusses nicht innerhalb der in der Aufforderung bezeichneten Frist entspricht, so kann der Antragsteller oder jeder Andere, zu dessen Gunsten die Aufforderung ergangen ist, beim Bezirksgericht der Vereinigten Staaten, in dessen Bezirk er wohnt oder in dem sich die Hauptgeschäftsstelle des Frachtführers befindet oder den die Eisenbahn des Frachtführers durchquert, eine Klage anbringen; darin hat er kurz die Klagegründe auseinanderzusetzen und die vorausgegangene Aufforderung (order) der Abteilung des Schlichtungsausschusses zu bezeichnen. Eine solche Klage ist von dem Bezirksgericht in jeder Hinsicht wie alle anderen Zivilprozesse zu behandeln; außer daß bei ihrer Untersuchung die Feststellungen (findings) und die Aufforderung der Abteilung des Schlichtungsausschusses ohne weiteres als Beweis für die darin behandelten Tatsachen gelten und außer daß der Antragsteller weder für die Kosten bei dem Bezirksgericht noch für die in der Folge entstehenden Kosten des Verfahrens aufzukommen hat, soweit sie nicht auf seine Berufung (appeal) entfallen. Vielmehr sind jene Kosten aus den Mitteln der Gerichte der Vereinigten Staaten zu bestreiten. Wenn der Antragsteller letzten Endes obsiegt, so sind ihm angemessene Anwaltsgebühren zu bewilligen, die geschätzt und den Klagekosten zugerechnet werden. Die Bezirksgerichte sind ermächtigt, nach den Vor-

schriften für das Zivilprozeßverfahren Entscheidungen zu treffen und Urteile — in Form eines Mandats oder auf andere Weise — zu erlassen, um die Aufforderung der Abteilung des Schlichtungsausschusses entweder durchzusetzen oder aufzuheben.

q) Alle auf Grund der Vorschriften dieses Gesetzes bei Gericht angestrengten Klagen sind spätestens 2 Jahre, nachdem der Klagegrund aus dem Schiedsspruch (award) der Abteilung des Schlichtungsausschusses entstanden ist, anzubringen.

r) Die einzelnen Abteilungen des Schlichtungsausschusses haben ihren Sitz in Chicago, Illinois, sie halten regelmäßig Beratungen ab und setzen ihre Verhandlungen so lange fort, als bei der Abteilung Sachen anhängig sind, für die sie zuständig ist und über die sie noch nicht entschieden hat.

s) Soweit tunlich, sind den einzelnen Abteilungen oder Unterabteilungen des Schlichtungsausschusses am Ort ihres Zusammentritts angemessene Räume in den Gebäuden der Bundesregierung zur Verfügung zu stellen.

t) Der Schlichtungsausschuß soll mit der Genehmigung des Vermittlungsamts die zur Durchführung seiner Verhandlungen erforderlichen Hilfskräfte einstellen und ihre Besoldung bestimmen; diese wird vom Vermittlungsamt bezahlt.

u) Der gesamte Schlichtungsausschuß muß binnen 40 Tagen nach der Genehmigung dieses Gesetzes zusammentreten und eine Geschäftsordnung erlassen, soweit er sie für nötig hält, um die Verhandlungen bei den einzelnen Abteilungen zu kontrollieren; sie darf den Vorschriften dieses Gesetzes nicht widersprechen. Unmittelbar nach dem Zusammentritt des gesamten Ausschusses und der Annahme der Geschäftsordnung treten die einzelnen Abteilungen zusammen und organisieren sich durch die Wahl eines Obmanns, eines stellvertretenden Obmanns und eines Schriftführers. In der Folge bestellt jede Abteilung je eines ihrer Mitglieder zum Obmann und zum stellvertretenden Obmann. Und zwar muß das Amt des Obmanns und seines Stellvertreters zwischen den Gruppen wechseln, so daß jedes dieser Ämter abwechselnd von einem Vertreter der Frachtführer und des Personals wahrgenommen wird. Beim Freiwerden einer Stelle wird sie bis zum Ablauf der ordentlichen Amtsdauer durch einen von derselben Gruppe zu wählenden Vertreter besetzt.

v) Jede Abteilung des Schlichtungsausschusses erstattet alljährlich dem Vermittlungsamt einen Tätigkeitsbericht. Das Wesentliche hieraus ist in den vom Vermittlungsamt alljährlich dem Kongreß der Vereinigten Staaten zu erstattenden Bericht aufzunehmen. Die Abteilungsberichte des Schlichtungsausschusses und der Jahresbericht des Vermittlungsamts sollen des näheren alle verhandelten Fälle und alle von ihnen unternommenen Schritte, ferner die Namen, Gehälter und Aufgaben aller Agenten (agencies), Bediensteten und Beamten enthalten, die von den Vereinigten Staaten auf Grund dieses Gesetzes besoldet werden, ferner einen Verwendungsnachweis aller vom Kongreß, gemäß der ihm durch dies Gesetz eingeräumten Vollmacht, bewilligten Geldmittel, die von jenen Agenten, Bediensteten und Beamten verausgabt worden sind.

w) Jede Abteilung des Schlichtungsausschusses ist berechtigt, nach ihrem Ermessen Bezirks-Schlichtungsausschüsse einzurichten, die an Stelle der Abteilung für eine begrenzte Zeit handeln, soweit die

Abteilung sie bestimmt und für nötig hält. Die Frachtführer-Mitglieder dieser Bezirksausschüsse werden nach den Vorschriften bestimmt, die die Frachtführer-Mitglieder des Schlichtungsausschusses für diesen Zweck erlassen, ebenso werden die Arbeiter-Mitglieder nach den von den Arbeiter-Mitgliedern des Schlichtungsausschusses für diesen Zweck erlassenen Vorschriften bestimmt. Jeder dieser Bezirksausschüsse hat während der Zeit, für die er eingesetzt ist, dieselben Befugnisse zur Vornahme von Verhandlungen und zur Abgabe von Entscheidungen (findings) über Streitigkeiten und soll dasselbe Verfahren üben wie die Abteilung des Schlichtungsausschusses, die ihn eingesetzt hat; seine Entscheidungen (decisions) sind in dem gleichen Maße und in gleicher Weise zwingend (enforceable). Eine als Unparteiischer (referee) wirkende neutrale Person ist für den Dienst bei einem solchen Bezirks-Schlichtungsausschuß unter denselben Umständen und in derselben Weise einzusetzen, wie es im Absatz 1 für die Abteilungen des Schlichtungsausschuß bestimmt ist.

II. Keine Bestimmung dieses Paragraphen darf so gedeutet werden, als ob ein Frachtführer, eine Vereinigung (system) oder eine Gruppe von Frachtführern und eine oder mehrere Klassen ihrer Bediensteten, wenn sie sich ihrer nach den Bestimmungen dieses Gesetzes gewählten Vertreter bedienen, daran gehindert wären, für das Bahnsystem, die Bahngruppe oder einen Bezirk im Wege der Vereinbarung Schlichtungsausschüsse zu errichten, um mittels ihrer die in diesem Paragraphen bezeichneten Streitigkeiten zu schlichten und zu entscheiden. Wenn eine Partei eines solchen Bahnsystem-, Bahngruppen- oder Bezirks-Schlichtungsausschusses durch eine derartige Einrichtung (arrangement) unbefriedigt ist, so kann sie die Vereinbarung bei der anderen Partei mit einer Frist von 90 Tagen kündigen und sich der Rechtsprechung des Schlichtungsausschusses unterstellen.

§ 4 des Eisenbahn-Arbeitsgesetzes wird wie folgt geändert:

§ 4. I. Das Vermittlungsamt (Board of Mediation) wird hiermit nach Ablauf von 30 Tagen nach der Genehmigung dieses Gesetzes abgeschafft; seine Mitglieder, Sekretäre, Assistenten, Bediensteten und Agenten, die am Tage der Genehmigung dieses Gesetzes im Amt sind, setzen ihre Tätigkeit noch 30 Tage lang fort und beziehen so lange ihre Gehälter, so als ob dieses Gesetz nicht bestünde.

Hiermit wird als unabhängige Geschäftsstelle der Bundesregierung ein Amt errichtet, das die Bezeichnung „Nationales Vermittlungsamt“ (National Mediation Board) führt. Es besteht aus 3 Mitgliedern, die der Präsident unter Mitwirkung und Zustimmung des Senats bestimmt; von ihnen dürfen höchstens 2 derselben politischen Partei angehören. Die Amtsdauer der erstmalig ernannten Mitglieder beginnt, sobald die Mitglieder bestellt sind, jedoch nicht vor Ablauf von 30 Tagen nach der Genehmigung dieses Gesetzes; sie erlischt, so wie sie der Präsident bei der Ernennung bestimmt, am 1. Februar 1935, 1. Februar 1936 und am 1. Februar 1937. Die Amtsdauer aller nachfolgenden Mitglieder erlischt 3 Jahre nach dem Ablauf der Amtsdauer ihres Vorgängers; wird aber ein Mitglied ernannt, um eine vor Ablauf der Amtsdauer des Vorgängers freigewordene Stelle zu besetzen, so wird es nur für die noch nicht abgelaufene Amtsdauer des Vorgängers bestellt. Wenn eine Stelle im Vermittlungsamt unbesetzt ist, so schmälert das weder die Befugnisse noch die Pflichten des Amts und seiner übrigen Mitglieder. Zwei amtierende Mitglieder sind für die Erledigung der Amtsgeschäfte ausreichend. Jedes Mitglied des Amts erhält ein jährliches Gehalt von 10 000 $, ferner bei der Erfüllung gesetzlicher Auf-

gaben außerhalb des Sitzes der Hauptgeschäftsstelle die erforderlichen Reisekosten und Tagegelder nach den hierfür geltenden gesetzlichen Bestimmungen. Wer im Dienst einer Vereinigung von Bediensteten oder eines Frachtführers steht oder wirtschaftlich oder auf andere Weise mit ihr oder ihm verbunden ist, kann nicht Mitglied des Amts werden oder bleiben.

Alle dem [nunmehr aufgehobenen][1] Vermittlungsamt zugeleiteten, am Tage der Genehmigung dieses Gesetzes noch unerledigten Streitfälle sind von dem [neuen] Vermittlungsamt abschließend zu behandeln.

Die Mitglieder des Amts können vom Präsidenten wegen Dienstunfähigkeit, Pflichtvernachlässigung, Amtsvergehens oder Wahlunfähigkeit, aber aus keinem anderen Grund ihres Amts entsetzt werden.

II. Das Amt wählt alljährlich eins seiner Mitglieder zum Vorsitzenden. Es hat seine Hauptgeschäftsstelle im Distrikt Columbia, kann aber an jedem anderen Ort zusammentreten, wenn es das für nötig hält. Das Amt kann eins oder mehrere seiner Mitglieder bestimmen, die die Aufgaben des Amts bei Einigungsverhandlungen zu erfüllen haben. Jedes Mitglied ist berechtigt, Eide abzunehmen und Erklärungen an Eidesstatt entgegenzunehmen. Das Amt führt ein gerichtlich eingetragenes Amtssiegel; es erstattet dem Kongreß alljährlich Bericht.

III. Ermächtigung des Amts zur Bestellung von Sachverständigen, zur Beschäftigung von Beamten und Hilfskräften, zur Festsetzung der Bezüge der Sachverständigen und des Personals nach der Classification Act 1923, zur Bestreitung der sächlichen Ausgaben des Vermittlungsamts, ferner der persönlichen und sächlichen Ausgaben des Schlichtungsausschusses und der Bezirks-Schlichtungsausschüsse nach § 3 w sowie der Schiedsgerichte gemäß den §§ 3 und 7 des Gesetzes; Kassenanweisungsbefugnis des Vorsitzenden des Vermittlungsamts.

IV. Das Vermittlungsamt wird hierdurch ermächtigt, einen Teil seiner Tätigkeit (work), seiner Geschäfte oder Funktionen, die ihm auf Grund dieses oder eines anderen Gesetzes des Kongresses obliegen, oder die ihm vom Kongreß oder einem Teil desselben zugewiesen sind, durch Verfügung (order) einem einzelnen Mitglied des Amts oder einem oder mehreren seiner in der Verfügung bezeichneten Angestellten zu übertragen; ebenso ist das Amt ermächtigt, eine solche Verfügung jederzeit zu berichtigen, zu ändern, zu ergänzen oder aufzuheben. Alle solche Verfügungen treten unverzüglich in Kraft und bleiben so lange wirksam, als das Amt nichts anderes verfügt. In Gemäßheit und auf Grund dieser Verfügungen sind die darin bezeichneten Einzelmitglieder und Angestellten des Amts zur Ausübung der ihnen dadurch übertragenen Geschäfte und Funktionen an Stelle des Amts befugt und ermächtigt.

V. Alle Beamten und Bediensteten des [nunmehr aufgehobenen] Vermittlungsamts (außer den Mitgliedern, deren Amt hiermit abgeschafft ist), deren Dienst nach der Auffassung des [neuen] Vermittlungsamts für die wirksame Betätigung dieses Amts notwendig ist, werden ihm hiermit — ohne Änderung in der Personalklassifikation oder Bezahlung — überwiesen; das Amt ist aber befugt, die Berichtigung dieser Einstufungen und der Besoldungen vorzunehmen, um sie den diesen Beamten und Bediensteten zugewiesenen neuen Aufgaben anzupassen.

---

[1] Die hier und in der Folge in eckigen Klammern stehenden Worte sind Zusätze des Übersetzers, mit denen der in der Übersetzung sonst nicht zum Ausdruck kommende Unterschied zwischen dem alten und dem neuen Vermittlungsamt verdeutlicht werden soll.

Alle für den Dienst des [nunmehr aufgehobenen] Vermittlungsamts nicht verausgabten Mittel, die zur Zeit seiner Abschaffung noch zur Verfügung stehen, sind dem [neuen] Vermittlungsamt zu überweisen und stehen ihm für die Gehaltszahlung und seine sonstigen genehmigten Ausgaben zur Verfügung.

§ 5. § 5 des Eisenbahn-Arbeitsgesetzes wird, wie folgt, geändert:

Aufgaben des Vermittlungsamts.

§ 5. I. Die Parteien — oder auch nur eine Partei — eines Streits zwischen einem Bediensteten oder einer Gruppe von Bediensteten und einem Frachtführer können die Dienste des Vermittlungsamts in folgenden Fällen anrufen:

a) Bei einem nicht durch gemeinsame Verhandlungen der Parteien beigelegten Streit über die Änderung von Löhnen, Arbeitsordnungen oder Arbeitsbedingungen;

b) bei anderen, nicht zur Zuständigkeit des Nationalen Eisenbahn-Schlichtungsausschusses gehörigen Streitigkeiten, die nicht durch gemeinsame Verhandlungen der Parteien beigelegt sind oder über die Verhandlungen abgelehnt worden sind.

Das Vermittlungsamt soll (may) seine Dienste anbieten, wenn ihm eine Arbeitsgefährdung (labor emergency) bekannt wird.

In jedem Falle muß das Vermittlungsamt schleunigst mit den streitenden Parteien in Verbindung treten und alles daran setzen, um sie durch seine Vermittlung zum Abschluß eines Vergleichs zu bewegen. Schlagen seine Bemühungen um die friedliche Beilegung fehl, so muß es sich in Vollendung seiner Aufgaben (abgesehen von den Vorschriften unter Ziffer III dieses Paragraphen und des § 10 dieses Gesetzes) unverzüglich bemühen, die Parteien dazu zu bewegen, den Streit nach den Vorschriften dieses Gesetzes der Schiedssprechung zu unterwerfen.

Wird die vom Amt angestrebte Schiedssprechung von einer oder von beiden Parteien abgelehnt, so muß das Amt beiden Teilen sogleich eröffnen, daß seine vermittelnde Tätigkeit fehlgeschlagen ist. Binnen 30 Tagen hiernach darf keine Änderung in den Löhnen, Arbeitsordnungen oder Arbeitsbedingungen oder in den vor dem Ausbruch des Streits üblichen Gepflogenheiten (practices) vorgenommen werden; es sei denn, daß die Parteien sich inzwischen dem Schiedsverfahren unterwerfen oder daß ein Notstandsausschuß gemäß § 10 dieses Gesetzes eingesetzt ist.

II. Wenn Streit über die Auslegung oder Durchführung eines nach den Vorschriften dieses Gesetzes im Weg der Vermittlung zustande gekommenen Vertrags entsteht, so kann jede der daran beteiligten Parteien das Vermittlungsamt um eine Erklärung über die Bedeutung oder die Durchführung des Vertrags angehen. Nach dem Empfang eines solchen Ersuchens hat das Amt die Parteien hiervon zu verständigen und nach Verhandlung mit den Parteien diesen seine Auslegung binnen 30 Tagen mitzuteilen.

III. Das Vermittlungsamt hat hinsichtlich des Schiedsverfahrens nach § 7 dieses Gesetzes folgende Aufgaben:

a) Wenn die von den Parteien bestimmten Schiedsrichter sich über den oder die übrigen Schiedsrichter nicht innerhalb der im § 7 dieses Gesetzes[1] bestimmten Frist geeinigt haben, so ist es die Pflicht des Vermittlungsamts, den oder die fehlenden Schiedsrichter zu bestimmen. Das Amt darf nur solche Schiedsrichter auswählen, die nach seiner Meinung an dem zu entscheidenden Streit ganz unbeteiligt und die auch völlig unbefangen sind und den Parteien ohne Vorurteil gegenüber-

[1] Gemeint ist das Arbeitsgesetz von 1926. (Der Übersetzer.)

stehen. Sollte das Amt gleichwohl einen diesen Erfordernissen nicht entsprechenden Schiedsrichter bestimmt haben, so muß es ihn nach Untersuchung der Tatsachen unverzüglich seiner Stellung entheben.

Wenn ein durch das Amt bestimmter Schiedsrichter nach den Vorschriften dieses Gesetzes aus seiner Stelle entfernt wird oder wenn er die Übernahme des Schiedsamts ablehnt oder dafür ungeeignet ist, hat das Amt alsbald einen anderen zu bestimmen, und zwar in der für die ursprüngliche Ernennung vorgeschriebenen Weise.

b) Jedes Mitglied des Vermittlungsamts ist befugt, einen nach diesem Gesetz abgeschlossenen Schiedsvertrag zu beurkunden. Hiernach oder nach der Beurkundung des Vertrags vor einem öffentlichen Notar, vor einem Bezirksgericht oder einem Bezirksberufungsgericht der Vereinigten Staaten ist der Schiedsvertrag einem Mitglied des Amts oder diesem selbst zwecks Eintragung durch das Amt auszuhändigen.

c) Wenn ein Schiedsvertrag von dem Vermittlungsamt oder von einem seiner Mitglieder, wie vorgeschrieben, eingetragen ist und wenn dem Amt oder einem seiner Mitglieder die Namen der von den Parteien gewählten Schiedsrichter gemeldet sind, hat das Amt den Schiedsrichtern ihre Ernennung in aller Form mitzuteilen und sie aufzufordern, alsbald zur Wahl des oder der übrigen zur Ergänzung des Schiedsgerichts nötigen Schiedsrichter zusammenzutreten; zugleich ist ihnen die Frist zu bezeichnen, innerhalb deren sie nach dem Schiedsvertrag zur Bestimmung der übrigen Schiedsrichter ermächtigt sind.

d) Wenn eine Partei des Schiedsverfahrens die Wiederberufung eines Schiedsgerichts zur Erörterung von Streitfragen über die Bedeutung oder Durchführung eines Schiedsspruchs wünscht, so muß sie das dem Vermittlungsamt schriftlich anzeigen; zugleich hat sie die Frage oder die Fragen zu bezeichnen, die dem dergestalt wiederzuberufenden Schiedsgericht vorgelegt werden sollen. Daraufhin muß das Amt mit den Mitgliedern des Schiedsgerichts oder des für solche Zwecke durch den Schiedsvertrag bestimmten Unterausschusses des Schiedsgerichts in Verbindung treten und den Wiederzusammentritt des Schiedsgerichts oder seines Unterausschusses herbeiführen; ferner muß das Amt den Parteien mitteilen, wann und wo das Schiedsgericht oder der Unterausschuß zur Aufnahme der Verhandlungen zusammentritt. Von dem wiederberufenen Schiedsgericht oder Unterausschuß dürfen keine anderen, als die in den Verhandlungen über den ursprünglichen Schiedsspruch erörterten Beweisfragen entgegengenommen und behandelt werden; ausgenommen die Beweisanträge, die zur Beurteilung der von den Parteien gewünschten Auslegung des Schiedsspruchs notwendig erscheinen. Wenn ein Mitglied des ursprünglichen Schiedsgerichts nicht imstande oder nicht gewillt ist, in dem wiederberufenen Schiedsgericht oder Unterausschuß mitzuwirken, so ist ein anderer Schiedsrichter, in derselben Weise wie der ursprüngliche Schiedsrichter, und mit denselben Rechten und Pflichten zu ernennen.

e) Binnen 60 Tagen nach der Genehmigung dieses Gesetzes hat jeder Frachtführer dem Vermittlungsamt eine Abschrift aller mit seinen Bediensteten geschlossenen am 1. April 1934 in Kraft befindlichen Arbeitsverträge (contracts) über die Löhne, Arbeitsordnungen und Arbeitsbedingungen einzureichen. Besteht für eine Belegschaft oder für eine Klasse von Bediensteten kein solcher Vertrag, so hat der Frachtführer das dem Vermittlungsamt anzuzeigen und ihm zugleich eine Nachweisung

der für die Belegschaft oder Bedienstetenklasse geltenden Lohnsätze, Arbeitsordnungen und Arbeitsbedingungen vorzulegen. Werden neue Arbeitsverträge für eine Belegschaft oder Bedienstetenklasse eingeführt oder bestehende Arbeitsverträge geändert oder treten in den nicht durch Arbeitsverträge geregelten Löhnen, Arbeitsordnungen und Arbeitsbedingungen Änderungen ein, so hat sie der Frachtführer dem Vermittlungsamt binnen 30 Tagen nach ihrer Einführung anzuzeigen.

f) Das [neue] Vermittlungsamt hat alle bisher dem [nunmehr aufgehobenen] Vermittlungsamt mitgeteilten oder überwiesenen Akten und Dokumente über die Beilegung, Schlichtung oder Entscheidung von Streitigkeiten zwischen Frachtführern und ihren Bediensteten sowie über die Vermittlung oder das Schiedsverfahren nach den Bestimmungen irgend eines der vom Kongreß hierüber erlassenen Gesetze zur Verwahrung zu übernehmen. Der Präsident wird ermächtigt, einen Verwalter (custodian) des Archivs und des Eigentums des [nunmehr aufgehobenen] Vermittlungsamts zur Übertragung und Aushändigung dieses Archivs an das [neue] Vermittlungsamt zu bestimmen und zu verlangen, daß alle eingetragenen oder im Besitz des Verwalters befindlichen Akten und Dokumente dem [neuen] Vermittlungsamt übertragen und ausgehändigt werden.

§ 6. Der § 6 des Eisenbahn-Arbeitsgesetzes[1] wird, wie folgt, geändert:

§ 6. Die Frachtführer und die Vertreter der Bediensteten haben die von ihnen beabsichtigten Änderungen von Verträgen (agreements) über Löhne, Arbeitsordnungen und Arbeitsbedingungen mindestens 30 Tage vorher dem anderen Teil schriftlich anzukündigen; Zeit und Ort der Verhandlungen zwischen den Vertretern der an den beabsichtigten Vertragsänderungen beteiligten Parteien sind innerhalb von 10 Tagen nach dem Empfang der Ankündigung zu vereinbaren, und zwar muß der Verhandlungsbeginn innerhalb des in der Ankündigung bezeichneten 30tägigen Zeitraums liegen. In jedem Fall, in dem eine solche Ankündigung ergangen ist oder Verhandlungen hierüber gepflogen sind oder die Dienste des Vermittlungsamts von einer der Parteien angerufen sind oder das Amt seine Dienste angeboten hat, dürfen die Löhne, Arbeitsordnungen und Arbeitsbedingungen von dem Frachtführer nicht geändert werden, solange das Vermittlungsamt den Streit nicht abschließend gemäß § 5 dieses Gesetzes behandelt hat; es sei denn, daß eine Zeit von 10 Tagen seit der Beendigung der Verhandlungen[2] verstrichen ist, ohne daß die Vermittlung des Amts angerufen oder angeboten ist.

§ 7. Das Eisenbahn-Arbeitsgesetz wird geändert durch Streichung der Worte „Board of Mediation" in den §§ 7, 8, 10 und 12 des Gesetzes; statt ihrer sind die Worte „Mediation Board" zu setzen[3].

§ 8. Wenn ein Paragraph, Abschnitt oder Satz, eine Klausel oder ein Ausdruck dieses Gesetzes aus irgend einem Grunde für verfassungswidrig erklärt wird, so beeinträchtigt eine solche Entscheidung die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen dieses Gesetzes nicht.

Alle mit den Vorschriften dieses Gesetzes im Widerspruch stehenden Gesetze oder Gesetzesteile werden hiermit aufgehoben.

---

[1] Seine Bezeichnung lautet: „Verfahren bei Änderung der Löhne, der Arbeitsordnung und der Arbeitsbedingungen". (Der Übersetzer.)

[2] Gemeint sind die unmittelbaren Verhandlungen zwischen den Parteien. (Der Übersetzer.)

[3] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1927, S. 836 ff.

Bücherschau.

Besprechungen.

Der Aufbau der Gesellschaft „Reichsautobahnen". Bearbeitet von Reichsoberamtmann Franz Volk nach den Unterlagen der Direktion der Reichsautobahnen. Concordia-Verlag, Leipzig C 1. 1935. 64 Seiten. Preis 2,— RM.

Das Buch will alles bringen, was die Reichsautobahnen betrifft und darlegen, wie sie organisatorisch aufgebaut sind. Nach einer Übersichtskarte, die den Stand der Reichsautobahnen am 1. Mai 1935 darstellt, bringt es die gesetzlichen Grundlagen und die Satzung der Gesellschaft Reichsautobahnen. Es folgen die Geschäftsordnung des Verwaltungsrats und die Geschäftsordnung der Gesellschaft Reichsautobahnen sowie die Geschäftsanweisungen für die Obersten Bauleitungen und für die Bauabteilungsvorstände.

Den größten Abschnitt bildet der Aufbau der Reichsautobahnen, in dem — ähnlich wie in dem Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten für die Reichsbahn — die Angaben über den Verwaltungsrat, den Vorstand, die Direktion und die 15 Obersten Bauleitungen der Gesellschaft Reichsautobahnen enthalten sind. Eine skizzenartige Streckenübersicht für jede OBK., die Angaben des Sitzes, der Zuständigkeit, des Leiters und der Bürovorstände der einzelnen OBK. und die Wiedergabe der einzelnen Bauabteilungen mit Sitz, Zuständigkeit und Namen des Leiters geben eine gute Übersicht über die Organisation und für jeden, der mit Dienststellen der Reichsautobahnen zu tun hat, einen Anhalt, an wen er sich zu wenden hat. Den Schluß des Buches bildet die während des Drucks erschienene „Vorläufige Autobahn-Betriebs- und Verkehrs-Ordnung vom 14. Mai 1935".

Da vielen die Organisation der so schnell entstandenen und über das ganze Reich verbreiteten Gesellschaft noch wenig bekannt sein mag, ist es zu begrüßen, daß diese Neuerscheinung in so klarer und übersichtlicher Art das Bild der Gesellschaft Reichsautobahnen, seiner Organe und seiner Obersten Bauleitungen und Bauabteilungen vermittelt.

Dr. Genest.

Kirsten, Lothar, Dr., Gerichtsreferendar. Die Personalpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft von 1924 bis 1933. Band XIII des Werkes: Probleme des Geld- und Finanzwesens. Herausgegeben von Dr. phil. Bruno Moll, ord. Professor der Nationalökonomie i. R., Leipzig. Verlag Akademische Verlagsgesellschaft m. b. H., Leipzig. Preis 5,20 RM.

Unter der Personalpolitik der Reichsbahn versteht der Verfasser die Gebarung ihrer persönlichen Ausgaben. Diese behandelt er im ersten Teil seines Buches unter dem Gesichtspunkt der Personalbestandspolitik und im zweiten Teil von der Ausgabeseite her.

Nach einleitenden Bemerkungen über die Entwicklung des Personalbestandes und ihre Vorbedingungen untersucht er im einzelnen die absoluten und relativen Mittel der Personalbestandspolitik. Dabei zählt er zu den absoluten Mitteln einerseits die Personaleinstellung in der Form der Anstellung von Beamten und Einstellung von Arbeitern und andererseits den Personalabbau, d. h. die Versetzung der Beamten in den einstweiligen oder dauernden Ruhestand, die Entlassung von auf Widerruf oder auf Kündigung angestellten Beamten sowie die Entlassung von Arbeitern. Als relative Mittel der Personalbestandspolitik kennzeichnet er die Versetzung von Beamten auf andere Dienstposten mit geringerem Einkommen, die Überführung von Kündigungsbeamten ins Arbeiterverhältnis und umgekehrt den Aufstieg von Arbeitern ins Beamtenverhältnis, sowie die Beförderung von Beamten. Bei der Betrachtung der Personalausgaben unterzieht Kirsten die Besoldung der Beamten, die Löhne der Arbeiter sowie die Versorgungsbezüge der Beamten und schließlich die Sozialversicherung, die Wohlfahrtspflege und die Freifahrt einer eingehenden Würdigung. Abschließend behandelt er die Gestaltung der Personalausgaben im Haushalt der Reichsbahn.

Es ist für einen außerhalb der Reichsbahn stehenden Verfasser nicht leicht, sich über die Personalpolitik der Deutschen Reichsbahn gerade in der Zeit von 1924 bis 1933 ein abschließendes Urteil zu bilden und die Materie in erschöpfender, wissenschaftlich einwandfreier Weise darzustellen. Kirsten hat diese Schwierigkeiten überwunden. Unter beinahe lückenloser Heranziehung der Literatur und der amtlichen Verlautbarungen hat er sich mit viel Fleiß in die Materie eingearbeitet und das Thema in klarem, flüssigem Stil behandelt. Dabei weiß der Angehörige der Reichsbahn es als einen besonderen Vorzug des Buches zu schätzen, daß der Verfasser allenthalben bemüht war, den schwierigen Verhältnissen Rechnung zu tragen, unter denen die Reichsbahn in jener Zeit ihre Entschlüsse fassen mußte. Dies kommt vor allen Dingen bei der Behandlung der Lohnpolitik und bei Erörterung der Leistungszulagen zum Ausdruck.

Der Praktiker auf dem Gebiete des Personalwesens wird den Ausführungen jedoch nicht unterschiedslos zustimmen können. Schon die eingangs wiedergegebene Definition der Personalpolitik erscheint zu eng. Will man sich über die Personalpolitik der Reichsbahn ein umfassendes Urteil bilden, so darf man sie nicht ausschließlich unter finanziellen Gesichtspunkten betrachten. Es müssen dann vielmehr in weitem Umfang auch die sozialen, rechtlichen, bevölkerungspolitischen Momente usw. berücksichtigt werden, die bei den Entschließungen der Reichsbahn gegenüber ihrem Personal stets eine ausschlaggebende Rolle spielen. Wir halten es deshalb lieber mit Spieß, der unter Personalpolitik „die

Auswirkungen versteht, die unser aller Stellung als Bedienstete im . . Eisenbahnkörper betreffen" (Spiess, Die Reichsbahn und das Sachverständigengutachten, Frankfurt a. Main 1924, Seite 36). Die Darstellung würde weiterhin noch durch Ausführungen über die Grundlagen und Aufgaben der Personalwirtschaft, durch Heranziehen der Vorschriften für die Überwachung des Personalverbrauchs und schließlich durch Erörterungen über die Arbeitszeit und Betrachtungen über die Betriebskostenrechnung gewonnen haben. Schließlich erscheint es zweifelhaft, ob es tunlich war, das Thema vorwiegend nach systematischen Gesichtspunkten zu behandeln und dabei die Mittel der Personalbestandspolitik nach absoluten und relativen zu unterscheiden. Ebenso wie die Entwicklung in der Wirtschaft gerade in den Jahren 1924—1933 keine gleichmäßige war, sondern sich ziemlich unregelmäßig nach den verschiedensten Gesichtspunkten vollzog, so war auch die Personalpolitik der Reichsbahn ständig Schwankungen ausgesetzt. Dieser Gesichtspunkt sowie die den Personalmaßnahmen jener Zeit zugrunde liegenden Motive und Erwägungen wären vielleicht deutlicher in die Erscheinung getreten, wenn Kirsten die Materie unter zeitlicher Ordnung der Ereignisse dargestellt hätte.

Durch diese Bemerkungen soll jedoch das günstige Gesamturteil nicht beeinträchtigt werden. Dem Buch ist eine weite Verbreitung zu wünschen, da es ein geeignetes Mittel zur Beseitigung der vielfach unzutreffenden Vorstellungen über die Personalmaßnahmen der Reichsbahn bildet. *Dr. Haustein.*

Hamacher, W. Die Neuordnung des Eisenbahnwesens und der Kraftwagenwettbewerb in Frankreich. Schriftenreihe „Betriebswirtschaftspraxis und Betriebswirtschaftslehre". Heft 5. Berlin 1935. Verlag: Deutscher Betriebswirte-Verlag G. m. b. H., Berlin W 35. Preis 6,— RM.

Die vorliegende Studie bildet einen wertvollen Beitrag zur Geschichte des französischen Eisenbahnwesens bis zur jüngsten Gegenwart, gibt aber darüber hinaus Anregungen zu der Frage Schiene — Straße, die alle Länder angeht.

Nach einem einleitenden historischen Rückblick über die eigenartige Entwicklung der großen französischen Netze, mit dem ewigen Widerstreit zwischen Privatwirtschaft und Staatswirtschaft, bis zur grundlegenden Konvention von 1921 geht die Studie auf die Rationalisierungspläne im einzelnen ein. Die „Krankheit" der französischen Netze besteht, kurz gesagt, darin, daß — belastet durch die gesetzlichen Regelungen mit ihren Cahiers de Charge der Vergangenheit — der Personenverkehr im ganzen verlustbringend ist. Die Gesundung kann und muß dadurch eingeleitet werden, daß nach dem Vorschlag Dautrys, des Direktors der Staatsbahnen, in dessen geistigem Fahrwasser sich der Verfasser bewegt, der Eisenbahnverkehr auf den einzelnen Strecken nach ihrer Verkehrsstärke gegliedert wird. Die großen Durchgangstrecken mit starkem Personen- und schwerem Güterverkehr bleiben der Eisenbahn erhalten. Die Hauptlinien mit geringem Verkehr behalten nur den Wagenladungsverkehr. Der Personenverkehr auf den Hauptstrecken wird mit neuen technischen Mitteln durchgeführt, bei geringem Verkehrsumfang aber an die Straße abgegeben. Die Nebenlinien mit schwachem Verkehr fallen fort. Die Anzahl der Bahnhöfe für Personen und Güter wird erheblich eingeschränkt. Z. B. schlägt Javary für die Nordbahn eine

Verminderung der Bahnhöfe von 755 auf 68 vor! Der Zubringerverkehr wird in der Hauptsache vom Kraftwagen übernommen. An dem inzwischen bekanntgewordenen praktischen Beispiel des Etoile de Guise hat Javary diese Rationalisierung durchgerechnet und ist dafür zu einer Ersparnis von 1,1 Millionen Fr. gelangt. Die Auflockerung des Fahrplans, die größere Verkehrshäufigkeit mit kleineren Transporteinheiten soll durch die weitgehende Einführung des Schienentriebwagens erreicht werden, der gewissermaßen die Vorteile des Straßenverkehrs auf den Eisenbahnbetrieb überträgt. Das Beispiel der Staatsbahn auf der Strecke Lisieux—Trouville wirkt ermutigend, denn eine einstündliche Triebwagenverbindung zwischen den beiden 30 km entfernten Orten hat 1932 eine 200prozentige Verkehrssteigerung erbracht. Im Stückgut-Schnellverkehr jedoch mit seinem Haus-Haus-Verkehr bleibt der Kraftwagen dem Schienentriebwagen überlegen.

Die Elektrifizierung ist als Rationalisierungsmaßnahme in den Hintergrund getreten und wird vorwiegend nur vom Gesichtspunkt der Arbeitsbeschaffung gefördert. Denn nur bei zunehmender Verkehrstendenz ist die Erhöhung der festen Kosten durch Elektrifizierung wirtschaftlich berechtigt.

Der Kraftwagen-Verkehr hat sich in Frankreich besonders stark entwickelt. Die Zahl der Personen- und Lastkraftwagen, die Dichte des Straßennetzes und der von der Kraftwagenerzeugung lebende Bevölkerungsteil steht in Frankreich in einem besonders günstigen Verhältnis zur Gesamtbevölkerung und Gesamtfläche. Besonders der Werkverkehr der wertvollen Fertigindustrien ist mehr und mehr auf die Straße übergegangen. Die „Services Rapides" verbinden 24 Städte mit mehreren 100 km Entfernung miteinander. Im Touristenverkehr (Riviera!) spielen die Autocars eine bedeutende Rolle. Der Wettbewerb des Kraftwagens mit der Eisenbahn hat sich nun dahin ausgewirkt, daß die hochtarifierten Güter von der Schiene abgewandert sind; d. h. daß der ertragreiche Verkehr vom Kraftwagen „abgerahmt" (écrémage) wurde. Und dies wieder vor allem im Nahverkehr. Es ist bezeichnend, daß 28 % des gesamten landwirtschaftlichen Verkehrsaufkommens z. Z. in Frankreich vom Kraftwagen befördert werden (Wein, Gemüse, Mineralwasser, lebendes Vieh). Im Personenverkehr ist der Kraftwagen weniger von der Tarifseite, als durch bessere Verkehrsbedienung eingebrochen. Sämtliche Nebenstrecken und Lokalbahnen, die meist auf Grund parlamentarischer Interessenpolitik gebaut worden sind, wurden durch den Kraftwagenwettbewerb lebensunfähig. Insgesamt wird die Minderung der Einnahmen im Personen- und Güterverkehr der französischen Eisenbahnen durch den Kraftwagen auf 1100 Mill. Fr. geschätzt.

Um diesem Wettbewerb zu begegnen, wurden 1928 von den Eisenbahngesellschaften selbst Tochtergesellschaften zum Kraftwagenbetrieb gegründet. Aber wieder griff der gegenüber der Privatwirtschaft der Gesellschaften mißtrauische Staat hemmend ein, indem der Verkehrsminister 1929 auf den Betrieb dieser Kraftwagentochtergesellschaften sämtliche Verordnungen und Vorschriften bezüglich des Eisenbahnbetriebs in Anwendung brachte!

Die P. L. M., die Südbahn und die Paris-Orléans-Bahn haben sich an touristischen Kraftwagenlinien in bedeutendem Umfange beteiligt. Z. B. wird die „Route des Alpes" in vorbildlicher Weise betrieben und propagandistisch ausgewertet.

Durch die Verordnung vom 19. April 1934 wurde zum Ausgleich des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße ein Koordinationskomitee eingerichtet, das dem Verkehrsminister zur Seite tritt, um regional den Verkehr zu verteilen. Es besteht aus je einem Vertreter der Haupt- und Nebenbahnen und des öffentlich subventionierten Kraftgewerbes, außerdem aus zwei Vertretern der Interessenverbände des freien Kraftgewerbes. Dieses Dekret bildet zunächst nur den gesetzlichen Rahmen für eine Verkehrsregelung. Denn den praktischen Inhalt müssen die regionalen Übereinkommen bilden.

Den ersten Versuch machte die Staatsbahn unter Dautry mit der Mehrheit der Kraftfahrunternehmer im Bereich des Departements Seine-Inférieure. Dieser „Pakt von Rouen" vom 25. Mai 1934 ist so bedeutsam und wegweisend für die anderen Verkehrsbereiche, daß auf das Wesentliche kurz eingegangen werden muß. Im Personenverkehr schließt die Staatsbahn ihre sämtlichen Nebenlinien und die kleinen Bahnhöfe auf den Hauptlinien für den Verkehr. Dagegen verzichtet das Kraftgewerbe auf den Lang- und Mittelstrecken-Personenverkehr. Auf den Hauptlinien wird der Eisenbahnverkehr beschleunigt und von Triebwagen weitgehend Gebrauch gemacht. Auf der Hauptverkehrsader Paris—Rouen—Le Havre bleiben von 29 Bahnhöfen nur 8 Bahnhöfe für den Personenverkehr geöffnet. Von 972 km Eisenbahnstrecke werden 517 km stillgelegt. Der Kraftwagen hat den ausgefallenen Verkehr zu ersetzen und zu verbessern, jedoch auf jeden Wettbewerb auf den Durchgangslinien zu verzichten. — Im Güterverkehr wird der Stückgut- und der Wagenladungsverkehr getrennt. Nur die Zentralbahnhöfe einer jeden Zone bleiben für den Stückgutverkehr mit der Schiene geöffnet, der Kraftwagen übernimmt den gesamten übrigen Dienst, d. h. zwischen Zentralbahnhof und stillgelegtem Bahnhof, bzw. zwischen den nicht mit Schiene verbundenen Ortschaften innerhalb einer Zone. Dasselbe gilt für den Stückgutverkehr zwischen zwei verschiedenen Zonen, soweit der Beförderungsweg nicht eine Eisenbahnstrecke mit zwei Zentralbahnhöfen einschließt. — Der Wagenladungsverkehr ist innerhalb einer Zone grundsätzlich frei. Fast sämtliche Bahnhöfe sind für die Abfertigung von Wagenladungen geöffnet. Da der Kraftwagen jedoch für den Haus-Haus-Verkehr betriebswirtschaftliche Vorteile bietet, wird der Eisenbahn-Tarifmindestsatz auf eine größere Entfernung berechnet.

Am Schluß der Arbeit zieht der Verfasser die nach seiner Auffassung sich ergebenden Folgerungen. Er fordert die Verstaatlichung der großen französischen Eisenbahngesellschaften in einer „Vereinigten französischen Staatsbahn". Die unwirtschaftlichen Neben- und Lokalstrecken sind stillzulegen, die wirtschaftlichen auf Triebwagen umzustellen. Die Verstaatlichung zieht naturgemäß eine völlige finanzielle Liquidierung der Vergangenheit nach sich. Das Tarifwesen ist auf der Grundlage der Selbstkosten neu zu gestalten. Für das Kraftgewerbe ist Genehmigungszwang erforderlich mit Umschreibung des Verkehrsgebiets, damit eine willkürliche Ausbreitung des Kraftwagen-Langstreckenverkehrs für solche Beförderungsarten unterbunden wird, die nachweisbar von der Eisenbahn zu geringen Kosten befördert werden können. Die Kraftwagentarife müssen an die tatsächlichen Kosten gebunden und entsprechend überwacht werden. Die Besteuerung hat sich nach der Höhe des von der Allgemeinheit getragenen Aufwands zu richten.

Dr. Knauss.

Pauly, Joseph, Unterdirektor im Ministerium der Transporte, Sekretär des Comité Consultatif des Tarifs. Etude sur les tarifs de chemins de fer — transport des marchandises —. Editions du Comité Central Industriel de Belgique. Brüssel 1934. 122 Seiten. Preis 15 fr (vor Abwertung).

Das Comité Consultatif des Tarifs wurde in Belgien durch königlichen Erlaß vom 16. März 1919 gegründet und nimmt eine ähnliche Stellung wie unsere Ständige Tarifkommission oder vielmehr der Verkehrsausschuß bei unserer Ständigen Tarifkommission ein. Ein Beweis für den Ernst, mit dem das Comité sich in seine Mitarbeit am Eisenbahn-Tarifwesen des belgischen Staats vertieft, ist die vorliegende Veröffentlichung seines Sekretärs, der auf ausdrückliche Veranlassung des belgischen industriellen Zentralkomitees, um eine Lücke in der bisherigen belgischen Wirtschaftsliteratur zu schließen, die vorliegende Arbeit unternommen hat. Mit der bei französischen Darstellungen häufig feststellbaren Klarheit und Knappheit ist auf wenig mehr als 50 Seiten ein Tarifleitfaden für den praktischen Gebrauch des Tarifnehmers und sogar auch des Tarifgebers geschaffen, der sowohl nach der tarif-juristischen, wie nach der tarif-wirtschaftlichen und tarif-technischen Seite alle Grundbegriffe darstellt und unter positiver Stellungnahme erläutert. — Auf wenig mehr als 50 Seiten; — denn die ersten 65 Seiten der Arbeit sind einer Geschichte des Eisenbahnverwaltungs- und besonders des Tarifwesens der belgischen Bahnen von ihrem Entstehen bis zur neuesten Gegenwart gewidmet. Auch dieser erste Teil schon ist von außerordentlicher Flüssigkeit, trotzdem die entscheidenden Parlamentsreden, Beschlüsse und Gesetze vielfach wörtlich in den Text aufgenommen sind. Als Quintessenz ergibt sich das, was die vergleichende Tarifwissenschaft uns immer wieder lehrt, mögen wir nun die Neuerscheinungen von Rudzki, Metzger oder Pauly lesen: Eigentlich war die Entwicklungsgeschichte der Eisenbahnen in den letzten hundert Jahren in allen europäischen Ländern dieselbe: Schwanken zwischen Staatsbahn- und Privatbahnsystem; hier etwas mehr Staatsbahn-, dort etwas mehr Privatbahnsystem; schließlich fast überall aber eigentlich volle Sozialisierung; dann in der Nachkriegszeit leider allgemein wieder eine Reprivatisierungswelle, die aber auch ihrerseits nun schon wieder stark abebbt. — Vor 50 bis 60 Jahren sind die Eisenbahnen zum erstenmal vollverstaatlicht worden, weil sie zu reich und zu mächtig wurden; in der Gegenwart scheint eine neue Vollverstaatlichungsbewegung auf dem Marsch zu sein, weil die Eisenbahnen zu arm und zu hilflos werden. — Im Tarifwesen im besonderen nach dem Kriege überall eine stark aufspaltende Tarifierung, die die Zahl der Güterklassen gegen die Vorkriegszeit vermehrt, vielfach fast auf doppelte Zahl bringt; Ausnahmetarife aus der überall gleichen Notwendigkeit immer größerer Differenzierung des Verkehrswesens allgemein in außerordentlich starker Entwicklung; Transportmengen meist zu fast zwei Dritteln auf Ausnahmetarife gefahren, die Transporteinnahmen ungefähr 50 : 50 zwischen Normaltarifen und Ausnahmetarifen verteilt. Wie gesagt, ein ganz generelles Bild, bei dem aber immerhin eine besondere Verwandtschaft zwischen den Systemen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Belgischen Nationalbahngesellschaft festgestellt werden kann. Geht unter den international viel zusammenarbeitenden Eisenbahnern ja doch schon lange das Wort: Reichsbahnzahlen durch 10 divi-

diert gibt Nationalbahnzahlen. — Eine gewisse Verwandtschaft der beiden Länder namentlich auch in ihrem Verkehrsaufkommen ist besonders seit dem Verluste der deutschen agrarischen Ostgebiete durch die Versailler Regelung unverkennbar.

In dem juristischen zweiten Hauptabschnitt, der nur 24 Seiten umfaßt, kann Pauly selbstverständlich über diese reichlich durchgepflügte Materie viel Neues nicht geben. Immerhin ist die von Pauly gegebene Auslegung hinsichtlich der so oft behandelten Frage der Verantwortlichkeit der zuständigen Eisenbahnstellen für Auskünfte über die Eisenbahntariflage recht interessant, wenn sie natürlich auch nur aus der positiven Gesetzeslage Belgiens heraus gewertet werden darf: Nach Artikel 13 des belgischen Gesetzes vom 25. August 1891 „wird der Frachtvertrag zu den Preisen und Anwendungsbedingungen der Tarife und der gesetzentsprechend veröffentlichten Reglemente abgeschlossen". Pauly folgert hieraus, daß die betreffenden Tarife und Reglemente sich als nichts anderes als Blankettfüllungen für das Eisenbahngesetz selbst, d. h. also selbst als Gesetze oder gesetzesgleichwertige Betimmungen darstellen. Da ein Gesetz nun nur durch den Gesetzgeber, d. h. den Staat, im Rahmen der Gesetzgebungs- oder der Rechtsprechungsgewalt ausgelegt werden kann, können Auskünfte der Eisenbahnbeamten, da diese von keiner dieser beiden Gewalten Emanationen sind, niemals rechtsverbindlich und in diesem Sinne auch nie zivilrechtlich verantwortlich machend erachtet werden (Seite 70, Mitte, 2°); — wobei freilich die Frage noch offenbleibt, ob der Rat eines Eisenbahnbeamten, daß ein bestimmter Tarif zur Anwendung komme, also im konkreten Falle Blankettfüllungseigenschaft gegenüber dem Gesetze habe, nicht doch schon als solcher als verantwortlich gegebener Rechtsrat aufzufassen ist.

Im dritten Hauptabschnitt bei der Beurteilung der wirtschaftlichen und tariftechnischen Grundlagen ist es Paulys besonderes Verdienst, daß er wirklich alle Grundfragen vom ursprünglichsten Anfang an behandelt. Die Unmöglichkeit des Pennyportos ist auf Seite 93, wenn auch nicht ausdrücklich, so doch sachlich dargetan; auf derselben Seite unten findet sich gegenüber dem anderen bekannten Axiom einer Tarifierung nach Selbstkostengrundsätzen die aus dem Munde eines berufenen Vertreters des industriellen Zentralkomitees doppelt bedeutsame Stellungnahme, daß die Unkosten für die Tarifierung grundsätzlich erst „sekundäre" Bedeutung haben, und daß sich die preisliche Bewertung einer Beförderung nicht danach bemißt, was die Beförderung den Unternehmer kostet, sondern danach, was sie für den Versender oder für den Empfänger an Wert darstellt; mit anderen Worten: Es wird herausgestellt die größere Bedeutung des Nachfragegrundsatzes für die Preisbildung gegenüber der geringeren Bedeutung des Grundsatzes der Preisbildung aus der Angebotsmöglichkeit heraus. Nur für die besonderen Ausnahmetarife gibt Pauly sechs Seiten später richtigerweise zu, daß hier die Kenntnis und Erwägung der (hier für den individualisierten Transport genau feststellbaren) Unkosten eine Rolle spielen kann und muß. Im übrigen ist in dem von Pauly grundsätzlich Gesagten bedeutsam auch die Bemerkung auf Seite 104: Je mehr ein Eisenbahnunternehmen nur Güter von hohem Wert fährt, um so weniger braucht es seine Tarifikation aufzublättern; umgekehrt ist die Notwendigkeit zahlreicher Klassenunterscheidungen im Eisenbahntarife von größter Bedeutung, wenn die betreffende Eisenbahn hauptsächlich Erzeugnisse von geringerer

Wertigkeit verfrachtet. Auch das ist zwar keine erschütternde Neuigkeit; sie kann aber gar nicht oft genug wiederholt werden, zumal sie — wie alle vergleichenden tarifwissenschaftlichen Gedanken — durchaus nicht uneingeschränkt als tarifwissenschaftlicher Allgemeinbesitz erklärt werden kann. — Leider! —

Das ganze Werk, das nach seinem äußern Umfang eigentlich nur als ein starkes Druckheft sich darstellt, ist zweifellos von großem wissenschaftlichen und daneben für Belgien sicherlich auch von großem praktischen Werte. Denn es kann gar nicht genug begrüßt werden, wenn wirklich ernsthaftes und wissenschaftlich abgeklärtes Tarifwissen auch den großen Tarifkunden, wie in diesem Falle den belgischen Industriellen, vermittelt wird. Nur allzuoft ist heute noch gerade auf dem Tarifgebiet die öffentliche Meinung gewissen Artikeln der großen und kleinen Tagespresse ausgeliefert, die mehr zu Verwirrungen als zu Verständigungen führen und die damit unter Umständen als volkswirtschaftlich und finanziell außerordentlich teuer in der Auswirkung sich erweisen.

Es erscheint dem fremdsprachlichen Werk gegenüber vielleicht kühn, wenn am Schluß hier noch eine Kritik hinsichtlich der äußeren Form wenigstens in einem Wort unternommen wird: Der Rezensent hat bei der Durchsicht dieser doch von angesehenster Stelle herausgebrachten belgischen Veröffentlichung mehr als 12 Druckfehler oder Textungenauigkeiten, vor allem vergessene Plural-s, aber auch Wort- oder Satzteilauslassungen und dergl. festgestellt. Das bedeutet mindestens auf jeder zehnten Seite einen Fehler. Es kann ruhig gesagt werden, daß deutsche Publikationen nach dieser Richtung hin in besserer Darstellungsform erscheinen. — Gerade für den mit aufmerksamer Anstrengung einen Text verfolgenden ausländischen Leser bildet aber jeder kleine Druckfehler zunächst einen Punkt des geistigen Anhaltens und der abseitigen Überlegung, ob ihm hier nicht etwa etwas entgangen, eine Feinheit oder Unterscheidung gegeben sein möchte, der seine Auffassung vielleicht nicht gewachsen ist. Rezensent mußte aber schließlich feststellen, daß es sich in allen derartigen Zweifelsfällen bei Pauly nur um Ungenauigkeiten der Ausgabe gehandelt hat. Und das wäre doch schließlich zu vermeiden gewesen, vor allem in einem industrie- und sicher auch drucktechnisch so hervorragend organisierten Lande wie Belgien. *Dr. W. Spiess.*

Berkenkopf, Dr. Dr., Paul, ordentlicher Professor an der Universität Münster. Die Auflockerung der Industriestandorte und der Anteil der Verkehrspolitik. (Vortrag, gehalten auf der Dortmunder Studienkreistagung der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft an der Westfälischen Wilhelms-Universität in Münster am 22. März 1935). Schriftenreihe Verkehrswissenschaftliche Forschungen aus dem Verkehrs-Seminar der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster, herausgegeben von Professor Dr. Otto Most und Professor Dr. Dr. D. Preyer. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag E. V., Münster (Westf.) 1935. 31 S. Preis: 0,90 RM.

Dem Titel des Vortrags zum Trotz ist der Anteil der Verkehrspolitik gegenüber den allgemeinen Fragen in der Darlegung eher knapp

behandelt. In einer historisch einleitenden Betrachtung der Vorkriegszeit legt der Verfasser ein Mitverschulden an der aus volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten ebenso unerwünschten wie für damalige privatwirtschaftliche Auffassung gewinnbringenden Zusammenballung der industriellen Standorte dem beinahe reinen Verhältnis- (kilometrischen) System des seinerzeitigen Normaltarifs der deutschen Eisenbahnen zur Last. Die tatsächliche Berechtigung dieses Vorwurfs wird an sich zwar nicht zu bestreiten sein. Immerhin hätte der eisenbahnwissenschaftliche Leser an dieser Stelle gerne die auch dem Verfasser zweifellos bestbekannten Gründe erwähnt gesehen, die jenes Verhältnistarifsystem damals rechtfertigten, ja unvermeidlich machten: Bekanntlich hat kein Geringerer als Breitenbach selbst in der Sozialisierungskommission erklärt, lediglich die Rücksichten auf die kleineren süddeutschen Bahnsysteme hätten die Einführung des Staffeltarifs (in weiterem Umfang, als dies auch in der Vorkriegszeit schon ohnedies geschehen!) verhindert. Jeder, der weiß, daß auch in der Nachkriegszeit die Einführung des Staffeltarifsystems nur mit besonderen Opfern gegenüber den kilometrisch kurzen deutschen Privatbahnen durchgeführt werden konnte, weiß Richtigkeit und Gewicht des Breitenbachschen Gedankens zu würdigen. Trifft aber die Breitenbachsche Begründung zu, so lag der standortspolitische Fehler der Tarife der Vorkriegszeit nicht eigentlich in der Eisenbahntarifpolitik selbst, sondern er war dann begründet in der damals noch nicht voll überwundenen Kleinstaaterei. Immerhin wird der Eisenbahnwissenschaftler dem Verfasser dankbar sein, daß er gleich darauf im selben Zusammenhang auch „gewisse kartellpolitische Maßnahmen, wie etwa die Frachtbasenpolitik", als für die Zusammenballung mitverantwortlich erwähnt. Der Verfasser versäumt auch nicht, die in den Nachkriegsjahren durchgeführte Entfernungsstaffelung der Eisenbahntarife als standortspolitisch erfreuliche Auflockerungstendenz zu erwähnen. Daß sie aber nunmehr gegenüber dem einmal geschaffenen Zustand allein für eine ausschlaggebende Änderung nicht mehr genügend wirksam sein kann, ist weiter nicht verwunderlich.

Nach, dem Rezensenten verhältnismäßig breit erscheinenden, grundsätzlichen Ausführungen über Auflockerungsmöglichkeit und Notwendigkeit kehrt Verfasser dann auf den letzten sechs Seiten wieder zu grundsätzlichen Ausführungen über die demnächstige Verkehrspolitik und Standortsauflockerung zurück. Richtig erkennt der Verfasser, daß Auflockerung stets und zunächst Erhöhung der Transportkosten bedeutet, und treffend stellt Verfasser heraus, daß diese Kostenerhöhung auf dreierlei Weise ausgeglichen werden kann: Entweder durch die Tarifgestaltung der Transportwirtschaft selbst (wobei der Verfasser offenbar in erster Linie an Gütertarifverbilligungen im Antransport der Rohstoffe und im Abtransport der Fertigfabrikate, namentlich auf mittlere Entfernungen, hingegen weniger an Personentarifmaßnahmen denkt) oder durch (regierungsseitige?) laufende Zuschüsse zu den Transportkosten oder durch eine staatliche Lohnpolitik, welch letztere, soweit die Auflockerung durch Heraussiedlung des Menschenmaterials aus der engeren Industriezone heraus erfolgt, dem Verfasser nicht ungerechtfertigt erscheint, wenngleich er seinerseits vermutet, daß die Lösung des Ausgleichs wohl am häufigsten, ungezwungensten und besten in einem Zusammenwirken all der drei aufgezeigten Umstände gefunden werden dürfte.

Geht bis dahin der eisenbahnfachmännische Leser im großen und ganzen mit dem Verfasser noch mit, so wirken auf ihn die weiteren Ausführungen des Verfassers recht unwillkommen, wenn diese auf der letzten Seite schließlich darin gipfeln, daß „als Folge einer Dezentralisation für die Umgestaltung des deutschen Verkehrssystems eine stark wachsende Bedeutung des Binnenschiffahrtsverkehrs und des Kraftwagenverkehrs bei relativem Rückgang des Eisenbahnverkehrs ganz eindeutig zu sein scheint".

Die Ausführungen des Verfassers hinsichtlich der Stellung des Kraftwagens bei Dezentralisation mögen dabei insofern noch richtig sein, als die standortsmäßige Auflockerung in der Tat vielleicht manchmal Mehrtransporte auf kürzere Entfernungen und auch in kleineren Mengen und damit von mehr für den Kraftwagen als für die Eisenbahn vorbestimmter Formgestaltung zur Folge haben mag. Die Auffassung hingegen, daß die Wasserstraße für die Dezentralisation und damit für die Volkswirtschaft eine besonders vorteilhafte Rolle spielen werde, trifft wohl sicher nicht zu. Man braucht sich nur zu vergegenwärtigen, wie wenige Wasserstraßen in der West-Ost-Richtung es gibt; es wird dann ohne weiteres klar, daß — wenn durch die Wasserstraßen wirklich die Eisenbahnfracht unterschreitende Billigkeitsvoraussetzungen geschaffen werden sollten (und wenn der Eisenbahn verboten werden sollte, in den eigenen Frachtermäßigungen diesen Wasserfrachten voll zu folgen!) — im Ergebnis nicht eine Dezentralisation, sondern im Gegenteil eine ganz gewaltige Zentralisation an den wenigen großen Binnenhafenpunkten erfolgen würde und erfolgen müßte. Berkenkopf weist selbst schon auf den Platz Magdeburg hin. Außer Magdeburg werden kaum noch viele andere Plätze in Frage kommen. Mit anderen Worten: der Mittellandkanal wird nicht zur Dezentralisierung, sondern im Gegenteil zu starker Zentralisierung führen, ein Umstand, der übrigens bei allen früheren Kanalbaudiskussionen von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft schon aufs bedeutsamste unterstrichen worden ist.

Nichtsdestoweniger: Ein sehr gedankenvoller und über den Durchschnitt bedeutsamer Vortrag. *Dr. W. Spiess.*

Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation in Bochum. Neun Jahrzehnte seiner Geschichte im Rahmen der Wirtschaft des Ruhrbezirks von Dr. Walther Däbritz. Düsseldorf 1934. Verlag Stahleisen m. b. H. XIII, 451 Seiten. Preis in Leinen geb. 12 RM.

Wie viele andere großen Eisen- und Stahlwerke des Ruhrbezirks war im Jahr 1926 auch der weltbekannte „Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation in Bochum" zu einer Werkabteilung der Vereinigten Stahlwerke, Düsseldorf, geworden. Mit der Aufgliederung der letzteren im Jahr 1933 hat er seine äußere Selbständigkeit wiedererlangt und seinen altberühmten Namen erneut angenommen. Seit seiner Gründung im Jahr 1854 waren überdies acht Jahrzehnte verflossen, und wenn man seinen Vorläufer, die Gußstahlschmelze Mayer und Kühne in Bochum, hinzurechnet, so sieht er bereits auf ein mehr als 92jähriges Bestehen zurück.

Aus diesem Anlaß übergibt die Leitung des Bochumer Vereins der Öffentlichkeit eine Geschichte des Bochumer Vereins, mit deren Abfassung Herr Dr. Däbritz, Essen, betraut wurde, der der Wirtschaftsgeschichte des rheinisch-westfälischen Industriebezirks bereits zahlreiche wertvolle Untersuchungen gewidmet hat. Die Aufgabe des Verfassers war eine doppelte. Einmal sollten alle nachweisbaren Geschehnisse nicht nur technischer Art, sondern auch die wirtschaftlichen, finanziellen, organisatorischen und persönlichen Daten der Werksgeschichte zu einem plastischen Gesamtbild zusammengefaßt werden, zum andern sollte das Werden des Bochumer Vereins auf dem Hintergrund der allgemeinen Entwicklung des Ruhrbezirks gezeichnet werden. Denn so sehr die Bochumer Gußstahlfabrik mit ihrer Begründung durch Jacob Mayer den Charakter eines Qualitätswerks erhalten und bis in die Gegenwart bewahrt hat, so ist diese Sonderstellung in mehr als 90 Jahren doch nur zu begreifen im Rahmen des großartigen Aufstiegs, den der Ruhrbezirk während der Vorkriegszeit erlebt hat, und im Zusammenhang mit den wechselvollen Schicksalen, die die deutsche Volkswirtschaft in der Nachkriegszeit erfahren hat.

Wenn man den stattlichen, vorzüglich ausgestatteten Band durchliest, so findet man auf Schritt und Tritt die Bestätigung für Treitschkes Wort: „Männer machen die Geschichte". Es gilt ja nicht nur für die allgemeine Weltgeschichte, sondern nicht minder für die Wirtschaftsgeschichte. Beim Bochumer Verein sind es Jacob Mayer und Louis Baare.

Jacob Mayer, der schwäbische Bauernsohn aus Dunningen bei Rottweil, grübelte als Uhrmacher darüber nach, wie er den für die Uhrfedern notwendigen Stahl, der damals (1830) für teures Geld aus England bezogen werden mußte, selbst herstellen könnte. Er ging nach Beendigung seiner Lehrzeit nach England, wo er in einigen Gußstahlwerken Beschäftigung fand. Nach seiner Rückkehr in die Heimat machte er in seinem Vaterhaus die ersten Versuche zur Stahlgewinnung, die im Jahr 1836 zum Abschluß kamen. Nach der Errichtung eines kleinen Versuchswerks in Nippes bei Köln gründete er mit dem Kaufmann Eduard Kühne die Firma Mayer & Kühne, die in Bochum 1843 ein Stahlwerk errichtete, das zwei Jahre später voll im Betrieb war. Wenn man bedenkt, daß damals Alfred Krupp fast 10 Jahre lang schon Gußstahl herstellte, so muß man den Wagemut und das Selbstvertrauen des Neulings bewundern, der nur wenige Kilometer von Essen entfernt ein neues gleichartiges Unternehmen ins Leben rief. Zunächst wurde Tiegelstahl erschmolzen, aber bald gelang Jacob Mayer die Erfindung des Stahlformgusses (Stahlfaçonguß), so daß er bereits im Jahr 1850 Kirchenglocken aus Stahlguß herstellen konnte. Das Werk war nach Güte und Größe der erzeugten Stahlblöcke ein scharfer Wettbewerber von Krupp, zumal Mayer sich auch mit der Herstellung von Kanonen und Eisenbahnmaterial aus Gußstahl befaßte.

Da die Mittel der Firma von Anfang an knapp waren, so hatte sie stets mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen. Diese führten schließlich dazu, daß die Firma Mayer & Kühne mit allen Aktiven und Passiven von der am 24. Januar 1854 gegründeten Aktiengesellschaft Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation übernommen wurde. Das Grundkapital betrug 1 Million Tlr., bestehend aus 10 000 Aktien zu 100 Tlr.; seine Erhöhung auf 3 Millionen Tlr. war vorgesehen. Techni-

scher Dirigent war Jacob Mayer, während Kühne mit kaufmännischen Angelegenheiten betraut werden sollte.

Zum Generaldirektor wurde in der Verwaltungsratssitzung vom 2. Dezember 1854 der erst 33jährige Louis Baare gewählt, der als Güterinspektor bei der Köln-Mindener Eisenbahn tätig war. Der Kölner Bankier Oppenheim hatte ihn als Mitglied des Verwaltungsrats der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft kennen und seine „Geschäftsgewandtheit, Erfahrung, gesunde Einsicht und Liebe zu angestrengter Tätigkeit" schätzen gelernt; er lenkte daher die Aufmerksamkeit seiner Kollegen auf ihn, wobei Baares Vertrautheit mit dem Einkaufsgeschäft der Eisenbahnen auch eine Rolle spielte. Seine ungewöhnlichen kaufmännischen Fähigkeiten, die von einer stark ausgeprägten Persönlichkeit getragen wurden, hatten ihn weit über den Kreis seiner Berufsgenossen herausgehoben. Mehr als vier Jahrzehnte hat Louis Baare an der Spitze des Bochumer Vereins gestanden.

Mit frischen Kräften wurde der innere Aufbau des Werks durchgreifend geändert und alle Erzeugung auf rentablen Absatz eingestellt. Gußstahlglocken und Eisenbahnmaterial (Radreifen und Gußstahlräder) sind die Haupterzeugnisse des Werks, das sich langsam entwickelte. Es mangelt an Raum, das Auf und Ab der wechselnden Konjunkturen und die technische Entwicklung im einzelnen hier darzustellen, man möge das in der äußerst lebendigen Schilderung des Buchs selbst nachlesen. Rechtzeitig wurden durch Erwerb von Gruben und Hochöfen die notwendigen Rohstoffe (Kohlen, Erze, Roheisen) gesichert; dann begann auch die Herstellung von Schienen und die Ausdehnung der Geschützfabrikation.

Die Wirtschaftskrise des Jahrs 1873 und der folgenden Jahre ging auch am Bochumer Verein nicht spurlos vorüber. Baare stand mit unter den vordersten Kämpfern für den Schutzzoll, der durch Bismarcks Eingreifen im Sommer 1879 vom Reichstag angenommen wurde. Die Schwankungen der Konjunktur sind ausführlich dargestellt.

Baares Wirken für die Arbeiterwohlfahrt darf nicht übersehen werden. Die Wohlfahrtseinrichtungen des Bochumer Vereins waren vorbildlich. Von Interesse ist die Wiedergabe eines von Baare ausgearbeiteten Gesetzentwurfs für die Errichtung einer Arbeiter-Unfallversicherungskasse mit den eigenhändigen Randbemerkungen Bismarcks, der bei den Vorbereitungen für das endgültige Gesetz eine große Rolle spielte.

Am 5. Januar 1895 legte Louis Baare sein Amt als Generaldirektor des Bochumer Vereins nieder und wurde zum Vorsitzenden des Verwaltungsrats gewählt. Am 16. Mai 1897 ereilte den 75jährigen der Tod nach einem reichen erfolggekrönten Leben. J. Mayer war ihm im Alter von 62 Jahren am 30. Juli 1875 im Tod vorangegangen.

Sein Nachfolger als Generaldirektor wurde sein Sohn Fritz Baare, der bereits 15 Jahre lang sein Generalsekretär war und damit die beste Vorbereitung für den verantwortungsvollen Posten genossen hatte. Er führte das Werk im Geist seines Vaters weiter.

Der Weltkrieg stellte neue Aufgaben und der Bochumer Verein mußte seine Fabrikation auf Kriegsmaterial umstellen, was in hervorragender Weise geschah. Die Kriegsfürsorge für die Kriegsteilnehmer und ihre Angehörigen wurde mustergültig ausgebaut.

Am 16. März 1917 starb Fritz Baare im Alter von 62 Jahren. Nunmehr wurden die Satzungen des Bochumer Vereins den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs enger angepaßt: Es wurde ein Vorstand mit der Bezeichnung „Direktorium" geschaffen und der Verwaltungsrat unter Verringerung der Mitgliederzahl zu einem echten Aufsichtsrat im Sinn des Handelsgesetzbuchs umgebildet. Zu ordentlichen Mitgliedern des Direktoriums wurden Kommerzienrat Dr. jur. Willy Baare und Hüttendirektor Felix Scharf gewählt.

Nach Beendigung des Kriegs stellte die Umstellung auf die Friedenswirtschaft und die Inflation mit all ihren unerfreulichen Erscheinungen die Werksleitung vor schwere Aufgaben. Nun taucht die fast schon mythisch gewordene Gestalt von Hugo Stinnes auf, dem es gelang, die beinahe in ausländische Hände gekommene Aktienmehrheit zu erwerben und den Bochumer Verein im Jahr 1921 der von ihm und Emil Kirdorf geschaffenen „Rhein-Elbe-Union" einzugliedern. Die Gründung der Rhein-Elbe-Union war der bedeutsamste Schritt der ersten Nachkriegszeit in der Richtung einer weitgehenden organisatorischen Zusammenfassung der schaffenden Kräfte des Ruhrbezirks; sie wurde der wichtige Vorläufer der Vereinigten Stahlwerke.

Nach der Umbildung legte Dr. W. Baare sein Amt als Vorsitzender des Direktoriums nieder, sein Nachfolger wurde Walter Borbet, der zwei Jahre später zum Generaldirektor ernannt wurde. Hugo Stinnes starb am 10. April 1924. Bald erfolgte die Gründung der Vereinigten Stahlwerke am 14. Januar 1926 unter der tatkräftigen und zielbewußten Leitung Dr. Albert Vöglers. Der technische Ausbau des Werks und der wechselvolle Gang der Konjunkturen in den nun folgenden Jahren sind in dem Buch lebendig geschildert. Als die Wirtschaftskrise der Jahre 1931/32 sich ihrem Ende näherte und die politische Lage seit 1933 eine Klärung gefunden hatte, wurde in der außerordentlichen Generalversammlung der Vereinigten Stahlwerke vom 29. November 1933 eine grundlegende Neuordnung vorgenommen: Die Vereinigten Stahlwerke wurden eine Dachgesellschaft mit eigener Verwaltung, die im besonderen das Gebiet des Finanzwesens, die Selbstkostenrechnung, den Betriebsvergleich, Statistik und wissenschaftliche Forschung, ferner die überbetriebliche Regelung der wirtschaftspolitischen Fragen, des Tarif- und Verkehrswesens, die gemeinsame Behandlung bestimmter Einkaufsfragen, namentlich des Rohstoffbezugs, als Aufgaben zugewiesen bekam. Andererseits wurden die bisherigen Werksgruppen zu juristisch selbständigen Betriebsgesellschaften umgebildet. So ist der Bochumer Verein für Gußstahlfabrikation mit Wirkung vom 1. Januar 1934 zu neuer selbständiger Existenz erstanden, 80 Jahre nach seiner Gründung.

Mit Stolz kann seine Leitung auf die technischen Leistungen des Werks hinweisen, die in dem Buch eingehend geschildert werden; dabei ist dem technischen Ausbau der neueren Zeit ein großer Raum gewidmet. Das Buch ist mit zahlreichen für die Geschichte der Technik wertvollen Bildern und mit manchen technisch interessanten Zeichnungen ausgestattet, die dem Archiv des Werks entstammen. Für die Wirtschaftsgeschichte sind die zahlreichen Tabellen und Darstellungen der wirtschaftlichen Ereignisse von hohem Wert.

Für die Herausgabe des schönen Buchs sei der Werksleitung und dem Verfasser ganz besonders gedankt. *Schmelzer.*

Warneyers Jahrbuch der Entscheidungen auf dem Gebiete des Zivil-, Handels- und Prozeßrechts einschließlich der dieses Gebiet betreffenden steuerrechtlichen Entscheidungen sowie des einschlägigen Rechts des Neuaufbaus des Reichs. Unter Mitwirkung von Dr. Buchwald, Reichsgerichtsrat, Leipzig, und Dr. Weber, Amtsgerichtsrat, Hilfsrichter am Oberlandesgericht Dresden, herausgegeben von Dr. jur. Otto Warneyer, Reichsgerichtsrat i. R., Leipzig, und Dr. jur. F. Koppe, Rechtsanwalt. 33. Jahrgang, enthaltend Schrifttum und Rechtsprechung vom Herbst 1933 bis 1934 nebst einem alphabetischen Sachregister. Umfang 454 Seiten. Preis gebunden 12,— RM. 1935. Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin W 35.

Wie die früheren Bände bringt auch der 33. Jahrgang wieder eine umfassende Darstellung des Zivil-, Handels- und Prozeßrechts. Im letzten Abschnitt wird das neue deutsche Reichsrecht einschließlich Notverordnungen des Reichspräsidenten, Aufwertungsrecht u. a. behandelt. Hier findet man die neuzeitlichen Gesetze bis zum Herbst 1934 kommentiert, wie das Reichserbhofgesetz, das Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit, das Gesetz über Beschränkung des Nachbarrechts u. a.

In dem Werk sind die maßgebenden Stellen der Entscheidungen unter Anlehnung an ihren Wortlaut in allgemein verständlicher Form wiedergegeben und als Quellen die Zeitschriften oder Sammlungen angeführt, die die Entscheidungen veröffentlicht haben. Außerdem ist das Schrifttum des letzten Jahres zu den einzelnen Rechtsgebieten angeführt. So bietet das Jahrbuch wieder einen geordneten vollständigen Überblick über Rechtsentwicklung, Rechtslehre und Rechtsprechung des Berichtsjahres und bildet so einen fortlaufenden Kommentar zu den darin behandelten Gesetzen. Eine Durchsicht des Jahrbuchs zeigt, daß sich auch auf dem Gebiete des Rechts bereits eine völlige Umwälzung vollzogen und eine Abkehr von der liberalistischen Rechtsprechung früherer Zeiten stattgefunden hat.

Der Preis des Jahrbuchs ist nochmals etwas ermäßigt worden.

Dr. Genest.

„Hütte", des Ingenieurs Taschenbuch. Herausgegeben vom Akademischen Verein Hütte e. V. in Berlin. 26. neubearbeitete Auflage, III. Band. Verlag Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin W 8, Wilhelmstraße 90. Preis gebunden 16,50 RM.

Im Rahmen des Gesamtwerkes behandelt der III. Band des Taschenbuchs „Hütte" wie bisher das Bauingenieurwesen und die gesamte Eisenbahntechnik. Die Neubearbeitung trägt in Stoffauswahl und Anordnung den Bedürfnissen der heutigen Zeit besonders Rechnung. Die bautechnischen Gebiete, die im Zusammenhang mit dem großen Wiederaufbauprogramm der Regierung im Vordergrund der technischen Arbeit stehen, sind ausführlicher behandelt als die Abschnitte, die überwiegend nur theoretische Bedeutung besitzen. Fast jedes Kapitel hat gegenüber der vorhergehenden Auflage eine Umgestaltung und inhaltliche Erweiterung erfahren. Verschiedene früher gesondert behandelte, aber wesensverwandte Kapitel wurden dabei zu größeren Abschnitten zusammengefaßt, wie z. B. sämtliche Gebiete der Wasserverwertung in einem Abschnitt

Wasserwirtschaftstechnik. Auch äußerlich ist durch die Anordnung von Daumeneinschnitten, welche den einzelnen Abschnitten entsprechen, eine Verbesserung erzielt worden, die dem Ingenieur das Aufsuchen des Inhalts wesentlich erleichtert. Die Gesamtanordnung ist dadurch in Aufteilung und Anordnung des Stoffes sowie seiner Benutzung klar und übersichtlich gestaltet.

Im Abschnitt „Statik der Baukonstruktionen" wurde die Berechnung des beiderseits eingespannten und des geschlossenen Rahmens aufgenommen und die Tafeln für die Balken auf mehreren Stützen durch Angaben für Balken auf 5 Stützen erweitert. Die Berechnung der Gewölbe wurde ausführlicher als früher, und zwar unter Zuhilfenahme der Elastizitätstheorie, behandelt. Weitgehend umgestaltet und den Erfordernissen des praktischen Baubetriebes angepaßt wurde der Abschnitt „Grundbau". Hier haben die neueren Erfahrungen auf dem Gebiete der Baugrundprüfung und der Unterwasserbetonierung Aufnahme gefunden. Die besonders wichtige Grundwasserabsenkung wird eingehend beschrieben und noch durch ein Kapitel über Maschinengründungen in wertvoller Weise ergänzt.

Der Abschnitt „Eisenbetonbau" enthält einen Auszug der neuen Eisenbetonbestimmungen vom Jahre 1932, denen die gesamte Neubearbeitung des übrigen Textes mit stark erweitertem Tafelmaterial angepaßt worden ist.

Praktische Angaben auf Grund neuzeitlicher Erfahrungen über den Bau von Einzelwohnhäusern, Geschäfts- und Industriebauten sowie von Hochhäusern gibt der nächste Abschnitt „Hochbau". Die Aufnahme der neuen Unterabschnitte über Installation und Wohnungsbau entspricht einem in der heutigen Zeit starken Bedürfnis. Der Abschnitt „Heizung und Lüftung" hat eine Bearbeitung erfahren, die dem Benutzer die Berechnung von Heizungs- und Lüftungsanlagen ohne weitere Sonderliteratur möglich macht. Ein umfangreiches, in übersichtlichen Tafeln angeordnetes Zahlenmaterial bildet für die Berechnungen die Unterlagen. Der Abschnitt „Fabrikanlagen" mit den verwandten Gebieten „Fabrikschornsteine und Garagenbau" wurde auf den neuesten Stand gebracht. In Verbindung hiermit sind auch die kurzen Ausführungen über Parkplätze und Garagen im Städtebau wertvoll. Einen vollständigen Überblick über die im In- und Ausland zur Verwendung stehenden Geräte gibt der Abschnitt „Baumaschinen".

Der nun folgende Abschnitt „Wasserwirtschaftstechnik" ist in dieser Form neu zusammengestellt und umfaßt die Unterabschnitte Wasserbau, Wasserkraftanlagen und Talsperren, Wasserversorgung, Städteentwässerung und Abwasserversorgung. Theoretische Grundlagen leiten diesen Abschnitt ein und geben einen Überblick über den natürlichen Wasserhaushalt und über die Meteorologie. Das Kapitel Wasserbau hat eine Ergänzung durch das Kapitel über Seehäfen erfahren, während die Wasserkraftanlagen und Talsperren entsprechend der außerordentlich starken Entwicklung dieses Gebietes in den letzten Jahren entsprechend gegliedert und neu dargestellt wurden. Hier finden sich Angaben über Planung, Konstruktion, Bau und Betrieb von Wasserkraftanlagen und Talsperren. Übersichten über Wasserbedarf und Wasserverbrauch, Wassergewinnung, Wasserbehandlung und -reinigung, Wasserspeicherung und -verteilung bringt das Kapitel Wasserversorgung, wobei besonderer Wert auf die Übermittlung praktischer Zahlen und Erfahrungen

gelegt wurde. In dem Schlußkapitel über Entwässerung und Abwasserbeseitigung wurden die graphischen Regenabflußbestimmungen durch die Methode für die Verwertung von Regenreihen ergänzt. Neu ist in diesem Abschnitt ferner die Behandlung der Gewerbe- und Industrieabwasser.

Der Abschnitt „Straßenbau" hat eine bedeutende Erweiterung erfahren, wobei vor allem die neuen Straßenbauverfahren, die Kraftfahrbahnen und die Gebirgsstraßen berücksichtigt wurden. Die neue Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung ist auszugsweise wiedergegeben worden. Da die Erschließung einer Siedlung den Straßenbau zur Voraussetzung hat, folgen in dem gleichen Abschnitt auch Angaben über das „Siedlungswesen", welches in seinen Formen wie Stadtrandsiedlungen und Erwerbslosensiedlungen, sowie Sportplätzen und Kampfbahnen eine umfangreiche Darstellung erfahren hat. Der Abschnitt „Brückenbau" umfaßt die gesamte Technik des Brückenbaus sowie neben einer großen Zahl von Erfahrungstatsachen, die zur Zeit gültigen Bauvorschriften, welche zur Erleichterung der Benutzung in den Text eingearbeitet wurden. Der Schluß bringt einen kurzen Bericht über das Schweißen stählerner Brücken.

Entsprechend der verkehrstechnischen Entwicklung der letzten Jahre weist das Kapitel „Eisenbahnwesen" viele Neuerungen und Ergänzungen auf. Das Kapitel Bahnbau wurde u. a. durch Ausführungen über Fahrkraftlinien, Fahrzeitermittlung, Kohlenverbrauch und Förderarbeit ergänzt. Im Kapitel über Sicherungsanlagen haben die Kraftstellwerke und die selbsttätige Streckenblockung sowie die Einrichtungen zur Zugbeeinflussung zum erstenmal Berücksichtigung gefunden. Völlig umgearbeitet wurde das Kapitel über Dampflokomotiven und Tender entsprechend der neuesten Entwicklung des Lokomotivbaues. Das Kapitel Nahverkehrsmittel wurde ebenfalls umgearbeitet und bringt in einem allgemeinen Teil die Gesichtspunkte für die Wahl der verschiedenen Verkehrsmittel (Straßenbahn, Oberleitungswagen, Kraftomnibusse) in Tafelform und Unterlagen zur Ermittlung der Wirtschaftlichkeit des Betriebs. Es folgen dann die technischen Einzelheiten und zahlreiche Tafeln über Verkehrsmittel des In- und Auslandes.

In einem Anhang werden die wichtigsten gesetzlichen Bestimmungen und Regeln auf dem Gebiete des Bauwesens nach dem neuesten Stande gebracht.

Auch bei dieser Neuauflage ist die Sorge des Herausgebers, dauernd an der Vervollkommnung des Inhalts zu arbeiten, unverkennbar. So reiht sich dieser vorliegende Band würdig seinen Vorgängern an und wird ebenfalls jedem Ingenieur zu einem unentbehrlichen Rüstzeug werden. *Blasig.*

Paquet, Alfons. Fluggast über Europa. Ein Roman der langen Strecken. Verlag Knorr & Hirth, München. 288 Seiten. Geh. 4,70 RM, Leinen 5,80 RM.

Der Verfasser hat in einem Sommer ganz Europa im Flugzeug bereist. In interessanter und fesselnder Weise erzählt er von seinen Erlebnissen und Eindrücken in Deutschland, England, Skandinavien, Frankreich, Spanien, Italien, auf dem Balkan und über den Alpen. Länder und Leute werden geschildert, das Erlebnis des Fluges, das Bild der Welt vom Flugzeug aus und das gemeinsame Erleben der Menschen im Flugzeug wird in immer wechselnder, interessanter und dichterischer Form

dargestellt. Ein lesenswertes Buch, das im Leser die Lust zum Reisen im Flugzeug weckt und das den Untertitel Roman der langen Strecken wohl verdient. *Dr. Genest.*

Liebermann v. Sonnenberg. Wie schütze ich mich vor Falschgeld? Mit einem Geleitwort von Konteradmiral a. D. v. Levetzow, Polizeipräsident in Berlin. 108 Seiten mit 37 Abbildungen im Text. Verlag der verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, 1935. Preis brosch. 1,80 RM.

Aus dem Inhalt: Wer ist vom falschen Gelde bedroht? Die deutschen Geldscheine und Geldmünzen. Unterweisung im Prüfen von deutschem Metallgeld. Anleitung zur Prüfung deutscher Geldscheine. Wie erkenne ich verfälschtes Geld? Von Wechselfallenschwindlern und ähnlichen Zeitgenossen. Strafbestimmungen zum Schutze unseres Geldwesens. Die Antwort auf Fragen, die immer wieder an die Polizei gestellt werden. Wie Geldfälscher die Gewerbetreibenden zur wissentlichen oder unwissentlichen Mithilfe bei Geldfälschungen zu verleiten suchen. Woran man Falschgeldvertreiber erkennt und wie man sie unschädlich macht.

Dieses Buch ist allen Kassen- und Bankbeamten, Gewerbetreibenden und Angestellten ein zuverlässiger Ratgeber zum Schutz gegen Falschgeld und Falschgeldvertreiber. Der Verfasser, z. Z. Oberregierungsrat und ständiger Vertreter des Chefs der Berliner Kriminalpolizei, war lange Jahre der Leiter der Deutschen Zentralstelle zur Bekämpfung von Geldfälschungen. Er gibt als international bekannter Fachmann auf diesem Gebiet aus der Fülle seiner Erfahrungen wertvolle Winke zum Erkennen von Falschgeld an Hand einer ganzen Reihe anschaulicher Abbildungen. Zugleich gibt er Aufklärung über richtiges Verhalten bei der Feststellung von Falschgeldvertreibern und bei der Behandlung von erkanntem Falschgeld. Das Buch ist leicht verständlich, flüssig geschrieben und verdient weite Verbreitung. *Schreiber.*

Reichel, F. C. H. Westermanns Deutscher Reichs-Atlas, Verlag Georg Westermann, Braunschweig. 236 Seiten. Preis 3,80 RM.

Dieser unter Mitarbeit bewährter Geographen, Geschichtskenner und Statistiker herausgegebene Atlas ist mehr als sein Titel sagt. Er ist ein kleines Handbuch in gedrängtester Kürze für wichtige politische, wirtschaftliche und statistische Dinge im neuen Reich. Das eigentliche Kartenwerk ist vorzüglich. Zwischen 19 Hauptkarten (Teilgebiete Deutschlands) sind in großer Zahl besondere Karten eingegliedert, so z. B. Städtepläne, Karten der Nordseeinseln, der Bäderküsten, der Verkehrsmittel in Berlin, des Hamburger Hafens. Die allgemeinen Übersichtskarten über das Reich sind nach vielseitigen Gesichtspunkten zusammengestellt (u. a. Gaueinteilung der NSDAP, Bodengestaltung, Geologie und Klima, Bodenschätze und Industrien, Eisenbahnnetz, Wasserstraßen, Luftverkehr). Das kleine Werk ist im ganzen ein wertvolles und handliches Hilfsmittel gerade auch für den Reisenden und Verkehrspraktiker; hier wurde wirklich das Goethesche Rezept: „Wer vieles bringt, wird manchem etwas bringen!" glücklich und verständnisvoll angewendet. *Dr. Prinz.*

Neue Werke über Eisenbahnwesen
und verwandte Gebiete.

Couvé, Dr. rer. pol. Richard. Die Eisenbahn-Güterabfertigung. Teil I mit 43 Bildern. 4. Auflage. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. Preis 2,75 RM.

Craemer, P., Dr.-Ing. e. h. Atlas des Weltfernsprechnetzes. Verlag Europäischer Fernsprechdienst G. m. b. H., Berlin-Charlottenburg 9, Rognitzstraße 8. Preis 3 RM.

Elsners Taschenbuch für den Bautechnischen Eisenbahndienst 1935. 323 Seiten. Verlag von Otto Elsner, Berlin S 42, Oranienstraße 140—142. Preis geb. 2,50 RM.

Hein, Georg. Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. Preis in Leinen gebunden 5,80 RM.

Hillmann, Dr. Sigmund. Das Anlagenabschreibungs- und Amortisationsproblem bei Eisenbahnen. 22. Heft aus der Schriftenreihe Betriebswirtschaft, herausgegeben von Professor Dr. h. c. Julius Ziegler, Berlin und Wien. Carl Heymanns Verlag, Berlin, und Österreichischer Wirtschaftsverlag, Kommanditgesellschaft Payer & Co., Wien 1935. 96 Seiten. Preis 4,20 RM.

Locklin, D. Philipp, Assistant Prof. of Economics University of Illinois. „Economics of Transportation." Verlag Business Publications Company 332 South Michigan Ave Chicago, Illinois. Preis 4 $.

Niederstraßer, Leopold, Reichsbahnrat. Leitfaden für den Dampflokomotivdienst mit 302 Bildern, 5 Anhängen und 5 Tafeln. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. Preis in Leinen gebunden 7,15 RM.

Pirath, Karl, Prof. Dr.-Ing. Der Schnellverkehr in der Luft und seine Stellung im neuzeitlichen Verkehrswesen, mit 31 Abbildungen im Text. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. Preis 4,80 RM.

Schau, A. Eisenbahnbau. Band I mit 356 Abbildungen. Verlag von B. G. Teubner, Leipzig C 1, Poststraße 3. Preis 10,50 RM.

Schneider-Leyer, Dr. Erich, Diplom-Kaufmann. Post und Eisenbahn, ihre Stellung zueinander in Vergangenheit und Gegenwart. Verlag Konrad Triltsch, Würzburg. Preis 2 RM.

Stegner-Andree. Reichsbahn-Kassenvorschriften. Teil I. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. Preis geb. 7,30 RM.

Wölke, Hermann, Technischer Reichsbahnoberinspektor. Die elektrische Beleuchtung von Eisenbahnfahrzeugen bei der Deutschen Reichsbahn mit 251 Textabbildungen. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. Preis 5,90 RM, brosch. 6,80 RM.

Zeitschriften.

Allgemeiner Tarifanzeiger. Wien.

54. Jahrg. Nr. 16 bis 24. Vom 20. April bis 15. Juni 1935.

(16:) Hamburg/Bremen—Antwerpen. — (18:) Französische Ausfuhrtarife gegen den Kraftwagen. — Deutsch-Österreichischer Kohlentarif. — (19:) Das schweizerische Verkehrsteilungsgesetz gefallen. — Zur Abwertung des Danziger Guldens. — (20:) Gleichheit und Öffentlichkeit der Tarife. — Die Bearbeitungsklausel in den Seehafentarifen. — (21:) Frachterleichterung für Massengüter. — 10 Jahre Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. — Wirtschaftlichkeit des europäischen Lufttransports. — (21—22:) Eisenbahn und Kraftwagen: Bulgarien, Deutschland, Österreich. — (22:) Die „Große Tarifreform" in der Tschechoslowakei. — (24:) Kampf gegen den Kraftwagen im internationalen Güterverkehr.

Anzeigeblatt für Verkehr. Wien.

12. Jahrg. Nr. 42. Vom 24. Mai 1935.

5. Novelle zur Lastkraftwagenverkehrsordnung.

Archiv für den Fremdenverkehr. Berlin.

5. Jahrg. Nr. 4. Januar bis März 1935.

Der Aufenthalt als Grunderscheinung des Fremdenverkehrs. — Motorisierung und Fremdenverkehr. — Fremdenverkehr in Südosteuropa. — Zur neueren Entwicklung der deutschen Reisebüroorganisation. — Der Fremdenverkehr des Oberspreewaldes.

Der Bauingenieur. Berlin.

16. Jahrg. Heft 17/18 bis 23/24. Vom 26. April bis 7. Juni 1935.

(17/18:) 15 Jahre Eisenbahnbau. Ein Rückblick auf das eisenbahnbautechnische Schaffen seit Kriegsende. — Geräusche und Erschütterungen als mechanische Schwingungen infolge Eisenbahn- und Straßenverkehr. — (19/20:) Berechnungsverfahren für Ankerplatten und -wände.

Die Bautechnik. Berlin.

13. Jahrg. Heft 17 bis 25. Vom 19. April bis 14. Juni 1935.

(17:) Die Arbeiten der Reichswasserstraßenverwaltung im Jahr 1934. — Beseitigung der Schienenkreuzung der Gleise Frankfurt/Darmstadt—

Mainz und Mainz—Worms auf Bahnhof Mainz-Süd. — (20:) Die Eisenbahnüberführung über die Dammer Straße bei Stettin. — Rost- und Rauchgasschutz von Stahlbauwerken durch elektrolytische Verbleiung. — (22:) Beiträge zum Betonstraßenbau. — (23:) Umbau der Unterführungen der Tempelhofer Straße und des Sachsendamms unter der Potsdamer Fern- und Wannseebahn sowie der Ringbahn in Berlin-Schöneberg. — Verbesserungsvorschläge für Abdichtungen von Brücken. — (25:) Der Umbau der Weserbrücken bei Gr.-Hutbergen (Kr. Verden). — Die neue Umladehalle in Chemnitz-Hilbersdorf.

Beamten-Jahrbuch. Berlin.

22. Jahrg. Nr. 4 bis 5. Vom April bis Mai 1935.

(4:) Die einheitsstaatliche Reichsverwaltung. — (5:) Die Haftung des Staats und der Gemeinden für die von den Beamten in das Dienstgebäude eingebrachten Sachen. — Die rechtliche Natur der Beamtenanstellung in Theorie und Rechtsprechung.

Braunkohle. Halle a. S.

34. Jahrg. Heft 15 bis 21. Vom 13. April bis 25. Mai 1935.

(15:) Bautechnische Fragen im Rahmen des Werkluftschutzes. — (18:) Packung von Braunkohlenbriketts in Eisenbahnwagen. — Fragen der Brikettforschung. — (20:) Rauchgaswirbelung in Steilrohrkesseln. — (21:) Der Umfang des deutschen Güterverkehrs und die volkswirtschaftliche Entwicklung.

Caminos de Hierro, Zeitschrift für Verkehr und Technik. Madrid.

10. Jahrg. Heft 189 bis 190. März bis April 1935.

(189:) Der Kraftwagenwettbewerb. Vor einer Gefahr, die sich ausbreitet. — Die Staatsaufsicht bei den Eisenbahnen. — Zufall und höhere Gewalt vor den Schiedsgerichten. — Obligatorische Versicherung für Reise und Transport. — Leben spanischer Eisenbahnförderer: D. Diego Girona y Agrafel. — Ein 12 km langer Straßentunnel durch den Mont Blanc. — Ausnutzung der Schlafwagenplätze in den spanischen Zügen im Jahr 1934. — Die Eisenbahnen der Welt (Jahresstatistik). — (190:) Alte Übel der Eisenbahn: Die Geschäfte erfordern vor allem Genauigkeit und Ernsthaftigkeit mit den Kunden. — Bezirksautostraßen. — Die Zweckmäßigkeit von Umgehungsbahnen in großen Städten. — Maßnahmen der Regierung zur Anpassung der Verkehrsmittel. — Leben spanischer Eisenbahnförderer: Don Francisco Guma y Ferran.

Chronique des transports. Paris.

14. Jahrg. Nr. 9 bis 11. Vom 10. Mai bis 10. Juni 1935.

(9:) La compagnie des chemins de fer du Midi en 1934. — Le rail et la route. — L'aviation. — (11:) Le régime des retraites des agents de

chemins de fer aux Etats-Unis et la loi du 28. juin 1934. — La Compagnie du Chemin de fer du Nord.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

69. Jahrg. Nr. 24. Vom 12. Juni 1935.

Verkehrsentlastung der Altstadt Berlin.

Deutsche Juristen-Zeitung. Berlin.

40. Jahrg. Heft 9. Vom 1. Mai 1935.

Die Entwicklung der neuen sozialen Selbstverwaltung. — Neue Wege in der Rechtsprechung des Reichsversicherungsamts.

Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.

32. Jahrg. Heft 19 bis 21. Vom 9. Mai bis 23. Mai 1935.

(19:) Preise und Ausfuhr. — Reichsbahn und Reichsautobahnen im ersten Quartal 1935. — (20:) Bargeldloser Zahlungsverkehr und Herrschaft über den Geldmarkt. — (21:) Wie sich die Neuordnung des Außenhandels vollzieht. — Reichsbahn-Autobus-Verkehr auf Reichsautobahnen. — Beförderungsbedingungen und Fahrpreise auf der ersten Reichsautobahn.

Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Berlin.

Bd. 57. Nr. 3. Mai 1935.

(3:) Zum Verständnis des § 26 GewO. — Zur Neugestaltung der Haftbefreiungsgründe, insbesondere des Einwands der höheren Gewalt im Reichshaftpflichtgesetz. — Der Angriff auf die Verkehrssicherheit im neuen Strafrecht.

Elektrotechnik und Maschinenbau. Wien.

53. Jahrg. Heft 15 bis 23. Vom 14. April bis 9. Juni 1935.

(15:) Elektrische Zugförderung in den wichtigsten Staaten der Erde. — (16:) Automatische Wasserkraftanlagen. — (17:) Belastbarkeit von Generatoren bei Betrieb auf Stromrichter. — Prüfung und Abstimmung der Wendepole von Gleichstrommaschinen. — (18:) Neue Elektrizitätszählerformen. — (20:) Spannungsregelung eines Gleichrichters mittels Elektronenröhren. — Die Hochleistungsversuchsanlage. — (21:) Die Organisation der Energieerzeugung in Großbritannien. — (22:) Das Schiffshebewerk Niederfinow.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

56. Jahrg. Nr. 21 bis 22. Vom 23. Mai bis 6. Juni 1935.

(21:) Elektrische Hilfsmittel in der geophysikalischen Bodenforschung. — (22:) Kraftübertragung mit hochgespanntem Gleichstrom. — Das Elektrofahrzeug im Dienst der Deutschen Reichspost, seine verkehrs- und volkswirtschaftliche Bedeutung.

Engineering, London.

Bd. 139. Nr. 3613 bis 3620. Vom 12. April bis 31. Mai 1935.

(3613:) Arc-welded steel tramcar. — (3614:) Tests of a 15 ton motor cross-country transport unit. — Three-wheel mobile electric jib-crane. — (3615:) Electromagnetic radiations. — Automatic continuous weighing and recording machine. — Railcars on the French railways. — Three-roller road rolling machines. — (3616:) The effect of heavy oils and greases on the fatigue strength of steel wire. — (3617:) Vertical-lift bridge over the river Elbe at Magdeburg. — 2 ton petrol-driven mobile crane. — (3619:) Progress of the motor industry. — Gallon fire engine. — (3620:) Early traction engines.

Engineering News-Record, New York.

Bd. 114. Nr. 14 bis 21. Vom 4. April bis 23. Mai 1935.

(14:) Progressive cofferdamming on long low dam. — (15:) Driving the P. R. R. tunnel in Baltimore. — (16:) Aluminum trusses for Brooklyn bridge. — Sewer reconstruction in subway building. — Splicing a locomotive crane boom. — (17:) A notable 470-ft arch in France. — Slide rule for routing floods through storage reservoirs or lakes. — (21:) Diversion-tunnel driving at Fort Peck Dam.

Ferrocarriles y Tranvias (Eisenbahnen und Straßenbahnen), Monatszeitschrift. Madrid.

Heft 49—50. März bis April 1935.

(49:) Tarifierung für „Behälter"-Sendungen. — Probleme der Eisenbahnwirtschaft, vom technischen und juristischen Standpunkt aus gesehen. — Eine Lösung des Problems der Wegeübergänge in Schienenhöhe. — Eisenbahnwissenschaftliche Kurse an der Zentraluniversität: Staatsaufsicht bei den Eisenbahnen; Die augenblickliche Tendenz der Eisenbahnpolitik (Großbritannien, Frankreich). — Die schnellste Dampflokomotive Europas; die neue 2-C-2-Schnellzuglokomotive der Deutschen Reichsbahn. — Die Energierückgewinnung mit Quecksilber-Dampf-Gleichrichtern. — Wirtschaftliche Bedeutung des Wintersports für die französischen Eisenbahnen. — Die selbsttätige Schmierung der Lokomotiven durch mechanische Pumpen. — (50:) Die Ergebnisse des Geschäftsjahrs 1934 bei den spanischen Eisenbahnen. — Die sanitären Einrichtungen bei der Nordbahngesellschaft. — Neuzeitliche Triebwagenbauarten in Frankreich. — Mechanische Übertragung oder Übertragung mit Flüssigkeitsgetriebe. — Eisenbahnwissenschaftlicher Kursus bei der Zentraluniversität. — Die Elektrisierung der Eisenbahnen, ein nationales Problem. — Kommentar zur Elektrisierung der spanischen Eisenbahnen. — Einnahmen der fünf großen Eisenbahngesellschaften im Februar 1935 (1934) und die Zahl der beladenen Wagen von 1932 bis 1935.

Le génie civil. Paris.

Bd. 106. Nr. 15 bis 22. Vom 13. April bis 1. Juni 1935.

(15:) La construction des routes à revêtement bétonne. — (17:) Le contrôle de la fréquence moyenne des réseaux de distribution d'énergie et l'utilisation de leurs courants en chronométrie.

Gewichtsersparnis im Transportwesen. Luzern.

4. Jahrg. Nr. 3/4. Vom März/April 1935.

Rollmaterial aus Leichtlegierungen gebaut.

Glasers Annalen. Berlin.

Bd. 116. Heft 9 bis 11. Vom 1. Mai bis 1. Juni 1935.

(9:) Theoretische Berechnung der Abfahrbeschleunigung von Dieseltriebwagen mit Flüssigkeitsgetrieben bei angenommener Wirkungsgradkurve. — (10—11:) Die Altstoffe in der Metallwirtschaft der Reichsbahn.

Glückauf. Essen.

71. Jahrg. Nr. 18 bis 24. Vom 4. Mai bis 15. Juni 1935.

(17:) Untersuchungen über die analytische Zerlegung der Ruhrkohle. — (18:) Verkokungsversuche mit gelagerter Feinkohle. — (20:) Die bergbauliche Gewinnung im Ruhrkohlenbezirk im Jahr 1934. — (21:) Das Laden von Batterien für elektrische Abbaulokomotiven. — (23:) Beförderung ausländischer Kohle auf dem Rhein im Jahr 1934. — (24:) Neuerungen in der Steinkohlenaufbereitung 1933 und 1934.

Juristische Wochenschrift. Leipzig.

64. Jahrg. Heft 20 bis 23/24. Vom 18. Mai bis 15. Juni 1935.

(20:) Übersicht über die Rechtsprechung zum Straßenverkehrsrecht und zu den einschlägigen Nebengesetzen für die Zeit vom 31. Juli 1934 bis 1. Mai 1935. — Auf dem Weg zu einem nationalsozialistischen Straßenverkehrsrecht. — (21:) Devisenbewirtschaftung und Liegenschaftsrecht. — (23/24:) Steuerfreiheit von Ersatzbeschaffungen.

Die Lokomotive. Wien.

32. Jahrg. Heft 4 bis 5. Vom April bis Mai 1935.

(4:) Belgische Lokomotiven der Nachkriegszeit. — Die Lokomotiven der Aethiopischen Eisenbahn. — Altösterreichische 1-B-Schnellzugslokomotive. — (5:) Die 2-C-2-Stromlinien-Lokomotive der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. — Die Lokomotiven der Aethiopischen Eisenbahn. — Amerikanische Schnellfahrten einst und jetzt. — Die jeweilig größten Räder bei Schnellzugslokomotiven von ein- bis sechsfacher Kupplung. — Triebwagen-Schnellzug für 170 km Geschwindigkeit der Union-Pacific-Bahn.

Metals and alloys. New York.

Bd. 6. Nr. 5. Mai 1935.

Recent progress in steel making reported from Germany = a correlated abstract.

Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung. Brüssel.

Bd. VI. Nr. 4 bis 6. April bis Juni 1935.

(4:) Wettbewerb durch Kraftwagen, Schiff und Flugzeug. — Über die Zuggeschwindigkeit. — Bildliche Betriebspläne zur Förderung der Untersuchung über die Ausnutzung von Personenbahnhofsgleisen. — Die Diesellokomotiven mit unmittelbarem Antrieb. — Leichter Schnelltriebwagenzug der Union Pacific Railroad. — Die Schlingerbewegung der Eisenbahnfahrzeuge. — London and North Eastern 3-Zylinder 1-D-1-Schnellzuglokomotive. — (5:) Traktionsdiagramme unter Benutzung der Beziehung Ps/t. — Die Weltwirtschaftskrise und die Eisenbahnen. — Eine Dampflokomotive mit Einzelachsantrieb. — Neue 2-C-1-Dreizylinder-Tenderlokomotiven und 2-C-Schnellzuglokomotiven der London Midland and Scottish Railway. — Lokomotiv-Kropfachsen. — Die Elektrisierung der italienischen Eisenbahnen. — (6:) Die Triebwagen hinsichtlich ihrer Konstruktion. — Vergleichende Studie über die Vorschriften für Kraftwagenbeförderungen. — Die neue „Direttissima"-Strecke von Bologna nach Florenz. — Verstärkung von Eisenbahnbrücken mittels Schweißung. — Die Elektrisierung der Eisenbahnen im Jahr 1934. — Die selbsttätige Zugbeeinflussung bei der Deutschen Reichsbahn. Ausgedehnte Anwendung des induktiven Systems. — Zentrale Zugleiteinrichtung auf der Alton-Bahn. — Neue 3-Zylinder-4-8-2-Schnellzuglokomotive der Tschechoslowakischen Staatseisenbahnen.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

90. Jahrg. Heft 7/8 bis 11. Vom 10. April bis 1. Juni 1935.

(7/8:) Lastkraftwagen im Dienst der Deutschen Reichsbahn. — Bau und Einrichtung von Unterstellanlagen für Diesel-Lastkraftwagen und Anhänger. — Die bisherigen Erfahrungen mit Holzgaskraftwagen bei der Reichsbahn. — Der Henschel-Dampflastwagen. — IAMA 1935. — Erfahrungen mit dem Culemeyerstraßenfahrzeug für Eisenbahnwagen. — Behälterverkehr. — Die neuzeitliche Straße. — Neuzeitliche Aufgaben des Straßenbrückenbaus. — (9:) Beitrag zur Frage der Erkaltungsundichtigkeit von Stehbolzen in der Lokomotivfeuerbuchse. — Querbewehrung bei Brücken mit einbetonierten Trägern (Verbundbrücken). — (10:) Über den Einfluß von Bahn- und Fahrzeug-Unregelmäßigkeiten auf dem Gleis. — Unstetigkeiten der Krümmung am Laschenstoß. — Abstecken von Kreisbogenweichen jeder Form. — Prüfung von Gleisschotter auf Widerstandsfähigkeit gegen Schlagbeanspruchung. — Das neue Signalbuch der Deutschen Reichsbahn. — (11:) Die Elektrisierung der Schwedischen Staatsbahnen. — Die wirtschaftlichen Vorteile der Elektri-

sierung. — Eisenbahnbrücken in Schweden. — Die geotechnische Arbeit bei den Schwedischen Staatsbahnen.

Railway Age. New York.

Bd. 98. Nr. 13 bis 22. Vom 30. März bis 1. Juni 1935.

(13:) Pennsylvania opens new passenger station at Nework, N. J. — Claim payments increase. — Fan circulation improves effectiveness of refrigerator cars. — High-amperage primary battery cell. — The story of the december 1 issue. — All classes of Railway buying higher in 1934. — (14:) Recovery awaits constructive policies. — Three-track vertical-lift bridge has unusual features. — Locomotives, cars and public relations. — Temporary rate increase allowed. — Heavy-duty primary cell. — Centralized traffic control on the Texas a. Pacific. — Lackawanna exhibits aluminum-finished train. — (15:) Light-Weight coaches delivered to Boston & Maine. — Railway supply inventories up six million. — Pennsylvania builds large double-track tunnel at Baltimore. — (16:) Twin Zephyrs placed in service. — Reading bridge has unusual floor construction. — Private ownership, public operation. — (17:) The new Haven's „Comet". — The highway grade crossing = A national problem. — Experience justifies Pennsylvania faith in storedoor service. — (18:) Baltimore & Ohio light-weight passenger trains. — Baltimore & Ohio builds steam power for high speeds. — Pennsylvania completes many improvements at Baltimore. — (19:) Milwaukee buys steam locomotives for fast schedules. — Hiawatha cars as spectacular as the locomotives. — Two views on the grade crossing problem. — (20:) Improved refrigerator car design long overdue, by Harvey B. Lindsay. — Track capacity and safety increased by new signaling on the Erie. — (21:) What about the steam locomotive. — The chief causes of this and other depressions. — Cashing in on buses and autos. — (22:) Pennsylvania and Reading complete unification of South Jersey facilities. — Western Railways merchandise service. — Seaboard air line locomotives. — Railroads oppose canal projects. — Western club hears about research. — Freight claim division meets at Chicago. — Railroad problems not complex.

Railway Gazette. London.

Bd. 62. Nr. 15 bis 24. Vom 12. April bis 14. Juni 1935.

(15:) The horse-power of locomotives-its calculation and measurement. — Rhodesia and Mashonaland Railways. — Railways and road transport section. — (16:) Superheating on locomotives. — Revised B.E.S.A. rail. — French locomotive trials. — The Dinorwic Slate Quarry Railway. — The latest Baltimore a. Ohio high-speed locomotive. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (17:) The scrap heap. — Centenary of the Belgian Railways. — New excursion trains, G.W.R. — New first class club car, L.M.S.R. — (18:) One hundred years of railway publishing. — The horse-power of locomotives. II. — New sentinel railcar in France. — (19:) Economic aspects of railway signalling. — Railway maintenance

problems. — To co-ordinate transport in nothern Ireland. — A road train for overseas. — (20:) The first railway in Austria. — The Asia express. — Signalling improvements, Austrian federal railways. — (Supplement:) Hydraulic couplings and transmissions for railway work. — American latest super-speed Diesel train. — The design and operation of a heavy Diesel locomotive. — (21:) New machine tool installations at Crewe Works L.M.S.R. — American streamlined locomotive and train. — (22:) A new machine tool for locomotive running and repair depots. — (Supplement:) Electric railway traction. — Suburban railway electrification in Australia. — Crack defection in traction motor gears. — Running experiences on a D.C. suburban system. — (23:) Railway maintenance problems. — New Russian standard rail. — Coal selection for locomotive work. — (24:) The horse-power of locomotives. — A new carriage ventilator. — Signaling on the Belgian National Railways. — Steam Railcar locomotives, Austrian Federal Railways. — New streamlined trains, Baltimore and Ohio Railroads.

Railway Signaling. Chicago.

April bis Mai 1935.

(April:) Electric interlocking at Dambridge near New Orleans. — Safety of high-speed trains. — Interlocking on Southern Pacific Suisun Bay bridge. — Crossing signals on the International-Great Northern. — Interlocking 1,5 miles long on the Southern Pacific. — Street crossing protection on the Northern Pacific. — (Mai:) Electric interlocking in snow sheds on the Southern Pacific.

Die Reichsbahn. Berlin.

11. Jahrg. Nr. 16 bis 24. Vom 17. April bis 12. Juni 1935.

(16:) Die Umstellung des Kursbuchwesens bei der Deutschen Reichsbahn. — 40 Jahre Reichsbahndirektion Essen. 1. April 1895 bis 1. April 1935. — 40 Jahre Reichsbahndirektion Kassel. (1895—1935.) — (17:) Die neuen Lohnrechnungsvorschriften. — Augsburg—Nürnberg elektrisch! Ein geschichtlicher Rückblick. — (18:) Die unsichtbare Mutter / Der Reichsbahnwaisenhort zu Freiburg. — (19:) Die Elektrisierung der Strecke Augsburg—Nürnberg. — (20:) Neue dieselelektrische Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn. — Zur Eröffnung der ersten Reichsautobahn Frankfurt (Main)—Darmstadt. — (21:) Zehn Jahre Reichsbahn-Filmstelle. — (22:) Beschleunigung des Ladegeschäfts bei den Personen-, Eil- und Schnellzügen. — (23:) Neues Empfangsgebäude auf Bahnhof Köln-Longerich. — Die Reichsbahn-Mäßigkeitsvereine. — (24:) Kraftquellen der Verkehrsmittel. — Neue Bodenseeschiffe der Deutschen Reichsbahn.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Bd. 56. Nr. 17 bis 23. Vom 27. April bis 8. Juni 1935.

(17:) Reichswegerecht. — Die Durchführungsverordnung zum Personenbeförderungsgesetz. — (21:) Reichsverwaltungsgerichtsbarkeit. — Das

Laienelement in der Staatsverwaltung. — Die Überleitung der Rechtspflege im Saarland auf das Reich. — (23:) Die Regelung des Landbedarfs der öffentlichen Hand.

Revue générale des Chemins de fer. Paris.

54. Jahrg. Nr. 6. Juni 1935.

Les équipes à longs parcours du Réseau d'Orléans.

Ruhr und Rhein. Essen.

16. Jahrg. Heft 16 bis 24. Vom 19. April bis 14. Juni 1935.

(16:) Die gesetzliche Neuregelung der Personenbeförderung zu Lande. — (17:) Gestaltung und Gestaltungsmöglichkeiten der deutschen Außenhandelsbilanz. — (19:) Die Ordnung des internationalen Eisenbahn- und Postverkehrs. — Sowjethandel gestern, heute — und morgen? — (20:) Neuordnung der Metallbewirtschaftung. — Zur Essener Ausstellung „Die Straße". — Frankreichs Währungs- und Handelspolitik auf Abwegen. — (21:) Strukturwandlungen im deutschen Außenhandel. — (22:) Mitbenutzung von Privatgleisanschlüssen. — (23:) Ausbauprogramm der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im Rhein-Ruhr-Gebiet. — (24:) Zum Reichsbahn-Abschluß 1934.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Bd. 105. Nr. 15 bis 23. Vom 13. April bis 8. Juni 1935.

(15:) Bestimmung der Größe und Art der Erschütterungen beim Rammen von Pfählen. — Gräben als Schutz von Bauwerken gegen Verkehrserschütterungen. — (23:) Reibungscharakteristik, Leistungscharakteristik und Betriebsleistung neuzeitlicher Dampf- und Wechselstromlokomotiven.

Stahl und Eisen. Düsseldorf.

55. Jahrg. Nr. 21. Vom 23. Mai 1935.

Allgemeine Grundlagen für Bau und Ausführung von Rollenlagern.

Los Transportes, Halbmonatszeitschrift für Eisenbahn-, Straßenbahn- und Kraftwagenverkehr. Madrid.

17. Jahrgang. Heft 397—400. April bis Mai 1935.

(397—400:) Über das Problem der Eisenbahnen. — (397—400:) Etwas über die Entschädigungsgerichte. — (398—400:) Liga der Privatwagenbesitzer: Beschädigung der Wagen. — (399:) Tätigkeit der Entschädigungsabteilung der Nordbahn im Jahre 1934. — (400:) Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

14. Band. Heft 4 bis 5.

(4:) Zeichenkundgebung im Spiegel der Rechtsprechung. — Das Aufspringen auf die fahrende Straßenbahn. — (5:) Teilschaden oder Totalschaden.

Verkehrstechnik. Berlin.

16. Jahrg. Heft 8 bis 11. Vom 20. April bis 5. Juni 1935.

(8:) Die Durchführungsverordnung zum Personenbeförderungsgesetz. — (9:) Der Verkehr der deutschen Straßenbahnen im Jahre 1934. — (10:) Die Bedeutung des Oberleitung-Omnibusses im neuzeitlichen Nahverkehr. — Vergleich der Fahreigenschaften von Elektro- und Dieselmotor im Omnibusbetrieb. — Die erste Reichsautobahnstrecke in Betrieb. — (11:) Wirtschaftlichkeit im Nahverkehr. — Der Bremsweg im Kraftwagenverkehr. — Verkehrsverschiebung zwischen Schiene, Straße und Autobahn durch die Motorisierung.

Verkehrstechnische Woche. Berlin.

29. Jahrg. Heft 16 bis 24. Vom 17. April bis 12. Juni 1935.

(16:) Zweikraftlokomotive für Verschiebedienst der Deutschen Reichsbahn. — Das Iraköl auf dem Weltmarkt. — (17 u. 18:) Die Entwicklung und der Stand der Zugbeeinflussung der Deutschen Reichsbahn. — Elektrische Bahnen. — (19:) Die Leistungen der Deutschen Reichsbahn bei den Reichsparteitagen 1933 und 1934 in Nürnberg. — Übersicht über das Geschäftsjahr 1934 der London, Midland and Scottish Eisenbahngesellschaft. — (20:) Um das Blaue Band der Schiene. — (21:) Die lichte Höhe der Straßenunterführungen. — Kurvenband und Krümmungslinie bei Höhenplänen und Streckenübersichtsplänen von Straßen und Eisenbahnen. — (22—24:) Versuche und Verbesserungen sowie heutiger Stand der Grundsätze für den Bau bei den Schnellbahnen von New York und London. — (23—24:) Neue Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn. — (24:) Alpenstraße — Alpenbahn.

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

87. Jahrg. Heft 15/16 bis 23/24. Vom 19. April bis 14. Juni 1935.

(15/16:) Die Versuchsstraße von Binasco. — (21/22—23/24:) Über die Erhöhung der zulässigen Inanspruchnahme von stählernen Brücken. — (21/22:) Lüftung und Heizung von Eisenbahnwagen.

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 79. Nr. 17 bis 24. Vom 27. April bis 15. Juni 1935.

(17:) Doppelstock-Drehbühne - Zerspannungsversuche mit Kraftwagenstählen. — (18:) Eigenkraftanlagen mit Gaserzeugern. — Fahrversuche

mit Lastzügen. — (19:) Verflüssigte Gase für Kraftwagenantrieb. — (20:) Schwel- und Verkokungsverfahren. — Zweikraft-Verschiebelokomotive. — (21:) Schwing-Gleichrichter für Meßzwecke. — Magnetstahl-Prüfgerät. — (22:) Gaserzeuger für Kraftwagen. — Normung in der Dampftechnik. — Genauigkeit der Heizwertbestimmung bei Abnahmeversuchen an Dampferzeugern. — Arbeitsuntersuchungen beim Schweißen. — (23:) Die Ermittlung der Formänderungen und des Spannungszustandes von Pufferfedern. — (24:) Pommerns Industrie.

Zeitschrift für Bahnärzte. Melsungen.

30. Jahrg. Heft 5 bis 6. Mai bis Juni 1935.

(5:) Tuberkulosebekämpfung bei der Deutschen Reichsbahn. — (6:) Die Neuorganisation des ärztlichen Dienstes in der Invalidenversicherung der Deutschen Reichsbahn.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Berlin.

67. Jahrg. Nr. 4/5. April 1935.

Änderung zu den Schiffahrtsabgabentarifen.

Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen. Berlin.

Jahrg. 1935. Band 83. Nr. 1. April 1935.

Das Gesetz zur Überleitung des Bergwesens auf das Reich. — Deutschlands Versorgung mit elementarem Schwefel aus heimischen Quellen.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungswesen (Das Stellwerk). Berlin.

30. Jahrg. Nr. 6 bis 8. Vom 1. Mai bis 10. Juni 1935.

(6—8:) Die selbsttätigen Warnanlagen an Wegübergängen bei der Deutschen Reichsbahn. — (7—8:) Die technische Überwachung und Unterhaltung von Freileitungen. — (8:) Streckenblock vereinfachter Bauart für eine eingleisige Bahn.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

75. Jahrg. Nr. 16 bis 24. Vom 18. April bis 13. Juni 1935.

(16:) Die neue Gedingeordnung für die Bahnunterhaltung. — Der Inlandverkehr der englischen Post. — (17:) Die Reichsbahn im Verhältnis zur Bau-, Feuer-, Gesundheits- und Gewerbepolizei. — Ein Beitrag zur Psychologie der Unfallverhütung. — Eine Rohrpostanlage zwischen einer Papierfabrik und der Abfertigung der Reichsbahn. — (18:) Die „Leistungsfähigkeit" des Verkehrs. — (19:) Das neue Empfangsgebäude Köln-Longerich. — Der Eisenbahnkraftwagenverkehr in den nordischen Ländern. — Ein Kleinturbogenerator für Lokomotivbeleuchtung. — (20:)

Aufgaben und Ziele des Personenzugfahrplans. — Elektrischer Zugbetrieb auf der Strecke Augsburg—Nürnberg. — (21:) Die Beförderung von Personen zu Lande. — Zusammenarbeit zwischen Ost- und Westeuropa auf neuer Grundlage. — Ausflugszüge der Schwedischen Staatsbahnen. — Gebühr für nicht begründete Feststellung des Tatbestandes bei Gütern. — (22:) Verkehrsbedienung früher und jetzt. — Hundert Jahre belgische Eisenbahnen. — Trockeneiskühlung wärmeempfindlicher Güter, insbesondere frischer Seefische. — Seefischversand in Kühlbehältern. — Die Eisenbahnen von Britisch-Indien. — (23:) Der Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über das 10. Geschäftsjahr 1934. — Ein neuer Schnelltriebwagenzug für die Boston and Maine. — Vorschläge zu einer Verkehrsregelung zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in Schweden. — Eisenbahnwerbung und Fahrplanbekanntgabe. — Der Tarifverband für den Nordseebäderverkehr (Ostfriesische Inseln). — Das Verkehrs- und Baumuseum in Berlin. — Die Eisenbahnen im Blumenschmuck.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

55. Jahrg. Nr. 19 bis 24. Vom 8. Mai bis 12. Juni 1935.

(19:) Die Bauwirtschaft 1935. — (24:) Der Adler als Hoheitszeichen.

Werkstatt und Betrieb. München.

68. Jahrg. Heft 9/10. Vom 10. Mai 1935.

Zwei neue Nahtschweißverfahren.

Herausgegeben in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck von H. S. Hermann - Büxenstein G. m. b. H. Berlin SW 19.

Die 15 Jahre Saar-Eisenbahnen.

Von

Hans Münzer, Vizepräsident der Reichsbahndirektion Saarbrücken.

(Mit 18 Abbildungen.)

Kapitel 1.

Einführung.

Das Saargebiet, ein Geschöpf des Vertrags von Versailles, ist mit 1912 qkm Flächeninhalt, und zwar mit 1486 qkm aus preußischem Gebiet (Rheinprovinz) und 426 qkm aus bayrischem Gebiet (Rheinpfalz), abgetrennt. Von den 720 000 Einwohnern i. J. 1920 und 830 000 i. J. 1934 entfallen etwa drei Viertel auf die Gruppe der Arbeiter und Angestellten. In seiner Abgrenzung umfaßt das Saargebiet nicht nur das zentrale Industrierevier an der Saar und an der Blies, sondern in seinem nördlichen und südöstlichen Teil auch ein landwirtschaftliches Hinterland mit einem Bevölkerungsteil, der in der Industrie beschäftigt ist. Die Bedeutung des Saargebiets ist dadurch herausgehoben, daß es mit einer Bodenfläche von $^1/_{250}$ des Deutschen Reichs von dessen Steinkohlenförderung mit Nebenprodukten ein Zehntel, von dessen Eisen- und Stahlgewinnung ein Fünftel und von dessen Keramerzeugung ein Drittel hervorbringt. Auf dem Fundament des Steinkohlenbergbaus ist aufgebaut eine hochentwickelte eisenschaffende und eisenverarbeitende Industrie, eine bedeutende Glas- und Keramindustrie und vielseitige sonstige Fertigindustrien mit Bevorzugung der Produktionsmittelerzeugung. Dreißig Kohlengruben mit 66 Förderschächten und etwa 70 000 Mann Belegschaft im Jahr 1920, 5 große Hüttenwerke Brebach (Halberg), Burbach, Völklingen, Dillingen, Neunkirchen, das Mannesmannröhrenwerk Bous, Gußstahlwerk Saarbrücken-Burbach, das Edelstahlwerk Röchling-Völklingen, die Eisenwerke Hom-

burg und St. Ingbert mit zusammen 36 000 Köpfen und etwa 100 weiterverarbeitende Unternehmungen aller Art und Betriebsgrößen kennzeichnen den wirtschaftlichen Kern des Gebiets. In den Beziehungen dieser Industrien zu Handel und Verkehr ist der Eisenbahn eine überragende Stellung vorbehalten. Die Situation der Saareisenbahnen, insbesondere deren Rechtslage, ist in Teil III des Vertrags von Versailles, vierter Abschnitt, Saarbecken, sowie in der Anlage hierzu mit folgenden Bestimmungen berührt und behandelt:

Artikel 49:

Deutschland verzichtet zugunsten des Völkerbunds, der hier als Treuhänder erachtet wird, auf die Regierung des in Artikel 48 genau festgesetzten Gebiets.

§ 7 der Anlage:

Das für die Räumung und Beförderung der Erzeugnisse der Gruben und Nebenanlagen, sowie für die Beförderung der Arbeiter und Beamten notwendige Material und Personal wird durch die Eisenbahnverwaltung des Beckens gestellt.

§ 8 der Anlage:

Keinerlei Hindernis darf den Arbeiten zur Erweiterung der Eisenbahnen oder Wasserstraßen entgegengestellt werden, welche der französische Staat für die Sicherung der Räumung und Beförderung der Erzeugnisse der Gruben und Nebenanlagen als notwendig erachtet, wie Verdoppelung der Gleise, Erweiterungen von Bahnhöfen, Anlage von Werften und Nebenanlagen.

§ 16 der Anlage:

Die Regierung des Gebiets des Saarbeckens wird einer Kommission anvertraut, die den Völkerbund vertritt. Diese Kommission wird ihren Sitz im Gebiet des Saarbeckens haben.

§ 19 der Anlage:

Die Regierungskommission hat im Saarbeckengebiet alle Regierungsgewalt, die früher dem Deutschen Reich, Preußen und Bayern zustand, mit Einschluß des Rechts, Beamte zu ernennen und abzusetzen und diejenigen Organe der Verwaltung und Vertretung zu schaffen, die sie für notwendig hält.

Sie hat Vollmacht, die Eisenbahnen, Kanäle und die verschiedenen öffentlichen Betriebe zu verwalten und auszubeuten.

§ 22 der Anlage:

Die Regierungskommission hat im Saarbeckengebiet die volle Nutznießung an dem Eigentum, das der deutschen Reichsregierung oder der Regierung irgendeines deutschen Staats sowohl als öffentliches als auch als privates Staatseigentum gehört, mit Ausnahme der Gruben.

Was die Eisenbahnen betrifft, so soll eine gerechte Verteilung des rollenden Materials durch eine gemischte Kommission erfolgen, in der die Regierungskommission des Saarbeckens und die deutschen Eisenbahnen vertreten sind.

§ 23 der Anlage:

Die Gesetze und Verordnungen, die im Saarbeckengebiet am 11. November 1918 in Kraft waren, bleiben in Kraft (mit Ausnahme der für den Kriegszustand getroffenen Bestimmungen).

Wenn aus Gründen der allgemeinen Ordnung oder um diese Gesetze und Verordnungen mit den Bestimmungen des vorliegenden Vertrags in Einklang

zu bringen, Änderungen an ihnen vorgenommen werden müßten, so sollen diese von der Regierungskommission nach Anhörung der gewählten Vertreter der Einwohner beschlossen und ausgeführt werden. Die Form dieser Anhörung bestimmt die Kommission.

§ 31 der Anlage:

Das Saarbeckengebiet, wie es im Artikel 48 des vorliegenden Vertrags abgegrenzt ist, wird dem französischen Zollsystem unterworfen.

Während eines Zeitraums von 5 Jahren nach Inkrafttreten des vorliegenden Vertrags genießen die im Saarbeckengebiet hergestellten und daher kommenden Erzeugnisse Einfuhrfreiheit in Deutschland. Während derselben Zeit ist die deutsche Einfuhr nach dem Saarbeckengebiet für Erzeugnisse, die zum örtlichen Gebrauch bestimmt sind, von Zollabgaben befreit.

Durch Beschluß des Völkerbundsrats vom 13. Februar 1920 wurde der Regierungsausschuß — genannt Regierungskommission des Saargebiets — eingesetzt. Die Regierungskommission trat am 26. Februar 1920 unter dem Präsidium des Staatsrats Rault mit einer Bekanntmachung an die Bewohner des Saargebiets ihr Amt an. In der Regierungskommission wurde einem der 5 Kommissare die Abteilung Öffentliche Arbeiten, Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen zugewiesen.

Das Mitglied der Regierungskommission für Öffentliche Arbeiten übernahm gemäß Verfügung der Regierungskommission vom 2. August 1920 für das Saargebiet die Aufgaben und Befugnisse, welche früher

a) der Preußische Minister der Öffentlichen Arbeiten und das Bayrische Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten,
b) der Oberpräsident der Rheinprovinz,
c) der Regierungspräsident in Trier,
d) die Regierung der Pfalz

in diesem Gebiet ausgeübt hatte.

Am 28. Februar 1920 verfügte der Präsident der Regierungskommission:

§ 1.

Bis zur endgültigen Festlegung des Eisenbahnnetzes im Saargebiet wird der Bahnbetrieb in der gleichen Weise wie bisher erfolgen, soweit nicht im nachstehenden Änderungen vorgesehen sind.

§ 2.

Die Eisenbahndirektion für die Strecken des endgültig abgegrenzten Bahnnetzes des Saargebiets wird vom 10. März 1920 ab in Saarbrücken errichtet.

Damit war die Direktion der Saarbahnen von der Regierungskommission als Organ zur Verwaltung der vormals preußischen und bayrischen Eisenbahnstrecken eingerichtet.

Es waren ihr zugewiesen: ein Eisenbahnnetz von 388 km Länge, herausgeschnitten mit 305,5 km aus dem Netz der preußischen Staatseisenbahn-Direktion Saarbrücken und mit 82,5 km aus dem Netz der bayrischen Staatseisenbahn-Direktion Ludwigshafen, wie dies aus der nachfolgenden Übersichtskarte (Abb. 1) ersichtlich ist.

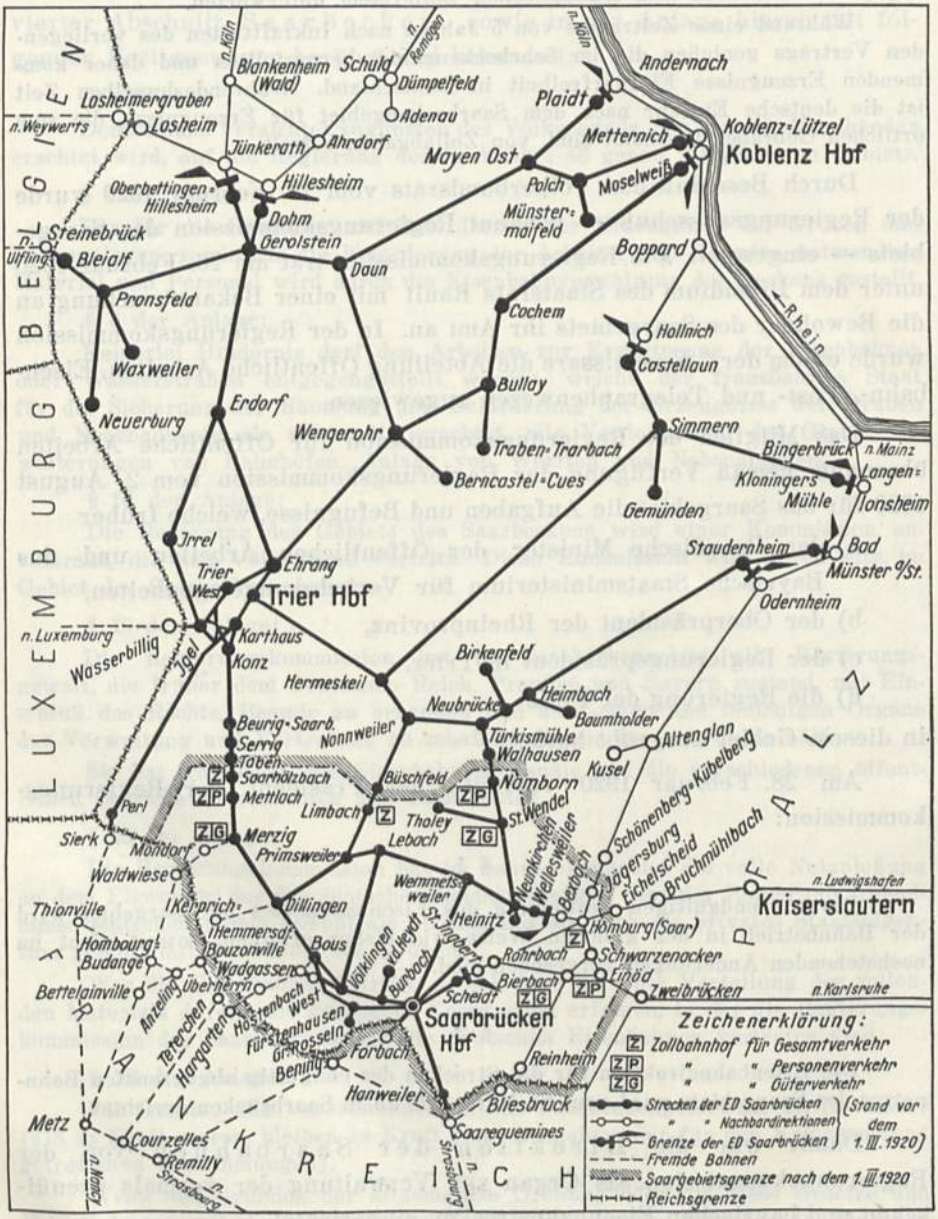


Abb. 1. Übersichtskarte der Preuß. E. D. Saarbrücken und der E. D. des Saargebiets (1920).

Kapitel 2.

Übergabe der Saarbahnen an die Regierungskommission.

Alle mit der Übergabe der Saarbahnen an die Regierungskommission zusammenhängenden Vermögens- und Rechtsfragen wurden in zahlreichen Regierungs- und Verwaltungsverhandlungen geregelt. Grundlegend für die künftige Rechtsstellung der Saarbahnen waren folgende Festsetzungen:

1. Die Verzinsung des Anlagekapitals.

Trotz gegenteiliger Auffassung der Reichsbehörden hat die Regierungskommission keinerlei Verpflichtung übernommen bezügl. Verzinsung des in den Saarbahnen investierten Kapitals, welches 1920 vom Eigentümer auf 389 Millionen Goldmark berechnet war. Der Finanzdienst der Saarbahnen war in den 15 Jahren frei von allen Kapitallasten.

2. Alle Einnahmen und Ausgaben aus dem Betrieb der Bahnen bis zum 1. April 1920 gingen auf das Reich über; die Regierungskommission hat als Pauschalbetrag für den Anteil der Saarbahnen am Betriebsdefizit des Rechnungsjahrs 1919/20 einen Pauschalbetrag von 28 Mill. Mark erstattet; im übrigen galt der 1. April 1920 für den Übergang der Rechte und Lasten auf die Saarbahnen.

3. Die Reichsregierung hat die im Dienst befindlichen Staatsbeamten allgemein der Regierungskommission zur Verfügung gestellt.

4. Die Versorgungsbezüge der vor dem 10. Januar 1920 Inaktivierten wurden vom Reich übernommen.

5. Alle früheren Verpflichtungen irgendwelcher Art, welche auf dem Eisenbahnnetz ruhten, wurden vom Reich (Reichsbahn) getragen, z. B. Entschädigungen, Frachtreklamationen, Haftpflichtsachen. Die Eisenbahn ging also in ihrer Gesamtheit lastenfrei in den Nießbrauch der Saarregierung über mit folgender Ausnahme:

6. Bezüglich des Grundeigentums übernahm die Eisenbahndirektion des Saargebiets vom 1. April 1920 ab die Lasten, welche auf den Ländereien und Gebäuden der Eisenbahnverwaltung ruhten. Alle im Saargebiet liegenden und der früheren Verwaltung zugeeigneten Grundstücke sind im Grundbuch auf den Namen „Deutsches Reich Reichseisenbahnverwaltung“ unverändert verblieben. Diejenigen Flächen, welche in der Saarzeit erworben worden sind, wurden auf den Namen „Regierungskommission des Saargebiets, Abteilung Öffentliche Arbeiten, Eisenbahnverwaltung“ im Grundbuch eingetragen.

Verkäufliche Veräußerungen von Geländeflächen haben in den 15 Jahren nicht stattgefunden. Bei Abgabe von Flächen wurden mindestens gleichwertige eingetauscht und wieder auf den Namen „Deutsches Reich, Reichsbahn“ im Grundbuch umgeschrieben.

Bildung des Fahrzeugparks.

Die in § 22 der Anlage „Saarbecken" des Vertrags von Versailles genannte gemischte Kommission einigte sich am 20. Mai 1920 dahin,

daß die deutschen Eisenbahnen den Saarbahnen 359 Lokomotiven, 780 Personen- und Gepäckwagen (einschl. 5 Triebwagen) und 20 000 Güterwagen aller Art, unter Zugrundelegung des 15 t-Wagens als Rechnungseinheit, überlassen (Protokolle von Saarbrücken): hiernach sollen die Lokomotiven aus dem damaligen Bestand des Saargebiets entnommen, die Wagen in dem mittleren Unterhaltungszustand des deutschen Wagenparks den Saarbahnen zur Verfügung gestellt werden. Da die Saarbahnen einen selbständigen Wagenpark führen, werden alle Fahrzeuge mit dem Wort „Saar" als Eigentumsmerkmal versehen und erhalten später eine besondere Nummerung.

Das Saarbahnnetz ist damit mit einem über das gewöhnliche Maß hinausgehenden Park an rollendem Material ausgestattet. Man war davon ausgegangen — Protokoll vom 5. Mai 1920 in Saarbrücken —, daß je täglich 40 000 t Frachten aus den Erzeugnissen der Gruben und Hütten abzubefördern seien und rechnete mit einer mittleren Umlaufzeit von 6½ Tagen für den Transport bis zum Bestimmungsort; diese lange Dauer ergab sich aus der Annahme von 10 Tagen Hin- und Rücklauf für den Verkehr von der Saar nach Frankreich.

Es wurde ferner vereinbart, daß die Werkstätten des Saarbahnnetzes für eine gewisse Übergangszeit noch einige Ausbesserungsarbeiten an Fahrzeugen der Deutschen Eisenbahndirektionen vornehmen. Im übrigen wurden die vorhandenen Werkstätten und Anlagen für die Fahrzeugunterhaltung ausdrücklich dem Fahrzeugpark des Saarbahnnetzes vorbehalten. Sodann wurde festgesetzt, daß Bestandsaufnahmen der maschinellen Anlagen, der Werkzeugmaschinen usw. in Hauptwerkstätten, Kraftwerk, Betriebswerkstätten vorgenommen werden und daß eine Wertschätzung mit Gütezahlen und im übrigen eine vollständige Inventarisierung aller festen und beweglichen Gegenstände, die dem Netz der Saarbahnen zugewiesen wurden, vor sich gehen soll; auch die Zuweisung der verschiedenen Stoffe, sowie die Bestimmung der Stoffarten und des Zustandes wurde geregelt.

Die förmliche Übergabe des rollenden Materials mit den vereinbarten Bestandsaufnahmen war im Oktober 1920 nahezu vollendet.

Übergabe der Bahnanlagen.

Eine Bestandsaufnahme der übergehenden Eisenbahnanlagen mit allem Zubehör in die Nutznießung der Saarregierung war deutscherseits frühzeitig vorbereitet worden und im Lauf des Jahrs 1920 zu einem ge-

wissen Abschluß gekommen. Bei den Verhandlungen unter dem Vorsitz des Reichsverkehrsministeriums am 5. Oktober 1920 in Trier wurde eine förmliche Übergabe der Bahnanlagen für nützlich erachtet. Bei dieser Übergabe sollte eine gemeinsame Festsetzung des Zustands der Anlagen, jedoch nicht des Vermögenswertes, vorgenommen werden.

Die förmliche Übergabe hat sich nun lange Zeit hinausgezogen. Nachdem am 4. Mai und 13. Juli 1922 zwischen der Deutschen Reichs-Eisenbahnverwaltung und der Verwaltung der Saarbahnen eingehende Richtlinien für das Vorgehen bei der Übergabe des Saarbahnnetzes aufgestellt und ein umfassendes Planmaterial und Rechnungswerk bereitgestellt war, wurden infolge der politischen Ereignisse des Jahrs 1923 die Verhandlungen unterbrochen, erst im Jahr 1926 wieder aufgenommen und schließlich mit einem Schlußprotokoll vom 22. November 1927 zum Abschluß gebracht. Das Schlußprotokoll bestätigt den förmlichen Vollzug der Übergabe der Eisenbahnen innerhalb der Grenzen des Saargebiets von der Deutschen Regierung an die Regierungskommission des Saargebiets und ist von den bevollmächtigten Vertretern des Reichsverkehrsministeriums und der Regierungskommission unterzeichnet. In dem Text des Übergabeprotokolle sind folgende Angaben bemerkenswert:

> Die Übergabekommission hat durch Bereisung der Strecken im Dezember 1922 örtliche Prüfungen vorgenommen. Eine Feststellung der Vermögenswerte in Goldmark ist nicht erfolgt. Die in den Übergabeverzeichnissen enthaltenen Geldwerte wurden von den Vertretern der Saarbahnen nicht anerkannt und nur als einseitige Mitteilungen der Reichsbahn entgegengenommen. Bei den Bereisungen ist im allgemeinen der ordnungsmäßige Zustand festgestellt worden. Der Zustand des Oberbaus wurde unter Berücksichtigung der Zeitverhältnisse ordnungsmäßig befunden. Ausnahmen sind nicht festgestellt worden. Geräte und Ausstattungsgegenstände waren bei der Bereisung durchschnittlich in ordnungsmäßigem Zustand.

Kapitel 3.

Die Saarbahnen in Beziehung zu Politik, Währung und Wirtschaft.

Als Völkerbunds- und Abstimmungsland war das Saargebiet stets in den Kreis der großen Politik gezogen: die jeweilige politische Lage im Saargebiet fügte sich in die rheinische und deutsche Gesamtlage, insbesondere die Stellung Deutschlands zu Frankreich und zum Völkerbund. Von Beginn an bis zum Rücktritt des ersten französischen Präsidenten der Regierungskommission im April 1926 war der französische Einfluß in der Regierung vorherrschend und offensichtlich; in der Folgezeit hat er sich erhalten.

Die Abteilung für Öffentliche Arbeiten, Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen leitete von Anfang an bis 1926 das belgische Mitglied der Regierungskommission, später das finnländische Mitglied. Der erste Direktor dieser Abteilung wurde unverändert von Frankreich gestellt, der zweite Direktor zweimal von Belgien; 2 Ministerialräte waren gleichfalls Franzosen.

Die militärische Besetzung des Gebiets bestand aus der Waffenstillstandszeit her zunächst über das Jahr 1920 weiter. Bereits am 23. April 1920 erschien eine Verordnung der Regierungskommission betr. die Sicherung des Eisenbahnbetriebs mit folgendem Wortlaut:

§ 1. Der Belagerungszustand kann verhängt werden, um den normalen Betrieb der Eisenbahnen zu sichern.

§ 2. In diesem Fall übernimmt die Eisenbahnkommission von Saarbrücken unter dem Militärkommissar im Namen der Regierung die Direktion der Eisenbahnen.

Das Zivilpersonal der Eisenbahn wird requiriert und untersteht allen Befehlen und Anordnungen derjenigen Behörde, die im Fall des Belagerungszustands mit der Aufrechterhaltung der Ordnung beauftragt ist.

Kurze Zeit darauf trat schon der Ernstfall ein, nämlich der Beamtenstreik im Saargebiet.

Nachdem am 11. Mai 1920 der Oberpräsident der Rheinprovinz als Reichskommissar für die Übergabe des Saargebiets im Auftrag der Reichsregierung die Reichsbeamten, die preußischen und bayerischen Staatsbeamten im Saargebiet der Regierungskommission zur Verfügung gestellt hatte, gab diese am 22. Juni dem Vertreter der Saarbeamtenschaft einen Vorentwurf des Beamtenstatuts bekannt. In den anschließenden Verhandlungen der Beamtenorganisationen des Saargebiets mit der Saarregierung ergab sich eine in grundlegenden Punkten abweichende Stellungnahme der Beamten von der Auffassung der Regierungskommission.

Die gesamte Deutsche Saarbeamtenschaft trat am 6. August 1920 in den Streik. Die Arbeiterschaft der Eisenbahn und Post schloß sich dem Streik an. Die Regierungskommission legte unmittelbar nach Ausbruch des Streiks die vollziehende Gewalt in die Hand des kommandierenden Generals der Truppen im Saargebiet, der sofort die Requisition des Eisenbahnpersonals auf Grund der vorerwähnten Verordnung angeordnet hat. Die Requisition hatte kaum einen Erfolg, auch herangezogene französische Genietruppen und französische Eisenbahnbeamte konnten wenig ausrichten, so daß der Eisenbahnverkehr fast stillgelegt war.

Am 7. August wurde der Belagerungszustand verhängt; am 8. August begannen Haussuchungen, Verhaftungen und Ausweisungen.

Am 14. August wurde der Streik abgebrochen, nachdem am Tage vorher in einem 24stündigen Protestgeneralstreik die gesamte Beamten- und Arbeiterschaft im Saargebiet ihre Geschlossenheit bekundet hatte. Das am 9. August veröffentlichte Beamtenstatut blieb in Kraft, jedoch hatte die Regierung inzwischen einige beruhigende Versicherungen gegeben, insbesondere bezgl. Begrenzung der Einberufungen von nichtdeutschen Beamten in leitende Stellungen der Regierung.

Im ersten Vierteljahr des Jahrs 1921 wurde das Saargebiet durch den 99tägigen Bergarbeiterstreik erschüttert.

Dieser setzte am 5. Februar 1923 ein und wurde am 15. Mai 1923 beendet.

Die Hauptursachen des Streiks waren Lohnforderungen, der Einfall der französischen Truppen in das Ruhrgebiet und sonstige politische Momente. Es streikten etwa 72 000 Bergarbeiter. In der Folge wurden in der Keram- und Glasindustrie etwa 5000 Arbeiter ganz oder teilweise arbeitslos, in der Metallindustrie etwa 26 000 Arbeiter. Der Kohlenmangel führte zu Ausfällen in der Elektrizitäts- und Gasversorgung.

Bei den Saarbahnen betrug der Frachtausfall durchschnittlich täglich etwa 200 000 Fr.

Über die Rückwirkungen des Streiks auf den Eisenbahnverkehr gibt die nachstehende Aufstellung ein genaues Bild:

Ausfall im Güter- und Personenverkehr sowie an Verkehrseinnahmen.

A. Güterverkehr.

Monat	Ausfall an Beförderungsmengen: Kohlen	Ausfall an Beförderungsmengen: übrige Güter	Gesamtausfall an Frachten usw.
Februar 1923	770 000 t	340 000 t	8 700 000 frs.
März „	850 000 t	340 000 t	8 950 000 „
April „	840 000 t	150 000 t	9 000 000 „
Mai „	580 000 t	200 000 t	7 640 000 „
Juni „	65 000 t	110 000 t	4 100 000 „
Juli „	60 000 t	100 000 t	1 540 000 „
		Zusammen	39 930 000 frs.

B. Personenverkehr.

Februar 1923	250 000 frs.
März „	265 000 „
April „	580 000 „
Mai „	630 000 „
Zusammen	1 725 000 frs.
Gesamtausfall A. und B. (Güter- und Personenverkehr)	41 655 000 frs.[1]

[1] Der Ausfall verteilt sich auf 2 Saar-Rechnungsjahre wegen des Schnitts am 1. April.

Auf Befehl der Regierungskommission verkehrten die Berufszüge während des Streiks größtenteils weiter; sie wurden wenig benutzt.

Im Reich hatte im Januar 1923 der passive Widerstand, hervorgerufen durch die französische Ruhrbesetzung, eingesetzt. Die linksrheinischen Eisenbahnen wurden zunächst stillgelegt, der gesamte Verkehr Saargebiet—Reich wurde abgeschnitten. Nach und nach nahm die französische Regie die linksrheinischen Eisenbahnen in Betrieb. Da aber aus politischen Gründen die Inanspruchnahme der Regiebahn durch deutsche Staatsangehörige verschwindend war und der Warenverkehr über den besetzten Rhein durch hohe Abgaben an Frankreich erdrosselt wurde, hat sich der Verkehr Saar—Reich, soweit er überhaupt wieder auflebte, den Weg über Elsaß-Lothringen gesucht.

In der Regiezeit bis November 1924 hat die Verwaltung der Saarbahnen im Einverständnis mit den Arbeiterorganisationen Betriebsleistungen auf kurzen Regiestrecken des deutschen Grenzgebietes ausüben lassen, um die außerhalb des Saargebiets ansässigen „Saargänger" nach ihren Arbeitsstellen in den Zechen und Werken regelmäßig zu fahren. Dadurch wurde den deutschen Arbeitern der Arbeitsplatz erhalten.

Im Jahre 1926 vereinbarte die Reichsregierung mit der Regierungskommission eine Hilfsaktion für die Saarbeamten und stellte 10 Millionen Franken zur Verfügung. 5 Millionen Franken wurden in anderer Weise aufgebracht. Auf die Saareisenbahnbeamten wurden 7 Mill. Fr. verteilt. Eine ähnliche Betreuungsaktion wurde später den Arbeitern zuteil.

Nach dem Eintritt Deutschlands in den Völkerbund wurde die militärische Besetzung des Saargebiets in den sogenannten Bahnschutz umgewandelt, der aus Kontingenten englischer und belgischer Truppen bestand und wenig in Erscheinung trat. Am 13. Dezember 1930 zog der Bahnschutz ab.

In der Zeit von 1926 bis 1933 war es im allgemeinen politisch ruhiger. 1929, als durch die direkten Verhandlungen zwischen Deutschland und Frankreich der Abzug der Truppen aus dem Rheinlande erreicht war, schien sich auch eine frühzeitige Rückgabe des Saargebiets an das Reich vorzubereiten; die Aussichten hierfür waren aber 1930 wieder geschwunden.

1933 begann dann das neue politische Leben im Reich seine Einflüsse auf das Saargebiet auszustrahlen. Gleichzeitig setzten die ersten Abstimmungsmaßnahmen der Regierungskommission ein, durch welche die politische Absperrung der Saarbevölkerung vom Reich immer schärfer hervortrat. Die Verordnungen der Regierungskommission über das Verbot des Tragens politischer Abzeichen, über Vermeidung gewerkschaftlicher und politischer Streitigkeiten, über das öffentliche Flaggen usw. ver-

langten auch von den Eisenbahnbediensteten die Wahrung äußerster Disziplin und Ruhe und die Beobachtung einer absoluten dienstlichen und schließlich persönlichen Neutralität.

Die gegenseitigen Besuche von Deutschen im Reich und im Saargebiet anläßlich von Kundgebungen wurden unter eine scharfe Kontrolle gestellt und, soweit es sich um Staatsbedienstete handelte, wiederholt verhindert. Über die Bemühungen der Regierungskommission, die großen Eisenbahntransporte mit politischem Einschlag allgemein zu hemmen, wird im Kapitel 10 „Personentarif" einiges gesagt.

Die Währung war in den ersten Jahren des Saarregimes eine Quelle wirtschaftlicher Unsicherheit und Unruhe. Zunächst galt die deutsche Markwährung weiter, welche 1920 mit Schwankungen im Abgleiten war. Vom November 1920 ab wurden die Bergleute von den Mines Domaniales in Franken, zunächst mit einem besonders hergestellten französischen Geld entlohnt, welches im Saargebiet neben der Währung umlief. Vom 1. Mai 1921 ab tritt die französische Währung bei den öffentlichen Verkehrsanstalten obligatorisch in Kraft. Durch diese Maßnahme dringt das französische Geld in die Wirtschaft ein; hieraus folgt ein starker Unterschied der Lebenshaltung des in Franken besoldeten Bevölkerungsteiles gegenüber dem in der Privatwirtschaft arbeitenden, ein Unterschied, der zweifellos auch zu bedenklichen kulturellen und moralischen Erscheinungen im Saargebiet führte. Die Frankenempfänger verfügten über eine hohe Kaufkraft, da alle Waren nach wie vor in dem in fortschreitender Entwertung befindlichen deutschen Geld bezahlt wurden. Die nachfolgende Tabelle läßt die Wertbewegung der Mark in den Jahren 1920 bis Ende 1923 verfolgen.

Goldwerte der Mark 1920—1923 (monatlich)
1 Goldmark = Papiermark

Monat	1920 Papiermark	1921 Papiermark	1922 Papiermark	1923 Papiermark
Januar	15,45	15,57	45,67	4 279,00
Februar	23,57	14,60	49,51	7 123,10
März	19,46	14,87	67,66	5 045,24
April	14,20	15,15	69,29	5 822,90
Mai	11,11	14,83	69,07	11 350,00
Juni	9,29	16,49	75,58	26 190,00
Juli	9,39	18,25	117,51	83 058,00
August	11,38	20,10	270,13	1,100 Millionen
September	13,80	24,98	349,00	23,538 „
Oktober	16,22	35,76	757,38	6 014 „
November	18,39	62,61	1 710,00	514 285 „
Dezember	17,38	45,70	1 807,00	1 Billion

Anmerkung: Die Kurse sind aus den Valuta-Tabellen 1914—1925 (Berliner Mittelkurse) mit Goldmark-Tabellen 1918—1924 entnommen. Ausgabe 1925 der Frankfurter Societäts-Druckerei G. m. b. H., Abteilung Buchverlag, Frankfurt a. M.

Die Eisenbahnfahrpreise und Frachten im Binnenverkehr waren für weite Kreise der Wirtschaft, welche den Franken gegen Mark kaufen mußten, untragbar hoch. Im ganzen Saargebiet machte sich der Geldwechsel mit seinen üblen Erscheinungen breit.

Vom 1. Juni 1923 ab verordnete die Regierungskommission die Frankenwährung als alleiniges gesetzliches Zahlungsmittel im Saargebiet und die Umstellung der Verträge und Geschäfte aller Art auf die neue gesetzliche Währung. Mit der Umrechnung aller Warenpreise auf den Franken, der damals ziemlich stabil war, wurde die wirtschaftliche Situation der Festbesoldeten schlechter, und es begannen Lohnbewegungen auf allen Gebieten. Die finanzielle Lage wurde klar, als Ende 1923 im Reich die Rentenmark, dann die Reichsmark erschien und sich als unabänderlich fest erwies.

Nunmehr begann der französische Franken in seinem Wert zu schwanken und das Saargebiet mußte zum zweiten Male die Folgen einer Währungsentwertung auf sich nehmen. Die Jahre 1925 und 1926 sind im Saargebiet charakterisiert durch das Ansteigen der Lebenshaltungskosten, der Gebühren und Tarife bis Anfang 1927, als der Franken stabilisiert wurde.

Die Wertbewegung des Franken in der Zeit der Schwankungen ist in der folgenden Zeichnung (Abb. 2) gezeigt; sie enthält auch die Wirtschaftszahlen für das Saargebiet. Während der Goldwert der Währung ungleichmäßig ab- und aufsteigt, bemerkt man in den Wirtschaftszahlen eine stetig ansteigende Linie, bis im Jahre 1928 eine leichte Senkung einsetzt.

Politik und Währung haben von der ersten Zeit ab die Einstellung der Saarwirtschaft auf den Absatzmarkt im Westen hingewiesen. Im Jahre 1923/24 ist der wirtschaftliche Schnitt zwischen dem Reich und der Saar durch die früher erwähnten Umstände schon stark hervorgetreten. Die wirtschaftlichen Beziehungen sind durch den Eintritt des endgültigen Zollregimes am 10. Januar 1925 nach Ablauf der 5jährigen Übergangsfrist noch stärker beeinträchtigt worden und kamen erst durch die Vereinbarung vom 11. Juli 1925 zwischen Deutschland und Frankreich über den Warenaustausch zwischen Deutschland und dem Saarbeckengebiet, das sogenannte Saar-Zollabkommen, in eine ruhigere Entwicklung. Das Abkommen sicherte einerseits gewissen Erzeugnissen saarländischen Ursprungs und saarländischer Herkunft im Rahmen von Kontingenten Zollvergünstigungen zu, gegen ähnliche Zusicherungen für Waren deutschen Ursprungs beim Eintritt in das Saargebiet. In den folgenden Jahren ist das Saarzollabkommen mehrmals umgeändert worden. Jedenfalls haben die deutschen Unternehmungen, insbesondere die

Deutsche Reichsbahn, der Saarwirtschaft ununterbrochen große Aufträge zugewiesen, welche sich in den letzten Jahren vor der Rückgliederung noch steigerten. In dieser Zeit ging schon der Warenbezug Frankreichs aus dem Saargebiet sehr stark zurück, während die Warenausfuhr von Frankreich nach dem Saargebiet in allen Jahren sehr erheblich war, mit einer ausgesprochen aktiven Handelsbilanz für Frankreich.

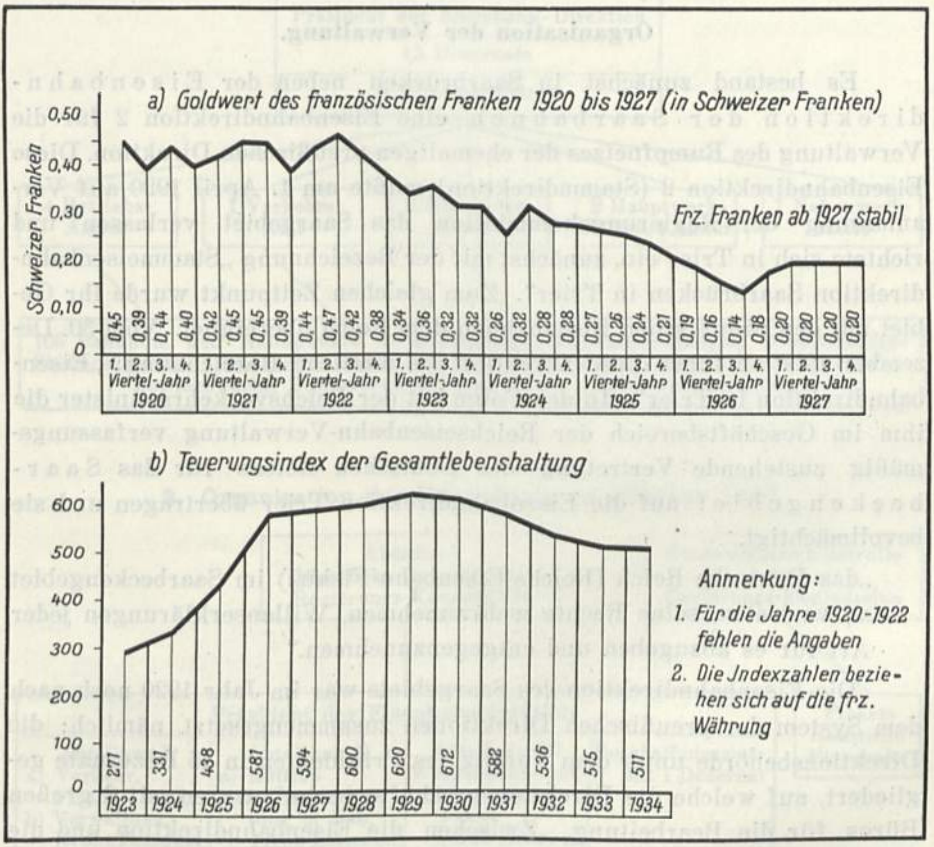


Abb. 2. Frankenwährung und Lebenshaltungsindex im Saargebiet.

Im Jahre 1934 war die eisenschaffende und verarbeitende Industrie in ihrem Absatz mehr und mehr auf den deutschen Markt zurückgeführt, während von der Kohle mehr als die Hälfte der ganzen Erzeugung nach Frankreich und anschließendem Ausland und nur ein Zehntel nach Deutschland versandt worden ist.

Bei den wirtschaftlichen Dingen sei ein Hinweis auf die sogenannte Saaranleihe gestattet, die 1928/29 die ausländischen Kreditmärkte in leichte Bewegung brachte. Es sollten einige Hundert Millionen Franken

von der Saarregierung aufgenommen werden, wovon ein ansehnlicher Teil der technischen Verbesserung der Saarbahnen zugedacht war.

Die Anleihe scheiterte daran, daß die von den Geldgebern und dem Völkerbund verlangte Zins- und Amortisationsgarantie durch die deutsche Regierung nicht verwirklicht wurde.

Kapitel 4.

Organisation der Verwaltung.

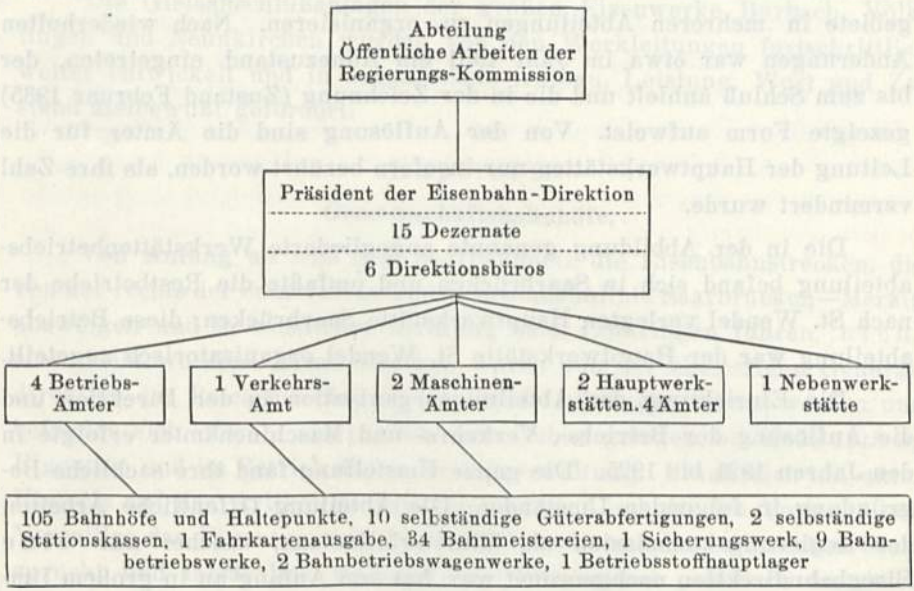
Es bestand zunächst in Saarbrücken neben der Eisenbahndirektion der Saarbahnen eine Eisenbahndirektion 2 für die Verwaltung des Rumpfnetzes der ehemaligen preußischen Direktion. Diese Eisenbahndirektion 2 (Stammdirektion) mußte am 1. April 1920 auf Veranlassung der Regierungskommission das Saargebiet verlassen und richtete sich in Trier ein, zunächst mit der Bezeichnung „Stammeisenbahndirektion Saarbrücken in Trier". Zum gleichen Zeitpunkt wurde ihr Gebiet mit den preußischen Eisenbahnen dem Reich übereignet. Vom 30. Dezember 1920 ab führt diese Direktion die amtliche Bezeichnung: „Eisenbahndirektion in Trier". In der Folge hat der Reichsverkehrsminister die ihm im Geschäftsbereich der Reichseisenbahn-Verwaltung verfassungsmäßig zustehende Vertretung des Deutschen Reichs für das Saarbeckengebiet auf die Eisenbahndirektion Trier übertragen und sie bevollmächtigt,

> „das Deutsche Reich (Reichs-Eisenbahn-Fiskus) im Saarbeckengebiet zu vertreten, seine Rechte wahrzunehmen, Willenserklärungen jeder Art für es abzugeben und entgegenzunehmen."

Die Eisenbahndirektion des Saargebiets war im Jahr 1920 noch nach dem System der preußischen Direktionen zusammengesetzt, nämlich: die Direktionsbehörde unter dem Vorsitz des Präsidenten in 15 Dezernate gegliedert, auf welche die Direktionsgeschäfte verteilt waren mit 6 großen Büros für die Bearbeitung. Zwischen die Eisenbahndirektion und die äußeren Dienststellen des Betriebs, des Verkehrs, des Baus usw. waren die Ämter eingeschaltet, und zwar 4 Betriebsämter für Betrieb und Bau, 1 Verkehrsamt und 2 Maschinenämter. Außer diesen Ämtern bestanden je 2 Ämter A und B für die beiden Hauptwerkstätten, sowie 1 Nebenwerkstättenamt. Sämtliche Ämter waren der Direktion unmittelbar unterstellt und arbeiteten jeweils unter der selbständigen Leitung eines Amtsvorstands (Abb. 3).

Die Absichten der Regierungskommission, Abteilung Öffentliche Arbeiten, gingen frühzeitig dahin, einerseits die Betriebs-, Verkehrs- und Maschinenämter zu beseitigen und deren Aufgaben in die Eisenbahndirek-

1. Organisation der Verwaltung im März 1920



2. Organisation der Verwaltung im Februar 1935

Abb. 3.

tion einzubauen, andererseits den Verwaltungskörper der Eisenbahndirektion straff zu unterteilen und innerhalb der Direktion die Arbeitsgebiete in mehreren Abteilungen zu organisieren. Nach wiederholten Änderungen war etwa im Jahr 1931 ein Ruhezustand eingetreten, der bis zum Schluß anhielt und die in der Zeichnung (Zustand Februar 1935) gezeigte Form aufweist. Von der Auflösung sind die Ämter für die Leitung der Hauptwerkstätten nur insofern berührt worden, als ihre Zahl vermindert wurde.

Die in der Abbildung genannte angegliederte Werkstättenbetriebsabteilung befand sich in Saarbrücken und umfaßte die Restbetriebe der nach St. Wendel verlegten Hauptwerkstätte Saarbrücken; diese Betriebsabteilung war der Hauptwerkstätte St. Wendel organisatorisch zugeteilt.

Die Einrichtung der Abteilungsorganisation in der Direktion und die Auflösung der Betriebs-, Verkehrs- und Maschinenämter erfolgte in den Jahren 1921 bis 1925. Die ganze Umstellung fand ihre sachliche Begründung in folgenden Umständen: Die Abteilung Öffentliche Arbeiten der Regierungskommission als Ministerialinstanz, welcher nur e i n e Eisenbahndirektion nachgeordnet war, hat von Anfang an in großem Umfang die Entscheidungsbefugnisse auf sich selbst übertragen und damit die Befugnisse der Eisenbahndirektion verringert, so daß wiederum das Arbeiten der Eisenbahndirektion und der Ämter in dem kleinen Bezirk gewisse Leerläufe hervorrufen mußte, wodurch schließlich die Lebensfähigkeit der Ämter nicht mehr gegeben war.

Die auf die Sonderverhältnisse der Saar-Eisenbahnen zugeschnittene Organisation hat sich unter den gegebenen Voraussetzungen im allgemeinen bewährt; dabei wurde allerdings auf den Amtsvorstand der Reichsbahnorganisation, welcher den äußeren Dienststellen gegenüber Anordnungs- und Überwachungsbefugnisse der Verwaltung in sich vereinigt verzichtet, und die parallelgeschaltete Zuständigkeit mehrerer Dezernate der Direktion bzw. der Abteilungen in Kauf genommen.

Die Vermehrung der ursprünglich in der Eisenbahndirektion vorhandenen 6 Direktionsbüros auf 20 ist eine Folge der stark ausgeprägten Gliederung der verschiedenen Verwaltungszweige und der Verselbständigung des Netzes.

Aus dem eigenen Tarif-, Abrechnungs-, Finanz- und Zollwesen, sowie aus allen anderen Verwaltungs- und technischen Gebieten erwuchsen der Eisenbahndirektion des Saargebiets vielseitige Aufgaben.

Bei den äußeren Dienststellen ist die Zahl der Bahnmeistereien stark vermindert worden, indem man ihren Bezirk entsprechend vergrößerte.

Im Jahr 1934 waren es 187 Hauptanschlüsse und 44 Nebenanschlüsse.

Die Gleisanschlußanlagen der großen Eisenwerke Burbach, Völklingen und Neunkirchen wurden von den Werkleitungen fortschrittlich weiter entwickelt und in organischem Aufbau, Leistung, Wert und Zustand zielbewußt gefördert.

Kapitel 6.

Gemeinschaftsbahnhöfe.

Von Anfang an sind dem Saarbahnnetz die Eisenbahnstrecken, die von der rechts der Saar verlaufenden Eisenbahnlinie Saarbrücken—Merzig abzweigen und in westlicher Richtung nach Lothringen führen, nicht einverleibt worden. Diese Strecken waren von der ehemaligen Generaldirektion der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen erbaut worden und befanden sich, obwohl auf preußischem Gebiet gelegen, bis Ende 1918 im Eigentum und im Betrieb dieser Reichsverwaltung. Frankreich hat unter Hinweis auf den Artikel 67 Teil III fünfter Abschnitt des Vertrags von Versailles das Eigentum und das Betriebsrecht auf diesen Strecken beansprucht und tatsächlich während des Saarregimes praktisch ausgeübt. Dadurch blieben die Bahnhöfe Merzig, Dillingen, Bous, Hostenbach-West und Völklingen, welche früher Gemeinschaftsbahnhöfe für die Reichseisenbahnen und die preußischen Bahnen waren, weiter Gemeinschaftsbahnhöfe für die Saarbahnen und die französische Verwaltung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen; die genannten Bahnhöfe sind im übrigen ein Bestandteil der Saarbahnen.

Ein sechster Gemeinschaftsbahnhof ist der Bahnhof Saargemünd in Frankreich (Lothringen). Auch diese Gemeinschaft war für die Saarbahnen die Fortsetzung eines Gemeinschaftsvertrags zwischen den ehemaligen Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der preußischen Eisenbahnverwaltung. Die Gemeinschaft Saargemünd gründet sich auf einen Vertrag zwischen der französischen Ostbahn und dem preußischen Eisenbahnministerium vom 14. Juni 1865 sowie den Staatsvertrag zwischen Frankreich und Preußen vom 28. Juni 1867. Der letzte zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen abgeschlossene Gemeinschaftsvertrag vom Jahr 1899 war bei Einrichtung der Saareisenbahnen noch in Kraft.

Die französische Eisenbahnverwaltung in Straßburg hatte für die ersten fünf Gemeinschaftsbahnhöfe bestimmte Anteile an den Betriebskosten zu erstatten, während andererseits die Saarbahnen für die Gemeinschaft Saargemünd die anteiligen Lasten trugen. Das Saldo aus den gegenseitigen Schuldverpflichtungen mußte für die Saarbahnen ungünstig werden, weil der Bahnhof Saargemünd in seiner großen Ausdehnung sehr hohe Betriebskosten aufwies und zudem der dort einmündende Verkehr

aus dem Saargebiet, als Maßstab des Anteils, einen erheblichen Umfang hatte. Die Verhandlungen, welche im Lauf der 15 Jahre über dieses Gemeinschaftsverhältnis Saargemünd zwischen den Saarbahnen bzw. der Saarregierung und den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen bzw. der französischen Regierung geführt worden sind, haben eine Auflösung der für die Saarbahnen finanziell ungünstigen Gemeinschaft nicht verwirklichen können. Es wurde lediglich im Jahr 1925 eine neue Fassung des Gemeinschaftsvertrags vereinbart, die für alle genannten Gemeinschaftsbahnhöfe sachlich gleichartig war. Auch diese Vertragsregelung brachte für die Saarbahnen keine dauernde Erleichterung ihrer Vertragsverpflichtungen. Erst unmittelbar vor Abschluß des Saarregimes wurde ein Nachtrag zum Gemeinschaftsvertrag vom Jahr 1925 mit Rückwirkung auf den 1. Januar 1930 unterzeichnet, der für alle Gemeinschaftsbahnhöfe die besondere Abrechnung über die Einnahmen und Ausgaben der Gemeinschaft aufhob und in der Höhe von je 4,2 Millionen Franken pauschalierte. Es ist damit der Ausgleich der gegenseitigen geldlichen Verpflichtungen eingetreten.

In der Zeit vom Jahr 1923[1] bis einschl. 1929 war der Saldo für die Saarbahnen jährlich passiv

mit	0,29	Mill. Franken	1923
„	0,28	„ „	1924
„	0,16	„ „	1925
„	0,34	„ „	1926
„	0,62	„ „	1927
„	0,95	„ „	1928
„	0,95	„ „	1929

insgesamt mit rd. 3,6 Millionen Franken.

Im ganzen gesehen bedeutete das Gemeinschaftsverhältnis für die Saarbahnen neben den finanziellen Lasten die Verpflichtung, auf den Bahnhöfen der Saarstrecke — rechtes Saarufer — fortlaufend betriebliche Arbeiten zugunsten des französischen Netzes vorzunehmen, für die ein entsprechender Ausgleich in der Gemeinschaft Saargemünd weder gegeben war noch irgendwie herbeigeführt werden konnte.

Die Rückgabe der Saarbahnen an das Reich, welche zeitlich mit dem Übergang der Linien

a) $\frac{\text{Völklingen}}{\text{Bous}}$ —Reichsgrenze

b) $\frac{\text{Dillingen}}{\text{Kurve v. Beckingen}}$ —Reichsgrenze

c) Merzig—Reichsgrenze

[1] Für die Jahre 1920—1922 einschl. können die Beträge nicht so ermittelt werden, daß sie ein auch nur einigermaßen richtiges Bild zur Gegenüberstellung ergeben, da in der Zeit der Doppelwährung der Abrechnung Kurse zugrunde gelegt werden mußten, die innerhalb einer Abrechnung zwischen 1,25 bis 470 Mark = 1 Fr. schwankten.

an das Reich verbunden ist, nimmt den Bahnhöfen Völklingen, Bous, Hostenbach-West, Dillingen und Merzig den Charakter der Gemeinschaft (vgl. Kapitel 41 Rückgabe der Saarbahnen an das Reich).

In dem deutsch-französischen Regierungsabkommen 1935 über den Rückkauf der genannten Linien ist auch vorgesehen worden, daß die deutsche Regierung sich eine Prüfung der Frage vorbehält, ob Deutschland in den Vertrag zwischen den Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen und den Saarbahnen über den Übergang Hanweiler—Saargemünd (Gemeinschaftsvertrag) eintreten kann[1].

Kapitel 7.

Zollbahnhöfe.

Mit der Eingliederung des Saargebiets in das französische Zollsystem wurden sofort folgende behelfsmäßige Saar-Eisenbahn-Zollstellen für den französischen Zolldienst an der Grenze Saargebiet-Reich errichtet, wie sie in der Übersichtskarte zu Kap. 1 gekennzeichnet sind:

1. Saarhölzbach für den örtlichen Gesamtverkehr;
   Mettlach für den Personenverkehr;
   Merzig für Güterverkehr;
2. Limbach für Gesamtverkehr;
3. Namborn für Personenverkehr;
   St. Wendel für Güterverkehr;
4. Homburg für Gesamtverkehr;
5. Einöd für Personenverkehr;
   Bierbach für Güterverkehr.

Im Innern des Saargebiets wurde eine französische Zollstelle in Saarbrücken (Eilgut und Frachtgut) errichtet. Die Tätigkeit aller dieser Zollstellen bestand während der fünfjährigen Übergangszeit in der statistischen Ein- und Ausfuhrkontrolle an Hand der Ursprungszeugnisse, sowie der Zollerhebung für die nach Frankreich weiterlaufenden Waren. Man behalf sich im allgemeinen mit provisorischen Bauten.

In den Jahren 1923 bis 1926 entstanden dann mit großem Aufwand an Arbeit und Kapital die endgültigen Zollbahnhöfe durch ausgiebige Erweiterungen der vorgenannten Anlagen, zum Teil mit umfangreichen Neubauten an Gleisen, Zollhallen, Dienstgebäuden und allem Zubehör eines Zollsystems von peinlicher Genauigkeit.

Die umfangreichste Neuanlage wurde der Zollgüterbahnhof Homburg (vgl. Übersichtskarte zu Kap. 5 Umfang des Netzes und Gleisanschlüsse). Er wurde räumlich getrennt vom bestehenden Haupt-

[1] Die Reichsregierung hat am 29. März 1935 der französischen Regierung mitgeteilt, daß sie in diesen Vertrag nicht eintreten wird.

bahnhof Homburg in einer mittleren Entfernung von 4500 m von der Saargebietsgrenze als zentrale Güter-Zollanlage für die Strecken auf saarpfälzischem Gebiet errichtet.

Der gesamte Güterverkehr aus dem Reich nach dem Saargebiet und der Gegenrichtung über die östlichen Strecken wurde auf diesen Grenzgüterbahnhof verwiesen. Dementsprechend sind in den neuen Güterbahnhof eingeführt: vom Zollausland (Reichsgebiet) her: die Linien von Kaiserslautern und Bad Münster a. St. über den Hauptbahnhof Homburg und von Zweibrücken über eine Verbindungskurve bei Beeden.

Vom Zollinland (Saargebiet—Frankreich) her: die Linie von Neunkirchen durch eine neue Verbindungskurve, von Saarbrücken durch eine neue direkte Zufahrt und von Saargemünd durch die vorgenannte neue Verbindungskurve bei Beeden.

600 000 cbm Erdmassenbewegung, 40 000 m Gleis, 4000 qm Zollschuppenflächen kennzeichnen den Umfang dieser Neuanlage, deren Benutzung im Betriebs-, Abfertigungs- und Zolldienst ein saarländisches Eisenbahnpersonal von 329 Köpfen in Anspruch nahm.

Jeder Güterzug sowohl in der Einfuhr wie in der Ausfuhr wurde seit 1925 auf diesem Grenzgüterbahnhof, sowie auf den Grenzbahnhöfen St. Wendel, Limbach und Merzig aufgelöst und neu gebildet.

Diese Belastung des kleinen Saarbahnnetzes mit unproduktiven Betriebsaufgaben tritt nunmehr erschwerend zu dem an sich gegebenen Betriebsaufwand für Zugbildung und Rangierung im Innern des Bezirks.

Die Errichtung der Zollbahnhöfe hat einen Gesamtgeldbetrag von 68 Millionen französischen Franken verbraucht, hierunter 10 Mill. für die Erbauung von 181 Wohnungen für die Bediensteten der französischen Zollbehörde. Dieser Betrag von 68 Millionen ist von der französischen Regierung entsprechend dem Baufortgang zur Verfügung gestellt worden.

Die Gelder für die Bauarbeiten einschl. der tatsächlichen Verwaltungskosten wurden laufend der Eisenbahndirektion des Saargebiets überwiesen und von dieser unter Kontrolle des französischen Ministeriums der Öffentlichen Arbeiten in Paris verausgabt und abgerechnet, und zwar gesondert von dem Haushalt der Saarbahnen.

Ein Staatsvertrag vom November 1922 und ein französisches Staatsgesetz haben die Verzinsung und die Tilgung dieser Summen durch die Landeskasse des Saargebiets geregelt:

Die jährliche Verzinsung ist mit 6% und die Tilgungsquoten sind so berechnet worden, daß am 1. Januar 1935 der Gesamtkredit von 68 Millionen zuzüglich der jährlich auflaufenden Zinsen völlig getilgt war.

Die für Zinszahlung, sowie den Tilgungsfonds an die französische Staatskasse abgeführten Beträge sind als Erhebungskosten von dem Gesamtbetrag der an der saarländisch-deutschen Grenze erhobenen Zolleinnahmen in Abzug gebracht worden und zwar nach folgendem Modus (Wortlaut des Vertrages):

„Die Beträge sind Frankreich bzw. dem Saargebiet im Verhältnis der für Rechnung jeder der beiden Regierungen erhobenen Zolleinnahmen anteilig zu verrechnen, welche aus den für die eine oder andere der beiden vertragschließenden Parteien bestimmten Waren erzielt werden."

Am 1. Januar 1935 waren die Verpflichtungen der Landeskasse aus diesem Vertrag auf Null ausgeglichen.

Kapitel 8.

Verkehr.

1. Personen-, Gepäck-, Expreßgut.

Das Studium der in Abb. 5 vorgeführten Statistik ergibt den wesentlichen Anteil des Berufsverkehrs mit etwas mehr als 70 % an der Personenbeförderung und seit 1926 das Absinken der Reisendenzahl im ganzen — der Berufsverkehr erreicht nochmals im Jahre 1929 eine Spitze —; dabei zeigen die Zahlen für 1934 eine etwas günstigere Entwicklung, weil sie nur für 11 Monate des bis 1. April 1935 laufenden Rechnungsjahres erfaßt wurden.

Interessant ist die Verminderung der verkauften Fahrkarten für Einzelreisende (Differenz zwischen der Gesamtzahl und der Zahl der Berufskarten). Der Abfall erscheint erstmals 1927 und wiederholt sich scharf 1931 und 1932; er ist zu erklären durch das Eindringen des Kraftwagens in den Reiseverkehr und durch die Wirtschaftskrisis. Der Vergleich der geleisteten Personenkilometer mit der Anzahl der beförderten Personen ergibt ein langsames Ansteigen des mittleren Reiseweges von 17 km 1925 auf 20 km 1934.

Die Gepäckbeförderung auf den Saarbahnen ist im Verhältnis zur Zahl der verkauften Fahrkarten (auch wenn man den Berufsverkehr ausscheidet) gering. Die Expreßgutbeförderung zeigt günstige Entwicklung entsprechend den gebotenen Erleichterungen im Tarif und in der Abfertigung.

2. Güter.

In Abb. 6 zeigen die Kurven der Stückgutbewegung bereits von 1927 an ein Absinken bis zum Tiefstand 1932; der Kraftwagen hat hier lange vor dem Wirtschaftsniedergang dem Eisenbahntransport Abbruch getan.

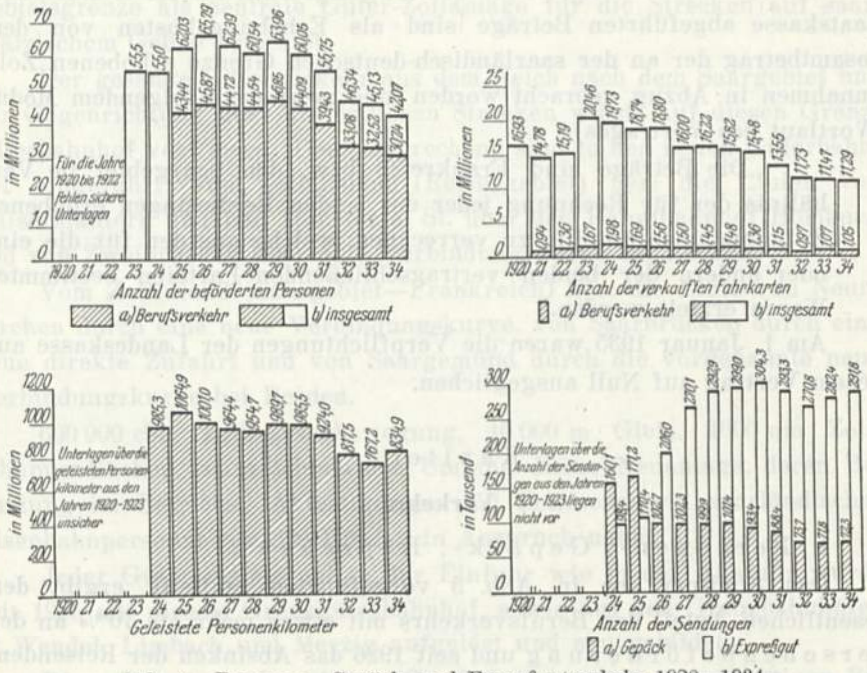


Abb. 5. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr 1920—1934.

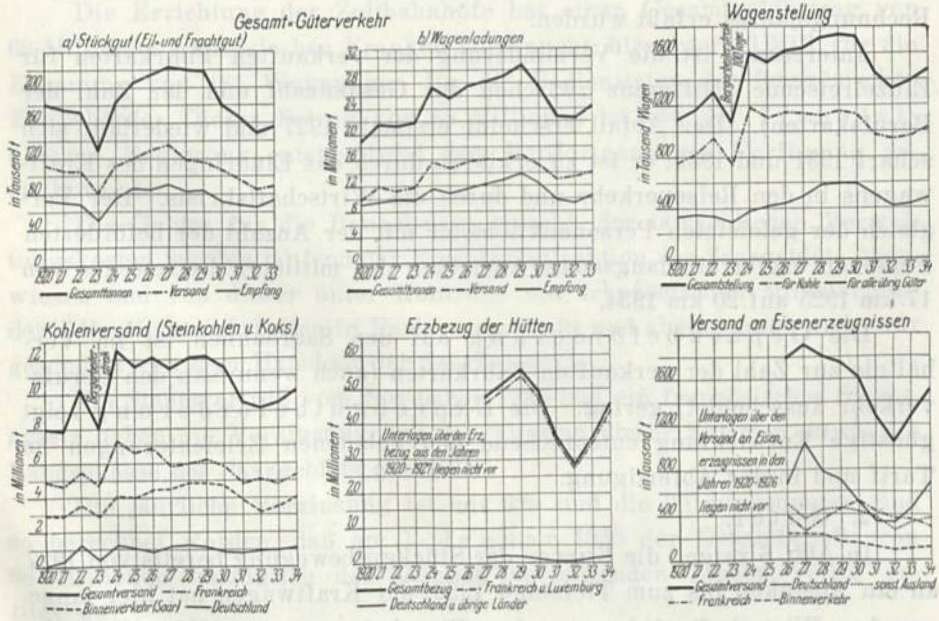


Abb. 6. Übersicht über den Güterverkehr 1920—1934.

Die Spitze des Wagenladungsverkehrs liegt im Jahre 1929 und der stärkste Niedergang im Jahre 1932. Deutlich erkennbar ist in dem Verlauf der einzelnen Kurven der Massengüter, daß der Verkehrsaufstieg im Jahre 1933 verursacht ist durch die Erhöhung:

1. des Binnenkohlenversands;
2. des Kohlenversands nach dem Reich;
3. des Erzbezuges der Saarhütten;
4. des Eisenversandes nach dem Reich (stark zunehmend), nach dem Ausland (ohne Frankreich) und nach Binnenempfangsstellen.

Die Ausfuhr von Kohle und Eisen nach Frankreich hat 1933 weiter sinkende Zahlen.

Kapitel 9.

Güterwagendienst und Abrechnung.

Seit 1. Oktober 1920 (Ausscheiden der Saarbahnen aus dem DStBWVerb.) wurde bei Benutzung der Saarwagen „das Reglement für die Benutzung des Fahrmaterials zwischen allen an dem Internationalen Verband teilnehmenden Verwaltungen" angewendet; für die technische Übergabe auf den Grenzbahnhöfen: „das technische Reglement für die gegenseitige Zulassung der Fahrzeuge und die Haftpflicht für Beschädigungen zwischen den Verwaltungen des Internationalen Verbandes".

Die am 1. April 1913 von den deutschen Eisenbahnen herausgegebenen Güterwagenvorschriften nebst den Ausführungsbestimmungen I und II blieben zunächst bei den Saarbahnen in Kraft. Am 1. Oktober 1920 wurden die Ausführungsbestimmungen I auf die Eigenverwaltung zugeschnitten. Die am 1. August 1927 bei der Deutschen Reichsbahn eingeführten Güterwagenvorschriften wurden auch von den Saarbahnen übernommen und eigene Ausführungsbestimmungen I und II hierzu ausgegeben. Am 1. September 1932 verfaßte die Eisenbahndirektion des Saargebiets eigene Güterwagenvorschriften mit eingearbeiteten Ausführungsbestimmungen; diese Vorschrift war bis zum Schluß in Kraft.

Der Güterwagenpark Saar erwies sich Ende 1924 nicht mehr als ausreichend. Der Versand stieg an und die Ausmusterung von Wagen ohne Ersatz wurde fühlbar. Die Deutsche Reichsbahn half mit einem Abkommen, wonach deutsche G-, O-, R- und S-Wagen aller Gattungen, abweichend von den Bestimmungen des VWÜ/RIV, auch zur Beladung nach Frankreich und Belgien verwendet werden konnten. Ferner wurde mit der französischen Ostbahn-Gesellschaft die Beistellung von durchschnittlich täglich 2 bis 3 französischen O-Wagen-Zügen zur Grubenversorgung vereinbart.

Im Jahre 1928 genehmigte die Regierungskommission das Abkommen der französischen Bergverwaltung mit französischen Privatwagengesellschaften auf Beistellung von vierachsigen offenen Privatwagen mit 30 bis 40 t Ladegewicht.

(Vgl. in Kap. 13: geschlossene Kohlenzüge.)

In der Versorgung der Hüttenwerke mit SS- und SSl-Wagen traten allmählich größere Ausfälle auf. Im Oktober 1927 wurde deshalb mit dem Reichsbahn-Zentralamt vereinbart, daß werktäglich der Bedarf und Bestand an S, SSk, SS und SSl der Reichsbahndirektion Ludwigshafen bekanntgegeben würde. Das Zentralamt hat den Bedarf des Saargebiets mit SS-Wagen mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse vorzugsweise gedeckt.

Der O-Wagenversorgung der französischen Gruben mußte schon auf Grund des „Saarstatutes" äußerste Aufmerksamkeit zuteil werden. In den Saarsondervorschriften für den O-Wagendienst ist deshalb zugelassen, daß die Kohlenwagen nicht der Nummer nach zurückverlangt werden. Es trat hier an die Stelle der Nummernkontrolle die Tonnenkontrolle, wonach es genügte, wenn die Gruben die angeforderte Wagenzahl zu 10 t fristmäßig beladen zurücklieferten.

Die Tonnenkontrolle bestand sowohl für eigene wie für fremde Wagen. Durch ein besonderes Buchungsverfahren wurde gewährleistet, daß fremde Wagen nicht zu lange unbenutzt stehen blieben; auch ist die Berechnung des Wagenstandgeldes bei Minderrücklieferung von beladenen Wagen gegenüber der Bestellung erleichtert worden. Hierfür war ein vereinfachtes Ermittlungsverfahren vereinbart.

Da der Saar-Wagenpark zur Deckung des Bedarfs nicht ausreichte, mußte dazu übergegangen werden,

1. die im Saargebiet entladenen fremden Wagen,
2. die im leeren Rücklauf aus Elsaß-Lothringen hier eingehenden deutschen O-Wagen zu benutzen;
3. von den französischen Eisenbahnen und in Mangelzeiten auch von der Deutschen Reichsbahn geschlossene O-Wagen-Leerzüge anzufordern und
4. auf dem saarländisch-französischen Gemeinschaftsbahnhof Bous ständig einen Vorrat französischer O-Wagen für dringende Sendungen nach Frankreich zu halten.

Die Wagenmieteabrechnung oblag 1920 zunächst noch dem Wagenabrechnungsbüro Magdeburg. Die Regierungskommission ordnete an, daß für die Saarbahnen ein eigenes Wagenabrechnungsbüro in Saarbrücken am 15. Juli 1922 eingerichtet wurde.

Die Mietabrechnung der Saarbahnen hat ständig hohe Überschüsse gebracht. Das Aktivsaldo ging in den Jahren 1930 bis 1933 auf über 8 Millionen Franken jährlich trotz fortschreitender Verminderung des Saarwagenparkes. Für das kleine Netz war die Heranziehung fremder Wagen vorteilhafter als die Auffüllung des eigenen Wagenbestandes durch Neubeschaffungen.

Die Zusammenhänge sind in der folgenden Zeichnung (Abb. 7) erkennbar.

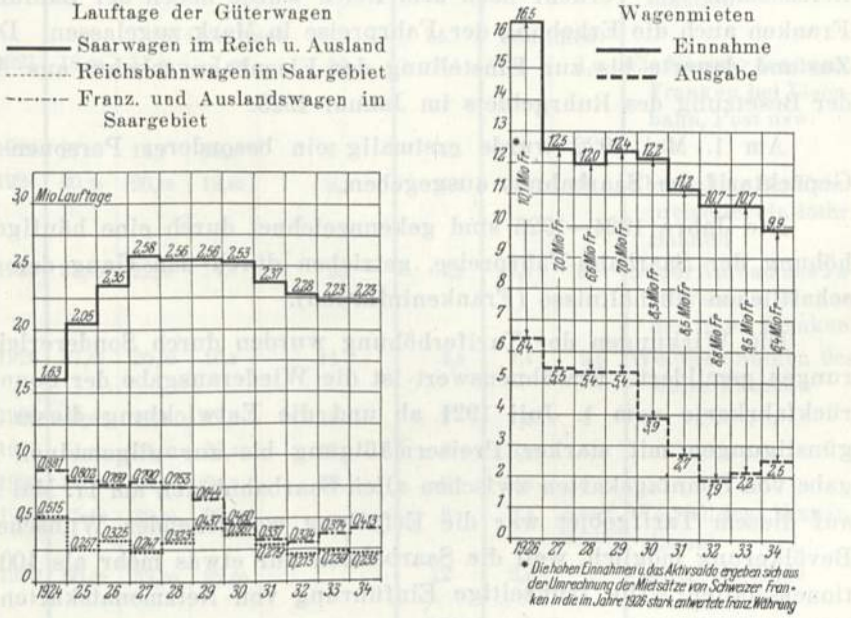


Abb. 7.

Kapitel 10.

Personentarif.

Zu Beginn der eigenen Tarifhoheit der Saarbahnen (Regierungskommission) war die Sachlage folgende:

Für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut sind zunächst die Bestimmungen der EVO. und des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs in Geltung. Als Tarifteile II werden die bestehenden deutschen Binnen- und Wechseltarife übernommen. Im internationalen Personen- und Gepäckverkehr fehlen anfänglich direkte Tarife.

Einheitssätze für das Kilometer sind vorerst die Sätze der Deutschen Eisenbahnverwaltung.

Die Einführung des französischen Franken am 1. Mai 1921 als Zahlungsmittel bei den saarländischen Verkehrsanstalten bedingt eine Umstellung der Tarifsätze in die Frankenwährung. Umgerechnet wird zu einem Kurs von 3 Mark = 1 Franken.

Vorher schon hatten die Erfordernisse des internationalen Verkehrs auch zur Erstellung direkter Tarife mit den Nachbarbahnen geführt. Unter diesen war der wichtigste der Wechseltarif Saarbahnen—Deutsche Reichsbahn. Im Verkehr nach dem Reich wurde neben der Zahlung in Franken auch die Erhebung der Fahrpreise in Mark zugelassen. Dieser Zustand dauerte bis zur Einstellung des Eisenbahnverkehrs aus Anlaß der Besetzung des Ruhrgebiets im Januar 1923.

Am 1. Mai 1922 wurde erstmalig ein besonderer Personen- und Gepäcktarif der Saarbahnen ausgegeben.

Die Jahre 1924—1926 sind gekennzeichnet durch eine häufige Erhöhung der Saarbahn-Fahrpreise, getrieben durch den Gang der wirtschaftlichen Verhältnisse (Frankeninflation).

Die Wirkungen der Tariferhöhung wurden durch Sondererleichterungen gemildert. Erwähnenswert ist die Wiederausgabe der Sonntagsrückfahrkarte vom 1. Juli 1921 ab und die Entwicklung dieser Vergünstigungen mit starker Preisermäßigung bis zur allgemeinen Ausgabe von Sonntagskarten zwischen allen Saarbahnhöfen am 17. Mai 1930; auf diesem Tarifgebiet war die Erfüllung weitgehender Wünsche der Bevölkerung möglich, weil die Saarbahnen nur etwas mehr als 100 Stationen hatten. Die frühzeitige Einführung von Netzmonatskarten und Netzwochenkarten im Jahre 1933 war in dem kleinen Verkehrsgebiet von Vorteil.

Von den weiteren Maßnahmen im Verkehrswesen, die einen nicht unwesentlichen Einfluß auf die Tarifgestaltung der Saarbahnen hatten, ist der Wegfall der 4. Wagenklasse — Beibehaltung nur e i n e r Holzklasse — am 1. Oktober 1928 bei der Reichsbahn zu nennen; die Saarbahnen haben sich angeschlossen. Bereits am 7. Oktober 1928 wurde ein neuer Binnentarif mit geänderten Einheitssätzen ausgegeben mit dem Verhältnis für Holz- und Polsterklasse 1 : 1,5; die erste Klasse mit einem 2,25-fachen Preis der Holzklasse wurde nur in einigen internationalen Zügen belassen. Die neue Tarifierung brachte zunächst der Polsterklasse eine sehr starke Zuwanderung, die in den Jahren der Wirtschaftskrise und der Ausbreitung des Kraftwagens wieder verlorenging.

Einen Überblick über die oftmaligen Änderungen der Binnentarife und die Zusammenhänge gibt die nachfolgende Tabelle.

Entwicklung der Personen-, Gepäck- und Expreßguttarife von 1920 bis 1935.

Zeitpunkt	Personentarif 1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.	Arbeiterrückfahrkarten[1]	Gep. 10 kg	Expr. 10 kg	Bemerkungen
	in Pfennigen				Pf.	Pfennige		
1. 3. 1920	54,00	24,00	14,8	9	9	Zon.-Tar.	2,4	Beginn der selbständigen Verwaltung
1. 3. 1921	54,00	33,00	21,00	14	14	2,5	4,8	Wirkung der Markinflation
	in Centimes				ct.	centimes		
1. 5. 1921	18,00	11,00	7,00	4,5	4,5	0,8	1,6	Einführung des franz. Franken bei Eisenbahn, Post usw.
1. 3. 1924	27,00	16,5	10,5	7	4,5	1,2	3	
1. 10. 1924	30,75	20,10	12,65	8,3	4,5	1,2	3	Übernahme der Fahrpreise der els.-lothr. Bahnen
16. 6. 1925	33,00	22,00	14,5	9,5	4,5	1,4	3	Neuer Aufbau des Tarifsystems, Sinken des franz. Franken.
1. 4. 1926	37,00	25,00	16,5	11	4,5	1,4	3,0	Weiteres Sinken des franz. Franken
1. 6. 1926	44,00	29,5	19,5	13	7	1,9	4	„ „
10. 8. 1926	51,00	34,00	22,5	15	8	2,2	4,5	„ „
1. 12. 1926	54,5	36,3	24,2	16,15	9	2,5	5	„ „
7. 10. 1928	45,00	30,00	20,00		8	2,5	Staff. fehlt[2]	Wegfall der 4. Wagenklasse
1. 11. 1930	50,00	33,00	22,00		12	2,5	„	Gültig bis Ende Februar 1935

Anmerkung: Für die Berechnung der Zuschläge für Sz- und Ez-Benutzung galten folgende Zonen: am 1. 3. 1921 Zone 1 Entfernung 1—50 km, Zone 2 Entfernung 51—100 km, ab 1. 10. 1923 bis zum Ende: Zone 1 Entfernung 1—25 km, Zone 2 Entfernung 26—50 km und Zone 3 Entfernung 51—100 km (ab Oktober 1928 auch Zuschläge für Ez).

Seitdem die französische Währung am 1. Juni 1923 zum einzigen gesetzlichen Zahlungsmittel im Saargebiet bestimmt worden war, machte die Verteuerung der Lebenshaltung neue Fortschritte. Als Folge dieser Entwicklung erhielten die Saarbahnen von der Aufsichtsbehörde das Dekret der Neutarifierung des Arbeiterverkehrs.

Am 1. März 1924 erscheint die Arbeitermonatskarte; sie hält den äußerst niedrigen Preis der bisherigen Monatskarte 4. Kl., die gleichzeitig

[1] Gültig zur einmaligen Hin- und Rückfahrt (von der Reichsbahn am 1. 4. 1920 übernommen und dauernd beibehalten).

[2] Staffelung nach Entfernungs- und Gewichtsstufen.

selbst um etwa 50 % verteuert wird. Die Verwaltung der Saarbahnen glaubte, die mit der Arbeitermonatskarte verbundene Vergünstigung in der Folgezeit auch den übrigen Arbeitnehmern nicht versagen zu können, da die wirtschaftlichen Voraussetzungen bei vielen kleinen Angestellten und Beamten gleich oder ähnlich waren wie bei den Handarbeitern. Daher wurden am 1. Juni 1926 in den Kreis der zum Bezug von Arbeitermonatskarten Berechtigten auch Angestellte und Beamte einbezogen, nachdem die für diese Kategorie am 1. April 1926 eingeführten Angestelltenwochen- und -monatskarten wieder weggefallen waren. Die Beschränkung der Vergünstigung auf den wirtschaftlich schwächsten Teil der regelmäßigen Eisenbahnbenutzer machte die Festsetzung einer Einkommensgrenze notwendig, bis zu der dem Anspruchsberechtigten die Arbeitermonats- oder -wochenkarte zustand. Diese lag am 1. Dezember 1926 bei 18 000 Fr. Jahreseinkommen, wurde jedoch später oft geändert (erhöht und herabgesetzt), wie das auch bei den Tarifbestimmungen für die genannten Kartensorten der Fall war. Die folgende Zeichnung (Abb. 8) erläutert die wesentlichen Vorgänge auf dem Tarifgebiet des Arbeiterverkehrs.

Die direkte Tarifbildung im internationalen Verkehr ist schon 1921 mit den französischen Bahnen zur Anwendung gekommen; wesentliche Neufassungen sind in dieser Tarifbeziehung bis zum Ende der Saarbahnen nicht aufgetreten. Die Tarifbildung mit der Reichsbahn wurde im Januar 1923 durch politische Aktionen gewaltsam unterbrochen.

Ruhrbesetzung, Erliegen des deutschen Eisenbahnbetriebes durch den passiven Widerstand im militärisch besetzten Gebiet und Ersatz durch den französischen Regie-Eisenbahnbetrieb haben den durchgehenden Verkehr Saar—Reichsgebiet beseitigt. Dieser wurde wieder aufgenommen, als am 16. November 1924 der Verkehr auf der Regiebahn eingestellt und von der Reichsbahn übernommen wurde. Die starken wechselseitigen Beziehungen drängten sofort zur Erstellung eines direkten Tarifs. Dieser aus den Umständen der damaligen Zeit zustande gekommene Tarif ist später wiederholt geändert worden.

Zahlreiche Fahrpreisermäßigungen im Personentarif Saar—Reichsbahn in den letzten zwei Jahren, auch die auf die Saarbevölkerung angewandten Ausländerfahrpreisvergünstigungen der Reichsbahn, haben den Verkehr stark belebt.

In der Tarifierung der Sonderzüge haben die Saarbahnen einen Unterschied zwischen Verwaltungs- und Gesellschaftssonderzügen gemacht. Die ersteren, welche übrigens seit 1933 verboten waren, genießen nur die durch Tarif vorgesehenen Ermäßigungen. Den Gesell-

schaftssonderzügen war eine einheitliche Ermäßigung von 33⅓ % zugestanden.

Mit den übrigen Ländern kamen direkte Tarife erst nach Stabilisierung der französischen Währung, d. h. seit 1927, nach und nach zur Einführung.

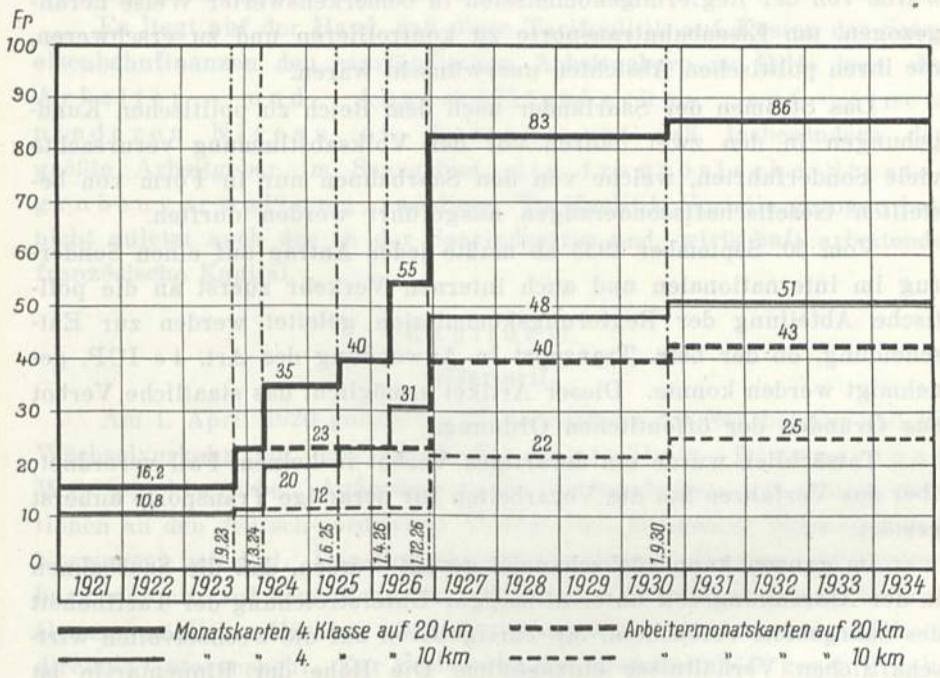


Abb. 8. Entwicklung der Preise für Monatskarten (4. Kl.) und Arbeitermonatskarten 1920 bis 1934 (in französ. Franken).

Bemerkungen:

a) Von Anfang an bis 7. X. 28 (Einführung der allgem. Holzklasse) werden Monatskarten 3. u. 4. Kl. ausgegeben, der Preis der 3. Kl liegt jeweils 50 % höher als der Preis der 4. Kl., Arbeitermonatskarten immer 4. Kl. bezw. Holzklasse.

b) Vom 1. III. 21 an war der Preis der Wochenkarten ein Drittel der Monatskarte, vom 1. IV. 32. an ein Viertel.

c) Gültigkeit der Arbeitermonatskarten (Berufsverkehr) nur für Fahrt zwischen Arbeitsort und Wohnort, und zwar nur zur Ausübung der Arbeit, mehrmalige Benutzung an einem Tage also möglich.

d) 1. III. 24. Einführung besonderer Arbeitermonatskarten 4. Kl. zu den bisherigen Preisen der Monatskarten 4. Kl. unter Höhersetzung des Preises der Monatskarte.

e) Von Januar 32 an Rückerstattung des anteiligen Fahrpreises für Arbeitermonatskarten an Feierschichttagen.

Auch das neue Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (IÜP.) vom 1. Oktober 1928 war als Rechtsgrundlage für die Schaffung der internationalen Verkehre fördernd. Die Entwicklung bei den Saarbahnen erreichte 1934 folgenden Stand: Es konnten von der Saar Reisende und Reisegepäck direkt abgefertigt

werden außer nach dem Reich nach Frankreich, Luxemburg, Belgien, England, den Niederlanden, Österreich, der Schweiz, der Tschechoslowakei, Polen und den Nordischen Ländern. Im Durchgang war die Saar noch beteiligt im Verkehr England—Baltische Länder.

Das Internationale Übereinkommen für den Personenverkehr (IÜP.) wurde von der Regierungskommission in bemerkenswerter Weise herangezogen, um Eisenbahntransporte zu kontrollieren und zu erschweren, die ihren politischen Absichten unerwünscht waren.

Das Strömen der Saarländer nach dem Reich zu politischen Kundgebungen in den zwei Jahren vor der Volksabstimmung verursachte viele Sonderfahrten, welche von den Saarbahnen nur in Form von bestellten Gesellschaftssonderzügen ausgeführt werden durften.

Vom 30. September 1933 ab mußte jeder Antrag auf einen Sonderzug im internationalen und auch internen Verkehr zuerst an die politische Abteilung der Regierungskommission geleitet werden zur Entscheidung, ob der betr. Transport in Anwendung des Art. 4 c IÜP. genehmigt werden konnte. Dieser Artikel ermöglicht das staatliche Verbot aus Gründen der öffentlichen Ordnung.

Tatsächlich wurde ein derartiges Verbot in keinem Fall verordnet; aber das Verfahren hat die Vorarbeiten für derartige Transporte äußerst gestört.

Im ganzen kann rückschauend gesagt werden, daß die Saarbahnen in der Abtrennungszeit unter oftmaliger Unterstreichung der Tarifhoheit des Saargebiets versuchten, ihr Tarifgebaren auf die wechselvollen wirtschaftlichen Verhältnisse einzustellen. Die Höhe der Binnentarife ist auffallend bestimmt durch die Tendenz, den Verkehr der minderbemittelten Bevölkerungsschichten, nicht nur der Arbeiter, finanziell möglichst zu schonen.

Häufig hat die Regierungskommission durch die Organe der Eisenbahndirektion betonen lassen, daß die Saarbahnen die billigsten Bahnen des europäischen Kontinents sind (zu lesen z. B. in den Niederschriften über die Verhandlungen mit den Saarwirtschaftsvertretern 1925 und 1926).

Dem Vierteljahresbericht der Regierungskommission an den Völkerbund für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1934 entnehmen wir:

> „Die saarländischen Eisenbahnen haben auf Verlangen der Regierungskommission beträchtlichen Ermäßigungen der Tarife der Abonnementskarten für Arbeiter zugestimmt. Diese Opfer, von denen die Wirtschaft des Gebietes weitgehenden Nutzen gezogen hat, drücken sich für die zehn Jahre von 1924—1933 durch einen Einnahmeverlust von 195 000 000 Fr. aus, im Vergleich zu dem

Betrage, der eingegangen wäre, wenn die Tarife des Reichs, die den Gestehungskosten entsprechen, angewendet worden wären.

Im Vergleich zu dem Tarif der französischen Eisenbahnen, die bei dieser Beförderungsart auch mit Verlust arbeiten, betrüge der Einnahmeverlust immer noch 80 000 000 Fr."

Es liegt auf der Hand, daß diese Tarifpolitik auf Kosten der Saareisenbahnfinanzen den saarländischen Arbeitgebern zu Hilfe kam, die Arbeiter- und Angestelltenbezüge auf einem niederen Niveau zu halten, und daß insbesondere der größte Arbeitgeber im Saargebiet, die französische Staatsgrubenverwaltung, aus dieser Tarifpolitik Vorteile gezogen hat, nicht zuletzt auch das in der Saarindustrie und -wirtschaft arbeitende französische Kapital.

Kapitel 11.

Gütertarif.

Am 1. April 1920 galten im Binnenverkehr der Saarbahnen und im Wechselverkehr mit dem Reich die deutschen Binnen- und Wechseltarife. Außerdem waren die Saarbahnen mit einigen Stationen an den deutsch-nordischen Tarifen (mit Dänemark, Schweden und Norwegen) beteiligt. Der Verkehr mit Frankreich, Belgien und Luxemburg war nur auf dem Wege der gebrochenen Frachtberechnung bis zur Grenze möglich. Mit den übrigen europäischen Ländern bestand kein direkter Güterverkehr. Zur Entlastung der Grenzbahnhöfe gegen Frankreich wurde auf Grund von Vereinbarungen zwischen den deutschen, französischen, belgischen und luxemburgischen Bahnen für den Verkehr mit den elsaß-lothringischen Bahnen, der französischen Nord- und Ostbahn, den luxemburgischen und belgischen Bahnen, endlich für Kohlen auch nach den nichtgenannten französischen großen Bahnnetzen direkte Abfertigung (unter Frachtberechnung bis zur Grenze durch die Versandstation, von der Grenze ab durch die Durchgangsbahn und die Bestimmungsstation) eingeführt.

Bereits vom 1. Juli 1920 ab mußte eine besondere Saargebühr von 2 Pf. für das Kilogramm für alle Güter mit Ausnahme von Lebensmitteln, Tieren und minderwertigen Massengütern erhoben werden.

Am 1. Januar 1921 wurde zur Erleichterung der Frachtberechnung ein besonderer Entfernungs- und Frachtsatzzeiger für den Saarbinnenverkehr als Teil II des Gütertarifs der Saarbahnen ausgegeben, am 1. April wurde die Saargebühr wieder aufgehoben und die deutschen Tariferhöhungen vom gleichen Tage übernommen. Vom 1. Mai 1921 ab tarifierte

der Binnenverkehr in französischen Franken; deren Erhebung wurde auf den Verkehr mit der Reichsbahn ausgedehnt mit einem Tarif vom 1. Juli 1922 —Frachtberechnung für die Reichsbahnstrecke in Mark, für die Saarbahnstrecke in Franken —.

Am 1. Oktober 1922 trat als erster direkter saarländisch-französischer Tarif der Erztarif PV 213 in Kraft, dessen Sätze nach den französischen Tarifeinheiten gebildet waren.

Die Jahre 1923 und 1924 bringen eine besondere Gütereinteilung (2 Eilgut-, 2 Stückgut-, 4 Wagenladungsklassen und mehrere Ausnahmetarifklassen); die deutsche Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung vom 23. Dezember 1908 mit den seit Bestehen des Saargebiets durch die Regierungskommission erlassenen Änderungen wird in den Tarif aufgenommen. Der Neuauflage des Tarifs am 1. Januar 1924 folgen verschiedene Änderungen und Erhöhungen.

Am 16. November 1924 — Ende des Regiebetriebes — wurde der direkte Güterverkehr mit dem Reich auf der Grundlage der gebrochenen Frachtberechnung nach den beiderseitigen Binnentarifen wieder aufgenommen. An die Stelle der EVO. trat von da an das IUe. Zu diesem Zeitpunkt gestaltete sich die Tariflage derart, daß die Saarbahnen im Verkehr über die Grenzen allgemein ihre Binnentarife anwendeten mit Ausnahme des dauerhaften Erztarifs.

Am 1. Januar 1925 erschien der direkte Tarif PV 414 für Eisen aus dem Saargebiet zur Ausfuhr über Frankreich hinaus, am 10. März 1925 der Kohlentarif PV 207 mit Frankreich. Beiden Tarifen liegen die Einheiten der französischen Frachtsätze (Vorkriegssätze) zugrunde. Die danach errechneten Frachten waren mit bestimmten Erhöhungszahlen — entsprechend der Entwertung des französ. Franken — zu vervielfältigen. Zu diesen Frachten traten im Kohlentarif PV 207 noch besondere Saarbahnzuschläge von 1,75 bis 3,75 Fr. für die Tonne.

Am 15. Juni 1925 wurde wiederum ein direkter Gütertarif mit der Reichsbahn als Schnittarif mit getrennter Frachtberechnung ausgegeben, am 25. Juni 1925 ein direkter Tarif (PV. 214) für metallurgische Erzeugnisse im Verkehr von und nach Frankreich; am 1. Oktober 1925 wurden die Sätze des Binnentarifs um weitere 5 % erhöht.

In das Jahr 1925 fällt ferner die Wiederaufnahme des direkten Güterverkehrs mit den übrigen am IUe. beteiligten Ländern unter gewissen Beschränkungen hinsichtlich Frankierung und Nachnahmebelastung.[1]

Das Jahr 1926 ist reich an tarifarischer Arbeit; die Frankenentwertung verlangte Änderung der Sätze und Zuschläge.

[1] Vgl. Zeitung des VDE 1925. Die Entwicklung des Gütertarifwesens bei den Saarbahnen.

Am 1. Mai 1927 wurden die Sätze des Binnengüter- und Tiertarifs neu geordnet, ferner ein direkter Ausfuhrtarif für Eisen nach den belgischen Seehäfen über deutsche Strecken ausgegeben.

Am 15. Mai 1927 wurden für den Verkehr mit dem Reich wieder Tarife mit durchgerechneten Frachtsätzen nach dem deutschen Frachtsatzzeiger für die wichtigsten Güter als Sondertarife ausgegeben; es folgten weitere Sondertarife für den Verkehr nach den Rheinumschlagplätzen; sodann ein mit dem Eisenausfuhrtarif nach den belgischen Seehäfen über deutsche Strecken gleichlautender Tarif über französische Strecken.

An Stelle der Sondertarife mit dem Reich trat am 1. Februar 1929 der bis zur Rückgliederung des Saargebiets in Kraft gebliebene allgemeine Reichsbahn-Saarbahntarif, der auf den deutschen Frachtberechnungsbestimmungen und Frachtsätzen aufgebaut war.

Im Jahre 1929 trat bei den direkten Tarifen mit Frankreich für Sendungen zur Ausfuhr aus Frankreich eine Ermäßigung ein, ebenso bei den Rheinumschlagstarifen nach Ludwigshafen usw.

Am 1. März 1930 wurde der Tiertarif mit der Reichsbahn ohne Ersatz aufgehoben.

Am 25. April 1930 traten die Saarbahnen dem mit der deutschen Lufthansa bestehenden Flugeisenbahnverkehr bei.

Am 1. Oktober 1930 wurde für Kokskohlen in geschlossenen Zügen eine Frachtermäßigung von 0,50 Fr. für 1000 kg eingeführt.

Die neugeschaffene geschlossene Beförderung von täglich etwa 3000 t Kokskohle nach mehreren Saarhüttenwerken wurde damit entsprechend der Selbstkostenrechnung des Eisenbahnbetriebes tariflich günstiger gestellt (vgl. Kap. 13).

Am 1. Februar 1931 wurde ein Wettbewerbstarif gegen die westlichen Eisenbahnwege für Kohlen von Herzogenroth nach Dillingen, am 1. März 1931 ein Tarif für den Kohlenverkehr nach Italien über Elsaß-Lothringen—Schweiz, am 19. August 1931 ein Tarif für Kohlen aus dem Wurmgebiet nach Völklingen und Saarbrücken-Burbach ausgegeben.

Die vielseitige Tätigkeit der Saarbahnen auf gütertariflichem Gebiet kann im Rahmen dieser allgemeinen Darstellung nur im Ausschnitt behandelt werden; viele der rasch aufeinanderfolgenden Tarifmaßnahmen müssen unerwähnt bleiben; weitere Hinweise sind im Kap. 18 „Wettbewerb und Werbung" aufgenommen.

Es verlohnt sich aber, die wichtigsten Tarife des Massenverkehrs in ihrem Wesen an Hand der folgenden Zeichnungen (Abb. 9, 10 und 11) zu beleuchten, weil hieraus ebenso wie bei den Personentarifen der Rückschluß auf die von der Regierungskommission geführte Finanzgebarung der Verwaltung erleichtert wird.

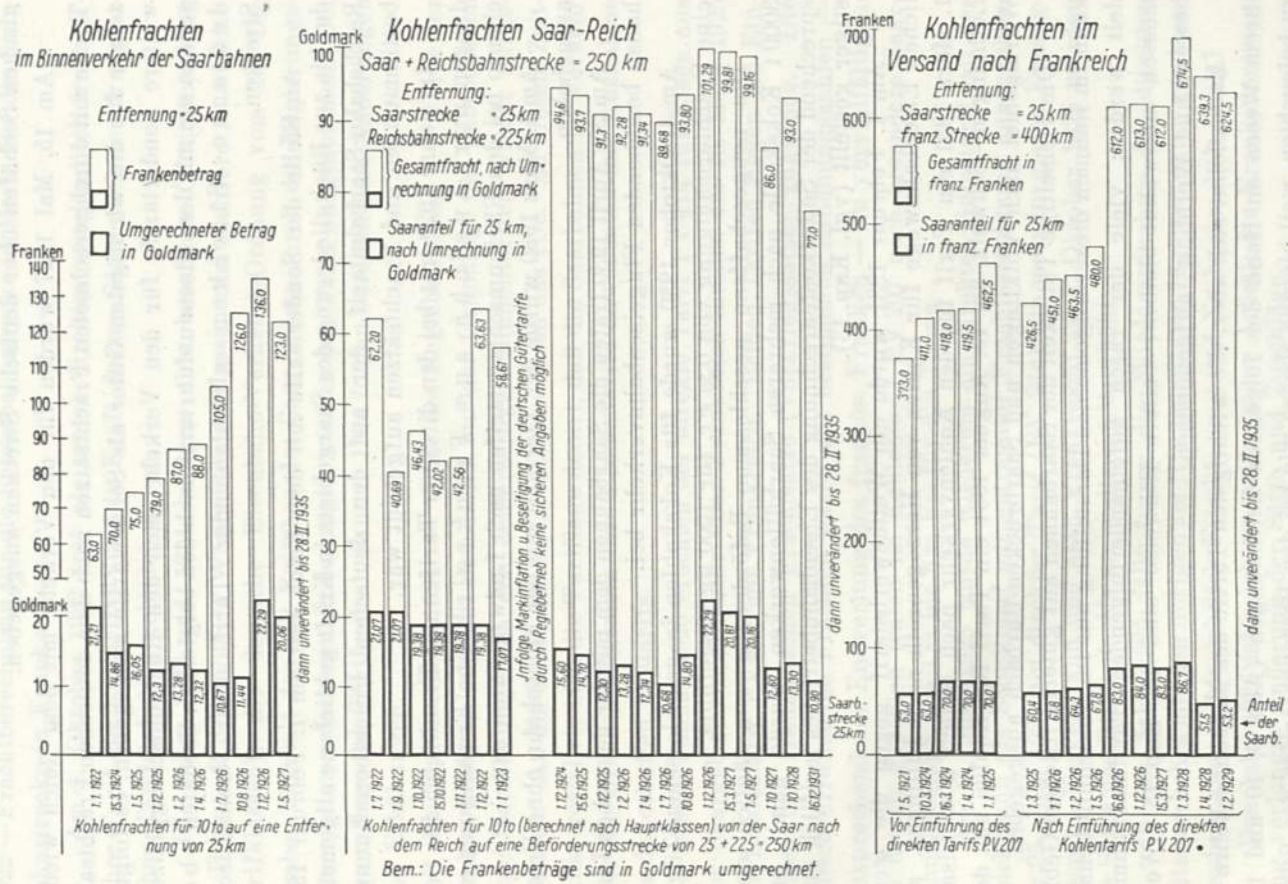


Abb. 9. Frachtanteile im Kohlenversand für 10 Tonnen.

1. Erztarif P V 213, eingeführt am 1. Oktober 1920. Frachtverteilung:

Vorzuscheidung einer ganzen Abfertigungsgebühr an jedes beteiligte Bahnnetz. Der Rest wird im Verhältnis bestimmter in einer besonderen Tabelle für alle Entfernungen enthaltenen Verhältniszahlen verteilt (Formule Sévène).

Diese Verteilungsart war die günstigste, die mit den Saarbahnen vereinbart war. Nach der „Formule Sévène" erhalten die Bahnen mit kurzen Entfernungen verhältnismäßig große Frachtanteile.

Abb. 11 veranschaulicht die Ausscheidung der Beträge zu den häufigen Zeitpunkten der zahlenmäßigen Abänderungen. Trotzdem war die günstige Wirkung auf die Finanzen der Saarbahnen dadurch

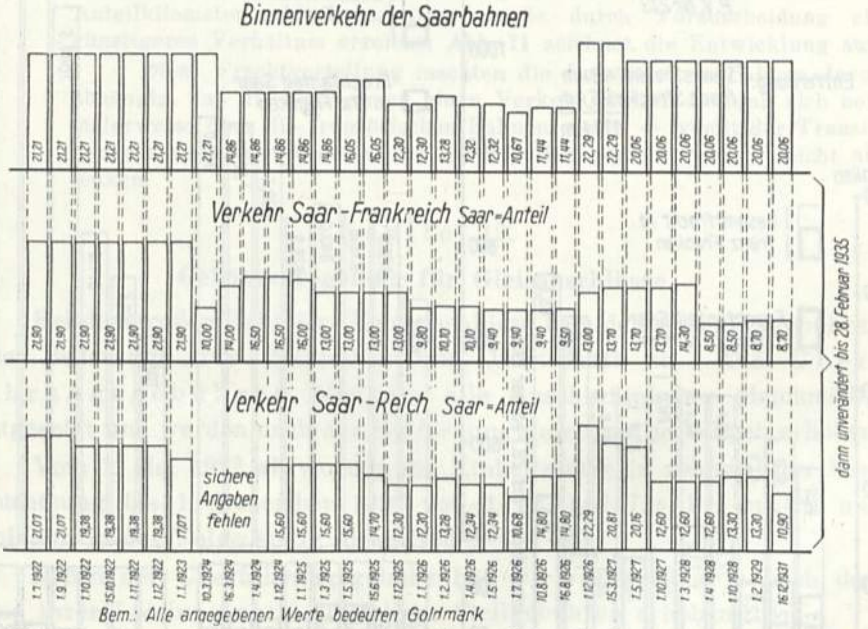


Abb. 10 Vergleich der Kohlenfrachten für je 25 km Entfernung und 10 Tonnen gerechnet in Goldmark.

beschränkt, daß nahezu dreiviertel der Erzeinfuhr an den Gemeinschaftsbahnhöfen Frankreich-Saar endete bzw. nur wenige Kilometer auf den Saarbahnen zurücklegte.

2. Direkter Frachtguttarif für Steinkohlen P V Nr 207 (Abb. 9).

Einführung am 10 März 1925.

Es wurden neben den nach den Sätzen des französischen Binnentarifs durchgerechneten Frachten bestimmte Zuschläge, Saarbahnzuschläge, sodann ab 1. April 1928 eine Ausgleichgebühr erhoben.

Der Ersatz der „Saarbahnzuschläge" durch die Ausgleichgebühr drückte den Saarbahnanteil an der Gesamtfracht stark herunter. Die Ausgleichgebühr wurde am 1. Februar 1929 wieder aufgehoben; die neue Frachtverteilung brachte eine Vorzuscheidung von 1,97 Fr. für 1000 kg

an die Saarbahnen und 3,45 Fr. an die französischen Bahnen, ferner Verteilung des Restes im Verhältnis der Anteilsentfernungen; jedoch war der finanzielle Erfolg für die Saarbahnen nicht bedeutend.

Die Verbilligung der Kohlenfrachten im Verkehr mit Frankreich ab 1. April 1928 um ca 17,5 Mill. Fr. im Jahre ging zu Lasten

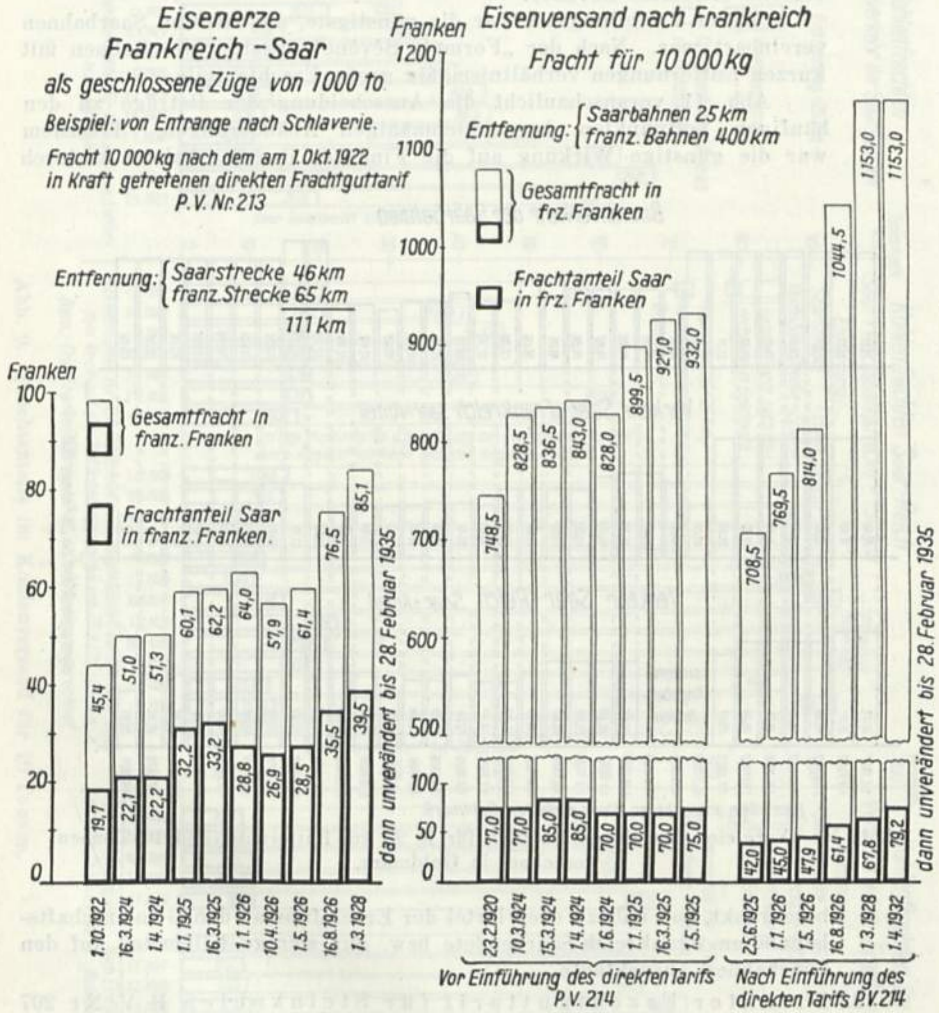


Abb. 11. Frachtenverteilung.

der Saarbahnen. Der Frachtanteil der französischen Bahnen wurde nicht berührt. Auf eine Beförderungsstrecke von 25 km im 425 km langen Gesamtweg = 6 % erreicht die Saarfrachtrate seit 1928 nur 8 % der Gesamtfracht; dabei obliegt den Saarbahnen die ganze Arbeit der Zugbildung und Abfertigung.

Zeitweise wesentlich höher werden die Betriebsleistungen der Saarbahnen in der Tarifierung der Kohlenfrachten Saar—Reich abgegolten (Abb. 9).

Auf die Saarbeförderungsstrecke von 25 km zu 250 km Gesamtweg = 10 % kommt in den verschiedenen Zeitabschnitten ein Frachtanteil von 22 % bis 15 %, der in den Markinflationsjahren noch höher war.

Abb. 10 vergleicht die Tarifsätze der Saarbahnen für eine Strecke von 25 km, im Binnen- und im Wechselverkehr nach beiden Seiten; 25 km ist die mittlere Entfernung der Saargruben von der französischen Grenze.

Die unbefriedigende Frachtzuscheidung auf dem Weg Saar—Frankreich ist unverkennbar. Da dieser Tarif ein Viertel der gesamten Güterbewegung auf den Saarbahnen erfaßte, ist der ungünstige Einfluß auf die Finanzen der Verwaltung sehr fühlbar geworden.

Im Eisenverkehr Saar—Frankreich und zur Ausfuhr über Frankreich hinaus war die Frachtverteilung bis 1932 rein im Verhältnis der Anteilkilometer aufgebaut, dann wurde durch Vorzuscheidung ein günstigeres Verhältnis erreicht; Abb. 11 zeichnet die Entwicklung auf.

Diese Frachtverteilung machten die französischen Bahnen davon abhängig, daß die Saarbahnen einen Verkehr, dessen Leitung sich normalerweise über die französischen Bahnen ergibt — womit der Transitverkehr nach der Schweiz und nach Italien gemeint war — nicht ablenken.

Kapitel 12.

Gebührenregelung für Gleisanschlüsse.

Bei der großen Zahl der Gleisanschlüsse kam den Anschlußgebühren eine Bedeutung für Eisenbahn und Wirtschaft zu. Die Überführungsgebühren sind für alle Anschlußinhaber gleichmäßig festgesetzt und werden nach der Entfernung gerechnet je Wagen erhoben.

Vom 1. Mai 1922 ab wurden die Einheitssätze in zehnmaliger Neufestsetzung bis 1. Dezember 1926 von 1 Fr. auf 7,10 Fr. erhöht und behielten in der Folge stetig diese Höhe.

Neben der Überführungsgebühr hat die Verwaltung je nach dem Grad ihrer Leistung noch zusätzliche Stellgebühren erhoben.

Die Berechnungsweise galt auch für die Kohlensendungen der Mines Domaniales (französische Staatsgruben).

Die technischen Anschlußgebühren sind auf Selbstkosten und Erfahrungswerten aufgebaut; hier kommen in Ansatz Miete von Eisenbahngelände, Bewachung und Bedienung der Anschlüsse, Unterhaltungsaufwand und Wartung der Oberbau- und Sicherungsanlagen. Die Gleisunterhaltung wurde 1924 mit 2,70 Fr. je Meter, dann 1927 und folgende Jahre mit 4,50 Fr. berechnet. Bahneigene Oberbaustoffe wurden den Anschlußinhabern zu 15 % des Werts als jährliche Miete überlassen. In der Zeit der Wirtschaftskrise wurden von Fall zu Fall Erleichterungen gewährt, auch Stillegungen eines Anschlusses auf Zeit gestattet.

Die Mines Domaniales haben die gleichen technischen Gebühren entrichtet.

Das Rechtsverhältnis zum Anschließer ist durch die „Allgemeinen Bedingungen für die Zulassung von Privatanschlüssen" — 1. April 1920 — geregelt.

Ähnliche Bedingungen für Anlage und Betrieb von Gleisanschlüssen wurden 1922 mit der französischen Bergverwaltung vereinbart. Es mußten ihr besondere Vorbehalte eingeräumt werden, indem in mehreren Bestimmungen die einseitige Entscheidungsbefugnis der Eisenbahnverwaltung ersetzt wurde durch das freiwillige Anerkenntnis des Vertragspartners, mit der Befugnis, ein Schiedsgericht anzurufen — eine Möglichkeit, von der man niemals Gebrauch gemacht hat —.

Kapitel 13.

Betriebsleistungen und Fahrplan.

a) Reisezüge.

Im Zusammenhang mit dem neuen politischen Regime und den wirtschaftlichen Umstellungen im Jahre 1920 traten alsbald durchgreifende Änderungen im Personenzugfahrplan ein. Der Fernverkehr erforderte zunächst keine wesentliche Mehrung der Zugleistungen; er wurde in der Folge ständig entwickelt; 6 Schnellzugslinien schließen das kleine Saargebiet an den großen Durchgangsverkehr an; gute und häufige Zugverbindungen mit dem übrigen Reichsgebiet und mit Frankreich sind in den 15 Jahren geschaffen worden; die nachfolgende Zeichnung (Abb. 12) zu diesem Kapitel gibt hierüber Aufschluß.

Im Nahverkehr mußte der Fahrplan den in Industrie, Handel und Gewerbe von Grund auf geänderten Arbeitszeiten — achtstündige Schicht — in kürzester Frist angepaßt werden. Da der Berufsverkehr mit dem Beförderungsaufkommen großer Menschenmassen zu gleichbleibenden Zeiten vorherrscht, mußte man zum Teil an den langen, schweren Personenzügen festhalten. Die Lage dieser Züge ist gebunden an die Zeiten des Schichtwechsels und der Geschäfts- und Bürostunden. Die Gestaltung des Fahrplans wurde immer schwieriger, weil neben den verschiedensten Bedürfnissen der Industrie mit einer Unmenge von Kreuz- und Querfahrten die Ansprüche Tausender von Angestellten, Handwerkern, Arbeitern, Schulkindern usw. befriedigt werden sollten. So mußten fortlaufend die Zugleistungen für die dem Berufsverkehr dienenden Züge stark vermehrt, auf verschiedenen Strecken ja sogar verdoppelt werden. Zeichnung 2 zeigt die fortgesetzte außergewöhnliche Zunahme der Zugkilometer, erreicht auch durch Teilung der Züge, Einsatz von kleinen Dampfzügen mit 2—5 Wagen, von Speichertriebwagen und Leichttriebwagen[1], also die Vermehrung der Beförderungsgelegenheiten bei fort-

[1] Vgl. Kap. 18: Wettbewerb und Werbung.

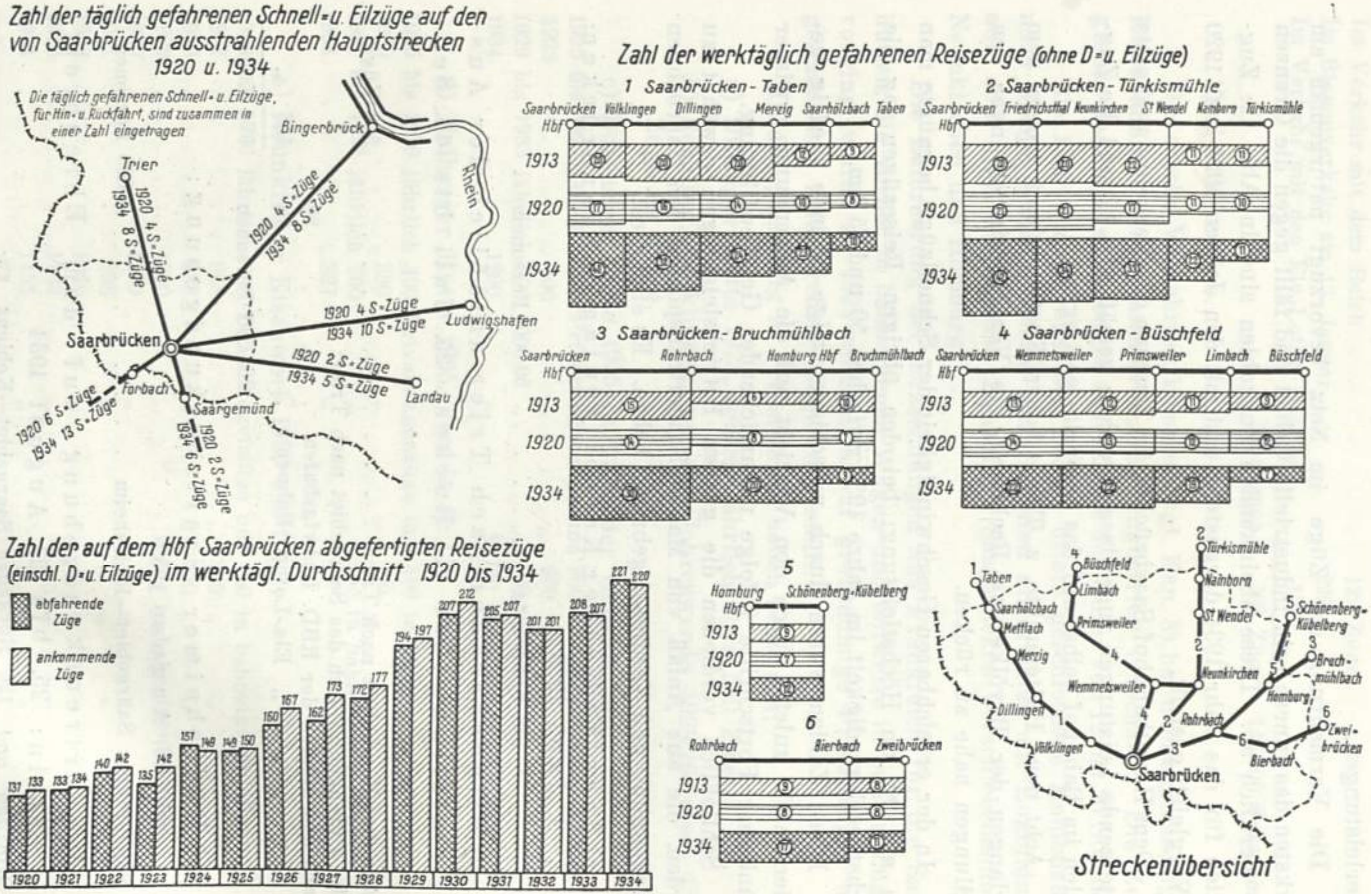

Zahl der täglich gefahrenen Schnell- u. Eilzüge auf den von Saarbrücken ausstrahlenden Hauptstrecken 1920 u. 1934
Die täglich gefahrenen Schnell- u. Eilzüge, für Hin- u. Rückfahrt, sind zusammen in einer Zahl eingetragen
Bingerbrück
Trier
Rhein
Saarbrücken
Ludwigshafen
Landau
Forbach
Saargemünd
1920 4 S-Züge
1934 8 S-Züge
1920 4 S-Züge
1934 10 S-Züge
1920 2 S-Züge
1934 5 S-Züge
1920 6 S-Züge
1934 13 S-Züge
1920 2 S-Züge
1934 6 S-Züge
Zahl der werktäglich gefahrenen Reisezüge (ohne D- u. Eilzüge)
1 Saarbrücken - Taben
Saarbrücken Hbf
Völklingen
Dillingen
Merzig
Saarhölzbach
Taben
2 Saarbrücken - Türkismühle
Saarbrücken Hbf
Friedrichsthal
Neunkirchen
St Wendel
Kaiserslautern
Türkismühle
3 Saarbrücken - Bruchmühlbach
Saarbrücken Hbf
Rohrbach
Homburg Hbf
Bruchmühlbach
4 Saarbrücken - Büschfeld
Saarbrücken Hbf
Wemmetsweiler
Primsweiler
Limbach
Büschfeld
1913
1920
1934
Zahl der auf dem Hbf Saarbrücken abgefertigten Reisezüge (einschl. D- u. Eilzüge) im werktägl. Durchschnitt 1920 bis 1934
abfahrende Züge
ankommende Züge
131 133 133 134 140 142 135 142 157 149 148 150 160 167 162 173 170 177 194 197 207 212 205 207 201 201 208 207 221 220
1920 1921 1922 1923 1924 1925 1926 1927 1928 1929 1930 1931 1932 1933 1934
5
Homburg Hbf
Schönenberg-Kübelberg
6
Rohrbach
Bierbach
Zweibrücken
Streckenübersicht
Taben
Büschfeld
Türkismühle
Limbach
Kaiserslautern
Saarhölzbach
Primsweiler
St Wendel
Schönenberg-Kübelberg
Merzig
Neunkirchen
Bruchmühlbach
Wemmetsweiler
Homburg
Dillingen
Rohrbach
Zweibrücken
Völklingen
Bierbach
Saarbrücken

Abb. 12.

schreitender Leichterung der Züge unter Verminderung der Achskilometerleistungen.

Die Vermehrung der Züge im Netz bevorzugt naturgemäß am stärksten das innere rein industrielle Gebiet und fällt gegen die Grenzen hin merklich ab. Diese absinkenden Zugzahlen sind in Abb. 12: Zugzahlen für das Jahr 1934 dargestellt und mit den Jahren 1923 und 1920 in Vergleich gestellt.

Dem Hauptbahnhof Saarbrücken im Zentrum des Verkehrs sind stets ansteigende Leistungen zugewiesen worden; gemäß Abb. 12 sind die Zugzahlen im Bahnhof selbst auf das Doppelte gestiegen.

Acht neue Haltepunkte, z. T. mit hohen Kosten erbaut, trugen dem Verlangen der Bevölkerung Rechnung, die Verkehrseinrichtungen den Siedlungen nahe zu rücken.

In der erreichbaren Geschwindigkeit der Schnellzüge begnügte man sich mit 90 km Höchstleistung; bei den übrigen Reisezügen lag die Höchstgeschwindigkeit im Jahre 1934 zwischen 50 und 75 km.

Diese Zahlen waren durch verschiedenartige Gründe niedrig gehalten, nicht zuletzt durch den Verzicht auf die Anwendung gewisser technischer Fortschritte infolge unzureichender Geldbewilligung.

Schließlich verdienen die großen Betriebsleistungen erwähnt zu werden, die aus Anlaß von Massen-Sondertransporten den Saarbahnen Anerkennung und Verdienst gebracht haben. Es sind dies:

a) Saarländischer Katholikentag in Saarbrücken: 3. Juni 1923

108 Sonderzüge . . . . . 50 000 Personen.

b) Pilgerverkehr nach Trier anläßlich der Ausstellung des Hl. Rockes: 25. Juli bis 11. September 1933

1. Aus dem Saargebiet nach Trier			508 Züge
2. Im Durchgang durch das Saargebiet nach Trier:			
aus dem Bezirk der RBD. Ludwigshafen	88		
„ „ „ Els.-Lothr. Bahnen	78	166	„
	263 000 Personen	674	Züge

c) Rüdesheimer Saartreuekundgebung: 25./26. August 1933

92 Sonderzüge: Saargebiet—Rüdesheim . . . . . 46 000 Personen

d) Saartreuekundgebung auf dem Ehrenbreitstein: 25. bis 27. August 1934

123 Hinzüge und 126 Rückzüge Saargebiet—Koblenz zusammen 249 Züge . . . . . 126 000 Personen

e) Saarabstimmung: 10. bis 15. Januar 1935[1])

Im Verkehr mit dem Reich	129 Züge		
Im Binnenverkehr am 13. Januar	228 „		
Im Verkehr mit den Els.-Lothr. Bahnen . .	12 „		
Zusammen	369 Züge	146 000	Personen

b) Güterzüge.

Das starke Verkehrsaufkommen (vgl. Kap. 8) hat dem engmaschigen Eisenbahnnetz einen intensiven Güterzugbetrieb verschafft. Die Zollgrenze Saar—Reich erzeugte Aufenthalte der Güter von 12 bis 36 Stunden.

Bis 1925 wurden aus dem Bezirk öfters geschlossene Kohlenzüge nach Süddeutschland, Rhein- und Seehäfen abgerichtet mit Zugbildung auf den drei wichtigsten Bahnhöfen Saarbrücken-Verschiebebahnhof, Neunkirchen und Homburg.

Die Beförderung der Erzsendungen aus Frankreich für die Saarhütten, die vorher in bahneigenen Wagen und teilweise in bunten Zügen vorging, wurde ab 1925 allmählich auf großräumige Privatwagen und geschlossene luftgebremste Züge umgestellt.

Mit dem Erzbezug in Privatwagen haben begonnen:

a) Dillinger Hütte 1923, seither jährlich etwa 550 Züge.

b) Röchling, Völklingen, um die Jahreswende 1925/26, etwa 1500 Züge im Jahre.

c) Burbacher Hütte 1925 in folgender Entwicklung:

1925 bis 1927 jährlich	300	Privatwagenzüge	und	900	mit bahneigenen	Wagen	
1928	600	„	„	600	„	„	„
1929 bis 1933 jährlich	900	„	„	300	„	„	„
1934	1200	„	keine bahneigenen Wagen.				

d) Halberger Hütte 1925, von da ab

1925 bis 1929 jährlich	400	Privatwagenzüge	und	100	in bahneigenen	Wagen	
1930	380	„	„	90	„	„	„
1931 bis 1933 jährlich	300	„	keine in bahneigenen Wagen				
1934	327	„	„	„	„	„	„

e) Neunkircher Eisenwerk 1923 wie folgt:

1923 bis 1926 jährlich	750	Privatwagenzüge	und	750	in bahneigenen	Wagen	
1927	868	„	„	700	„	„	„
1928	988	„	„	450	„	„	„
1929	1290	„	keine in bahneigenen Wagen				
1930	1190	„	„	„	„	„	„
1931	898	„	„	„	„	„	„
1932	1046	„	„	„	„	„	„
1933	1139	„	„	„	„	„	„
1934	1455	„	„	„	„	„	„

[1] Freie Beförderung auf den Saarbahnen.

In den Jahren 1923—1927 betrug das Nutzgewicht der Neunkircher Privatwagenzüge 600 t, 1928 = 800 t, 1929 = 900 t, ab dann durchschnittlich 1000 t.

Das Bild der Gesamtentwicklung ist folgendes:

1923 liefen auf Saarstrecken 3750 Erzzüge, davon 1300 zusammengesetzt aus Privatspezialwagen.

1934 liefen auf Saarstrecken 5032 Erzzüge, sämtlich zusammengesetzt aus Privatspezialwagen.

Im Jahre 1929 begann eine ähnliche Entwicklung in der Abbeförderung der Kohle für französische Hüttenwerke und sonstige Großabnehmer in Frankreich. Den Anreiz bildeten hier die im Tarif vorgesehenen Frachtrückvergütungen, die besonders bei Benutzung von Privatwagen sehr ergiebig für den Verfrachter waren.

Die Zahl derartiger Züge belief sich

1929	auf	etwa	400,	davon	200	in Privatwagen
1930	„	„	420,	„	220	„ „
1931	„	„	600,	„	400	„ „
1932	„	„	900,	„	650	„ „
1933	„	„	1420,	„	1200	„ „
1934	„	„	1640,	„	1550	„ „

Die Privatwagen sind Eigentum französischer Firmen, welche die Wagen vermieten und ihren Umlauf disponieren.

Im Herbst 1929 gelang es den Saarhütten, die bisherige Abneigung der Bergverwaltung gegen die Verladung geschlossener Kohlenzüge im Binnenverkehr zu überwinden. Mit Unterstützung durch tarifarische Vergünstigungen sind die Züge ins Leben gerufen worden, zuerst für die Werke Völklingen und Dillingen 1929, dann Burbach 1930 und Brebach 1934; die Zugzahl erreichte in den Jahren 1930—1933 je über 800; 1934 im ganzen 1000. Die Parks bleiben beladen und leer unverändert.

1933 ließ die Regierungskommission noch 30 zweiachsige Saar-Trichterwagen mit 27 t Ladegewicht und Westinghouse-Bremse beschaffen; mit diesen Spezialwagen wurden die geschlossenen Saarhüttenzüge auf Luftbremsung gestellt.

Der verbesserte Wagenumlauf und die schnelle und pünktliche Verkehrsbedienung, als Erfolg der geschlossenen Züge wurde auch im allgemeinen Güterzugbetrieb der Saarbahnen angestrebt durch Anwendung der Methoden der Reichsbahn in der systematischen Betriebsreglung. Eine große Hemmung bedeutete immer der Umstand, daß der Luftbremsbetrieb nur bei den gesamten Spezialzügen in Wirkung war, im übrigen aber fehlte, weil die Saargüterwagen keine Bremsausrüstung und nur zum Teil Luftleitung besaßen. Es war deshalb zu einer Zeit, als

die Reichsbahn auf diesem Gebiet längst fertig war und auch die französischen großen Netze ihren Betrieb auf Luftbremsung umgestellt hatten, der Saarwagen in durchgehendem Verkehr zum störenden Element geworden.

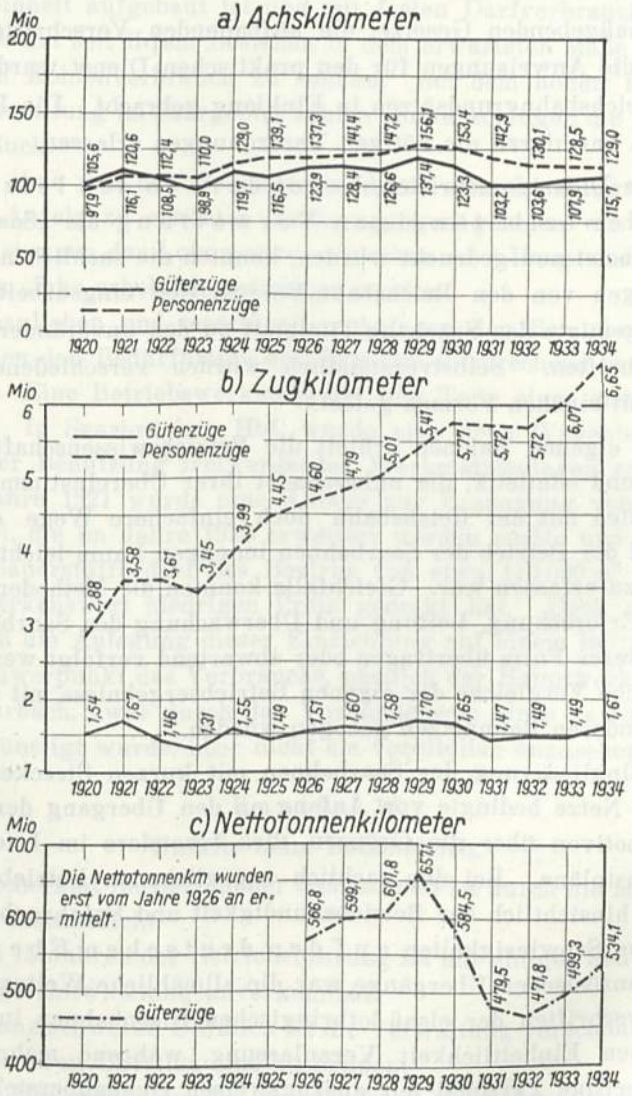


Abb. 13. Betriebsleistungen.

Wie die Betriebsleistungen der Saarbahnen in schwankenden Zahlen, gemessen nach Zug-, Achs- und den Nutzlastkilometern das Auf und Nieder der Wirtschaft widerspiegeln, ist in Abb. 13 niedergelegt.

Kapitel 14.

Allgemeine Betriebsführung.

Die Betriebsführung ist nach dem Vorbild der Deutschen Reichsbahn weiter entwickelt worden.

Die maßgebenden Gesetze, die aufbauenden Vorschriften des Betriebs und die Anweisungen für den praktischen Dienst wurden fortlaufend mit Reichsbahngrundsätzen in Einklang gebracht. Die Regierungskommission hat hierzu die nötigen Verordnungen erlassen.

Da die Dienstvorschriften, besonders in den letzten fünf Jahren der selbständigen Verwaltung als „Saarbahn-Vorschriften" meist neu gedruckt wurden, konnten die sachlich notwendigen Abweichungen von den Reichsbahn-Vorschriften eingearbeitet werden; manchmal genügte das Saarbahn-Titelblatt zu den unveränderten Reichsbahn-Vorschriften. Selbstverständlich wurden verschiedene Betriebsprobleme mit eigenen Formen gelöst.

Einen eigenen Rahmen erhielt die Betriebswissenschaft, Betriebswirtschaft und -statistik, die unbeschadet ihrer Übereinstimmung in den großen Linien mit der Reichsbahn doch einfachere Wege einschlagen mußte, weil der Betrieb der Saarbahnen im engen Raum leichter zu übersehen und zu erfassen war. Gleichfalls konnten die Methoden der systematischen Erforschung, Leitung und Überwachung des Saarbahnbetriebs oft in leichterer Form übertragen oder abwartend verfolgt werden, wobei stets kritische Vergleiche der eigenen Betriebsergebnisse mit der Reichsbahn und anderen Bahnnetzen gezogen wurden.

Die Eingliederung der Saarbahnen mit kurzen Strecken zwischen zwei große Netze bedingte von Anfang an den Übergang der Personale und Lokomotiven über die Grenzen, dies besonders im Interesse günstiger Dienstpläne. Bei den sachlich angeglichenen Betriebsregeln ergaben sich hinsichtlich der Betriebskundigkeit und Erfahrenheit des Personals keine Schwierigkeiten auf den deutschen Übergängen. Für die französischen Übergänge war die allmähliche Weiterbildung der Betriebsvorschriften der elsaß-lothringischen Eisenbahnen im Sinne der französischen Einheitlichkeit Veranlassung, während mehrerer Jahre das beiderseitige Personal mit auszugsweisen Gegenüberstellungen der abweichenden Bestimmungen auszurüsten.

Im übrigen waren die gegenseitigen Fahrdienst- und sonstigen Leistungen Saar-Reichsbahn und Saar-Elsaß-lothringische Bahnen durch Fahrdienstverträge mit dem Prinzip des Naturalausgleichs geordnet und abgemessen.

Kapitel 15.

Betriebsmaschinendienst.

Bereits im Jahre 1923 wurde eine Kohlenprämie für das Lokomotivpersonal eingeführt, die auf der Grundlage des Tonnenkilometers als Leistungseinheit aufgebaut ist und mit festen Darfverbrauchssätzen arbeitet.[1] Sie hat seit ihrem Bestehen in dem erwarteten Maße dazu beigetragen, den Kohlenverbrauch zu senken. Bei dem hohen Kohlenpreis, den die Verwaltung im Saargebiet zahlen mußte, schlugen die Ersparnisse stark zu Buch.

Auch ohne daß den Bediensteten durch eine Leistungsprämie ein geldlicher Anreiz zu erhöhten Anstrengungen geboten wurde, konnten die Laufleistungen der Lokomotiven zwischen zwei Hauptausbesserungen von Jahr zu Jahr erheblich gesteigert werden.

Die baulichen und maschinellen Anlagen der Betriebswerkmeistereien wurden den Bedürfnissen des Betriebs entsprechend erweitert und verbessert. Eine Betriebswerkmeisterei und Teile einer andern wurden stillgelegt. In Saarbrücken Hbf. wurde eine neue Wagenbehandlungsanlage unter Benutzung freiwerdender Werkstattsanlagen errichtet.

Im Jahre 1921 wurde eine Anlage zur Erzeugung von Sauerstoff eingerichtet, die im Jahre 1928 erweitert werden mußte und seither den gesamten Sauerstoffbedarf des Bezirks von etwa 110 000 m³ jährlich zu einem bemerkenswert niedrigen Preis gedeckt hat. Doch muß gesagt werden, daß die Anlegung dieser Einrichtung auf einem Betriebsbahnhof statt im Schwerpunkt des Verbrauchs, nämlich der Hauptwerkstätte Saarbrücken-Burbach, zwar durch das Vorhandensein eines verfügbaren Gebäudes begünstigt wurde, aber nicht als vorbildlich anzusehen ist.[2]

Kapitel 16.

Unfälle beim Bahnbetrieb.

Die Sicherheit im Betrieb der Saarbahnen ist durch die nachfolgende Tabelle veranschaulicht.

In den 15 Jahren der Betriebsführung ist mit einigen Schwankungen eine günstige Entwicklung unverkennbar.

Von ganz schweren Unfällen ist die Verwaltung verschont geblieben.

An ernsteren Unfällen sind zu nennen:

1922 Am 5. Mai entgleisten bei der Ausfahrt eines Personenzugs auf Bf. Bous 6 Wagen; ein Wagen fiel um. Von den in diesem Wagen befindlichen Reisenden wurden 17 verletzt; die Ursache konnte nicht festgestellt werden.

[1] Z. d. V. DEV. 1932/Nr. 3.
[2] Z. d. V. MEV. 1933/Nr. 34.

Unfälle beim Bahnbetrieb.

	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
a) Entgleisungen von Zügen	9	18	9	16	8	7	10	7	8	6	4	5	8	2	3
b) Zusammenstöße von Zügen	13	10	7	13	16	4	7	5	1	6	6	7	4	1	5
c) Überfahren von Fuhrwerken an Planübergängen	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
d) Anzahl der getöteten Reisenden . . .	7	3	2	1	2	1	—	—	2	1	1	4	1	1	2
davon durch eigene Unvorsichtigkeit . .	6	3	2	1	2	1	—	—	2	1	1	4	1	1	2
e) Anzahl der verletzten Reisenden	9	4	23	7	24	—	5	—	5	43	6	45	5	2	8
davon durch eigene Unvorsichtigkeit . .	2	4	6	5	3	—	3	—	4	7	3	13	4	2	1
f) Anzahl der getöteten Bahnbediensteten . .	10	6	7	5	5	4	5	3	1	6	4	7	8	2	3
davon durch eigene Unvorsichtigkeit . .	10	6	7	5	5	4	5	3	1	6	4	7	8	2	3
g) Anzahl der verletzten Bahnbediensteten . .	11	8	4	4	14	3	17	15	16	14	19	20	10	10	8
davon durch eigene Unvorsichtigkeit .	5	8	4	2	11	3	13	15	15	14	18	20	10	10	8
h) Anzahl der getöteten Bahnfremden	9	4	4	9	4	8	—	2	2	8	4	1	1	6	2
davon durch eigene Unvorsichtigkeit . .	9	4	4	9	4	8	—	2	2	8	4	1	1	6	2
i) Anzahl der verletzten Bahnfremden . . .	2	1	4	2	6	—	—	—	—	1	5	2	1	1	1
davon durch eigene Unvorsichtigkeit . .	2	1	4	2	6	—	—	—	—	1	5	2	1	1	1
k) Gesamtzahl der getöteten Personen . . .	26	13	13	15	11	13	5	5	5	15	9	12	10	3	7
davon durch eigene Unvorsichtigkeit . .	25	13	13	15	11	13	5	5	5	15	9	12	10	3	7
l) Gesamtzahl der verletzten Personen	22	13	31	13	44	3	22	15	21	58	30	67	16	12	17
davon durch eigene Unvorsichtigkeit . .	9	13	14	9	20	3	16	13	19	22	26	35	15	12	10
m) Getötete Personen auf 1 Mill. Zugkm. . . .	5,88	2,48	2,56	3,15	1,98	2,19	0,82	0,78	0,76	2,12	1,21	1,67	1,38	0,40	0,85
n) Verletzte Personen auf 1 Mill. Zugkm. . . .	4,98	2,48	6,11	2,73	7,94	0,50	3,60	2,35	3,19	8,18	4,04	9,31	2,22	1,59	2,06

1929 Am 12. Juli fuhr auf Bf. Merzig eine Rangierabteilung auf einen haltenden Personenzug derart stark auf, daß ein Wagen des Zuges entgleiste und mehrere Wagen beschädigt wurden; 33 Reisende wurden leicht verletzt.

1931 Am 20. April fuhr auf Bf. Völklingen eine Rangierabteilung einem ausfahrenden Personenzug in die Flanke. Ein Wagen des Zuges fiel um; hierbei wurden 22 Reisende leicht verletzt.

1931 Am 11. Mai entgleiste der D 138 Saarbrücken—Paris bei Einfahrt in den Bf. Völklingen infolge Nichtbeachtung der signalisierten und durch Befehl angeordneten abzweigenden Fahrt. Geschwindigkeit bei der Entgleisung 85 km; die Lokomotive stürzte um, der Heizer wurde getötet; übrige Fahrzeuge nicht beschädigt, Reisende nicht erheblich verletzt.

1932 Am 13. Dezember fuhr auf Bf. Louisenthal eine Rangierabteilung einem einfahrenden Güterzug in die Flanke. Hierbei fielen mehrere Wagen um, ein Bediensteter wurde schwer, mehrere andere Bedienstete leicht verletzt.

Kapitel 17.

Militärtransporte.

Die Saarbahnen, eingeschoben zwischen dem linksrheinischen besetzten Gebiet und Lothringen (Frankreich), waren ein Zwischenglied der militärischen Nachschublinien und wurden bis 1930 für Transporte der alliierten Truppen täglich herangezogen, und zwar unterschieden in:

Einzeltransporte (einzeln oder in Gruppen reisende Militärpersonen),

Gepäck, Eilgut, Stückgutsendungen,

Wagenladungen,

Militärzüge (reine Truppen- und Züge mit Heeresgut, Truppenbewegungen).

Die Leistungen an Zugkilometern reiner Militärsonderzüge auf den Saargebietsstrecken betrugen:

im Jahr	1920	Zugkm	27 054
„ „	1921	„	26 363
„ „	1922	„	20 701
„ „	1923	„	16 253
„ „	1924	„	9 671
„ „	1925	„	9 003
„ „	1926	„	8 060
„ „	1927	„	3 880
„ „	1928	„	5 490
„ „	1929	„	4 989
„ „	1930	„	5 584

Die Wagenladungen (Militärgut) in Zügen des öffentlichen Verkehrs erreichten einen Durchschnitt von 60 bis 90 im Monat.

Die Transporte für die besetzte dritte Zone (Gebiet von Mainz und Pfalz) rollten zum großen Teil über die Saargebietsstrecken. Von Saarbrücken aus geschah auch die Verteilung der Proviantwagen für sämtliche französische Besatzungstruppen. Desgleichen liefen 1930 die Munitionszüge (Räumung der großen Munitionslager der Besatzungsarmee), sowie die meisten Räumungszüge der dritten Besatzungszone über die Saarbahnstrecken zurück nach Frankreich; in dem Räumungsjahr waren die Saarbahnen für 122 Militärsonderzüge Durchgangsnetz.

Die Vergütung erhielten die Saarbahnen zuerst zu den Sätzen des früheren Deutschen Militärtarifs, dann wurde am 19. November 1921 zwischen der französischen Regierung und der Regierungskommission des Saargebiets bezüglich der das Saargebiet betreffenden Militärtransporte ein Abkommen getroffen. Hiernach wurden auf die Tarife des öffentlichen Verkehrs Ermäßigungen gewährt für

a) Militärtransporte 75 %
b) Gütertransporte 4 %.

Vom 6. Dezember 1926 ab wurde das erwähnte Abkommen durch Nachtrag geändert. Dabei sind die ordentlichen Tarife für reisende Militärpersonen um 30 %, bei ganzen Sonderzügen um 50 % vermindert.

Als militärische Instanz war bei der Regierungskommission eine Feldeisenbahnkommission eingerichtet (von 1920 bis anfangs 1931). Dieser Kommission stand es zu, alle Fragen militärischer Art zu behandeln, welche die Sicherung der Verbindungslinien der verbündeten Heere betrafen. Sie war durch die Regierungskommission dauernd ermächtigt, dringende Angelegenheiten selbständig zu erledigen. Auch war sie ermächtigt, die Maßnahmen zu prüfen, die der Beförderung der Kohlen aus den französischen Staatsgruben des Saargebiets galten.

Bei der Eisenbahndirektion des Saargebiets war eine Transportabteilung (Militärbüro) eingerichtet, der die betriebliche Durchführung sämtlicher Militärtransporte oblag.

Die letzten Militärtransporte nach fünfjähriger Pause gingen auf den Saarbahnen anläßlich der Abstimmung vor sich. Die von England, Italien, Schweden und Holland entsandten Truppen wurden vom 19. bis 23. Dezember 1934 in 14 Militärzügen ins Saargebiet gefahren und vom 16. bis 26. Februar 1935 in neun Zügen abbefördert. Der Eisenbahn fiel auch die Aufgabe zu, in der Nacht nach dem Abstimmungstag die Urnen mit den Stimmzetteln von allen Orten zentral nach Saarbrücken zu fahren in Transportzügen, denen eine außerordentliche Bewachung und Sorgfalt zuteil wurde. Sämtliche mit der Abstimmung irgendwie zusammenhängenden Betriebsleistungen der Saarbahnen wurden nicht vergütet.

(Fortsetzung folgt.)

Grundfragen des Rechts der gewerblichen Erfindungen.

Von

Reichsbahnrat Dr. Schnabel, Berlin.

In der Geschichte der modernen Technik gebührt auch ein Ruhmesblatt dem Patentwesen. Denn unter allen Mitteln, die in den Dienst der Förderung des heimischen Gewerbefleißes gestellt worden sind, hat die Einführung der Patente auf die technische Entwicklung den nachhaltigsten Einfluß ausgeübt.

Die Geburtsstätte des modernen Patentwesens liegt in England. Das englische Antimonopolstatut (statute of Monopolies), das unter Jakob I. im Mai 1624 durch das englische Parlament angenommen worden ist, ist das erste Patentgesetz der Welt.

Demgegenüber reicht die Geschichte des deutschen Patentwesens nur erst in die zweite Hälfte des vergangenen Jahrhunderts zurück. Wenn die Entwicklung in Deutschland erst so spät eingesetzt hat, so trägt hieran auf der einen Seite die Ungunst der wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse der vergangenen Jahrhunderte die Schuld — im Zeitpunkt des Aufblühens der englischen Industrie wütete in Deutschland der 30jährige Krieg mit seinen verheerenden Folgen für das gesamte wirtschaftliche und kulturelle Leben — und auf der anderen Seite war es die territoriale Zersplitterung, die durch die Enge der wirtschaftlichen Betrachtungsweise zum Feind des Fortschritts geworden ist. Zwar waren auch schon vor Erlaß des ersten deutschen Reichspatentgesetzes vom 25. Mai 1877 in den deutschen Einzelstaaten Patente nicht völlig unbekannt, es gab insgesamt 29 einzelstaatliche Patentgesetze. Doch spielten diese Patentgesetze für die wirtschaftliche Fortentwicklung des Landes fast überhaupt keine Rolle. Sie konnten es insbesondere nicht verhindern, daß Erfinder mit wirklich großen Erfindungen zur Erlangung eines wirksamen Patentschutzes ins Ausland gehen mußten, wo sie dann nicht selten zum Emporblühen der fremden Industrie wesentliche Beiträge geliefert haben. Es erfüllt uns heute nur mit Bitterkeit, wenn wir daran

zurückdenken, daß der Erfinder des Regenerativgasofens, Friedrich Siemens, noch im Jahr 1857 für diese bedeutsame Erfindung in Deutschland keinen Patentschutz finden konnte, so daß er nach England gehen mußte, wo er den Grundstein für eine blühende Industrie gelegt hat.

Von einem wirklichen Patentschutz, bei dem der Erfinder den nötigen Schutz für seine Erfindung erhielt, kann man in Deutschland erst seit dem Inkrafttreten des Reichspatentgesetzes von 1877 sprechen. Als dem unermüdlichen Wortführer im Kampf um ein einheitliches deutsches Patentrecht gebührt dem berühmten Erfinder und Industriellen Werner von Siemens das Verdienst, Wegweiser in die ungeahnte Entwicklung der deutschen Technik geworden zu sein, die sich nach dem Inkrafttreten des Reichspatentgesetzes von 1877 vollzogen hat.

Der Erfinderschutz will dem Gemeinwohl dienen. Der Erfinder soll veranlaßt werden, seine Erfindung der Öffentlichkeit preiszugeben. Denn dem technischen Fortschritt wird im allgemeinen nicht so sehr durch die Tatsache einer Erfindung als solcher gedient, sondern vielmehr dadurch, daß die Erfindung auch der Öffentlichkeit bekannt wird. Nur solche Erfindungen, die der Öffentlichkeit und damit den einschlägigen Fachkreisen bekannt werden, werden in der Regel einen Ansporn zu einem weiteren technischen Fortschritt geben. Damit der Erfinder auch geneigt ist, seine Erfindung der Allgemeinheit zu offenbaren, setzt ihm der Gesetzgeber gewissermaßen eine Prämie aus, indem er ihm für die Offenbarung seiner Erfindung einen besonderen Schutz zugesteht. Der Erfinder, der seine Erfindung der Allgemeinheit durch das Patentamt offenbart, soll während bestimmter Zeit befugt sein, seine Erfindung allein zu nutzen, so daß ihm während dieser Zeit der wirtschaftliche Ertrag seiner Erfindung nicht geschmälert werden kann. So erreicht der Gesetzgeber mit dem Zugeständnis an das Gewinnstreben des Erfinders sein Hauptziel: Die Förderung des Gemeinwohls. Denn mit dem Bekanntwerden einer Erfindung wird die Industrie befruchtet und sie erhält einen Anreiz, durch eine neue Geistesschöpfung die Fessel abzustreifen, die ihr durch das Schutzrecht des Erfinders gesteckt ist, um so die Freiheit des Wettbewerbs im Wirtschaftskampf wiederzuerlangen.

Dem Schutz der Erfinderleistung dient heute das Patentgesetz in der Fassung des Gesetzes vom 7. Dezember 1923 (RGBl. II/437). Seit dem Gesetz vom 1. Juni 1891 (RGBl. 290) ist der Patentschutz noch für die sogen. kleinen Erfindungen durch den Gebrauchsmusterschutz ergänzt worden. Die internationalen Rechtsbeziehungen werden durch die Pariser Verbandsübereinkunft vom 20. März 1883 zum Schutz des gewerblichen Eigentums, zur Zeit geltend in der Haager Fassung vom 6. November 1925, geregelt.

Die große Bedeutung, welche den Fragen des gewerblichen Rechtsschutzes auch im Bereich der Deutschen Reichsbahn zukommt, hat das Bedürfnis entstehen lassen, in einem Querschnitt durch dieses Rechtsgebiet einen Überblick über die wichtigsten Grundsätze des Rechts der gewerblichen Erfindungen zu vermitteln.

I. Grundfragen des Patentrechts.

Nach § 1 PatGes. werden Patente erteilt für neue Erfindungen, welche eine gewerbliche Verwertung gestatten. Ausgenommen sind Erfindungen, deren Verwertung den Gesetzen oder guten Sitten zuwiderlaufen würde; ferner Erfindungen von Nahrungs-, Genuß- und Arzneimitteln und von solchen Stoffen, die chemisch hergestellt werden. Jedoch ist in den letztgenannten Fällen das Herstellungsverfahren schutzfähig. Maßgebend für diese Sonderbehandlung der Nahrungs-, Genuß- und Arzneimittel ist die Überlegung, daß eine Monopolisierung dieser Gegenstände dem Interesse der Volkswohlfahrt und insbesondere den Belangen der öffentlichen Gesundheitspflege widerstreiten würde.

Voraussetzung für die Erlangung eines Patents ist hiernach zunächst einmal das Vorhandensein einer Erfindung. Was unter dem Begriff „Erfindung" zu verstehen ist, wird im Gesetz nicht gesagt. Die verschiedenen Versuche, diesen Begriff näher zu umgrenzen, lassen aber als gemeinsames Erfordernis erkennen, daß zum Wesen der Erfindung die Lösung eines bestimmten technischen Problems gehört, das der Befriedigung eines sozialen Bedürfnisses dient. Das Reichsgericht hat diesen Gedanken in einer älteren Entscheidung wie folgt ausgedrückt: „Die Erfindung gibt eine Regel für technisches Handeln im Hinblick auf eine Bedürfnisbefriedigung". Damit ist allerdings das Wesen einer patentfähigen Erfindung noch nicht vollständig gekennzeichnet. Zur patentfähigen Erfindung gehört vielmehr noch, daß sie in ihrem Wert den Wert der alltäglichen Fachmannsarbeit übersteigt. Was das Gewerbe aus eigener Kraft unter Zuhilfenahme des bloßen fachmännischen Könnens eines einschlägig bewanderten Fachmanns zu leisten vermag, ist noch keine Erfindung. Keine Erfindungen sind daher auch die Neuerungen, die sich aus dem ständigen Vorwärtsschreiten des technischen Könnens und Wissens und aus dem stetigen Wechsel der verschiedenartigen Bedürfnisse für den Fachmann schon als die natürliche Weiterentwicklung der Technik ergeben. Eine Erfindung liegt vielmehr erst vor, wenn der Erfinder dem Gewerbe etwas zugeführt hat, was geeignet ist, das gewerbliche Können zu fördern, und was ein gewöhnlicher Fachmann auf Grund seines bloßen fachmännischen Könnens nicht zu leisten vermag. Hierbei wird bei der Abmessung, ob der Schritt vom Bekannten zum Neuen Erfin-

dungscharakter hat oder nicht, von einem Wissensstand des Durchschnittsfachmanns ausgegangen, der sich auf alle wesentlichen, im Rahmen des Patenterteilungsverfahrens zu beachtenden Erkenntnisquellen erstreckt. Ob der Erfinder diese Erkenntnisquellen auch gekannt hat oder auch nur kennen konnte, ist ohne Belang. Denn der Patentschutz wird nur für die tatsächliche Bereicherung der Technik, nicht aber für eine bloß vermeintliche Förderung des technischen Könnens gewährt. Was bereits zum freien Stand der Technik gehört, kann nicht nochmals nachträglich Gegenstand eines Schutzrechts sein. Durch eine amerikanische Patentschrift, die z. B. heute erscheint, kann daher die Erfindungsqualität einer morgen in Deutschland angemeldeten Erfindung in Frage gestellt werden, obwohl der Erfinder bei seiner Anmeldung von dieser Patentschrift noch vollkommen unbeeindruckt gewesen sein wird.

Der Begriff der Erfindung umfaßt nicht etwas sinnlich Wahrnehmbares, sondern immer nur eine bestimmte Idee. Geschützt durch Patent wird immer nur der Gedanke oder der Vorschlag, etwas in bestimmter Weise zu machen. Nicht die Maschine, die nach einem bestimmten Plan hergestellt ist, ist der Gegenstand der Erfindung, sondern immer nur der geistige Plan, der seine Verkörperung in der Maschine gefunden hat.

Nach dem Patentgesetz sind nicht alle Erfindungen ohne weiteres patentfähig. Daß es sich um technische Erfindungen handeln muß, ist bereits erwähnt. Darüber hinaus verlangt aber das Patentgesetz noch ein weiteres. Patentfähig sind nur neue Erfindungen, die gewerblich verwertbar sind. Nimmt man das letztere Erfordernis vorweg, so ruht das Hauptgewicht auf dem Wort „gewerblich". Gewerbliche Verwertbarkeit einer Erfindung ist nach der Begriffsbestimmung von Pietzcker dann anzunehmen, wenn das Erfundene seiner Art nach geeignet ist, entweder in einem bestimmten Gewerbe hergestellt zu werden, oder technische Verwendung in einem Gewerbe zu finden. Hierbei ist der Begriff „gewerblich" nicht etwa im Sinn der GewO. zu verstehen. Es ist vielmehr bereits ausdrücklich anerkannt, daß Erfindungen, die landwirtschaftliche, gärtnerische oder forstwirtschaftliche Verfahren oder die das Gebiet des Eisenbahnwesens betreffen, im Sinn des PatGes. als gewerblich verwendbar anzusehen sind, weil auch bei ihnen mit einem technischen Mittel ein bestimmter technischer Erfolg herbeigeführt wird.

Der Patentschutz ist die Belohnung dafür, daß der Erfinder mit einer bestimmten Erfindung das gewerbliche Können bereichert. Die Erteilung eines Patents ist deshalb stets davon abhängig, daß der Gegenstand der Erfindung bei der Anmeldung zum Patent noch neu ist. Erfindungen, die bereits vor ihrer Anmeldung dem Gewerbe auf irgendeine Weise zugeführt worden sind, sind deshalb nicht mehr patentfähig. Für

die Beurteilung der Neuheit einer Erfindung kommt es somit stets darauf an, ob die Erfindung vor ihrer Anmeldung bereits der Allgemeinheit bekannt war oder nicht. Nach dem deutschen PatGes. werden infolgedessen als neuheitszerstörlich nur solche Tatsachen angesehen, die geeignet sind, der Öffentlichkeit die Kenntnis von dem Wesen einer Erfindung zu vermitteln. Für die Patentfähigkeit ist es demnach keineswegs nötig, daß mit der Anmeldung einer Erfindung eine Offenbarung an die gesamte Fachwelt ohne Ausnahme erfolgt, die wie ein Blitz das Dunkel erhellt. Das Bekanntsein einer Erfindung im Zeitpunkt ihrer Anmeldung bei einzelnen Personen ist vielmehr solange nicht neuheitsschädlich, als das Wesen einer Erfindung durch die Kenntnis dieser Personen nicht gleichzeitig der Allgemeinheit zugänglich ist. So würde es z. B. gegenüber einer Patentanmeldung auf ein bestimmtes chemisches Verfahren nicht neuheitsschädlich sein, wenn ein einzelner Fabrikant dieses Verfahren bereits anwendet, ohne daß die Fachkreise dieses Verfahren aus seinen Erzeugnissen im Weg der Analyse ermitteln können. Das PatGes. erkennt nur zwei bestimmte Tatbestände als neuheitszerstörlich an. Nach § 2 PatGes. gilt eine Erfindung nämlich nur dann nicht als neu, wenn sie zur Zeit ihrer Anmeldung in öffentlichen Druckschriften aus den letzten 100 Jahren bereits derart beschrieben oder im Inland bereits so offenkundig vorbenutzt ist, daß danach die Benutzung durch andere Sachverständige möglich erscheint. Die Unterrichtung der Allgemeinheit in einer anderen Form wirkt dagegen nicht als neuheitszerstörlich. Neuheitsschädlich ist es daher z. B. nicht, wenn die Fachwelt über das Wesen einer Erfindung nur aus einem Vortrag, aus einer wissenschaftlichen Vorlesung Kenntnis erhält. Ebensowenig ist es neuheitsschädlich, wenn die Fachwelt von dem Wesen einer Erfindung in der im Gesetz vorgesehenen Weise erst nach ihrer Anmeldung unterrichtet wird. Denn für die Neuheitsprüfung ist ausschließlich der Zeitpunkt der Patentanmeldung maßgebend, da der Erfinder mit der Anmeldung alles getan hat, was von seiner Seite zur Bekanntgabe seiner Erfindung an die Öffentlichkeit geschehen kann. Daß die Bekanntmachung der Anmeldung von seiten des Patentamts infolge des Prüfungsverfahrens regelmäßig erst geraume Zeit später erfolgt, spielt keine Rolle.

Im einzelnen ist zu der Frage der Neuheit von Erfindungen noch folgendes festzuhalten.

Neuheitszerstörend ist, wie erwähnt, in erster Linie die Vorwegnahme einer Erfindung durch eine öffentliche Druckschrift aus den letzten 100 Jahren. Das als neuheitsschädlich angesehene Schriftwerk muß daher zunächst einmal eine Druckschrift sein. Eine Druckschrift setzt eine Vervielfältigung eines Schriftwerks durch mechanische oder

chemische Mittel voraus. Keine Druckschriften sind daher die rein handschriftlichen oder die gewöhnlichen maschinenschriftlichen Vervielfältigungen (auch Zeichnungen). Keine Druckschriften sind ferner die bloß ausgelegten Patente, da die Patentanmeldung hier nicht im Druck ausgelegt wird. Soweit ein Patent in solchen Fällen nicht erteilt wird, kann daher die bekanntgemachte Anmeldung nicht als neuheitsschädliche Druckschrift einer anderen Patentanmeldung entgegengehalten werden. Ob es sich um eine inländische oder um eine ausländische Druckschrift handelt, ist nach dem Gesetz ohne Bedeutung. Ebenso ist es auch gleichgültig, ob der Anmelder den Inhalt der neuheitsschädlichen Druckschrift gekannt hat oder überhaupt nur kennen konnte. Allein die Tatsache der druckschriftlichen Vorwegnahme der Erfindung entscheidet.

Die Druckschrift muß, um neuheitsschädlich zu sein, die Eigenschaft einer öffentlichen Druckschrift haben. Öffentlich ist eine Druckschrift dann, wenn sie dem Publikum, d. h. einer unbestimmten und unbegrenzten Personenmenge, zugänglich ist, z. B. durch öffentlichen Vertrieb im Buchhandel oder durch Auslegen in einer öffentlichen Bücherei. Ob die Veröffentlichung auch tatsächlich zur Kenntnis der Fachwelt gelangt ist, ist nicht entscheidend. Es genügt die bloße Möglichkeit der Kenntnisnahme. Druckstücke, die von vornherein nicht für die Öffentlichkeit bestimmt sind, sind daher nicht neuheitshindernd. Keine neuheitszerstörende Wirkung kommt deshalb in der Regel den Niederschriften der verschiedenen Arbeitsausschüsse der Reichsbahn, z. B. den Niederschriften des Block- und Stellwerksausschusses, des Oberbauausschusses usw. zu, da diese Niederschriften nur für den inneren Dienstbetrieb bestimmt sind und der Öffentlichkeit, von Ausnahmefällen abgesehen, nicht zugänglich gemacht werden. Dasselbe gilt für die Dienstvorschriften und Merkblätter der Reichsbahn, soweit diese nicht etwa uneingeschränkt an Fremde abgegeben werden.

Endlich muß sich aus der Druckschrift auch der Gegenstand der Erfindung so genau ergeben, daß der Fachmann, der diese Veröffentlichung kennt, dadurch in die Lage versetzt wird, die Erfindung zu benutzen. Das Wesen der Erfindung muß also schon so deutlich gekennzeichnet sein, daß der Fachmann, der im Zeitpunkt der Patentanmeldung die Druckschrift ohne Kenntnis des Inhalts des Patents liest, aus ihr schon die technische Lehre entnehmen kann, die ihm die Patentanmeldung vermitteln will, so daß er hierzu der Patentanmeldung nicht mehr bedarf. Dagegen würde es nicht genügen, wenn der Fachmann erst nach Kenntnis der Patentanmeldung rückblickend in einer öffentlichen Druckschrift einen Gedanken als bereits vorweggenommen erkennt, auf den er erst durch die Patentanmeldung hingewiesen worden ist. Das hat das

Reichsgericht in mehreren Entscheidungen ausdrücklich betont. So hat es z. B. entschieden, daß eine Vorveröffentlichung, die eine nicht zu dem im angemeldeten Patent erzielten Erfolg dienliche Konstruktion beschreibt, nicht als neuheitsschädlich angesehen werden könne. Ferner hat es ausgesprochen, daß die Patenterteilung für ein bestimmtes Verfahren nicht dadurch verhindert werde, daß das zu patentierende Verfahren mit dem im Patent erstrebten Erfolg schon vorher druckschriftlich beschrieben und angewendet worden ist, wenn der Erfolg in der Beschreibung und Anwendung weder erstrebt noch als Ergebnis des Verfahrens mit Sicherheit erkannt worden ist. Ebenso hat es entschieden, daß bloß andeutende Bemerkungen in einer wissenschaftlichen Abhandlung den Erfindungsgedanken nicht vorwegnehmen, wenn sie der Weisungen für eine praktische Ausgestaltung entbehren und überdies durch Zweifel auf einen anderen Lösungsweg zu führen geeignet sind, als ihn der Erfinder dann einschlägt.

Die neuheitszerstörende Wirkung einer öffentlichen Druckschrift reicht natürlich nur so weit, als in einer Druckschrift dem Fachmann eine bestimmte technische Erkenntnis offenbart wird. Dabei ist es durchaus möglich, daß dem Inhalt einer Druckschrift in dem maßgebenden Zeitpunkt der Patentanmeldung gegenüber dem Zeitpunkt ihres Erscheinens infolge des veränderten Standes der Technik eine gesteigerte Bedeutung zukommen kann. Dagegen wird eine Weiterbildung des Veröffentlichten auf der durch die Veröffentlichung geschaffenen Grundlage nicht gleichzeitig neuheitsschädlich getroffen, so daß bei Erfüllung der sonstigen Voraussetzungen für die Weiterbildung einer druckschriftlich veröffentlichten Erkenntnis ein Patent erteilt werden kann.

In der Bekanntmachung über den Eintrag von Gebrauchsmustern durch das Patentblatt ist regelmäßig eine genügende Kennzeichnung des Wesens des Gebrauchsmusters nicht zu finden, so daß diese Bekanntmachung auch in der Regel gegenüber einer Patentanmeldung für die gleiche Erfindung nicht als neuheitsschädliche Vorbeschreibung der Erfindung anzusehen ist.

Außer durch druckschriftliche Vorwegnahme kann die Neuheit einer Erfindung nach § 2 PatGes. auch noch dadurch zerstört sein, daß der Gegenstand der Erfindung bereits vor der Patentanmeldung im Inland offenkundig vorbenutzt worden ist.

Eine Vorbenutzung des Erfindungsgedankens im Sinn dieser Bestimmung liegt nur vor, wenn der Erfindungsgedanke der Patentanmeldung schon tatsächlich ausgeführt worden ist. Keine Vorbenutzung ist deshalb das bloße Herstellen von Zeichnungen (auch Werkstättenzeichnungen), in welchen der Erfindungsgegenstand dargestellt ist, oder die An-

fertigung von gewöhnlichen Modellen oder Mustern, also von reinen Nachbildungen des Erfindungsgegenstands (anders, wenn der Gegenstand selbst hergestellt wird und nicht nur eine Nachbildung).

Schwierigkeiten ergeben sich bei der Frage der Neuheitsschädlichkeit von Versuchen. Denn zur neuheitsschädlichen Vorbenutzung gehört immer, daß der Gegenstand der Vorbenutzung bereits die fertige Erfindung in sich enthält. Deshalb können Versuche, die nur klären sollen, ob sich ein bestimmter technischer Gedanke auch in der vorgestellten Form verwirklichen läßt, nicht schon als Benutzung einer Erfindung angesehen werden. Anders dagegen, wenn durch die Versuche nur die Eignung der fertigen Erfindung für ein bestimmtes Anwendungsgebiet festgestellt werden soll.

Damit eine Vorbenutzung neuheitsschädlich wirkt, muß sie offenkundig sein (wegen der nicht offenkundigen Vorbenutzung siehe die späteren Ausführungen). Offenkundig ist eine Vorbenutzung nur dann, wenn sie geeignet ist, einem größeren Personenkreis, der nicht zur Geheimhaltung verpflichtet ist, die Erkenntnis von dem Wesen einer Erfindung zu vermitteln, so daß ein Sachverständiger die Erfindung danach hätte nachbenutzen können. Hierbei genügt die bloße Möglichkeit der Nachbenutzung. Es ist nicht etwa nötig, daß die Erfindung auch tatsächlich zur Kenntnis der Sachverständigen gelangt ist. Ob die offenkundige Benutzung nur vereinzelt oder in einem größeren Umfang erfolgt ist, ist bedeutungslos. Ebenso ist es unschädlich, wenn die Benutzung zur Zeit der Patentanmeldung nicht mehr fortdauert. Die Länge der zwischen der Vorbenutzung und der Patentanmeldung verstrichenen Zeit spielt keine Rolle. Was dem Gewerbe durch die offenkundige Vorbenutzung einer Erfindung einmal zugeführt worden ist, ist dadurch für das Gewerbe frei geworden.

Offenkundigkeit einer Vorbenutzung fehlt, wenn die Vorbenutzung nur für solche Personen wahrnehmbar ist, die zur Geheimhaltung verpflichtet sind. Die Pflicht zur Geheimhaltung kann hierbei ausdrücklich vereinbart sein, sie kann sich aber auch aus den besonderen Verhältnissen des Einzelfalls ohne weiteres ergeben. Nach der Rechtsprechung ist im allgemeinen anzunehmen, daß die Angehörigen eines Betriebs, insbesondere eines öffentlichen Betriebs, verpflichtet sind, über die Betriebsvorgänge und ihre Beobachtungen im Betrieb zu schweigen. Infolgedessen wird eine Erfindung, die in einem Betrieb angewendet wird, nicht schon allein dadurch offenkundig, daß die Arbeiter des Betriebs davon Kenntnis haben. Hierzu ist vielmehr der Nachweis nötig, daß auch betriebsfremden Personen das Wesen der Erfindung erkennbar geworden ist, sei es aus den Erzeugnissen des Betriebs, sei es durch Führungen im

Betrieb oder auf sonstige Weise. Dadurch, daß die Kenntnis von dem Wesen einer Erfindung unter Verletzung der Geheimhaltungspflicht weiteren Kreisen vermittelt wird, wird die Benutzung noch nicht zu einer offenkundigen Vorbenutzung.

Es entsteht die Frage, ob die Benutzung einer Erfindung auf Bahngelände, z. B. beim Bau einer Brücke, beim Bau eines Gleises, einer Weiche usw., als offenkundige Vorbenutzung anzusehen ist oder nicht, wenn es sich um eine Erfindung handelt, die im Eisenbahnbetrieb entstanden ist. Zu dieser Frage hat das Reichsgericht entschieden, daß das Bahngelände für die Beurteilung der Öffentlichkeit dieselbe Bedeutung habe wie eine geschlossene Fabrikanlage, so daß also die Benutzung einer Erfindung auf dem freien Bahngelände in der Regel nicht als eine neuheitsschädliche offenkundige Vorbenutzung anzusehen ist. Das Reichsgericht hat seine Auffassung damit begründet, daß das Betreten der Bahnanlagen durch die BO. ausdrücklich unter Strafe gestellt sei, so daß die Erlangung der Kenntnis von der Benutzung einer Erfindung für betriebsfremde Personen in gleicher Weise wie bei einer geschlossenen Fabrikanlage erschwert sei. Nach dieser Entscheidung ist daher die Vorbenutzung einer Erfindung auf Bahngelände nur dann als eine offenkundige Vorbenutzung anzusehen, wenn im Einzelfall die Möglichkeit der Kenntnisnahme durch eine unbegrenzte Personenzahl gegeben war, z. B. bei Benutzung einer Erfindung auf einem dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnhof usw. (Anders ist natürlich die Rechtslage zu beurteilen, wenn der Erfindungsgedanke in Gegenständen verwirklicht ist, die von dritter Seite an die Reichsbahn geliefert worden sind, ohne daß der Reichsbahn hierbei eine Geheimhaltungspflicht auferlegt worden wäre. Denn hier ist durch die Lieferung an die Reichsbahn das Erfindergeheimnis bereits preisgegeben.)

Im Gegensatz zur druckschriftlichen Vorveröffentlichung ist eine offenkundige Vorbenutzung nur dann schädlich, wenn die Vorbenutzung im Inland stattgefunden hat. Dazu ist allerdings nicht nötig, daß der die Erfindung verkörpernde Gegenstand nun seinerseits auch im Inland hergestellt ist, wenn er nur im Inland der Öffentlichkeit zugänglich wird.

Hat jemand eine neue Erfindung gemacht, so entsteht für ihn, wenigstens in der Regel, mit der Anmeldung der Erfindung beim Patentamt ein öffentlich-rechtlicher Anspruch auf Erteilung eines Patents. Ein solcher Anspruch kann aber für eine Erfindung nur einmal entstehen. Denn das, „was das Gewerbe einmal um den Preis eines Patents erkauft hat, braucht es nicht noch ein zweites Mal zu erkaufen". Infolgedessen kann für dieselbe Erfindung auch nur einmal ein Patent erteilt werden. Das ist im § 3 Abs. 1 PatGes. ausdrücklich festgelegt. Hier wird be-

stimmt, daß jeder, der eine Erfindung als erster beim Patentamt anmeldet, einen Anspruch auf Erteilung eines Patents hat. Eine spätere Anmeldung kann den Anspruch auf ein Patent nicht begründen, wenn die Erfindung bereits Gegenstand eines Patents eines früheren Anmelders ist. Trifft diese Voraussetzung teilweise zu, so hat der spätere Anmelder nur Anspruch auf Erteilung eines Patents in entsprechender Beschränkung. Die Praxis wendet diese Bestimmung auch an, wenn für eine bestimmte Erfindung ein Patent zwar noch nicht erteilt, aber eine entsprechende Patentanmeldung bereits vorhanden ist.

Der Anspruch auf Erteilung eines Patents entsteht nur dann, wenn sich die Anmeldung auf eine bereits abgeschlossene Erfindung bezieht. Die Erfindung muß also, um überhaupt patentfähig zu sein, schon dermaßen fertig sein, daß der Fachmann mit den in der Patentschrift angegebenen Mitteln die Lösung jederzeit wiederholen kann. Das schließt allerdings nicht aus, daß er, um die Ausführung bewerkstelligen zu können, noch Ausprobungen und Versuche vornehmen muß. Doch ist hierbei festzuhalten, daß die Versuche das in solchen Fällen übliche Maß nicht überschreiten dürfen, daß sie weiter die Gewähr für die Aufgabenlösung bieten müssen und daß sie schließlich ihrem Wesen nach nicht dem Bereich erfinderischer Tätigkeit zugehören dürfen.

Ist für eine Erfindung einmal ein Patent erteilt, so erlangt der Patentinhaber dadurch ein absolutes Recht zur gewerblichen Ausnutzung dieser Erfindung. Nach § 4 PatGes. ist er nämlich ausschließlich befugt, gewerbsmäßig den Gegenstand der Erfindung herzustellen, in Verkehr zu bringen, feilzuhalten oder zu gebrauchen. Ist das Patent für ein Verfahren erteilt, so erstreckt sich das Recht des Patentinhabers nicht nur auf das geschützte Verfahren, sondern auch auf die durch das Verfahren unmittelbar hergestellten Erzeugnisse. Ist z. B. ein bestimmtes Verfahren zum Imprägnieren von Holzschwellen geschützt, so fallen auch die nach diesem Verfahren behandelten Schwellen unter das Patent, so daß der Patentinhaber auch der gewerblichen Benutzung dieser Schwellen widersprechen kann, wenn sie unter Verletzung seines Patentes bearbeitet worden sind.

Bei der Entscheidung der Frage, wie weit der Schutz eines Patents auszudehnen ist, geht die Rechtsprechung davon aus, daß der Anmelder eines Patents im Zweifel alles geschützt haben will, was nach dem Stande der Technik an seiner Erfindung überhaupt schutzfähig ist. Von diesem Ausgangspunkt aus erstreckt die Rechtsprechung den Schutz eines Patents im allgemeinen auf alles, um was die Technik durch die Offenbarung einer Erfindung objektiv bereichert worden ist. Darauf, ob der Erfinder diesen Umfang der Bereicherung der Technik auch erkannt

hat und ob er das Maß des Fortschritts in den Patentansprüchen zutreffend festgehalten hat, kommt es regelmäßig nicht an. Dem Schutz eines Patents unterfallen vielmehr alle Maßregeln, aber auch nur diese, welche sich aus der Beschreibung der Erfindung für den Durchschnittsfachmann ohne eigenerfinderisches Zutun ergeben. Denn das Patent wird jeweils für eine neue technische Anweisung an die Fachwelt gewährt, bei der sich von vornherein nie ermessen lassen wird, in welcher Form ihre Umgehung versucht werden könnte. In diesem Sinne spricht man von dem sogenannten Schutzbereich oder Schutzumfang eines Patents und umschreibt damit das Gebiet, das dem Patentinhaber ausschließlich vorbehalten ist. Demgegenüber versteht man unter dem „Gegenstand" eines Patents die in den Patentansprüchen gekennzeichnete besondere Ausführungsform des Erfindungsgedankens. Der Gegenstand eines Patentes muß sonach immer innerhalb der Grenzen des geschützten Gebiets liegen, während der Schutzbereich über den Gegenstand hinausgehen kann, aber nicht muß. Zum Vergleich kann auf zwei mittige Kreise hingewiesen werden, von denen der kleinere den Gegenstand des Patents verdeutlicht, während der größere den Schutzbereich bzw. Schutzumfang kennzeichnet. Bei bedeutenderen Erfindungen, insbesondere auf seltener bearbeiteten Gebieten, wird der Schutzbereich eines Patents regelmäßig größer sein als bei Erfindungen auf vielbearbeiteten Gebieten, bei welchen die Bereicherung der Technik oft nur in der Angabe einer neuen zweckmäßigeren Lösung eines technischen Problems besteht, die nur zu den bereits vorhandenen Lösungen hinzutritt. Im ersteren Fall würden sich sonach die Halbmesser der mittigen Kreise erheblich voneinander unterscheiden, während sie im letzteren Fall entweder nur unwesentlich oder überhaupt nicht voneinander abweichen könnten.

Weil für die Beurteilung des Schutzumfanges eines Patentes immer nur das maßgebend sein kann, was der Technik durch eine Erfindung tatsächlich neu zugeführt worden ist, kann es auf die subjektive Auffassung und die technische Vorstellung des Erfinders über den Wert und die Bedeutung seiner Erfindung nicht ankommen. Besteht daher die Leistung des Erfinders nur darin, daß er auf einen bestimmten Weg zur Lösung einer Aufgabe hingewiesen hat, ohne daß dieser Weg, wie nachträglich festgestellt wird, zum Ziel führt, so kann der Schutzbereich eines solchen Patentes, da es an einer objektiven Bereicherung der Technik fehlt, nicht über diesen Lösungsvorschlag hinaus ausgedehnt werden. Das gilt selbst dann, wenn die irrige Lehre des Erfinders für die Technik dadurch förderlich war, daß sie den Anstoß zu einer Entwicklung gegeben hat, die zu einer brauchbaren Lösung der Aufgabe geführt hat. Der Erfinder kann hier nicht etwa verlangen, daß ihm

etwas, was er weder erkannt noch der Fachwelt offenbart hat, allein deshalb vorbehalten sein soll, weil seine falsche Lehre auf den Weg zur richtigen Lösung einer Aufgabe hingeführt hat (siehe hierzu RG. vom 2. Januar 1935 in Markenschutz und Wettbewerb 1935/99 ff.).

Die Entscheidung über den Schutzumfang der Patente wird durch die ordentlichen Gerichte im Verletzungsprozeß getroffen, während der Gegenstand des Patents durch das Patentamt im Patenterteilungsverfahren festgestellt wird.

Die erwähnte Rechtsprechung über den Umfang des Schutzes der Patente ist von der Erkenntnis getragen, daß die schöpferischen Kräfte eines Volks nur dann zu ihrer vollen Entfaltung kommen können, wenn die erfinderische Leistung auch einen starken Schutz genießt. Zu einem starken Schutz gehört aber, daß es unmöglich ist, daß sich ein Dritter durch einfache Änderungen in der äußeren Formgebung seiner Erzeugnisse oder in der Gestaltung seines Herstellungsverfahren das geschützte Geistesgut des Patentinhabers zunutze machen kann. Denn der Verletzer eines Patents wird wohl immer versuchen, durch mehr oder minder große Abweichungen in der äußeren Gestaltung seiner Erzeugnisse oder seines Verfahrens gegenüber dem geschützten Gegenstand davon abzulenken, daß er in Wahrheit nur den Fortschritt ausnutzt, zu dem ein anderer den Weg geebnet hat. Infolgedessen kommt es auch für die Entscheidung der Frage nach dem Vorliegen einer Patentverletzung nicht so sehr auf die Unterschiede, als vielmehr gerade auf die Übereinstimmung zwischen dem Gegenstand der Erfindung und der Ausführungsweise des Verletzers an. Ob die Nachbildung besser oder schlechter ist, spielt keine ausschlaggebende Rolle.

Die Ermittlung der Grenzen der Schutzwirkung eines Patents erfolgt durch Auslegung des Patents. Die Aufgabe der Patentauslegung besteht somit darin, festzustellen, mit welcher neuen Lehre zu technischem Handeln der Erfinder das gewerbliche Können befruchtet hat. Zur Erfüllung dieser Aufgabe stehen im wesentlichen drei Erkenntnisquellen zur Verfügung.

In erster Linie hat die Auslegung an den Patenterteilungsakt anzuknüpfen, da ja durch den Erteilungsakt des Patentamts das Patent erst geschaffen wird. An Hand des Erteilungsbeschlusses ist zu prüfen, welche Erfindung das Patentamt überhaupt patentiert hat. Es ist dagegen nicht Aufgabe der Auslegung aufzuklären, was der Erfinder tatsächlich erfunden hat. Für den Verletzungsrichter ist vielmehr das Patent in dem Umfang, in dem es erteilt ist, maßgebend, gleich, ob das erteilte Patent über die angemeldete Erfindung hinausgeht oder hinter ihr zurückbleibt. Bei der Auslegung des Patenterteilungsakts selbst ist wiederum zunächst

vom Patentanspruch auszugehen. Denn der Patentanspruch soll nach § 20 PatGes. angeben, was der Erfinder als patentfähig unter Schutz gestellt haben will. Soweit der Patentanspruch klar ist und zu Zweifeln über den Schutzumfang keinen Raum läßt, entfällt eine weitere Auslegung. Das trifft allerdings praktisch nur in Ausnahmefällen zu, weil in der Mehrzahl der Fälle das, was im Patentanspruch als der Gegenstand der Erfindung gekennzeichnet ist, nur ein einzelnes Anwendungsbeispiel des Erfindungsgedankens bildet, diesen aber nicht schon voll erschöpft. In der Regel muß daher bei der Auslegung des Erteilungsakts neben dem Anspruch noch die Patentbeschreibung und, soweit eine Zeichnung beigegeben ist, auch diese herangezogen werden. Hierbei muß aber festgehalten werden, daß die Beschreibung den Anspruch nicht etwa ersetzen, sondern nur erläutern kann.

Die weitere Erkenntnisquelle, aus der die Auslegung schöpfen kann, sind die Patenterteilungsakten. Aus diesen ist insbesondere aufzuklären, ob der Schutzumfang durch unzweideutige Verzichte des Anmelders oder durch Einschränkungen des Patentamts auf bestimmte Anwendungsformen des Erfindungsgedankens beschränkt ist.

Bleiben noch weiter Zweifel, so muß auf den sogenannten Stand der Technik als Auslegungsbehelf zurückgegriffen werden. Es muß also aufgeklärt werden, was dem Gewerbe im Zeitpunkt der Patentanmeldung auf dem jeweils einschlägigen und auf verwandten Gebieten bereits zugeführt war und was ihm durch die Patentanmeldung noch neu zugeführt werden konnte. Die Auslegung nach dem Stand der Technik läuft sonach auf eine Gegenüberstellung des Inhalts eines Patents mit anderen einschlägigen oder nahegelegenen Patentschriften, druckschriftlichen Vorveröffentlichungen und neuheitsschädlichen Vorbenutzungshandlungen hinaus. Sie macht es sich zur Aufgabe, das herauszuschälen, worin gegenüber diesen Prüfungsunterlagen noch eine Bereicherung des technischen Könnens durch das Patent gefunden werden kann. Hierbei kann als dem beachtlichen Stand der Technik zugehörig nur das berücksichtigt werden, was durch druckschriftliche Vorveröffentlichungen oder offenkundige Vorbenutzungshandlungen der Fachwelt bereits tatsächlich offenbart ist. Dagegen kann dem Stand der Technik nicht auch das zugerechnet werden, was der Fachmann abweichend von dem Vorbeschriebenen bzw. Vorbenutzten auf Grund seiner Fachkunde daraus hätte machen können.

Bisweilen wird als vierter Auslegungsbehelf bei der Ermittlung des Schutzumfangs eines Patents auch noch die Auslegung nach dem Gleichwert (Äquivalenz) angeführt. Hierbei handelt es sich allerdings nicht mehr um eine Auslegung im Sinn der Ermittlung eines Willensinhalts,

sondern um die Beantwortung der Frage, inwieweit wegen Gleichartigkeit der angewendeten Mittel ein Eingriff in ein fremdes Patent dann anzunehmen ist, wenn ein Dritter zur Verwirklichung desselben technischen Erfolges bewußt andere Mittel oder andere Wege als der Erfinder wählt. Dem Techniker stehen im allgemeinen zur Herbeiführung eines technischen Erfolgs eine Reihe von Lösungsmitteln zur Verfügung. Ein ausreichender Patentschutz verlangt, daß der Patentinhaber auch gegen Nachbildungen seines Patents geschützt wird, bei welchen ohne Verschiedenheit des Lösungswegs nur andere, aber wesentlich gleichwirkende Mittel als nach dem Patent benutzt werden. Der Schutzbereich eines Patents wird deshalb wenigstens im allgemeinen auch auf die Gleichwerte zu den Mitteln des Patents ausgedehnt, es sei denn, daß diese bekannt sind oder bereits bekannten Mitteln nahestehen. Im einzelnen bestehen allerdings eine Reihe Abweichungen von dieser Regel. Das gilt insbesondere für Konstruktionspatente und für solche Erfindungen, bei welchen eine verdienstliche Förderung der Technik durch den Erfinder, wie etwa bei vielfach gelösten Problemen, nur in beschränktem Rahmen gegeben sein kann.

Man unterscheidet die sogenannten technischen und die patentrechtlichen Gleichwerte. Technische Gleichwerte liegen vor, wenn die Arbeitsmittel oder das Verfahren des Patents und der Nachbildung in der Technik allgemein zu demselben Zweck angewendet werden, z. B. die Schleifleiste eines Spurmessers zur Feststellung von Gleisunregelmäßigkeiten kann an die Schienen durch Federn oder Gewichtshebel angepreßt werden. Federn und Gewichtshebel sind zueinander technisch gleichwertig. Es müssen sonach die verschiedenen Mittel hinsichtlich ihrer maßgeblichen Wirkung übereinstimmen und außerdem müssen sie auch gegenseitig austauschbar sein, so daß beim Ersatz des einen Mittels durch das andere weder Bauglieder weggelassen noch neue hinzugefügt werden müssen. Wird mit der Anwendung eines anderen Arbeitsmittels ein besonderer technischer Vorteil erreicht oder ein Nachteil vermieden, so fehlt die Gleichwertigkeit der angewendeten Mittel. Die technischen Gleichwerte werden ohne weiteres in einem Patent mitumfaßt.

Für die Auslegung eines Patentes nach dem Gleichwert kommt daher nur der patentrechtliche Gleichwert in Frage. Zur Annahme eines patentrechtlichen Gleichwerts ist es nicht nötig, daß die verschiedenen Arbeitsmittel (oder Verfahren) sich hinsichtlich ihrer allgemeinen Anwendbarkeit einander nähern, sondern es ist nur erforderlich, daß sie gerade bei der Verwirklichung des Erfindungsgedankens des Patents die gleiche oder eine annähernd gleiche Wirkung hervorbringen (funktionelle Gleichwirkung). Die gegenseitige Austauschbar-

keit bezieht sich hier nur auf den Einzelfall. Zur Verletzung eines Patents durch die Verwendung patentrechtlich gleichwertiger Mittel gehört aber stets, daß der Lösungsvorschlag des Patents auch für die Nachbildung, nur unter Verwendung anderer Lösungsmittel angewendet wird. Soweit die Lösungsmittel dagegen im Rahmen eines anderen Lösungswegs angewendet werden, liegt eine Verletzung nicht vor. So sind z. B. Bürsten, Schieber und Scheren hinsichtlich ihres Anwendungsbereichs wesentlich verschieden. Bei der Vorrichtung des DRP. Nr. 37 010, bei der es sich um das Abstreifen und Abbrechen von Magnesiarückständen und Asche von Magnesiumlampen handelt, sind sie jedoch gleichwertig, da die verschiedenen Mittel in dem Sonderfall für den angestrebten Zweck in gleicher Weise geeignet sind, so daß sie gegenseitig ausgetauscht werden können (siehe Teudt, Die Patentanmeldung, dritte Auflage, Abschnitt 50, Seite 86).

Der Erfindungsschutz zielt darauf ab, die Entwicklung der Technik und der Industrie zu fördern. Zu diesem Zweck gewährt das Patentrecht dem Patentinhaber ein Ausschlußrecht und führt damit eine Beeinträchtigung des freien Wettbewerbs herbei. Die ausnahmslose Durchführung dieses Grundsatzes würde aber in zahlreichen Fällen zu höchst unbefriedigenden Ergebnissen führen. Das Gesetz hat daher im § 5 dafür Vorsorge getroffen, daß ohne unbillige Beeinträchtigung der Belange des Patentinhabers aus seinem Ausschlußrecht Schwierigkeiten nicht entstehen können.

Die praktisch bedeutsamste Einschränkung erfährt das Recht des Patentinhabers durch das Vorbenutzungsrecht. Das Vorbenutzungsrecht knüpft an die Tatsache an, daß es unbillig wäre, wenn das Recht des Patentinhabers auch gegenüber demjenigen wirken sollte, dem durch die Offenbarung einer Erfindung eine neue technische Lehre nicht mehr gegeben werden konnte. Im Gegensatz zu fremden Rechtssystemen wird allerdings im deutschen Patentgesetz der bloße vorhergehende Besitzstand nicht als geeignete Grundlage für das Entstehen eines Vorbenutzungsrechts angesehen. Das deutsche Patentrecht geht vielmehr davon aus, daß ein schutzwürdiges Interesse des vorhergehenden Erfindungsbesitzers gegenüber dem Patentinhaber nur dann anzuerkennen sein wird, wenn der vorhergehende Erfindungsbesitzer im Zeitpunkt der Patentanmeldung die Verwirklichung des Erfindungsgedankens schon tatsächlich durch einen Aufwand von Zeit und Kapital eingeleitet hat. Das Gesetz läßt deshalb ein Patent nur gegen denjenigen nicht wirken, welcher zur Zeit der Anmeldung die Erfindung bereits im Inland in Benutzung genommen oder die zur Benutzung erforderlichen Veranstaltungen getroffen hatte. Das Vorbenutzungsrecht gibt dem Berechtigten die Befugnis, die Erfin-

dung für die Bedürfnisse seines eigenen Betriebs in eigenen oder fremden Werkstätten auszunutzen. Diese Befugnis kann nur zusammen mit dem Betrieb vererbt oder veräußert werden. Im einzelnen ist hierzu folgendes hervorzuheben:

Zum Entstehen eines Vorbenutzungsrechts gehört in erster Linie, daß der Vorbenutzungsberechtigte dieselbe Erfindung gemacht hat, auf die sich das Patent bezieht, und zwar muß diese Erfindung im Zeitpunkt der Anmeldung des feindlichen Patents bereits fertig abgeschlossen sein. Außerdem darf der Erfindungsbesitz des Vorbenutzers nicht von dem späteren Patentinhaber abgeleitet sein, d. h., er muß „redlich" sein. Ob der Vorbenutzungsberechtigte die Neuheit seiner Erfindung oder überhaupt ihre Bedeutung erkannt hat, ist ohne Belang. Es genügt vielmehr, wenn er nur ein Mittel zur Erreichung eines bestimmten technischen Zwecks aufgefunden hat, wenn dieses Mittel klar erfaßt ist, so daß es für den Sachverständigen in genügender Weise gekennzeichnet ist und wenn die behauptete Wirkung auch eintritt.

Zu dieser Erkenntnis muß sodann noch die tatsächliche Auswertung dieser Erkenntnis hinzutreten. Der bloße Benutzungswille allein würde nach dem Gesetz nicht genügen. Allerdings ist nicht nötig, daß die Benutzung der Erfindung bereits abgeschlossen ist, sondern es genügt, wenn nur die erforderlichen Veranstaltungen zur Benutzung getroffen sind. Was zu den Veranstaltungen zur Benutzung einer Erfindung gehört, wird im Gesetz nicht gesagt. Die Rechtsprechung verlangt hierzu ein doppeltes: Es müssen Handlungen vorliegen, welche die Erfindung im wesentlichen auszuführen bestimmt sind; außerdem muß noch der Wille, die Erfindung s o f o r t zu benutzen, zweifelsfrei erkennbar sein. Als Veranstaltungen in diesem Sinn können unter Umständen die Herstellung von Werkstättenzeichnungen zur Ausführung der Erfindung oder von Modellen derselben gelten. Von Veranstaltungen zur Benutzung einer Erfindung kann dagegen selbst bei Vorhandensein von Zeichnungen oder Modellen noch nicht gesprochen werden, wenn bei einer Vielheit von Lösungsvorschlägen für ein bestimmtes Problem noch nicht entschieden ist, welcher Vorschlag aus dieser Vielheit aufgenommen werden soll. Denn zur Begründung des Vorbenutzungsrechts gehört immer, daß der Nutzungswille auf eine bestimmte Erfindung gerichtet ist.

Schließlich muß der Tatbestand, aus dem ein Vorbenutzungsrecht hergeleitet wird, im Zeitpunkt der Anmeldung des feindlichen Patents noch vorliegen (Erfordernis der sogenannten Kontinuität der Benutzung). Infolgedessen ist es nötig, daß die Benutzung der Erfindung oder die Veranstaltungen zu ihrer Benutzung in diesem Zeitpunkt noch andauern. Ist der Gegenstand der Erfindung vor diesem Zeitpunkt schon tatsächlich

benutzt worden, so genügt es zur Erhaltung des Vorbenutzungsrechts, wenn er zu dem Bestand an technischen Mitteln gehört, die ein Betrieb je nach Bedarf hervorholt und anwendet. Eine fortdauernde Benutzung im Sinn einer fortdauernden Anwendung ist nicht nötig. Selbst eine vorübergehende Unterbrechung der Benutzung ist nicht schädlich, wenn die Unterbrechung nur durch besondere Gründe vorübergehender Art (z. B. Saisonbetriebe) bedingt ist. Bloße Veranstaltungen zur Benutzung einer Erfindung, die längere Zeit vor der Anmeldung des feindlichen Patents liegen, aber bis zur Patentanmeldung nicht weiter verfolgt worden sind, können ein Vorbenutzungsrecht nicht begründen. Ältere Zeichnungen aus den Akten, in welchen der Erfindungsgegenstand dargestellt ist, geben daher für sich allein gegenüber einem späteren Patent kein Vorbenutzungsrecht.

Endlich ist für das Entstehen eines Vorbenutzungsrechts noch nötig, daß die Handlungen, auf welche das Vorbenutzungsrecht gestützt wird, im Inlande erfolgt sind.

Regelmäßig wird das Vorbenutzungsrecht aus einer nicht-offenkundigen Vorbenutzung abzuleiten sein. Doch läßt auch eine offenkundige Vorbenutzung zugunsten des Vorbenutzers ein Vorbenutzungsrecht entstehen, so daß der Berechtigte zunächst keinen Nachteil dadurch erleidet, daß er die mangelnde Neuheit einer Patentanmeldung im Einspruch- oder Nichtigkeitsverfahren nicht geltend gemacht hat.

Über das Vorhandensein eines Vorbenutzungsrechts entscheiden ausschließlich die Gerichte im Verletzungsprozeß. Das Patentamt hat mit der Feststellung von Vorbenutzungsrechten nichts zu tun.

Die Wirkung des Vorbenutzungsrechts besteht darin, daß der Vorbenutzungsberechtigte nicht gehalten ist, die Schranke zu beachten, die das Patent für den freien Wettbewerb aufrichtet. Der Vorbenutzungsberechtigte hat vielmehr das Recht, den Gegenstand der Erfindung ohne Beachtung des Patents zu benutzen. In welcher Form diese Benutzung erfolgt, ob durch Herstellen, Gebrauchen, in Verkehrbringen usw., spielt keine Rolle. Ebenso ist es gleichgültig, ob die Benutzung in eigenen oder fremden Werkstätten erfolgt. Daher ist auch derjenige, der auf Bestellung des Vorbenutzungsberechtigten den Gegenstand der Erfindung hergestellt hat, gegen die Inanspruchnahme von seiten des Patentinhabers geschützt. Trotzdem entspricht aber die Rechtsstellung des Vorbenutzungsberechtigten nicht der des Patentinhabers. Der Vorbenutzungsberechtigte ist vielmehr von vornherein in seiner Nutzungsbefugnis insofern eingeschränkt, als die Ausnutzung seiner Erfindung nur zur Befriedigung der Bedürfnisse seines eigenen Betriebs erfolgen darf. Außerdem bleibt auch die Befugnis des Vorbenutzungsberechtigten hinter dem

Recht des Patentinhabers dadurch zurück, daß er nach Anmeldung des Patents die Ausführungsformen seiner Erfindung nicht mehr beliebig ändern darf. Der Vorbenutzungsberechtigte darf vielmehr seine Erfindung, von Ausnahmen abgesehen, im allgemeinen nur so weiter benutzen, wie er sie bereits vor der Anmeldung benutzt hat. Hierbei verbleibt ihm allerdings das Recht, seine Arbeitsmittel (Verfahren) gegen glatte (d. h. ohne weiteres naheliegende) Gleichwerte auszutauschen, es sei denn, daß er durch den Austausch dieser Gleichwerte die Ausführungsform des Patents verwirklicht. Die Ausführungsform, die der Patentinhaber zuerst aufgezeigt hat, darf der Vorbenutzungsberechtigte auch dann nicht nachahmen, wenn sie nichts Erfinderisches an sich hat.

Die zweite Schranke, die dem Recht des Patentinhabers gesetzt ist, ist in der sogenannten Zwangslizenz für das Reich und die Länder enthalten. Nach § 5 Abs. 2 PatGes. tritt nämlich die Wirkung eines Patents insoweit nicht ein, als eine Erfindung nach den Bestimmungen der Reichsregierung für das Heer oder die Flotte oder sonst im Interesse der öffentlichen Volkswohlfahrt benutzt werden soll. Doch hat der Patentinhaber in diesem Fall Anspruch auf eine angemessene Vergütung, während er bei Fehlen der Entscheidung der Reichsregierung immer einen Anspruch auf volle Entschädigung hat. Die Rechtfertigung dieser Sonderregelung ergibt sich aus der natürlichen Erwägung, daß das Recht des Patentinhabers ganz selbstverständlich dann zurücktreten muß, wenn das höchste Gut: die Sicherheit von Volk und Staat oder die öffentliche Wohlfahrt auf dem Spiele steht. Denn der Erfinder verdankt seine Leistung nicht nur sich selbst, sondern er steht wieder auf den Schultern anderer und zieht so den Gewinn aus den kulturellen Werten, die nur auf dem Boden der Volksgemeinschaft entstehen konnten.

Die dritte Einschränkung der Rechte des Patentinhabers endlich entspringt der Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse des zwischenstaatlichen Verkehrs. Für das Patentrecht gilt das sogenannte Territorialitätsprinzip, d. h. Patente gelten und wirken nur für das Gebiet des Staats, in dem sie erteilt worden sind. Soweit eine Erfindung in einem anderen Staat nicht geschützt ist, darf sie deshalb dort nachgeahmt werden. Sind solche Nachahmungen bei Einrichtungen verwendet, die dem zwischenstaatlichen Verkehr dienen, so müßten sich erhebliche Störungen daraus ergeben, wenn beim Überschreiten einer Landesgrenze immer erst geprüft werden müßte, ob der Benutzung der Verkehrseinrichtungen im fremden Staat nicht gewerbliche Schutzrechte dieses Staats entgegenstehen. Diesen Schwierigkeiten begegnet in voller Übereinstimmung mit dem internationalen Patentrecht § 5 Abs. 3 PatGes. dadurch, daß die Wirkung des Patents bei Einrichtungen an Fahrzeugen, welche nur vor-

übergehend in das Inland gelangen, ausgeschlossen wird. Hierbei ist es ohne Bedeutung, ob diese Fahrzeuge regelmäßig in das Inland gelangen oder nicht. Wesentlich ist aber, daß der inländische Aufenthalt nur vorübergehend ist. Der Benutzung von Einrichtungen an einem fremdstaatlichen Kurswagen, der im regelmäßigen Verkehr die deutsche Landesgrenze überschreitet, kann daher auf Grund eines deutschen Patents nicht widersprochen werden.

Nach geltendem deutschen Patentrecht steht der Anspruch auf das Patent demjenigen zu, der eine Erfindung durch die Anmeldung beim Patentamt als erster der Allgemeinheit offenbart (sogenanntes Anmelderprinzip). Ob dieser Anmelder auch gleichzeitig der Erfinder ist, ist für das Patenterteilungsverfahren zunächst ohne Belang. Im Gegensatz zu dieser Auffassung des deutschen Rechts gewähren die Patentgesetze einer ganzen Reihe von fremden Staaten den Anspruch auf ein Patent nur dem wahren Erfinder (sogenanntes Erfinderprinzip). Diese Verschiedenheit darf aber nicht etwa dahin verstanden werden, als ob nach deutschem Recht das Verdienst des Erfinders zugunsten des Anmelders geringer gewertet werden solle als im Recht fremder Staaten. Das deutsche Recht geht vielmehr davon aus, daß der Erstanmelder in der Regel auch der Erfinder oder wenigstens ein berechtigter Erfindungsbesitzer sein wird. Doch hat das Gesetz gleichzeitig Vorkehrungen zum Schutz gegen die Anmeldung einer Erfindung durch einen Unberechtigten getroffen, indem es dem Berechtigten ein Widerspruchsrecht gegen eine Patentanmeldung seitens eines Unberechtigten einräumt, wenn der wesentliche Inhalt dieser Anmeldung den Beschreibungen, Zeichnungen, Modellen, Gerätschaften oder Einrichtungen eines anderen oder einem von ihm angewendeten Verfahren entnommen ist. Erweist sich der Widerspruch als begründet, so ist der rechtmäßige Besitzer der Erfindung befugt, die Erfindung noch nachträglich für sich zum Patent anzumelden und zu verlangen, daß als Anmeldetag der Tag vor Bekanntmachung der früheren Patentanmeldung gelten soll (§ 3 Abs. 2 PatGes.).

Mag auch das reine Anmelderprinzip des geltenden Rechts den Erfordernissen des Erteilungsverfahrens in hohem Maß dadurch Rechnung tragen, daß das Patentamt der Feststellung der Urheberschaft enthoben ist, so entspricht es doch nicht mehr der modernen Auffassung über den Wert der persönlichen Leistung. Insbesondere enthielte es eine Absage an das Leistungsprinzip des nationalsozialistischen Staats, wenn die Persönlichkeit des Erfinders im Schatten stehen sollte, während der Anmelder in den Blickkreis der Öffentlichkeit treten würde. In einem kommenden Patentgesetz wird daher die Person des Erfinders dadurch stärker in den Mittelpunkt gerückt werden, daß mit dem Übergang zum

Erfinderprinzip auch der Anspruch auf die Erfinderehre ausdrücklich festgelegt wird, so daß in jeder Patentschrift ausgesprochen werden muß, wer als Urheber der betreffenden Erfindung zu gelten hat. Dem geltenden Recht ist ein solcher Anspruch auf die Erfinderehre unbekannt. Allerdings hat das Patentamt im Weg der Verwaltungspraxis diesem unbefriedigenden Zustand des geltenden Rechts bereits zum Teile dadurch abgeholfen, daß es in den letzten Jahren bei Verschiedenheit zwischen Anmelder und Erfinder den Namen des Erfinders auf Antrag in die Patentschrift mit aufgenommen hat.

Die moderne Wirtschaft erhält ihr kennzeichnendes Gepräge durch das Vorherrschen der größeren Betriebe. Träger des technischen Fortschritts sind daher auch in überwiegendem Maße immer wieder die größeren Betriebe. Ebenso ist auch in der neuzeitlichen Wirtschaft der technische Fortschritt weniger das Ergebnis der schöpferischen Einzelleistung einzelner Unternehmer, als vielmehr das Ergebnis einer planmäßigen Arbeit, die in den größeren Betrieben geleistet wird. Dadurch ist das Erfinden zur Berufsaufgabe geworden, die im fremden Dienst geleistet wird. Das führt zu der Frage, ob auch das Ergebnis einer erfinderischen Tätigkeit, die in einem fremden Betrieb geleistet wird, genau so wie das sonstige Ergebnis der Arbeit im fremden Dienst ohne weiteres dem Betrieb zufallen oder aber ob der Erfinder wegen der höchstpersönlichen Natur der erfinderischen Leistung ein Vorrecht an seiner Erfindung haben soll. Der Gesetzgeber hat diese Frage nicht gelöst, ihre Klärung vielmehr der Rechtsprechung und Rechtslehre überlassen. Nach der Rechtsprechung werden die Angestelltenerfindungen in 3 Gruppen unterteilt: in die Betriebserfindungen, in die Diensterfindungen und in die freien Erfindungen.

Eine Betriebserfindung liegt dann vor, wenn die Erfindung innerhalb eines gewerblichen Betriebs entstanden ist, ohne daß sie auf das erfinderische Verdienst bestimmter einzelner Personen zurückgeführt werden kann. Die Betriebserfindungen gehören stets dem Betriebsinhaber.

Zum Wesen der Diensterfindung gehört, daß die Erfindung auf der Tätigkeit eines bestimmten Angestellten beruht und unmittelbar in den Pflichtenkreis dieses Angestellten fällt. Wann das anzunehmen ist, ist Frage des Einzelfalls. Bei der Entscheidung hierüber kann als gesicherter Bestand der Rechtsprechung an folgenden Grundsätzen festgehalten werden. Eine Erfindung ist dann dem Pflichtenkreis des Angestellten zuzurechnen, wenn a) entweder vereinbart ist, daß etwaige Erfindungen des Angestellten dem Betrieb gehören oder b) wenn ein besonderer Auftrag zum Erfinden vorliegt, oder c) wenn die Erfindung in

den Rahmen der Tätigkeit fällt, welche dem Angestellten nach seiner Stellung im Betrieb und nach der Art seiner Dienstleistung obliegt.

Die Diensterfindung gehört gleichfalls stets dem Betriebsinhaber, ohne daß es hierzu noch einer besonderen Übertragung bedürfte. Der Erfinder hat auf die Erfindung kein Recht. Zur Wahrung der Erfinderehre kann aber der Name des Erfinders nach der Praxis des Patentamts in der Patentschrift angegeben werden. Dagegen würde eine Anmeldung durch den Erfinder selbst in der Regel als Anmeldung durch den Nichtberechtigten dem Einwand widerrechtlicher Entnahme ausgesetzt sein. Rechte an der Erfindung kann der Erfinder erst dadurch erwerben, daß ihm der Betriebsinhaber die Erfindung zur Verwertung freigibt.

Eine freie Erfindung ist immer dann gegeben, wenn eine Erfindung weder Betriebs- noch Diensterfindung ist. Die freie Erfindung gehört dem Angestellten.

Die vorstehenden Grundsätze über die Rechte an Angestelltenerfindungen gelten entsprechend auch für Beamtenerfindungen.

Für den Bereich der Reichsbahn hat die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn in den beiden Verfügungen vom 26. Mai 1931 — 37 Anr. 444 II — und vom 3. Juni 1933 — 37 Anr. 722 — die Rechtslage noch im einzelnen näher erläutert. Wie hier ausgeführt wird, ist bei Erfindungen durch Reichsbahnbedienstete eine Betriebserfindung dann anzunehmen, wenn die Erfindung durch die Erfahrungen, Einrichtungen und Hilfsmittel der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft oder durch Anregungen und Vorarbeiten ihrer Bediensteten derart beeinflußt ist, daß sich entweder der Anteil des einzelnen nicht ausscheiden läßt oder kein Beamter in einer über die fachliche Berufstätigkeit hinausgehenden Weise hervorgetreten ist. Eine Diensterfindung ist dagegen anzunehmen, wenn ein Beamter durch besonderen Auftrag oder durch seine dienstliche Stellung verpflichtet war, innerhalb seines Pflichtenkreises für die technische Fortbildung der Einrichtungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu sorgen und die Erfindung im Rahmen dieses Auftrags oder Pflichtenkreises gemacht wurde. Hierbei ist die Frage, ob der Beamte durch seine dienstliche Stellung verpflichtet ist, innerhalb seines Pflichtenkreises für die technische Fortbildung der Einrichtungen der Deutschen Reichsbahn zu sorgen, je nach Lage des Einzelfalls unter Beachtung des dem Beamten zugewiesenen Aufgabenkreises zu entscheiden. Freie Erfindungen sind die übrigen Erfindungen. Ob eine Erfindung im Einzelfall als freie Erfindung anzusehen ist oder nicht, entscheidet zunächst die Hauptverwaltung. Das Recht des Beamten zur Herbeiführung einer gerichtlichen Entscheidung wird allerdings hierdurch nicht berührt.

Den Reichsbahnbeamten obliegt daher die Pflicht, alle Erfindungen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens vor ihrer weiteren Verwertung zunächst der Hauptverwaltung zur Entscheidung vorzulegen (Verfügung der Hauptverwaltung vom 30. September 1927 — 51.504 Nr. 2370/27). Eine Nichtbeachtung dieser Pflicht würde als Verletzung der den Beamten obliegenden Treupflicht als Dienstvergehen mit Dienststrafe zu belegen sein.

Unbeschadet ihres Eigentumsrechts an den Diensterfindungen hat die Reichsbahn ihren Beamten unter Vorbehalt nachträglicher Genehmigung das Recht zugestanden, ihre Erfindungen gleichzeitig mit der Vorlage an die Hauptverwaltung auf ihren eigenen Namen zum Patent anzumelden. Hierbei wird, soweit die Reichsbahn nicht etwa im Einzelfall die Weiterverfolgung einer solchen Patentanmeldung übernehmen will, die Genehmigung zur Anmeldung und Verwertung von solchen Erfindungen durch den Erfinder im allgemeinen mit der Einschränkung erteilt, daß die Deutsche Reichsbahn befugt ist, die Erfindung für die Bedürfnisse ihres eigenen Betriebs in eigenen oder fremden Werkstätten lizenzfrei auszunutzen und daß die Wirksamkeit von Vereinbarungen des Erfinders mit Dritten von der Genehmigung der Hauptverwaltung abhängig gemacht wird.

Das Gegenstück zur Frage nach den Eigentumsverhältnissen bei der Angestelltenerfindung bildet die Frage, wem das Eigentumsrecht an solchen Erfindungen zusteht, die in Ausführung eines Werkauftrags gemacht werden. Die Entscheidung hierüber ist im wesentlichen eine Frage der Vertragsauslegung. Hierbei können als richtunggebend folgende Sätze festgehalten werden: Eine Erfindung, die bei der Ausführung eines Auftrags gemacht wird, gehört nicht etwa schon auf Grund des Auftrags allein ohne weiteres dem Auftraggeber. Dem Auftraggeber wird vielmehr ein Anspruch auf Übertragung der Rechte an einer solchen Erfindung im allgemeinen nur dann zuzuerkennen sein, wenn es dem Besteller mit seinem Auftrag gerade auf die Lösung der technischen Aufgabe, die mit der Erfindung gelöst wird, angekommen und wenn auch die Vergütung mit Rücksicht hierauf festgesetzt worden ist. Mit der Ablieferung des bestellten Gegenstands wird der Besteller Eigentümer dieses Gegenstands und erhält gleichzeitig die Verfügungsbefugnis über die in dem gelieferten Gegenstand verkörperten technischen Gedanken. Gleiches gilt, wenn der Besteller die Kosten für die Versuche getragen hat, die zu einer Erfindung geführt haben. Dagegen gehört die Erfindung im Zweifel dem Erfinder, wenn sich erst bei der Ausführung des Auftrags ergeben hat, daß zur Herstellung des bestellten Werks eine Erfindung notwendig ist.

In zahlreichen Fällen sind brauchbare technische Neuerungen ohne ein enges gegenseitiges Benehmen zwischen der einschlägigen Fachindustrie und dem beteiligten Verbraucherkreis überhaupt nicht denkbar. Das gilt in hohem Maß für Neuerungen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens, die oft erst durch die Mitarbeit für den praktischen Betrieb verwendbar werden. Schließt das Ergebnis der gemeinschaftlichen Arbeit einen erfinderischen Fortschritt in sich, so entsteht an einer solchen Erfindung ein gemeinschaftliches Erfinderrecht, auf das die Bestimmungen des BGB. über die Gemeinschaft anzuwenden sind[1]. Hiernach hat vorbehaltlich einer abweichenden Regelung (§ 745 BGB.) jeder der Gemeinschafter das Recht, die gemeinschaftliche Erfindung als Ganzes für sich zu benutzen (§ 743 Abs. 2 BGB.), ohne an den Mitgemeinschafter Lizenzen zahlen zu müssen. Denn innerhalb der Gemeinschaft gibt es keine Lizenzen (so auch Reichsgericht in Blätter für Patentwesen 1928/37). Meldet ein Gemeinschafter die gemeinschaftliche Erfindung auf seinen Namen zum Patent an, so kann einer solchen Anmeldung nicht mit dem Einwand widerrechtlicher Entnahme begegnet werden. Denn zur widerrechtlichen Entnahme gehört immer, daß ein Nichtberechtigter die Erfindung angemeldet hat, während sich die Gemeinschafter gegenseitig immer als Mitberechtigte gegenüberstehen. Für die Geltendmachung der Rechte aus der Gemeinschaft bleibt daher nur der Zivilrechtsweg übrig.

Das Patent ist ein Vermögensrecht, das wie jedes andere Vermögensrecht Gegenstand des Rechtsverkehrs sein kann. Patente können daher insbesondere auch vererbt und veräußert werden. Neben den üblichen Formen der Verfügung über Vermögensgegenstände kennt das Patentrecht noch eine besondere Form der Verfügung über gewerbliche Schutzrechte: die Bestellung einer Lizenz an einem solchen Recht. Die Bestellung einer Lizenz ist in einer großen Zahl von Fällen die übliche Form der Patentverwertung. Sie läuft darauf hinaus, daß ein Dritter, der sogenannte Lizenznehmer, ein Recht zur Benutzung eines bestimmten Patents erhält, ohne gleichzeitig Berechtigter an dem Patent zu werden. Berechtigter an dem Patent bleibt vielmehr unverändert der Patentinhaber. Die Praxis kennt zwei verschiedene Arten der Lizenz: die Zwangslizenz und die Vereinbarungslizenz.

Die Voraussetzungen der Zwanglizenz sind in § 11 Abs. 1 PatGes. enthalten. Hiernach kann nach Ablauf von drei Jahren seit Bekannt-

[1] (Wegen der Wahrung der Rechte der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft siehe auch die Verfügungen der Reichsbahn-Hauptverwaltung vom 24. Mai 1930 — 36 Anp. 20 —; vom 19. Mai 1931 — 37 Anp. 36 — und vom 30. Dezember 1933 — 37/71 An. 42 —).

machung über die Erteilung eines Patents durch Entscheidung des Patentamts (bzw. Reichsgerichts) einem Dritten ein Recht zur Benutzung einer bestimmten Erfindung zugesprochen werden, wenn der Patentinhaber die Erlaubnis zur Benutzung der Erfindung trotz Angebots einer angemessenen Vergütung und Sicherheitsleistung abgelehnt hat und wenn weiter die Erteilung der Erlaubnis im öffentlichen Interesse geboten ist.

Ungleich häufiger als die Zwangslizenz ist naturgemäß die Vereinbarungslizenz. Für die Vereinbarungslizenz ist wesentlich, daß sich der Patentinhaber im Weg eines Vertrags verpflichtet, dem Lizenznehmer die Benutzung seiner Erfindung zu gestatten. In der Regel geschieht dies gegen Entgelt, doch ist die Vereinbarung eines Entgelts für den Lizenzvertrag nicht wesentlich.

Dem Inhalt nach unterteilt man die Vereinbarungslizenzen in die einfache und in die ausschließliche Lizenz. Bei der einfachen Lizenz behält sich der Patentinhaber das Recht vor, auch noch anderen Personen als dem Lizenznehmer ein Recht zur Benutzung seines Patents einzuräumen. Dagegen wird bei der ausschließlichen Lizenz die Übertragung eines Nutzungsrechts an andere Wettbewerber im Rahmen des Benutzungsrechts des ausschließlichen Lizenznehmers ausgeschlossen. Hierbei ist es allerdings nicht etwa nötig, daß das Recht des ausschließlichen Lizenznehmers in vollem Umfang dem Recht des Patentinhabers an seinem Patent entspricht, sondern es kann räumlich, zeitlich, persönlich oder der Benutzungsart nach eingeschränkt sein. So kann z. B. eine ausschließliche Herstellungslizenz auf den Bezirk Sachsen beschränkt sein. Daneben kann für den Bezirk Baden eine weitere ausschließliche Herstellungslizenz erteilt werden, weil ja die Herstellung in diesem Gebiet nicht in das Recht des Lizenznehmers einbezogen ist.

Der Lizenzvertrag bedarf zu seiner Rechtswirksamkeit keiner besonderen Form. Im Zweifel erstreckt sich die Dauer eines solchen Vertrags auf die gesamte Laufdauer eines gewerblichen Schutzrechts. Doch wird in gewissen Fällen ein Recht zur vorzeitigen Kündigung von Lizenzverträgen in der Rechtsprechung anerkannt. Die Lizenzrechte, die an einem Patent einmal begründet worden sind, werden durch die Veräußerung des Patents nicht berührt. Der Lizenznehmer kann sich daher auch gegenüber einem neuen Patentinhaber immer auf sein Recht zur Benutzung des Patents berufen. Ob der Erwerber des Patents beim Erwerb in Ansehung der Lizenz in gutem Glauben war oder nicht, spielt keine Rolle.

Die hervorstechende Bedeutung des Lizenzvertrags auf dem Gebiet der Verwertung der gewerblichen Erfindungen hat naturgemäß eine

Reihe Zweifelsfragen von höchster praktischer Bedeutung im Gefolge gehabt. Nur um ein Beispiel anzuführen, sei auf den in der Praxis häufigen Fall der Lizenzerteilung nur zur Belieferung des Auslands verwiesen. Hier erhebt sich die Frage, ob bei der Rücküberführung von Gegenständen, die im Rahmen der Lizenzrechte ans Ausland geliefert worden sind, die Benutzung im Inland als Verletzung des Patents verfolgt werden kann. Ein näheres Eingehen auf die zahlreichen Einzelfragen würde den Rahmen der gegenwärtigen Darstellung verlassen, so daß hierauf verzichtet werden muß.

An den bisherigen Überblick über den sachlich-rechtlichen Inhalt des Patentrechts ist nunmehr noch ein kurzer Hinweis auf die verfahrensmäßige Gestaltung des Patenterteilungsverfahrens anzufügen. Das Patenterteilungsverfahren wird mit der Patentanmeldung eingeleitet. In der Patentanmeldung, die an das Patentamt zu richten ist, muß der Antrag auf Erteilung eines Patents enthalten und der Gegenstand, für den der Schutz beansprucht wird, genau bezeichnet sein. Im Gegensatz zu dem Recht verschiedener fremder Staaten, bei welchen der Patentschutz auf Grund der bloßen Anmeldung einer Erfindung ohne jede Prüfung gewährt wird, ist im deutschen Recht ein besonderes Prüfungsverfahren vorgesehen. Die Gewährung eines Patents ist davon abhängig, daß sich in einem besonderen Prüfungsverfahren ergibt, daß der Gegenstand einer Anmeldung auch in Wirklichkeit eine schutzwürdige Bereicherung des technischen Könnens in sich schließt. Die Aufgabe des Prüfungsverfahrens besteht sonach darin, festzustellen, ob bei einer Patentanmeldung die Voraussetzungen für die Patenterteilung vorliegen und ob der Patentanspruch in dem nachgesuchten Umfang unter Berücksichtigung des freien Stands der Technik gewährt werden kann. Insbesondere ist es Aufgabe des Prüfungsverfahrens, Unvollständigkeiten zu ergänzen und Unklarheiten einer Anmeldung zu beseitigen. Soweit Bedenken bestehen, sind die Bedenken durch Benehmen mit dem Anmelder zu beheben. Hierbei sind selbst weitgehende Änderungen sowohl in der Beschreibung wie in etwaigen Zeichnungen möglich, wenn nur der Gegenstand der ursprünglichen Anmeldung erhalten bleibt und durch die Änderungen in seinem Wesen nicht berührt wird.

Ergibt sich, daß eine Anmeldung nicht den Erfordernisesn genügt, die zur Patenterteilung nötig sind, so wird die Anmeldung zurückgewiesen. Gegen die Zurückweisung hat der Anmelder das Recht der Beschwerde an die Beschwerdeabteilung des Reichspatentamts. Kann dagegen mit der Erteilung eines Patents gerechnet werden, so wird die Anmeldung bekannt gemacht und gleichzeitig zur öffentlichen Einsicht ausgelegt. Die Bekanntmachung erfolgt im Patentblatt. Zweck der Be-

kanntmachung ist es, die Öffentlichkeit und insbesondere die Fachwelt auf die Patentanmeldung hinzuweisen, gegebenenfalls im Weg des Patenteinspruchs weitere Unterlagen für die Beurteilung der Patentfähigkeit des angemeldeten Erfindungsgedankens zu gewinnen. Denn das Patentamt kann im allgemeinen nur druckschriftliche Vorveröffentlichungen, die etwa der Anmeldung entgegenstehen, prüfen, wobei naturgemäß angesichts der Fülle des Druckschriftenbestands auf den verschiedensten Gebieten der Technik keine Gewähr für eine erschöpfende Würdigung aller einschlägigen Druckschriften gegeben werden kann. Außerdem wird auch der Tatbestand der offenkundigen Vorbenutzung einer Erfindung dem Reichspatentamt im Vorprüfungsverfahren regelmäßig nicht hinreichend bekannt sein.

Die Bekanntmachung eines Patents löst eine doppelte Wirkung aus. Zunächst wird mit der Bekanntmachung die Einspruchsfrist von zwei Monaten in Lauf gesetzt. Sodann treten mit der Bekanntmachung für den Gegenstand der Anmeldung einstweilen die Schutzwirkungen ein, die dem Patentinhaber zustehen, so daß von nun an Verletzungshandlungen mit zivil- und strafrechtlichen Folgen möglich sind. Die Fachwelt muß sich daher vom Zeitpunkt der Bekanntmachung einer Anmeldung an darauf einstellen, daß für den Gegenstand der Anmeldung ein Schutzrecht zur Entstehung kommen kann.

Binnen einer Frist von zwei Monaten nach der Veröffentlichung einer Anmeldung kann gegen die Erteilung eines Patents von jedermann schriftlich Einspruch an das Patentamt eingelegt werden. Der Einspruch muß mit Gründen versehen sein und nachprüfbare Tatsachen unter Angabe der erforderlichen Beweismittel anführen. Das Ziel des Einspruchs kann ein doppeltes sein. Entweder wird die Patentanmeldung als solche überhaupt bekämpft und die völlige oder teilweise Versagung des Patentschutzes erstrebt. Oder aber der Einspruch zielt darauf ab, Unklarheiten über den Umfang des angestrebten Schutzrechts, die sich aus der Anmeldung ergeben, zu beseitigen, um so der Fachwelt Gewißheit darüber zu verschaffen, was dem Patentinhaber geschützt ist und was die Fachwelt unbehindert tun darf. Nach dem PatGes. kann, von dem Einwand der Unzulässigkeit einer Patenterteilung nach § 1 Abs. 2 PatGes. abgesehen, zur Begründung eines Einspruchs nur vorgebracht werden, daß a) keine Erfindung vorliege (z. B. weil der Anmeldegegenstand von jedem Fachmann ohne erfinderische Leistung ausgeführt werden kann = Mangel der Erfindungshöhe); b) der Anmeldegegenstand nicht gewerblich verwertbar sei (weil er z. B. technisch nicht herstellbar ist); c) der Anmeldegegenstand nicht mehr neu sei; d) der Anmeldegegenstand ganz oder teilweise Gegenstand eines älteren Patentrechts oder einer schweben-

den Anmeldung sei (§ 3 Abs. 1 PatGes.) und schließlich e) der wesentliche Inhalt der Anmeldung einem anderen aus den Zeichnungen, Modellen usw. widerrechtlich entnommen sei. Diesen letzteren Einwand kann nur der Verletzte geltend machen.

Wird kein Einspruch eingelegt oder ist das Einspruchsvorbringen und die etwaigen weiteren vom Patentamt noch nachträglich ermittelten Unterlagen, durch welche die Patenterteilung in Frage gestellt werden kann, geprüft, so entscheidet das Patentamt über die Erteilung des Patents. Gegen die Versagung des Patents hat der Patentsucher das Recht der Beschwerde. Wird das Patent entgegen einem Einspruch gewährt, so ist der Einsprechende als Verfahrensbeteiligter beschwerdeberechtigt. Über die Beschwerde entscheidet die Beschwerdeabteilung des Patentamts endgültig. Nach rechtskräftiger Erteilung eines Patents wird die Patentschrift im Druck ausgegeben.

Auch nach rechtskräftigem Abschluß des Erteilungsverfahrens kann die Wirksamkeit eines Patents noch immer durch Erhebung der Nichtigkeitsklage angefochten werden. Die Nichtigkeitsklage kann nur auf dieselben Gründe gestützt werden, mit welchen ein Einspruch begründet werden muß. Die Nichtigkeitsklage wird in erster Instanz durch das Reichspatentamt, in zweiter Instanz durch das Reichsgericht entschieden. Für die Erhebung der Nichtigkeitsklage besteht eine Ausschlußfrist von fünf Jahren, gerechnet vom Tag der Bekanntmachung über die Erteilung des Patents, wenn die Nichtigkeitsklage darauf gestützt wird, daß der Gegenstand des Patents nicht patentfähig ist (siehe Einspruchsgründe unter a—c).

Die Nichtigkeitsklage ist eine sogenannte Popularklage, die von jedem erhoben werden kann. Beteiligung im Einspruchsverfahren ist nicht erforderlich. Das Ziel der Nichtigkeitsklage ist entweder auf eine völlige oder aber auch auf eine teilweise Vernichtung des Patents gerichtet. Im allgemeinen wird eine Nichtigkeitsklage nur dann Aussicht auf einen Erfolg bieten, wenn einem Patent neue Unterlagen entgegengehalten werden können, die im Prüfungs- oder im Beschwerdeverfahren noch nicht oder nicht genügend bekannt gewesen sind.

Im Gegensatz zur Nichtigkeitsklage kann, was allerdings fälschlicherweise häufig geschieht, im Verletzungsprozeß der Rechtsbestand eines Patentes nicht mehr in Zweifel gezogen werden. Im Verletzungsprozeß ist vielmehr von dem Bestand des Schutzrechts auszugehen und nur zu prüfen, wie weit der Umfang des Schutzrechts zu erstrecken ist und ob in dem Vorgehen des angeblichen Verletzers eine Mißachtung des fremden Patentes gelegen ist oder nicht. Dagegen kann im Verletzungsstreit nicht geprüft werden, ob ein Patent tatsächlich einen technischen

Fortschritt in sich schließt oder nicht, ebensowenig wie die Frage erörtert werden kann, ob der Schritt von dem, was zum freien Stand der Technik gehört, zu der patentgeschützten Weiterbildung eine erfinderische oder eine gewöhnliche fachmännische Maßnahme enthält.

II. Grundzüge des Gebrauchsmusterrechts.

Das Ergebnis der Arbeit des Technikers erhebt sich nicht selten über den Durchschnitt seiner Alltagsarbeit, ohne daß dieser Fortschritt schon eine patentfähige Erfindung in sich enthielte. Trotzdem sind auch diese Leistungen als Baustein für die Förderung des Gewerbes nicht ohne Wert. Um auch solche Neuerungen dem Gewerbe zuzuführen, hat der Gesetzgeber für sie in dem Gesetz über den Schutz von Gebrauchsmustern vom 1. Juni 1891 einen besonderen Schutz vorgesehen, der in seinen wesentlichen Einzelheiten dem Patentschutz nachgebildet ist, so daß ergänzend die Bestimmungen des Patentgesetzes auch für den Gebrauchsmusterschutz anzuwenden sind.

Das Gebrauchsmusterschutzgesetz schützt nach § 1 Modelle von Arbeitsgerätschaften oder Gebrauchsgegenständen oder von Teilen derselben insoweit sie dem Arbeits- oder Gebrauchszweck durch eine neue Gestaltung, Anordnung oder Vorrichtung dienen sollen. Der Gebrauchsmusterschutz ist also zunächst ein reiner Modellschutz, d. h. es muß sich beim Inhalt des Gebrauchsmusters um einen Gegenstand handeln, der körperlich dargestellt oder darstellbar ist. Erfindungsgegenstand ist somit ein neuer Raumformgedanke, der in dem Anmeldungsgegenstand verkörpert ist (z. B. eine bestimmte Schweißverbindung zweier Metallkörper).

Voraussetzung für das rechtswirksame Entstehen eines Gebrauchsmusters ist, daß der zu schützende Gegenstand durch eine neue Gestaltung, Anordnung oder Vorrichtung dem Arbeits- oder Gebrauchszweck dienen soll. Hierbei ist die Frage der Neuheit im wesentlichen nach denselben Grundsätzen wie nach dem PatGes. zu beurteilen (§ 1 Abs. 2 GebrMG.). Auch für das Gebrauchsmuster ist wie beim Patent ein Fortschritt gegenüber dem bekannten Stand der Technik nötig. Veränderungen, rein handwerksmäßiger Art, an bekannten Gegenständen genügen deshalb im allgemeinen nicht, um ein schutzfähiges neues Modell entstehen zu lassen. Jedoch darf der Fortschritt beim Gebrauchsmuster geringer sein als beim Patent. Durch eine bloße Veränderung des Werkstoffs wird allerdings, wenigstens in der Regel, ein neues Modell noch nicht geschaffen werden können.

Ähnlich wie bei Patenten, so kennt man auch bei Gebrauchsmustern die Unterscheidung zwischen dem Gegenstand des Gebrauchsmusters und seinem Schutzumfang. Auch für Gebrauchsmuster hat die Rechtsprechung

den Grundsatz anerkannt, daß im Zweifel anzunehmen ist, daß der Erfinder alles habe anmelden wollen, was nach Maßgabe der mit dem bisherigen Stand der Technik verglichenen Erfindung angemeldet werden kann. Der Schutzumfang des Gebrauchsmusters wird deshalb regelmäßig auch auf solche Raumformen erstreckt, die von der geschützten unwesentlich abweichen, also auf Abweichungen, welche noch immer die Nachbildung des geschützten Musters erkennen lassen, ohne für das, was sie Abweichendes und Eigenartiges bieten, eine dem Gebrauchszweck dienende und ihn fördernde Gestaltung aufzuweisen (siehe RG. vom 23. Februar 1935 in Mitteilungen 1935/143). Hierbei ist für die Ermittlung des Schutzumfangs nötig, daß sich aus der Anmeldung selbst durch Auslegung ersehen läßt, welche neue Gestaltung, Anordnung oder Vorrichtung an Arbeitsgerätschaften oder Gebrauchsgegenständen dem Gebrauchszweck dienstbar gemacht werden soll. Enthält eine Anmeldung hierüber zweifelsfreie klare Angaben, so kann für das als Gegenstand des Musters in solcher Weise Offenbarte nachträglich kein erweiterter Schutz auf Grund des Stands der Technik verlangt werden, der sich auf etwas nicht deutlich Geoffenbartes erstreckt. Schutzfähig ist hier dann nur die in der Anmeldung gezeigte besondere Ausführungsform. Allerdings können im Rahmen dieser Ausführungsform benutzte gleichwirkende Mittel noch in den Schutzbereich des Gebrauchsmusters fallen (RG. a. a. O.).

Das Recht des Gebrauchsmusterinhabers unterliegt denselben Einschränkungen wie das Recht des Patentinhabers aus seinem Patent. Insbesondere wird allgemein anerkannt, daß auch gegenüber einem Gebrauchsmuster ein Vorbenutzungsrecht gegeben sein kann, dessen Voraussetzungen nach der entsprechend anzuwendenden Bestimmung des PatGes. zu beurteilen sind.

Die Dauer des Schutzes beträgt beim Gebrauchsmuster drei Jahre und kann gegen Zahlung einer Verlängerungsgebühr um weitere drei Jahre verlängert werden. Eine nochmalige Verlängerung ist nicht statthaft.

Für das Gebrauchsmuster ist ein dem Vorprüfungsverfahren bei Patenten entsprechendes Verfahren nicht vorgesehen. Das Patentamt ist daher zu einer sachlichen Prüfung über die Eintragungsfähigkeit eines Gebrauchsmusters nicht berufen. Es darf die Eintragung nur wegen förmlicher Mängel verweigern. Soweit eine Gebrauchsmusteranmeldung durch Erfüllung der vorgeschriebenen Förmlichkeiten den Anforderungen des § 2 GebrMG. entspricht, hat das Patentamt daher einzutragen, und zwar muß das Patentamt die Eintragung auch dann vornehmen, wenn es die Rechtsungültigkeit der Eintragung kennt. Aus sachlichen Gründen können Bedenken gegen die Rechtswirksamkeit einer Gebrauchsmuster-

eintragung nur durch Dritte, und zwar auch hier erst nach der Eintragung, entweder im Weg einer besonderen Löschungsklage oder einredeweise im Verletzungsprozeß, geltend gemacht werden. Die Löschungsklage wird vor den ordentlichen Gerichten in einem dreigliedrigen Rechtszug ausgetragen. Die Löschungsklage kann im wesentlichen auf zweierlei Gründe gestützt werden, die auch im Verletzungsprozeß einredeweise geltend gemacht werden können, und zwar kann vorgebracht werden, daß a) das angemeldete Modell nicht schutzfähig ist, z. B. wegen fehlender Neuheit, wegen Fehlens der nötigen Erfindungshöhe, wegen Fehlens einer neuen Raumform oder weil es sich bei dem Anmeldegegenstand nicht um ein Arbeitsgerät oder einen Gebrauchsgegenstand handelt und b), daß der Gegenstand des angemeldeten Modells widerrechtlich entnommen ist. Im Gegensatz zum Patent ist daher beim Gebrauchsmuster im Verletzungsstreit die Frage zu prüfen, ob das Gebrauchsmuster rechtswirksam entstanden ist. Diese Verschiedenheit in der Behandlung erklärt sich ganz natürlich daraus, daß beim Gebrauchsmuster ein besonderes Prüfungsverfahren fehlt. Da für die Löschungsklage derselbe Instanzenzug vorgesehen ist wie für die Verletzungsklage, wird im allgemeinen eine Löschungsklage gegenüber einem Gebrauchsmuster nur in Ausnahmefällen zu erheben sein, wenn das Bedürfnis nach Klärung der Rechtslage im Einzelfall dazu zwingt. Im Regelfall wird es genügen, die Bedenken gegen die Rechtswirksamkeit eines Gebrauchsmusters dem Verletzungsstreit vorzubehalten.

Das tschechoslowakische Pachtgelände im Hamburger Freihafen.

Von

Reichsbahnamtmann i. R. O. Schewe.

Freihäfen sind die gegebenen Vermittler eines Durchgangsverkehrs zwischen zwei dem Hoheitsstaat des Hafens fremden Ländern, da sie einen Güterumschlag ermöglichen, ohne daß Zollförmlichkeiten für die umzuschlagenden Güter zu erfüllen sind. Seit dem Krieg besteht in fast allen Ländern mit irgendwie beträchtlichem Außenhandel das Bestreben nach Schaffung von Freihäfen oder Freihafenzonen in besonderem Maße, weil der zwischenstaatliche Verkehr vielfach abgenommen und der Hafenwettbewerb daher erheblich zugenommen hat, und damit auch die Erkenntnis der Vorteile, die die Freihafeneinrichtungen dem von weiter her heranziehbaren Durchgangsverkehr bieten, allgemein im Wachsen begriffen ist. Andererseits haben begreiflicherweise auch die der See rückwärts gelegenen Länder selbst größtes Interesse an Freihafenzonen in den Häfen der an die See unmittelbar grenzenden Länder. Als man nach Beendigung des Weltkriegs durch Zerschlagung der österreichisch-ungarischen Monarchie und durch Zusammenfassung von Böhmen, Mähren, (österreichisch) Schlesien, Slowakei und Karpathenrußland die Tschechoslowakei als neues europäisches Staatsgebilde schuf, versäumte man deshalb nicht, dieser im Herzen von Mitteleuropa, fern von jedem unmittelbaren Zugang zum Meer gelegenen Republik die Vorteile einer unmittelbaren Seeumschlagstelle zu sichern — und zwar über zwei Seehäfen Deutschlands: Hamburg und Stettin. —

Der Artikel 363 des Versailler Vertrages bestimmt: „In den Häfen Hamburg und Stettin verpachtet Deutschland der Tschechoslowakei für einen Zeitraum von 99 Jahren Landstücke, die unter die allgemeine Ver-

waltungsordnung der Freihafenzonen treten und dem unmittelbaren Durchgangsverkehr der Waren von und nach diesem Staate dienen sollen". Der Artikel 364 bestimmt ferner: „Die Abgrenzung dieser Landstücke, ihre Herrichtung, die Art ihrer Ausnutzung und überhaupt alle Bedingungen ihrer Benutzung einschließlich des Pachtpreises werden durch einen Ausschuß bestimmt, der sich aus je einem Vertreter Deutschlands, der Tschechoslowakei und Großbritanniens zusammensetzt. Diese Bedingungen können alle 10 Jahre in der gleichen Weise einer Nachprüfung unterzogen werden. Deutschland erklärt im voraus seine Zustimmung zu den so getroffenen Entscheidungen". So fiel der neugeschaffenen Republik der Vorteil einer Freihafenzone im Welthandelshafen Hamburg gewissermaßen als reife Frucht in den Schoß.

Zunächst aber zeigte die Tschechoslowakei gar keine Eile, die Verhandlungen wegen der Zuweisung dieses Hafengeländes in Hamburg und Stettin zum Abschluß zu bringen und damit die Vorteile dieser Zugeständnisse für ihre Volkswirtschaft praktisch auszunutzen. Jahre vergingen, ehe die rechtlichen und tatsächlichen Grundlagen für die Einrichtung einer solchen Freihafenzone geschaffen wurden. Woran lag das? Hatten die Tschechen die Vorteile der ihnen zugedachten Vergünstigung zunächst nicht voll erkannt? O doch! Wenn sie trotzdem zunächst zögerten zuzugreifen, so hatte das besondere Gründe. Diese Gründe lagen teils auf rein politischem, teils auf verkehrspolitischem Gebiet. Zur Klarstellung dieser Punkte ist ein kurzer Rückblick auf die Verhältnisse in dem hier in Rede stehenden Verkehrsgebiet vor dem Weltkrieg nötig.

Das Gebiet der heutigen Tschechoslowakei, insbesondere der industriereiche Nordrand Böhmens war schon lange vor dem Weltkrieg von den preußischen Staatseisenbahnen zugunsten des Welthafens Hamburg einerseits, und von den österreichischen Eisenbahnen zugunsten des österreichischen Hafens Triest andererseits heißumstrittenes Verkehrsgebiet. Nach der Fertigstellung der österreichischen Alpenbahnen, die eine erhebliche Verkürzung der Eisenbahnwege in der Richtung auf Triest mit sich brachte, und nach der Beendigung der Verstaatlichung des österreichischen Eisenbahnnetzes (1906—1910) setzte in Österreich eine Tarifpolitik ein, die auf eine starke tarifliche Begünstigung des Adriahafens Triest eingestellt war. Durch Tarifmaßnahmen gelang es der österreichischen Verkehrspolitik, das Interessengebiet des Seehafens Triest nicht nur innerhalb der österreichischen Reichsgrenzen, in Böhmen, Mähren usw. zu befestigen, sondern — dank der partikularistischen Einstellung der damaligen bayerischen Staatseisenbahnpolitik — auch auf

deutsches Gebiet (Bayern) auszudehnen. Nach Beendigung des Weltkriegs wurde Triest Italien zugesprochen, und damit fielen die Gründe, die für eine Bevorzugung Triests durch den Verkehr der Donaumonarchie gesprochen hatten, grundsätzlich weg. Aus naheliegenden Erwägungen bemühte sich indessen Italien sofort mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln, dem Hafen von Triest das Hinterland wirtschaftlich zu erhalten oder wiederzugewinnen, das ihm durch die Zertrümmerung der österreichisch-ungarischen Monarchie politisch verlorengegangen war. Zu diesem Zweck setzte es durch, daß in den Friedensvertrag von St. Germain eine Bestimmung aufgenommen wurde, wonach sich Österreich verpflichtete, die früheren Tarifmaßnahmen zur Förderung des Verkehrs nach den Adriahäfen, also nach Triest, wieder herzustellen. Das bedeutete für Österreich Zwang zur Einräumung von Tarifermäßigungen bis zu 60% gegenüber dem innerösterreichischen Normaltarif. Und als nach drei Jahren diese Bindung aus dem Vertrag von St. Germain fortgefallen war, wurde Österreich im Südbahnabkommen von neuem veranlaßt, die gleiche Verpflichtung hinsichtlich der Adria-Tarifpolitik auch weiter, und zwar für die Dauer des Südbahnabkommens, also bis zum Ablauf des Jahres 1968, auf sich zu nehmen. Daneben aber wurde auch die Tschechoslowakei — und das ist die Tatsache, die für die vorliegende Betrachtung von besonderer Bedeutung ist — durch den Vertrag von Sèvres und durch nachfolgende besondere Eisenbahnabkommen zu einer tarifarischen Begünstigung von Triest verpflichtet. Italien nutzte eben mit großem Vorbedacht seine damals überlegene Stellung dazu aus, zugunsten des Triester Hafens einen nicht unerheblichen Verkehr für Hafen und Bahnweg in Bahnen zu lenken, die der für neutrales Transitgut natürlichen Verkehrsentwicklung zuwiderliefen. Demgegenüber war die Deutsche Reichsbahn während der Gültigkeitsdauer der Eisenbahnbestimmungen des Versailler Vertrages (Art. 378) gezwungen, dieser widernatürlichen Verkehrsentwicklung zunächst untätig zuzusehen. Als dann aber diese Fesselung im Jahre 1925 gefallen war, sind einerseits in Form von Seehafendurchfuhrtarifen, und andererseits durch einen besonderen Seehafentarif mit der Tschechoslowakei systematisch Maßnahmen durchgeführt worden, die auch die deutschen Nordseehäfen in Süddeutschland und in der Tschechoslowakei mit entsprechenden Frachterleichterungen wieder wettbewerbsfähig machten. Daraufhin setzte der bekannte Tarifkampf zwischen den Interessenten am Nordsee- und am Adriawege ein, der in der Folge zu immer weiteren gegenseitigen Frachtunterbietungen führte und über zwei Jahre dauerte. Tertius gaudens in diesem Kampf war die Tschechoslowakei, ihr wurde von beiden Seiten gegeben, ohne

daß sie wesentliches dafür zu leisten hatte. Im Verkehr mit Triest gaben Italien und die österreichischen Bundesbahnen ausgiebige Frachtermäßigungen, im Verkehr mit den Nordseehäfen rechneten die tschechoslowakischen Staatsbahnen ihre normalen Frachten ein und überließen es der Reichsbahn, auf ihre Kosten Ermäßigungen in solchem Maße zu gewähren, daß dadurch die Tariffracht des Südwegs erreicht wurde. Die an sich zunächst erstaunliche Stellungnahme, bei den Tarifen zur Förderung des Außenverkehrs des eigenen Landes sich nicht mit Opfern zu beteiligen, konnten tschechoslowakische Regierung und Eisenbahn gleichermaßen mit der Begründung rechtfertigen, daß ihre Verkehrsinteressen sowohl nach dem Norden wie nach dem Süden von gleicher Stärke und Bedeutung seien. Außerdem stand der tschechoslowakischen Regierung — nicht freilich ihrer Eisenbahn — die weitere Begründung zur Verfügung, daß im Verkehr mit den deutschen Seehäfen ihr schon der Elbweg mit seinen niedrigen Wasserfrachten als Beförderungsmittel sich biete.

Diese Stellungnahme war natürlich nur so lange möglich, als der Tarifkampf zwischen der Deutschen Reichsbahn einerseits, Italien und den österreichischen Bundesbahnen andererseits währte. Als dieser Kampf im Jahre 1928 endgültig beendet wurde, folgte schnell ein Stellungswechsel der tschechischen Seite. Eingeleitet wurde dieser Umschwung durch eine offizielle Erklärung des Prager Handelsministers Nowak im Prager Senat: Der Hafen von Triest — in den letzten Jahren der bevorzugte Umschlagplatz der Tschechoslowakei — zeige trotz steigender Konjunktur einen auffälligen Rückgang. Der tschechoslowakische Export über Triest habe sich stark verringert. Dagegen nütze die Wirtschaft die Wasserwege über Elbe und Donau neuerdings besser aus. Hamburg und Preßburg stellten sich für den tschechischen Güterumschlag billiger als Triest, und im übrigen gehöre Triest nicht der Tschechoslowakei, die keine Veranlassung habe, im italienischen Interesse ihre besseren und billigeren Verkehrswege zu vernachlässigen. — Das war eine an Deutlichkeit kaum zu überbietende Absage der tschechischen Regierung an eine Vorzugspolitik zugunsten des Triester Hafens. Vor allem aber wurde damit gleichzeitig auch der Weg freigemacht für den befriedigenden Abschluß der Verhandlungen über die durch den Versailler Vertrag begründeten tschechoslowakischen Freihafenrechte in Hamburg und Stettin, die bis dahin bewußt oder unbewußt hinhaltend geführt worden waren. Jedenfalls hatten unerfüllbare Forderungen von tschechischer Seite Jahre hindurch einen wirklichen Fortschritt unmöglich gemacht, obgleich gerade die Triester Anstrengungen mehr

und mehr wohl auch in der Tschechoslowakei zu der Einsicht geführt hatten, wie vorteilhaft es sei, zwei Eisen im Feuer zu haben.

Die Erwartungen, die die tschechische Regierung und mit ihr die maßgebenden tschechischen Handelskreise an die ihnen durch den Versailler Vertrag gewordenen Zugeständnisse knüpften, und die Ansprüche, die sie daraufhin geltend machen zu können glaubten, erhellen am deutlichsten aus dem Inhalt eines Rundschreibens der Zentrale der tschechischen Handels- und Gewerbekammern in Prag, das sie auf Veranlassung der tschechischen Regierung im Juli 1925 an sämtliche Handels- und Gewerbekammern der Tschechoslowakei richtete. Hiernach beabsichtigten die Tschechen, nicht nur den Flußschiffahrtsverkehr zwischen ihrem Binnenlande und dem Hamburger Hafen, für den ein selbständiges tschechoslowakisches Unternehmen in der „Tschechoslowakischen Elbschiffahrts-A.-G." inzwischen bereits gegründet war, sondern auch den weiteren Seeschiffsverkehr zwischen Hamburg und den übrigen Handelshäfen des Weltverkehrs in eigene Bewirtschaftung zu nehmen und zu diesem Zweck ein besonderes tschechoslowakisches Seeschiffahrtsunternehmen zu gründen. Sie wollten sich damit für ihren zu erwartenden unmittelbaren Anschluß an den Welthandelsverkehr freimachen von jedem nicht-tschechischen Einfluß. „Je größer unsere direkte Beteiligung an der Beförderung unserer Waren sein wird, desto größer wird der hieraus resultierende wirtschaftliche Nutzen sein. Es wären dies Vorteile unserer Importeure und Exporteure, da ihnen die Möglichkeit geboten werden wird, ohne irgendeine fremde Kontrolle zu importieren und zu exportieren, die Möglichkeit der vorzugsweisen Benutzung der Lagerhäuser und Einrichtungen in unseren Hafenzonen, für unsere Spediteure aber bedeutende Organisations- und Tarifmöglichkeiten nach den Erfordernissen unseres Handels und nach dessen Wünschen."

Dieses Programm war klar und eindeutig, und ihm entsprechend hatten die tschechischen Vertreter vor allem auch in den ersten Jahren fortschrittlosen Verhandelns ihre Forderungen wegen der Einräumung der friedensvertragsmäßigen Rechte in den Häfen in Hamburg und Stettin stets gestellt: Während der Versailler Vertrag in seinem Artikel 363 nur von „Landstücken" spricht, die der Tschechoslowakei in den beiden deutschen Häfen pachtweise überlassen werden sollten, forderte die Tschechoslowakei nicht unbebautes Land, sondern fertiges Hafengelände mit allen für den Umschlag erforderlichen Anlagen und — da im Hamburger Hafen die Hafenzone mit s e e schiffstiefem Wasser örtlich getrennt ist von derjenigen mit nur f l u ß schiffstiefem Wasser — die Überlassung von Gelände in beiden Zonen. Der Versailler Vertrag spricht

ferner nur von „Verpachtung", also von einer auch nach zwischenstaatlichem Recht nur vorübergehenden Abtretung von Nutzungsrechten an einem bestimmten Landgebiet. Die Tschechoslowakei aber forderte tschechoslowakische Souveränität für dieses Gelände, also die Abtretung eines Hoheitsrechtes. Es hat langwieriger, und jahrelang erfolgloser Aufklärungsarbeit bedurft wegen der für Deutschland und die Tschechoslowakei, vor allem aber für die Tschechoslowakei bedenklichen Folgen, die beim Durchhalten der tschechoslowakischen Forderungen sich ergeben hätten: Ein scharfer Konkurrenzkampf in ein und demselben Hafen, zwischen dem einen und dem anderen Hafengebiet wäre wahrscheinlich unvermeidbar gewesen. Hätte doch wegen des, gegenüber dem deutschen, verhältnismäßig geringen Frachtgutanfalls nur ein kleiner Bruchteil der in Hamburg verkehrenden Dampfer im tschechischen Zonengebiet anlegen können. Auch hätte die schwere Last der Stromregulierung der Unterelbe, die von jeher ausschließlich von Deutschland zu tragen gewesen war, gegebenenfalls zum Teil auf die Tschechoslowakei abgebürdet werden müssen. Erst nach längeren Verhandlungen erkannte die Tschechoslowakei das in verständnisvollem Entgegenkommen vom Hamburgischen Staat angebotene Hafengelände als auch vom tschechoslowakischen Standpunkt aus befriedigende Lösung an, und erst ganz allmählich brach auf Grund der Erfahrungen des oben geschilderten Tarifkampfes zwischen der Deutschen Reichsbahn und den ausländischen Eisenbahnen bei den Tschechen dann auch im übrigen die Überzeugung sich Bahn, daß im Grunde nicht entgegengesetzte, sondern im Ziel gleiche Bestrebungen die beiden Verhandlungspartner erfüllten, und daß bei dieser Sachlage von übertriebenen, einen Rahmen für späteres Abhandeln offenlassenden Forderungen abgesehen werden könnte. Als dann aber erst einmal das Mißvergnügen auf der einen Seite und das Mißtrauen auf der anderen Seite ausgeräumt waren, kam es nach verhältnismäßig kurzer Zeit zu einer alle Vertragsteile zufriedenstellenden Vereinbarung. Es war nur noch eine Äußerlichkeit, wenn für die Formulierung dieser Vereinbarung der Weg der im Artikel 364 des Versailler Vertrages vorgesehenen „Entscheidung" des Dreier-Ausschusses (bestehend aus je einem Vertreter Deutschlands, der Tschechoslowakei und Großbritanniens) gewählt wurde. Wie wenig sachlich von einer zwischenstaatlichen „Entscheidung" aufrechterhalten wurde, beweist schon die Tatsache, daß ein Pachtvertrag zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg, als der Eigentümerin des Hamburgischen Hafengeländes, und der tschechoslowakischen Republik und zwei Protokolle über Sonderabmachungen, die in diesem Zusammenhang zwischen der deutschen und

der tschechischen Regierung getroffen worden waren, der sogenannten „Entscheidung" mit beigegeben wurden.

Die „Entscheidung" selbst bestimmt in acht Artikeln dem Inhalt nach folgendes: Der Tschechoslowakischen Republik werden die im Pachtvertrag näher bezeichneten, am Halleschen und am Dresdener Ufer im Hamburgischen Hafen gelegenen Landstücke auf 99 Jahre verpachtet. Die Pachtflächen werden bezeichnet als „Tschechoslowakisches Pachtgelände für die Binnenschiffahrt im Hamburger Hafen"; sie sind bestimmt für den „unmittelbaren Durchgangsverkehr von und nach der Tschechoslowakischen Republik", also für den „Durchgangsverkehr zwischen dem Meer und der Tschechoslowakischen Republik über das Tschechoslowakische Pachtgelände ohne Umschlag im deutschen Zollgebiet". Ein unmittelbarer Durchgangsverkehr soll auch dann angenommen werden, wenn infolge höherer Gewalt, aus Gründen des Wasserstandes oder infolge einer Havarie ein Umschlag nötig wird. Die Entscheidung soll auch für Kriegszeiten gelten, soweit ihre Bestimmungen mit den Rechten und Pflichten der Kriegführenden und der Neutralen vereinbar sind. Für das Pachtgelände gilt die allgemeine Verwaltungsordnung nach Artikel 328—330 des Versailler Vertrags. Etwaige Streitigkeiten über Anwendung und Auslegung der „Entscheidung" schlichtet, wenn ihre gütliche Beilegung nicht möglich ist, der Ständige Internationale Gerichtshof im Haag. Eine Revision der „Entscheidung" findet nach Artikel 364 des Versailler Vertrags alle zehn Jahre statt, wenn sie von einer der Vertragschließenden Regierungen beantragt wird.

Der Pachtvertrag zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der Tschechoslowakischen Regierung regelt im einzelnen die Bestimmungen über das Pachtverhältnis, für das gleichfalls ein Zeitraum von 99 Jahren festgesetzt wird. Er besteht aus vier Abschnitten (Kapiteln) mit insgesamt 22 Artikeln. Sein erster Abschnitt behandelt die Pachtflächen, ihre Festsetzung, ihre nähere Abgrenzung, den an Hamburg zu zahlenden Pachtzins und die förmliche Übergabe der gepachteten Flächen an den Pächter. Der zweite Abschnitt behandelt die Anlagen, Bauten und Einrichtungen auf dem Pachtgelände, die dem Pächter gegen besondere Entschädigung zu Eigentum überlassen werden, und die Bedingungen, unter denen Neubauten auf dem Pachtgelände dem Pächter gegen besondere Entschädigung zu Eigentum überlassen werden, sowie die Bedingungen, unter denen Neubauten auf dem Pachtgelände von Hamburg zugelassen werden sollen. Der Artikel 11 dieses Abschnitts bestimmt, daß Hamburg auf seine Kosten auf Ansuchen des Pächters den Anschluß der

Hafenbahn bis zur Grenze des Pachtgeländes herstellen und ihn mit den bestehenden Gleisanlagen verbinden wird. Diese Bestimmung ist in Verbindung mit dem später zu behandelnden Artikel 19 für die Reichsbahn von besonderer Bedeutung, da sie auf Grund einer besonderen Vereinbarung mit dem hamburgischen Staat, dem Hafenbahnbetriebsvertrag vom 21. Februar 1929, den Betrieb der Hafenbahnen im Hamburgischen Freihafen für Rechnung Hamburgs zu führen hat. Die Tschechoslowakische Republik hat nach Artikel 11 des Pachtvertrages für die Benutzung der Hafenbahngleise an Hamburg eine sogenannte Gleisbenutzungsgebühr nach allgemein feststehenden Sätzen zu entrichten. Der Abschnitt III des Pachtvertrages enthält die näheren Bestimmungen über Betrieb und Verwaltung, sie sind im wesentlichen Bestimmungen, die der Zollsicherung dienen, und die in ihren Einzelheiten hier nicht interessieren. Von Interesse ist noch die Bestimmung im Artikel 18, nach welcher der Pächter den Betrieb entweder selbst ausüben oder durch einen Dritten als Unterpächter ausüben lassen kann. Von besonderem Interesse ist für die Reichsbahn der bereits erwähnte Artikel 19, der bestimmt, daß der Eisenbahnbetrieb auf dem Pachtgelände durch Übereinkommen zwischen dem Pächter und der zuständigen Reichsbahndirektion — also zur Zeit der Reichsbahndirektion Altona — gemäß den Bedingungen geregelt wird, die im Hamburger Hafen im allgemeinen unter den gleichen Verhältnissen üblich sind. Der Abschnitt IV endlich enthält Schlußbestimmungen, zur Hauptsache eine Bestimmung für die Regelung von Streitigkeiten über die Anwendung oder die Auslegung des Pachtvertrags, für welche bei mangelnder gütlicher Einigung die Anrufung des Ständigen Internationalen Gerichtshofs im Haag vorgesehen worden ist.

Die bisher behandelten Vereinbarungen beziehen sich, wie bereits erwähnt, auf Gelände am Halleschen und am Dresdener Ufer. also auf Gelände mit lediglich F l u ß schifftiefe. Da die Tschechoslowakei sich aber ihres vermeintlichen Anspruchs auf Überweisung von Hafengelände mit S e e schifftiefe, für das sie zur Zeit ein Bedürfnis nicht hat, für die Zukunft nicht ganz begeben wollte, wurde in dem bereits erwähnten Protokoll I betreffend Sonderabmachungen vereinbart: Der Tschechoslowakischen Regierung oder einer von ihr bestimmten Privatgesellschaft werden von Hamburg bzw. von der Preußischen Regierung jederzeit Kaistrecken für Seeschiffe im Freihafen Hamburg und die dazu gehörigen Anlagen bzw. ein Hafenplatz samt Anlagen in Stettin im gegebenen Fall zu den für die tschechoslowakischen Verhältnisse günstigsten Bedingungen und unter billiger Berücksichtigung der tschechischen

Bedürfnisse verpachtet werden. Die Pachtdauer für diese Grundstücke wird auf etwa 50 Jahre, beginnend vom Abschluß jedes dieser Pachtverträge, festgesetzt.

Das Protokoll II bezieht sich auf die Regelung der Ansprüche aus Artikel 339 des Versailler Vertrages, die hier nicht interessieren.

Die Entscheidung, die Pachtverträge und die beiden Protokolle sind von den Parteien am 2. November 1929 vollzogen worden. Von diesem Zeitpunkt ab läuft der Zeitraum von 99 Jahren nach Artikel 363 des Versailler Vertrags.

Zu erwähnen bliebe noch, daß die Tschechoslowakei von ihrem Recht aus Artikel 18 des Pachtvertrags inzwischen Gebrauch gemacht hat, indem sie den Betrieb auf dem Pachtgelände durch Vertrag der bereits erwähnten Tschechoslowakischen Elbschiffahrts-A.-G. in der Weise verpachtet hat, daß ein Drittel des Geländes der Gesellschaft zur eigenen Bewirtschaftung, der Rest lediglich zur Verwaltung überwiesen worden ist, so daß die Möglichkeit besteht, auch später sich meldende tschechische Interessenten bei der Zuweisung von Gelände im Hamburger Freihafen zu berücksichtigen.

Wie bereits erwähnt, soll der Eisenbahnbetrieb auf dem Pachtgelände nach Artikel 19 des Pachtvertrags durch Übereinkommen zwischen dem Pächter und der Reichsbahndirektion Altona geregelt werden. Ein näheres Eingehen auf diese Regelung verbietet zur Zeit schon der Umstand, daß die Verhandlungen über dieses Übereinkommen noch in der Schwebe sind. Nur eine kurze Bemerkung sei hier eingeschaltet: Da nach dem angezogenen Artikel das Übereinkommen geregelt werden soll „gemäß den Bedingungen, die im Hamburger Hafen im allgemeinen unter gleichen Verhältnissen üblich sind", so würde für eine Berücksichtigung etwaiger Wünsche der Tschechoslowakei auf eine Sonderbehandlung beim Abschluß dieses Übereinkommens hier wohl kaum Raum vorhanden sein.

Es wäre nun von Interesse, zahlenmäßig zu erfassen, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang sich der Handelsverkehr der Tschechoslowakei im Hamburger Hafen nach Abschluß des Übereinkommens gehoben hat. Da aber der Handelsverkehr seit 1929 bis zum Jahre 1933, bis zu dem amtliches statistisches Material zur Zeit vorliegt, nicht nur in Hamburg, sondern im Gesamtweltverkehr ständig zurückgegangen ist, so würde die Statistik zur Zeit wohl kaum ein zutreffendes Bild von der wirklichen Entwicklung des hier zu betrachtenden Verkehrs zu geben

vermögen. Diese Untersuchung wird deshalb zweckmäßig einer späteren Zeit vorbehalten. Soviel aber wird schon heute abschließend gesagt werden können, daß das Pachtverhältnis an sich als ein geeignetes Mittel zur Förderung des Welthandels und des Weltverkehrs angesprochen werden muß. Bedauerlich bleibt vom deutschen Standpunkt aus jedoch immer, daß dieses Pachtverhältnis in seiner ursprünglichen Wurzel sich gründet auf eine Bestimmung des Versailler Vertrags, also in einer Form seine Grundlage findet, die die deutsche Souveränität empfindlich verletzt. Ob sich früher oder später Gelegenheit bieten wird, diesen „Schönheitsfehler" in des Wortes ernstester Bedeutung aus dem Pachtverhältnis zu beseitigen, muß die Zukunft lehren.

Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen 1933[1].

Die Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen ist für 1933 wieder in zwei Heften herausgegeben worden. Heft I enthält den Versand der einzelnen deutschen Verkehrsbezirke im Inlandverkehr und den Versand und Empfang der deutschen Verkehrsbezirke im Auslandverkehr. In Heft II folgen neben zusammenfassenden Übersichten über den Gesamtverkehr nach Güterarten, nach Verkehrsbezirken usw. eingehende Übersichten über den Empfang der einzelnen deutschen Verkehrsbezirke im Inland, den Durchgangsverkehr und Hauptzusammenstellungen nach Inlandverkehr, Durchgangsverkehr und Auslandverkehr.

Das Heft I bringt erstmalig auch eine Übersicht über den Eisenbahn-Umschlagverkehr der deutschen und der außerdeutschen Seehäfen, soweit es sich um Verkehr mit dem Deutschen Reich handelt. Aus dieser Übersicht lassen sich mit Hilfe der Nachweisungen des Versands und Empfangs der Seehäfen (Bezirksübersichten) die Mengen aussondern, für die die Seehäfen nicht Orte der Herkunft oder Bestimmung, sondern Plätze des Umschlags zwischen Eisenbahn und Seeschiff sind.

In der Ermittlung der Angaben, der Bearbeitung der Unterlagen und der Herausgabe der Statistik hat sich gegenüber dem Vorjahr nichts geändert. Auch ist die Einteilung des Deutschen Reichs in 40 Verkehrsbezirke und der fremden, mit Deutschland durch Eisenbahnen oder Fähren verbundenen Länder in 27 Verkehrsbezirke unverändert.

Für die Erfassung einer Sendung für einen bestimmten Verkehrsbezirk ist die ausschließliche Beförderung mit der Eisenbahn maßgebend, wobei die Eisenbahnfährverbindungen als Schienenwege gelten. Bei Sendungen, die teils mit der Eisenbahn, teils mit dem See- oder Binnenschiff oder dem Kraftwagen befördert werden, wird der Seehafen, Binnenwasserumschlagplatz oder Umladebahnhof als ursprünglicher Versand- oder endgültiger Empfangsbahnhof angesehen.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934 S. 959.

Die beförderten Güter und Tiere werden für die Güterbewegungsstatistik in Gruppen zusammengefaßt. Die Güter sind in 71 Warengruppen eingeteilt, von denen die wichtigsten noch insgesamt 30 Untergruppen aufweisen. Für die lebenden Tiere sind 6 Gruppen mit weiteren 3 Untergruppen vorgesehen. Der Gesamtverkehr wird demnach nach 110 Gruppen dargestellt. Dieses vor mehr als 50 Jahren aufgestellte Güterverzeichnis wird den Anforderungen, die die heutige Wirtschaft an die Verkehrsstatistik stellt, nicht mehr gerecht. Es soll deshalb eine Neueinteilung der Warengruppen eingeführt werden[1].

Aufgeschrieben werden die wirklichen Gewichtsmengen der Güter (einschl. Verpackung) des öffentlichen Verkehrs und des Dienstgutverkehrs von 500 kg an aufwärts in ganzen Tonnen und die Stückzahlen der Tiere. Nur bei der Milch werden auch die Sendungen unter 500 kg erfaßt. Außer Betracht bleibt der auf etwa 0,2 % des gesamten deutschen Eisenbahngüterverkehrs zu veranschlagende Binnenverkehr der Kleinbahnen und einiger unbedeutender Privatbahnen, deren Betriebslänge kaum mehr als 1 % des gesamten deutschen Eisenbahnnetzes ausmacht. Nur der Übergangsverkehr zwischen diesen Bahnen und der Reichsbahn wird von den Übergangsbahnhöfen der Reichsbahn mitaufgeschrieben.

Die Güterbewegungsstatistik gibt durch die Art der Aufschreibungen zwar einen recht guten Überblick über den Güterverkehr der deutschen Eisenbahnen, jedoch weist sie auch Lücken auf, die in einem Merkblatt zusammengefaßt sind, das der Güterbewegungsstatistik für 1933 vorgeheftet ist. Es handelt sich hier um Mängel, die die Güterbewegungsstatistik der Eisenbahnen mit den Statistiken der Binnenschiffahrt und der Seeschiffahrt gemeinsam hat.

Der zum Teil mehrmalige Übergang der Güter von einem Verkehrszweig auf den anderen hat zur Folge, daß die Mengen in der Statistik jedes benutzten Verkehrszweigs enthalten sind (sogenannte Doppelzählungen). Insbesondere handelt es sich um Doppelaufschreibungen bei den Mengen des Zwischenauslandverkehrs und des Durchgangverkehrs. Beim Zwischenauslandverkehr tritt eine Erhöhung der Mengen dadurch ein, daß der Güterverkehr zwischen zwei deutschen Verkehrsbezirken (z. B. Ostpreußen und Rheinland) über das Ausland geleitet wird und hier (z. B. in Rotterdam) einem Wechsel der Transportmittel unterzogen wird. Dieser Verkehr erscheint als Auslandversand beim ersten und als Auslandempfang beim zweiten Verkehrsmittel. Beim Durchgangverkehr kann es vorkommen, daß ein Wechsel des

[1] Ein neues Güterverzeichnis wird mit Wirkung vom 1. Januar 1935 eingeführt.

Transportmittels innerhalb des Reichsgebiets eintritt. In diesem Falle werden Durchfuhrgüter in der Verkehrsstatistik als Auslandempfang des ersten und als Auslandversand des zweiten Verkehrsmittels nachgewiesen. Güter, die im gebrochenen Verkehr ins Ausland befördert oder vom Ausland bezogen werden (z. B. auf der Strecke Magdeburg bis Hamburg mit Binnenschiff und Hamburg bis London mit Seeschiff), werden nur für das Verkehrsmittel als Auslandverkehr nachgewiesen, mit dem die Reichsgrenze überschritten wird. Bei den anderen am Gesamttransport beteiligten Verkehrszweigen erscheinen die Güter unter dem Inlandverkehr.

Auch beim Vergleich der Außenhandelsstatistik mit den Statistiken des Güterverkehrs der drei Verkehrsmittel — Eisenbahn, Binnenschiff, Seeschiff — ergeben sich Abweichungen. So sind beim Spezialhandel und Gesamteigenhandel der Außenhandelsstatistik Posten berücksichtigt, die beim Auslandverkehr der Güterstatistiken nicht in Ansatz gebracht werden, z. B. die im Landstraßen- und Luftverkehr sowie mit der Post beförderten Mengen usw. Umgekehrt enthält der Auslandverkehr andere Posten mehr als der Spezialhandel und der Gesamteigenhandel (z. B. die auf Niederlage eingeführten, von dort im Laufe des Jahres nicht ins Inland abgesetzten Güter usw.).

Als ein im Laufe der Zeit immer mehr fühlbar gewordener Mangel hat sich erwiesen, daß die Statistik des Güterverkehrs im Deutschen Reich unvollständig ist, weil die Beförderung auf der Landstraße, mit Flugzeug und mit der Reichspost, deren Anteil am Gesamtgüterverkehr ständig im Wachsen begriffen ist, nicht erfaßt wird. Für diese Verkehrseinrichtungen bestehen noch keine Statistiken, die denen der „deutschen Eisenbahn", der „Binnenschiffahrt" und der „Seeschiffahrt" an die Seite gestellt werden könnten.

In Fortführung der früheren Veröffentlichungen sind nachstehend die Ergebnisse des Jahres 1933 zusammengefaßt und denen des Vorjahrs gegenübergestellt.

A. Der Gesamtverkehr und sein Zusammenhang mit der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung.

Im Jahre 1933 trat mit der Neugestaltung des politischen Lebens und unter dem Schutz der Regierung Adolf Hitlers eine Wendung zum Besseren in der allgemeinen Wirtschaftslage ein. Die nationale Wirtschaftspolitik hat sich die organische Ausbildung und den zielbewußten Einsatz aller nationalen Wirtschaftskräfte zum Ziel gesetzt, eine Forderung, die vor 90 Jahren von dem großen deutschen Nationalökonomen Friedrich List in den Mittelpunkt seines „Nationalen Systems" gestellt worden ist. Die weittragenden Entschlüsse der Reichsregierung, die auf

eine Belebung der Gütergewinnung und des Güterverbrauchs abzielen, wirken sich auf die Gestaltung des Verkehrs belebend aus. Der Wirtschaftsbelebung entsprechend zeigte sich in der zweiten Jahreshälfte ein gesteigerter Güterverkehr, der eine Erhöhung der Betriebsleistungen und eine wirtschaftlichere Auslastung der Verkehrsmittel zur Folge hatte.

Übersicht 1.

Gesamtverkehr auf deutschen Eisenbahnen
(Ohne lebende Tiere.)

Bezeichnung der Verkehrsart	1913[1]	1929	1930	1931	1932	1933
	in 1000 Tonnen					
1. Inlandverkehr	428 986	414 566	338 672	276 162	240 998	269 595
2. Auslandverkehr						
a) Versand nach dem Ausland	47 987	29 355	24 606	20 944	15 500	14 583
b) Empfang aus dem Ausland	23 259	19 517	14 958	10 578	8 449	9 345
3. Durchfuhr	886	2 574	2 301	2 338	1 820	1 583
Zusammen . . .	501 118	466 012	380 537	310 022	266 767	295 106
Gegen 1913 . . . . . %	100	93,0	75,9	61,7	53,2	58,9
Ein- und Ausladungen in Deutschland	929 218	878 004	716 908	583 846	505 945	563 118

Insgesamt sind nach der Übersicht 1 auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1933 295,11 Millionen Tonnen gegen 266,77 Millionen Tonnen im Jahre 1932, also ein Mehr von 10,6 %, befördert worden. Die Verkehrszunahme hat sich auf alle Verkehrsarten ausgewirkt. Der Inlandverkehr ist 1933 um rd. 28,5 Millionen Tonnen oder 12 % gegenüber dem Jahr 1932 gestiegen. Der Auslandverkehr ist ungefähr mit dem Vorjahr gleichgeblieben. Bei der Ausfuhr zeigt sich ein Rückgang von rd. 0,9 Millionen Tonnen oder 6 %, bei der Einfuhr eine Zunahme von 6,9 Millionen Tonnen oder 10,6 %. Diese verschiedenartige Entwicklung von Einfuhr und Ausfuhr im Berichtsjahr ist darauf zurückzuführen, daß der deutschen Ausfuhrindustrie infolge unveränderter Goldparität der deutschen Währung

[1] Altes Reichsgebiet.

eine gefährliche Konkurrenz der Länder mit entwerteter Währung entgegengetreten ist. Um einen Ausgleich zu schaffen, hat man zu dem bekannten Zusatzexportverfahren gegriffen, indem man Ländern, die den Export deutscher Waren begünstigten, eine entsprechende Einfuhr in Deutschland zusicherte. Bei der Einfuhr fiel der durch das Arbeitsbeschaffungsprogramm eingetretene erhöhte Bedarf an Rohstoffen für die Verbrauchsgüterindustrie ins Gewicht, wodurch einer weiteren Abdrosselung der Einfuhr Grenzen gezogen waren.

Die Einfuhrmenge des Jahres 1933 beträgt noch etwa 40 % der für das alte Reichsgebiet ermittelten Einfuhr im Jahre 1913 und ist damit gegen das Vorjahr wieder etwas gestiegen. Die Ausfuhr beträgt noch etwas weniger als ein Drittel der Ausfuhr vom Jahre 1913 und die Hälfte der Ausfuhr des Jahres 1929.

Im Jahre 1913 überstieg die Ausfuhr die Einfuhr der Menge nach um mehr als 50 %, im Jahre 1933 war sie um 64,1 % stärker. Der Anteil des Auslandverkehrs am Gesamtverkehr beträgt im Jahre 1933 nur noch 8,1 % gegen 9 % im Vorjahr und 14,2 % im Jahre 1913 (altes Reichsgebiet).

Dem gesteigerten Güterverkehr entspricht eine Zunahme der Ein- und Ausladungen in Deutschland. Sie haben gegenüber dem Vorjahr um 57 173 oder 11,3 % zugenommen.

Die Deutsche Reichsbahn befördert auf ihren Strecken, die etwa 90 % der Betriebslängen aller deutschen Eisenbahnen ausmachen, einschließlich des Wechselverkehrs mit den Privatbahnen nahezu die gesamten Gütermengen auf den deutschen Eisenbahnen. Der Güterverkehr der Reichsbahn zeigt mengenmäßig eine Steigerung von 5,9 % gegen das Vorjahr. Erwähnt sei hier, daß die Verkehrssteigerung bei der Reichsbahn keine entsprechende Einnahmesteigerung zur Folge hatte. Das liegt einmal daran, daß die Reichsbahn, um die durchgreifenden Maßnahmen des Führers zur Gesundung von Volk, Staat und Wirtschaft tatkräftig zu unterstützen, in großem Umfange Beförderungsleistungen zu besonders ermäßigten Tarifen oder teilweise sogar unentgeltlich ausgeführt hat. Zum anderen konnten die Einnahmen mit dem stärkeren Verkehr auch deshalb nicht Schritt halten, weil die Wirtschaftsbelebung zunächst eine Heranschaffung großer Mengen von Rohstoffen bedingte, die als Massengüter zu niedrigen Tarifen befördert wurden. Die tonnenkilometrischen Leistungen können für einen Überblick über die Entwicklung der Verkehrsleistungen herangezogen werden. Sie betragen im Jahre 1933 47,8 Milliarden Tonnenkilometer gegen 44,4 Milliarden im Jahre 1932, wovon auf die Güter des öffentlichen Verkehrs 41,7 gegen 38,9 Milliarden Tonnenkilometer entfallen. Demnach hatten sie 1933 mit 7,6 % etwas weniger als die beförderten Gütermengen (9,9 %) zugenommen. Die mitt-

Übersicht 2.

Entwicklung des Güterverkehrs und des auswärtigen Handels im Jahr 1913 und 1925 bis 1933.
(Nach dem Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich.)

Jahr	Güterverkehr												Generalhandel		
	auf Eisenbahnen				auf Binnenwasserstraßen				über See						
	im ganzen (einschl. Durchgang)	davon			im ganzen (einschl. Durchgang)	davon			im ganzen (einschl. Durchgang)	davon			Einfuhr	Ausfuhr	darunter Durchfuhr
		Inlandverkehr	Auslandverkehr			Inlandverkehr	Auslandverkehr			Inlandverkehr	Auslandverkehr				
			Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland			Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland			Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland			
	Millionen Tonnen														
1913 [1]	501	429	48	23	101	57	20	24	.	.	.	.	81	82	7
1913 [2]	446	363	44	34	97	52	20	24	.	.	.	.	.	.	.
1925	396	355	20	18	86	42	26	17	36	3	10	23	63	63	10
1926	416	367	25	21	103	45	40	17	44	3	22	19	60	91	15
1927	467	420	23	22	112	51	32	27	45	3	12	30	82	74	12
1928	460	412	24	21	108	50	31	25	47	3	14	30	81	75	13
1929	466	415	29	20	111	49	33	26	48	3	15	30	81	83	12
1930	379	337	25	15	105	47	32	24	44	4	14	26	70	77	12
1931	310	276	21	11	87	39	29	16	38	3	13	22	53	70	12
1932	267	241	16	8	74	37	21	13	33	4	11	18	44	54	10
1933	290	265	15	9	78	40	21	14	37	5	12	20	46	52	9
1932 % von 1931	86	87	76	73	85	95	72	81	87	133	85	82	83	77	83
1933 % von 1931	94	87	71	82	90	103	72	88	97	167	92	91	87	74	75
1933 % von 1932	109	110	94	113	105	109	100	108	112	125	109	111	105	96	90

[1] Altes Reichsgebiet. [2] Jetziges Reichsgebiet.

lere Versandweite ist gegenüber dem Vorjahr im Gesamtverkehr von 158 auf 155 km und die des öffentlichen Verkehrs von 161 auf 159 km zurückgegangen.

Die Gegenüberstellung des Eisenbahngüterverkehrs im Vergleich zur Entwicklung des Güterverkehrs auf den Binnenwasserstraßen und den deutschen Seehäfen in der Übersicht 2 zeigt, daß der Verkehr im Jahr 1933 gegenüber 1932 auf allen drei Verkehrsarten zugenommen hat. Am stärksten hat sich die Verkehrsbelebung bei der Seeschiffahrt mit 12 % ausgewirkt, dann folgen der Eisenbahnverkehr mit 9,1 % und die Binnenschiffahrt mit 5 %.

Im Vergleich zu 1929 beträgt der Rückgang im Eisenbahngüterverkehr noch 37,8 % gegen 42,7 % im Vorjahr und bei der Binnenschiffahrt noch 29,7 % gegen 33,3 %. Hieraus geht hervor, daß dem Rückgang im Güterverkehr, der bei der Eisenbahn in den letzten Jahren am stärksten war, erfreulicherweise eine stärkere Belebung gefolgt ist. Im Vergleich 1933 zu 1932 hat bei der Eisenbahn die Einfuhr geringfügig zu- und die Ausfuhr abgenommen. Bei der Binnenschiffahrt ist die Ausfuhr gleichgeblieben, während die Einfuhr etwas gestiegen ist. Der Inlandverkehr hat bei der Eisenbahn um 10 % und bei der Binnenschiffahrt um 9 % zugenommen. Beim Güterverkehr über See, bei dem es sich ganz überwiegend um Auslandverkehr handelt, haben Einfuhr und Ausfuhr zugenommen, und zwar die Einfuhr etwas stärker als die Ausfuhr. Der eine geringe Rolle spielende Küstenverkehr hat sich gegen das Vorjahr wieder etwas erhöht.

Das Aufkommen des Eisenbahngüterverkehrs im Verhältnis zum Verkehr auf den Binnenwasserstraßen hat sich gegenüber dem Vorjahr geringfügig zugunsten der Eisenbahn verändert und beträgt 1 : 3,7 (im Vorjahr 1 : 3,6). Dagegen ist das Verhältnis zum Verkehr der deutschen Seehäfen mit 1 : 8 gleichgeblieben.

Beim Vergleich der von den drei Verkehrsmitteln beförderten Gütermengen muß, wie bereits erwähnt, berücksichtigt werden, daß ein Teil der Güter durch den unmittelbaren oder mittelbaren Umschlag von einem zum anderen Verkehrsmittel mit zwei oder mit allen drei Verkehrsmitteln befördert wurde. Diese Güter sind in den Gesamtmengen der drei Verkehrsmittel also mehrfach enthalten. Der unmittelbare Umschlag zwischen Eisenbahn und Binnenwasserstraße betrug nach der Binnenschiffahrtstatistik im Jahre 1933 29,5 gegen 28,1 Millionen Tonnen im Jahre 1932 (+ 5 %). Von den Gütermengen des Eisenbahnverkehrs machen die umgeschlagenen Güter im Jahre 1933 etwa 10,2 % gegen 10,5 % im Vorjahr aus und von den Gesamtmengen des Binnenschiffahrtverkehrs im Jahre

1933 37,8 % gegen 38,3 % im Jahre 1932. Der Verkehr der deutschen Seehäfen steht mit Ausnahme des Eigenverkehrs der Seehäfen und eines verhältnismäßig geringen Anteils des Seeumschlagverkehrs durchweg in Verbindung mit der Zu- und Abfuhr anderer Verkehrsmittel. Der Eisenbahnumschlagverkehr der deutschen Seehäfen beträgt im Versand und Empfang beim Verkehr mit Deutschland 6,4 Millionen Tonnen und beim Verkehr mit dem Ausland 1,1 Millionen Tonnen.

Das Jahr 1933 brachte erstmalig eine eindeutige Belebung der industriellen Erzeugung in Deutschland wie in anderen wichtigen Industrieländern der Welt. Damit hat sich in Deutschland die seit 1929 ständig abwärts gerichtete Bewegung der Produktion grundsätzlich gewendet. Der saisonbereinigte industrielle Produktionsindex ist von dem im August 1932 erreichten Tiefpunkt mit 58,5 % von Monat zu Monat stetig gestiegen, im November 1933 betrug er etwa 71,5 %. Der Gesamtindex der industriellen Produktion ist im Jahresdurchschnitt 1933 auf 69,0 gegen 61,2 im Vorjahr gestiegen. Die Steigerung der industriellen Erzeugung hatte eine entsprechende Steigerung des industriellen Beschäftigungsgrades zur Folge. Nach der vom Statistischen Reichsamt bearbeiteten Industrieberichterstattung, die sich auf über 7000 laufend berichtende Industrieunternehmungen erstreckt, ist die industrielle Beschäftigungsziffer im Verhältnis zu 1928 von 34,5 im Juli 1932 auf 41,5 im Juli 1933 und auf 46,4 im November gestiegen, d. i. gegenüber Juli 1932 um rd. 34 %. Insgesamt hob sich der Beschäftigungsgrad des Industriearbeiters im Jahresdurchschnitt 1933 auf 41 % gegenüber 35,7 % im Vorjahr.

Die Verbrauchsgütererzeugung hob sich nach dem Index von August 1932 bis zum Oktober 1933 um rd. 12 %. Besonders auffallend ist die Geschäftsbelebung der Textilindustrie. Neben der konjunkturellen Steigerung des Verbrauchs sind Lagereindeckungen des Einzelhandels, der in den Vorjahren sehr vorsichtig im Einkauf war, für die Produktionssteigerung dieses Industriezweiges maßgebend. Bedeutsam war auch die vermehrte Nachfrage nach Hausrat und Möbeln, wozu die infolge der Maßnahmen der Reichsregierung erhöhte Ziffer der Eheschließungen beitrug.

Erheblich stärker als die Steigerung in der Erzeugung der Verbrauchsgüter war die von Produktionsgütern. Sie stieg von August 1932 bis Oktober 1933 um rd. 32 %. Das ist besonders auf die durch weitreichende Steuerbegünstigungen angeregte Durchführung von Ersatzinvestitionen in der Industrie, im Wohnungsbau und in der Landwirtschaft zurückzuführen. Daneben kommen die öffentlichen Arbeitsbeschaffungsvorhaben als investitionsanregender Faktor in Betracht. Der Antrieb der unternehmerischen Wirtschaft durch die öffentliche Arbeits-

beschaffung wird sich in den nächsten Jahren verstärkt fortsetzen, da im Jahre 1933 erst 25 % der für Arbeitsbeschaffungsvorhaben vorgesehenen Summe verausgabt wurden.

Die nachstehend angeführten Wirtschaftsergebnisse einiger Industrien, von denen die Verkehrsergebnisse ursächlich beeinflußt werden, oder mit denen sie in Wechselwirkung stehen, spiegelt die allgemeine Wirtschaftsbelebung im Jahre 1933 deutlich wider.

Die gesamte deutsche Kohlenförderung stieg im Betriebsjahr auf 138 Millionen Tonnen, was eine Steigerung von 4,5 % gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Diese Erhöhung ist ausschließlich auf die Verbesserung des Inlandabsatzes zurückzuführen, der um 7 Millionen Tonnen auf 118 Millionen Tonnen stieg. Von der Gesamtförderung entfallen auf die deutsche Steinkohlenförderung allein 110 Millionen Tonnen, das sind 4,7 % mehr als 1932. Die deutsche Braunkohlenförderung stieg von 122,65 Millionen im Jahre 1932 auf 126,8 Millionen Tonnen im Jahre 1933. Die Erzeugung von Steinpreßkohlen betrug im Jahre 1933 4,86 Millionen Tonnen, das sind 2,5 % mehr als im Vorjahr.

Der industrielle Elektrizitätsverbrauch Deutschlands zeigt seit Anfang 1933 eine aufsteigende Linie. Der Index des Verbrauchs zeigt bei einem 1929 mit 100 angenommenen Monatsdurchschnitt im Jahre 1933 eine Steigerung um 7 %, d. h. von 77,1 auf 84,1 %.

Im Erzbergbau ist besonders die außerordentliche Steigerung der Förderung an Eisenerzen hervorzuheben. In Deutschland stieg die Förderung gegenüber 1932 von rd. 1,3 Millionen Tonnen auf rd. 2,6 Millionen Tonnen, d. h. um etwa 100 %. Trotz dieser Steigerung wurde die frühere Förderung, die z. B. im Mittel der Jahre 1927 bis 1929 rd. 6,5 Millionen Tonnen betragen hatte, noch nicht zur Hälfte wieder erreicht. Gleichzeitig stieg die Einfuhr von Eisenerzen von 3,45 Millionen Tonnen im Jahre 1932 auf 4,57 Millionen Tonnen im Berichtsjahr. Im Kupferbergbau ist die Förderung, wie auch die Einfuhr von Kupfererzen nur geringfügig gestiegen. Die Förderung an Blei- und Zinkerzen war mit 1,37 Millionen Tonnen um 16 % größer als im Vorjahr. Die Förderung von Schwefelerzen erhöhte sich um 8 % auf nahezu 190 000 Tonnen. Die Einfuhr stieg gleichzeitig von 651 000 im Jahre 1932 auf 849 000 Tonnen im Jahre 1933.

Die Roheisengewinnung ist im Jahre 1933 auf 5,3 Millionen Tonnen, d. s. mehr als 10,7 %, und die Rohstahlgewinnung auf 7,6 Millionen Tonnen, d. s. 11 %, gestiegen. Bei dieser Steigerung ist zu berücksichtigen, daß infolge des erheblichen Rückgangs der Eisenausfuhr gegenüber den

Jahren der Hochkonjunktur der größte Teil der Produktion im Inland verwendet worden ist. Der Inlandabsatz hob sich seit April 1933 über den des Jahres 1931.

Auch in der Maschinenindustrie ist eine Besserung der Produktion erkennbar. Das ist um so bemerkenswerter, weil es durch die Maßnahmen der Reichsregierung gelang, den inländischen Auftragseingang so zu steigern, daß der sehr starke Rückgang der Auslandsbestellungen mehr als ausgeglichen wurde. Von einer Indexzahl auf der Grundlage von 1928 = 100 entfallen von 39,1 % auf Inlandsaufträge 28,2 gegen 16,6 im Vorjahr und auf Auslandsaufträge 10,9 gegen 16,2 im Vorjahr.

Besonders auffällig ist die Produktions- und Absatzsteigerung in der Kraftfahrzeugindustrie. Der Absatz von Personenkraftwagen hat sich gegenüber 1932 mehr als verdoppelt (von 44 800 Stück auf 92 500). Der Verkauf von Liefer- und Lastkraftwagen ist um 44 % gestiegen (von 8800 auf 12 800). Besonders stark war die Nachfrage nach Automobilomnibussen, deren Absatz sich gegenüber dem Vorjahr fast verfünffachen konnte (von 168 auf 786).

Von den Verbrauchsgüterindustrien kommt der Textilindustrie die größte Bedeutung zu. Auch sie stand im Zeichen einer kräftigen Produktions- und Absatzsteigerung. Die Indexziffern nähern sich mit 90 % dem Stand von 1928 und haben den Stand von 1930 schon etwas überschritten.

Die Bauwirtschaft zeigt gegenüber dem außerordentlichen Tiefstand im Vorjahre eine entscheidende Aufwärtsbewegung. Der Wert der gesamten baugewerblichen Bruttoproduktion Deutschlands kann 1933 auf etwa 3,1 Milliarden RM gegenüber 2,2 Milliarden im Vorjahr angesetzt werden. Hier wirken sich besonders die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen aus, Steigerung im öffentlichen Bau einschließlich Tiefbau. Auch der Wohnungsbau zeigte eine starke Belebung. Die Zahl der in den Groß- und Mittelstädten fertiggestellten einschließlich der umgebauten größeren Wohnungen stieg gegen das Vorjahr um 18 500 auf 72 200. Die gewerbliche Bautätigkeit liegt vorläufig noch weit unter dem Ausmaß von 1931 und sogar auch noch unter dem des Vorjahrs. Hier ist vorläufig mit Rücksicht auf die vielen nicht ausgenützten Bauten für die nächste Zeit mit einer Besserung nicht zu rechnen.

Die Ernte des Jahres 1933 übertraf die des Vorjahres sowohl an Menge als auch an Güte. Die Getreideernte weist ein Mehr von 1,5 Millionen Tonnen = 6,5 % gegenüber dem Vorjahr auf. Am stärksten ist die Steigerung bei Weizen mit einem Mehrertrag von 599 000 Tonnen = 12 %. Bei Roggen wurde die Rekordernte von 1932 noch um 364 000 Tonnen =

4,3 %, übertroffen. Auch an Feldfrüchten wurde eine gute Mittelernte erzielt, obschon sie mengenmäßig infolge der Trockenheit während der Sommermonate etwas unter der des Vorjahrs liegt. Die Obsternte war eine knappe Mittelernte. Die Weinernte ist mengenmäßig etwas besser als die des Vorjahrs.

Der deutsche Außenhandel stand im Jahre 1933 noch im Zeichen der Weltwirtschaftskrise. Wie nachstehende Übersicht zeigt, haben die Mengen gegenüber dem Vorjahr bei der Ausfuhr um 2,5 % ab- und bei der Einfuhr um 6,8 % zugenommen. Die Ausfuhr überstieg die Einfuhr im Jahre 1932 um 9,8 Millionen Tonnen, im Jahre 1933 noch um 6,4 Millionen Tonnen. Innerhalb der Einfuhr ist der Rückgang bei Lebensmitteln und Getränken am stärksten. Bei der Ausfuhr ist nur eine Steigerung bei Lebensmitteln und Getränken zu beobachten, während die Bezüge des Auslands an Rohstoffen und Fertigwaren gesunken sind.

Entwicklung des deutschen Außenhandels in den Jahren 1932 und 1933.

Warenbenennung	1932		1933		Veränderung gegen 1932	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
	in 1000 Tonnen				%	%
Lebensmittel, Getränke	6 330	1 958	4 473	2 160	— 29,3	+ 10,3
Rohstoffe, halbfertige Waren . . .	25 720	36 200	29 523	35 449	+ 14,8	— 2,1
Fertige Waren	1 038	4 743	1 353	4 214	+ 30,3	— 11,2
Lebende Tiere	60	14	43	9	— 28,3	— 35,7
Zusammen . . .	33 148	42 915	35 392	41 832	+ 6,8	— 2,5

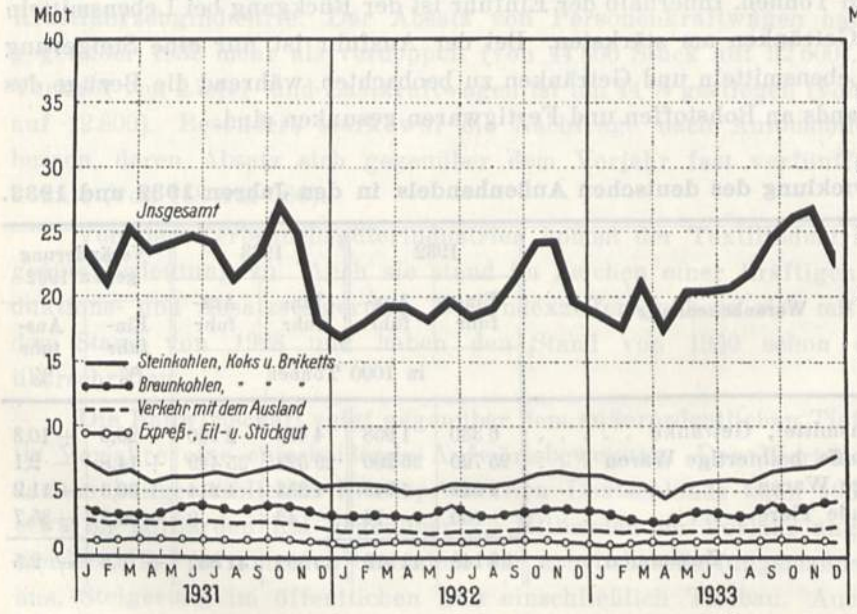
Die Lage auf dem Arbeitsmarkt konnte dank der tatkräftigen Maßnahmen der Reichsregierung soweit gebessert werden, daß rd. 2,5 Millionen Arbeitslose wieder in den Produktionsprozeß eingegliedert wurden. Die große Bedeutung dieses Erfolges tritt ganz besonders bei einem Vergleich mit den Vorjahren in Erscheinung. Vom Tiefstand bis zum Höchststand des Jahres betrug die Zunahme der Beschäftigten 1932 1 Million, 1931 1,5 Millionen und 1930 1,2 Millionen. Vom Januar bis November 1933 ist die Zahl der von den Arbeitsämtern erfaßten Arbeitslosen um 2,3 Millionen gesunken. Eine Steigerung in der Zahl der Arbeitslosen trat erst wieder im Monat Dezember ein, während dies in den früheren Jahren bereits vom September an der Fall war. Nicht nur die Zahl der Beschäftigten hat sich erhöht, sondern auch die durchschnittliche tägliche Ar-

beitszeit der Industriearbeiter. Sie stellt sich im November 1933 auf 7,30 Stunden gegenüber 6,69 Stunden im Januar.

So zeigt sich auf allen Gebieten der Wirtschaft eine Belebung. Diesem Anstieg entsprechen auch die Verkehrsleistungen der Reichsbahn während des ganzen Jahres gegenüber denen des Vorjahres. Die rückläufige Bewegung im Güterverkehr, die bei der Reichsbahn seit 1929 ununterbrochen angehalten hatte, ist nunmehr zum Stillstand gekommen.

Übersicht 3.

Güterverkehr der Reichsbahn (ohne Dienstgut) **Januar 1931 — Dezember 1933.**



Nach den Übersichten 3 und 4 überstieg der Verkehr die Vorjahrsergebnisse in sämtlichen Monaten außer Februar und April. In der zweiten Jahreshälfte stieg der Verkehr fortgesetzt bis zum November, wo mit 30,7 Millionen Tonnen der Höchststand erreicht wurde.

Die Verkehrszunahme im Berichtsjahr zeigt sich auch in der Güterwagenstellung der Reichsbahn. Die Wagenstellung stieg von 30 553 500 auf 31 803 200 oder arbeitstäglich von 99 750 auf 104 920 (also eine Zunahme von 5,2 % gegen das Vorjahr). Bei den gedeckten Wagen ist die arbeitstägliche Wagenstellung gleich geblieben, bei den offenen Wagen dafür um 11 % und bei den sonstigen Wagen um 15,8 gegen das Vorjahr gestiegen.

Übersicht 4. **Gesamtverkehr**
(ausschl. lebende Tiere und Gütersendungen unter 500 kg Gewicht)
nach Monaten in den Jahren 1913 und 1931 bis 1933.

Monat	1913 [1]		1931 [2]		1932 [2]		1933 [2]	
	in Millionen Tonnen	% des Jahresverkehrs	in Millionen Tonnen	% des Jahresverkehrs	in Millionen Tonnen	% des Jahresverkehrs	in Millionen Tonnen	% des Jahresverkehrs
Januar .	39,3	7,8	25,1	8,1	18,7	7,0	20,1	6,8
Februar.	38,3	7,6	23,0	7,4	19,7	7,4	18,9	6,4
März . .	40,2	8,0	26,7	8,6	21,3	8,0	23,6	8,0
April . .	42,4	8,5	25,1	8,1	21,9	8,2	20,9	7,1
Mai . .	40,6	8,1	25,7	8,3	20,8	7,8	23,9	8,1
Juni . .	41,0	8,2	26,7	8,6	22,4	8,4	23,9	8,1
Juli . .	44,4	8,9	26,4	8,5	21,3	8,0	24,2	8,2
August .	43,1	8,6	24,8	8,0	21,9	8,2	25,4	8,6
Sept. . .	42,7	8,5	27,3	8,8	23,8	8,9	28,0	9,5
Oktober	47,1	9,4	31,0	10,0	26,4	9,9	29,8	10,1
Novbr. .	42,4	8,5	27,9	9,0	27,0	10,1	30,7	10,4
Dezbr. .	39,5	7,9	20,5	6,6	21,6	8,1	25,7	8,7
Im Jahr	501,0	100,0	310,2	100,0	266,8	100,0	295,1	100,0

[1] Altes Reichsgebiet. Berechnet auf Grund der monatlichen Wagenstellung.
[2] Für den gesamten Eisenbahngüterverkehr (einschl. der Privatbahnen) berechnet auf der Grundlage der Monatszahlen der Reichsbahn.

Übersicht 5. **Gesamtbeförderung von lebenden Tieren in den Jahren 1913 und 1931 bis 1933.**

Nr. des Güterverzeichnisses	Gattung	1913 [1]		1931		1932		1933	
		in 1000 Stück	in 1000 t	in 1000 Stück	in 1000 t	in 1000 Stück	in 1000 t	in 1000 Stück	in 1000 t
72	Pferde, Esel, Maultiere . .	761	304	310	139	294	132	297	134
73a	Stiere, Ochsen	1 122	449	454	272	421	253	2 669	1 068
73b	Kühe, Rinder (Färsen) . .	3 847	1 538	2 485	994	2 370	948		
73c	Kälber	1 881	132	1 886	113	1 820	109	1 626	98
74	Schafe, Lämmer, Ziegen .	1 898	133	1 430	57	1 304	52	1 237	49
75a	Fette und magere Schweine	10 311	722	8 669	867	7 342	734	6 512	651
75b	Ferkel	5 804	406	3 752	75	3 467 [2]	69	3 291	66
76	Geflügel, lebendes . . .	19 624	79	12 267	49	13 466	54	12 216	49
	Sonstige Tiere			254	102	224	90	175	70
	Zusammen . . .	45 248	3 763	31 507 [2]	2 668 [2]	30 708 [2]	2 441	28 023	2 185
	% der Gesamtgüterbewegung		0,75		0,85 [2]		0,91		0,74

[1] Altes Reichsgebiet.
[2] Berichtigt.

Die Übersicht 5 gibt ein Bild über die Gesamtbeförderung der lebenden Tiere, die in den vorhergehenden Übersichten nicht enthalten ist. Die Tierbeförderung hat 1933 der Stückzahl nach um 8,8 %, an Gewicht etwa um 10 % abgenommen. An dem Rückgang sind sämtliche Tierarten mit Ausnahme von Pferden, Eseln und Maultieren beteiligt. Am stärksten war der Rückgang beim Geflügel und bei den unter „sonstige" zusammengefaßten Tieren.

B. Der Gesamtverkehr und der Verkehr der Inlandsbezirke.

In der Übersicht 6 ist der Versand und Empfang der deutschen Verkehrsbezirke im Jahre 1933 dem Vorjahr gegenübergestellt. Sie wird durch die Übersicht 6 a ergänzt, die in engem Umriß zeigt, wie sich der Verkehr der einzelnen Bezirke im Berichtsjahr gegenüber den Vorjahren gestaltet hat, und wie sich der Rückgang auf

den Bezirksverkehr, d. i. der Verkehr innerhalb jedes der deutschen Verkehrsbezirke,

den Inlandverkehr, d. i. der Verkehr der deutschen Verkehrsbezirke unter sich, und

den Auslandverkehr, d. i. der Verkehr der deutschen mit den ausländischen Verkehrsbezirken, verteilt.

Ein Bild über die wirtschaftliche Lage und Entwicklung eines Verkehrsbezirks wird aber nicht allein aus der Beobachtung des Verkehrsumfangs eines Gebiets auf dem Schienenweg gewonnen. Es muß hierbei berücksichtigt werden, wie sich der Gesamtverkehr des Gebiets auf die verschiedenen Gütergruppen verteilt, und in welchem Umfang das Gebiet noch durch andere Verkehrsmittel (Binnenwasserstraßen, Kraftwagen usw.) bedient wird. Ferner können auch Änderungen in der Verkehrsleistung und Verschiebungen in der Benutzung der Verkehrsmittel den Umfang des Verkehrs beeinflußt haben.

Eine Zunahme des Gesamtverkehrs ist im Berichtsjahr bei allen deutschen Verkehrsbezirken zu verzeichnen. Die Maßnahmen der Reichsregierung zum Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft in den verschiedenen Wirtschaftsgebieten und in den einzelnen Wirtschaftszweigen haben sich auf die Verkehrsbelebung in den Verkehrsbezirken verschieden stark ausgewirkt. Am stärksten war die Steigerung des Gesamtverkehrs und des Inlandverkehrs in den Bezirken mit vorwiegend landwirtschaftlichem Charakter wie Ostpreußen, Schleswig-Holstein, Oldenburg, Hannover und Niederschlesien. Aber auch die mitteldeutschen Bezirke, die Emshäfen, Thüringen und Provinz Hessen-Nassau zeigen eine stete Verkehrszunahme. Von den süddeutschen Bezirken fällt besonders die Zu-

nahme in Nordbayern auf. Erheblich unter der durchschnittlichen Gesamtsteigerung von 11,3 % lagen die pommerschen Häfen, die Stadt Berlin, das Ruhrgebiet in der Rheinprovinz sowie Duisburg-Ruhrort und Hochfeld.

Beim Inlandverkehr zeigen im Versand noch die Rheinprovinz r. d. R. und die bayerische Pfalz Steigerungen von mehr als 26 %. Nur die pommerschen Häfen und die Weserhäfen weisen gegenüber dem Vorjahr eine geringfügige Abnahme auf. Im Empfang des Inlandverkehrs weisen im wesentlichen die gleichen Bezirke wie beim Versand eine größere Steigerung auf als der Durchschnitt von 11,9 %.

In den nordöstlichen Bezirken Ostpreußen, Pommern und Grenzmark Posen-Westpreußen macht sich infolge des Arbeitsbeschaffungsprogramms der Reichsregierung ein Mehrversand an Straßenbau- und sonstigem Baumaterial geltend. Durch die gute Ernte sind auch mehr Brotgetreide, Kartoffeln und Rüben versandt worden. Dagegen ging der Tierversand, besonders an Schweinen, zurück. Ein Mehr war nur bei Gänsen und Enten zu verzeichnen, die von Litauen über die grüne Grenze ins Reich geschickt wurden. Der Versand von Hafer und Gerste ging hier durch Verringerung der Anbaufläche zurück. Bei Pommern und der Grenzmark fällt ein Rückgang an Grubenholz auf, der auf größere Abforstungen in den Vorjahren zurückzuführen ist.

Die norddeutschen Bezirke Mecklenburg, Schleswig-Holstein, Oldenburg und Hannover zeigen einen Mehrversand an Düngemitteln für die Landwirtschaft und infolge der guten Ernte auch Kartoffeln und Rüben. Dagegen wurde wegen geringer Absatzmöglichkeit, durch Rückgang der Viehzucht weniger Heu und Stroh versandt. Im Tierverkehr ist allgemein der Schweineversand durch die schlechte Preislage und durch Abwanderung auf den Kraftwagen zurückgegangen. Allgemein ist auch ein erheblicher Mehrversand an Zement, sowie an Erde und Kies wegen Oberbauarbeiten und Wegebauten zu verzeichnen. Schleswig-Holstein zeigt infolge Einschränkung der Einfuhr und guter Ernte einen Mehrverkehr an Obst und Gemüse. Der Landesteil Oldenburg und die Regierungsbezirke Stade und Lüneburg hatten einen Mehrversand an Eisenbahnschienen und hölzernen Schwellen für Oberbauarbeiten, sowie mehr Obst, das im Winter mit der Bahn statt auf dem Wasserweg befördert wurde. Auch wurde an den Grenzstationen aus Holland mit dem Kraftwagen angebrachtes Gemüse aufgeliefert. Durch Erweiterung der Förderanlagen im Erdölgelände bei Ehlershausen hat der Erdölversand zugenommen. Dagegen ist der Torfversand wegen Absatzschwierigkeit

(Fortsetzung s. Seite 1174)

Übersicht 6. **Güterverkehr der deutschen Verkehrs**

1	2	3	4	5	6	7
		1932				
Nr. des Verkehrsbezirks	Verkehrsbezirke	Inlandverkehr		Von Spalte 3 und 4 fällt auf den Bezirksverkehr	Auslandverkehr	
		Versand	Empfang		Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland
		1000 t				
1	Prov. Ostpreußen (ohne 2)	2 108	3 287	1 287	9	136
2	Häfen Königsberg, Pillau u. Elbing	721	1 421	205	16	55
3	Prov. Pommern (ohne 4)	2 432	3 687	1 016	15	46
4	Pommersche Häfen	1 368	2 417	390	101	48
5	Mecklenburg - Schwerin und -Strelitz (ohne 6)	1 413	2 133	697	6	13
6	Häfen Rostock bis Flensburg	503	1 502	57	16	73
7	Schleswig-Holstein (ohne 6 u. 8) usw.	1 167	2 679	568	9	16
8	Elbhäfen	3 149	5 330	480	480	317
9	Weserhäfen	1 591	[2] 2 695	199	178	59
10	Emshäfen	223	882	11	5	20
11a	Oldenburg, Reg.-Bez. Lüneburg, Stade usw.	3 743	[2] 6 144	1 282	87	97
11b	Reg.-Bez. Hannover und Hildesheim, Braunschweig usw.	8 523	[2] 8 281	3 411	79	52
12	Grenzmark Posen-Westpreußen	620	886	206	11	44
13	Prov. Oberschlesien	15 742	6 888	5 964	1 291	409
14	Stadt Breslau	639	1 998	172	27	77
15	Prov. Niederschlesien (ohne 14)	10 993	8 581	4 828	668	243
16	Stadt Berlin	3 118	9 671	860	74	276
17	Prov. Brandenburg (ohne 16)	10 693	10 023	3 653	54	98
18	Reg.-Bez. Magdeburg, Anhalt	9 053	10 346	4 746	115	49
19a	Reg.-Bez. Merseburg u. Erfurt usw.	17 172	10 471	4 995	143	82
19b	Thüringen usw.	5 444	6 252	1 801	77	103
20	Sachsen (ohne 20a)	13 060	[2] 16 467	7 813	223	1 289
20a	Leipzig und Umgebung	1 381	3 157	412	28	73
21	Prov. Hessen-Nassau (ohne 11b, 19b, 21a), Oberhessen usw.	6 766	[2] 6 028	2 226	234	137
21a	Frankfurt (Main) und Umgebung	881	[2] 1 313	151	21	110
22	Ruhrgebiet in Westfalen	35 784	[2] 15 085	8 237	3 149	264
23	Ruhrgebiet in der Rheinprovinz	16 622	[2] 11 189	3 884	2 860	187
24	Westfalen (ohne 22) und Lippe	7 040	[2] 9 018	2 158	162	101
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne 21, 23, 26a und 28)	2 962	[2] 3 778	525	128	38
26	Rheinprovinz links des Rheins (ohne 26a und 27)	21 993	[2] 15 879	10 016	3 082	553
26a	Stadt Köln	1 677	4 709	351	43	160
28	Duisburg, Ruhrort, Hochfeld	2 131	[2] 9 860	121	52	39
31	Bayer. Pfalz (ohne Ludwigshafen)	1 636	[2] 2 206	793	238	412
32	Hessen (ohne Oberhessen)	2 144	[2] 2 782	825	55	79
33	Baden (ohne Mannheim)	5 591	[2] 5 556	2 943	1 112	429
34	Mannheim und Ludwigshafen	3 318	1 444	298	177	257
35	Württemberg und Hohenzollern	4 233	[2] 8 444	2 799	145	522
36	Südbayern (ohne 36a)	6 745	[2] 8 193	4 082	136	262
36a	Stadt München	800	[2] 1 872	67	35	235
37	Nordbayern	5 819	[2] 8 444	3 652	159	989
	Zusammen	240 998	240 998	88 181	15 500	8 449
			240 998		23 949	
	Gesamtverkehr			264 947		
	Durchgangsverkehr			1 820		
	Überhaupt			266 767		

[1] Inlandverkehr zweimal (als Versand und Empfang) gezählt. — [2] Berichtigt.

bezirke in den Jahren 1932 und 1933. Übersicht 6.

8		9	10	11	12	13	14	
		1933						
Zusammen (Ein- und Ausladungen in Deutschland)	%	Inlandverkehr		Von Spalte 9 und 10 fällt auf den Bezirksverkehr	Auslandverkehr		Zusammen (Ein- und Ausladungen in Deutschland)	%
		Versand	Empfang		Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland		
		1000 t						
5 540	1,1	2 697	3 980	1 718	6	238	6 921	1,2
2 213	0,4	841	1 629	201	10	39	2 519	0,5
6 180	1,2	2 823	4 304	1 230	12	24	7 163	1,3
3 934	0,8	1 271	2 557	268	107	107	4 042	0,7
3 565	0,7	1 671	2 467	848	9	13	4 160	0,7
2 094	0,4	596	1 686	59	13	29	2 324	0,4
3 871	0,8	1 540	3 371	808	9	16	4 936	0,9
9 276	1,8	3 317	5 391	526	426	322	9 456	1,7
[2] 4 523	0,9	1 535	3 486	224	118	65	5 204	0,9
1 130	0,2	296	1 530	14	2	21	1 849	0,3
[2] 10 071	2,0	4 412	7 078	1 664	62	75	11 627	2,1
[2] 16 935	3,4	9 966	9 492	3 942	64	53	19 575	3,5
1 561	0,3	719	1 043	243	15	55	1 832	0,3
24 330	4,8	16 837	7 195	6 271	1 073	416	25 521	4,5
2 741	0,5	682	2 197	178	20	69	2 968	0,5
20 485	4,1	12 384	9 768	5 663	542	250	22 944	4,1
13 139	2,6	3 271	10 101	849	72	216	13 660	2,4
20 868	4,1	11 230	11 379	3 917	40	96	22 745	4,0
19 563	3,9	9 782	11 279	5 208	109	41	21 216	3,8
27 868	5,5	18 556	11 858	5 404	115	95	30 624	5,4
11 876	2,4	6 802	7 246	2 283	91	108	14 247	2,5
[2] 31 039	6,1	14 988	18 100	8 573	200	1 332	34 620	6,2
4 639	0,9	1 475	3 444	389	28	62	5 009	0,9
[2] 13 165	2,6	8 922	6 916	2 721	270	146	16 254	2,9
[2] 2 325	0,5	934	1 506	187	24	111	2 575	0,5
[2] 54 282	10,7	39 388	17 140	9 022	3 086	573	60 187	10,7
[2] 30 858	6,1	18 422	12 800	4 556	1 610	193	33 025	5,9
[2] 16 321	3,2	7 902	10 196	2 411	168	97	18 363	3,3
[2] 6 906	1,4	3 734	4 189	564	122	75	8 120	1,4
[2] 41 507	8,2	23 731	17 181	10 532	4 295	656	45 863	8,1
6 589	1,3	1 891	5 133	463	55	156	7 235	1,3
[2] 12 082	2,4	2 347	10 487	143	53	23	12 910	2,3
[2] 4 492	0,9	2 065	2 615	1 047	226	457	5 363	1,0
[2] 5 060	1,0	2 454	3 215	989	55	89	5 813	1,0
[2] 12 688	2,5	6 567	6 334	3 560	845	410	14 156	2,5
5 196	1,0	3 503	1 718	323	193	347	5 761	1,0
[2] 13 344	2,6	4 815	9 030	3 114	140	580	14 565	2,6
[2] 15 336	3,0	7 403	8 669	4 339	131	363	16 566	2,9
[2] 2 942	0,6	805	2 158	58	20	231	3 214	0,6
[2] 15 411	3,1	7 016	9 727	4 455	147	1 096	17 986	3,2
[1] 505 945	100,0	269 595	269 595	98 964	14 583	9 345	[1] 563 118	100,0
			269 595		23 928			
				293 523				
				1 583				
				295 106				

Übersicht 6 a.

Darstellung der Abweichungen des Güterverkehrs in den einzelnen Bezirken des Jahrs 1933 gegen 1932.

1	2	3		4		5		6		7		8		9		10	
		Inlandverkehr				Von Spalte 3 und 4 fällt auf den Bezirksverkehr		Auslandverkehr				Gesamtverkehr					
Nr. der Verkehrsbezirke	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Versand		Empfang				Versand		Empfang		Versand		Empfang		Zusammen (Ein- u. Ausladungen)	
		±	%	±	%	±	%	±	%	±	%	±	%	±	%	±	%
1	Provinz Ostpreußen (ohne 2)	+ 589	27,9	+ 693	21,1	+ 431	33,5	— 3	33,3	+ 102	75,0	+ 586	27,7	+ 795	23,2	+ 1 381	24,9
2	Häfen Königsberg, Pillau und Elbing	+ 120	16,6	+ 208	14,6	— 4	2,0	— 6	37,5	— 16	29,1	+ 114	15,5	+ 192	13,0	+ 306	13,8
3	Provinz Pommern (ohne 4)	+ 391	16,1	+ 617	16,7	+ 214	21,1	— 3	20,0	— 22	47,8	+ 388	15,9	+ 595	15,9	+ 983	15,9
4	Pommersche Häfen	— 97	7,1	+ 140	5,8	— 122	31,3	+ 6	5,9	+ 59	122,9	— 91	6,2	+ 199	8,1	+ 108	2,7
5	Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz (ohne 6)	+ 258	18,3	+ 334	15,7	+ 151	21,7	+ 3	50,0	—	—	+ 261	18,4	+ 334	15,6	+ 595	16,7
6	Häfen Rostock bis Flensburg	+ 93	18,5	+ 184	12,3	+ 2	3,5	— 3	18,8	— 44	60,3	+ 90	17,3	+ 140	8,9	+ 230	11,0
7	Schleswig-Holstein (ohne 6 und 8) usw.	+ 373	32,0	+ 692	25,8	+ 240	42,3	—	—	—	—	+ 373	31,7	+ 692	25,7	+ 1 065	27,5
8	Elbhäfen	+ 168	5,3	+ 61	1,1	+ 46	9,6	— 54	11,3	+ 5	1,6	+ 114	3,1	+ 66	1,2	+ 180	1,9
9	Weserhäfen	— 56	3,5	+ 791	29,4	+ 25	12,6	— 60	33,7	+ 6	10,2	— 116	6,6	+ 797	28,9	+ 681	15,1
10	Emshäfen	+ 73	32,7	+ 648	73,5	+ 3	27,3	— 3	60,0	+ 1	5,0	+ 70	30,7	+ 649	72,0	+ 719	63,6
11a	Oldenburg, Reg.-Bez. Lüneburg, Stade usw.	+ 669	17,9	+ 934	15,2	+ 382	29,8	— 25	28,7	— 22	22,7	+ 644	16,8	+ 912	14,6	+ 1 556	15,5
11b	Reg.-Bez. Hannover und Hildesheim, Braunschweig usw.	+ 1 443	16,9	+ 1 211	14,6	+ 531	15,6	— 15	19,0	+ 1	1,9	+ 1 428	16,6	+ 1 212	14,5	+ 2 640	15,6
12	Grenzmark Posen-Westpreußen	+ 99	16,0	+ 157	17,7	+ 37	18,0	+ 4	36,4	+ 11	25,0	+ 103	16,3	+ 168	18,1	+ 271	17,4
13	Provinz Oberschlesien	+ 1 095	7,0	+ 307	4,5	+ 307	5,1	— 218	16,9	+ 7	1,7	+ 877	5,1	+ 314	4,3	+ 1 191	4,9
14	Stadt Breslau	+ 43	6,7	+ 199	10,0	+ 6	3,5	— 7	25,9	— 8	10,4	+ 36	5,4	+ 191	9,2	+ 227	8,3
15	Provinz Niederschlesien (ohne 14)	+ 1 391	12,7	+ 1 187	13,8	+ 835	17,3	— 126	18,9	+ 7	2,9	+ 1 265	10,8	+ 1 194	13,5	+ 2 459	12,0
16	Stadt Berlin	+ 153	4,9	+ 430	4,4	— 11	1,3	— 2	2,7	— 60	21,7	+ 151	4,7	+ 370	3,7	+ 521	4,0
17	Provinz Brandenburg (ohne 16)	+ 537	5,0	+ 1 356	13,5	+ 264	7,2	— 14	25,9	— 2	2,0	+ 523	4,9	+ 1 354	13,4	+ 1 877	9,0
18	Regierungsbezirk Magdeburg, Anhalt	+ 734	8,1	+ 933	9,0	+ 462	9,7	— 6	5,2	— 8	16,3	+ 728	7,9	+ 925	8,9	+ 1 653	8,4
19a	Regierungsbezirke Merseburg u. Erfurt usw.	+ 1 384	8,1	+ 1 387	13,2	+ 409	8,2	— 28	19,6	+ 13	15,9	+ 1 356	7,8	+ 1 400	13,3	+ 2 756	9,9
19b	Thüringen usw.	+ 1 358	24,9	+ 994	15,9	+ 482	26,8	+ 14	18,2	+ 5	4,9	+ 1 372	24,9	+ 999	15,7	+ 2 371	20,0
20	Sachsen (ohne 20a)	+ 1 928	14,8	+ 1 633	9,9	+ 760	9,7	— 23	10,3	+ 43	3,3	+ 1 905	14,3	+ 1 676	9,4	+ 3 581	11,5
20a	Leipzig und Umgebung	+ 94	6,8	+ 287	9,1	— 23	5,6	—	—	— 11	15,1	+ 94	6,7	+ 276	8,5	+ 370	8,0
21	Provinz Hessen-Nassau (ohne 11b, 19b und 21a), Oberhessen usw.	+ 2 156	31,9	+ 888	14,7	+ 495	22,2	+ 36	15,4	+ 9	6,6	+ 2 192	31,3	+ 897	14,5	+ 3 089	23,5
21a	Frankfurt (Main) und Umgebung	+ 53	6,0	+ 193	14,7	+ 36	23,8	+ 3	14,3	+ 1	0,9	+ 56	6,2	+ 194	13,6	+ 250	10,8
22	Ruhrgebiet in Westfalen	+ 3 604	10,1	+ 2 055	13,6	+ 785	9,5	— 63	2,0	+ 309	117,0	+ 3 541	9,1	+ 2 364	15,4	+ 5 905	10,9
23	Ruhrgebiet in der Rheinprovinz	+ 1 800	10,8	+ 1 611	14,4	+ 672	17,3	— 1 250	43,7	+ 6	3,2	+ 550	2,8	+ 1 617	14,2	+ 2 167	7,0
24	Westfalen (ohne 22) und Lippe	+ 862	12,2	+ 1 178	13,1	+ 253	11,7	+ 6	3,7	— 4	4,0	+ 868	12,1	+ 1 174	12,9	+ 2 042	12,5
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne 21, 23, 26a und 28)	+ 772	26,1	+ 411	10,9	+ 39	7,4	— 6	4,7	+ 37	97,4	+ 766	24,8	+ 448	11,7	+ 1 214	17,6
26	Rheinprovinz links des Rheins (ohne 26a und 27)	+ 1 738	7,9	+ 1 302	8,2	+ 516	5,2	+ 1213	39,4	+ 103	18,6	+ 2 951	11,8	+ 1 405	8,6	+ 4 356	10,5
26a	Stadt Köln	+ 214	12,8	+ 424	9,0	+ 112	31,9	+ 12	27,9	— 4	2,5	+ 226	13,1	+ 420	8,6	+ 646	9,8
28	Duisburg, Ruhrort, Hochfeld	+ 216	10,1	+ 627	6,4	+ 22	18,2	+ 1	1,9	— 16	41,0	+ 217	9,9	+ 611	6,2	+ 828	6,9
31	Bayerische Pfalz (ohne Ludwigshafen)	+ 429	26,2	+ 409	18,5	+ 254	32,0	— 12	5,0	+ 45	10,9	+ 417	22,3	+ 454	17,3	+ 871	19,4
32	Hessen (ohne Oberhessen)	+ 310	14,5	+ 433	15,6	+ 164	19,9	—	—	+ 10	12,7	+ 310	14,1	+ 443	15,5	+ 753	14,9
33	Baden (ohne Mannheim)	+ 976	17,5	+ 778	14,0	+ 617	21,0	— 267	24,0	— 19	4,4	+ 709	10,6	+ 759	12,7	+ 1 468	11,6
34	Mannheim, Ludwigshafen	+ 185	5,6	+ 274	19,0	+ 25	8,4	+ 16	9,0	+ 90	35,0	+ 201	5,8	+ 364	21,4	+ 565	10,9
35	Württemberg und Hohenzollern	+ 582	13,7	+ 586	6,9	+ 315	11,3	— 5	3,4	+ 58	11,1	+ 577	13,2	+ 644	7,2	+ 1 221	9,2
36	Südbayern (ohne 36a)	+ 658	9,8	+ 476	5,8	+ 257	6,3	— 5	3,7	+ 101	38,5	+ 653	9,5	+ 577	6,8	+ 1 230	8,0
36a	Stadt München	+ 5	0,6	+ 286	15,3	— 9	13,4	— 15	42,9	— 4	1,7	— 10	1,2	+ 282	13,4	+ 272	9,1
37	Nordbayern	+ 1 197	20,6	+ 1 283	15,2	+ 803	22,0	— 12	7,5	+ 107	10,8	+ 1 185	19,8	+ 1 390	14,7	+ 2 575	16,7
	Zusammen	+28 597	11,9	+28 597	11,9	+10 783	12,2	— 917	5,9	+ 896	10,6	+27 680	10,8	+29 493	11,8	+57 173	11,3

Übersicht 6 a.

(Fortsetzung von S. 1169)

zurückgegangen. Der Rückgang im Milchversand erklärt sich durch Abwanderung auf den Kraftwagen. Im Bezirk Hannover ist ein Mehrversand an Chemikalien für gewerbliche Zwecke, an Stab- und Formeisen, an Holz für Siedlungszwecke, an Möbeln, sowie an Kalk und Teer für Straßenbauten zu verzeichnen. Im Verkehr innerhalb der norddeutschen Bezirke kamen mehr Eisenbahnschienen, Stab- und Formeisen, Holz und Kalk, ferner mehr Öle, Petroleum, Weizen sowie Porzellanerde zum Versand.

Der Verkehr bei den Seehäfen hat sich ziemlich uneinheitlich entwickelt. Deutlich macht sich die Abdrosselung der Ein- und Ausfuhr bemerkbar. Bei den ostpreußischen Häfen ist ein erhöhter Umschlag bei Thomasmehl, sowie ein Mehrversand an eisernen Schwellen und Schienen und an Sojaschrot zu verzeichnen. Die pommerschen Häfen zeigten eine Versandsteigerung bei Zement und Düngemittel. Dagegen ist der Umschlag an Ölkuchen und Eisenerz in Stettin zurückgegangen. Auch der Versand an Erde hat durch Beendigung von Straßenbauten abgenommen. Bei den Häfen von Rostock bis Flensburg kommen mehr Koks und Roheisen, sowie mehr Erde und Düngemittel zum Versand. Die Verschlechterungen bei den Elbhäfen sind auf Vereisung der Wasserstraßen zurückzuführen. Eine Verkehrszunahme ist eingetreten bei Baumwolle, phosphorhaltigen Düngemitteln (nach Österreich), Erde, Obst (nach Berlin), Petroleum, Steinkohlenbriketten (für die Dampfer der Elbhäfen), Teer, Sammelladungen und Brieftauben, sowie im Bezirksverkehr bei Steinkohlenbriketten. Dem steht ein Wenigerversand gegenüber bei Eisenerzen (nach Mitteldeutschland), Getreide und Mehl, Ölen, Ölsamen, Reis, Blei und Schienen. Bei den Weserhäfen ist ein Wenigerversand an Baumwolle, Flachs und Spinnstoffen, Garnen und Twisten, Wolle, Jute, Gerste, Mais, Kaffee, Mehl, Obst, Ölen und Ölkuchen, Reis, Petroleum, Bau- und Nutzholz sowie Roheisen zu verzeichnen, was auf die Einschränkung der Ein- und Ausfuhr zurückzuführen ist. Ein Mehrversand ist bei phosphorhaltigen Düngemitteln und gehobelten Kanthölzern eingetreten. Die Emshäfen hatten einen Mehrversand an Eisenerz und Erde, denen ein Rückgang an Torfstreu gegenübersteht.

Die schlesischen Bezirke weisen eine allgemeine Verkehrsbelebung auf. Für die Provinz Oberschlesien ist eine Zunahme bei Zement, Düngekalk, Eisen und Stahl, Holzzeugmasse, Kalk, Rüben und besonders bei Steinkohlen, -briketten und -koks (insgesamt + 610 000 Tonnen) zu verzeichnen. Der Bezirksverkehr zeigt eine Steigerung bei Düngekalk, Luppen, Stab- und Formeisen, Eisenbahnschienen und -schwellen, Eisenerz, Porzellanerde, Holz und Grubenholz, Schwefelsäure, Zuckerrüben, sowie Steinkohlen und -koks. Die Stadt Breslau hat

einen Mehrversand an Sojaschrot, Mehl, Kleie und Reis aufzuweisen. In der Provinz Niederschlesien ist eine Steigerung im Versand von Zement, Erde und Porzellanerde, Kalk, künstlichen und natürlichen Steinen, Getreide aller Art, Mehl und Kleie, Rüben, sowie Bau- und Nutzholz eingetreten. Im Tierversand ist eine Steigerung bei Mastvieh für die Ausstellung in Breslau zu verzeichnen. Der Versand an Holz, Grubenholz, Holzzeugmasse, sowie infolge schlechter Ernte an Kartoffeln, Obst und Gemüse ist zurückgegangen. Im Bezirksverkehr kamen infolge der großen Kälte mehr Braunkohlen und Braunkohlenbrikette, ferner mehr Erde und Porzellanerde, künstliche Steine, Weizen, Roggen und durch Vergrößerung der Anbauflächen mehr Rüben zum Versand. Einer Zunahme bei phosphorhaltigen Düngemitteln steht ein Rückgang bei künstlichen Düngemitteln und Chilesalpeter gegenüber. Ebenso war der Versand an Gemüse und Obst und an Windbruchholz rückgängig.

Bei dem Verkehrsbezirk Berlin fällt besonders die Belebung der Industrie ins Gewicht. So wurden mehr Eisenbahnschienen, Eisen- und Stahlwaren (für Metallindustrie), Kupfer und Kupferwaren (für Elektroindustrie) versandt, ferner mehr Erde und Sammelladungen. Im Bezirksverkehr ging der Koksversand infolge Minderbedarfs der Gasanstalten zurück. Bei der Provinz Brandenburg kamen mehr Eisen und Stabformeisen (für das Baugewerbe), mehr Eisenbahnschienen, mehr natürliche Steine, mehr Kartoffeln und mehr Zuckerrüben, und weniger Grubenholz und Gerste zum Versand. Im Bezirksverkehr nahm der Versand an Eisenbahnschienen und hölzernen Schwellen, Erde, natürlichen Steinen, Rüben und Roggen ab.

Die mitteldeutschen Bezirke weisen infolge der erhöhten Bautätigkeit allgemein einen Mehrversand an Zement, Erde und Kies, sowie künstlichen und natürlichen Steinen auf. Im Verkehrsbezirk Magdeburg-Anhalt wurden außerdem infolge erhöhter Förderung mehr Braunkohlen, -brikette und -koks verschickt, ferner mehr Chemikalien, Kalisalze, sonstige Düngemittel, Holz aller Art (außer Grubenholz), ferner mehr Obst und Gemüse, sowie Rüben. Andererseits zeigte sich eine Abnahme bei den künstlichen Stickstoffdüngemitteln, Teer, Ölkuchen und Ölkuchenmehl, Soda (Absatzmangel), Umzugsgut und Baugeräten, sowie bei Getreide infolge geringeren Umschlags in den Elbhäfen und Abwanderung auf den Kraftwagen, sowie bei Heu, Stroh und Zucker. Im Bezirksverkehr ist ein Mehr bei phosphorhaltigen Düngemitteln, hölzernen Schwellen, Rüben und Rohzucker, dagegen ein Weniger bei Kalisalzen, künstlichen Stickstoffdüngemitteln, Salz, Getreide und Ölkuchen festzustellen. Der Versand an Ferkeln hat im Inland und im Bezirksverkehr durch Abwanderung auf den Kraftwagen abgenommen. Der Ver-

kehrsbezirk Merseburg/Erfurt zeigt einen Mehrversand an Chemikalien für das Kalisyndikat, künstlichen Stickstoff- und sonstigen Düngemitteln für die Landwirtschaft, Roheisen und Luppen für Eisengießereien, Porzellanerde, Petroleum, Weizen und Roggen, Rohzucker und einen Minderversand an Kalisalzen, Kartoffeln und Grubenholz. Im Bezirksverkehr wurden mehr Chemikalien, künstliche Stickstoff- und sonstige Düngemittel und Porzellanerde verladen. Bei Thüringen kamen mehr Kalisalze, Holz und Weizen, und weniger Kochsalz zum Versand. Sachsen zeigt ein Mehr bei Eisen- und Stahlbruch, Stab- und Formeisen, Eisenkonstruktionen sowie Holzzeugmasse und Sammelladungen. Ein Rückgang ist hier bei künstlichen Stickstoffdüngemitteln zu bemerken. Im Bezirksverkehr kommen Eisen- und Stahlbruch, Stab- und Formeisen, Eisenbahnschienen und hölzerne Schwellen, Bau- und Nutzholz, Weizen und Kartoffeln, dagegen weniger Mais, Papier und Pappe zum Versand; Leipzig hatte mehr Sammelladungen.

Die westdeutschen Bezirke zeigen durchweg eine Verkehrsbelebung, besonders durch den Wirtschaftsaufstieg der rheinisch-westfälischen Schwerindustrie. So kam allgemein mehr Roheisen aller Art, Luppen, Eisen- und Stahlbruch, Eisen- und Stahlwaren, Eisenbahnschienen, eiserne Röhren und Eisenerz zum Versand. Infolge der regen Bautätigkeit ist auch der Versand an Erde, Kies, Porzellanerde, Zement, künstlichen und natürlichen Steinen gestiegen. Im Verkehrsbezirk Provinz Hessen-Nassau und Oberhessen wurden außerdem mehr Bau- und Nutzholz für die Möbelindustrie, mehr Holz für Holzstoff und Zellulose für die Papierindustrie, mehr Grubenholz für das Ruhrgebiet, mehr hölzerne Schwellen für die Bahnunterhaltung und mehr Kartoffeln durch das Winterhilfswerk und im Bezirksverkehr mehr Braunkohlen verschickt. Frankfurt am Main hat noch ein Mehr bei Chemikalien und Steinkohlenkoks und ein Weniger bei künstlichen Stickstoffdüngemitteln aufzuweisen. Das Ruhrgebiet in Westfalen hat einen erhöhten Versand an Eisen- und Stacheldraht, Steinkohlenteerölen zu Heizzwecken und Teer und Pech für Straßenbau, dagegen einen geringeren Versand an phosphorhaltigen Düngemitteln und künstlichen Stickstoffdüngemitteln und im Bezirksverkehr einen Mehrversand an Grubenholz für die Kohlenbergwerke, Kalk für die Hochöfen, Schwefelsäure, Teer und Pech aufzuweisen. Beim Ruhrgebiet in der Rheinprovinz kommt ein Mehrversand an Martinsschlacken und Manganerzen, Petroleum und Steinkohlenteerölen, Schwefelsäure, Teer und Pech, Holz für Holzstoff und Sammelladungen, und im Bezirksverkehr bei Kalk, Teer, Pech und Steinkohlenkoks hinzu. Westfalen und Lippe zeigen eine Zunahme des Versands an Bau- und Nutzholz, Grubenholz, Kalk, Düngemitteln und Bleierzen. Auffällig ist eine Abnahme des

Zementversands durch Stillegung mehrerer Werke. Eine weitere Abnahme zeigt sich bei Schweinen durch die Abwanderung auf den Kraftwagen, ferner im Bezirksverkehr bei Geflügel und künstlichen Steinen. Bei der Rheinprovinz rechts des Rheins ist eine Versandsteigerung bei Bimsstein, Teer und Grubenholz, sowie im Bezirksverkehr ein Rückgang bei künstlichen Steinen erwähnenswert. Für die Rheinprovinz links des Rheins ist eine Verkehrszunahme bei Chemikalien und Drogen durch Gewinnung neuer Absatzgebiete und von Holz zur Herstellung von Papier und Zellulose zu verzeichnen, der eine Abnahme bei phosphorhaltigen Düngemitteln, Kochsalz, Bleierzen, Obst und Gemüse (schlechte Ernte, Abwanderung auf den Kraftwagen), Ölen (Abwanderung auf den Kraftwagen), Ölkuchen (Abwanderung auf das Schiff) und Weinen (schlechte Preislage) gegenübersteht. Der Bezirksverkehr zeigt eine Zunahme bei Chemikalien und Drogen, Bau- und Nutzholz, Grubenholz und Rüben, sowie eine Abnahme bei künstlichen Stickstoffdüngemitteln, phosphorhaltigen Düngemitteln, Mais, Ölkuchen und Ölen. Die Stadt Köln versandte mehr Eisen- und Stacheldraht und der Verkehrsbezirk Duisburg-Ruhrort-Hochfeld mehr Bau- und Nutzholz, Schwefelsäure und Soda, und weniger phosphorhaltige Düngemittel (durch Abwanderung auf den Wasserweg) und weniger Roheisen (durch Stillegung einer Hütte in Duisburg).

Die süddeutschen Bezirke zeigen eine allgemeine Belebung, die sich besonders auf den Versand an Düngemitteln für die Landwirtschaft und an Steinen günstig ausgewirkt hat. Bei der Bayerischen Pfalz fällt noch besonders ein Mehrversand von Rohton, Formsand und hölzernen Schwellen auf. Der Bezirk Hessen ohne Oberhessen hatte einen stärkeren Verkehr in Eisen- und Stahlwaren, Steinkohlenkoks (mehr Wasserumschlag) und Kartoffeln, dagegen eine Verkehrsabnahme bei Zuckerrüben (geringerer Anbau) und Wein (schlechte Preislage, Zurückhalten der Vorräte). Für Baden steht einem Mehrversand an Zement, Bau- und Nutzholz, Steinkohlen und -koks (größerer Umschlag) ein Minderversand an Obst und Gemüse infolge geringerer Obsternte gegenüber. Auch der Bezirksverkehr Badens zeigt eine Zunahme bei Tonerde, Holz für Holzstoff und Zellulose, Kalk, Papier und Pappe aller Art, Steinkohlenkoks und Milch. Der Bezirk Mannheim, Ludwigshafen hat eine Zunahme bei Petroleum, Mineralölen und Steinkohlenteerölen durch Mehrverbrauch der Industrie aufzuweisen. Dafür hat sich infolge geringeren Umschlags in Mannheim der Versand an Weizen, Roggen, Gerste, sonstigem Getreide und Mais verringert. Bei Württemberg und Hohenzollern wurden mehr Zement, Chilesalpeter, Kalk, Salz, Bau- und

Nutzholz, Eisen und Stahl (für Brückenneubauten), Weizen (gute Ernte), Sammelladungen und sonstige Güter versandt; z. T. ist diese Zunahme auch durch den niedrigen Wasserstand der Binnenwasserstraßen zu erklären. Eine Abnahme war dagegen bei Erde und Kies zu verzeichnen. Im Bezirksverkehr wurden mehr Erde, Kalk, Bau- und Nutzholz und Eisenbahnschienen, dagegen weniger hölzerne Schwellen, Obst und Gemüse verladen. Südbayern hat einen Mehrversand an Eisen- und Stahlbruch, Aluminium, Antimon, Garnen und Twisten, Holz für Holzstoff und Zellulose, Weingeist, auch Heu und Stroh, dem ein Minderversand an Weizen und Holzzeugmasse gegenübersteht. Im Bezirksverkehr wurden mehr Eisenbahnschienen, Milch und Rahm sowie weniger Mais, der als Futtermittel zu teuer ist, verladen. Die Stadt München hatte mehr Sammelladungen und Geflügel (Geflügelausstellung in Traunstein). Der Verkehrsbezirk Nordbayern endlich zeigt eine Zunahme bei den verschiedensten Gütern. Es wurden im Inlandversand mehr Eisen- und Stahlbruch, Eisenbahnschienen und Schwellen, Erde, Kies, Porzellanerde, Bau- und Nutzholz, Steinkohlenkoks (besonders für Eisenindustrie) und Baumwolle (bessere Lage der Textilindustrie), und im Bezirksversand mehr Luppen, Eisen und Stahl, Eisenerz, hölzerne Schwellen, Zement, Kalk, Braunkohlen (für Industrie) und Steinkohlenkoks verladen.

Wie sich der Gesamtverkehr im Berichtsjahr und in den Vorjahren auf die Bezirksgruppen anteilmäßig verteilt, ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

	Süddeutschland (Bez. 31—37)	Westdeutschland (Bez. 21—28)	Mitteldeutschland (Bez. 18—20 a)	Berlin und Brandenburg (Bez. 16/17)	Seehäfen (Bez. 2, 4, 6, 8, 9, 10)	Schlesien (Bez. 13—15)	übrige Bezirke (1, 3, 5, 7, 11 a—12)	insgesamt
1925 . . .	14,1	39,7	17,7	6,5	3,3	8,8	9,9	100,0
1926 . . .	13,3	39,9	17,0	6,4	4,8	8,7	9,9	100,0
1927 . . .	13,5	40,9	17,3	6,2	3,5	8,7	9,9	100,0
1928 . . .	13,7	39,7	18,0	6,4	4,0	8,4	9,8	100,0
1929 . . .	13,3	40,6	17,4	6,4	4,3	8,6	9,4	100,0
1930 . . .	13,9	39,5	17,6	6,2	4,2	8,5	10,1	100,0
1931 . . .	14,0	37,9	18,2	6,6	4,5	9,3	9,5	100,0
1932 . . .	14,7	36,4	18,8	6,7	4,5	9,4	9,5	100,0
1933 . . .	14,8	36,4	18,8	6,4	4,5	9,1	10,0	100,0

Das Saargebiet ist wegen der Zugehörigkeit im Berichtsjahr zum Zollausland noch als Auslandsbezirk behandelt. In der Güterbewegungsstatistik erscheint daher nur der Wechselverkehr des Saargebiets mit Deutschland und den einzelnen Verkehrsbezirken. Der Gesamtverkehr des Saargebiets kann daher nur nach der Verkehrsstatistik des Saar-

gebiets beurteilt werden. Der Gesamtverkehr der saarländischen Eisenbahnen im Jahr 1933 ist mit 25,01 Millionen Tonnen gegenüber 22,90 Millionen Tonnen im Vorjahr um 9,2 % gestiegen, wovon auf den Versand 14,22 gegen 13,34 Millionen Tonnen und auf den Empfang 10,79 gegen 9,56 Millionen Tonnen fallen. Hierbei zeigt der Kohlenversand 1933 mit 10,62 Millionen Tonnen und der Empfang mit 5,31 Millionen Tonnen nur eine geringfügige Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Im inneren Verkehr des Saargebiets sind insgesamt 6,61 Millionen Tonnen, d. s. etwa 46,5 % des Gesamtversands, befördert worden. Vom Gesamtverkehr entfallen auf den Verkehr mit Deutschland 2,84 gegen 2,12 Millionen Tonnen; vom Kohlenversand 0,91 gegen 0,82 Millionen Tonnen. Der Gesamtverkehr mit Frankreich einschl. Elsaß-Lothringen ist von 7,34 auf 7,82 Millionen Tonnen gestiegen, während der Verkehr mit dem übrigen Ausland von 1,14 auf 1,13 Millionen Tonnen zurückgegangen ist. Der Kohlenversand nach Frankreich mit 3,97 Millionen Tonnen ist gleich geblieben, während er nach dem übrigen Ausland von 9,1 auf 8,6 Millionen Tonnen zurückgegangen ist.

C. Auslandverkehr.

Einen Überblick über den Verkehr der deutschen Eisenbahnen mit dem Ausland gibt Übersicht 6 (Seite 1170/71).

Der gesamte Auslandverkehr ist gegenüber 1932 im Berichtsjahr annähernd gleichgeblieben (1932 = 23,95 Millionen Tonnen, 1933 = 23,93 Millionen Tonnen). Dabei ist der Versand um 0,92 Millionen Tonnen oder 6,3 % weiter gesunken, während der Empfang um 0,90 Millionen Tonnen oder 9,6 % gestiegen ist. Der Ausfuhrrückgang verteilt sich auf die Seehäfenbezirke 8 und 9 (Wolle, Baumwolle, Fische, Weizen, Mais, Häute, Jute, Kaffee und Petroleum), auf die schlesischen Bezirke 13 und 15 (Steinkohle, Eisen und Stahl, sowie Waren aus Eisen und Stahl, Eisenerze, Blei, Kupfer, Weizen, Obst, Erde und Kies), auf die westdeutschen Bezirke 22 und 23 (Steinkohlen und -brikette, Eisen- und Stahlwaren, Erde und Kies) und auf Baden (Braunkohlenbrikette, Chemikalien, Getreide, Mais, Bau-, Nutz- und Brennholz, Soda, Steine und Steinkohlen). Eine erhebliche Steigerung in der Ausfuhr ist bei dem Bezirk 26 Rheinprovinz links des Rheins (Kohlen, Zement, Erden, Grubenholz und Chemikalien) zu verzeichnen.

Auf der Einfuhrseite zeigt sich im Gegensatz zum Vorjahr eine Steigerung und zwar beim Verkehrsbezirk 1 Ostpreußen (Papierholz, Bau- und Nutzholz, Düngemittel), Bezirk 4 pommersche Häfen (Getreide), Bezirk 20 Sachsen (Rohbraunkohle), Bezirk 22 Ruhrgebiet in Westfalen

und 26 Rheinprovinz links des Rheins (Eisenerz), Bezirk 31 Bayerische Pfalz, 34 Mannheim und Ludwigshafen (Steinkohle, phosphorhaltige Düngemittel, sowie Eisen- und Stahlwaren aller Art), Bezirk 36 Südbayern und 37 Nordbayern (phosphorhaltige Düngemittel, Eisen- und Stahlwaren, Kohle und Nutzholz). Einige Bezirke zeigen einen Rückgang in der Einfuhr, besonders Bezirk 6 Häfen Rostock bis Flensburg (Fleisch, Obst und sonstige Güter) und Bezirk 16 Stadt Berlin (Obst, Kartoffeln und sonstige Güter).

Die Übersicht 7 gibt einen Überblick über den Verkehr der ausländischen Verkehrsbezirke mit Deutschland. Wie in den Vorjahren hat die Tschechoslowakei trotz großer Einbußen den weitaus stärksten Anteil am Auslandverkehr (1933 = 18,5 gegen 19,6 im Jahr 1932).

Dabei konnte die Tschechoslowakei ihren Versand nach Deutschland um 137 000 Tonnen (+ 5,5 %) steigern, während gleichzeitig der Empfang aus Deutschland um 409 000 Tonnen (— 18,5 %) zurückgegangen ist. Die Versandsteigerung beruht vor allem auf erhöhter Ausfuhr von Braunkohlen (+ 133 000 Tonnen), Eisen- und Stahlwaren, Porzellanerde und Zellstoff, der eine Abnahme von Kalk, Zucker, Sammelladungen und Mischgut gegenübersteht. Die Einfuhr wurde bei fast sämtlichen Warengruppen gedrosselt, vor allem aber bei Steinkohlen, -koks, Eisen- und Stahlwaren, Erde, Kies und Baumwolle.

Von den übrigen südlich und südöstlich von Deutschland gelegenen Ländern konnte die deutsche Ausfuhr nach Ungarn, Jugoslawien und Italien gesteigert werden, nicht dagegen nach Österreich und der Schweiz. Eine geringe Zunahme erfuhr die Einfuhr aus Ungarn und Italien, wogegen die Einfuhr aus Jugoslawien, Österreich und Schweiz gedrosselt wurde. Die Ausfuhrsteigerung nach Jugoslawien verteilt sich auf alle Güterarten außer Eisenbruch, wo ein Rückgang zu verzeichnen ist. Ungarn und Italien führten vor allem mehr Steinkohlenkoks aus Deutschland ein. Nach Österreich und der Schweiz wurden weniger Steinkohlen und -brikette, Braunkohlenbrikette und Weizen ausgeführt, außerdem nach der Schweiz weniger Chemikalien, Drogen, Porzellanerde, Pflastersteine, Bau- und Nutzholz, Brennholz, Hafer, Gerste und Mais, dagegen mehr Papierholz. Besonders auffällig ist der Einfuhrrückgang aus der Schweiz, es wurden weniger Erde, Porzellanerde, Obst und Ge- aus der Schweiz an Erde, Porzellanerde, Obst und Gemüse und Pflastersteine. Dagegen ging aus Italien mehr Obst und Gemüse ein.

Beim Empfang aus den westlich von Deutschland gelegenen Ländern ist allgemein eine erhebliche Zunahme eingetreten, wobei nur die Niederlande eine Ausnahme machen. Bei der Ausfuhr ist die Entwicklung uneinheitlich. Einem erhöhten Versand nach dem Saargebiet, Elsaß-Lothringen

Übersicht 7.

Verkehr der Auslandbezirke (ohne Durchfuhr).

Nr. der Verkehrsbezirke	Bezeichnung der Auslandbezirke	1932				1933			
		Versand nach	Empfang von	Summe Versand nach und Empfang von		Versand nach	Empfang von	Summe Versand nach und Empfang von	
		Deutschland in 1000 t							
					%				%
27	Saargebiet	1 468	674	2 142	8,9	1 792	850	2 642	11,0
44	Elsaß-Lothringen	596	1 549	2 145	9,0	761	1 744	2 505	10,5
45	Memelgebiet	11	15	26	0,1	16	10	26	0,1
46	Freistaat Danzig	25	19	44	0,2	26	23	49	0,2
47	Westpolen (ehem. dtsch. Gebiete, o. 47 a)	55	29	84	0,4	95	14	109	0,4
47a	Ost-Oberschlesien	201	175	376	1,6	200	180	380	1,6
48	Nordschleswig (zu Dänemark geh., s. 64)	12	20	32	0,1	3	17	20	0,1
50a	Rußland (U d S S R)	137	62	199	0,8	80	16	96	0,4
50b	Litauen (ohne Memelgebiet)	18	79	97	0,4	30	59	89	0,4
50c	Lettland	12	1	13	0,1	36	3	39	0,2
50d	Estland und Finnland	0	0	0	—	0	0	0	—
51	Ostpolen (ohne Galizien)	166	73	239	1,0	268	38	306	1,3
52	Galizien (polnischer Teil)	133	22	155	0,6	205	22	227	0,9
52a	Rumänien	142	14	156	0,7	73	25	98	0,4
53	Ungarn	122	28	150	0,6	132	54	186	0,8
53a	Jugoslawien, Bulgarien, Türkei, Griechenland	79	28	107	0,4	53	40	93	0,4
54	Tschechoslowakei	2 476	2 216	4 692	19,6	2 613	1 807	4 420	18,5
55	Österreich	251	859	1 110	4,6	242	673	915	3,8
56	Schweiz	171	2 294	2 465	10,3	82	1 898	1 980	8,3
57	Italien	501	606	1 107	4,6	522	699	1 221	5,1
58	Frankreich (ohne Elsaß-Lothringen)	232	1 280	1 512	6,3	577	1 245	1 822	7,6
59	Luxemburg	377	1 535	1 912	8,0	419	1 480	1 899	7,9
60	Belgien	253	1 680	1 933	8,1	256	1 283	1 539	6,4
61	Niederlande	872	2 081	2 953	12,3	758	2 271	3 029	12,7
62	England	0	1	1	—	2	7	9	—
63	Schweden und Norwegen	50	34	84	0,4	53	34	87	0,4
64	Dänemark (ohne Nordschleswig, s. 48)	89	126	215	0,9	51	91	142	0,6
	Zusammen	8 449	15 500	23 949	100	9 345	14 583	23 928	100
	v. H. des Gesamtversands u. -empfangs in Deutschland (ohne Durchfuhr)	[1] 3,4	[1] 6,0	4,7		3,4	5,2	4,2	

[1] Nachträglich berichtigt.

und den Niederlanden, steht ein Ausfuhrrückgang nach Belgien gegenüber. Die Einfuhrsteigerung beruht auf dem erhöhten Bezug der westlichen Industrie von Eisenerzen aus den westlichen Ländern. Aus den Niederlanden wurden weniger Obst, Gemüse, Kartoffeln, Öle, Steinkohlen, Schwefelkies, dagegen mehr Eisenbruch nach Deutschland eingeführt. Die Ausfuhr nach dem Saargebiet war bei fast allen Warengruppen größer, insbesondere bei Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, sonstigen Metallen und Waren daraus, sowie Erde, Eisenerz und Holz aller Art. Nach Elsaß-Lothringen wurden erheblich mehr Braunkohlenbrikette und Steinkohlenkoks ausgeführt, nach den Niederlanden mehr Steinkohlenbrikette und -koks. Die Kohlenausfuhr nach Belgien sank erheblich, so wurden bedeutend weniger Braunkohlenbrikette und Steinkohlen, -brikette und -koks versandt.

Die nördlichen und östlichen Länder spielen für die Ausfuhr Deutschlands auf dem Schienenwege nur eine untergeordnete Rolle. Im allgemeinen war sie weiter rückläufig. Auch die Einfuhr aus dem Norden, die ebenfalls anteilmäßig gering ist, war schwächer. Eine größere Rolle spielt dagegen die Einfuhr aus Osteuropa, die sich ziemlich uneinheitlich entwickelte, im ganzen aber zunahm. Besonders die Einfuhr aus Westpolen (Roggen), sowie aus Ostpolen und Galizien (Holz aller Art, außer Grubenholz) erfuhr eine erhebliche Zunahme. Dagegen zeigte die Einfuhr aus Rußland und Rumänien eine Abnahme. Aus Rußland erhielt Deutschland weniger Bau- und Nutzholz und Papierholz und aus Rumänien weniger Mais und Ölkuchenmehl.

Den im Gesamtverkehr mit Deutschland aufkommenden Mengen nach folgt im Jahr 1930 dem am stärksten beteiligten tschechoslowakischen Verkehr an zweiter Stelle der Verkehr mit Holland. An die dritte Stelle ist das Saargebiet gerückt, das Elsaß-Lothringen, die Schweiz und Luxemburg übertroffen hat.

Nach geographischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten geordnet sind die fremden Länder prozentual am Verkehr mit Deutschland wie folgt beteiligt:

Jahr	östliche (V.-B. 45 bis 47a 50 bis 52)	südliche und südöstliche (V.-B. 52a bis 55 und 57)	westliche und südwestliche (V.-B. 27, 44, 56, 58 bis 62)	nördliche (V.-B. 48, 63 und 64)
	Ausland			
1926	21,5	23,8	53,2	1,5
1927	14,9	30,3	53,5	1,3
1928	13,3	31,4	54,0	1,3
1929	11,7	29,1	57,8	1,4
1930	10,4	29,6	58,6	1,4
1931	7,3	31,2	59,8	1,7
1932	5,2	30,5	62,9	1,4
1933	5,5	29,0	64,4	1,1

Eine Übersicht über den Durchfuhrverkehr durch Deutschland gibt die Übersicht 8. Der Durchfuhrverkehr betrug im Jahr 1932 noch 1,82 Millionen Tonnen und ist im Berichtsjahr auf 1,58 Millionen Tonnen oder um 13 % gesunken. Dieser weitere Rückgang zeigt, daß die bei Deutschland beobachtete weitere Schrumpfung des Außenhandels auch bei den anderen europäischen Ländern weiter fortgeschritten ist. Am stärksten sind am Rückgang beteiligt Westpolen mit dem Kartoffelverkehr ins Saargebiet, nach Elsaß-Lothringen, der Schweiz und Belgien und mit dem Roggenverkehr nach Belgien, sowie Ostoberschlesien mit dem Steinkohlenverkehr zur Tschechoslowakei, nach Österreich und der Schweiz. Eine Steigerung dagegen erfuhr der Getreidedurchfuhrverkehr von Ungarn zur Schweiz, der Durchfuhrverkehr von Rohbraunkohle von der Tschechoslowakei zur Tschechoslowakei, sowie die Kartoffel- und Obstdurchfuhr von Italien nach Belgien, den Niederlanden sowie nach den skandinavischen Ländern. Aus den Einzelbeziehungen der Länder ragen folgende Durchfuhrverkehre hervor: Saargebiet nach Belgien, Ostoberschlesien nach Tschechoslowakei und Österreich, Galizien nach Niederlande, Tschechoslowakei nach Tschechoslowakei und der Schweiz, Belgien nach der Schweiz und Niederlande nach der Schweiz.

D. Der Verkehr nach Güterarten.

In Übersicht 9 sind die im Berichtsjahr beförderten Mengen unterteilt nach Güterarten den Ergebnissen des Vorjahrs gegenübergestellt.

Die Entwicklung des Inland- und Auslandverkehrs ist im Berichtsjahr grundverschieden. Beim Inlandverkehr ist bei den meisten Güterarten eine Zunahme zu bemerken. Steigerungen von mehr als 100 000 Tonnen zeigen folgende Güterarten: Baumwolle 110 (30,3 %), Braunkohlen 401 (3,5 %), Braunkohlenbrikette 602 (2,1 %), Zement 646 (21,3 %), Chemikalien 174 (10,6 %), Kalisalze 217 (8,4 %), sonstige Düngemittel 333 (13,6 %), Roheisen 136 (16,4 %), Luppen 428 (31,0 %), Eisen- und Stahlbruch 789 (28,8 %), Eisen und Stahl in Stäben 1045 (35,8 %), Eisenbahnschienen 408 (15,7 %), Eisenbahnschwellen 203 (27,1 %), Dampfkessel 124 (11,8 %), eiserne Röhren 222 (30,5 %), Eisen- und Stahldraht 111 (18,3 %), Eisen- und Stahlwaren 261 (17,5 %), Eisenerz 411 (29,1 %), Erde, Kies usw. 2644 (14,1 %), Porzellanerde 576 (23,1 %), Weizen 140 (6,5 %), Roggen 155 (8,9 %), Bau- und Nutzholz 880 (17 %), Holz für Zellstoff 145 (11,4 %), Grubenholz 121 (6,8 %), hölzerne Eisenbahnschwellen 239 (16,3 %), gehobelte Hölzer 152 (24,7 %), Kalk 761 (24,5 %), Kartoffeln 357 (8,1 %), Petroleum 146 (6,4 %), Rüben 580 (9,2 %), Schwefelsäure 125 (16,2 %), künstliche Steine 772 (19,7 %), natürliche Steine 7764 (28,4 %), Steinkohlen 3782 (6,7 %), Steinkohlenbrikette 431 (11,1 %), Steinkohlenkoks 1591 (11,9 %), Teer 209 (11,6 %), Ton- und Zementwaren 161 (22,3 %), Sammel-

(Fortsetzung s. Seite 1192)

Übersicht 8. **Durchfuhr zwischen**

Nr. der Verkehrsbezirke	Bezeichnung der Verkehrsbezirke von	Beförderte Güter in 1000 Tonnen: Durchfuhr insgesamt 1932	Durchfuhr insgesamt 1933	davon nach: Saargebiet 1932	Saargebiet 1933	Elsaß-Lothringen 1932	Elsaß-Lothringen 1933	Westpolen 1932	Westpolen 1933
27	Saargebiet . . .	129	109	.	.	.	.	.	.
44	Elsaß-Lothring.	20	27	.	.	3	.	.	.
47	Westpolen(ehem. dtsch.Geb., ohne 47a)	72	31	11	.	10	3	.	.
47a	Ost-Oberschles.	592	265	.	.	6	2	.	.
51	Ostpolen (ohne Galizien). . .	32	25	.	.	1	1	.	.
52	Galizien (polnischer Teil) . .	97	99	1	2	6	6	.	.
53	Ungarn	26	82	.	.	3	4	.	.
53a	Jugoslawien, Bulgarien, Türkei, Griechenland	9	13	.	.	.	.	.	.
54	Tschechoslowakei . . .	243	288	13	12	18	11	1	6
55	Österreich . . .	120	129	5	11	24	22	.	.
56	Schweiz	61	47	.	.	.	2	1	1
57	Italien	44	96	.	.	.	.	.	1
58	Frankreich (ohne Elsaß-Lothr.) .	36	36	.	.	.	.	2	.
59	Luxemburg. . .	.	.	.	.	.	.	.	.
60	Belgien	127	120	1	1	.	1	4	.
61	Niederlande . .	130	128	24	8	1	2	1	1
63	Schweden und Norwegen . .	24	24	.	.	.	.	.	1
64	Dänemark (ohne Nordschleswig).	26	27	.	.	.	.	.	.

wichtigeren Ländern. Übersicht 8.

Beförderte Güter in 1000 Tonnen

davon nach

Ost-Oberschlesien 1932	Ost-Oberschlesien 1933	Litauen (ohne Memelgebiet) 1932	Litauen (ohne Memelgebiet) 1933	Ostpolen (ohne Galizien) 1932	Ostpolen (ohne Galizien) 1933	Ungarn 1932	Ungarn 1933	Tschechoslowakei 1932	Tschechoslowakei 1933
.	.	.	.	.	.	.	.	11	1
.	.	.	.	.	1	.	.	9	22
.	.	.	.	.	.	.	.	11	3
.	5	1	.	.	.	4	.	192	79
.	.	.	.	.	.	.	.	3	.
.	.	.	.	.	.	.	.	1	.
.	1	.	.	.	.	.	.	.	.
1	3	.	.	.	1	.	.	.	.
4	4	2	2	5	2	.	.	3	57
.	1	.	.	.	.	.	.	.	1
.	.	.	.	4	2	.	.	7	6
.	.	.	.	.	.	.	.	10	12
.	1	.	.	1	3	.	.	20	22
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	2	.	.	7	8
1	1	.	.	.	.	2	.	13	16
.	.	.	.	.	.	1	.	4	5
.	.	1	.	.	.	.	.	2	5

Noch Übersicht 8.

Nr. der Verkehrsbezirke	Bezeichnung der Verkehrsbezirke von	Beförderte Güter in 1000 Tonnen: Durchfuhr insgesamt 1932	Durchfuhr insgesamt 1933	davon nach: Österreich 1932	Österreich 1933	Schweiz 1932	Schweiz 1933	Italien 1932	Italien 1933
27	Saargebiet . . .	129	109	91	28	1	3	.	.
44	Elsaß-Lothring. .	20	27	7	3	.	.	.	.
47	Westpolen(ehem. dtsch. Geb., ohne 47a)	72	31	.	.	21	10	.	.
47a	Ost-Oberschles. .	592	265	294	133	83	35	2	2
51	Ostpolen (ohne Galizien) . . .	32	25	.	.	17	15	.	.
52	Galizien (polnischer Teil) . .	97	99	.	.	23	25	5	.
53	Ungarn	26	82	.	.	10	55	.	.
53a	Jugoslawien, Bulgarien, Türkei, Griechenland	9	13	.	.	.	.	.	.
54	Tschechoslowakei . . .	243	288	4	1	96	96	14	17
55	Österreich . . .	120	129	14	13	29	43	.	.
56	Schweiz	61	47	.	.	18	16	.	.
57	Italien	44	96	.	.	.	.	.	.
58	Frankreich (ohne Elsaß-Lothr.) .	36	36	5	4	3	2	.	.
59	Luxemburg . .	.	.	.	.	.	.	.	.
60	Belgien	127	120	8	4	88	80	15	15
61	Niederlande . .	130	128	17	14	50	67	15	13
63	Schweden und Norwegen . .	24	24	3	1	7	5	2	6
64	Dänemark (ohne Nordschleswig)	26	27	.	1	10	6	2	9

Noch Übersicht 8.

Beförderte Güter in 1000 Tonnen: davon nach: Frankreich (ohne Els.-Lothr.) 1932	Frankreich (ohne Els.-Lothr.) 1933	Belgien 1932	Belgien 1933	Niederlande 1932	Niederlande 1933	Schweden und Norwegen 1932	Schweden und Norwegen 1933	Dänemark (ohne Nordschleswig) 1932	Dänemark (ohne Nordschleswig) 1933
.	.	14	67	.	1	.	.	1	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
7	5	6	1	4	7	1	.	.	.
3	2	.	.	3	7	.	.	1	.
4	2	3	2	2	3	.	.	.	.
9	4	6	2	36	54	1	2	3	2
3	4	7	13	1	2	.	.	1	1
.	.	4	7	2	1	.	.	.	.
19	20	13	12	43	36	2	3	4	4
32	23	5	5	5	5	.	1	1	1
.	.	15	6	9	9	3	1	2	1
.	.	11	40	1	15	15	21	5	4
.	.	.	.	.	.	.	1	.	1
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	1	.	.	.	3	1	.	1	.
1	1	.	1	.	.	1	1	1	2
1	2	1	1	1	1	.	.	.	.
.	1	5	1	6	5	.	.	.	.

Übersicht 9.

Gesamtverkehr auf deutschen Eisenbahnen in den Jahren 1932 und 1933[1]

(ausschl. lebender Tiere und Gütersendungen unter 500 kg Gewicht).

Nach Güterarten.

Güter Nr.	Güterarten	1932					1933				
		Inlandverkehr	Auslandverkehr		Durchgangsverkehr	Zusammen	Inlandverkehr	Auslandverkehr		Durchgangsverkehr	Zusammen
			Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland				Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland		
		1000 t					1000 t				
1	Abfälle von Horn usw., Knochen	194	2	37	1	234	201	6	37	1	245
2	Baumwolle, roh, Abfälle davon usw.	363	151	37	2	553	473	99	29	2	603
3	Bier	488	15	10	4	517	468	11	7	4	490
4	Blei, Bleiwaren	105	9	3	2	119	135	9	1	0	145
5	Borke, Lohe, Gerbhölzer, Gerbstoffe	95	17	26	2	140	109	9	28	1	147
6a	Braunkohlen, rohe	11 389	8	1 296	2	12 695	11 790	3	1430	55	13 278
6b	Braunkohlenbrikette	28 019	1 108	50	0	29 177	28 621	938	66	1	29 626
6c	Braunkohlenkoks	564	1	0	—	565	584	3	3	—	590
7	Zement, Traß	3 026	68	77	22	3 163	3 672	34	83	21	3 810
8	Chemikalien, Drogen	1 634	96	33	9	1 772	1 808	92	31	8	1 939
9	Dach-, Stein-, Teerpappe, Dachfilz	127	5	1	1	134	148	3	0	0	151
10a	Tierischer Dünger	550	0	1	0	551	545	1	0	0	546
10b	Phosphorhaltige Düngemittel	2 059	20	694	49	2 822	2 027	29	737	43	2 836
10c	Chilesalpeter	46	0	0	0	46	42	4	0	0	46
10d	Kalisalze zum Düngen	2 586	96	3	1	2 686	2 803	85	0	0	2888
10e	Künstliche Stickstoffdüngemittel	2 524	15	9	1	2 549	2 510	12	8	0	2 530
10f	Sonstige Düngemittel	2 449	12	4	0	2 465	2 782	10	12	0	2 804
11a	Roheisen aller Art	831	29	44	2	906	967	61	41	1	1 070
11b	Luppen von Schweißeisen usw.	1 381	18	38	3	1 440	1 809	16	43	2	1 870
11c	Eisen- und Stahlbruch	2 742	126	28	1	2 897	3 531	68	62	3	3 664
12	Eisen und Stahl in Stäben usw.	2 920	151	387	17	3 475	3 965	110	511	67	4 653

[1] Ausschl. des Verkehrs innerhalb des Saargebiets und zwischen Saargebiet und Ausland.

Noch Übersicht 9.

Güter Nr.	Güterarten	1932					1933				
		Inlandverkehr	Auslandverkehr		Durchgangsverkehr	Zusammen	Inlandverkehr	Auslandverkehr		Durchgangsverkehr	Zusammen
			Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland				Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland		
		1000 t					1000 t				
13	Eisenbahnschienen und -weichen	2 192	27	46	1	2 266	2 600	10	55	2	2 667
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	545	2	17	0	564	748	0	23	1	772
15	Eisenbahnachsen, -bandagen, -räder	510	15	5	2	532	579	17	7	1	604
16	Dampfkessel, Maschinen	926	151	29	29	1 135	1 050	146	32	23	1 251
17	Eiserne Röhren und Säulen	507	48	42	18	615	729	46	79	26	880
18	Eisen- und Stahldraht	495	31	71	7	604	606	32	92	7	737
19a	Eisen- und Stahlwaren	1 232	106	25	9	1 372	1 493	130	36	11	1 670
19b	Unedle Metalle und Waren daraus	139	19	4	2	164	200	23	8	2	233
19c	Kupfer und Waren daraus	158	23	3	4	188	205	22	4	1	232
19d	Abfälle von unedlen Metallen	274	23	18	2	317	312	28	8	2	350
20	Eisenerz (ausschl. Schwefelkies)	999	84	182	0	1 265	1 410	87	583	0	2 080
21a	Erde, Kies, Sand, Mergel, Lehm usw.	16 047	279	40	1	16 367	18 691	253	47	1	18 992
21b	Porzellanerde, Ton, Farberden usw.	1 915	363	339	38	2 655	2 491	437	341	51	3 320
22a	Blei-, Nickel-, Zink-, Kupfererze usw.	202	77	1	0	280	172	59	4	0	235
22b	Schwefelkies, Schwefelkiesabbrände	435	85	26	—	546	531	72	2	0	605
22c	Andere Erze usw.	266	30	30	0	326	313	48	35	0	396
24	Fische und Schaltiere	272	30	52	11	365	288	17	49	14	368
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg	54	18	29	3	104	53	14	27	4	98
26	Fleisch (einschl. Speck)	126	3	62	37	228	109	1	37	40	187
27	Garne und Twiste	233	10	21	8	272	279	9	18	10	316
28a	Weizen und Spelz	2 016	182	12	1	2 211	2 156	164	8	23	2 351
28b	Roggen	1 579	14	23	8	1 624	1 734	19	78	5	1 836
28c	Hafer	482	58	4	2	546	525	52	4	10	591
28d	Gerste	1 273	40	11	9	1 333	1 010	13	8	22	1 053
28e	Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	218	5	38	11	272	202	5	25	13	245
28f	Mais	210	39	28	1	278	61	11	7	0	79
28g	Malz	232	10	28	23	293	222	10	26	24	282
28h	Lein- und Ölsamen	123	15	8	2	148	88	12	13	1	114

Noch Übersicht 9.

Güter Nr.	Güterarten	1932					1933				
		Inlandverkehr	Auslandverkehr: Versand nach dem Ausland	Auslandverkehr: Empfang aus dem Ausland	Durchgangsverkehr	Zusammen	Inlandverkehr	Auslandverkehr: Versand nach dem Ausland	Auslandverkehr: Empfang aus dem Ausland	Durchgangsverkehr	Zusammen
		1 000 t					1 000 t				
29	Glas und Glaswaren	412	46	20	23	501	466	49	20	33	568
30	Häute, Felle, Leder, Pelzwaren	233	32	38	9	312	266	36	41	10	353
31a	Bau- und Nutzholz, unbearbeitet	1 907	120	68	34	2 129	2 335	95	133	35	2 598
31b	Bau- und Nutzholz, gesägt	2 437	80	166	155	2 838	2 889	49	185	139	3 262
31c	Holz zur Herstellung von Zellstoff	1 128	29	504	2	1 663	1 273	78	714	15	2 080
31d	Grubenholz aller Art	1 652	203	71	5	1 931	1 773	226	17	10	2 026
31e	Hölzerne Eisenbahnschwellen	1 225	4	2	0	1 231	1 464	4	3	0	1 471
31f	Brennholz, Korb- und Floßweiden	1 033	42	20	7	1 102	1 049	31	25	3	1 108
32a	Holzzeugmasse, Zellstoff, Zellulose	1 234	52	43	12	1 341	1 253	45	72	15	1 385
32b	Gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel	463	19	18	6	506	615	25	23	9	672
33	Hopfen	12	1	4	4	21	12	1	4	3	20
34	Jute	49	20	1	1	71	74	10	3	0	87
35	Kaffee, Kaffee-Ersatz, Kakao, Tee	208	30	6	6	250	206	25	6	3	240
36	Kalk, Kalksteine zum Brennen	2 347	85	32	2	2 466	3 108	82	25	1	3 216
37	Kartoffeln	4 045	47	125	59	4 276	4 402	26	74	38	4 540
40	Lumpen	182	26	23	9	240	208	26	27	8	269
41a	Mehl, Mühlenerzeugnisse	1 451	8	6	2	1 467	1 364	5	4	3	1 376
41b	Kleie	789	11	[1] 2	15	[1] 817	727	0	5	4	736
42	Obst, Gemüse, Pflanzen	1 409	44	[1] 874	98	[1] 2 425	1 390	42	782	127	2 341
43	Öle, Fette, Tran, Talg	865	48	34	26	973	741	45	14	22	822
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl	1 817	28	141	1	1 987	1 528	16	77	1	1 622
45	Papier, Pappe, Papierwaren	1 888	80	38	7	2 013	1 943	81	37	5	2 066
46a	Petroleum und andere Mineralöle	2 098	207	21	42	2 368	2 241	188	47	39	2 515
46b	Steinkohlenteeröle, Naphthalin	591	20	64	6	681	651	12	67	5	735

[1] Berichtigt.

Noch Übersicht 9.

Güter Nr.	Güterarten	1932					1933				
		Inlandverkehr	Auslandverkehr		Durchgangsverkehr	Zusammen	Inlandverkehr	Auslandverkehr		Durchgangsverkehr	Zusammen
			Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland				Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland		
		1000 t					1000 t				
47	Reis, Reismehl, Reiskleie	205	20	10	1	236	157	24	5	1	187
49	Rüben, Zichorienwurzeln	5 730	13	4	5	5 752	6 310	2	7	6	6 325
50	Rübensirup, Melasse	285	4	4	0	293	278	6	5	0	289
51	Salpetersäure, Salzsäure	206	25	0	0	231	234	24	1	0	259
52	Salz (ausschl. Kalisalz)	1 835	94	24	0	1 953	1 805	101	16	1	1 923
54	Schwefelsäure	648	7	21	0	676	773	9	17	5	804
55	Soda	770	20	1	1	792	715	3	1	2	721
56	Weingeist, Branntwein, Essig	528	0	1	4	533	670	1	4	4	679
57	Stärke, Kartoffelmehl usw.	197	4	1	3	205	215	3	1	1	220
58	Waren aus natürlichem Stein	54	4	2	0	60	72	5	6	1	84
59a	Künstliche Steine	3 148	151	26	13	3 338	3 920	94	30	29	4 073
59b	Natürliche Steine	19 611	216	76	13	19 916	27 375	184	61	9	27 629
60a	Steinkohlen	52 456	5 159	1 319	630	59 564	56 238	4 798	1 401	251	62 688
60b	Steinkohlenbrikette	3 436	436	3	3	3 878	3 867	364	33	2	4 266
60c	Steinkohlenkoks	11 741	3 729	90	42	15 602	13 332	3 802	77	21	17 232
61	Tabak, Zigarren usw.	71	6	29	5	111	69	5	24	6	104
62	Teer, Pech, Asphalt, Harz usw.	1 599	110	42	21	1 772	1 808	85	53	6	1 952
63	Ton- und Zementwaren	560	63	10	13	646	721	119	11	19	870
64	Torf, Torfstreu, Holzkohlen	483	20	3	4	510	462	23	1	20	506
65	Wein	241	2	25	5	273	198	2	31	6	237
66	Wolle	186	31	25	14	256	205	29	30	19	283
67	Zink	105	7	48	3	163	100	9	43	2	154
68a	Zucker, roh	694	0	9	1	704	765	1	0	3	769
68b	Verbrauchszucker	436	6	8	52	502	435	3	3	49	490
69	Sammelladungen	703	63	43	33	842	1 013	35	21	16	1 085
70a	Heu, Stroh, Häcksel usw.	764	79	14	2	859	707	49	5	1	762
70b	Milch, Rahm	1 626	1	0	0	1 627	1 531	0	1	1	1 533
71	Sonstige Güter (auch Mischgut)	5 453	214	348	73	6 088	5 795	266	267	71	6 399
	Zusammen	240 998	15 500	8 449	1 820	266 767	269 595	14 583	9 345	1583	295 106

(Fortsetzung v. S. 1183.)

ladungen 310 (30,6 %), sonstige Güter 342 (5,9 %). Demgegenüber fällt eine entsprechende Abnahme nur bei folgenden Güterarten auf: Gerste 263 (26,0 %), Mais 149 (244,3 %), Öle, Fette 124 (16,7 %), Ölkuchen 289 (18,9 %).

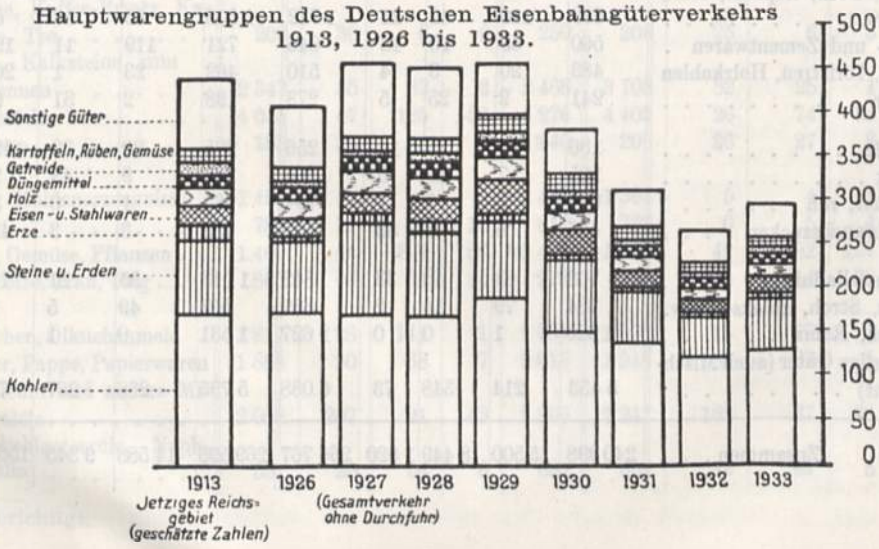
Beim Auslandverkehr ist, wie bereits erwähnt, im Versand (Ausfuhr) durchweg ein Rückgang und im Empfang (Einfuhr) ein Zugang zu verzeichnen. Die Ausfuhr ist bei folgenden Güterarten um mehr als 50 000 Tonnen zurückgegangen: Baumwolle 52 (34,4 %), Braunkohlenbrikette 170 (15,3 %), Eisen- und Stahlbruch 56 (15,0 %), künstliche Steine 57 (60,6 %), Steinkohlen 361 (2,5 %), Steinkohlenbrikette 72 (19,8 %). Eine entsprechende Zunahme zeigen Holz für Zellstoff 49 (62,8 %), Steinkohlenkoks 73 (1,9 %), Ton- und Zementwaren 56 (47,1 %) und sonstige Güter 52 (19,5 %). Eine Steigerung der Einfuhr ist eingetreten bei Braunkohlen 154 (10,3 %), Eisen und Stahl in Stäben 124 (32,0 %), Eisenerz 401 (68,8 %), Roggen 55 (70,5 %), Bau- und Nutzholz unbearbeitet 65 (48,9 %), Holz für Zellstoff 210 (29,4 %) und Steinkohlen 82 (5,9 %). Demgegenüber steht ein Einfuhrrückgang bei Grubenholz 54 (317,6 %), Kartoffeln 51 (68,9 %), Obst 92 (11,8 %), Ölkuchen 64 (83,1 %) und sonstigen Gütern 81 (30,3 %).

Die Durchfuhr hat sich weiter rückläufig entwickelt, was fast ausschließlich auf der verminderten Beförderung von Steinkohlen (379000 Tonnen = 151 %) beruht. Dagegen zeigt sich eine Steigerung bei Braunkohlen um 53000 Tonnen und bei Eisen und Stahl in Stäben um 50000 Tonnen.

Die Entwicklung der zu Hauptwarengruppen zusammengefaßten Güterarten seit 1926 im Vergleich zu 1913 ist in der bildlichen Darstellung — Übersicht 10 — wiedergegeben. Deutlich ist hier die Größe des Rück-

Übersicht 10.

Hauptwarengruppen des Deutschen Eisenbahngüterverkehrs 1913, 1926 bis 1933.



Übersicht 11.

Anteil der Hauptgütergruppen am Gesamtverkehr der Eisenbahn und der Binnenschiffahrt 1932 und 1933

Es wurden befördert	1932				1933			
	auf der Bahn	auf dem Wasserweg	Anteil an je 100 t		auf der Bahn	auf dem Wasserweg	Anteil an je 100 t	
	in 1000 t		des Bahnverkehrs	des Wasserverkehrs	in 1000 t		des Bahnverkehrs	des Wasserverkehrs
Steinkohlen (einschl. Brikette u. Koks)	79 044	27 879	29,6	37,9	84 186	29 622	28,5	38,0
Braunkohlen (einschl. Brikette u. Koks)	42 437	2 693	15,9	3,7	43 494	2 515	14,7	3,2
Torf, Torfstreu, Torf- und Holzkohlen	510	105	0,2	0,1	506	96	0,2	0,1
Erden aller Art (ausschl. Traß)	19 022	5 632	7,1	7,6	22 312	6 776	7,6	8,7
Steine u. Steinwaren, Zementplatten usw.	23 314	3 125	8,7	4,2	31 786	3 085	10,8	4,0
Kalk, Kalksteine zum Brennen, Kalkmörtel usw.	2 466	680	0,9	0,9	3 216	565	1,1	0,7
Zement, Traß	3 163	502	1,2	0,7	3 810	654	1,3	0,8
Erze aller Art	2 417	5 847	0,9	7,9	3 316	6 935	1,1	8,9
Roheisen	5 243	724	2,0	1,0	6 604	1 155	2,2	1,5
Eisen- und Stahlwaren	10 563	2 113	4,0	2,9	13 234	2 024	4,5	2,6
Unedle Metalle (ausschl. Eisen)	951	460	0,4	0,6	1 114	526	0,4	0,7
Holz aller Art	10 894	1 821	4,1	2,5	12 545	2 802	4,3	3,6
Holzzeug- und Strohmasse	1 341	353	0,5	0,5	1 385	394	0,5	0,5
Getreide	6 264	6 117	2,3	8,3	6 155	5 753	2,1	7,4
Malz	293	55	0,1	0,1	282	52	0,1	0,1
Müllereierzeugnisse (einschl. Kleie)	[1] 2 284	1 253	0,9	1,7	2 112	1 205	0,7	1,5
Rüben aller Art	5 752	207	2,2	0,3	6 325	231	2,1	0,3
Kartoffeln	4 276	72	1,6	0,1	4 540	52	1,5	0,1
Gemüse und Obst	[1] 2 425	154	0,9	0,2	2 341	146	0,8	0,2
Zucker (Roh- und Verbrauchszucker)	1 206	1 147	0,4	1,6	1 259	981	0,4	1,3
Salz aller Art (ausschl. Kalisalz)	1 953	1 233	0,7	1,7	1 923	1 106	0,7	1,4
Lein- und Ölsamen	148	1 144	0,1	1,6	114	1 119	0,0	1,4
Öle, Fette, Tran usw.	973	749	0,4	1,0	822	738	0,3	1,0
Ölkuchen, Ölkuchenmehl	1 987	689	0,7	0,9	1 622	721	0,5	0,9
Erdöl, andere Mineralöle usw.	3 049	1 816	1,1	2,5	3 250	1 829	1,1	2,3
Teer, Pech, Asphalt und Harz	1 772	351	0,7	0,5	1 952	356	0,7	0,5
Drogen und Chemikalien	3 471	1 194	1,3	1,6	3 723	1 091	1,3	1,4
Düngemittel aller Art	11 119	1 990	4,2	2,7	11 650	2 015	3,9	2,6
Bier	517	22	0,2	0,0	490	21	0,2	0,0
Borke, Lohe, Gerbhölzer usw.	140	81	0,0	0,1	147	107	0,0	0,1
Glas und Glaswaren	501	106	0,2	0,1	568	102	0,2	0,1
Papier und Pappe	2 013	530	0,8	0,7	2 066	479	0,7	0,6
Spinnstoffe	984	214	0,4	0,3	1 071	271	0,4	0,4
Sonstige Güter	14 275	2 580	5,3	3,5	15 186	2 436	5,1	3,1
Im ganzen	266 767	[2] 73 638	100,0	100,0	295 106	77 960	100,0	100,0

[1] Berichtigt.

[2] Berichtigt. Außerdem rd. 106 000 t Sand und Kies, die nachträglich ohne Angabe des Einladeorts gemeldet wurden.

gangs von 1929 bis 1932 und der 1933 beginnende Wiederaufstieg erkennbar.

Auch die Übersicht 11 zeigt die Verschiebung des Anteils der einzelnen Warengruppen am Gesamtverkehr gegenüber dem Vorjahr. Der Anteil am Gesamtverkehr erhöht sich bei Erden von 7,1 auf 7,6 %, Steinen von 8,7 auf 10,8 %, Kalk und Zement von 0,9 auf 1,1 %, Roheisen von 2 auf 2,2 %, Eisen- und Stahlwaren von 4 auf 4,5 % und bei Holz von 4,1 auf 4,3 %. Demgegenüber ist der Anteil von Kohlen von 45,5 auf 43,2 %, von Getreide und Mühlenerzeugnissen von 3,3 auf 2,8 %, von Feld- und Gartenfrüchten von 4,7 auf 4,4 %, von Ölkuchen von 0,7 auf 0,5 %, von Düngemitteln aller Art von 4,2 auf 3,9 % und der sonstigen Güter von 5,3 auf 5,1 % zurückgegangen.

Vergleicht man die Gütermengen des Schienenweges mit denen des Binnenwasserweges, so ist zu beachten, daß ein Teil der Güter von einem auf das andere Verkehrsmittel umgeschlagen worden ist. Der Eisenbahnverkehr hat 1933 gegenüber dem Vorjahr um 10,6 % und der Wasserweg um 5,9 % zugenommen. Eine Verkehrssteigerung ist für die Binnenschiffahrt in erster Linie bei Steinkohle um 7 %, bei Erde um 21,4 %, bei Zement um 30 %, bei Erzen um 11 %, bei Roheisen um 57 % und bei Holz aller Art um 55 % eingetreten. Dagegen ist eine mengenmäßige Abnahme vor allem bei Kalk um 17 %, Getreide um 6,6 %, Zucker 18,2 % und bei sonstigen Gütern um 5,5 % zu verzeichnen.

Der Binnenwasserstraßenverkehr, der 1932 = 27,6 % des Eisenbahnverkehrs ausmachte, beträgt 1933 noch 26,4 %. Einen stärkeren Verkehr weist die Binnenwasserstraße gegenüber der Eisenbahn bei Erzen (2,1 : 1) und bei Lein- und Ölsamen (9,8 : 1) auf. Diese Güter werden über See eingeführt und meist auf dem Wasserweg weiter befördert. Bei den übrigen Güterarten übertraf der Eisenbahnverkehr die Mengen der Binnenwasserstraßen, z. B. bei Braunkohlen um das 17,3fache, bei Steinen und Steinwaren um das 10,3fache, bei Eisen- und Stahlwaren um das 6,5fache, bei sonstigen Gütern um das 6,2fache, bei Düngemitteln aller Art um das 5,8fache, bei Holz aller Art um das 5,4fache, bei Papier und Pappe um das 4,3fache, bei Spinnstoffen um das 4fache, bei Drogen um das 3,4fache, bei Erden aller Art um das 3,3fache, bei Steinkohlen um das 2,8fache, bei Erdöl um das 1,8fache, und bei Getreide um das 1,1fache.

Der Bericht zeigt, daß sich die allgemeine Wirtschaftsbelebung auch auf den Güterverkehr der deutschen Eisenbahnen günstig ausgewirkt hat. Zwar konnte bisher nur ein geringer Teil des in den Vorjahren verlorenen Verkehrs zurückerobert werden. Doch ist bestimmt zu erwarten, daß die günstige Entwicklung in den folgenden Jahren anhält und der Stand von 1929 bald wieder erreicht wird. *Küchler.*

Die Jugoslawischen Eisenbahnen in den Jahren 1932 und 1933[1].

Von

Dr. Remy — Dr. Uhlich.

I. Allgemeine Lage.

Als stattliche Bände von 259 und 233 Seiten liegen die statistischen Berichte der Jugoslawischen Eisenbahnen über die Jahre 1932 und 1933 vor. Die statistischen Angaben sind begleitet von einem ausführlichen Textteil mit Schaubildern und Lichtbildern.

Der Bericht umfaßt die vom Staat betriebenen staatlichen und privaten Eisenbahnen nebst Angaben über privatbetriebene Bahnen mit Vergleichszahlen fremder Eisenbahnverwaltungen.

Der Textteil greift in seinen Ausführungen über auf die allgemeinen wirtschaftlichen Zustände des Landes und gewinnt damit allgemeine volkswirtschaftliche Bedeutung.

Die Verkehrsberichte der europäischen Eisenbahnen teilen unter dem Zeichen der Wirtschaftsnot ähnliche Geschicke. Sie zeigen in ihren Ergebnissen nur graduelle Unterschiede. Die Probleme sind, soweit sie nicht in besonderen nationalwirtschaftlichen Eigentümlichkeiten begründet sind, überall dieselben. Im Jahr 1932 hat die Krise bei den südslawischen Eisenbahnen scheinbar ihren Tiefpunkt erreicht, denn das Jahr 1933 zeigt in mehrfacher Hinsicht Ansätze zur Besserung, die die Verwaltung mit Hoffnung auf einen gültigen Umschwung erfüllen.

Der Verkehr ist abhängig von der Kaufkraft der zu 80 % in der Landwirtschaft tätigen Bewohner. Ihr Wohlstand beruht in der Weizen-, Holz- und Pflaumenausfuhr. Sie sind durch die Zollmaßnahmen der früheren Abnahmeländer, hierunter auch vor allem Deutschlands, gedrosselt. Die Erzausfuhr, vornehmlich Bauxit, vermag keinen nennenswerten

[1] Frühere Berichte siehe: Dr. Ing. Remy, Archiv für Eisenbahnwesen 1929 und 1933.

Ausgleich zu schaffen. Das Bauernschutzgesetz hat die Schuldzahlungen bedenklich einschrumpfen lassen, die Kreditwirtschaft stockt, der Zinsfuß liegt zwischen 7 und 10 %.

Der Außenhandel ist seit 1928 ununterbrochen gefallen. Gegen 1926 war 1932 die Ausfuhr um 53 %, die Einfuhr um 62 % zurückgegangen, 1933 zeigt sich jedoch in der Ausfuhr eine Besserung um über 10 %. Der Bericht vermerkt das japanische Dumping als eine der merkbaren Ursachen des Rückgangs des südslawischen Markts! Diese Krisenzahlen finden ihr Gegenstück in der Statistik der Eisenbahnen. Im Untergrund aller wirtschaftlichen Nöte schwelen die ungelösten politischen Fragen, die der Versailler Friede und die Friedensschlüsse von St. Germain, Trianon und Neuilly dem friedenbedürftigen Europa hinterlassen haben, Fragen der äußeren und inneren Politik. Sie haben nach der Ermordung des Königs am 9. Oktober 1934 die Lage unsicherer als je in dem fünfzehnjährigen Kampf um die innere Befriedung gemacht. Immer noch steht die zentralistisch gesinnte serbische Bürokratie den „eroberten Provinzen" unausgeglichen gegenüber. Ohne äußeren und inneren Frieden ist aber ein Erblühen der Volkswirtschaft nicht möglich. Auch in Südslawien ist die Zeit der Scheinblüte vorüber. Indessen wird man sich hüten müssen, die innenpolitischen Kämpfe etwa als Anzeichen beginnenden staatlichen Verfalls ansehen zu können. Der heimgegangene König Alexander, der „Einiger", hat ein allen Volksstämmen heiliges Vermächtnis hinterlassen und der außenpolitische Druck ist zu groß, um das Gefühl der Geschlossenheit in Fragen der europäischen Politik zu gefährden.

II. Die Lage der Eisenbahnen.

Über dem Bericht 1932 liegt der Druck allgemeinen Rückgangs, 1933 zeigt merkliche Besserung.

An Einnahmen steht das Jahr 1932 gegenüber 1931 zurück um 17,05 %, dagegen 1933 gegenüber 1932 nur um . . . . . 0,99 %, davon der Personenverkehr um . . . . . 17,92 % bzw. 5,58 %.

Während der Güterverkehr 1932 gegen 1931 in seinen Einnahmen um 20,16 % gefallen war, ist er 1933 um 3,12 % gestiegen.

Es fielen 1932 gegen 1931 (1933 gegen 1932 in Klammer):

die Zahl der Reisenden um	16,19 %	(9,75 %)
die Reisendenkilometer um	16,48 %	(5,36 %)
die Gütertonnen um	17,58 %	(1,75 %)
die Gütertonnenkilometer um	11,43 %	(+ 0,90 %).

Der Bericht gibt im einzelnen folgende Erklärungen: „Nach den amtlichen Nachweisen kann man in unserer Landwirtschaft im Jahr 1932

einen Stillstand im Rückgang der Preise wahrnehmen, der mehrere Jahre anhielt und die Hauptursache der fortschreitenden Verschlimmerung der Arbeitsbedingungen unserer ländlichen Bevölkerung gewesen ist. Aber die starke Preissenkung während der früheren Jahre hat eine starke Verminderung der Einnahmen der Landbevölkerung veranlaßt. Die Mißstände, die eine grundlegende Besserung der Verhältnisse des Ackerbaus verhindern, sind Folgen der ungleichmäßigen Entwicklung der Preise. Die Preise der vom Landmann gekauften Waren sind nicht in demselben Verhältnis gesunken, wie die Preise der von ihm verkauften Erzeugnisse herabgingen. Infolgedessen ist er doppelt geschädigt: als Käufer und als Verkäufer. Ein anderer für unsere Landwirtschaft ungünstiger Umstand ist der Unterschied zwischen den Preisen, zu denen der Landwirt diese Erzeugnisse verkauft, und den Preisen, zu welchen dieselben Erzeugnisse in der Stadt wieder verkauft werden. Dieser Unterschied ist oft sehr groß und kann weder durch die Transportkosten noch durch die Steuern begründet werden. Diese Sachlage schadet dem Erzeuger und dem städtischen Verbraucher in gleicher Weise und ist die Hauptursache für die hohen Preise der verschiedenen Erzeugnisse."

Anschließend an diese allgemeine Betrachtung streift der Bericht dann die Lage einzelner wichtiger Wirtschaftszweige des Lands im Vergleich zum Jahr 1931: Weizenernte gesunken, Mais dagegen sehr gut. Ertrag der Bergwerke und Hütten im allgemeinen niedriger (mit Ausnahme von Blei und Bauxit). Sehr ungünstig vor allem auch das Ergebnis der Forstwirtschaft mit ihren Industriezweigen, einer wichtigen Exportindustrie. „Die Geldhemmnisse, die Politik der Kontingente, die hohen Zollauflagen und eine sehr scharfe Konkurrenz haben einen beachtlichen Tiefstand der Preise und des Exports geschaffen." Zucker- und Papierindustrie hatten zu leiden unter dem Sinken der Verbrauchszahlen: bei Zucker z. B. von 7 kg je Einwohner auf 4,8. In ähnlicher Weise erstreckt sich die Klage auch auf weitere wichtige Wirtschaftszweige.

„Das Jahr 1932 ist schwer gewesen für den Binnenhandel. Die Schwächung der Einkaufskraft weiter Kreise der Bevölkerung, das Sinken des Dinarkurses, die Schwierigkeit, fremde Devisen zu beschaffen, die schweren Umständlichkeiten, Kredite zu finden und zu erhalten, alle diese Gründe haben auf den Stand des Handels in einer ungünstigeren Weise eingewirkt als auf den der anderen Zweige der Volkswirtschaft. Die Zahl der Konkurse ist daher im Jahr 1932 gegenüber 1931 um 35,95 % gestiegen, jene der Vergleiche bis 38 %."

Demgegenüber zeigt das Bild 1933 zweifellos eine Besserung gegen 1932. Die Bestände der Sparkassen sind um

479 Millionen Dinar gestiegen. Dennoch will die hier bedauerte Preisspanne noch nicht genügend weichen. Die Weizenernte war 81 % besser, Hafer, Gerste um 24 %. Dagegen fiel 1933 der Mais um 24 % ab. Sehr befriedigt hat das Ansteigen der Kupfergewinnung, von Blei und Zink. Die Konkurse sind daher um 63 % zurückgegangen.

Der Außenhandel war 1932 gegen 1931 in seinem Wert um 38,4 % abgefallen, und zwar der Export um 36,35 %, der Import um 40,43 %. Man hat also den Import schärfer gedrosselt. Mit 195 Millionen Dinar konnte die Außenhandelsbilanz im ganzen aktiv abschließen. Von den großen europäischen Ländern haben im Jahr 1932 nur Deutschland, Polen, Rumänien und Jugoslawien eine aktive Handelsbilanz. Dagegen stieg die Ausfuhr 1933 gegen 1932 um 10,55 %, die gedrosselte Einfuhr um 0,80 %.

Gegenüber diesem wirtschaftlichen Notstand ist die Staatseisenbahnverwaltung nicht untätig geblieben in dem Bemühen, den Verkehr zu verbessern und den Betrieb wirtschaftlich zu gestalten. Von Gegenmaßnahmen mögen erwähnt werden: Verbesserung der Verbindungen zwischen bestimmten Orten und Gebieten, Verbesserung der Verbindung mit den Schmalspurbahnhöfen, Einrichtung neuer Läufe von beschleunigten und gewöhnlichen Güterzügen, Nachtdienst auf Güterböden zu Zeiten starken Verkehrs, Ausflugszüge zu sehr ermäßigten Preisen für Gruppenausflüge in der Umgebung von Belgrad oder zwischen wichtigen Zentren des Landes, Anpassung des Güterverkehrs an die Bedürfnisse der Industrie, auf Nebenlinien völlige oder teilweise Aufhebung der Güterzüge und Verlegen der Transporte auf gemischte Züge, Änderung im Fahrplandruck zur Verminderung der Kosten, Verringerung der Zugkilometer im Reisendenverkehr, Kampf gegen den Kraftwagenwettbewerb im Reisendenverkehr, Einlegen leichter Züge mit nur unbedingt nötiger Wagenzahl, kleinste Belastung der Lokomotive. Die Reisegeschwindigkeit dieser Züge gegenüber gewöhnlichen Personenzügen ist um 23,6 % gestiegen, gegenüber gemischten Zügen um 44,6 %. Verringerung der Zahl der Aufenthalte um 38 %, der Minutenzahlen der Aufenthaltsdauer um 28 % gegenüber 1931. Verringerung der Unfälle. Verbesserung der Lokomotivausnutzung. Verbesserung des Personalunterrichts. Pflege von Obstbaumzucht und sonstiger Maßnahmen zur Ausnutzung von Bahngebiet im Sinne höherer Landerträgnisse. Landwirtschaftliche Wanderausstellung und Wanderschule in einem besonderen Eisenbahnzug von 23 Wagen mit Kinoapparat, Projektionsvorrichtung, elektrischer Zentrale usw. Diese Ausstellung wurde von König Alexander I. selbst eröffnet (14. Februar 1932).

Große Aufmerksamkeit wird der Verbesserung der internationalen Verbindungen gewidmet. Wenn man bedenkt, daß der Simplon-Expreß von der West- bis zur Ostgrenze, von Rakek bis Zaribrod, 1921 noch 31 Stunden und 16 Minuten Fahrzeit benötigte, heute diese Strecke in 17 Stunden 11 Minuten durchmißt, dann erkennt man die Fortschritte, die im Bau und Betrieb in den Nachkriegsjahren gemacht worden sind. Heute bemüht man sich bereits um 15 Minuten Verbesserung in den großen Schnellzugverbindungen.

III. Organisation.

In der Organisation der südslawischen Staatseisenbahnen hat sich in den Jahren 1932 und 1933 nichts grundlegendes geändert. Geblieben sind vor allem die Generaldirektion und die 5 Direktionen (Belgrad, Agram, Lubljana, Sarajewo, Subotica). Ab September 1932 wurde die Abteilung für Bahnunterhaltung in der Generaldirektion in 5 Sektionen gegliedert und zwar: Allgemeine Sektion mit 3 Gruppen, Sektion für Bahnkörper und Brücken mit 4 Gruppen, Sektion für Oberbau und Bahnhofserweiterung mit 3 Gruppen, Sektion für Signale mit 3 Gruppen, Sektion für die Bauwerke mit 3 Gruppen.

Seit 1. Juli 1932 besteht die Einnahmekontrolle der Generaldirektion aus 6 Sektionen gegen früher 3.

Das Jahr 1933 brachte eine besondere Fahrzeugabteilung innerhalb der Betriebsabteilung. Die Generaldirektion besteht jetzt aus 8 Abteilungen: Allgemeine, Betrieb, Streckenunterhaltung, Maschinenbetrieb und Fahrzeuge, Verkehr, Einnahmekontrolle, Einkauf, Finanzen.

Durch Reglement des Verkehrsministeriums vom 8. Juli sind Organisation und Zuständigkeit des schon früher geschaffenen Tarifkomitees neu geregelt worden. Dieser Ausschuß hat beratenden Charakter. Seine Aufgabe ist es, allgemeine Eisenbahnfragen zu studieren und sich darüber zu äußern, soweit sie sich auf die Volkswirtschaft beziehen. Er hat außerdem seine Meinung zu äußern zu Fragen des Fahrplans, der Höhe und Richtlinien der Tarifpolitik, der See- und Flußschiffahrt und der allgemeinen Tarifvorschriften, insofern diese sich nicht auf vorübergehende oder Ausnahmezustände beziehen. Der Wirkungsbereich des Ausschusses ist mit den neuen Bestimmungen gegen 1927 erweitert worden. Auch die Art der Zusammensetzung hat sich geändert.

Die Nebenbezüge des Personals sind vom 1. April 1932 neu geordnet. Zweck war, ein Maximum dieser Bezüge festzusetzen. 1933

wurde das Dienstverhältnis der Arbeiter neu geregelt, eine Frage, die nach dem Bericht offenbar auch eine weittragende politische Bedeutung hatte.

IV. Zahlenergebnisse im besonderen.

Folgende allgemeine Zahlen seien vorangestellt (Zählung 1931):

Einwohnerzahl	13,93 Millionen
Fläche	248 665 km²
Einwohner auf 1 km²	56,02.

Jugoslawien gehört unter den europäischen Staaten zu den weniger dicht besiedelten (vergleichsweise Belgien 266 Einwohner/km², Deutschland 134). Seine Nachbarn weisen folgende Zahlenwerte auf: Italien 133, Österreich 78, Ungarn 93, Rumänien 61, Bulgarien 53, Griechenland 48, Albanien 37.

Die nachstehenden Zahlenangaben aus dem statistischen Bericht beziehen sich, soweit nichts anderes gesagt ist, auf das gesamte vom Staat betriebene Netz, d. h. also Vollspur und Schmalspur sowie reine Staatsbahnen und vom Staat betriebene Privatbahnen.

1. Netzgröße und Unterhaltung.

Das Netz ist im Geschäftsjahr nicht größer geworden. 2,5 km 60 cm-Schmalspur sind zwischen den Bahnhöfen Skoplje und General Hanri neben dem Normalspurgleis verlegt worden. Die Gesamtlänge ist um 36,5 km zurückgegangen durch folgende Maßnahmen:

1.	in Mazedonien der Abbruch der 60-cm-Schmalspur Prilep—Bitolj	30,6 km
2.	im Banat die Aufhebung der 76-cm-Schmalspurstrecke in Veliki Bečkerek durch die Stadt	4,6 „
3.	Berichtigung der Linie Beograd—Čačak	1,3 „
		36,5 km.

Zum Ausgleich der unter 2. genannten Aufhebung hat man zwischen den Bahnhöfen Veliki Bečkerek-Pegej und Veliki-Bečkerek Fabrika in den Normalspurstrang eine dritte Schiene eingebaut und damit die Schmalspurverbindung geschaffen. Man hat dadurch die Möglichkeit gewonnen, den Schmalspurverkehr außerhalb der Stadt zu betreiben und nicht mehr wie bisher auf dem Wege durch die Stadt Veliki Bečkerek hindurch. Die den deutschen Militäreisenbahnern bekannte Schmalspurstrecke Zaječar—Vražogrnac (7 km) im Timoktal wurde abgebrochen.

Das Netz umfaßte bei Jahresschluß 31. Dezember 1932 9344 km. Unter Zusatz von 874 km anderer öffentlicher (Forst- und Bergwerks-

ministerien) oder privater Bahnen beträgt das Landesnetz insgesamt 10 218 km, das sind $\frac{10\,218 \text{ km}}{24.8.665 \text{ km}^2} = 0{,}04$ km/km², oder 4 km Eisenbahn auf 100 qkm Land. Diese Durchschnittszahl gibt aber ein unvollkommenes Bild infolge der ganz ungleichmäßigen Dichte des Netzes in den einzelnen Landesteilen.

Als mittlere Betriebslänge des staatsbetriebenen Netzes sind 9310,7 km angesetzt.

Mittlerer Stationsabstand 5,6 km.

Die schwierige Wirtschaftslage ist auch nicht ohne Einfluß auf die Arbeiten der Bahnunterhaltung geblieben; man hat die Mittel stark einschränken müssen. Vor allem hat man an Investierungen nur in dem unbedingt erforderlichen Umfang herangehen können. Am Oberbau hat man allerdings an Erneuerung und Verstärkung 1932 (1933) weitergearbeitet: 108,6 km (161,7) haben neue Schienen erhalten, davon 35,9 km (21,5) Schmalspur, während 101 km (267,2), davon 47 km (90,0) Schmalspur, mit altbrauchbaren Stoffen umgebaut wurden.

Begonnen wurde mit dem Bau des zweiten Gleises auf der Linie Beograd—Resnik. Die eingleisige Strecke war bis zur äußersten Grenze in Anspruch genommen.

Überhaupt hat man in den vergangenen Jahren dem zweigleisigen Ausbau größte Beachtung geschenkt. Die Übersichtskarte am Schluß des statistischen Berichts weist außer der alten zweigleisigen Strecke im Zuge Wien—Triest nunmehr noch ein weit längeres westöstlich gerichtetes zweigleisiges Stück Novska—Vinkovci—Beograd mit kurzer Abzweigung nach Dalj auf. Demnach werden jetzt zweigleisig betrieben die Strecken: Rakek—Ljubljana—St. Ibj (Italien—Österreich), Novska—Vinkovci—Beograd (Italien—Belgrad).

Im Bau begriffen sind 1933 folgende normalspurige Strecken:

Strecke	Baubeginn	Länge km
Priština—Peć	1928	88
Požarevac—Kučevo	1931	61
Veles—Prilep	1932	86
2. Gleis Beograd—Resnik	1932	14
2. Gleis Velika Plana-Lapovo	1933	18
Klenak—Šabac	1933	5
Beograd—Pančevo	1933	24
	Zusammen	296

Auf eingleisigen Strecken wurden elf weitere Kreuzungsstationen eingerichtet. Auf der Strecke Nisch—Skoplje wurde der Tunnel bei Momin Kamen verlassen. Für den Umbau Skoplje ist ein umfassender Neubau geplant.

Das vom Staate betriebene Netz (mittlere Länge) gliedert sich wie folgt:

		%
Vollspur	7034,9 km	75,5
Schmalspur 76 cm	1904,4 „	20,5
Schmalspur 60 cm	371,4 „	4,0
	9310,7 km.	

Hiervon sind rd. 73 %, d. h. 6784,8 km Staatsbahn (4615,6 km Vollspur; 1797,8 km 76-cm-Spur; 371,4 km 60-cm-Spur) und rd. 27 %, d. h. 2525,9 km vom Staate betriebene Privatbahnen (2419,3 km Vollspur und 106,6 km 76-cm-Spur). 573 km sind zweigleisig.

Die fünf Direktionen sind folgendermaßen beteiligt:

Beograd	2610,9 km
Agram	2187,7 „
Ljubljana	1146,9 „
Sarajevo	1464,4 „
Subotica	1900,8 „
	9310,7 km.

2. Personal.

Der Personalstand wurde von 76 058 Köpfen im Jahre 1931 auf 71 953 im Jahre 1932 vermindert, d. h. um 5,4 %, 1933 auf 70 960. Die bereits 1930 (76 951) begonnene Senkung wurde also im stärkeren Maß fortgesetzt. Auch auf Betriebslänge und Zugkilometer bezogen, hat man eine Einschränkung erzielt. Es waren 1933 vorhanden 7,61 Köpfe auf 1 km Betriebslänge (gegenüber 8,34 im Jahre 1930) und 156,7 Köpfe bezogen auf 100 000 Zugkilometer (gegen 158,7).

Das Personal verteilt sich nach folgenden Übersichten:

	1933 %	1932 %	1931 %
Generaldirektion und Direktionen	5,27	5,14	5,03
Bahnunterhaltung	29,82	29,33	30,12
Betriebsmaschinendienst	7,38	7,22	7,21
Betriebswerkstätten	16,04	16,40	15,84
Bahnhofsdienst	19,93	20,01	19,98
Zugdienst	7,80	7,58	7,96
Hauptwerkstätten	12,48	12,93	12,60
Verschiedene Dienste	1,28	1,39	1,26
	100,00	100,00	100,00

	1933 %	1932 %	1931 %
Beamte	11,16	10,74	9,33
Beamte im Vorbereitungsdienst	2,21	2,08	2,41
Vertraglich Angestellte	0,08	0,10	0,10
Angestellte 2. Klasse	25,72	24,66	24,77
Angestellte 3. Klasse	3,32	3,29	3,35
Hilfsbedienstete, Hilfsbürokräfte	5,96	6,34	5,67
Handwerker	16,48	18,02	16,65
Arbeiter	35,07	34,77	37,72
	100,00	100,00	100,00

Der Verkehrsrückgang hat auch in den Personalausgaben zur Einschränkung gezwungen. Man hat z. B. gewisse zusätzliche Einkünfte zurückgeschraubt, wobei man gestaffelt vorgegangen ist: bei den unteren Gruppen um 10 bis 37 %, den mittleren um 70 bis 94 % und den oberen vollständig. Auch Familienzuschläge, Gratifikationen usw. mußten sich eine Minderung gefallen lassen.

Während man bis zum 1. April 1932 von einer stärkeren Personaleinschränkung abgesehen hatte in der Hoffnung auf Wiederanstieg des Verkehrs, hat man sich nach diesem Zeitpunkt der harten Maßnahme nicht mehr entziehen können. Man hat sich aber bemüht, sie möglichst unter Rücksicht auf die wirtschaftliche Lage der Betroffenen durchzuführen. Auch hat man gesucht, das ausgebildete Personal zu erhalten, um es bei Anwachsen des Verkehrs wieder zur Hand zu haben.

Durch die Maßnahmen konnten die Personalausgaben 1932 um 15 % gegen 1931 niedriger gehalten werden. Sie bildeten rd. 62 % der Gesamtausgaben. Auch 1933 nehmen sie noch diesselbe Verhältnis ein, 5 % mehr als 1931, da die sächlichen Ausgaben noch weiter gedrosselt wurden.

3. Lokomotiven, Wagen.

Neue Lokomotiven wurden nicht beschafft, 1933 aber 123 veraltete ausgemustert. Es waren vorhanden:

Lokomotiven	Ende 1933	Ende 1932	Ende 1931
Normalspur	1744	1846	1846
Schmalspur 76 cm	590	600	600
Schmalspur 60 cm	167	173	175
	2501	2619	2621.

Auch im Wagenbestand ist nur eine verhältnismäßig kleine Veränderung eingetreten. Die Gesamtzahl der Wagen (Personen-, Gepäck-, Post- und Güterwagen) Ende 1933 betrug 63 807 gegen Ende 1932 63 742, gegen 64 438 Ende 1931. Davon kamen rd. 79,9 % auf Vollspur, 18,6 % auf 76-cm-Spur und 1,5 % auf 60-cm-Spur.

Bei allen Einschränkungen im Gebiete der Fahrzeugbewirtschaftung hat man doch immerhin noch Verbesserungen erstrebt. 1932 zum Beispiel erhielten 36 Wagen elektrische Beleuchtung, 1933 weitere 75, in beiden Jahren je 10 Wagen elektrische Heizung. Güterwagen wurden für den Lauf in Personenzügen hergerichtet, Schmalspurgüterwagen an Stelle älterer Puffer mit Normalpuffern ausgerüstet. 1300 Wagen der 75-cm-Spur erhielten selbsttätige Bremsen.

Trotz der Einschränkungen hat man auch in Südslawien an eine Neuordnung des Betriebes gedacht. Man hat 4 leichtere Lokomotiven 1 B 1 für den kleinen Personenzugdienst beschafft und will weitere 9 Lokomotiven und 6 Dieselwagen bestellen. Mit Deutschland ist man 1933 über eine Waggonlieferung über die Reparationen übereingekommen. Der Lokomotivbetriebsdienst hatte im Hinblick auf den Verkehrsschwund zuviel Lokomotiven und Personal. Es wurde erwogen, entweder alle Lokomotiven mit verringerter Ausnutzung weiterlaufen zu lassen oder die älteren abzustellen und die wirtschaftlicheren in normaler Ausnutzung einzusetzen. Obwohl die zweite Methode die bessere gewesen wäre, hat man sie nicht in vollem Maße durchführen können. Beim Personal griff man zu der üblichen Zurückstufung: jüngere Führer als Heizer, Heizer als stationäres Personal. Ferner ist der Lokomotivdienst immer stärker zentralisiert worden unter Einschränkung der kleineren Lokomotivstationen. Erhöhte Lokomotivstreckenläufe sollen eine bessere Ausnutzung erbringen.

Übersicht über die Lokomotivleistungen.

		Lokomotiv-km			Bruttotonnen-km in 1000	Belastung einer Lok in t
		Nutz-km	km ohne Zug	insgesamt		
Vollspur	1931	37 760 480	12 032 228	49 792 708	11 786 449	312
	1932	35 853 498	10 485 402	46 338 900	10 425 314	291
	1933	35 879 121	9 964 711	45 843 832	10 401 428	289,9
Unterschied .	1932/31	— 5,06 %	— 12,86 %	— 6,94 %	— 11,55 %	— 6,73 %
	1933/32	— 0,07 %	— 4,97 %	— 1,07 %	— 0,10 %	— 0,28 %
Schmalspur 76 cm	1931	11 456 894	3 699 786	15 156 680	1 836 226	160
	1932	10 687 361	3 334 067	14 021 428	1 673 398	157
	1933	10 236 279	2 984 865	13 221 144	1 648 852	161,1
Unterschied .	1932/31	— 6,72 %	— 9,89 %	— 7,49 %	— 8,87 %	— 1,87 %
	1933/32	— 4,22 %	— 10,47 %	— 5,71 %	— 1,47 %	+ 2,94 %
Schmalspur 60 cm	1931	1 191 080	159 666	1 350 746	33 681	28
	1932	1 093 793	137 379	1 231 172	30 306	28
	1933	1 015 732	125 416	1 141 148	25 946	22,7
Unterschied .	1932/31	— 8,17 %	— 13,96 %	— 8,85 %	— 10,02 %	—
	1933/32	— 7,14 %	— 8,71 %	— 7,31 %	— 14,39 %	— 7,72 %

Durch Umstellung in den Ausbesserungsarbeiten an den Betriebslokomotiven hat man an Güte dieser Arbeiten gewonnen. Die Zahl der Lokomotivkilometer zwischen zwei Ausbesserungen ist von 14 127 km im Jahre 1931 auf 15 390 km im Jahre 1932 gestiegen. Der sorgfältigeren Behandlung der Lokomotiven hat man eine Reihe neuer Vorschriften gewidmet.

Der Kohlenverbrauch im Lokomotivdienst ist an sich in der Gesamtmenge von 1 458 606 t (1931) auf 1 339 317 t (1932), 1 312 767 t (1933) gefallen. Bezogen jedoch auf 1000 Brutto-km ist er um 3,37 % gestiegen (110,4 kg gegen 106,8 kg, 1933: 109 kg). Der Grund des Anstiegs trotz aller Sparmaßnahmen wird in der schlechten Tonnenbelastung der Züge und dem stärkeren Absinken des Verkehrs als der Züge Zahl gesucht. Im Schmierstoffverbrauch hat man durch scharfe Überwachungsmaßnahmen einen Minderaufwand, auch bezogen auf 1000 tkm, erzielen können. Verheizt werden 17 % Steinkohlen, 69 % Braunkohle, 12 % Lignite, 2 % Brikette.

Von 1669 Stationen besitzen 326 elektrische Beleuchtung.

4. Betrieb. Personen- und Güterverkehr.

Die Einnahmen des Personenverkehrs sind 1932 gegen 1931 gefallen um 17,9 %, dagegen 1933 gegen 1932 nur um 5,58 %, die des Güterverkehrs entsprechend gefallen um 20,2 % und gestiegen um 3,12 %.

Da man aber auch die Betriebsausgaben hat senken können, und zwar um 18,6 %, ist die Betriebszahl zwar nicht aktiv, aber doch etwas besser geworden. Sie betrug 104,74 für den Jahresabschluß 1932 gegen 106,74 des Jahres 1931 und 101,19 für 1933. Hierin inbegriffen sind aber die von der Eisenbahnverwaltung erhobenen Verkehrsteuern.

	1933	1932	1931	Unterschied in % 1932/1931	Unterschied in % 1933/1932
Zahl der Reisenden . . . . . in Tausend	31 631	35 050	41 772	— 16	+ 0,08
Gütertonnen (ohne Dienstgut) „ „	10 946	11 510	13 965	— 18	— 4,9
Reisendenkilometer . . . . in Millionen	1 677	1 773	2 112	— 16	— 5,4
Gütertonnenkilometer . . . „ „	2 387	2 378	2 685	— 12	+ 0,4
Personenzugkilometer . . . . in Tausend	23 683	22 794	22 988	— 1	+ 3,9
Güterzugkilometer . . . . . „ „	20 751	22 300	24 455	— 9	— 6,9
Bruttotkm der Personenzüge in Millionen	—	4 309	4 574	— 6	—
Bruttotkm der Güterzüge . „ „	7 478	7 632	8 912	— 14	— 2,0
Achskilometer der Personenzüge . . . . . in Tausend	544 334	535 674	571 873	— 6	+ 1,6
Achskilometer der Güterzüge „ „	1 159 754	1 204 830	1 351 604	— 11	— 3,7

Ohne diese wäre die Betriebszahl aus den Betriebsausgaben und -einnahmen 95,42 (1932) und 92,12 (1933) gegen 96,93 von 1931, also aktiv. Diese Feststellung gibt dem Statistischen Bericht Anlaß zu einem Sonderhinweis auf die nachteilige Wirkung der Verkehrsteuern auf Verkehrsentwicklung und Transportkostenhöhe.

Trotz der schwierigen Wirtschaftslage hat sich die Eisenbahnverwaltung doch nicht ihrer Mitwirkung bei allgemeinen Fürsorgemaßnahmen der Landesregierung entzogen: Kostenlose Transporte von Material für Überschwemmungsopfer und kostenlose oder verbilligte Beförderung zur Versorgung von Notstandsgebieten. Mit Rücksicht auf die schwere Lage der Industrie sind besondere Begünstigungen gewährt worden für den Inlands- und den Exportverkehr. Man hat zudem 1932 noch davon abgesehen, die Tarife zu erhöhen, obwohl dies notwendig gewesen wäre. Im Interesse der Bevölkerung und ohne jede Entschädigung hat man selbst auf Linien mit schwächstem Verkehr den Zugverkehr aufrechterhalten.

a) Personenverkehr.

	1933	1932	1931	Unterschied % 1932/1931	1933/1932
Dichte des Personenverkehrs (Reisende / 1 km Netz)	179 872	190 375	227 535	— 16,33	— 5,52
Mittlere Reiseweite eines Reisenden in km	53,0	50,6	50,8	+ 0,47	+ 4,86
Mittlere Achsenzahl eines Personenzuges	23,0	23,5	24,9	— 5,62	— 2,13
Mittlere Reisendenzahl eines Personenzuges	70,8	77,8	92,3	— 15,71	— 8,91

Der Anteil der Reisenden, welche zu ermäßigten Tarifen fahren. ist gestiegen.

Es betrug:

	Nach der Zahl der Reisenden			Nach den Reisekilometern	
	1933	1932	1931	1932	1931
der Anteil zum Normaltarif . . . %	72,08	80,98	83,07	69,15	72,61
der Anteil zu ermäßigtem Tarif %	27,92	19,02	16,93	30,85	27,39

Auf die Klassen verteilte sich der Personenverkehr, nach Reisekilometern bemessen, wie folgt:

	1933 %	1932 %	1931 %
I. Klasse	0,35	0,36	0,51
II. „	4,36	5,13	5,96
III. „	93,02	92,48	91,45
IV. „	2,27	2,03	2,08
	100,00	100,00	100,00

Es ist also eine stetige, wenn auch geringe Abwanderung eingetreten.

In der Verteilung der Reisenden auf die einzelnen Monate ist eine Verschiebung insofern zu beobachten gewesen, als im Jahre 1932 der größte Verkehr im Monat Mai lag gegenüber dem August oder September in anderen Jahren. Die Monatsanteile von Reisenden am Jahresverkehr pendeln zwischen 9,23 % im Mai und 7,32 % im Februar. Gegenüber einem Monatsmittelwert von 8,33 % bedeutet dies ein Plus von rund 11 % im Mai und ein Minus von rd. 12 % im Februar.

Die größte Zahl der Zeitkarten wurde auf eine Entfernung bis 20 km ausgegeben. Man rechnet in der jugoslawischen Statistik mit 50 Fahrten auf eine Monatskarte. Nur drei Karten sind für das Gesamtnetz ausgestellt.

b) Güterverkehr.

Öffentlicher Verkehr und Dienstgut.

	1933	1932	1931	1932/1931	1933/1932
Gütertonnen . . . . . in Tausend	14 608	14 868	18 082	— 17,77	— 1,75
Nettotonnenkm der Güter „ „	2 987 220	2 960 630	3 347 701	— 11,56	+ 0,90
Bruttotonnenkm der Züge für Güterbeförderung . . „ „	7 696 828	7 820 348	9 082 636	— 13,90	— 1,58
Zugkm der Züge für Güterbeförderung . . . . . „ „	21 599	23 026	25 022	— 7,98	— 6,20
Achskm der Güterwagen . „ „	743 437	762 985	870 021	— 12,30	— 2,56
Mittlere Achszahl eines Zuges für Güterbeförderung	55,3	53,5	55,0	— 2,73	+ 3,36
Mittlere Nettobeladung eines Zuges für Güterbeförderung . . . . in t	138	129	134	— 3,73	+ 7,56
Mittlere Nettolast einer Güterwagenachse . . . . . „	4,0	3,9	3,8	+ 2,6	+ 2,56
Zahl der beladenen Wagen	1 114 383	1 178 856	1 315 495	— 11,2	— 5,47
Verkehrsdichte des öffentlichen Güterverkehrs . . . . . tkm/km	255 963	255 395	287 819	— 11,27	+ 0,22
Mittlere Transportweite einer t					
a) öffentlicher Verkehr . . . in km	218	206	192	+ 7,29	+ 5,83
b) Dienstgut . . . . . „ „	164	174	161	+ 8,07	— 5,75
c) zusammen . . . . . „ „	204	199	185	+ 7,56	+ 2,70

Der Anteil des Güterverkehrs für den öffentlichen Verkehr am Gesamtgüterverkehr betrug 1933 dem Gewicht nach 75 %. Bei Dienstgut liegt die mittlere Transportweite mit 164 km etwas niedriger als beim öffentlichen Güterverkehr (218 km). Allgemein ist jedoch die

Transportweite seit 1929 dauernd gestiegen, von 182 auf 204 km. Infolgedessen erreicht der Rückgang an tkm 1932 gegen 1931 (um 11,56 %) nicht ganz das Maß von 17,77 % der Tonnenzahl.

Besonders gelitten hat der internationale Verkehr. Er ist 1932 gegenüber 1931 um rd. 23,7 % gefallen, 1933 gegen 1932 nur noch um 7,64 %. Wie tief er gefallen ist, zeigt die Abnahme 1932 gegen 1930, nämlich um 46,89 %. Vom Verkehr bildete er 1932 rd. 21 %.

In der Verteilung des öffentlichen Verkehrs auf die einzelnen Monate steht 1932 der Monat Oktober mit 11,94 % des Jahresaufkommens an Tonnen an der Spitze, der Februar mit 6,14 % im Tiefpunkt. Der Oktober liegt also um 43 % über einem Monatsmittel von 8,33 %, der Februar um 27 % unter diesem Mittel. Der Oktober bringt somit nahezu den doppelten Lastanfall des Februar, eine recht bedeutende Ungleichheit in den Transportanforderungen an den Betrieb.

Wagenmangel ist im allgemeinen nicht eingetreten.

Der statistische Bericht bringt über einzelne Warengruppen noch ausführliche Angaben.

1932 sind von den Frachtgutsendungen 863 797 t über Stationen mit Häfen eingegangen und 248 010 t dort aufgegeben worden, im ersteren Falle 18,9 %, im zweiten 25,6 % weniger als 1931. 1933 betrugen diese Sendungen 1 042 030 und 272 949 t, also 21 % und 10 % mehr als 1932, daher auch hier wieder steigende Zahlen.

An besonders wichtigen Häfen werden genannt:

Versand		Empfang	
Dubrovnik . . .	34,84 %	Sušak Hafen . .	34,59 %
Sušak Hafen . .	33,17 %	Sibenik	22,79 %
Metković	14,78 %	Šplit	18,71 %
Solin	7,65 %	Dubrovnik . . .	14,39 %
Šplit	5,53 %	Metković	5,89 %
	= 95,97 %		= 96,37 %

des gesamten Verkehrs über Häfen 1932.

V. Verkehrs- und Tarifmaßnahmen.

Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Handel und Industrie über gesetzliche Vorschriften über einen Ausgleich der Interessen von Eisenbahn- und Kraftwagenunternehmungen.

Neuer Tarif über Nebengebühren ab 1. November 1932 zur Anpassung dieser Gebühren an die tatsächlichen Kosten für gewisse Arbeiten.

Das Umladegeschäft, bisher von Unternehmern ausgeführt, wurde in Regie übernommen.

In den Personentarifen hat man 1932 nicht die Tarife allgemein gesenkt, weil diese Senkung voraussichtlich die Einnahmen nicht gebessert hätte. Man hat aber Begünstigungen dort erweitert, wo man ein positives Ergebnis erwartete. So hat man sein Augenmerk auf den Touristenverkehr gerichtet, Senkung der Preise für Adriareisende, für Reisende nach den Thermalbädern und Seen und in die Alpen, zu Kongressen, Messen und Ausstellungen. Hochzeitsreisende erhalten eine Preisermäßigung von 50 %. Abfertigung von Sonderzügen zu ermäßigten Sätzen. Senkung der Zeitkartenpreise im Bereich bis zu 10 km.

Ab 1. Januar 1932 wurden neue Nachträge zum Lokaltarif und zum Hafentarif versuchsweise in Kraft gesetzt, zum Teil um Transporte im Wettbewerb mit anderen Verkehrsunternehmen zu gewinnen.

Für den Auslandverkehr, dem man besondere Pflege zugewandt hat, wurden verschiedene direkte Tarife eingerichtet, darunter auch solche für den Jugoslawisch-Deutschen Tarif.

Dagegen sah man sich 1933 gezwungen, die Personentarife zu erhöhen. Man entschloß sich zunächst zu einem runden Aufschlag auf die Preise der Fahrkarten von 1, 2 und 3 Dinaren und führte am 1. November 1933 einen neuen gestaffelten Tarif ein mit fallenden Sätzen für die Entfernungen bis 300 km, von 301 bis 600 km und über 600 km. In den Nahzonen wurden besondere Wettbewerbspreise eingeführt, sofern Autolinien im Wettbewerb mit der Bahn stehen. Sonderzüge werden mit bis zu 66 % Ermäßigung gefahren.

Im Güterverkehr wurde im Juli 1933 ein neuer Tarif eingeführt, dessen Ziel vor allem Vereinfachung und Übersichtlichkeit war. Für Ausfuhrartikel wurden Ermäßigungen gewährt.

VI. Finanzen.

Im Kassendienst wurde ein rascheres Zusammenfassen der Stationskassenbestände durch die Hauptkasse durchgeführt.

Für die Ausgleichsrechnungen der Eisenbahnverwaltungen von Deutschland, der Tschechoslowakei, Jugoslawien, Polen, Rumänien und Belgien sind die Jugoslawischen Bahnen angeschlossen an die „Vereinsabrechungsstelle“ (Vast) in Berlin. Mit anderen Verwaltungen sind Sonderabkommen getroffen.

Finanzielles Ergebnis.

	1933	1932	1931
Gesamtsumme der Einnahmen in Millionen Dinar	1 956,3	1 975,8	2 382,0
Gesamtsumme der Ausgaben in Millionen Dinar	1 979,5	2 069,4	2 542,5
Fehlbetrag . .	23,6	93,6	160,5
Betriebszahl	101,2	104,7	106,7

Die Einnahmen setzen sich zusammen aus:

	1933		1932		1931	
	in Millionen Dinar	%	in Millionen Dinar	%	in Millionen Dinar	%
Personenverkehr	514,1	26,28	544,5	27,56	661,9	27,79
Gepäck	5,6	0,29	6,3	0,32	9,2	0,38
Güterverkehr	1 261,5	64,48	1 223,3	61,91	1 532,1	64,32
Verschiedenes	175,1	8,95	201,7	10,21	178,8	7,51
	1 956,3	100,00	1 975,8	100,00	2 382,0	100,00

Die Ausgaben gliedern sich:

	1933		1932		1931	
	in Millionen Dinar	%	in Millionen Dinar	%	in Millionen Dinar	%
Verwaltung und zentraler Dienst	97,2	4,91	110,4	5,33	122,4	4,81
Betrieb und Verkehr	424,9	21,46	443,4	21,43	497,1	19,55
Unterhaltung	394,4	18,82	394,4	16,06	509,6	20,05
Stoffe und Maschinenbetriebsdienst	855,5	43,22	930,2	44,95	1 194,0	46,96
Verschiedene Ausgaben	229,4	11,59	191,0	9,23	219,4	8,63
	1 979,5	100,00	2 069,4	100,00	2 542,5	100,00

VII. Sonderbetrachtungen.

Aus dem Gesamtstoff des statistischen Berichtes verdienen zwei Gebiete noch eine besondere Betrachtung. Es sind dies der Auslandverkehr einerseits und der Anteil der Schmalspurstrecken am Gesamtnetz andererseits.

1. Der Auslandverkehr.

Wie bereits angedeutet, bildete der Verkehr mit dem Ausland ein wesentliches Sorgengebiet der jugoslawischen Volkswirtschaft und damit auch der Eisenbahnen.

Jugoslawien grenzt an sieben Staaten: Italien, Österreich, Ungarn, Rumänien, Bulgarien, Griechenland, Albanien.

Albanien scheidet für den Eisenbahn-Wechselverkehr aus. Mit den anderen Staaten besteht der Zahl nach folgende Anzahl von Übergangsbahnhöfen: Italien 4, Österreich 5, Ungarn 7, Rumänien 4, Bulgarien 1 und Griechenland 2[1]. Schon der Unterschied in der Anzahl der Grenzbahnhöfe deutet auf große Ungleichheit in den Wechselbeziehungen hin. Der Auslandsgüterverkehr — dieser mag im wesentlichen betrachtet werden — ist am stärksten im Westen und Nordwesten (Italien, Österreich) und nimmt dann nach Nordost (Ungarn) zu ab. Die Ostgrenze (Rumänien, Bulgarien) zeigt nur schwachen Güteraustausch, dem Südübergang mit Griechenland kommt wieder höhere Bedeutung zu, wohl auch als Durchfuhrweg.

Zahlenmäßig sind 1932 (in 1000 t) folgende Mengen übergegangen:

Verkehr nach und von	Ausfuhr (einschl. Durchfuhr)	Einfuhr (einschl. Durchfuhr)	insgesamt
	1000 t		
Italien	771,9	561,1	1 333,0
Österreich	727,3	442,4	1 169,7
Ungarn	321,4	213,8	535,2
Rumänien	8,6	66,2	74,8
Bulgarien	18,2	49,0	67,2
Griechenland	213,4	33,5	246,9
	2 060,8	1 366,0	3 426,8

Die Zusammenstellung zeigt, mit welchen Gewichtsmengen die einzelnen Staaten beteiligt sind. Sie enthält die Werte einschließlich der Durchfuhr. 1932 beträgt sie 100,9 tausend t, also immerhin ein beachtlicher Wert. Da die Durchfuhr sowohl im Eingang wie im Aus-

[1] siehe auch: Verzeichnis der Übergangsbahnhöfe des Vereins Mitteleurop. Eisenbahnverwaltungen.

gang enthalten ist, steckt sie in obiger Gesamtsumme doppelt. Der Auslandgesamtverkehr hat somit eine Höhe von 3426,8—1000,9 = 2425,9 tausend t, gegliedert nach 1059,9 tausend t reine Ausfuhr, 365,1 tausend t reine Einfuhr und 1000,9 tausend t Durchfuhr.

Gegenüber dem Jahre 1931 war der Auslandverkehr besonders stark in Mitleidenschaft gezogen worden. Es haben sich in den Gewichtsmengen 1932 vermindert

die Ausfuhr um 17,64 %,
die Einfuhr um 22,56 %,
die Durchfuhr um 35,88 %.

Den tiefen Abfall der Durchfuhr teilt Jugoslawien mit anderen stark betroffenen Ländern: Schweiz Durchfuhrrückgang um 44 %, Belgien um 30 %.

Der Statistische Bericht beleuchtet die Verhältnisse des Auslandverkehrs noch ins einzelne. Nach tkm bemessen ist der Anteil dieses Verkehrs am Gesamtverkehr mit 24,38 % noch etwas höher als nach Gewicht bemessen (21,08 %).

Zur Pflege des Auslandverkehrs lassen die Jugoslawischen Eisenbahnen besonders beschleunigte Züge laufen mit der Bestimmung, daß diese Züge bevorzugt für die direkten Gütertransporte ausgenutzt werden sollen.

Großer Rückgang ist auch im Personen-Auslandverkehr zu beklagen gewesen. Man hat den Ausfall an ausländischen Reisenden 1932 zu etwa 30 % gegenüber 1931 angenommen.

Im Jahre 1933 hat sich die Ausfuhr mit der Bahn um 7,74 % gehoben, die Durchfuhr um 10 %, die Einfuhr ist um weitere 14 % gefallen.

2. Anteil der Schmalspurstrecken am Gesamtnetz.

Bei der Zusammensetzung des jugoslawischen Netzes aus Vollspurbahnen und Schmalspurbahnen zweierlei Spurweiten ist der Anteil dieser Schmalspurstrecken am Gesamtnetz von Interesse. Hierbei kommt es in diesem Zusammenhang weniger auf die absoluten Höhen der einzelnen Werte an als auf die Verhältnis- und Vergleichswerte von Vollspur- und Schmalspur zueinander. Es seien nachstehend für einige kennzeichnende Begriffe Gegenüberstellungen für das Jahr 1932 gebracht.

Verhältniswerte	Vom Gesamtnetz entfallen in % auf		
	Vollspur	Schmalspur 76 cm	Schmalspur 60 cm
Mittlere Länge	75,5	20,5	4,0
Anzahl der Lokomotiven	70,5	22,9	6,6
Anzahl der Fahrzeuge	79,9	18,6	1,5
Lokomotivkilometer	75,3	22,7	2,0
Zugkilometer	76,0	21,6	2,4
Bruttotonnenkilometer	85,9	13,8	0,3
Achskilometer	73,3	25,3	1,4
Reisende	86,0	13,7	0,3
Reisendenkilometer	85,9	13,8	0,3
Öffentl. Güterverkehr nach t	81,1	18,3	0,6
Öffentl. Güterverkehr nach tkm	82,0	17,6	0,4

Vergleichswerte.

	Vollspur	Schmalspur 76 cm	Schmalspur 60 cm
Mittlerer Stationsabstand . . . . . km	5,6	5,3	6,3
Auf 1 km Betriebslänge entfallen Lokomotivkilometer	6 587	7 362	3 315
Zugkilometer auf 1 km Betriebslänge	4 947	5 211	2 944
Bruttotonnenkilometer auf 1 km Betriebslänge	1 482	878	81
Bruttotonnenkilometer auf 1 Lokomotive	5 647	2 789	175
Achskilometer auf 1 km Betriebslänge	184 056	235 144	67 873
Achskilometer auf 1 Achse	12 522	11 104	6 571
Reisende auf 1 km Betriebslänge	4 284	2 547	271
Reisendenkilometer auf 1 km Betriebslänge	216 403	128 704	14 714
Öffentlicher Güterverkehr, t auf 1 km Betriebslänge	1 326	1 111	177
Öffentl. Güterverkehr, tkm auf 1 km Betriebslänge	277 163	219 790	25 641
Mittlere Transportlänge in km von 1 t öffentlicher Güterverkehr	209	198	145

Nach Ausweis der Verhältniswerte hält sich die 76-cm-Schmalspur in ihrem Anteil verhältnismäßig gut gegenüber der Vollspur, wie auch der Bericht insbesondere darauf hinweist, daß diese 76-cm-Spurstrecken nicht etwa die Rolle eines Nebenbahnnetzes spielen. Die 60-cm-Spur hingegen bleibt zurück vor allem im Hinblick auf den Wert von 4 %, den sie immerhin von der Gesamtnetzlänge bildet. Bemerkenswert ist der Rückstand der Schmalspur im Personenverkehr; hier bleibt auch die 76-cm-Spur zurück.

In den Vergleichswerten wird der Abfall der Schmalspur im Personenverkehr besonders auffällig.

VIII. Entwicklung in den Jahren 1925—1932.

Gesamtnetz der Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen.

	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Mittlere Betriebslänge . . . . . km	8 757	8 776	8 953	9 073	9 074	9 224	9 328	9 311	9 326
Lokomotiven . . . . . Anzahl	2 696	2 715	2 771	2 805	2 839	2 823	2 621	2 619	2 501
Personenwagen . . . . . Anzahl	5 161	5 549	6 728	5 733	5 399	5 812	5 184	5 166	5 200
Güterwagen . . . . . Anzahl	59 093	59 346	59 525	61 422	56 236	59 160	59 354	58 576	58 607
Lokomotivkilometer . . . . . in Tausend	61 711	66 875	69 352	72 949	70 606	66 881	66 300	61 592	60 206
Bruttotonnenkilometer . . . . . in Millionen	11 445	12 917	13 308	14 568	14 759	14 564	13 656	12 129	12 076
Zugkilometer . . . . . in Tausend	40 627	43 705	45 858	48 895	47 674	48 528	48 011	45 821	45 282
Achskilometer . . . . . in Tausend	1 671 047	1 728 787	1 831 762	2 037 117	2 026 591	2 052 394	1 947 254	1 767 833	1 738 572
Reisende . . . . . in Tausend	40 028	42 029	46 158	48 964	48 169	46 164	41 772	35 050	31 631
Reisendenkilometer. . . . . in Millionen	1 629	1 973	2 110	2 242	2 180	2 264	2 122	1 773	1 677
Reisende auf 1 km Betriebslänge . . . . Anzahl	4 569	4 789	5 155	5 397	5 309	5 005	4 478	3 765	3 392
Reisendenkilometer auf 1 km Betriebslänge Anzahl	185 947	224 865	235 630	247 108	240 226	245 492	227 535	190 375	159 872
Mittlere Reiseweite. . . . . km	41	47	46	46	45	49	51	51	53
Gepäckverkehr . . . . . t	23 133	25 935	25 311	15 280	14 169	10 968	11 458	9 456	6 418
Eilgut . . . . . t	86 243	117 867	102 295	78 356	116 487	87 616	88 759	63 229	62 173
Eilgut-Tonnenkilometer. . . . . in Tausend	8 766	16 374	16 804	13 328	18 367	14 760	15 688	9 765	10 007
Frachtgut t. . . . . in Tausend	18 552	18 218	18 603	17 971	19 107	16 387	13 876	11 447	10 883
Frachtgut-Tonnenkilometer . . . . in Millionen	2 099	2 555	2 707	3 170	3 552	3 149	2 669	2 368	2 377
Güterverkehr (Eilgut + Frachtgut) t. in Tausend	18 638	18 335	18 705	18 049	19 223	16 475	13 965	11 510	10 916
Güterverkehr in tkm. . . . . in Millionen	2 107	2 571	2 724	3 183	3 570	3 163	2 685	2 378	2 387
Güterverkehr Tonnen auf 1 km Betriebslänge . t	2 128	2 089	2 089	1 989	2 119	1 786	1 498	1 236	1 174
Güterverkehr tkm auf 1 km Betriebslänge tkm	240 648	293 004	304 264	350 866	393 480	342 972	287 819	255 395	255 963
Güterverkehr: Mittlere Transportweite . . . km	113	140	146	176	186	192	192	207	218
Personal . . . . . Anzahl	62 699	61 953	62 394	72 863	75 635	76 951	76 058	71 953	70 960
Personal auf 1 km Betriebslänge . . . . Anzahl	7,2	7,1	7,0	8,0	8,3	8,3	8,1	7,7	7,6
Einnahmen Dinar . . . . . in Millionen	2 441	2 525	2 391	2 456	2 680	2 655	2 382	1 976	1 956
Ausgaben Dinar . . . . . in Millionen	2 785	2 776	2 733	2 585	2 688	2 732	2 543	2 069	1 979
Betriebszahl.	114,06	109,96	114,32	105,27	100,30	102,90	106.74	104,74	101,19

IX. Angaben über Privatbahnen.

Wie bereits erwähnt, bestehen außer den Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnlinien noch Eisenbahnen, welche von anderen öffentlichen oder privaten Institutionen betrieben werden.

Einige Hauptzahlenwerte aus dem Jahre 1932 von diesen Strecken in Verbindung mit den entsprechenden Werten der staatsbetriebenen Strecken mögen das Gesamtbild des jugoslawischen Eisenbahnwesens vervollständigen.

	I Staatsbetriebene Bahnen	II Privatbetriebene Bahnen	III zusammen	Anteil II v. III %
Mittlere Länge . . . . . km	9 310,7	856,6	10 167,3	8,4
Lokomotivkilometer	61 591 500	2 102 093	63 693 593	3,3
Lokomotivkilometer auf 1 km Betriebslänge	6 615	2 454	6 265	
Reisende	35 050 153	1 316 910	36 367 063	2,8
Reisende auf 1 km Betriebslänge .	3 765	1 537	3 577	
Reisendenkilometer	1 772 529 991	27 190 447	1 799 720 438	1,5
Reisendenkilometer auf 1 km Betriebslänge	190 375	31 742	177 011	
Mittlere Reiseweite in km	51	21	49	
Öffentl. Güterverkehr . . . . . t	11 510 325	887 513	12 397 838	7,2
Öffentl. Güterverkehr t auf 1 km Betriebslänge	1 236	1 036	1 219	
Öffentl. Güterverkehr . . . . tkm	2 377 906 848	55 170 355	2 433 077 203	2,3
Öffentl. Güterverkehr tkm auf 1 km Betriebslänge	255 395	64 406	239 304	
Mittlere Transportweite einer t in km	207	62,2	196	
Personal	71 953	2 496	74 449	3,4
Personal auf 1 km Betriebslänge .	7,7	2,9	7,3	

Die privatbetriebenen Bahnen tragen also zum Gesamteisenbahnverkehr im Güterdienst einen Mengenanteil an Gewicht von 7,2 % bei, welcher gar nicht zu sehr zurücksteht hinter dem Längenanteil dieser Bahnen von 8,4 %. Die Betriebsleistungen allerdings — tkm, mittlere Transportweite — bleiben zurück. Der Personenverkehr fällt ab.

X. Zusammenfassung.

Ein Jahr schweren Rückschlages liegt in dem statistischen Bericht des Jahres 1932 vor. Die Weltwirtschaftsnot hat auch den jungen Staat, wenn auch mit einer zeitlichen Verschiebung gegen den Westen Europas, erfaßt. Dagegen scheint das Jahr 1933 einen Umschwung anzudeuten, wenn er auch noch nicht in allen Zahlenreihen spürbar ist. Unter den schwierigen Umständen darf der Bericht mit Recht hervorheben, daß der Ausgleich der Einnahmen und Ausgaben trotz aller Krisenfolgen annähernd gelungen ist.

Die birmanischen Eisenbahnen.

(Mit 4 Abbildungen.)

I. Allgemeine Angaben.

Birma, englisch „Burma", ist die östlichste Provinz von Britisch-Indien, die geographisch schon zu Hinterindien gehört. Birma ist von den anderen Teilen Britisch-Indiens durch eine mächtige Gebirgskette, die einzelne Gipfel von mehr als 3000 m Höhe besitzt, getrennt.

Birma ist dadurch von den anderen Provinzen des indischen Reichs abgesondert, und sein Eisenbahnnetz hat keine Verbindung mit den anderen indischen Eisenbahnen. Die kleinste Entfernung bis zu ihnen beträgt rund 300 km. Die birmanischen Eisenbahnen haben auch keine Verbindung mit dem siamesischen Netz, obwohl die Gebirgskette, die die Grenze mit diesem Staat bildet, nicht so groß ist wie die, die Birma im Westen begrenzt.

Birma, das eine Fläche von 605 277 qkm besitzt, ist die größte von den indischen Provinzen. Sie hat eine Bevölkerung[1] von 13 212 192 Einwohnern[2], was einer Bevölkerungsdichte von 22 Menschen auf 1 qkm entspricht. Diese durchschnittliche Dichte ist im Verhältnis zum Indischen Reich, wo auf 1 qkm 68 Menschen leben, sehr niedrig.

Birma ist ein Land, das hauptsächlich von der Landwirtschaft und besonders von der Reiserzeugung lebt. Es ist das Hauptausfuhrland für den Reis im Fernen Osten. Leider ist der Reispreis in den letzten Jahren sehr gefallen, wodurch die wirtschaftliche Lage des Landes sehr beeinflußt wurde. Die Zusammenstellung 1 enthält Angaben über die Reisausfuhr und die Reispreise in den letzten 5 Jahren.

[1] Nach der Zählung vom 18. März 1921.

[2] Davon rund 150 000 Chinesen, 900 000 Inder aus den anderen Provinzen und nur 25 000 Europäer. (Handwörterbuch des Kaufmanns, Band 1, Seite 517.)

Anmerkung der Schriftleitung:

Da die birmanischen Eisenbahnen in der Internationalen Eisenbahnstatistik nicht erscheinen, geben wir die statistischen Angaben in größerer Ausführlichkeit wieder.

Zusammenstellung 1[1].

	1933	1932	1931	1930	1929
Es wurden ausgeführt nach					
Indien und Ceylon . . . . . 1000 t	1498	956	1441	914	1029
anderen Ländern . . . . . „	1663	1914	1961	2353	1783
Zusammen . . . . . 1000 t	3161	2870	3402	3267	2812
Durchschnittspreis RM/t[2]	53,4	76,5	93	159	193

Die Reisernte in Birma beträgt durchschnittlich rund 7 Millionen Tonnen jährlich. Es werden also rund 40 % der gesamten Reiserzeugung ausgeführt.

Fast die gesamte Ausfuhr erfolgt von Rangun aus, das zugleich Residenzstadt und Haupthafen der Provinz ist. Für die Tropenländer ist Rangun eine sehr bedeutende Stadt mit 342 000 Einwohnern. Außer Rangun gibt es noch eine verhältnismäßig große Ansiedlung im Innern des Landes, nämlich Mandalay, am Irawaddy, mit rund 150 000 Einwohnern und zwei Häfen von untergeordneter Bedeutung, Moulmein, mit rund 60 000 Einwohnern und Battein mit einer geringeren Bewohnerzahl.

II. Länge und Entwicklung der Eisenbahnen.

Alle Eisenbahnen in Birma sind meterspurige Staatsbahnen mit Ausnahme einer kleinen Zweigbahn von 144 km, die mit einer Garantie der Provinzregierung gebaut wurde, zur Zeit aber von der Staatsbahn gemeinschaftlich mit den anderen betrieben wird.

Die erste Eisenbahn in Birma wurde bereits am 1. Mai 1877 dem Betrieb übergeben.

Am 31. März 1933 waren in Birma 3310 km Eisenbahnen in Betrieb, von denen 333 km zweigleisig waren. Das ergibt 0,55 km auf 100 qkm und 2,5 km auf 10 000 Einwohner[3].

Außer den im Betrieb befindlichen Bahnen waren zur selben Zeit noch 74 km Eisenbahnen im Bau[4]. Geplant ist der weitere Ausbau der

[1] Nach den Angaben des „Bulletin Mensuel de Statistique agricole et commerciale", Rom, 1934, Seite 366.

[2] Die Währung in Britisch-Indien ist die Rupie, die einen Umrechnungswert von 1 sh 6 d hat. Alle Geldangaben sind im folgenden auf deutsche Währung umgerechnet, und zwar zur Goldparität oder 1 Rupie = 1,53 RM bis zum Berichtsjahr 1930/31 und zum Kurs 1 Rupie = 1,36 RM für das Berichtsjahr 1931/32 und 1 Rupie = 1,12 RM für 1932/33.

[3] Alle Angaben über die Bevölkerung stützen sich auf die Zählung von 1921.

[4] Die kürzeste, aber auch wichtigste von diesen Eisenbahnstrecken, von 7,5 km Länge, mit der Brücke über den Irawaddy, wurde am 2. Januar 1934 dem Betrieb übergeben.

Bahnen mit einer Länge von 435 km auf dem rechten Ufer des Irawaddy (Abb. 1). Die Bauarbeiten hierfür sind noch nicht in Angriff genommen.

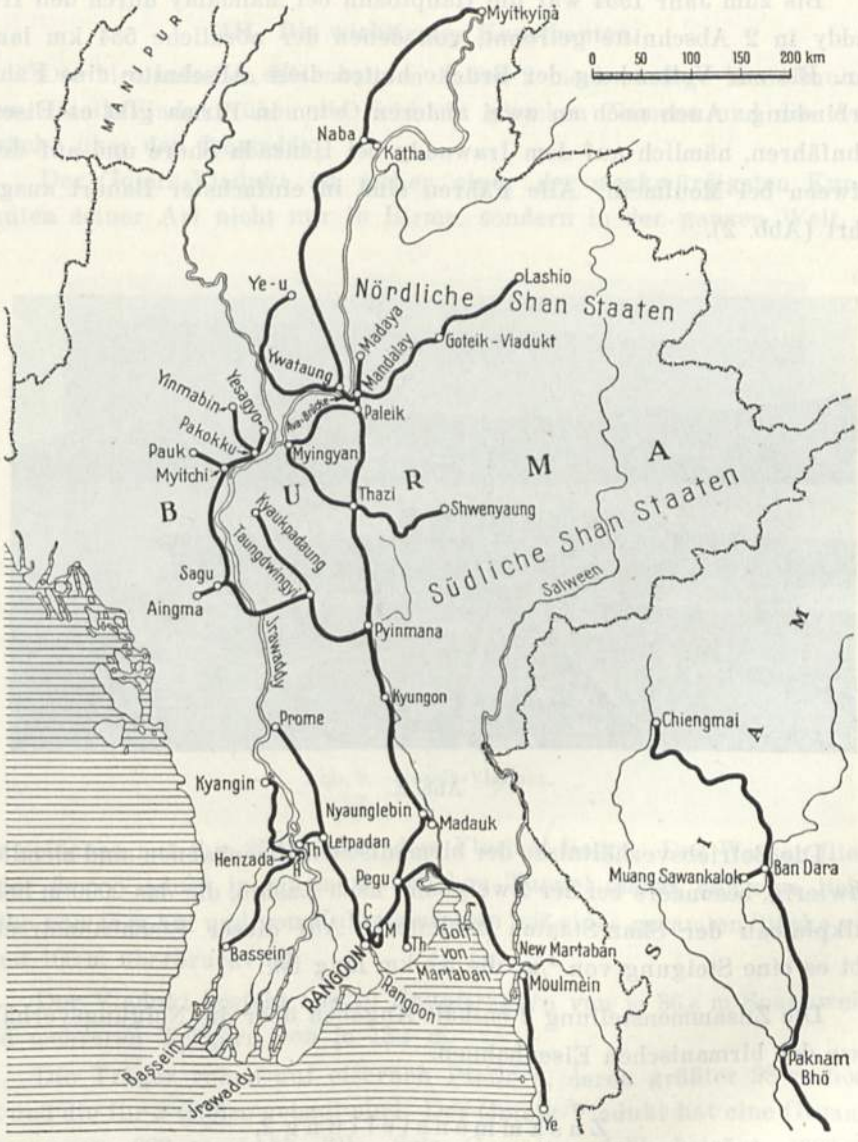


Abb. 1. Die birmanischen Eisenbahnen.

Fast das ganze Wirtschaftsleben von Birma ist im Irawaddytal zusammengedrängt. Darum befinden sich in diesem Tal fast alle Eisenbahnen des Landes. Im übrigen gibt es eigentlich kein Eisenbahnnetz in Birma, genau wie in fast allen anderen indischen Kolonien, sondern nur

eine Hauptbahn, „Main line", die 2330 km lang ist, und aus mehreren Zweig- und Zubringerbahnen besteht.

Bis zum Jahr 1934 war die Hauptbahn bei Mandalay durch den Irawaddy in 2 Abschnitte getrennt, von denen der nördliche 534 km lang war. Bis zur Vollendung der Brücke hatten diese Abschnitte eine Fährverbindung. Auch noch an zwei anderen Orten in Birma gibt es Eisenbahnfähren, nämlich auf dem Irawaddy bei Henzada Shore und auf dem Salween bei Moulmein. Alle Fähren sind in einfachster Bauart ausgeführt (Abb. 2).

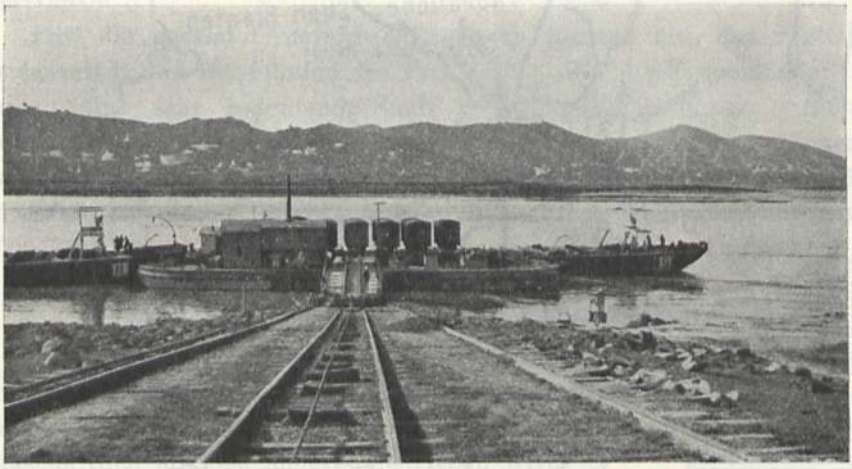


Abb. 2.

Die Betriebsverhältnisse der birmanischen Eisenbahnen sind ziemlich schwierig, besonders bei der Zweigbahn nach Lashio, die das 2000 m hohe Kalkplateau der Shan-Staaten erklettert. Auf dieser Eisenbahnstrecke gibt es eine Steigung von $^1/_{25}$, die 5,6 km lang ist.

Die Zusammenstellung 2 enthält Angaben über die Neigungsverhältnisse der birmanischen Eisenbahnen.

Zusammenstellung 2.

Waagerechte Strecken	Steigungen				
	von 1/201 bis 1/300	von 1/101 bis 1/200	von 1/81 bis 1/100	von 1/51 bis 1/80	1/50 und steiler
66,7%	9,1%	11,5%	5,3%	2,3%	5,1%

Der kleinste Halbmesser ist 102,32 m (337 englische Fuß).

Außer den Hauptgleisen gibt es noch 927 km Ausweich- und Abstellgleise, das sind 28 % der Gesamtlänge der Eisenbahnen.

III. Die wichtigsten Kunstbauten.

Die birmanischen Eisenbahnen haben 2 merkwürdige Kunstbauten: den Goteik-Viadukt über die Schlucht gleichen Namens und die Ava-Brücke über den Irawaddy.

Der Goteik-Viadukt ist sicher einer der merkwürdigsten Kunstbauten seiner Art nicht nur in Birma, sondern in der ganzen Welt, da

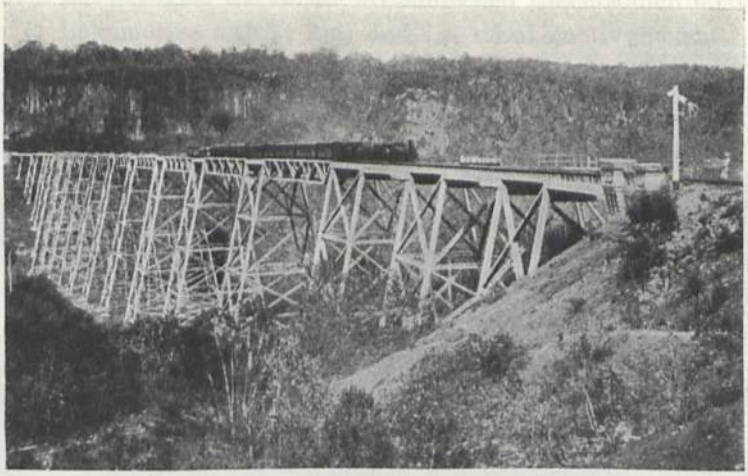


Abb. 3. Goteik-Viadukt.

die Schienen auf ihm 259 m über dem Flutbett liegen. Das Wasser fließt unter dem Viadukt in einem natürlichen Tunnel durch, der eine lichte Höhe von 45 m hat und von Kalksteinfelsen mit einer gesamten Stärke von rund 100 m überbrückt ist.

Der Viadukt besteht aus 10 Hauptträgern von je 36,6 m Spannweite und mehreren Trägern von je 18,3 m.

Die Träger ruhen auf eisernen Pfeilern, deren größter 98 m hoch ist und die für 2 Gleise gebaut sind. Der Goteik-Viadukt hat eine Gesamtlänge von 689 m (Abb. 3)[1]. Sein Gesamtgewicht beträgt 4380 t[2],

[1] Vgl. The Railway Gazette, 1913, Sonderheft über die indischen Eisenbahnen, vom 12. November, Seiten 74 und 150.

[2] Unter Tonnen sind überall in diesem Aufsatz metrische Tonnen zu verstehen.

von denen 2840 auf die eisernen Pfeiler fallen; sein Metergewicht beträgt also 4360 kg.

Die am 2. Januar 1934 eröffnete Ava-Brücke über den Irawaddy (Abb. 4) hat eine Gesamtlänge von 1203 m und besteht aus 9 Trägern mit einer Lichtweite von 106,70 m, 1 Träger von 76,20 m und mit je 18,30 m Lichtweite. Die Brücke trägt ein Eisenbahngleis und 2 Fahrwege mit Fußsteigen, die auf Tragbalken außer den Hauptträgern angeordnet sind.

Die Konstruktionsunterkante der Träger befindet sich 12,20 m über dem größten Hochwasserstand. Da dieser Wasserstand sich um 10 m über das Niederwasser erhebt, haben die Pfeiler eine Gesamthöhe von 22,20 m.

Abb. 4. Ava-Brücke.

Die Wasserpfeiler sind auf Preßluftgründungen gebaut, von denen die tiefste 30,5 m unter das Niederwasser abgesenkt ist.

Für die Bauarbeiten wurden 37 400 kg Mauerwerk verbraucht. Die Träger haben ein Gesamtgewicht von 10 350 t, was einem Metergewicht von 8600 kg entspricht. Die Senkkasten haben ein Gesamtgewicht von 1575 t.

Die Ava-Brücke hat rund 1 Million englische Pfund gekostet. Es ist schwierig, den genauen Preis in Reichsmark anzugeben, da mit den Bauarbeiten noch vor der Pfundentwertung angefangen wurde und der Umrechnung verschiedene Pfundkurse zugrunde gelegt werden müßten.

Die Brücke wurde nach dem Entwurf von Rendel, Palmer und Tritton, Consulting Engineers der indischen Eisenbahnen, durch das indische Unternehmen Braitwaite & Co. gebaut[1].

IV. Rollmaterial.

Lokomotiven. Es gab auf den birmanischen Eisenbahnen am 31. März 1933 406 Lokomotiven, von denen 317 Schlepptender hatten. Die Lokomotiven hatten eine Zugkraft von insgesamt 3 198 000 kg, was einer durchschnittlichen Zugkraft von 7880 kg für eine Lokomotive entspricht. Das durchschnittliche Gewicht einer Lokomotive samt Tender betrug 63,2 t.

Auf 1 km bezogen, haben die birmanischen Eisenbahnen 0,123 Lokomotiven (1 Lokomotive auf 8,2 km) und 7,44 t Lokomotivgewicht.

Von den Lokomotiven sind mehr als 100 ganz modern und leistungsfähig. Die Hauptdaten für diese Lokomotiven sind in der Zusammenstellung 3 angegeben.

Zusammenstellung 3.

Bauart	Mallet	Garrat	Garrat	Normal
Achsenanordnung	C + C	1—D+D—1	1—D+D—1	1—D—1
Treibraddurchmesser mm	990	990	990	1 219
Zylinderdurchmesser „	406/616	394	444/673	432
Kolbenhub „	508	508	508	610
Dampfdruck kg/cm	12,65	12,65	14,06	12,65
Zugkraft kg	11 650	15 200	15 360	8 860
Dienstgewicht der Lokomotive „	61 500	100 600	105 000	56 600
„ des Tenders „	35 900			34 400
Reibungsgewicht „	61 500	81 350	85 800	39 600
Größter Achsdruck „	10 250	10 700	10 820	10 000
Wasservorrat m^3		9,1	8,0	13,6
Kohlenvorrat t		5	4	4,5

Personenwagenbestand. Die birmanischen Eisenbahnen besitzen sehr viele Personenwagen, wie aus der Zusammenstellung 4 ersichtlich ist.

[1] Alle Angaben über die Ava-Brücke und das Lichtbild wurden dem Verfasser freundlicherweise von diesen Unternehmen überlassen,

[1] The Railway Engineer, 1925, Seite 399.
[2] Idem, 1924, Seite 377.
[3] Idem, 1927, Seite 459.
[4] Idem, Seite 134.

Zusammenstellung 4.

Bestand der Personenwagen am 31. März 1933.

	Anzahl der		Anzahl der Sitz- und Schlafplätze					
	Wagen	Achsen	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	Schlafplätze	zusammen	Auf 1 Achse
2-achsige Wagen .	176	352	108	128	5 436	—	5 672	16,11
4-achsige „ .	909	3636	1631	2748	46 516	109	51 004	14
Zusammen	1085	3988	1739	2876	51 952	109	56 676	14
Auf 1 km	0,328	1,205	0,526	0,8	15,700	0,033	17,128	—

Außer diesen Personenwagen für den öffentlichen Verkehr gab es zur selben Zeit noch 78 Dienstwagen mit 156 Schlafplätzen und 281 Gepäck-, Post- und Pferdewagen.

Der Güterwagenbestand für den öffentlichen Verkehr am 31. März 1933 ist in der Zusammenstellung 5 angegeben.

Zusammenstellung 5.

Angaben über den Güterwagenbestand für den öffentlichen Verkehr am 31. März 1933.

	Gesamtzahl der		Durchschnittliche Anzahl der Achsen auf 1 Wagen	Ladegewicht		Eigengewicht		Es kommen auf 1 km		
	Wagen	Achsen		Im Ganzen	Auf 1 Achse	Im Ganzen	Auf 1 t Ladegewicht	Wagen	Achsen	Ladegewicht
gedeckte Wagen . .	6 657	13 700	2,06	90 800	6,63	36 200	399	2,01	4,14	27,42
offene „ .	1 609	3 534	2,20	21 700	6,14	8 240	380	0,49	1,07	6,55
Viehwagen	742	1 484	2,00	8 330	5,61	3 630	436	0,22	0,45	2,51
offene Wagen für langes Gut . . .	873	2 728	3,26	17 260	6,33	6 580	381	0,25	0,82	5,21
Kesselwagen. . . .	70	214	3,06	937	4,37	764	815	0,02	0,06	0,28
verschiedene Wagen	25	50	2,00	84	1,68	52	619	0,01	0,01	0,03
Zusammen	9 940	21 710	2,18	139111	6,41	55 466	399	3,00	6,55	42,00

Außer den Güterwagen für den öffentlichen Verkehr gab es auf den birmanischen Eisenbahnen zur selben Zeit noch 252 Bremswagen für Güter- und gemischte Züge, 354 Bahndienstwagen, von denen 6 Motordraisinen waren, und 106 Hilfs- und Kranwagen.

V. Der Güterverkehr.

Die Zusammenstellung 6 enthält Angaben über die beförderten Güter in den letzten 5 Berichtsjahren.

Zusammenstellung 6.

	1932/33		1931/32		1930/31		1929/30		1928/29	
	Gesamtzahl	%	Gesamtzahl	%	Gesamtzahl	%	Gesamtzahl	%	Gesamtzahl	%
Betriebslänge . . . . . km	3310		3310		3310		3290		3108	
beförderte Güter im öffentlichen Verkehr in 1000 t										
1. Reis und Paddy	920	35,6	1444	45,4	1295	36,4	1442	36,5	1422	34,8
2. Marmor und andere Steine	242	9,4	267	8,4	602	17,0	582	14,7	662	16,2
3. unbearbeitetes Holz . .	143	5,5	154	4,9	226	6,4	271	6,8	244	6,0
4. verschiedene Metallerze .	101	3,9	103	3,2	123	3,4	128	3,3	137	3,4
5. Petroleum und andere Erzeugnisse aus Erdöl . .	62	2,4	83	2,6	67	1,9	66	1,7	70	1,7
6. Brennstoff	115	4,4	151	4,8	174	4,5	198	5,0	205	5,0
7. Militärgut	6	0,2	10	0,3	9	0,3	10	0,3	7	0,2
8. verschiedene Güter im öffentlichen Verkehr . .	1000	38,6	961	30,4	1076	30,1	1257	31,7	1340	32,7
Zusammen im öffentlichen Verkehr	2589	100,0 72,7	3173	100,0 78,6	3572	100,0 71,5	3954	100,0 70,9	4087	100,0 70,7
auf Staatskonto beförderte Güter	916	27,3	867	21,4	1454	28,5	1628	29,1	1734	29,3
alle Güter zusammen . . .	3505	100,0	4040	100,0	5026	100,0	5582	100,0	5821	100,0
Es kommen auf 1 km Bahnstrecken . . . . . t	1058		1221		1518		1697		1873	

Die Zusammenstellung 7 enthält verkehrstechnische Angaben über den Güterverkehr in den letzten 5 Berichtsjahren.

Zusammenstellung 7.

	1932/33	1931/32	1930/31	1929/30	1928/29
Nettotonnenkm, Tausend	872 000	978 000	1 149 000	1 302 000	1 260 000
davon in Zügen des öffentlichen Verkehrs in 1000 Ntk	836 000	940 000	1 087 000	1 247 000	1 206 000
d. s. % des Gesamtverkehrs . . .	95,9	96,1	94,6	95,8	95,7
durchschnittliche Verkehrsweite km	249	243	229	233	217
Es kommen auf 1 km Nettotonnenkm, einschließlich Dienstverkehr . . .	263 500	295 500	347 300	395 500	405 500
Es wurden von Güterzügen und dem entsprechenden Teil der gemischten Züge im öffentlichen Verkehr gefahren in Tausend km	4 428	4 630	5 424	6 020	5 720

	1932/33	1931/32	1930/31	1929/30	1928/29
Es wurden von Dienstzügen gefahren in Tausend km	472	670	1 276	1 290	1 448
im ganzen von den Güterzügen gefahren in Tausend km	4 900	5 300	6 700	7 310	7 168
Der Anteil der gefahrenen Dienstzüge in % der Gesamtzahl	9,6	12,6	19,0	17,6	20,2
Es kommen Güterzüge auf 1 km, am Tag, im ganzen	4,06	4,38	5,55	6,08	6,32
davon im öffentlichen Verkehr . .	3,67	3,73	4,49	5,01	5,05
„ „ Dienstverkehr	0,39	0,55	1,06	1,07	1,27
durchschnittliche Belastung eines Güterzuges					
im öffentlichen Verkehr . . . . t	189	203	200	207	212
„ Dienstverkehr . . . . . t	76	57	49	43	37
Es wurden im ganzen Bruttotonnenkm, einschließlich der Dienstzüge und des Lokomotivgewichts gefahren Tausend	2 078 000	2 248 000	2 670 000	2 900 000	2 743 000
Es kommen auf 1 Nettotonnenkm im öffentlichen Verkehr, Bruttotonnenkm					
auf den birmanischen Eisenbahnen	2,483	2,380	2,457	2,328	2,275
„ der Deutschen Reichsbahn . .	3,400	3,270	3,150	2,990	2,980

Man sieht aus den Zusammenstellungen, daß der Güterverkehr auf den birmanischen Eisenbahnen viel lebhafter war und geblieben ist, als auf den anderen Eisenbahnen von Hinterindien. Im Berichtsjahr 1929/30, dem Jahr des größten Gedeihens der Wirtschaft in diesen Ländern, war der Güterverkehr auf den birmanischen Eisenbahnen 6,6mal so groß wie in Französisch-Indochina, 2,8mal größer als in Siam, 2mal so groß wie auf den Malayschen Eisenbahnen und um 54 % größer als auf der Javanischen Staatsbahn.

Gewiß ist der Güterverkehr in Birma durch die Weltwirtschaftskrise zurückgegangen, aber doch nicht so stark, wie in vielen anderen Ländern. Im Berichtsjahr 1932/33 betrug er noch 65 % des stärksten Verkehrs im Jahr 1928/29, während der Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn im selben Jahr nur 56,5 % ausmachte.

Auch das durchschnittliche Ladegewicht der Güterzüge im öffentlichen Verkehr ist nur um 9 % gefallen, während im selben Zeitabschnitt das durchschnittliche Gewicht der Dienstzüge um 57 % gestiegen ist. Auch ist die Gesamtzahl der gefahrenen Zugkilometer im öffentlichen Verkehr während der Krisenzeit nur auf 74 % zurückgegangen, während die Anzahl der gefahrenen Dienstzugkilometer im Berichtsjahr 1932/33 nur noch 47 % von denen des Jahres 1929/30 ausmacht.

VI. Der Personenverkehr.

Die Zusammenstellung 8 enthält Angaben über den Personenverkehr.

Zusammenstellung 8.

	1932/33	1931/32	1930/31	1929/30	1928/29
Durchschnittliche Betriebslänge km	3 310	3 310	3 310	3 290	3 108
Anzahl der beförderten Reisenden, 1000	21 209,0	22 847,5	28 862,2	33 123,8	35 174,1
davon: I Klasse	31,9	38,4	51,6	58,4	70,5
II „	298,2	378,6	540,9	612,1	672,0
III „	20 878,9	22 430,5	28 270,6	32 453,3	34 630,6
Es wurden von den Reisenden im ganzen zurückgelegt 1000 km	800 400	838 000	1 019 630	1 220 570	1 284 220
davon: I Klasse	4 935	6 400	7 450	8 570	8 540
II „	21 820	24 910	31 180	36 000	37 680
III „	773 645	806 690	981 000	1 176 000	1 238 000
Es kommen auf 1 km Personenkilometer in allen Klassen	242 000	253 000	307 800	370 700	413 500
Es wurden von einem Reisenden im Durchschnitt zurückgelegt:					
I Klasse km	155	167	145	147	121
II „ „	73	66	58	59	56
III „ „	37	36	35	36	35,7
im Durchschnitt in allen Klassen	38	37	35	37	36,2
Es wurden von Personenzügen, mit dem entsprechenden Teil der gemischten Züge zurückgelegt 1000km	5 960	6 135	7 000	6 900	6 120
Es kommen im Durchschnitt Reisende auf 1 Zug	134	137	146	177	210
Es wurden von den Personenzügen und dem entsprechenden Anteil der gemischten Züge geleistet 1000 Bruttotonnenkilometer	1 498 000	1 485 000	1 698 000	1 675 000	1 542 000
Es kommen im Durchschnitt auf 1 Reisenden Bruttotonnenkilometer auf den Birmanischen Eisenbahnen	1,873	1,773	1,665	1,373	1,200
auf der Deutschen Reichsbahn	3,580	3,180	2,820	2,620	2,500

Man sieht aus der Zusammenstellung 8, daß der Personenverkehr, obwohl er auch auf den birmanischen Eisenbahnen im letzten Berichtsjahr auf 59 % des Verkehrs vom Jahr 1928/29 zurückgegangen ist, immer noch größer als auf den benachbarten Eisenbahnen bleibt, zum Beispiel doppelt so groß als auf den malayschen Eisenbahnen zur gleichen Zeit.

Bemerkenswert ist, daß die Züge gut besetzt gewesen sind. Im Jahr 1932/33 betrug die durchschnittliche Anzahl der Reisenden eines Zuges 134, während auf den malayschen Bahnen selbst im Jahr 1929 nur

125 Reisende in einem Zug befördert wurden. Im Jahre 1932 ist die Zahl auf 45 gesunken.

Im Vergleich dazu wurden auf der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1928 durchschnittlich 121 Reisende in einem Personenzug befördert, im Jahr 1933 nur noch 69 Reisende. Der Rückgang betrug also auf der Deutschen Reichsbahn 43 % und auf den malayschen Eisenbahnen 64 %, während er in Birma nur 24 % beträgt.

Um die Verkehrsdichte der Züge für den Personenverkehr zu beurteilen, müssen wir die gesamte Zahl der Züge (Personen- und gemischte Züge) berücksichtigen, die den Reisenden zur Verfügung stehen. Die durchschnittliche Zahl dieser Züge war: im Berichtsjahr 1932/33 — 6,55, im Jahr 1931/32 — 6,63, 1930/31 — 7,20 und 1929/30 6,98.

Gewiß kann diese Verkehrsdichte einem Vergleich mit europäischen Verhältnissen nicht standhalten; sie ist aber normal für die Länder von Hinterindien.

Nach dem Fahrplan, der im Oktober 1933 auf den birmanischen Eisenbahnen eingeführt wurde, war die durchschnittliche Geschwindigkeit aller Züge, die Reisende beförderten, nur 25,4 km/Std. und die durchschnittliche Belastung mit solchen Zügen — 6,59. Die Verringerung dieser Züge im Vergleich mit der Zeit des regsten Verkehrs beträgt nur 8 %.

Die schnellsten Züge, die zwischen Rangun und Mandalay verkehren, haben eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 41,6 km/Std., was den Fahrgeschwindigkeiten der Schnellzüge in den benachbarten Ländern nahe kommt.

VII. Ausnutzung des Rollmaterials.

Die Zusammenstellung 9 enthält Angaben über die Ausnutzung des Roll materials für die letzten 5 Berichtsjahre.

Zusammenstellung 9.

	1932/33	1931/32	1930/31	1929/30	1928/29
Gesamtzahl der Lokomotiven . . .	406	414	427	418	391
Es wurden von allen Lokomotiven zurückgelegt . . . . . 1000 km	13 250	14 200	17 200	17 950	17 020
Gesamtzahl der gefahrenen Zugkilometer . . . . . 1000 km	10 860	11 430	13 700	14 210	13 270
d. s. % der Gesamtzahl der gefahrenen Lokomotivkilometer . . .	81,9	80,6	79,7	79,1	78,0
Gesamtzahl der geleisteten Lokomotivstunden	811 000	905 400	1 140 400	1 230 498	1 209 100

	1932/33	1931/32	1930/31	1929/30	1928/29
durchschnittliche Leistung einer Lokomotive km	32 640	34 300	40 280	42 900	43 500
St.	1 997	2 183	2 670	2 893	3 092
Jede Lokomotive war im Durchschnitt im Dienst, während d. Gesamtzeit i. %	22,8	24,4	30,5	34,2	35,3
durchschnittliche Anzahl der Personenwagen	3 958	4 216	4 232	4 120	3 946
Sitz- und Schlafplätze	56 676	58 187	58 687	55 355	55 897
Es wurden zurückgelegt von den Personenwagenachsen . . 1000 km	237 000	247 000	284 000	288 000	272 000
Sitz- und Schlafplätze . 1000 km	3 367 000	3 407 000	3 934 000	3 877 000	3 857 000
im Durchschnitt von einem Personenwagen . . . . . km	59 400	58 600	67 100	69 900	69 000
Gesamtzahl der gefahrenen Personenkilometer, ... 1000	800 400	838 000	1 019 630	1 220 570	1 284 220
Es kommen auf:					
1 Personenwagen . . . . . Pkm	687 500	671 000	866 000	1 063 000	1 124 000
1 Sitz- und Schlafplatz, Personenkm	14 320	14 360	17 380	22 000	23 000
1 Personenwagen war im Durchschnitt, besetzt von Personen . . .	12,60	11,41	12,93	15,22	16,28
1 Sitz- und Schlafplatz war im Durchschnitt, besetzt von Personen					
auf den Birmanischen Eisenbahnen	0,238	0,246	0,259	0,315	0,333
auf der Deutschen Reichsbahn . .	0,177	0,193	0,211	0,226	0,231
durchschnittliche Anzahl der Güterwagenachsen[1]	23 490	23 308	24 502	24 286	23 396
Gesamtladegewicht . . . . . t	150 490	150 600	154 118	145 716	144 000
Es wurden zurückgelegt von den:					
Güterwagenachsen . . . 1000 km	321 600	340 000	400 900	444 200	429 200
Ladegewicht . . . . . 1000 t/km	2 062 000	2 196 000	2 520 000	2 665 000	2 642 000
im Durchschnitt von 1 Güterwagenachse . . . . . km	14 220	14 570	16 360	18 220	18 360
Gesamtzahl der gefahrenen Nettotonnenkm im öffentlichen Verkehr 1000	836 000	940 000	1 087 000	1 247 000	1 206 000
Es kommen auf:					
1 Güterwagenachse Nettotonnenkm .	35 600	40 310	44 300	51 400	51 600
1 t Ladegewicht	5 550	6 240	7 060	8 560	8 380
im Durchschnitt waren beladen:					
1 Güterwagenachse mit . . . kg	2 600	2 762	2 713	2 812	2 810
1 t Ladegewicht					
auf den Birmanischen Eisenbahnen	405	428	432	468	457
auf der Deutschen Reichsbahn .	370	383	398	425	426

[1] Einschließlich der Gepäck-, Dienst- und Postwagen.

Man sieht aus der Zusammenstellung 9, daß das Rollmaterial auf den birmanischen Eisenbahnen gut ausgenutzt wird. Gewiß haben die eingeborenen Reisenden in den Tropenländern viel weniger Bequemlichkeit als die Reisenden in Europa, dafür ist aber die Ausnutzung des Rollmaterials in Birma auch viel höher als auf den benachbarten Eisenbahnen; sie wird nur von den japanischen Eisenbahnen übertroffen.

VIII. Brennstoffverbrauch.

Als Brennstoff wird auf den birmanischen Eisenbahnen fast ausschließlich indische Kohle verbraucht. Es wird auch Holz verfeuert, doch ist der Anteil sehr gering, wie die Zusammenstellung 10 zeigt, die auch andere Angaben über den Brennstoffverbrauch enthält.

Zusammenstellung 10.

	1932/33	1931/32	1930/31	1929/30	1928/29
Gesamtverbrauch von Brennstoff[1] t	172 000	186 500	226 800	234 200	216 400
davon indische Kohle . . . . . ,,	166 500	181 200	220 000	226 100	201 000
d. s. % des Gesamtverbrauchs . .	96,8	97,2	97,0	96,4	93,0
Es wurden verfeuert auf 1000 Bruttotonnenkilometer:					
für den Personen- und den entsprechenden Anteil des gemischten Verkehrs . . . . . kg	47,8	50,7	54,0	54,5	52,3
für den Güter- und den entsprechenden Anteil des gemischten Verkehrs . . . . . ,,	39,4	38,9	41,1	40,0	38,8
für den Verschiebedienst auf 1 Lokkm . . . . . ,,	9,34	9,63	8,10	7,95	8,35
durchschnittlicher Preis indischer Kohle mit allen Zusatzausgaben RM/t	19,80	24,21	28,18	28,30	27,55
Brennstoffpreis für 1000 Bruttotkm:					
im Personenverkehr . . . . . RPf	94,6	122,7	152,1	154,3	144,2
,, Güterverkehr . . . . . ,,	78,0	94,2	115,8	113,2	107,0
Deutsche Reichsbahn					
Kohlenverbrauch auf 1000 Bruttotkm . . . . . kg	56,36	55,57	52,77	52,87	52,78
Durchschnittspreis der Kohle . RM/t	19,65	21,18	23,10	23,18	22,25
Brennstoffpreis für 1000 Bruttotkm . . . . . RPf	110,7	117,6	121,7	122,6	117,4

[1] Das Holz ist in Kohle umgerechnet, und zwar werden 2,5 t Brennholz 1 t indischer Kohle gleichgesetzt.

Man sieht aus der Zusammenstellung 10, daß der Verbrauch der Kohle auf 1000 Brutto-Tonnenkilometer auf den birmanischen Eisenbahnen selbst für die Personenzüge immer geringer war, als im Durchschnitt in den entsprechenden Jahren auf der Deutschen Reichsbahn. Das ist teilweise durch die geringe Geschwindigkeit des Personenverkehrs in Birma zu erklären.

Ferner ist der Brennstoffverbrauch auf 1000 Brutto-Tonnenkilometer bezogen in der Krisenzeit auf 88 % des höchsten Verbrauchs im Jahre 1928/29 zurückgegangen, was auch als ein Erfolg der Verwaltung angesehen werden muß.

Endlich zeigt die Zusammenstellung, was sonst nur ausnahmsweise in den Eisenbahnberichten angegeben wird, daß auf 1000 Brutto-Tonnenkilometer im Personenverkehr 25 bis 35 % mehr Brennstoff verfeuert werden, als im Güterverkehr.

IX. Personalbestand.

Die Zusammenstellung 11 enthält Angaben über den Personalstand und die Gehälter[1].

Zusammenstellung 11.

	1932/33	1931/32	1930/31	1929/30	1928/29
Gesamtzahl der Beamten und Arbeiter	24 890	25 315	27 102	27 830	27 348
davon Europäer	112	124	126	130	128
d. s. % der Gesamtzahl	0,45	0,49	0,47	0,47	0,47
durchschnittliches Gehalt eines Beamten RM	627	794	883	892	—
Anzahl der Beamten auf:					
1 km Betriebslänge	7,52	7,65	8,19	8,76	8,80
1000 Zugkilometer	2,41	2,35	2,18	2,23	2,31

Man sieht aus der Zusammenstellung 11, daß die Gesamtzahl der Beamten sowohl auf 1 km Betriebslänge als auch auf 1000 Zugkilometer bezogen, im Vergleich mit den europäischen Verhältnissen sehr groß ist. Bestand und Gehalt des Personals sind aber ungefähr dieselben wie auf den malayschen Eisenbahnen.

[1] Ohne Eisenbahnpolizeidienst.

Die Geschäftsberichte der indischen Eisenbahnen enthalten keine Angaben über die Verteilung der Beamten auf die verschiedenen Dienstzweige.

Außer den wenigen Europäern sind alle Beamten Inder verschiedener Konfessionen, Eingeborene von Birma, aber auch der anderen Provinzen des indischen Reichs.

X. Unfälle.

Die Angaben über die Unfälle sind in den Berichten der indischen Eisenbahnen sehr ausführlich, wie man aus den Zusammenstellungen 12 und 13 sehen kann.

Zusammenstellung 12.

	1932/33	1930/31	1929/30	1928/29
1. Zusammenstöße verschiedener Art .	4	16	12	18
2. Entgleisungen:				
a) von Personenzügen	8	16	15	18
b) andere Entgleisungen	23	52	58	82
3. Feuerbrände in Zügen	3	4	3	14
4. Überfahrungen ohne Entgleisung:[2]				
a) auf den freien Strecken	11	13	18	22
b) auf den Schienenübergängen . .	5	7	13	12
5. Überfälle auf Züge	1	2	—	—
6. Verschiedene Unfälle	5	23	32	25
Zusammen	60	133	151	191
auf 1 km	0,018	0,040	0,046	0,062
auf 1 Mio Zugkilometer	6,78	10,70	11,69	16,14

Die Unfälle waren im allgemeinen nicht sehr schwer. Die Zahl der dabei verunglückten Personen war gering, wie weiter die Zusammenstellung 14 zeigt.

Außer diesen eigentlichen Unfällen gab es auch andere, die man besser als „Betriebsstörungen" bezeichnen kann. Ihre Anzahl ist in der Zusammenstellung 13 angegeben.

[2] Außer den Fällen des Überfahrens von Rindvieh, die in der Zusammenstellung 13 angegeben sind.

Zusammenstellung 13.

	1932/33	1931/32	1930/31	1929/30	1928/29
1. Beschädigungen im Rollmaterial					
a) an Lokomotiven als Folge einer mangelhaften Unterhaltung und Ausbesserung in den Werkstätten .	25	13	22	40	38
b) andere Beschädigungen	169	194	284	363	347
2. Beschädigungen in den Bauanlagen .	21	17	34	33	50
3. Feuerbrände, außer denen in den Zügen	5	7	2	3	1
4. Falsche Weichenstellungen für Personenzüge, die keine Entgleisung zur Folge hatten	2	—	—	2	1
5. Überfahren von Rindvieh	309	373	349	303	340
6. Nicht gelungene Überfälle auf Züge	11	12	—	—	—
zusammen . . .	542	616	691	743	777
auf 1 km	0,164	0,186	0,209	0,245	0,250
„ 1 Mio Zugkilometer	52,20	57,30	55,60	57,50	65,70

Die Zusammenstellung 14 enthält Angaben über die verunglückten Personen.

Zusammenstellung 14.

	1932/33		1931/32		1930/31		1929/30		1928/29	
	Getötet	Verletzt	Getötet	Verletzt	Getötet	Verletzt	Getötet	Verletzt	Getötet	Verletzt
1. Bei Betriebsunfällen (Zusammenstellung 12) verunglückt	2	9	1	20	5	19	4	19	4	101
2. andere beim Betrieb verunglückte Personen	12	82	19	62	21	59	22	93	32	21
Zusammen . .	14	91	20	82	26	78	26	112	36	122
	105		102		104		138		158	
Es kommen auf:										
1 km Betriebslänge .	0,032		0,031		0,031		0,042		0,051	
1 Mio Zugkilometer .	10,11		9,48		8,38		10,68		13,35	
3. Verunglückte Fußgänger, die willkürlich die Bahngleise betraten .	60	32	55	29	69	46	94	48	83	53
4. Selbstmord und Selbstmordversuche	5	1	4	1	6	1	6	1	3	—
Zusammen . .	65	33	59	30	75	47	100	49	86	53
	98		89		122		149		139	
Es kommen auf:										
1 km Betriebslänge . .	0,030		0,027		0,037		0,045		0,045	
1 Mio Zugkilometer . .	9,44		8,27		9,82		11,54		11,74	

Wie fast auf allen Eisenbahnen außerhalb Europas ist die Anzahl der Unfälle und der verunglückten Personen sehr groß, 3 mal größer zum Beispiel, als auf der Deutschen Reichsbahn. Im Vergleich mit den benachbarten Ländern sind aber die entsprechenden Zahlen der birmanischen Eisenbahnen gering.

Man sieht, daß die Fälle des Überfahrens von Rindvieh besonders zahlreich sind, wie auch auf den anderen indischen Eisenbahnen. Das liegt an den örtlichen Sitten, daß das Rindvieh nicht geschlachtet und nicht ausgenutzt, aber darum auch nicht gefüttert und nicht bewacht wird, sondern frei im Lande herumzieht.

XI. Die Finanzergebnisse.

Die Zusammenstellung 15 enthält Angaben über das Anlagekapital der im Betrieb stehenden Eisenbahnen am Ende der letzten 5 Berichtsjahre.

Alle Angaben in Rupien sind in dieser Zusammenstellung in Reichsmark zum Kurswert von 1 Rupie = 1,53 RM umgerechnet, da die Ausgaben und Abschreibungen während der Pfundentwertung, im Vergleich mit dem gesamten Anlagekapital sehr klein sind.

Zusammenstellung 15.

	1932/33	1931/32	1930/31	1929/30	1928/29
Anlagekapital am Ende des Berichtsjahres in 1000 RM	487 000	500 000	523 000	513 000	475 500
Gesamtlänge der Eisenbahnen im Betrieb . . . . . km	3 310	3 310	3 310	3 290	3 108
Anlagekapital auf 1 km . . . . . RM	147 200	151 000	158 000	155 800	152 900
Vom gesamten Anlagekapital fallen auf das Rollmaterial . . . . . „	104 342	106 000	104 100	101 700	93 000
d. s. % des gesamten Anlagekapitals . .	21,5	21,2	19,9	19,8	19,6

Der durchschnittliche Kilometerwert der birmanischen Eisenbahnen ist normal für die Tropenländer.

Die Betriebseinnahmen für die letzten 5 Berichtsjahre sind aus den Zusammenstellungen 16 und 17 zu ersehen.

Zusammenstellung 16.

	1932/33	1931/32	1930/31	1929/30	1928/29
Personenverkehr: Einnahmen f. d. beförderten Personen					
I. Klasse . . . . . 1000 RM	320	461	621	703	735
II. „ . . . . . „	636	829	1 174	1 387	1 475
III. „ . . . . . „	9 500	12 000	16 230	19 500	21 180
Im Ganzen . . . . . 1000 RM	10 456	13 290	18 025	21 590	23 390

	1932/33	1931/32	1930/31	1929/30	1928/29
Durchschnittliche Einnahme					
auf 1 Personenmeile . . . . Pies[1]	3,58	3,58	3,57	3,57	3,66
„ 1 Personenkm . . . . . RPf	1,30	1,58	1,77	1,76	1,81
Zusätzliche Einnahmen im Personenverkehr in . . . . . 1000 RM	1 540	2 282	2 480	2 660	2 800
Gesamteinnahmen im Personenverkehr in . . . . „	11 996	15 572	20 505	24 250	26 190
auf 1 km Bahnstrecken . . . . RM	3 620	4 705	6 210	7 335	8 430
„ 1 km der Personen- und des entsprechenden Anteils der gemischten Züge . . . . . „	2,01	2,54	2,94	3,52	4,28
auf 1 Brutto-Tonnenkilometer dieser Züge . . . . . RPf	0,80	1,05	1,21	1,45	1,70

Zusammenstellung 17.

	1932/33		1931/32		1930/31		1929/30		1928/29	
	Gesamtzahl	%	Gesamtzahl	%	Gesamtzahl	%	Gesamtzahl	%	Gesamtzahl	%
Einnahmen von der Güterbeförderung in 1000 RM										
1. Reis und Paddy . . .	6 460	26,5	12 020	35,3	11 975	28,1	14 030	28,9	13 140	27,3
2. Marmor und andere Steine	412	1,7	544	1,6	1 450	3,4	1 481	3,1	1 758	3,6
3. Unbearbeitetes Holz . .	800	3,3	1 106	3,2	1 796	4,2	2 210	4,6	2 010	4,2
4. Verschiedene Metallerze .	1 042	4,3	1 146	3,2	2 060	4,8	2 112	4,3	2 220	4,6
5. Petroleum und andere Erzeugnisse aus Erdöl .	1 390	5,7	1 445	4,2	1 975	4,6	1 946	4,0	2 134	4,4
6. Brennstoff	817	3,4	1 304	3,8	1 715	4,0	1 900	3,7	1 953	4,0
7. Militärgut	46	0,2	82	0,2	64	0,1	61	0,1	54	0,1
8. Verschiedene Güter im öffentlichen Verkehr . .	12 300	50,5	15 230	44,6	18 500	43,3	21 130	43,5	22 600	47,0
9. Auf Staatskonto beförderte Güter	1 078	4,4	1 323	3,9	3 205	7,5	3 680	7,6	2 331	4,8
Vom Güterverkehr im Ganzen	24 345	100,0	34 200	100,0	42 740	100,0	48 550	100,0	48 250	100,0

[1] 1 Pie = 1/192 der Rupie.

	1932/33	1931/32	1930/31	1929/30	1928/29
Durchschnittliche Einnahme im Güterverkehr:					
auf 1 km . . . . . RM	7 360	10 320	12 900	14 750	15 500
auf 1 Zugkilometer der Güter- und des entsprechenden Anteils der gemischten Züge . . . RM	5,50	7,39	7,88	8,06	8,42
auf 1 Brutto-Tonnenkm RPf	1,17	1,52	1,60	1,67	1,76
auf 1 Netto-Tonnenkm im Güterverkehr im allgemeinen					
auf 1 Tonnen-Meile[1] Pies	7,81	8,04	7,63	7,62	7,82
auf 1 Tonnenkm . . . RPf	2,79	3,48	3,72	3,71	3,81
Die durchschnittliche Einnahme auf 1 Netto-Tonnenkm von:					
Reis und Paddy . . RPf	3,56	4,33	5,07	4,73	—
Kohle im öffentlichen Verkehr . . . . . „	1,47	1,78	2,02	2,03	1,98

Man sieht aus den Zusammenstellungen, daß die durchschnittlichen Einnahmen auf 1 Personenkm wie auch auf 1 Tonnenkm auf den birmanischen Eisenbahnen sehr niedrig sind, nicht nur im Vergleich mit den benachbarten Ländern, wo sie im allgemeinen sehr hoch sind, sondern auch im Vergleich mit den Einnahmen der Eisenbahnen der Kulturländer mit einem regen Verkehr.

So betrug zum Beispiel die durchschnittliche Einnahme im Berichtsjahr 1932/33, also schon nach der Pfundentwertung, nur 44,5 % der durchschnittlichen Einnahme auf 1 Personenkm und 80 % der durchschnittlichen Einnahme auf 1 Nettotonnenkm der Deutschen Reichsbahn im gleichen Jahr. Im Personenverkehr war die durchschnittliche Einnahme selbst geringer als auf den finnländischen Eisenbahnen im selben Jahr, die die kleinste Einnahme in Europa hatten, 1,44 Rpf. auf 1 Personenkm. Auch im Berichtsjahr 1929/30, also noch vor der Pfundentwertung, betrug die durchschnittliche Einnahme auf 1 Personenkm nur 58,3 % der Einnahme der Deutschen Reichsbahn.

Die durchschnittliche Einnahme im Güterverkehr ist, verglichen mit der Einnahme der Eisenbahnen im USA., im Jahr 1931 um 9,4 % geringer.

[1] Englische „long ton" von 1016 kg.

Überhaupt kann man sagen, daß die birmanischen und die Eisenbahnen von Britisch-Indien, die Rekordzahlen für die geringsten Einnahmen im Personen- und Güterverkehr aufweisen. Sie können in dieser Hinsicht nur mit den russischen Eisenbahnen vor dem Krieg verglichen werden.

Die Angaben über die Betriebsausgaben sind aus der Zusammenstellung 18 zu ersehen (Seite 1238/39).

In der Zusammenstellung 19 sind die Selbstkosten für 1 Personen- und 1 Nettotonnenkm, nach der Anzahl der auf sie fallenden Bruttotonnenkm[1], und auch die besonderen Betriebszahlen für den Personen- und den Güterverkehr ausgerechnet[2].

Zusammenstellung 19.

	1932/33	1931/32	1930/31	1929/30	1928/29
Personenverkehr:					
Es kommen auf 1 Personenkm Brutto-Tonnenkm	1,873	1,773	1,665	1,373	1,200
Selbstkosten auf 1 Pkm . . . . RPf	1,60	1,84	1,83	1,41	1,29
Durchschnittliche Einnahme auf 1 Pkm . . . . . „	1,30	1,58	1,77	1,76	1,81
Betriebszahl für den Personenverkehr . . . . . %	123,0	116,3	103,5	80,0	71,4
Güterverkehr:					
Es kommen auf 1 Netto-Tonnenkm Brutto-Tonnenkm	2,483	2,380	2,457	2,328	2,275
Selbstkosten auf 1 Netto-Tonnenkm . . . . . RPf	2,07	2,47	2,70	2,39	2,45
Durchschnittliche Einnahme auf 1 Netto-Tonnenkm . . . . . „	2,79	3,48	3,72	3,71	3,81
Betriebszahl für den Güterverkehr %	74,2	71,0	72,6	66,3	64,5

Man sieht aus der Zusammenstellung, daß die Einnahmen aus dem Personenverkehr schon im Berichtsjahr 1930/31 nicht ausreichten, um alle Ausgaben, die durch diesen Verkehr verursacht wurden, zu decken. Der Fehlbetrag wird durch den Überschuß des Güterverkehrs ausgeglichen.

Man kann einen ähnlichen Zustand fast auf allen Eisenbahnen der Welt beobachten. Vielleicht machen die Eisenbahnen der USA. in gewissem Maß eine Ausnahme, dafür war aber die durchschnittliche Einnahme, auf 1 Personenkm bezogen, auf diesen Eisenbahnen im Jahr 1931 6,53 Rpf., also 4,13 mal so hoch wie auf den birmanischen Eisenbahnen und 2,02 mal wie auf der Deutschen Reichsbahn.

[1] Vgl. die Angaben der letzten Zeilen in den Zusammenstellungen 7 und 8.

[2] Man müßte, wenn man diese Angaben genauer ausrechnen wollte, auch den Unterschied im Brennstoffverbrauch bei den Personen- und Güterzügen berücksichtigen.

Zusammen

	1932/33				1931/32			
	Gesamte Ausgaben 1000 RM	Auf 1 km RM	Auf 1000 Zkm	Auf 1000 Brutto-tkm	Gesamte Ausgaben 1000 RM	Auf 1 km RM	Auf 1000 Zkm	Auf 1000 Brutto-tkm
A. Bahnunterhaltung	8 820	2 667	849	2,47	10 280	3 108	956	2,75
davon:								
a) Allgemeine Verwaltung	1 320	399	127	0,37	1 746	527	162	0,47
b) Laufende Unterhaltung	4 010	1 212	386	1,12	4 435	1 340	412	1,19
c) Erneuerungen und Verbesserungen	3 490	1 056	336	0,98	4 099	1 241	382	1,09
B. Unterhaltung und Beheizung der Lokomotiven	8 900	2 689	857	2,49	11 690	3 530	1 086	3,13
davon:								
a) Allgemeine Verwaltung	868	262	84	0,24	1 122	339	104	0,30
b) Lokomotivpersonal	1 780	538	171	0,50	2 280	688	212	0,61
c) Brennstoff[1]	3 552	1 074	342	1,00	4 770	1 440	443	1,27
d) Laufende Unterhaltung	1 792	541	173	0,50	2 432	745	226	0,66
e) Erneuerung und Verbesserung der Lokomotiven	908	274	87	0,25	1 086	318	101	0,29
C. Unterhaltung der Wagen	3 357	1 014	323	0,94	4 420	1 335	411	1,18
D. Unterhaltung der Fähr- und und Kaieinrichtungen	413	125	40	0,12	473	143	44	0,13
E. Verkehrsdienst	4 875	1 474	469	1,36	6 120	1 850	568	1,64
davon:								
a) Allgemeine Verwaltung	671	203	65	0,19	914	276	85	0,24
b) Bahnhofspersonal	2 680	810	258	0,75	3 190	965	296	0,86
c) Zugpersonal	585	177	56	0,16	710	214	66	0,19
d) Andere Ausgaben des Verkehrsdienstes	939	284	90	0,26	1 306	395	121	0,35
F. Generaldirektion	2 018	608	194	0,56	2 630	795	244	0,70
davon:								
a) Personal d. Generaldirektion	376	114	36	0,11	441	133	41	0,12
b) Rechnungs- und Rechtsanwaltsdienst	508	153	49	0,14	590	178	54	0,16
c) Ankaufsdienst	202	61	19	0,05	238	72	23	0,06
d) Ärztlicher Dienst	389	117	37	0,11	378	115	35	0,10
e) Unterhaltung d. Telegraphen	288	87	28	0,08	516	156	48	0,14
f) Polizeidienst	91	27	9	0,02	113	34	10	0,03
g) Verschiedene Ausgaben	164	49	16	0,05	354	107	33	0,09
G. Steuer, Wohlfahrtspflege und andere allgemeinen Ausgaben	2 190	662	211	0,61	3 135	948	291	0,84
Zusammen	30 573	9 239	2 943	8,55	38 748	11 709	3 600	10,37

[1] Für den gesamten Brennstoffverbrauch der Lokomotiven: Zugdienst, Verschiebedienst, Dienstzüge usw.

stellung 18.

1930/31				1929/30				1928/29			
Gesamte Ausgaben 1000 RM	Auf 1 km RM	Auf 1000 Zkm	Auf 1000 Brutto-tkm	Gesamte Ausgaben 1000 RM	Auf 1 km RM	Auf 1000 Zkm	Auf 1000 Brutto-tkm	Gesamte Ausgaben 1000 RM	Auf 1 km RM	Auf 1000 Zkm	Auf 1000 Brutto-tkm
12 980	3 922	1 044	2,98	13 020	3 959	1 009	2,85	13 270	4 260	1 120	3,10
2 210	667	178	0,51	2 090	635	162	0,46	2 050	665	173	0,48
6 280	1 898	505	1,44	6 660	2 025	516	1,46	8 120	2 608	686	1,90
4 490	1 357	361	1,03	4 270	1 299	331	0,93	3 100	987	261	0,72
15 280	4 618	1 235	3,49	14 680	4 463	1 136	3,22	13 400	4 300	1 132	3,13
1 313	397	106	0,30	1 219	370	94	0,27	1 178	378	100	0,28
2 803	847	226	0,64	2 781	845	215	0,61	2 632	845	222	0,62
6 685	2 020	538	1,53	6 665	2 028	516	1,46	5 360	1 720	453	1,25
3 279	991	268	0,75	2 998	911	232	0,66	4 028	1 292	340	0,94
1 200	363	97	0,27	1 017	309	79	0,22	202	65	17	0,04
5 740	1 734	462	1,29	5 210	1 584	403	1,14	4 950	1 590	418	1,16
674	204	54	0,15	553	168	43	0,12	450	145	43	0,11
7 500	2 267	604	1,72	7 310	2 221	567	1,59	7 270	2 318	614	1,70
1 117	338	90	0,26	1 074	326	83	0,23	1 096	351	93	0,25
3 588	1 084	289	0,82	3 430	1 042	266	0,75	3 483	1 115	294	0,82
921	278	74	0,21	924	281	72	0,20	900	279	76	0,21
1 874	567	151	0,43	1 882	572	146	0,41	1 791	573	151	0,42
3 165	956	257	0,74	3 062	930	238	0,67	3 560	1 142	301	0,83
504	152	41	0,12	459	139	36	0,10	791	254	67	0,18
690	209	56	0,16	682	207	53	0,15	630	202	53	0,15
307	93	25	0,07	287	87	22	0,06	259	83	22	0,06
468	141	38	0,11	437	133	34	0,10	425	136	36	0,10
597	180	48	0,14	603	183	47	0,13	568	183	48	0,13
131	40	11	0,03	130	40	10	0,03	284	91	24	0,07
468	141	38	0,11	464	141	36	0,10	603	193	51	0,14
2 678	809	215	0,61	3 070	932	238	0,67	3 200	1 030	270	0,75
48 011	14 510	3 871	10,98	46 905	14 257	3 634	10,26	46 100	14 785	3 898	10,78

Die Zusammenstellung 20 gibt ein Gesamtbild über die Finanzergebnisse der birmanischen Eisenbahnen in den letzten 5 Jahren.

Zusammenstellung 20.

		1932/33	1931/32	1930/31	1929/30	1928/29
Einnahmen aus dem Personenverkehr	1000 RM	11 996	15 572	20 505	24 250	26 150
Einnahmen aus dem Güterverkehr	„	24 345	34 200	42 740	48 550	48 250
Andere Einnahmen	„	2 630	1 041	1 555	2 000	1 800
Zusammen	1000 RM	38 971	50 813	64 800	74 500	76 200
Betriebsausgaben	„	30 573	38 748	48 011	46 905	46 100
Betriebsüberschuß	„	8 398	12 065	16 789	27 595	30 100
Betriebszahl	%	78,55	76,24	74,20	62,90	60,50
Auf das Anlagekapital	%	2,13	2,48	3,20	5,38	6,33

Man sieht aus der Zusammenstellung, daß die birmanischen Eisenbahnen auch im letzten Berichtsjahr einen Betriebsüberschuß abwarfen.

Obwohl dieser Überschuß dreimal geringer war, als vor der Krisenzeit, so bleibt die Betriebszahl, wenn sie auch angewachsen ist, doch geringer, als bei den meisten Eisenbahnen. Für das letzte Berichtsjahr ist sie nur um 3 % gestiegen.

Diese Betriebsergebnisse sind besonders merkwürdig, weil die Tarifsätze, wie schon betont, auf den birmanischen Eisenbahnen sehr gering sind.

P. Kandaouroff, Ingenieur.

Die Deutsche Reichsbahn im Geschäftsjahr 1934[1].

Die Aufwärtsentwicklung im deutschen Wirtschaftsleben, die im Jahre 1933 nach dem Sieg der nationalsozialistischen Bewegung einsetzte, hielt auch im Jahre 1934 an. Der Rechnungsabschluß der Deutschen Reichsbahn für 1934 zeigt daher ein günstigeres Bild als in den letzten Jahren; der Konjunkturanstieg drückt sich vor allem in den Verkehrs- und Betriebsleistungen aus. Im Güterverkehr sind die beförderten Mengen gegenüber 1933 um 18,7 %, die Einnahmen um 17,9 % gestiegen. Im Personenverkehr sind die Zahl der beförderten Personen gegenüber 1933 um 9,6 %, die Einnahmen um 8,4 % gestiegen. Die Einnahmen sind gegenüber dem wachsenden Verkehrsvolumen zurückgeblieben, weil die Reichsbahn einen Teil ihrer Beförderungsleistungen aus sozialen Gründen und zur Unterstützung der Regierungsmaßnahmen in erheblichem Umfange zu stark ermäßigten Tarifen oder frachtfrei ausgeführt hat. Die Betriebsrechnung hat folgendes Ergebnis: Die Einnahmen betragen 3326,3 Mio. RM, d. s. 405,7 Mio. RM oder 13,9 % mehr als in 1933. Von den Einnahmen entfallen 91,9 % auf Verkehrseinnahmen und 8,1 % auf sonstige Einnahmen. Die Ausgaben für Betriebsführung, Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen und Fahrzeuge belaufen sich auf 3302,3 Mio. RM. Der Anteil der Ausgaben für die Betriebsführung beträgt 59,6 %, für Unterhaltung 27,4 %, für Erneuerungen 13 %.

Die zusätzlichen Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der Reichsbahn führten der Wirtschaft seit Januar 1933 insgesamt 1067 Mio. RM zusätz-

[1] Bearbeitet nach dem Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über das 10. Geschäftsjahr.

liche Aufträge zu. Hierzu treten noch die im Grundwirtschaftsprogramm der Reichsbahn enthaltenen Ausgaben von rd. 1 Mia. RM jährlich einschl. der Löhne für die Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter. Insgesamt sind der deutschen Wirtschaft für das Jahr 1933 etwa 1,3 Mia. RM und für 1934 rd. 1,5 Mia. RM zugeflossen.

Die Betriebsrechnung für 1934 weist im Endergebnis einen Überschuß von 24 Mio. RM nach. Die Betriebszahl hat sich von 104,66 im Jahre 1933 auf 99,28 verbessert. Der Betriebsüberschuß von 24 Mio. RM reicht nicht aus, um die Lasten der Gesamtrechnung abzudecken, nämlich 70,0 Mio. RM Beitrag an das Reich, 26,3 Mio. RM für den Dienst der Schuldverschreibungen und Anleihen, 14,2 Mio. RM Rückstellung für Abschreibung auf das Betriebsrecht am Anlagezuwachs und 75,7 Mio. RM für die Vorzugsdividende, zusammen 186,2 Mio. RM. Zum Ausgleich dieses Bedarfs dienten außer dem Betriebsüberschuß von 24,0 Mio. RM und dem Vortrag aus 1933 in Höhe von 2,0 Mio. RM, 33,4 Mio. RM außerordentliche Einnahmen, 40,5 Mio. RM Dividendenrücklage und 86,5 Mio. RM aus der gesetzlichen Ausgleichsrücklage. Der Unterschiedsbetrag von 0,2 Mio. RM ist auf neue Rechnung vorgetragen.

Die finanziellen Ergebnisse des Geschäftsjahrs 1934 sind aus den folgenden Übersichten über den Abschluß der Betriebsrechnung, die Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Bilanz ersichtlich. Zum Vergleich sind die Ergebnisse der Geschäftsjahre 1930 bis 1933 gegenübergestellt worden.

Der Personenverkehr hat sowohl im Berufs- wie auch im allgemeinen Verkehr zugenommen. Im Gesamtpersonenverkehr einschl. des Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs von Berlin und Hamburg liegen die Einnahmen 8,4 %, die Zahl der beförderten Personen 9,6 % und die Zahl der geleisteten Personenkilometer 15,7 % über den Ergebnissen des Jahres 1933. Der Anteil der zu ermäßigten Tarifen beförderten Reisenden ist von 60,9 % auf 64 % und der entsprechende Anteil an den Personenkilometern von 56,8 % auf 63,7 % gestiegen. Dadurch ist der Einnahmesatz auf 1 Personenkilometer von 2,81 Rpf im Jahre 1933 auf 2,63 Rpf in 1934 gefallen. Die Betriebsleistungen im Personenverkehr stiegen von 423 Mio. Zugkm auf 448 Mio. Zugkm, d. s. 6 % mehr gegenüber 1933. Die achskilometrischen Leistungen der Personenwagen in Reisezügen stiegen gegenüber 1933 um 9,1 %.

Betriebsrechnung.

Bezeichnung	1930	1931	1932	1933	1934
	in Reichsmark				
Einnahmen					
Personen- und Gepäckverkehr	1 345 531 064	1 150 376 920	900 747 309	845 895 774	917 054 288
Güterverkehr	2 839 150 975	2 307 518 098	1 729 078 430	1 815 181 830	2 140 008 720
Sonstige Einnahmen . . .	385 635 019	390 772 019	304 492 524	259 515 255	269 263 992
Zusammen . . .	4 570 317 058	3 848 667 037	2 934 318 263	2 920 592 859	3 326 327 000
Ausgaben					
Betriebsführung					
Bahnhofs- und Abfertigungsdienst	1 306 840 558	1 263 520 359	1 040 346 719	1 042 795 111	1 094 910 955
Bahnbewachungsdienst . .	104 649 710	98 884 781	86 345 273	93 926 008	95 309 632
Lokomotivfahrdienst . . .	724 282 818	640 583 398	535 750 814	530 630 685	581 528 984
Zugbegleitdienst	270 429 528	233 099 910	187 345 587	182 391 869	197 472 640
Zusammen . . .	2 406 202 614	2 236 088 448	1 849 788 393	1 849 743 673	1 969 222 211
Unterhaltung					
Bahnanlagen	569 375 732	495 571 522	421 041 283	465 710 085	486 986 327
Fahrzeuge	520 393 002	410 891 375	323 809 533	332 961 994	418 889 502
Zusammen . . .	1 089 768 734	906 462 897	744 850 816	798 672 079	905 875 829
Erneuerung					
Bahnanlagen	413 126 236	352 230 616	325 467 133	315 817 288	296 053 589
Fahrzeuge	181 255 107	127 689 474	80 978 157	92 357 392	131 128 769
Zusammen . . .	594 381 343	479 920 090	406 445 290	408 174 680	427 182 358
Ausgaben der Betriebsrechnung vor Zahlung der Reparationssteuer und des Beitrags an das Reich für Reparationszwecke . . .	4 090 352 691	3 622 471 435	3 001 084 499	3 056 590 432	3 302 280 393
Überschuß oder Fehlbetrag der Betriebsrechnung vor Zahlung der Reparationssteuer und des Beitrags an das Reich für Reparationszwecke	479 964 367	226 195 602	— 66 766 236	— 135 997 573	24 046 602
Reparationssteuer und Beitrag an das Reich für Reparationszwecke	660 000 000	634 528 172	70 000 000	70 000 000	70 000 000
Mehrausgaben der Betriebsrechnung	180 035 633	408 332 569	—	—	—

Gewinn- und Verlustrechnung.

Bezeichnung	1930	1931	1932	1933	1934
	in Reichsmark				
Soll					
Fehlbetrag der Betriebsrechnung	—	—	66 766 237	135 997 573	—
Reparationssteuer	660 000 000	330 000 000	—	—	—
Beitrag an das Reich für Reparationszwecke	—	304 528 172	70 000 000	70 000 000	70 000 000
Dienst der neuen Schuldverschreibungen und Anleihen	14 223 593	16 515 321	25 869 399	33 058 421	26 384 173
Zuweisung zur gesetzlichen Ausgleichsrücklage	—	—	58 686 365	58 411 857	—
Rückstellung für Abschreibung auf das Betriebsrecht am Anlagezuwachs	14 200 000	17 000 000	11 700 000	12 440 000	14 190 000
Vorzugsdividende	75 670 000	75 670 000	75 670 000	75 670 000	75 670 000
Vortrag auf neue Rechnung	—	—	—	1 983 043	181 390
Zuweisung zur Dividendenrücklage	28 374 409	—	—	40 000 000	—
Zuweisung zur Sonderrücklage	—	—	—	40 000 000	—
Zusammen	792 468 002	743 713 493	308 692 001	467 560 894	186 425 563
Haben					
Vortrag aus dem Vorjahr	178 943 992	—	—	—	1 983 043
Überschuß der Betriebsrechnung	479 964 367	226 195 602	—	—	24 046 602
Aus der Niederschlagung von Reichskrediten	133 559 643	—	—	—	—
Außerordentliche Einnahmen	—	—	269 528 172	—	—
Aus Steuergutscheinen	—	—	36 912 066	135 322 544	17 121 369
Zuweisung aus der gesetzlichen Ausgleichsrücklage	—	441 847 890	—	—	86 500 000
Zuweisung aus der gesetzlichen Dividendenrücklage	—	75 670 000	2 251 763	—	40 452 646
Aus der Rückstellung für Abschreibung auf das Betriebsrecht am Anlagezuwachs	—	—	—	281 460 000	—
Aus der Neubewertung des Darlehns aus der internationalen 5½%igen Anleihe	—	—	—	50 778 350	7 545 45
Aus Zuschüssen und Zinsvergünstigungen für Instandsetzungsarbeiten	—	—	—	—	8 776 458
Zusammen	792 468 002	743 713 492	308 692 001	467 560 894	186 425 563

Bilanz.

Bezeichnung	1930	1931	1932	1933	1934
	in Reichsmark				
1. Vermögen					
Betriebsrecht an dem am 1. Oktober 1924 übernommenen Reichseisenbahnvermögen	24 500 000 000	24 500 000 000	24 500 000 000	24 500 000 000	24 500 000 000
Betriebsrecht am Anlagezuwachs seit 1. Oktober 1924	1 676 230 493	1 741 082 197	1 786 873 675	1 936 789 344	2 172 366 407
Beteiligungen	18 000 000	21 000 000	21 032 500	—	—
an der Gesellschaft „Reichsautobahnen“	—	—	—	50 000 000	50 000 000
Sonstige	—	—	—	21 100 000	21 500 000
Betriebsvorräte	222 948 414	168 582 003	158 575 092	120 177 971	154 905 293
Kasse	23 074 188	13 163 294	11 714 575	15 024 062	14 245 456
Bankguthaben	601 844 187	443 771 844	429 127 213	447 721 004	505 096 246
Schecke	13 228 899	9 330 275	10 787 898	12 414 864	13 989 401
Wertpapiere	170 479 613	124 453 156	77 449 428	20 403 444	17 777 483
Steuergutscheine	—	—	36 912 067	122 234 611	151 645 788
Forderungen					
Aus der Abrechnung der Verkehrseinnahmen	23 097 614	16 471 965	7 118 688	6 869 491	2 363 587
Sonstige Forderungen	9 657 322	62 275 498	118 216 804	152 327 258	154 187 176
Langfristige Forderungen	89 048 838	109 500 355	125 165 049	127 337 637	125 431 079
Mindererlös bei Ausgabe von Anleihen	40 475 229	38 662 490	36 836 270	28 450 987	25 887 278
Übergangsrechnungen	77 513 360	163 013 225	162 512 933	173 825 007	238 547 126
Zusammen	27 465 598 157	27 411 306 302	27 482 322 192	27 784 675 680	28 147 942 320
2. Verbindlichkeiten					
Stammaktien	13 000 000 000	13 000 000 000	13 000 000 000	13 000 000 000	13 000 000 000
Vorzugsaktien Gruppe A begeben	1 081 000 000	1 081 000 000	1 081 000 000	1 081 000 000	1 081 000 000
Rückstellung für Abschreibung auf das Betriebsrecht am übernommenen Reichseisenbahnvermögen	11 000 000 000	11 000 000 000	11 000 000 000	11 000 000 000	11 000 000 000

Bezeichnung	1930	1931	1932	1933	1934
	in Reichsmark				
Rückstellung für Abschreibung auf das Betriebsrecht am Anlagezuwachs . . .	404 200 000	421 200 000	432 900 000	163 880 000	178 070 000
Betriebsrücklage	756 085 549	756 085 549	756 085 549	756 085 549	756 085 549
Gesetzliche Ausgleichsrücklage	450 000 000	8 152 110	66 838 475	125 250 332	38 750 332
Gesetzliche Dividendenrücklage	50 000 000	2 704 409	452 646	452 646	—
Sonderrücklage	—	—	—	—	40 000 000
Kredit des Reichs aus der Internationalen 5½%igen Anleihe des Deutschen Reiches 1930	292 264 104	286 836 035	278 924 437	222 485 093	210 948 755
6%ige fünfjährige Reichsbahnschatzanweisungen 1930	150 000 000	150 000 000	150 000 000	150 000 000	150 000 000
4½%ige steuerfreie Reichsbahnanleihe 1931	—	24 450 089	257 101 600	261 748 900	262 338 900
Darlehn der Bank für internationalen Zahlungsausgleich	—	269 528 171	—	—	—
Baukredite	53 579 704	70 378 938	90 595 960	122 096 034	151 208 955
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	124 424 391	132 266 446	174 584 845	623 010 917	998 129 748
Übergangsrechnungen . . .	—	133 034 554	118 168 680	121 013 166	205 558 691
Reingewinn	104 044 409	75 670 000	75 670 000	157 653 043	75 851 390
Zur Verteilung wie folgt:					
Vorzugsdividende:					
Vorauszahlung Gruppe A (Serien IV und V) . . .	(12 250 000)	(12 250 000)	(12 250 000)	(12 250 000)	(12 250 000)
Noch zu verteilen Gruppe A (Serien I, II, III und Rest Serien IV und V)	(63 420 000)	(63 420 000)	(63 420 000)	(63 420 000)	(63 420 000)
Vortrag auf neue Rechnung	—	—	—	(1 983 043)	(181 390)
Zuweisung zur Dividendenrücklage	(28 374 409)	—	—	(40 000 000)	—
Zuweisung zur Sonderrücklage	—	—	—	(40 000 000)	—
Zusammen . . .	27 465 598 157	27 411 306 301	27 482 322 192	27 784 675 680	28 147 942 320

Dem Ausbau der Zugverbindungen wurde durch Beschleunigung der schnellfahrenden Züge, Fahrplanverbesserungen, verstärkten Einsatz von Triebwagen sowie bessere Ausstattung der Personenwagen Rechnung getragen. Die Ausnahmetarife des Personenverkehrs wurden im Jahre 1934 erheblich erweitert. Von den zahlreichen aus sozialen Gründen neu durchgeführten Fahrpreisermäßigungen sind besonders zu erwähnen: Ermäßigung für kinderreiche Familien, verbilligte Fahrkarten von und nach Ostpreußen, Ausgabe von Angestelltenwochenkarten, verbilligte Zehnerkarten für den Nahverkehr von und nach Städten über 100 000 Einwohner, Änderung der Abrundungsgrundsätze usw.

Im Güterverkehr ist der Regeltarif bis auf eine weitgehende Senkung der Holzfrachten nach Höhe und Schema unverändert geblieben. Im Gesamtgüterverkehr liegen die Einnahmen 17,9 %, die Zahl der beförderten Tonnen 18,7 % und die Tariftonnenkilometer 19,3 % über den Ergebnissen des Jahres 1933. Bei der Beurteilung der Güterverkehrseinnahmen ist zu berücksichtigen, daß die Reichsbahn zur Unterstützung der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der Reichsregierung und zur Förderung des Bezugs heimischer Rohstoffe in großem Umfang Ausnahmetarife eingeführt hat. Sonderstellungen nehmen u. a. ein die Gütersendungen der Reichsautobahnen, die zum Dienstguttarif der Reichsbahn befördert werden, und die Güter aus dem Winterhilfswerk 1934/1935 der Reichsregierung, die völlige Frachtfreiheit genießen. Der Frachtwert dieser Transporte beläuft sich auf etwa 16 Mio. RM. Auch die Betriebsleistungen nahmen an der ständig wachsenden Verkehrsbelebung entsprechend teil. Die Tagesleistung an Zugkilometern aller Güterzüge stieg 1934 um 11 % gegenüber 1933. Die Tagesleistung an Achskilometern aller Güterzüge vermehrte sich um 17 % gegenüber 1933. Die Bestrebungen, die Geschwindigkeit der Güterzüge im Fernverkehr zu steigern, wurden fortgesetzt. Die Grenze soll künftig zwischen 70 und 75 km/h liegen. In den großen Verkehrsbeziehungen wurde ferner die Beförderungsdauer durch Verbesserung der Wagenübergänge und der Zugbildung auf den Verschiebebahnhöfen abgekürzt. Die Reisegeschwindigkeit der Güterzüge im Nahverkehr wurde durch Kürzung von Unterwegsaufenthalten weiter erhöht. Zur Verbesserung der Verkehrsbedienung im Nahverkehr wurden ferner in verstärktem Maße bahneigene Lastkraftwagen eingesetzt.

Der Personalaufwand hat im Jahre 1934 rd. 67 % der Betriebsausgaben ausgemacht. Im Durchschnitt des Jahres 1934 betrug die Kopfzahl 630 905 gegenüber 593 433 in 1933, d. i. eine Steigerung um 6,3 %. Im ganzen wurden im Jahresdurchschnitt 1934 etwa 37 000 Kräfte

mehr beschäftigt als 1933 und im Dezember 1934 rd. 100 000 Arbeitskräfte mehr als vor dem Umbruch im Januar 1933. Im Laufe des Geschäftsjahrs 1934 sind zahlreiche im Wesen des Nationalsozialismus begründete Maßnahmen zugunsten der Gefolgschaft durchgeführt worden. U. a. wurden die im Jahre 1933 in der Bahnunterhaltung eingestellten Zeitarbeiter zum Winter 1933/34 nicht entlassen, sondern zum größten Teil als ständige Arbeiter in den Reichsbahndienst übernommen. Durch die am 1. Mai 1934 in Kraft getretene Dienst- und Lohnordnung für die Arbeiter der Deutschen Reichsbahn (Dilo) sind die Arbeitsbedingungen der Reichsbahnarbeiter im Sinne einer stärkeren sozialen Fürsorge und der Verwirklichung der Betriebsgemeinschaft und der Betriebsverbundenheit neu geregelt worden. Hervorzuheben sind insbesondere: Verringerung der Lohngruppen von 7 auf 3, Einführung von Dienstalterszulagen und des Treugeldes, Verlängerung des Erholungsurlaubs, günstigere Gestaltung der Kündigungsfrist, Anrechnung von Militär- und Kriegsdienstzeit auf das Dienstalter usw. Vor allem ist bestimmt worden, daß ein Reichsbahnarbeiter nach 25-jähriger Dienstzeit unkündbar wird.

Infolge der großen Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen und der erhöhten Betriebs- und Verkehrsleistungen sind in erheblichem Umfange Dienstanfänger einberufen worden. Es wurden neu eingestellt: Für den gehobenen mittleren nichttechnischen Dienst 900, für den gehobenen mittleren technischen Dienst und für den technischen Assistentendienst 1800, für den nichttechnischen Assistentendienst 800 und für den Betriebsassistentendienst 470 Dienstanfänger. Darunter befinden sich 1500 Versorgungsanwärter. Außerdem wurden 500 jugendliche Arbeiter (Junghelfer) angenommen. Etwa 1500 Schwerkriegsbeschädigte und schwerunfallverletzte Reichsbahnbedienstete, die ständig auf Beamtendienstposten beschäftigt wurden, wurden als Beamte planmäßig angestellt.

Die Bautätigkeit konnte durch Fortsetzung des im Jahre 1933 begonnenen Arbeitsbeschaffungsprogramms erheblich gefördert werden. Die Arbeiten erstreckten sich auf den Bau neuer Bahnen, Verbesserungen in der Linienführung, Neu- und Umbauten von Bahnhöfen und sonstigen Betriebs- und Verkehrsanlagen, zwei- und mehrgleisigen Ausbau von Strecken usw. Von größeren Projekten wurden der Bau der Nordsüd-S-Bahn und der Um- und Erweiterungsbau des Bahnhofs Zoologischer Garten in Berlin in Angriff genommen. Das Netz der elektrisch betriebenen Strecken erweiterte sich um 177 km auf rd. 2070 km Streckenlänge, d. s. 4% der gesamten Betriebslänge der Deutschen Reichsbahn. Die Einrichtung des elektrischen Zugbetriebs war am Jahresende auf

folgenden Strecken im Gange: Augsburg—Nürnberg, Höllentalbahn Freiburg (Breisgau)—Neustadt (Schwarzwald), Dreiseenbahn Titisee—Seebrugg, zusammen mit rd. 200 km Streckenlänge. Im übrigen sind im ganzen Reichsbahngebiet Instandsetzungs- und Erneuerungsarbeiten an Gebäuden und sonstigen Anlagen in großem Umfange durchgeführt worden.

Der Oberbau ist insbesondere durch Einbau von 30 m Schienen für erhöhte Fahrgeschwindigkeiten verbessert worden, ferner wurden die Gleisabstände vergrößert. Erneuert wurden 1545 km Gleise und 7121 Weicheneinheiten. Zur Ermöglichung von Fahrgeschwindigkeitserhöhungen wurden auf einer Reihe von Schnellzugstrecken die Abstände der Vorsignale vom zugehörigen Hauptsignal auf 1000 m erhöht und hierbei Vorsignale mit Zusatzflügel eingeführt. Gleichzeitig wurden in großem Umfange Zugbeeinflussungseinrichtungen zur Verhütung des Überfahrens von Haltesignalen eingebaut. Die Ausrüstung der Wegübergänge mit selbsttätigen Warnanlagen für den Straßenverkehr schritt weiter fort. Die Verstärkung oder Erneuerung überbeanspruchter oder abgängiger Brücken wurde im Rahmen der verfügbaren Mittel durchgeführt.

Mit dem Fahrzeugpark konnten die hohen verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen ohne Schwierigkeiten bewältigt werden. Die Zahl der Dampflokomotiven hat sich 1934 von 20 030 auf 19 887, d. h. um 0,7 %, verringert. Dafür ist der Bestand an Kleinlokomotiven, die den Verschiebedienst auf Güterbahnhöfen versehen, dadurch die Zuglokomotiven entlasten und den Betrieb wirtschaftlicher gestalten, von 196 auf 754 = 284,7 %, gestiegen. Die Zahl der elektrischen Lokomotiven hat von 440 auf 461 = 4,8 % zugenommen. Im Laufe des Geschäftsjahres wurde eine größere Anzahl Lokomotiven der bewährten Einheitsreihen beschafft. Der Fortentwicklung der Bauart der Fahrzeuge in Anbetracht der erhöhten Betriebsanforderungen und Fahrgeschwindigkeiten wurde weitgehendst Rechnung getragen, insbesondere wurde bei allen Fahrzeugen die Bremswirkung erhöht. Für hohe Geschwindigkeiten wurden besonders leistungsfähige Lokomotiven und Triebwagen in Stromlinienform entwickelt. Die im Jahre 1933 bei 9 Kraftwagenfabriken bestellten 1140 Lastkraftwagen wurden 1934 geliefert und zum großen Teil in Verkehr gesetzt. Im Jahre 1934 ist ein weiterer Auftrag auf insgesamt 945 Lastkraftwagen herausgegeben worden. Im Werkstättendienst mußten entsprechend den vermehrten Betriebsleistungen die Leistungen gesteigert werden. Dies führte zu einer Verstärkung der Belegschaft um rd. 7000 Köpfe.

Auf dem Gebiet der Organisation ermöglichte die Aufhebung des Staatsvertrages von 1920 über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich, die innere Betriebsorganisation und den Geschäftsgang zu vereinfachen, was bisher an dem Widerstand der Länder gescheitert war. Infolgedessen konnte am 1. Oktober 1934 das gesamte Leipziger Verkehrsgebiet an die Reichsbahndirektion Halle angegliedert werden; die Reichsbahndirektion Oldenburg konnte mit Wirkung vom 1. Januar 1935 aufgehoben werden. Die der Reichsbahndirektion Oldenburg unterstellten Strecken gingen zum größten Teil auf die Reichsbahndirektion Münster über. Das dem Reichsbahn-Zentralamt für Bau- und Betriebstechnik angegliederte „Werbebüro für den Güterverkehr" wurde am 1. Juli 1934 als „Reichsbahn-Werbeamt für den Personen- und Güterverkehr" zu einer zentralen Werbestelle für den Gesamtverkehr der Reichsbahn ausgestaltet. *Ziche.*

Kleine Mitteilungen.

Der Londoner Personenverkehrs-Pool. Das Londoner Personenverkehrsgesetz von 1933[1] hat die gesamten Nahverkehrsmittel innerhalb eines gewissen Umkreises um London (d. i. in dem Londoner Personenverkehrsbezirk) zu einer Einheit zusammengeschlossen, die den Namen „London Passenger Transport Board" führt. Das Board umfaßt alle Untergrundbahnen, Straßenbahnen und Omnibusse.

Ferner ist in dem Gesetz ein Zusammenarbeiten des Board mit den vier Fernbahnen (Great Western Railway Co., London Midland & Scottish Railway Co., London North Eastern Railway Co. und Southern Railway Co.) dergestalt vorgesehen, daß die Einnahmen aus den Vorortlinien dieser Fernbahnen mit den Einnahmen des Board zusammengelegt und gemeinsam schlüsselmäßig verteilt (gepoolt) werden sollen (vergleiche § 31 bis 35 des Gesetzes und Anhang 10)[2]. Um diese Zusammenarbeit herbeizuführen und Vereinbarungen über den Pool zu treffen, ist ein besonderer Ständiger Ausschuß (Standing Joint Committee) eingesetzt worden, der aus 8 Mitgliedern (4 vom Board und je eins von den 4 Fernbahnen) besteht. Diesem stehen drei Unterausschüsse zur Seite, nämlich:

1. der Betriebs- und Verkehrsausschuß (Traffic Advisory Committee) für Betriebs- und Tariffragen,
2. der Rechnungsausschuß (Accountants Advisory Committee) für Rechnungs- und Buchungsfragen und
3. der vereinigte Ausschuß (Joint Committee), der aus den Ausschüssen zu 1. und 2. besteht und die dort behandelten Fragen nochmals gemeinsam zu prüfen hat, ehe sie zur endgültigen Entscheidung an den Ständigen Ausschuß selbst gehen.

Der Ständige Ausschuß muß seine Entscheidungen einstimmig treffen. Dieser Ständige Ausschuß sollte ursprünglich bis zum 30. Juni 1933 eine Pool-Vereinbarung einem besonderen Schiedsgericht (London Passenger Transport Arbitration Tribunal) vorlegen. Dieses Schiedsgericht setzt sich aus einem Juristen als Präsident und einem Kaufmann und einem Finanzmann als Beisitzer (§ 12 des Gesetzes) zusammen. Der Ständige Ausschuß konnte diese Pool-Abrede aber erst Ende 1934 vorlegen, da früher eine Einigung zwischen den einzelnen Vertragspartnern nicht erzielt werden konnte. Die Pool-Abrede ist am 18. Juni 1935 von dem erwähnten Schiedsgericht genehmigt worden. Der Pool sieht fol-

[1] vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1249.

[2] vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1288 ff. und 1935, S. 386 ff.

gendes vor: Die gesamten Personenverkehrseinnahmen des Board (d. h. der Untergrundbahnen, der Straßenbahnen und der Omnibusse) sowie der Vorortlinien der vier Fernbahnen werden nach Abzug von gewissen Betriebskosten und Zusatzkostenanteilen zusammengelegt. Der so erhaltene Gesamtbetrag wird nach einem Verteilungsschlüssel auf die fünf Vertragspartner verteilt (§ 5).

In den Pool sind die vier Fernbahnen nur mit ihren Vorortlinien einbezogen, soweit sie innerhalb des Londoner Personenverkehrsbezirks liegen. Außerdem sind noch einige Bahnhöfe außerhalb dieses Bezirks mit ihren Personenverkehrseinnahmen mit hineingenommen, soweit die von den Bahnhöfen bedienten Orte durch Linien des Board erreicht werden, also soweit ein Wahlweg auf der Eisenbahn und auf den Linien des Board nach diesen Bahnhöfen besteht. Die Einnahmen aus den Zügen, die außerhalb des Personenverkehrsbezirks enden oder beginnen, werden nur dann in den Pool mit einbezogen, wenn die Züge innerhalb des Personenverkehrsbezirks mindestens einmal halten, und zwar wird nur ein Anteil dieser Einnahmen einbezogen, der sich nach der Zahl der Halte im Personenverkehrsbezirk richtet. Der Anteil schwankt zwischen 20 und 80.

Es werden also zunächst die Bruttoeinnahmen aus dem Personenverkehr erfaßt, wobei ausdrücklich bestimmt ist, daß jeder die bei ihm aufkommenden Einnahmen zunächst behält und kein Clearing mit anderen Bahnen stattfindet. Von den so ermittelten Bruttoeinnahmen wird ein Teil der Betriebskosten abgezogen, und zwar handelt es sich um die beweglichen Kosten, die sich mit der Zahl der gefahrenen Zug- oder Wagenmeilen ändern, also um die reinen Zugförderkosten. Diese Kosten sind in einem Anhang D des Plans besonders aufgeführt. Der Ständige Ausschuß setzt diese Kosten für 1 Zug- oder Wagenmeile jeweils fest. Bei den Dampfzügen wird nach Zugmeilen, bei den elektrischen Zügen und bei den Straßenbahnen und Omnibussen nach Wagenmeilen gerechnet. Die Vertragspartner ermitteln nach der Zahl der gefahrenen Zug- oder Wagenmeilen ihre Kosten und setzen sie von den Bruttoeinnahmen ab.

Außer diesen Betriebskostenanteilen können noch als besondere zusätzliche Kosten die Kosten abgezogen werden, die durch neue Investitionen entstehen. Diese Anteile sollen so bemessen werden, daß sie bei neuen Anlagen usw. die Betriebs-, Unterhaltungs- und Erneuerungskosten sowie die völlige oder teilweise Verzinsung des Kapitals decken. Die Höhe und Zeitdauer bestimmt der Ständige Ausschuß, der befugt ist, von einer vollen Deckung der Kapitalzinsen abzusehen und nur eine teilweise zuzugestehen. Dies wird dann der Fall sein, wenn das aufgewendete Kapital teils dem Vorortverkehr, teils dem Fernverkehr zugute kommt. Bisher sind die Fälle noch nicht praktisch geworden.

Die nach Abzug der Betriebskostenanteile und der zusätzlichen Kosten verbleibenden Einnahmebeträge bilden dann in ihrer Gesamtsumme die Verteilungssumme (Pool). Sie wird nach bestimmten Schlüsselzahlen auf die einzelnen Eisenbahnen und das Board verteilt.

Man hat das Jahr 1932 als Richtjahr (standard year) angenommen und nach seinen Ergebnissen die Schlüsselzahlen ermittelt. Das Jahr 1932 ist deshalb gewählt worden, weil das Verkehrsaufkommen dieses Jahres als normal angesehen wird. Dabei ist man in folgender Weise vorgegangen. Man hat zunächst die reinen Bruttoeinnahmen jedes Vertragspartners ermittelt, wobei man die Bruttoeinnahmenanteile anderer Partner und anderer Eisenbahnen abgesetzt hat; dann sind von diesen

Bruttoeinnahmen die aus Zug- und Wagenmeilen festgestellten Betriebskostenanteile des Jahres 1932 abgesetzt worden. Die so ermittelten Beträge hat man noch um zusätzliche Beträge erhöht, die einen Ausgleich dafür bilden sollen, daß ein Teil des investierten Kapitals sich noch nicht voll verzinst. Hierbei ist man von der Überlegung ausgegangen, daß ein in Neubauten usw. investiertes Kapital sich erst nach einer Reihe von Jahren voll verzinst und daß dies bei der Ermittlung von Richtzahlen nach dem Jahresergebnis 1932 zu berücksichtigen ist. Die Beträge sind so ermittelt worden, daß man ausgerechnet hat, wie sich das Kapital in den einzelnen Jahren verzinst und daß man dann den gegenwärtigen Wert (d. h. für 1932) „on a sinking funds basis" ermittelt hat. Für die Southern hat man noch einen besonderen Berichtigungsposten deshalb eingeführt, weil die Southern nachweisen konnte, daß ihr für Elektrisierung verwendetes Kapital sich in ganz anderem Umfange und viel schneller und viel höher verzinse, als es bei sonstigen Kapitalinvestitionen der Fall sei. Die Erledigung dieser Frage hat viel Zeit in Anspruch genommen. Die nach Zusetzung dieser Berichtigungskosten gewonnene endgültige Zahl hat man dann in Prozenten ausgedrückt; diese Prozente bilden den Schlüssel für die Verteilung der Einnahmen in den kommenden Jahren.

Die Schlüsselzahlen können nur bei wesentlicher Änderung der Verhältnisse geändert werden; als solche gilt, wenn ein Partner seine Verkehrsleistungen nicht mehr aufrecht erhalten kann, da sich die Einnahmen daraus vermindern oder, wenn neue Leistungen oder Anlagen und dergleichen von ihm verlangt werden, sofern nicht diesem Umstande bereits durch Sonderabzüge bei Errechnung der Pool-Einnahmen Rechnung getragen ist.

Über die Änderung entscheidet der Ständige Ausschuß. Diesem sind überhaupt weitgehende Befugnisse eingeräumt. Er hat zu beschließen über alle Fragen, die sich auf wesentliche Änderung des Betriebs, auf Einführung neuer Betriebsformen und -möglichkeiten sowie auf Neubauten, Ergänzungen und Erweiterungen beziehen. Wenn der Ständige Ausschuß zu keiner Entscheidung gelangt, dann hat in buchungstechnischen und statistischen Fragen der Buchprüfer des Pools, in allen anderen Fragen ein besonders bestellter Schiedsrichter oder der höchste Gerichtshof (high court) zu entscheiden. Der Pool ist mit Wirkung vom 1. Juli 1933 in Kraft gesetzt worden. Da schon vor der Bestätigung durch das Schiedsgericht nach dem Plan verfahren worden ist, bereitet diese Rückwirkung keine Schwierigkeiten.

Die Abrechnung geht folgendermaßen vor sich: Den Rechnungsabschnitt bilden zwölf Monate, jeweils vom 1. Juli bis 30. Juni. Der Finanzdienst jedes Partners stellt jeden Monat für den Vormonat fest, welche Beträge in den Pool fallen, und gleicht nach dieser Feststellung mit den anderen Partnern vorläufig aus. Nach Ablauf der zwölf Monate wird ein endgültiger Abschluß aufgestellt und durch endgültige Zahlungen ausgeglichen. Außer dem Finanzdienst der einzelnen Partner überwacht ein besonders bestellter Buchprüfer die gesamte Abrechnung.

Zweck des Pools ist, den Wettbewerb zu unterbinden und ein gedeihliches Zusammenarbeiten aller Vertragspartner herbeizuführen, um ein geschlossenes und einheitliches Nahverkehrsnetz zu erhalten. Im Rahmen dieses Richtsatzes wird die weitere Entwicklung des Londoner Nahverkehrs liegen. Sie wird wahrscheinlich in der nächsten Zeit auch zu tariflichen Abreden und Vereinbarungen führen, die bisher, abgesehen von Ausnahmen, noch nicht bestehen.

Der Londoner Personenverkehrspool verwirklicht ein planvolles Zusammengehen zwischen Fern- und Nahverkehrsunternehmen, er hat daher nicht nur auf dem europäischen Festland, sondern auch in den Vereinigten Staaten große Beachtung gefunden. Es wird äußerst lehrreich sein, die weitere Entwicklung zu verfolgen.

Der Plan hat unter Weglassung der einleitenden Vorbemerkungen folgenden Wortlaut:

1. Dieser Plan ist als „Londoner Personenverkehrs-Pool" zu zitieren.

2. In dem Plan sind folgende Abkürzungen gebraucht worden:
das „Gesetz" bezeichnet das Londoner Personenverkehrsgesetz von 1933;
das „Board" das Londoner Personenverkehrsamt, das nach den Vorschriften des Gesetzes errichtet ist;
die „Fernbahnen" bezeichnen die Eisenbahngesellschaften, nämlich die Great Western Railway Co., die LMS, die LNE, die Southern Railway Co.;
die „Vertragspartner" bezeichnen das Board und jede der Fernbahnen;
der „Ständige Ausschuß" bedeutet den ständigen Gemeinschaftsausschuß, der vom Board und von den Fernbahnen gemäß § 31 des Gesetzes bestimmt worden ist;
der „Londoner Personenverkehrsbezirk" bezeichnet das Gebiet, das in Teil I des 7. Zusatzes zum Gesetz näher bestimmt worden ist;
„Gemeinschaftslinie" bedeutet jede Eisenbahnlinie, die einem Vertragspartner gemeinsam mit Dritten gehört oder von ihm gemeinsam mit Dritten betrieben wird;
„Vorortlinie" bedeutet jede Eigentums-, Betriebs- oder Gemeinschaftsstrecke einer Fernbahn, die innerhalb des Bereichs des Londoner Personenverkehrsbezirks liegt oder, soweit sie außerhalb dieses Bezirks liegt, einen Wahlweg zu einer vom Board vorgesehenen oder betriebenen Strecke bildet (abgesehen von den Betriebsabreden nach § 18 des Londoner Personenverkehrsgesetzes).
Die in dem Anhang B aufgeführten Bahnhöfe fallen mit ihren Personenverkehrseinnahmen unter den Pool und sind als Bahnhöfe einer Vorortlinie zu betrachten;
die „gepoolten Einnahmen" bezeichnen die Personenverkehrseinnahmen, die gemäß § 4 dieses Plans nach Abzug von Betriebskostenanteilen und Zusatzkostenanteilen (vgl. § 9) nach diesem Plan zusammengelegt werden;
die „Richtzahlen" bedeuten die Verhältniszahlen, die gemäß § 6 oder durch Berichtigung festgesetzt worden sind;
die „Betriebskostenanteile" bedeuten die Betriebskostenanteile, die gemäß § 8 oder durch Berichtigung bestimmt sind;
„Rechnungsabschnitt" bezeichnet den in § 15 näher bezeichneten Abschnitt;
„Tarifgerichtshof" bezeichnet den Tarifgerichtshof, der nach dem Eisenbahngesetz von 1921 errichtet worden ist;
„Rechnungsführer" bezeichnet die Person oder Personen, die nach § 16 als Rechnungsführer zu wirken haben;
„Buchprüfer" bezeichnet die Person oder Personen, die gemäß § 18 dieses Planes ernannt werden.

3. Dieser Plan tritt mit Wirkung vom 1. Juli 1933 in Kraft.

4. Dieser Plan umfaßt folgende Personenverkehrseinnahmen:
   a) die Gesamtsumme der Personenverkehrseinnahmen des Board einschließlich der Einnahmen aus Gemeinschaftsstrecken und aus dem Betrieb von Vertragsfuhrunternehmen;
   b) die Gesamtsumme der Personenverkehrseinnahmen jeder Fernbahn, soweit sie aus der Beförderung von Personen zwischen zwei Bahnhöfen einer Vorortlinie herrühren.
5. Vom 1. Juli 1933 wird die Gesamtsumme der Personenverkehrseinnahmen, auf die sich dieser Plan bezieht, nach Abzug von Betriebskostenanteilen und zusätzlichen Kostenanteilen (vgl. § 9) zusammengelegt und unter die Vertragspartner anteilmäßig gemäß § 6 verteilt.
6. Das Verhältnis, in dem die Vertragspartner an den gepoolten Einnahmen teilnehmen, ist in Anhang C niedergelegt. Diese Richtzahlen sind auf Grund der entsprechenden Personenverkehrseinnahmen der Vertragspartner im Kalenderjahr 1932 (Richtjahr) ermittelt worden; dabei sind von den Personenverkehrseinnahmen die dafür aufgewendeten beweglichen Betriebskosten abgezogen worden, die sich mit den Zug- und Wagenmeilen ändern. Dabei ist ein gerechter und billiger Ausgleich für solche Kapitalausgaben vorgesehen worden, die sich am 1. Juli 1933 noch nicht voll ausgewirkt haben. Die erwähnten Verhältniszahlen können gegebenenfalls nach § 10 dieses Planes nachgeprüft und geändert werden.
7. Die Vertragspartner sind gehalten, alle Einnahmen aus dem Personenverkehr, der unter diesen Plan fällt, zunächst für sich zurückzuhalten; dabei soll jedes Clearing unterbleiben.
8. Der Ständige Ausschuß wird von Zeit zu Zeit für jede Art des Personenverkehrs die Betriebskostenanteile festsetzen, die von den einzelnen Vertragsparteien abgesetzt werden können. Die Formel für diese Festsetzung soll alle beweglichen Faktoren berücksichtigen, die sich mit den Zugmeilen oder mit den Wagenmeilen ändern, und die in Anhang D dieses Planes aufgeführt sind, vorbehaltlich etwaiger Änderungen durch den Ständigen Ausschuß.

   Die Betriebskostenanteile gelten für den ganzen Rechnungsabschnitt, für den sie festgesetzt sind. Wenn allerdings nach der Festsetzung irgendeine wesentliche Änderung für einen Kostenfaktor eintritt, ohne daß der davon betroffene Vertragspartner darauf Einfluß hat, so kann dieser beim Ständigen Ausschuß eine Abänderung der Kostenanteile (vgl. jedoch § 13) während des Rechnungsabschnittes oder des Restes dieses Abschnitts beantragen.
9. Wenn infolge einer Anordnung des Tarifgerichtshofs (gemäß §§ 30, 31 oder 35 des Gesetzes) oder einer Entscheidung des Ständigen Ausschusses ein Vertragspartner neue Verkehrsmöglichkeiten schafft oder bestehende ergänzt oder erweitert, so daß ihm dadurch zusätzliche Kapitalausgaben entstehen, so kann er einen Zuschlag zu den abzugsfähigen Kosten verlangen, den der Ständige Ausschuß nach Höhe und Zeit bestimmt.

   Die Zuschläge sollen ausreichend sein, um die Betriebs-, Unterhaltungs- und Erneuerungskosten der neuen Einrichtungen usw. einschließlich der völligen oder teilweisen Verzinsung des hierfür neu aufgewendeten Kapitals zu decken.

10. Jeder Vertragspartner kann beim Ständigen Ausschuß eine Änderung der Richtzahlen aus folgenden Gründen beantragen:

a) wenn ein Partner nicht mehr in der Lage ist, Verkehrsleistungen aufrechtzuerhalten, da sich die Einnahmen daraus vermindern,

b) wenn neue Leistungen, Erweiterungen usw. auf Betreiben des Ständigen Ausschusses oder auf Verlangen des Tarifgerichtshofs gemäß §§ 30, 31 oder 35 des Londoner Personenverkehrsgesetzes vorgenommen werden,

c) wenn unabhängig von dem Pool eine wesentliche Änderung der Umstände eintritt, die die bisherigen Schlüsselzahlen für den Partner untragbar machen.

Wenn der Ständige Ausschuß es für berechtigt hält, so kann er die Richtzahlen in dem erforderlichen Umfange, aber nicht darüber hinaus, abändern, wenn nicht bei Neuanlagen usw. der Änderung der Verhältnisse bereits durch Sonderabzüge Rechnung getragen ist.

Wenn der Ständige Ausschuß für eine Nachprüfung der Richtzahlen angerufen wird und nicht innerhalb von drei Monaten zu einer Entscheidung gelangt, dann soll die Angelegenheit als im Streit befindlich angesehen und nach den hierfür geltenden Vorschriften weiterbehandelt werden.

Jede Änderung der Richtzahlen tritt am darauffolgenden 1. Juli in Kraft. Jedoch kann der Ständige Ausschuß ein früheres Datum festsetzen.

11. Alle Fragen, die

a) eine wesentliche Änderung der Verkehrsleistungen und Möglichkeiten oder

b) die Einführung neuer Verkehrsleistungen und -möglichkeiten sowie

c) das Vorhaben von Erweiterungen und Ergänzungen, die Kapitalaufwand nötig machen, betreffen,

sollen dem Ständigen Ausschuß unterbreitet und von ihm entschieden werden. Die Entscheidung muß innerhalb von drei Monaten oder solcher Zeit getroffen werden, wie sie der Ständige Ausschuß bestimmt. Falls der Ständige Ausschuß innerhalb dieser Zeit nicht zu einer Entscheidung kommt, so soll der Tarifgerichtshof gemäß § 31 Absatz 10 des Gesetzes entscheiden.

(Der Tarifgerichtshof hat dabei die wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse der Vertragspartner bei seiner Entscheidung besonders zu berücksichtigen.)

12. Alle Fragen bezüglich der Festsetzung oder Veränderung der Betriebskostenanteile sowie der zusätzlichen Kostenanteile oder die der Nachprüfung und Änderung der Richtzahlen, über die der Ständige Ausschuß nicht entscheiden kann, oder alle Streitigkeiten unter den Vertragspartnern aus diesem Plan, die nicht durch den Ständigen Ausschuß geregelt werden können (der zuerst anzurufen ist), sollen wie folgt entschieden werden:

a) wenn es sich nach Ansicht des Ständigen Ausschusses nur um buchungstechnische oder statistische Fragen handelt, durch den Buchprüfer;

b) in allen anderen Fragen durch einen besonders vom Ständigen Ausschuß oder vom Höchsten Gerichtshof bestellten Schiedsrichter.

Der Buchprüfer und der Schiedsrichter sind dabei den gleichen Erwägungen und Beschränkungen unterworfen, wie wenn der Ständige Ausschuß darüber zu entscheiden hätte.

13. Jeder Abzug von zusätzlichen Kostenanteilen oder jede Änderung in den Betriebskostenanteilen selbst, die beschlossen worden ist, soll mit dem darauffolgenden 1. Juli oder 1. Januar in Kraft treten, es sei denn, daß der Ständige Ausschuß ein anderes Datum festsetzt.

14. Vertragspartner, die zur Zeit irgendwelchen gesetzlichen Vorschriften unterworfen sind, sollen ihre Beförderungsleistungen innerhalb des Plans so bewerkstelligen, wie es nach der Entscheidung des Ständigen Ausschusses zur Erfüllung der hierfür erlassenen Vorschriften notwendig ist.

Jeder Vertragspartner soll in Ausführung seiner Beförderungsleistung solchen Beschränkungen nach oben und unten hinsichtlich der gefahrenen Meilen unterworfen sein, wie sie der Ständige Ausschuß bestimmt. Die Vertragspartner können davon nur mit Billigung des Ständigen Ausschusses abweichen.

15. Der Rechnungsabschnitt für die Abwicklung dieses Plans ist ein Zeitraum von zwölf Monaten, der jeweilig am 1. Juli jedes Jahres beginnt.

16. Die Rechnungsführer der Vertragspartner oder Dritte, die der Ständige Ausschuß dafür bestimmt, sind gemeinsam die Rechnungsführer und verantwortlich für die Rechnungslegung des Pools.

17. Der Rechnungsführer ermittelt für jeden Rechnungsabschnitt den Unterschied zwischen den gepoolten Einnahmen jedes Partners und dessen Anteil an den gesamten Pooleinnahmen.

Die Unterschiedsbeträge werden durch den Rechnungsführer festgestellt und unter den Parteien durch Zahlung entsprechend ausgeglichen.

Nach Ablauf eines Monats in jedem Rechnungsabschnitt schätzt der Rechnungsführer den Unterschiedsbetrag für diesen Monat und stellt ihn vorläufig fest. Im Einklang damit sind vorläufige Zahlungen innerhalb 14 Tagen oder eines anderen vom Ständigen Ausschuß bestimmten Zeitabschnittes nach Empfang der Feststellung zu leisten. Die vorläufigen Zahlungen werden durch endgültige Zahlungen in Einklang mit den endgültigen Feststellungen des Rechnungsführers innerhalb 40 Tagen von dem Ende des Rechnungsabschnittes ab ausgeglichen.

18. Für die Rechnungslegung wird ein Buchprüfer vom Ständigen Ausschuß oder in dessen Behinderung durch den Vorsitzenden der vereinigten Buchprüfer ernannt.

Der Buchprüfer wird auf drei Jahre ernannt und kann nach Ablauf dieser Zeit wieder bestimmt werden.

Jeder Vertragspartner und ihre Rechnungsführer sind verpflichtet, dem Buchprüfer auf Verlangen Rechnungen vorzulegen und alle gewünschte Auskunft zu geben. Hierzu gehören auch die Berichte und Rechnungen, die für einen Partner durch dessen gesetzlichen Buchprüfer bestätigt worden sind.

19. Jeder Vertragspartner hat die für Aufrechterhaltung und Sicherstellung des Pools und der Pooleinnahmen erforderlichen Rechnungen so zu legen, wie sie der Ständige Ausschuß vorschreibt.

Jeder Vertragspartner hat auf Verlangen eines anderen Vertragspartners seine Rechnungen so zu führen und zu legen, wie es notwendig für die Zwecke des Pools erscheint oder sie der andere Vertragspartner zur Erfüllung seiner gesetzlichen Verpflichtungen braucht.

Jeder Vertragspartner hat dem anderen Partner die Nachprüfung aller Rechnungen und Berichte, die unter den Pool fallen, in angemessenen Grenzen zu gestatten.

20. Die Zusammenarbeit der Vertragspartner soll ein angemessenes und in sich geschlossenes System des Personenverkehrs für den Londoner Personenverkehrsbezirk sichern. Unter Vermeidung unnötiger, nutzloser und konkurrierender Beförderungsleistungen hat jeder Vertragspartner die erforderlichen Schritte für Erweiterung und Verbesserung der Beförderungsleistungen in diesem Bezirk zu unternehmen.

Keiner der Vertragspartner darf ohne Zustimmung des Ständigen Ausschusses, ausgenommen in Erfüllung gesetzlicher Vorschriften, irgendeine wesentliche Änderung in seinen Beförderungspreisen oder Verkehrsleistungen vornehmen, die die gepoolten Einnahmen beeinträchtigen würde.

21. Der Ständige Ausschuß ist zuständig, alle Vorschriften und Bestimmungen zu erlassen, die er für die bessere Ausführung und Förderung dieses Plans für nötig hält.

22. Vereinbarungen und Satzungsvorschriften über Einnahmen, die unter diesen Teilungsplan fallen, sollen durch entsprechende Berichtigung oder Änderung in Einklang mit den Vorschriften dieses Planes gebracht werden.

23. Jeder Vertragspartner hat die Kosten und Ausgaben zu tragen, die bei ihm bei der Vorbereitung oder Bestätigung von Rechnungen, Berichten usw. und bei der Erteilung von Auskünften in Verbindung mit der Vorbereitung und Ausführung dieses Plans entstehen. Die Kosten und Ausgaben, die durch die Bestätigung dieses Plans durch das Schiedsgericht entstehen, und alle anderen Ausgaben, die durch den Ständigen Ausschuß veranlaßt werden, sowie die Gebühren und Auslagen des Buchprüfers sollen je zur Hälfte dem Board und der Fernbahngruppe zur Last fallen.

24. Die Randnoten[1] dieses Plans dienen nur zur leichteren Auffindung und bilden keinen wesentlichen Bestandteil dieses Plans.

Anhang A.

Namen der ersten Mitglieder des Ständigen Ausschusses:

Lord Ashfield Frank Pick P. Ashley Cooper Sir Henry Maybury	London Passenger Transport Board
Sir Josiah Stamp	The London Midland and Scottish Railway Co.
Sir Ralph Wedgwood	The London and North Eastern Railway Co.
Sir James Milne	The Great Western Railway Company
Sir Herbert Walker	The Southern Railway Company.

Anhang B

enthält die Bahnhöfe, die in den Personenverkehrsbezirk (vgl. § 2) mit einbezogen werden.

[1] hier weggelassen.

Anhang C

enthält den Verteilungsschlüssel für die gepoolten Einnahmen. Danach beträgt der Anteil des Board etwa 62 % und der der Fernbahngruppe etwa 38 %.

Anhang D.

Formel für die Festsetzung der Betriebskostenanteile.

Die hierunter aufgeführten Ausgaben sind als veränderliche Kosten anzusehen, die sich aus den Zug-, Wagen- oder Fahrzeugmeilen ergeben. Die Betriebskostenanteile sind auf Grund der folgenden Meilen-Grundlagen zu berechnen:

Eisenbahnen	Dampfzüge	je Zugmeile
	Elektrische Züge	je Wagenmeile
Omnibusse		je Fahrzeugmeile
Straßenbahnen und Oberleitungsomnibusse		je Fahrzeugmeile.

Ausgabeposten, die durch Meilen-Kosten gedeckt wurden:

Board:

Stromkosten für Betrieb, Beleuchtung und Heizung der Personenverkehrsmittel,

Benzin und andere Treibstoffe,

Gehälter und Löhne sowie Bekleidungskosten der Zugbegleiter, Wagenführer und Schaffner,

Unterhaltung und Erneuerung des Fahrzeugparks (mit Ausnahme der Verwaltungskosten),

Gummireifen für Straßenfahrzeuge des Personenverkehrs,

Reinigung, Schmieren und Nachsehen von Fahrzeugen sowie Ersatzteile für Fahrzeuge,

Allgemeine Betriebsunkosten der Depots (Löhne und Gehälter für Vorarbeiter, Wächter und für alle anderen im Maschinendienst beschäftigten Leute; Beleuchtung, Reinigung und Unterhaltung der Ausrüstung),

Steuern für steuerpflichtige Fahrzeuge und Lizenzgebühren für die Fahrerlaubnis.

Fernbahnen:

Betriebsstoffe für Dampfzüge,

Stromkosten für Betrieb, Beleuchtung und Heizung elektrischer Züge,

Schmierstoffe, Wasser und andere Vorräte einschließlich Dienstkleidung für den Betrieb von Lokomotiven und elektrischen Motoren,

Gehälter und Löhne des Lokomotivpersonals,

Gehälter, Löhne und Bekleidungskosten des Zugbegleitpersonals,

Unterhaltung und Erneuerung des Fahrzeugparks (ausschl. Verwaltungskosten),

Reinigen, Schmieren und Beleuchten der Fahrzeuge,

Beleuchtung, Reinigung und Unterhaltung der Ausrüstung der Betriebswerke.

Anmerkung: In den Gehältern und Löhnen sind die Beiträge für die nationale Versicherung enthalten. *Dr. Jahnke, Berlin.*

Die Finnische Staatsbahn im Jahr 1933[1]. Die Netzlänge der Finnischen Staatsbahn, die 5101,44 km Ende 1932 umfaßte, erfuhr im Jahr 1933 eine Erweiterung um rund 91 km. Unter den neuen Strecken sind hervorzuheben: Verlängerung der Strecke Jänisjärvi—Pitkäranta bis Uuksu (10,4 km) und das Teilstück Pori—Niinisalo der im Bau befindlichen Linie Pori—Haapamäki. Bei Ende des Geschäftsjahrs umfaßte das eigene Netz der Staatsbahn rund 5192 km. Die Länge der zweigleisig betriebenen Strecken betrug 203,93 km (gegen 196,6 km im Vorjahr), d. h. 3,8 % des Netzes. Bei Berücksichtigung der Privatbahnen steigt das Netz auf 5572 km (5477,93 km im Vorjahr). Auf 100 qkm Fläche (Ladogasee nicht mitgerechnet) fallen 1,47 km (i. V. 1,44) Eisenbahnen und auf 1000 Einwohner 1,49 (i. V. 1,47) km.

Der Fuhrpark der Staatsbahn bestand aus

	Ende 1930	Ende 1931	Ende 1932	Ende 1933
Dampflokomotiven	773	776	773	773
Triebwagen	3	5	7	10
Personenwagen	1 326	1 436	1 453	1 459
Güterwagen	22 048	22 691	22 807	22 929

Die Personenwagen verfügten Ende 1933 über 54 835 (im Vorjahr 52 784) Sitzplätze, die Güterwagen und Gepäckwagen wiesen eine Tragfähigkeit von insgesamt 334 715 t (im Vorjahr 328 851 t) auf.

Die Betriebsleistungen erfuhren im Berichtsjahr wieder eine Steigerung. Die Zahl der Verkehrszüge stieg um 14 256 oder um 5,2 % gegenüber dem Vorjahr auf 287 912 (im Vorjahr 273 656). Die Zahl der Zugkilometer der Verkehrszüge und sonstigen Züge in den Jahren 1928 bis 1933 veranschaulicht folgende Zusammenstellung (Zugkilometer in 1000):

	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Personenzüge	8 188	8 992	9 791	10 648	11 480	11 667
Triebwagenzüge	129	162	220	308	311	675
Gemischte, Eilgüter- und Militärzüge	3 635	3 716	3 623	3 617	3 525	3 295
Güterzüge	8 103	7 794	7 187	6 457	6 440	6 989
Rangierzüge	1 807	1 741	1 645	1 511	1 465	1 633
	21 862	22 405	22 466	22 541	23 221	24 259
Dienst- und Arbeitszüge auf fertiggestellten Bahnen	521	589	474	508	648	460
Fertiggestellte Bahnen zusam.	22 383	22 994	22 940	23 049	23 869	24 719
Arbeitszüge auf in Bau befindlichen Bahnen	558	367	427	215	175	231
Staatsbahnen insgesamt	22 941	23 361	23 367	23 264	24 044	24 950

Zuwachs des Netzes und bessere Verkehrsbedienung kommen in der gestiegenen Zahl der Zugkilometer für Personenzüge und namentlich Triebwagenzüge (mehr als Verdoppelung) zum Ausdruck.

[1] Finlands officiella statistik. XX. Järnvägsstatistik för år 1933. Arspublikation 63. Helsingfors 1935. Wegen des letzten Geschäftsberichts (für das Jahr 1932) vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 393 ff.

Die Zahl der Lokomotivkilometer stieg von 24,288 Millionen auf 24,812 Millionen. Die Zahl der Wagenachskilometer stellte sich in den letzten Jahren auf folgende Ziffern (Tausendzahlen Wagenachskilometer):

	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Personenwagen	221 005	233 022	234 477	231 734	233 829	239 124
Güter- und Gepäckwagen . .	675 954	660 716	606 113	544 753	554 591	602 090
	896 959	893 738	840 590	776 487	788 420	841 214

Der Rückgang im Personenverkehr konnte auch im neuen Berichtsjahr nicht zum Stillstand kommen, obwohl die wirtschaftliche Krisis der letzten Jahre so gut wie aufgehört hatte. Die Zahl der Reisenden ging von 18,526 Millionen auf 17,220 Millionen oder um 7 % gegenüber dem Vorjahr zurück. Auf jeden Einwohner entfallen im Jahr 1933 nur noch 4,6 Reisen (im Vorjahr noch 5). Die Zahl der Personenkilometer sank um 1,8 %, nämlich von 821,858 Millionen auf 807,174 Millionen. Die Entwicklung in den letzten Jahren veranschaulicht folgende Übersicht:

	Zahl der Reisenden (abgerundet in 1000)		Zahl der Personenkm (abgerundet in 1000)	
Jahr	insgesamt	gegen das Vorjahr in %	insgesamt	gegen das Vorjahr in %
1913 . . .	17 091	+ 11,2	695 800	+ 13,1
1927 . . .	22 079	+ 1,5	976 039	+ 4,6
1928 . . .	23 279	+ 5,0	1 077 457	+ 10,4
1929 . . .	22 945	— 1,4	1 086 249	+ 0,8
1930 . . .	21 391	— 6,8	1 028 483	— 5,3
1931 . . .	19 624	— 8,3	901 405	— 12,4
1932 . . .	18 526	— 5,6	821 858	— 8,8
1933 . . .	17 220	— 7,0	807 174	— 1,8

Im Jahr 1933 machten die Reisen auf einfache, Rückfahr-, Monatskarten und Schulfahrten 90,1 (im Vorjahr 90,7) % der Gesamtzahl aus. Die Zahl der Reisen auf einfache Fahrkarten ist weiter gesunken, wenn auch nur um 6,2 %, während im vergangenen Jahr gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang um 22,7 % eingetreten war. Ein weiterer Teil der Reisenden ist dazu übergegangen, Rückfahrkarten und Zeitkarten zu lösen. Es sind 13,2 % mehr Rückfahrkarten als im Vorjahr verkauft worden.

Auf die einzelnen Wagenklassen verteilen sich die Reisen so, daß auf die 1. Klasse wie bisher 0,02 %, auf die 2. Klasse 4,72 (im Vorjahr 5,7) % und auf die 3. Klasse 95,26 (im Vorjahr 94,91) % fielen. Der Rückgang hielt unvermindert an. Gegenüber dem Vorjahr beträgt er in der 1. Klasse 4,5 %, in der 2. Klasse sogar 13,5 % und in der 3. Klasse 6,7 %.

Auf Entfernungen bis zu 30 km vollzogen sich 71 % (im Vorjahr 73,6 %) der Gesamtzahl der Reisen, auf die Entfernungsgruppe 31—80 km entfielen 17,3 % (im Vorjahr 15,3 %), auf 81—200 km 7,0 (6,7) %, auf 201—400 km 3,0 (2,8) % und auf höhere Entfernungen nur 1,7 % (1,6 %).

Die mittlere Reiseweite stieg von 44,2 km auf 46,8 km.

Die Zahl der Personenkilometer verteilte sich auf die einzelnen Klassen folgendermaßen (in Tausendzahlen):

	1931	1932	1933
1. Klasse	896	700	683
2. „	111 332	91 346	85 336
3. „	789 177	729 812	721 155
zusammen	901 405	821 858	807 174

Im Güterverkehr war eine erfreuliche Verkehrssteigerung zu bemerken. So stieg die gesamte beförderte Gütermenge (Fracht- und Eilgut) von 8,761 Mill. t auf 10,491 Mill. t, d. h. um 1,730 Mill. t oder 19,7 % gegenüber dem Vorjahr. Die Zahl der Tonnenkilometer stieg um 193,046 Mill. oder 13,0 % von 1481 Millionen auf 1674,097 Millionen.

In diese Zahlen ist der Paket- und Expreßgut- sowie der Dienstgutverkehr nicht einbegriffen.

Die nachstehende Übersicht beleuchtet die Entwicklung des Güterverkehrs in den letzten Jahren:

Jahr	Zahl der beförderten t (abgerundet in 1000)	Zahl der tkm (abgerundet in 1000)
1913	4 934	649 485
1927	11 143	1 768 546
1928	11 479	1 837 309
1929	10 707	1 804 348
1930	9 574	1 592 327
1931	8 522	1 444 114
1932	8 761	1 481 051
1933	10 491	1 674 097

Von den beförderten Gütern bilden Holz und Holzwaren mit 50,37 %, also über die Hälfte des gesamten Fracht- und Eilgutverkehrs, die Hauptgütergruppe. Zum Vorjahr ist hier eine Steigerung von 31,1 % eingetreten. Fleisch-, Butter-, Milch- und Fischsendungen weisen einen Rückgang auf. Man kann hier Abwanderung auf den Kraftwagen annehmen, der sich in Finnland gerade um diese Güter sehr bemüht.

Die mittlere Beförderungsweite fiel von 169 km auf 160 km.

Das Betriebsergebnis veranschaulicht folgende Übersicht (Beträge in Mill. Fmk.):

Jahr	Einnahmen	Betriebsausgaben	Betriebsüberschuß oder -verlust	Anlagewert bei Jahresschluß	Betriebszahl
1927	836,2	684,6	151,6	5459,5	81,9
1928	891,9	713,0	178,9	5720,3	79,9
1929	879,2	747,5	131,7	5898,2	85,0
1930	789,7	724,9	64,8	6104,3	91,8
1931	693,5	669,0	24,5	6157,1	96,5
1932	677,1	682,1	— 5,0	6239,7	100,7
1933	725,8	655,0	70,8	6341,3	90,2

Die Einnahmen sind gegenüber dem Vorjahr um 48,7 Mill. Fmk. oder 7,20 % gestiegen. Der Rückgang der Einnahmen infolge der Depres-

sion ist also nicht nur zum Stillstand gekommen, sondern die Entwicklungskurve zeigt sogar die Tendenz zu steigen. Die Einnahmen verteilen sich folgendermaßen:

Art der Einnahme	1930	1931	1932	1933	
	Mill. Fmk.				%
Personenverkehr	263,03	222,84	196,43	193,80	26,70
Güterverkehr	494,20	441,26	435,77	487,79	67,20
Sonderverkehrseinnahmen	9,03	8,82	8,28	8,17	1,13
Summe Verkehrseinnahmen	766,27	672,94	640,49	689,78	95,03
Telegraphenverkehr	0,56	0,43	0,38	0,35	0,05
Verschiedene Einnahmen	22,90	20,07	20,90	20,38	2,81
Entschädigung für Postverkehr	—	—	15,30	15,30	2,11
Gesamteinnahmen	789,74	693,45	677,08	725,82	100,00

Nur die Einnahmen aus dem Güterverkehr haben eine sogar kräftige Steigerung, nämlich 11,94 %, erfahren, während die entsprechende Verhältniszahl im vorigen Bericht einen Rückgang von 1,25 % aufwies. Für den Personenverkehr, in dem die Einnahmen von 1931 auf 1932 um 11,85 % zurückgingen, beträgt der Rückgang nur noch 1,34 %.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr im Verhältnis zu den Gesamteinnahmen sind Jahr für Jahr gesunken. 1931 beliefen sie sich noch auf 32,14 %, 1932 auf 29,01 % und 1933 auf nur 26,70 %. Der Anteil der Güterverkehrseinnahmen an den Gesamteinnahmen stieg hingegen von Jahr zu Jahr. Er belief sich 1931 auf 63,63 %, 1932 auf 64,36 % und 1933 auf 67,20 %. Er zeigt die überragende Bedeutung des Güterverkehrs für die Staatsbahnfinanzen.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr zerfallen in folgende Hauptgruppen (Beträge in Mill. Fmk.):

	1930	1931	1932	1933	% (1933)
Frachtgut	453,52	405,80	403,96	453,70	93,01
Eilgut	25,89	22,41	18,62	18,11	3,71
Expreßgut	1,42	1,61	1,42	1,32	0,27
Paketgut	5,17	4,99	5,85	8,01	1,64
Milch auf Fahrscheine	1,48	1,50	1,45	1,30	0,27
Zollgebühren	0,49	0,85	0,64	0,91	0,19
Sonstige Einnahmen aus dem Güterverkehr	6,20	4,08	3,81	4,42	0,91
Insgesamt	494,20	441,26	435,77	487,79	100,00

Die Einnahmen aus dem Frachtgutverkehr haben also die günstige Gestaltung des Jahresergebnisses beeinflußt. Im Verhältnis zum Vorjahr sind die Einnahmen für diese wichtigste Güterart um 12,31 % gestiegen. Dagegen weisen die meisten Gruppen für schnelle Güterbeförderung einen Rückgang auf, der beim Eilgut 2,74 %, beim Expreßgut 7,28 % und bei der Milch auf Fahrscheinen 10,01 % beträgt. Die Einnahmen aus dem Paketverkehr sind allerdings ganz erheblich, nämlich um 36,92 %,

gestiegen, was infolge der neuen Tarifbestimmungen zum großen Teil auf Kosten eines entsprechenden Rückgangs beim Eil- und Expreßgut geschehen ist.

Die Ausgaben weisen mit 27,07 Mill. Fmk. oder 3,97 % Rückgang gegenüber dem Vorjahr bei gleichzeitiger Steigerung der Einnahmen eine erfreuliche Besserung auf. Gleichzeitig konnte sich die Betriebszahl von 100,74 auf 90,25 bessern. Über Gestaltung der Ausgaben und der Betriebszahl in den letzten Jahren gibt folgende Übersicht ein Bild.

	Ausgaben in Mill. Fmk.	Betriebszahl
1928	703,0	79,95
1929	747,5	85,02
1930	724,9	91,79
1931	668,9	96,47
1932	682,1	100,74
1933	655,0	90,25

Der Personalstand verringerte sich wesentlich. Die Zahl der Beamten nahm um 200 Köpfe, die der Arbeiter um rund 150 Köpfe ab. Die Entwicklung in den letzten Jahren gestaltete sich folgendermaßen:

	1931	1932	1933
Planmäßige Beamte	11 824	11 617	11 565
Außerplanmäßige Beamte .	3 376	3 133	2 985
Insgesamt Beamte . . .	15 200	14 750	14 550
Dazu Arbeiter	10 334	10 595	10 447
Kopfzahl insgesamt	25 534	25 345	24 997

Auf ein Betriebskilometer entfallen wie im Vorjahr 2,84 Köpfe.

Das Anlagekapital stieg von 6415 Mill. Fmk. am Schluß des Berichtsjahrs auf 6496 Mill. Fmk.

An Unfällen waren in den letzten Jahren zu beklagen:

1927	160	1931	177
1928	183	1932	178
1929	235	1933	235
1930	174		

Unfälle, die nur geringen Materialschaden verursacht haben, sind nicht berücksichtigt worden. Die Unfallstatistik ist jetzt genauer. Insbesondere sind auch Unfälle an Wegübergängen mitgezählt worden, wenn auch nur Vieh oder Fahrzeuge dabei vernichtet wurden. Dadurch erscheint eine wesentlich höhere Zahl als in den Vorjahren.

In 161 (im Vorjahr 140) Fällen wurden Personen verletzt oder getötet. Die Zahl der Toten betrug 74 (im Vorjahr 48), der Verletzten 117 (im Vorjahr 97).

Die finnischen Privatbahnen umfassen nur 2 breit- und 8 schmalspurige Bahnen. Die Gesamtlänge ist mit 254,9 km gegenüber dem Vorjahr unverändert geblieben. Sie machen jetzt nur noch 4,57 % des Gesamtnetzes der finnischen Eisenbahnen aus. Die Betriebszahl konnte sich von 83,0 auf 75,7 bessern und ist als sehr günstig zu bezeichnen. *Paszkowski.*

Die Eisenbahnen und Häfen in der Südafrikanischen Union im Jahr 1933/34[1]. Während das Rechnungsjahr 1932/33 der südafrikanischen Eisenbahnen und Häfen noch mit einem Verlust von 1 193 868 £ abschloß, hat das Berichtsjahr 1933/34 einen Überschuß von 1 523 807 £ ergeben, wodurch der aus dem Vorjahr übernommene Gesamtverlust von 3 692 076 £ sich auf 2 168 807 £ verringert hat. Die Besserung des letzten Jahres gegenüber dem Vorjahr beträgt

1933/34 Überschuß	1 523 807 £
1932/33 Verlust	1 193 686 „
	2 717 075 £.

Die finanzielle Lage des Unternehmens war daher am Ende des Berichtsjahrs bedeutend günstiger als zu Anfang.

Die Abwärtsbewegung der Handelspreise, die in den letzten drei Jahren das Wirtschaftsleben des Landes gedrückt hat und die Ursache des Verkehrsniedergangs auf den Eisenbahnen gewesen war, ist seit Juni 1933 zum Stehen gekommen. Nachdem auch die Währungsschwierigkeiten überwunden worden sind, hat sich die wirtschaftliche Lage in der Südafrikanischen Union gebessert, und das Gefühl eines größeren Vertrauens macht sich überall in den industriellen und Handelskreisen bemerkbar. Die Farmwirtschaft hat allerdings durch eine Ende 1933 ausgebrochene lang anhaltende Dürre schwer gelitten.

Der günstige Abschluß der Eisenbahnen und Häfen ist allein durch Hebung der Einnahmen und nicht, wie es in früheren Jahren nötig war, durch eine Drosselung der Ausgaben erreicht worden. Im Vergleich mit dem Vorjahr zeigen die Einnahmen und Ausgaben folgende Zahlen:

	Einnahmen		mehr	
	1933/34	1932/33		
	£	£	£	Per Cent
Eisenbahnen allein	23 707 524	20 619 878	3 087 646	1497
Nebenunternehmungen	1 289 446	1 210 391	79 055	653
Häfen, Dampfschiffe, Leuchttürme, Luftschiffahrt	1 466 485	1 232 082	234 403	1902
Zusammen	26 463 455	23 062 351	3 401 104	1475

	Ausgaben		mehr	
	1933/34	1932/33		
	£	£	£	Per Cent
Eisenbahnen allein	14 263 267	13 171 787	1 091 480	829
Nebenbetriebe	1 315 160	1 210 153	105 007	868
Häfen, Dampfschiffe, Leuchttürme, Luftschiffahrt	643 437	621 708	21 729	350
Zusammen	16 221 864	15 003 648	1 218 216	812

Die Verkehrsleistungen waren die folgenden:

Jahr	Beförderte		Beförderte Tonnen			Lebende Tiere
	Zugmeilen	Reisende	Güter	Kohlen	Zusammen	
	Meilen	Zahl	t	t	t	Zahl
1933/34 . . .	43 653 289	75 757 764	13 195 413	7 228 082	20 423 495	8 089 599
1932/33 . . .	39 576 745	69 921 653	11 476 544	6 545 500	18 022 044	3 950 094
mehr	4 076 544	5 836 111	1 718 869	682 582	2 401 451	4 139 505
in Prozenten	1030	835	1498	1043	1333	10480

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934 S. 715 u. ff.

Die Steigerung der Einnahmen ist auf folgende Ursachen zurückzuführen: Steigerung der Minentätigkeit im Witwaterrand infolge Erhöhung der Goldpreise, Wiederauffüllung der Läger mit Waren in größerem Umfang, als es in den Krisenjahren geschah, erhöhte Einfuhr von Motorwagen. Ob aber die jetzige günstige Verkehrslage Bestand haben wird, kann noch nicht übersehen werden. Seit dem 1. Februar 1934 haben die südafrikanischen Bahnen das Recht bekommen, einen eigenen Luftverkehrsdienst zwischen Durban und Kapstadt und Durban und Johannesburg einzurichten. Hierfür sind drei deutsche Flugzeuge bei Junkers in Dessau in Bestellung gegeben worden.

Die Länge der von der Generaldirektion der südafrikanischen Bahnen verwalteten Bahnen betrug

in der Union als Staatsbahnen . . .	11 668	engl. Meilen,
im ehemaligen Deutsch-Südwestafrika	1 462	„ „
an mitverwalteten Privatbahnen . .	680	„ „ .
Im ganzen	13 810	engl. Meilen.

Von den mitverwalteten Privatbahnen gehörten 597 Meilen den Rhodesischen Bahnen, die übrigen kleineren Privatgesellschaften. Es werden elektrisch betrieben:

in Natal die Strecke Glencoe—Cato Ridge	200	engl. Meilen,
in der Kapprovinz die Strecke Kapstadt—Simonstown	23	„ „
„ „ Salt River Bellville .	9	„ „
Zusammen	232	„ „ .

Für 1934 wird der elektrische Betrieb auf der 61 km langen Bahn von Harrismith—Daimann aufgenommen werden. Diese Strecke steigt auf einer Länge von 35 Meilen 2236 Fuß und hat starke Kurven. Die Kosten der elektrischen Anlage haben 180 000 £ betragen. In der Absicht, in Südafrika eine eigene Eisen- und Stahlindustrie einzurichten, sind in Pretoria entsprechende Anlagen geschaffen worden. Von diesen werden in Zukunft die südafrikanischen Bahnen ihren Eisen- und Stahlbedarf beziehen.

Der bahneigene Kraftwagendienst erstreckte sich am 31. März 1934 auf 10 535 Meilen und hat gute Dienste für die Erschließung abgelegener Verkehrsgebiete geleistet. Die Einnahmen stiegen auf 73 827 £. Nach Abzug der Kosten ergab sich ein Reingewinn von 33 095 £.

Im früheren Deutsch-Südwestafrika, das bekanntlich unter der Mandatsverwaltung der Südafrikanischen Union steht, hat der Betrieb der Eisenbahnen und Häfen wieder einen erheblichen Fehlbetrag ergeben, der sich auf 261 744 £ beläuft gegen 283 097 £ im Vorjahr. Der Gesamtfehlbetrag seit 1. April 1922 beläuft sich auf 2 630 099 £. Die Verkehrslage in Südwestafrika ist im Jahr 1933/34 durch Überschwemmungen in einem bisher noch nie dagewesenen Umfang gestört worden. Große Flächen standen vollständig unter Wasser. Lange Strecken der Eisenbahnen wurden zerstört und viele Brücken wurden ganz weggeschwemmt. Fast 3 Monate war das Mandatsland ganz von der Union abgeschnitten.

Der Aufbauplan der nächsten 5 Jahre sieht den Bau von 100 Salonwagen und 2000 vierachsigen Güterwagen in den Eisenbahnwerkstätten vor. Während der Zeit des wirtschaftlichen Niedergangs ist das Lokomotiverneuerungsprogramm unterbrochen worden. Jetzt sind 50 Lokomotiven für Nebenbahnen, 26 Lokomotiven für Hauptbahnen und 2 elektrische Rangierlokomotiven neu in Bestellung gegeben worden.

Summarische Übersicht der Betriebsergebnisse der Eisenbahnen.

	i. J. 1932/33	i. J. 1933/34	im Jahr 1933/34 gegen 1932/33	
			mehr	weniger
Gesamte Ausgabe an Kapital für die im Betrieb befindlichen Strecken £	148 101 387	148 758 522	651 135	
Gesamtlänge der betriebenen eigenen und gepachteten Strecken am 31. 12. in der Spurweite 3′6″ Miles	12 267	12 296		
Desgl. in der Spurweite 2′ . . „	884	884		
Durchschnittl. Länge der betriebenen eigenen und gepachteten Strecken . . . . „	13 151	13 154	3	
Anzahl der Lokomotiven in der Spurweite 3′6″	2 066	2 039		27
Elektr. Lokomotiven	95	95		
Anzahl der Lokomotiven in der Spurweite 2′	67	70		3
Personenwagen in der Spurweite 3′6″	3 765	3 739		26
Personenwagen in der Spurweite 2′ .	126	123		3
Güterwagen in der Spurweite 3′6″ .	38 708	38 974	266	
Güterwagen in der Spurweite 2′ . .	1 039	1 030		9
Zugmeilen . . . . . Miles	39 576 745	43 653 289	4 076 544	
Zug- u. Lokomotivmeilen . . „	50 629 829	55 934 068	5 034 239	
Beförderte Reisende. . . . Anzahl	69 921 653	75 757 764	5 836 111	
Beförderte Gütermengen (außer Kohlen) . . . . . Tonn.	11 476 544	13 195 413	1 718 869	
Beförderte Kohlen . . . . . „	6 545 500	7 228 083	682 582	
Im ganzen . . . . . „	18 022 044	20 423 495	2 401 451	
Einnahmen aus dem Personenverkehr . . . . . £	4 107 169	4 532 651	425 482	
Einnahmen aus dem Gepäckverkehr . . . . . „	544 820	555 123	10 303	
Einnahmen aus dem Postverkehr . . . . . „	179 917	179 769		146
Einnahmen aus dem Güterverkehr (mit Ausnahme von Kohlen) . . . . . „	11 887 248	13 985 115	2 097 817	
Einnahmen aus dem Kohlenverkehr . . . . . „	2 661 667	2 965 476	303 809	
Einnahmen aus dem Verkehr mit lebenden Tieren . . . „	582 260	761 094	178 834	
Verschiedenes . . . . . „	656 747	728 296	71 549	
Summe der Einnahmen . £	20 619 878	23 707 524	3 087 646	

		i. J. 1932/33	i. J. 1933/34	im Jahr 1933/34 gegen 1932/33 mehr	weniger
Ausgaben:					
Allgemeine Ausgaben	£	421 228	446 441	25 103	
Für Unterhaltung der Bahn und Anlagen	„	2 165 224	2 330 076	164 852	
Für Unterhaltung der Betriebsmittel	„	2 928 188	3 189 442	261 254	
Für Zugförderung	„	3 884 108	4 304 796	420 688	
Für Verkehr	„	3 421 632	3 606 504	184 872	
Für Pensionsfonds	„	872 776	878 189	5 403	
Für Fuhrlohn	„	351 407	386 009	34 602	
Summe der Ausgaben mit Ausnahme von Entwertung	„	14 044 563	15 141 457	1 096 894	
Abschreibung auf Gleis und Betriebsmittel	„	1 546 491	1 778 491	231 573	
Gesamtausgaben einschl. Entwertung, Rücklagen u. a. m.	„	15 591 054	16 919 521	1 328 467	
Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben	„	5 028 824	6 788 003	1 759 179	
Andere verschiedene Einnahmen und Lasten (netto)	„	85 637	363 341	277 704	
Zinsen für das Kapital	„	5 741 581	5 337 838		403 743
Reinüberschuß nach Zahlung der Zinsen	„	— 627 120	+ 1 813 506	2 440 626	
Einnahmen auf die Zugmeile	„	Sh. 10/10/3	10/5/0	0/5/3	
Einnahmen auf die Streckenmeile	„	1 568	1 802	234	
Ausgaben auf die Zugmeile	„	Sh. 7/10/5	7/9/0		1,5 d
Ausgaben auf die Streckenmeile	„	1 186	1 286	100	
Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen	%	75,61	71,37		4,24
Verzinsung des Kapitals	„	3/9/1	4/16/5	1/7/4	
Bestand an Personal (mit Ausnahme des Neubaupersonals)		64 427	65 037	610	

Im Personenverkehr werden folgende Ergebnisse nachgewiesen:

Im Jahr	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Zusammen
1932/33	24 607 156	20 856 438	24 458 059	69 921 653
gegen 1933/34	25 515 948	22 702 284	27 539 532	75 757 764
mehr . . .	908 792	1 845 846	3 081 473	5 836 111

Die Einnahmen betrugen:		in I. Klasse £	in II. Klasse £	in III. Klasse £	in Güterzügen £
für gewöhnliche Fahrkarten	1932/33	936 547	1 372 447	707 395	—
	1933/34	1 039 595	1 580 234	780 890	—
für Zeitkarten	1932/33	224 611	103 972	61 739	—
	1933/34	230 260	116 186	71 759	—
für Eingeborene in Güterzügen	1932/33	—	—	—	700 463
	1933/34	—	—	—	713 727

Im ganzen i. J. { 1932/33 4 107 169 £
1933/34 4 532 651 £

Die hauptsächlichsten Arten der beförderten Güter außer (Kohlen) waren:

	1932/33	1933/34	mehr	weniger
	t	t	t	t
Landwirtschaftliche Erzeugnisse . .	5 393 621	5 332 360		61 261
Mineralien, Erze (außer Kohlen) . .	1 380 618	1 777 108	406 490	
Allgemeine Kaufmannsgüter	1 439 193	1 727 746	288 553	
Baumaterialien	706 766	946 306	239 540	
Güter nach Ausnahmetarifen . . .	386 869	644 273	257 404	
Rohes Holz	646 778	703 599	56 821	
Eisenbahnbaumaterialien	603 452	976 714	373 256	
Tiere und tierische Produkte . . .	282 563	290 693	8 136	
Maschinen	171 519	240 634	69 115	
Getränke	96 834	106 039	9 205	
Dünger und Sämaschinen	368 325	439 941	71 616	

An lebendem Vieh wurden befördert:

	über Strecken der Union		zwischen Stationen in Südwestafrika u. d. Union	
	1932/33	1933/34	1932/33	1933/34
A. Großvieh				
Pferde	43 965	70 731	241	262
Rindvieh und Kälber	442 270	781 866	29 714	34 458
Strauße	9	18	—	—
zusammen . . .	486 244	852 635	29 955	34 720
B. Kleinvieh				
Schafe, Schweine, Ziegen . . .	3 463 850	7 236 964	131 169	108 934
Im ganzen . . .	3 950 094	8 089 599	161 124	143 654

Dieckmann.

Verstaatlichung der Eisenbahn Izmir—Aydin und Abzweigungen[1]. Mit einer Karte. Die türkische Regierung hat im weiteren Verfolg ihres Zieles, die sämtlichen Privatbahnen ihres Landes in den Besitz des Staates zu bringen, mit dem 1. Juni 1935 auch die Konzession der Eisenbahngesellschaft Izmir—Aydin und Abzweigungen (der Ottoman Railway from Smyrna to Aydin) zurückgekauft und die 610 km dieser Bahnen mit dem übrigen Staatsbahnnetz vereinigt.

Der Kaufpreis für diese Bahn mit dem rollenden Material, dem sonstigen Eigentum und allen Rechten und Pflichten beträgt 1 855 000 Pfd. Sterling, die in 40 gleichen Jahresraten von 147 000 Pfd. Sterling gezahlt werden sollen, was einer 7prozentigen Verzinsung der Kaufsumme entspricht, wie es auch beim Rückkauf der Eisenbahngesellschaft Izmir—Cassaba und Verlängerungen geschehen ist. Die Kaufverhandlungen wurden für den Staat dadurch erleichtert, daß die Einnahmen der Gesell-

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 475.

schaft in den letzten Jahren durch den starken Wettbewerb der Kraftwagen sehr zurückgegangen waren, und daß durch die im Bau befindliche türkische Staatsbahnstrecke von Afionkarahisar nach Antalya ein weiterer Rückgang des Verkehrs auf den Strecken der Gesellschaft zu erwarten ist.

Die Eisenbahn Izmir—Aydin kann für sich den Ruhm in Anspruch nehmen, daß sie die erste Eisenbahn gewesen ist, die in der alten Türkei zur Ausführung gekommen ist. Der kaiserliche Firman, durch den diese Bahn einer englischen Gesellschaft konzessioniert worden ist, datiert schon vom 23. September 1856. Diese erste Konzession, die auf 90 Jahre lief, ist später um 25 Jahre verlängert worden. Da die Gesellschaft im Anfang finanziell schlecht fundiert war, kam der Bau der Bahn in den ersten Jahren nur sehr langsam vorwärts. Die erste Teilstrecke von Izmir nach Trianda war erst 1860 fertig (43 km). Die nächste Strecke bis Aydin war erst 1866 fertig (130 km). Im Laufe der Zeit aber ist die Gesellschaft durch den guten Verkehr, der sich auf ihren Strecken entwickelte, gesundet, und auf Grund weiterer Konzessionen hat sie ihre Hauptstrecke bis Egirdir (1912) verlängert und eine Anzahl von Seitenbahnen bauen können, so nach Oedemiş (1888), Denizli (1889), Çivril (1889). Die wirtschaftliche Lage des Unternehmens war schon 1888 so günstig, daß sie bei Erteilung weiterer Konzessionen auf die Kilometergarantien verzichten konnte. Das Verkehrsgebiet der Bahn ist größtenteils recht fruchtbar. An Bodenprodukten kommen hauptsächlich Baumwolle, Feigen und getrocknete Trauben vor. Hinzu kommt die Gewinnung wichtiger Mineralien wie Schmirgel, Chrom, Mangan.

Das Aktienkapital der Gesellschaft betrug 45 000 000 Franken, die Obligationsschuld 85 772 000 Franken. Dieses Kapital war englischer Herkunft.

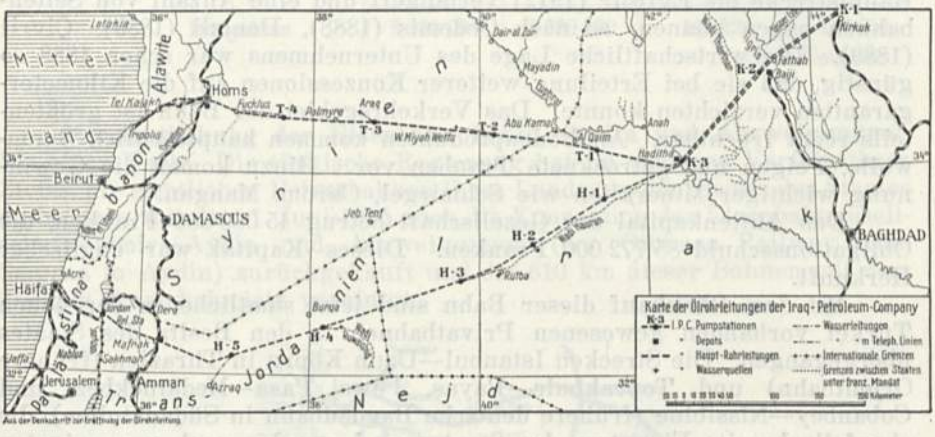
Mit dem Rückkauf dieser Bahn sind jetzt sämtliche in der neuen Türkei vorhanden gewesenen Privatbahnen in den Besitz des Staates übergegangen. Die Strecken Istanbul—Uzun Köpru in Thrazien (frühere Orientbahn) und Toprakhale—Payas, Fewsi Pasa—Medainekbez, und Cobanbey—Nissibine (frühere deutsche Bagdadbahn in Südanatolien), die ebenfalls bereits Eigentum des Staates sind, werden noch von privaten Gesellschaften betrieben.

Von der jetzigen türkischen Regierung sind bisher verstaatlicht worden die Anatolische Bahn mit 1007 km, die Mersina-Tarsus-Adana-Bahn mit 67 km, die Mudanya-Bursa-Bahn mit 42 km, die Bahn Konya—Fevzi Pasa mit 511 km, die Izmir-Cassaba-Bahn mit 710 km und jetzt die Izmir-Aydin-Bahn mit 610 km. *Dieckmann.*

Die Erdölleitung vom Irak zum Mittelländischen Meer. (Mit einer Karte.) Die Konzession zur Ausbeutung der im Königreich Irak östlich des Tigris vorhandenen ausgiebigen Ölvorkommen ist von der Regierung des Irak der Iraq Petroleum Company Limited (I.P.C.) übergeben worden. Diese Gesellschaft ist die Nachfolgerin der früheren Türkischen Petroleum-Gesellschaft, der vor dem Krieg von der damaligen türkischen Regierung die Konzession zur Ausbeutung der in den Wilayetbezirken Mossul und Bagdad bereits bekannten und noch zu erschließenden Ölvorkommen zugestanden worden war. Nach dem Krieg sind die deutschen Anteile an dieser Gesellschaft in französi-

schen Besitz übergegangen. An dem Kapital der jetzigen I.P.C. sind beteiligt zu je 23¾ % die (amerikanische) Standard Oil Company, die (englische) Anglo Iran Oil Company, der (holländische) Royal Dutch Shell Konzern, die Company Française des Pétroles und zu 5 % der ursprüngliche armenische Konzessionär.

Mittelpunkt des von der I.P.C. bisher aufgeschlossenen Ölgebietes ist die Stadt Kirkuk, die nördlichste Station der meterspurigen irakischen Eisenbahnen. Die bisherigen Fundergebnisse sind hier außerordentlich günstig gewesen. Von 41 ausgeführten Bohrungen sind 40 fündig gewesen, und von diesen sind allein 15 Bohrungen imstande, jährlich 4 Millionen Tonnen Rohöl zu liefern, welche Fördermenge die Gesellschaft zunächst in Aussicht genommen hat. Bei einer derartig großen Menge des zu erwartenden Rohöls war eine Abbeförderung an die Weltverkehrsstraßen mit den zur Verfügung stehenden schmalspurigen irakischen Eisenbahnen oder auf dem nur für kleinere Schiffe fahrbaren Tigris von Anfang an ausgeschlossen. Trotz der entstehenden gewaltigen



Baukosten konnte nur der Bau einer besonderen Ölrohrleitung in Frage kommen, die auf dem kürzesten Wege von den Ölfeldern zum Mittelländischen Meer führen mußte. In dem Vertrage der Gesellschaft mit dem Irakstaat wurde denn auch der Bau einer solchen Leitung vorgesehen. Sie sollte vertragsmäßig bis Ende des Jahres 1935 fertig sein. Als Ausmündung dieser Leitung kamen Tripolis i. S. im französischen Mandatsgebiet und Haifa in Palästina im englischen Mandatsgebiet in Frage. Eine Einigung zwischen den französischen und englischen Interessen wurde dahin getroffen, daß je eine besondere Rohrleitung nach Tripolis und Haifa beschlossen wurde. Diese beiden Leitungen sind von ihrem Anfang bei Kirkuk bis Haditha am Euphrat auf irakischem Gebiet nebeneinander verlegt worden. In Haditha zweigt die nördliche, französische Leitung ab, um nach 150 km auf syrisches Gebiet überzugehen und in Tripolis zu enden. Die südliche, englische Leitung geht von Haditha aus noch 350 km auf irakischem Gebiet weiter, durchquert dann Transjordanien bis zum Jordan und endet bei Haifa in Palästina. Für beide Leitungen, die sogenannte französische und englische, ist die I. P. C. die Eigentümerin und Betriebsführerin.

Der Bau dieser bisher größten Ölrohrleitung der Erde, deren nördlicher Teil 887,5 km und deren südlicher Teil 997,5 km lang ist, und deren Kosten 10 Millionen engl. Pfund betragen haben, stellt eine technische Großtat dar, wie sie auf dem Gebiete des Ölrohrbaues bisher anderswo noch nicht geleistet worden ist. Die Schwierigkeiten beim Bau dieser Leitungen bestanden hauptsächlich in den ungünstigen Verhältnissen des Geländes, durch das die Leitungen zu verlegen waren. Nur am Anfang der Leitungen im Irak und an den Enden in Palästina und Syrien wurde kultiviertes und bewohntes Land angetroffen. Vier Fünftel der beiden Leitungen liegen zum größten Teil in der reinen Wüste, die vollständig ohne Vegetation, ohne trinkbares Wasser, ohne Wege und ohne Bewohner ist. Die klimatischen Verhältnisse waren hier für das Baupersonal sehr hart. Im Winter sank das Thermometer unter Null. Im Sommer blieb die Mittagshitze Wochen hindurch von 100 bis 120 Grad Fa. Dazu kamen häufig unerträgliche Sandstürme. Es mußte daher für die Behausung, Verpflegung und ärztliche Versorgung des am Bau beschäftigten, nach Tausenden zählenden Personals weitgehende Vorsorge getroffen werden. Außer dem Material für die Leitungen, den Bau der Pumpstationen und die Arbeitsmaschinen mußte die gesamte Verpflegung und das Trinkwasser auf weite Entfernungen mit Kraftwagen an die Arbeitsstellen herangeführt werden. Als Depot- und Verteilungsstationen waren Homs an der syrischen Bahn, Baiji an der früheren deutschen Bagdadbahn, Kirkuk an der irakischen Bahn und Mafrak an der Hedjasbahn für die Wüstentransporte eingerichtet. An einigen Stellen in der Wüste konnten die Kraftwagen zwar ohne besondere Vorbereitung von Wegen fahren. An vielen Stellen aber mußten Wege geschaffen werden. Besonders schwierig war die Wegbarmachung eines Lavafeldes von Meile 426 bis 530, wo 2000 Arbeiter 6 Monate allein am Straßenbau beschäftigt werden mußten. In der Hauptbauperiode, im November 1933, waren 463 Kraftwagen für die Bauzwecke im Betrieb, von denen 137 Personenwagen, 81 leichte, 137 mittlere und 108 schwere Wagen waren. Die letzteren dienten für den Transport der schweren Teile und trugen 10 bis 40 Tonnen Last. Mit gutem Erfolg wurden Traktoren zum Ziehen schwerer Anhängewagen verwendet. Vom August 1932 bis Mai 1934 sind im ganzen 207 500 Tonnen Material seewärts für die Leitungen angebracht worden, die neben dem örtlich beschafften mit den Kraftwagen an die Verwendungsstelle abzufahren waren. Das Gewicht der Röhren für die Leitung hat 123 000 Tonnen ausgemacht. An der Lieferung der Röhren, die zum größten Teil in Frankreich und England beschafft wurden, sind die deutschen Firmen Mannesmannröhrenwerke, Düsseldorf, und Vereinigte Stahlwerke A.-G., Düsseldorf, mit 15 472 Tonnen beteiligt gewesen. Die zur Verwendung gekommenen nahtlosen Stahlrohre haben einen Durchmesser von 12 Zoll (30,48 cm) und 10 Zoll (25,4 cm) und eine Länge von 36 bis 40 Fuß (10,95—12,17 m). Die 10zölligen Röhren wurden an der Seite des höheren Drucks, also von den Pumpstationen in westlicher Richtung, auf 10—12 Meilen eingebaut.

Wegen der Dickflüssigkeit des Rohöls und der zu überwindenden teilweise recht bedeutenden Höhenunterschiede wird das Öl mit im ganzen 12 Pumpanlagen durch die Leitung getrieben. Die Entfernung der einzelnen Pumpstationen voneinander beträgt 55—130 Meilen (96—209 km) je nach der Höhenlage. Die Höhe der Pumpstationen über Meeresspiegel

schwankt zwischen 500 Fuß bei K 2 und 2500 Fuß bei H 3. Von Kirkuk bis Haditha, wo die beiden Leitungen auf 156 Meilen nebeneinanderliegen, sind die dort vorhandenen 3 Pumpstationen K 1, K 2 und K 3 Doppelstationen mit einer Pumpstärke von je 85 000 Barrels (11 200 Tonnen) täglich. Nach der Abzweigung bei Haditha hat die nördliche Leitung noch 4 weitere Pumpstationen, T 1, T 2, T 3, T 4, die täglich 42 000 Barrels (5600 Tonnen) durchpumpen können. Die südliche Leitung hat 5 weitere Pumpstationen H 1, H 2, H 3, H 4, H 5 mit der gleichen Pumpleistung wie die nördlichen. Zum Antrieb der Pumpen dienen Dieselmaschinen mit je 500 PS. An der Doppelleitung haben die Pumpstationen je sechs, an den einfachen Leitungen je drei Dieselmaschinen.

Zum Tanken des Öls sind in K 1 bei Kirkuk 6 Behälter mit 93 000 Barrels Fassung und bei K 3 5 Behälter der gleichen Größe eingerichtet. Die übrigen Stationen haben je einen Behälter von 30 000 Barrels, nur K 2, T 3 und H 4 noch einen weiteren. Am Jordan befinden sich zur Entlastung der Leitung 2 kleinere Behälter. An den Ausmündungsstellen der Leitungen in Haifa und Tripolis sind 15 große Behälter zum Tanken des Öls errichtet worden.

Außer den Pump- und Tankanlagen haben die Stationen feste Gebäude für die Unterkunft des Personals, Diensträume, gut eingerichtete Werkstätten, und Anlagen für Telegraphie mittels Draht und ohne Draht. Die ganzen Anlagen der Stationen sind zum Schutz gegen Überfälle mit einer festen Mauer umgeben. Die Bohrungen nach Grundwasser auf den Stationen hatten nur zum Teil Erfolg. Mehrfach mußte das benötigte Wasser in Rohrleitungen von weiter entfernten Stellen herangeleitet werden.

Die wichtigste Arbeit beim Bau, zu der die übrigen Arbeiten wie Transport, Wassererschließung u. a. nur als Vorbereitung dienten, war das Legen, Schweißen, Verpacken und Vergraben der Rohrleitung selbst. Hierfür waren die besten und erfahrensten Spezialisten aus Amerika geholt worden, die mit allen technischen Errungenschaften der Neuzeit auf diesem Arbeitsgebiet vertraut waren. Die Kolonnen zum Legen der Rohrleitung, von denen vier gebildet wurden, bestanden aus 25—30 Amerikanern oder Europäern und 250—2500 eingeborenen Arbeitern je nach den Geländeverhältnissen. Daneben bestanden besondere Arbeitskolonnen für die Grabearbeiten. Die Arbeiten beim Verlegen der Röhrenleitung vollzogen sich in der Weise, daß nach dem Abstecken der Linie die Röhren angefahren und verteilt wurden. Ein von einem starken Raupenschlepper gezogener Schaufelbagger hob dann den ein Meter tiefen Graben für die Leitung aus. Wo dieser Bagger auf Felsen stieß, die er nicht bewältigen konnte, setzten nachfolgende Sprengtrupps ein. Motorisch getriebene Kräne legten die Röhren auf Bäume, die über die Gräben gelegt waren, richtig aneinander. Dann folgte das Schweißen, das auf elektrischem Wege ausgeführt wurde und als eine besonders sorgfältig auszuführende Arbeit galt, da von einer guten Schweißung die Dichtigkeit der Leitung abhängt. Dann wurde die Leitung mit Stahlbürsten gut gereinigt und mit heißem Bitumenmastik zum Schutz gegen Rostung vollständig übergossen. Solange dieser noch heiß war, wurden die Röhren mit Bitumenpappe umwickelt. Auf diese Weise sorgfältigst vorbereitet, wurde die Leitung mittels fahrbarer Krane in den fertigen Graben gelegt. Nachdem der Graben wieder mit Erde gefüllt worden war, blieb an der Erdoberfläche der Wüste nur noch eine kleine Erhöhung

nach, die ein unscheinbarer Zeuge der so wichtigen unterirdischen Ölader ist, die kühner Unternehmungsgeist des Großkapitals und hochentwickelte Ingenieurwissenschaft hier geschaffen hat, um den modernen Verkehrsmitteln auf der Straße, der Schiene, zu Wasser und in der Luft den unentbehrlichen Betriebsstoff in einem viele Jahre ununterbrochenen Fluß zuzuführen.

In Haifa soll die Abgabe des Öls an die Tankschiffe an einem jetzt noch im Bau befindlichen Ölkai erfolgen. In Tripolis hingegen kann das Tanken der Transportschiffe nur im freien Wasser erfolgen. Hier kommen biegbare Rohre, die an einer Boje verankert sind, zur Verwendung. Das Verlegen der Rohrleitung unter Wasser gestaltete sich besonders schwierig. An jeder dieser beiden Tankstellen können 1000 Tonnen in der Stunde an die Schiffe abgegeben werden.

Das erste Öl erreichte Tripolis am 14. Juli 1934, Haifa am 14. Oktober 1934. Vertragsmäßig brauchte die Ölrohrleitung erst am 31. Dezember 1935 fertig zu sein. Die Raffinierierung des Irakrohöls wird hauptsächlich in Marseille und Le Havre ausgeführt werden. Eine kleinere Raffinerieanlage ist in Haifa vorgesehen, um den eigenen Bedarf Palästinas und Syriens zu decken. Auch Italien baut größere Raffinieranlagen, in denen das Irakrohöl verarbeitet werden soll.

Die Heranführung an die Häfen Haifa und Tripolis wird die Frachtenlage des Iraköls, soweit es für die Verbrauchsländer des Mittelländischen Meeres geliefert wird, wesentlich günstiger gestalten, als sie für die jetzigen Belieferungsländer Rußland, Rumänien, Persien und Amerika möglich sein wird. Bei dem Überangebot von Erdöl auf dem Weltmarkt und der finanziellen Verflechtung der großen Ölgesellschaften in den verschiedenen Ländern untereinander ist aber nicht anzunehmen, daß die Verbilligung des Öls allein für die Aufwendung der hohen Baukosten der Rohrleitung ausschlaggebend gewesen ist. Es werden offenbar wichtige politische und strategische Interessen Englands und Frankreichs von der Irak Petroleum Company mitvertreten. Der Besitz einer eigenen Ölbasis, deren ausreichende Versorgung mit Öl durch die neu entstandene Ölrohrleitung vollständig gesichert ist, ist für die Kriegs- und Handelsflotte der beiden im Mittelmeer vorherrschenden Großmächte von größter Bedeutung. *Dieckmann.*

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflichtrecht.

Urteil des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 15. April 1935 in Sachen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, vertreten durch die Reichsbahndirektion Berlin, Beklagte und Revisionsklägerin, gegen J. F. in B., Klägerin und Revisionsbeklagte — VI. 560/34 —

Zur Frage der erhöhten Betriebsgefahr und Aufsichtspflicht im Berliner Stadt- und Vorortverkehr.

Tatbestand.

Am 2. April 1932 kurz nach 19 Uhr betrat die Klägerin den Bahnsteig des Bahnhofs Zehlendorf-West, um in der Richtung Berlin zu fahren. Sie stürzte auf das Gleis, kam bei dem Versuch, dieses zu verlassen, abermals zu Fall und lag mit den Unterschenkeln über der äußeren Schiene. An der Unfallseite des Bahnhofs befand sich kein Beamter der Beklagten. Mehrere Fahrgäste versuchten vergeblich, den von Schlachtensee her eben herannahenden Zug zum Halten zu bringen. Die Klägerin wurde von dem Zug überfahren und schwer verletzt.

Die Klägerin behauptet, sie sei von der Bahnsteigsperre ab nicht besonders schnell und in einer Entfernung von einem Meter von der Bahnsteigkante gegangen. Sie habe sich währenddem umgeblickt und dabei die Richtung verloren. Etwa 70 Meter vom Bahnsteigeingang entfernt sei sie mit dem einen Fuße umgeknickt, habe dadurch das Gleichgewicht nach der Gleisseite zu verloren und sei deshalb auf das Gleis gestürzt. Damals sei der Zug noch etwa 200 Meter von der Unfallstelle entfernt gewesen.

Die Klägerin ist der Meinung, daß selbst wenn sie ein Verschulden an dem Unfall treffen sollte, dieses durch die erhöhte Betriebsgefahr der Bahn aufgehoben werde. Diese liege darin, daß ein Aufsichtsbeamter auf dem Bahnsteig gefehlt habe; dieser würde den Unfall haben verhüten können. Ferner hätten die Sicht- und Beleuchtungsverhältnisse es dem Lokomotivpersonal erschwert, die auf dem Gleis liegende Klägerin wahrzunehmen. Gleichwohl aber hätten der Lokomotivführer und der Heizer bei genügender Aufmerksamkeit den Zug noch rechtzeitig vor ihr zum Halten bringen können.

Die Klägerin nimmt daher auf Grund der Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes („RHG") und aus dem Beförderungsvertrage die Beklagte auf Schadenersatz in Anspruch. Ihren einmaligen Schaden berechnet sie auf 8247,98 RM, ihren laufenden Schaden auf jährlich 3644,80 RM; es lasse sich aber

der volle Umfang ihres künftigen Schadens noch nicht mit Sicherheit übersehen. Sie verlangt von ihrem Gesamtschaden drei Viertel ersetzt, indem sie im Wege der Leistungsklage Zahlung von 6185,97 RM nebst Zinsen und einer lebenslänglichen Jahresrente von 2733,60 RM fordert und ferner in Höhe von drei Vierteln die allgemeine Feststellungsklage erhebt.

Die Beklagte bestreitet die Klagansprüche dem Grunde, die Leistungsansprüche auch dem Betrage nach und begehrt daher Klageabweisung. Sie behauptet: Die Klägerin habe sich im Laufschritt zu nahe an der Bahnsteigkante entlang bewegt und sich dabei auch noch umgesehen; der Unfall sei also lediglich auf das eigene grobe Verschulden der Klägerin zurückzuführen, ohne daß ein Umknicken ihres Fußes mitgewirkt habe. Eine Erhöhung der Betriebsgefahr sei dadurch nicht eingetreten, daß an der Unfallseite des Bahnsteigs ein Aufsichtsbeamter nicht zugegen gewesen sei. Für die Haltestelle Zehlendorf-West brauche nach den Dienstvorschriften nur ein Beamter bestellt zu werden, der sich an der Abfertigung der Züge beteilige, soweit er dazu Zeit habe. Ein Aufsichtsbeamter hätte aber auch den Unfall nicht verhindern können, da zwischen dem Sturz der Klägerin und dem Unfall nur wenige Sekunden gelegen hätten; der Zug habe sich schon am Eingang des Bahnhofs befunden, als der Sturz erfolgt sei. Das Lokomotivpersonal treffe kein Verschulden. Vielmehr habe der Führer sofort, nachdem er die Klägerin drei Wagenlängen vor der Lokomotive bemerkt habe, alle sachgemäßen Maßnahmen zur Unfallverhütung getroffen; früher habe er die im Schatten des Bahnsteigs liegende Klägerin nicht wahrnehmen können.

Das Landgericht hat unter Abweisung der Klägerin mit ihren Mehransprüchen die Leistungsanträge dem Grunde nach zu zwei Dritteln für gerechtfertigt erklärt (also der Klägerin dem Grunde nach die Hälfte ihres Gesamtschadens insoweit zuerkannt) und die Verpflichtung der Beklagten zum Ersatz des weiteren Schadens im Rahmen des RHG. zur Hälfte festgestellt. Das Kammergericht hat die gegen dieses Teil- und Zwischenurteil nur von der Beklagten eingelegte Berufung zurückgewiesen.

Die Revision erstrebt Klagabweisung in vollem Umfang.

Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe.

Das Berufungsgericht macht sich zunächst die Feststellung des Landgerichts zu eigen, daß die Klägerin den Bahnsteig entlang gelaufen ist und sich dabei nach dem Zuge umgesehen hat; infolgedessen habe sie die Beherrschung ihrer Laufrichtung verloren und sei der Bahnsteigkante zu nahe gekommen. In diesem Verhalten findet der Vorderrichter mit Recht ein grobes Verschulden der Klägerin, welches für ihren Unfall ursächlich war.

Andererseits aber nimmt das Kammergericht, auch hierin dem ersten Richter folgend, an, daß auf seiten der Beklagten eine erhöhte, für den Unfall ebenfalls ursächliche Betriebsgefahr vorgelegen habe und daß die Abwägung zwischen dieser und dem Verschulden der Klägerin die hälftige Schadensteilung angemessen erscheinen lasse. Zu ersterem Punkte erwägt das angefochtene Urteil im wesentlichen folgendes. Zur Zeit des Sturzes der Klägerin sei, wie näher dargelegt wird, der Zug noch so weit entfernt gewesen, daß er rechtzeitig hätte zum Halten gebracht werden können. Denn einem Aufsichtsbeamten, der aber gefehlt habe, würde es höchstwahrscheinlich möglich gewesen sein, das Lokomotivpersonal noch rechtzeitig, z. B. durch Warnzeichen mit dem hochgehobenen, erleuchteten Winker, auf die auf dem Gleis liegende Klägerin aufmerksam zu machen, wie im einzelnen erörtert wird. Der Hinweis der Beklagten, ein Aufsichtsbeamter habe auch noch andere, von ihr nicht bezeichnete Dienstgeschäfte wahrzunehmen, so daß er wahr-

scheinlich den Sturz der Klägerin nicht sogleich bemerkt haben würde, sei unbeachtlich. Denn beim Herannahen eines Zuges müsse der Aufsichtsbeamte sein Augenmerk darauf richten, daß das Einfahrtgleis frei sei, die Fahrgäste den Zug bemerkten und ihr Verhalten danach einrichteten. Er hätte also sehen müssen, wie die Klägerin immer näher an die Kante herangelaufen sei, und sie durch Zuruf warnen müssen. Höchstwahrscheinlich wäre dadurch schon der Sturz der Klägerin vermieden worden. Schließlich wäre es dem Aufsichtsbeamten aber auch bei der Entfernung, in der sich der Zug zur Zeit des Sturzes noch befunden habe, möglich gewesen, die Klägerin noch rechtzeitig von dem Gleis auf die andere Seite herunterzuziehen. Selbst wenn, was fraglich erscheine, der auf der linken Seite der Lokomotive stehende und die linke Seite der Strecke beobachtende Heizer den Sturz der Klägerin auch bei gehöriger Aufmerksamkeit nicht hätte wahrnehmen können, so liege auch darin ein die Betriebsgefahr erhöhender Umstand. Dieser habe sich dann um so unglücklicher ausgewirkt, als die Sicherheit der Fahrgäste bei der Zugeinfahrt nicht auf andere Weise, nämlich durch das Vorhandensein eines Aufsichtsbeamten, verbürgt gewesen sei. Mit eiligen Fahrgästen, die versehentlich der Bahnsteigkante zu nahe kämen und ausrutschten, müsse die Beklagte rechnen.

Es mag bedenklich erscheinen, daß das Kammergericht anscheinend den etwa vorhandenen Aufsichtsbeamten für verpflichtet erachtet, trotz des Herannahens des Zuges auf das Gleis hinunterzuspringen und mit eigener Lebensgefahr den Versuch zu machen, die am Boden liegende Klägerin aus dem Bereiche der Gleisanlage wegzuziehen. Aber dieser Zweifel kann auf sich beruhen. Denn im übrigen bewegen sich die Ausführungen des Berufungsrichters im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiet und lassen weder insoweit als eine Erhöhung der Betriebsgefahr, noch insoweit als der ursächliche Zusammenhang zwischen dieser und dem Unfall angenommen worden ist, einen Rechtsirrtum erkennen. Die Revisionsangriffe vermögen zu einer anderen Beurteilung nicht zu führen.

1. Die Revision legt zunächst eingehend dar, der Berliner Stadtbahn- und Vorortverkehr mit seinen schnell und in kurzer Folge laufenden Zügen und seinen niedrigen Fahrpreisen sei stark auf die Selbständigkeit und Aufmerksamkeit der Fahrgäste abgestellt. Die Ausgestaltung dieses Verkehrs kennzeichne sich als die dem Eisenbahnbetriebe eigentümliche, also regelmäßige, nicht aber als eine erhöhte Betriebsgefahr. Die Rüge, der Vorderrichter habe letzteren Begriff verkannt, ist unbegründet. Eine gesteigerte Betriebsgefahr erachtet die reichsgerichtliche Rechtsprechung (RGU. in JW. 1931 S. 868 Nr. 13 und 1932 S. 797 Nr. 17, weitere Nachweise in Seligsohn Haftpflichtgesetz 2. Aufl. S. 143) dann für gegeben, wenn Umstände in Betracht kommen, die nicht schlechthin und regelmäßig mit dem Eisenbahnbetrieb verbunden sind, sondern über das gewöhnliche Maß hinausgehen und den Betrieb für den Verkehr mit besonderen, ihm hinzutretenden Gefahren umgeben erscheinen lassen. Daß für den Berliner Stadtbahn- und Vorortsverkehr der Begriff der erhöhten Betriebsgefahr anders als sonst zu bestimmen wäre und die Betriebssicherheit gerade dort, wie die Revision anzunehmen scheint, aus Rücksichten auf Beschleunigung und Wohlfeilheit leiden dürfte, kann nicht anerkannt werden.

2. Die Auffassung des Vorderrichters, das Fehlen eines Aufsichtsbeamten auf dem Bahnhof („Haltepunkt") Zehlendorf-West stelle einen gefahrerhöhenden Umstand dar und einem Aufsichtsbeamten würde die Sicherung der auf dem Bahnsteig befindlichen Fahrgäste

vor den mit dem Einfahren der Züge verbundenen Gefahren obgelegen haben, ist entgegen der Ansicht der Revision rechtlich unbedenklich. Daß für den Zugabfertigungsdienst auf „Haltepunkten", wozu Zehlendorf-West gehört, Aufsichtsbeamte nicht vorgesehen sind, hat die Beklagte im Schreiben vom 30. Mai 1932 (Abschrift Bl. 33 d. A., Urschrift Bl. 37 der Eisenbahnakten) selbst zugegeben und im Schreiben vom 22. Juli 1932 (Bl. 36 und Bl. 51 wie vor) macht der Präsident der Reichsbahndirektion Berlin die gleiche Angabe und nennt als durchschnittliche Zahl der täglich den Bahnhof Zehlendorf-West benutzenden Fahrgäste etwa 6000 Personen; dem vorhandenen einen Beamten lägen andere Dienstverrichtungen ob als die Zugabfertigung, an der er sich nur beteilige, wenn seine übrigen Geschäfte dies zuließen. Wenn die Revision gleichwohl meint, der Verkehr auf dem Bahnhof Zehlendorf-West sei nicht so überaus stark gewesen, daß mehrere Beamte erforderlich gewesen wären, so steht dem entgegen, daß für den Abfertigungsdienst im allgemeinen ein Beamter überhaupt nicht vorhanden war; im übrigen ist dem Vorderrichter zum mindesten im Hinblick auf die hohe Besucherzahl aus Rechtsgründen nicht entgegenzutreten, wenn er das Fehlen eines Aufsichtsbeamten als gefahrerhöhenden Umstand gewertet hat.

3. Die Ausführungen der Revision, der Unfall der Klägerin wäre auch dann nicht vermieden worden, wenn ein Aufsichtsbeamter vorhanden gewesen wäre, bewegen sich lediglich auf dem der Nachprüfung in der Revisionsinstanz verschlossenen Tatsachengebiet. Die in diesem Zusammenhang vorgebrachte Revisionsbeschwerde, der Vorderrichter habe den § 139 ZPO. deshalb verletzt, weil er nicht danach gefragt habe, welche Aufgaben dem Aufsichtsbeamten neben der Beaufsichtigung des Verhaltens der Fahrgäste oblägen, ist unbegründet. Während der Einfahrt von Zügen hat sich der Aufsichtsbeamte um die gefahrlose Gestaltung dieser Einfahrt zu bekümmern, nicht aber um die Abfertigung des auf dem gegenüberliegenden Gleis haltenden Zugs oder um die Erteilung von Auskünften an Fahrgäste oder gar um die Bedienung des Fernsprechers im Dienstraum. Ist es einem Beamten nicht möglich, alle Dienstgeschäfte ordnungsmäßig zu versehen, und müssen sie gleichzeitig ausgeführt werden — im vorliegenden Falle etwa 6000 Fahrgäste täglich —, so hätte die Beklagte darauf Bedacht nehmen müssen, zur Ausübung des einen oder anderen Dienstgeschäfts dem Aufsichtsbeamten eine Hilfskraft beizugeben. Tat sie das nicht, so muß sie es sich gefallen lassen, wenn der Tatbestand der erhöhten Betriebsgefahr für gegeben erachtet wird.

4. Die Abwägung des Berufungsrichters aus § 254 BGB. gibt entgegen der Ansicht der Revision zu rechtlichen Bedenken keinen Anlaß.

Nach alledem ist die Verurteilung der Beklagten aus § 1 RHG. in dem Umfang, wie geschehen, rechtlich nicht zu beanstanden. Daraus folgt die Zurückweisung der Revision.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Gesetz vom 26. Juni 1935 über Luftschutz.
(Reichsgesetzblatt I, S. 827.)

Gesetz vom 20. Juli 1935, Änderung des Gesetzes über die Vereidigung der Beamten und der Soldaten der Wehrmacht.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1035.)

Verordnungen des Reichsfinanzministers:

Vom 30. Juni 1935. Bekanntmachung der neuen Fassung des Gewerbesteuerrahmengesetzes.
(Reichsgesetzblatt I, S. 830.)

Vom 5. Juli 1935. Durchführungsbestimmungen zum Kraftfahrzeugsteuergesetz.
(Reichsgesetzblatt I, S. 875.)

Verordnungen des Reichs- und Preußischen Arbeitsministers:

Vom 25. Mai 1935. Siebente Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung (Versicherungsbehörden und Ehrenämter).
(Reichsgesetzblatt I, S. 694.)

Vom 13. Juli 1935. Neunte Verordnung zur Neuordnung der Krankenversicherung.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1024.)

Verordnungen des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers:

Vom 27. Juli 1935. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 498.)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft:

	Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" Seite
Vom 5. Juni 1935, betr. Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO.)	697
Vom 11. Juni 1935, betr. Unterrichtswesen, Verwaltungsakademie	698
Vom 13. und 19. Juni 1935, betr. Verzeichnis der anerkannten technischen Lehranstalten 698	717
Vom 29. Juni 1935, betr. Preisausschreiben „Wir Eisenbahner"	745
Vom 28. Juni 1935, betr. Überleitung der Eisenbahnarbeiterpensions- und Rentenzuschußkasse des Saargebiets	746
Vom 24. Juni 1935, betr. Nachbildung von Reichsbanknoten	747
Vom 20. Juni 1935, betr. Elektrischer Zugbetrieb	747
Vom 13. Juli 1935, betr. Umzugskostenvorschriften	789
Vom 18. Juli 1935, betr. Dienstkleidung	813
Vom 18. Juli 1935, betr. Unterrichtswesen. Lehrstoffhefte	816
Vom 23. Juli 1935, betr. Reichsbahn-Waisenhort	833
Vom 24. Juli 1935, betr. Neuausgabe der Vorschrift für die Allgemeine Eisenbahnstatistik (Allsta)	834
Vom 30. Juli 1935, betr. Beflaggung der Dienstgebäude der Reichsbahn und der Reichsautobahnen	857
Vom 1. August 1935, betr. Dienstanzug für Arbeiter	858
Vom 12. August 1935, betr. Oberste Bauleitung für süddeutsche Elektrisierungen	877

Bücherschau.

Besprechungen.

Locklin, Philip D., Assistant Professor of Economics, University of Jllinois. Economics of Transportation. Chicago 1935.

Das Buch von Locklin, dessen Titel man frei mit „Die Beförderungsmittel in volkswirtschaftlicher Beziehung" übersetzen kann, gehört in die Reihe von Lehrbüchern über das amerikanische Eisenbahnwesen, die von Professoren an Universitäten und volkswirtschaftlichen Hochschulen unter dem gleichen Titel oder unter „Principles of Transportation", „The American Transportation Problem" usw. in größerer Zahl veröffentlicht worden sind. Locklin zählt nicht zu denjenigen, die sich kämpferisch für eine bestimmte Lösung der amerikanischen Eisenbahnfrage einsetzen, sondern er breitet die Tatbestände aus und erörtert das Für und Wider der möglichen Regelungen. Wie er im Vorwort unumwunden ausspricht, ist er skeptisch geworden gegenüber sog. „Lösungen" und will sich bewußt auf Kritik und Anregung beschränken, da er den ständig wechselnden Bedürfnissen der Praxis am besten zu dienen glaubt, wenn er Verständnis für die Eigenart und Schwierigkeit der Verhältnisse erweckt. Diesem klugen Vorsatz ist Locklin in einer klaren Darstellung treugeblieben.

Der Verfasser läßt den Personenverkehr unberücksichtigt, da er ihm anscheinend in volkswirtschaftlicher Beziehung geringeren Reiz bietet als der Güterverkehr. Er gibt zunächst einen Überblick über die Entwicklung und den Aufbau des amerikanischen Eisenbahnwesens und stellt eingehend die Gesetzgebung dar, insbesondere das System der „Regulation", eines Begriffs, der bekanntlich weiter ist als die deutsche „Aufsicht", da er auch die Befugnis zu einer gewissen Einwirkung auf Betrieb und Finanzwirtschaft der Bahnen durch verordnende und schiedsrichterliche Tätigkeit mit einschließt. Das liebevollst behandelte Gebiet sind die Tarife. Locklin geht auf die gesetzlichen Grundbegriffe „Reasonableness of Rates" und „fair return" ein und untersucht anschließend im besonderen die Bedeutung bestimmter Güter und bestimmter Industrieplätze für die Tarifgestaltung.

Am interessantesten im Hinblick auf die gegenwärtige amerikanische Eisenbahnpolitik ist das Kapitel über Staatseigentum und Staatsbetrieb der Eisenbahnen, das zwar nicht tiefgründig ist, in dem der Verfasser sich aber bemüht, objektiv das Für und Wider klarzulegen, dem das Staatsbahnprinzip im allgemeinen und unter den besonderen wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen Amerikas begegnet. Bezeichnend

für die gegenwärtige Lage ist der Schlußsatz dieses Kapitels: „Wenn die Regierung gezwungen ist, den Eisenbahnen immer weiter so erhebliche Beträge vorzuschießen, so wird das Staatseigentum an den Eisenbahnen in nicht ferner Zukunft Tatsache geworden sein."

In den letzten Abschnitten geht der Verfasser noch auf den Wasser-, Straßen- und Luftverkehr und dessen bisherige gesetzliche Regelung ein. Er nimmt aber nicht dazu Stellung, wie das Verhältnis dieser Verkehrsmittel zu den Eisenbahnen zu gestalten sein wird, obwohl er eine Coordinierung aller Verkehrsmittel in einem „national transportation system" selbst als das Gebot der Stunde bezeichnet.

Was an dem Buch zunächst besticht, ist die sehr geschickte Art, auch die schwierigsten Probleme auf einfache Formeln zu bringen; ein Vorzug, den die Lernenden und Fernerstehenden zu schätzen wissen werden. Der Fachmann aber, der weiß, daß die Dinge meist doch viel komplizierter liegen, wird weniger befriedigt sein. Jedenfalls malt das Buch in sehr anschaulicher Weise den Hintergrund für die großen Entscheidungen, die sich im amerikanischen Eisenbahnwesen vorbereiten. Wer diese jedoch voll würdigen will, für den reicht das Locklinsche Buch nicht aus; er muß in die Fülle der organisatorischen, wirtschaftlichen und politischen Schwierigkeiten eindringen, die vor allem in den Berichten des Federal Coordinator of Transportation, Joseph B. Eastman, eine vorzügliche Beleuchtung erfahren haben. *Dr. B. Witte.*

Dr. Hillmann, Sigmund. Das Anlagenabschreibungs- und Amortisationsproblem bei Eisenbahnen. Schriftenreihe „Betriebswirtschaft", 22. Heft. Carl Heymanns Verlag, Berlin, und Österreichischer Wirtschaftsverlag, Kommanditgesellschaft Payer & Co., Wien, 1935. 96 Seiten. Preis 4,20 RM.

Das Buch behandelt in drei Hauptteilen das Problem der Abschreibung bei Eisenbahnanlagen und in einem vierten Teil die Fragen der Kapitaltilgung (Amortisation) bei Eisenbahnen. Der Verfasser stellt zutreffend die begrifflichen Unterschiede heraus, die zwischen Abschreibung und Amortisation bestehen. Er bezeichnet die Anlagenabschreibung, die übrigens nur ein Ausschnitt aus dem Gesamtgebiet der Abschreibungen ist, als den wertmäßigen Ausdruck für die auf eine Rechnungsperiode entfallende und aus den verschiedensten Gründen hervorgerufene Minderung der Nutzungsfähigkeit des Anlagevermögens (Seite 12). Unter Amortisation versteht er dagegen die planmäßige Tilgung des Kapitals oder von Teilen desselben (Seite 75). Hillmann befaßt sich mit den wichtigsten Problemen aus beiden Gebieten, zwischen denen also kein innerer Zusammenhang besteht, hauptsächlich deshalb, weil die Fragen in der Praxis leider häufig nicht scharf genug auseinander gehalten würden. Dadurch sei eine bedauerliche Begriffsverwirrung entstanden, welche die klare Erfassung und Entscheidung der Streitpunkte unnötig erschwere.

Das Werk gibt zunächst für seine beiden Untersuchungsgebiete eine allgemeine Grundlegung und stellt dann dar, wie sich die auftauchenden Probleme bei den Eigenarten der Eisenbahnunternehmungen auswirken. In einem besonderen Abschnitt wird jedesmal geprüft, ob und wie die theoretischen Erkenntnisse praktisch bisher angewendet werden und

welche Schlußfolgerungen daraus zu ziehen sind. Als Beispiele dienen dem Verfasser dafür einige weniger bedeutende österreichische Privatbahnen (Eisenbahn Wien—Aspang, Graz—Köflacher Eisenbahn, Leoben—Vordernberger Eisenbahn, Ferdinands-Nordbahn und Südbahn-Gesellschaft) und von den Staatsbahnen die Deutsche Reichsbahn, die Österreichischen Bundesbahnen und die Schweizerischen Bundesbahnen.

In der allgemeinen Einführung in das Abschreibungsproblem gibt der Verfasser einen Überblick über die Gründe und den Zweck der Abschreibung. Die Hauptgründe seien die bei den Anlageteilen mit der Zeit eintretenden Wertminderungen infolge Verringerung der technischen und wirtschaftlichen Gebrauchsdauer. Der Hauptzweck der Abschreibung bestehe in der Erfassung des jährlichen Anlagenaufwandes für die Gewinnermittlung. Diesem Zweck werde durch die mengen- und wertmäßige Abschreibungsbemessung genügt. Die Abschreibungstechnik bediene sich dazu der verschiedensten Methoden und Verfahren (Einzelabschreibung, summierte Einzelabschreibung, Kollektivabschreibung, spezialisierte Kollektivabschreibung, direkte und indirekte Abschreibung), die bei folgerichtiger Anwendung grundsätzlich alle zum Ziel führen könnten. Welche von den verschiedenen Möglichkeiten im Einzelfall den Vorzug verdiene, das müsse sich nach den Besonderheiten des gerade in Betracht kommenden Unternehmens richten.

Die Einzeluntersuchungen der Abschreibungsfragen bei Eisenbahnanlagen gelangen zu dem Ergebnis, daß die anderweitig — insbesondere bei Industriebetrieben — gewonnenen allgemeinen Erkenntnisse grundsätzlich auch für Verkehrsbetriebe, also auch für Eisenbahnen, Geltung haben. Der Verfasser vertritt den Standpunkt, daß sämtliche Anlagenteile der Eisenbahnen — mit wenigen Ausnahmen beim Grund und Boden — abschreibungsbedürftig seien. Die Höhe der Abschreibung sei auf Grund der technischen Gebrauchsdauer der Anlageteile zu bemessen und durch das gleichbleibende Abschreibungsverfahren vom Anschaffungswert der Anlagen (bei schwankendem Preisniveau vom Tageswert) für spezielle Anlagegruppen kollektiv zu erfassen. Buchmäßig sollen die Abschreibungen aus Gründen der Bilanzklarheit im Wege der indirekten Abschreibungstechnik durchgeführt werden, d. h. durch Bildung besonderer Abschreibungskonten auf der Passivseite der Bilanz. Die mannigfachen Risiken, welche die Anlagen außerhalb ihrer eigentlichen technischen Gebrauchsdauer in ihrer technischen und wirtschaftlichen Gebrauchsfähigkeit bedrohen, sollen durch Bildung von Spezialreserven berücksichtigt werden.

Der Verfasser sieht den Zweck der Abschreibung also zutreffend hauptsächlich in der Festsetzung des jährlichen Anlagenaufwands für die Gewinnermittlung. Er wendet sich deshalb mit Recht entschieden dagegen, daß die Anlagenabschreibungen als Mittel der Erfolgsregulierung mißbraucht werden, etwa indem hohe Erträge eines Unternehmens in einem Jahre durch Einsetzung ungerechtfertigt großer Abschreibungsbeträge herabgemindert werden und indem umgekehrt bei kleinen Erträgen zu geringe und bei Verlusten überhaupt keine Abschreibungen vorgenommen werden. Solche unrichtigen oder gar unlauteren Maßnahmen führten unweigerlich zu Verschleierungen der wahren Lage des Unternehmens und dann später nicht selten zu schwerwiegenden Rückschlägen. Auch den in der Eisenbahnpraxis (jedenfalls bei Staatsbahnen) allgemein üblichen Ersatz der Abschreibungen durch tatsächliche

Erneuerung der Anlageteile lehnt der Verfasser ab, vornehmlich weil die Erneuerung nach seiner Meinung fast niemals die in der zukünftigen Entwicklung liegenden Risikoereignisse berücksichtigen und darum die rechnungsmäßigen Funktionen der Abschreibung nicht vollständig umfassen könne; zum mindesten müsse dann in solchen Fällen tatsächlicher Erneuerung diesen Risiken durch Bildung von Spezialreserven Rechnung getragen werden.

Der schon eingangs kurz gekennzeichnete Unterschied zwischen Abschreibung und Amortisation wird in diesem Zusammenhang anschaulich gemacht an der Verquickung, welche die beiden Begriffe in ihrer praktischen Anwendung erfahren. Hillmann bekämpft die Ansicht, daß die Anlagenabschreibungen zur Tilgung des Kapitals verwendet werden könnten mit dem Hinweis, daß die für die Abschreibungen zurückbehaltenen Beträge ja bestimmungsgemäß der Wiederinstandsetzung der Anlagen zu dienen hätten, um ihren betriebssicheren Zustand zu gewährleisten. Das wäre aber unmöglich, wenn diese Beträge zur Amortisation des Kapitals verbraucht würden, denn ein und derselbe Betrag könne immer nur einem Zweck zugeführt werden. Beiläufig wird an dieser Stelle auch die vielfach gebräuchliche Bezeichnung des Abschreibungskontos als „Erneuerungsfonds" verurteilt, da sie den eigentlichen Charakter des Abschreibungskontos als eines Wertberichtigungspostens verdunkele und die falschen Vorstellungen über seinen Zweck sowie die Verwechslung von Abschreibung und Amortisation begünstige.

Für die Fragen der Amortisation ergibt sich eine verschiedene Behandlung je nachdem, ob das Eisenbahnunternehmen nur für bestimmte Zeit konzessioniert ist und nach Ablauf der Konzessionsdauer unentgeltlich an den Staat oder einen anderen Dritten (z. B. öffentlich-rechtliche Körperschaften) heimfällt oder ob das nicht der Fall ist (z. B. Staatsbahnen). Heimfällige Unternehmungen müssen für den Vermögensverlust, der beim Ablauf der Konzessionsdauer mit dem unentgeltlichen Heimfall eintritt, planmäßig vorsorgen. Das geschieht durch jährliche Rückstellungen aus den Erträgen des Unternehmens, nicht aus dem Gewinn, wie es fälschlicherweise bisweilen heißt, denn Gewinn ist erst der Betrag, der nach Deckung der notwendigen Rückstellungen übrig bleibt. Für die Höhe dieser jährlichen Rückstellungen fordert Hillmann eine Berechnungsweise, die den durch den Heimfall verursachten Vermögensverlust gleichmäßig auf die Dauer der Konzessionszeit verteilt. Das bei Eisenbahnen häufige „Annuitätsprinzip", bei dem nach seiner Verwendung des Begriffs jährlich steigende Rückstellungen vom Ertrag gemacht werden, lehnt er wegen der Unsicherheiten, die für die Ertragsentwicklung eines Eisenbahnunternehmens bestehen, ab.

Grundsätzlich anders liegt das Amortisationsproblem bei den nicht heimfälligen Unternehmungen. Hier gilt es nicht, den durch Heimfall bedingten Vermögensverlust aufzufangen und auszugleichen, sondern die Amortisation bezweckt den allmählichen Ersatz des Fremdkapitals durch Eigenkapital, das aus den Erträgen des Eisenbahnunternehmens geschöpft wird. Hillmann erblickt hier einen grundlegenden Unterschied gegenüber den heimfälligen Unternehmungen darin, daß das Fremdkapital bei solchen nicht mit Heimfall belasteten Unternehmungen aus dem Gewinn getilgt wird. Es handelt sich also nicht wie beim Heimfall um Ertragsbelastungen, die vor der Gewinnermittlung abgesetzt werden müssen, sondern um eine Kürzung des ausschüttungsfähigen Gewinns

oder anders ausgedrückt: um eine Bestimmung über die Art der Gewinnverwendung. In beiden Fällen ist, worauf der Verfasser mit Recht aufmerksam macht, die Frage der Rückstellungen von Ertrags- oder Gewinnteilen zur Ermöglichung der Kapitaltilgung scharf zu trennen von der tatsächlichen Durchführung der Amortisation, der Rückzahlung. Rückstellung und Rückzahlung sind zwei voneinander unabhängige Vorgänge, die nicht verwechselt werden dürfen.

Der Verfasser hat mit seiner Studie, die den Dingen unter weitgehender Heranziehung des einschlägigen Materials und durch Auswertung der zahlenmäßigen Ergebnisse bei einer Reihe wichtiger Eisenbahnunternehmungen nachgeht, einen nützlichen Beitrag zu dem Streit um die Anlagenabschreibung und die Kapitaltilgung bei Eisenbahnen geliefert. Es tut dem Wert der Arbeit keinen Abbruch, wenn man seinen Ansichten nicht überall voll folgen kann, denn dazu sind die Einzelfragen zu schwierig, als daß dafür in jedem Fall eine unanfechtbare Entscheidung gegeben werden könnte. Hillmann ist sich anscheinend auch selbst durchaus bewußt — wie gelegentlichen Andeutungen in dem Buch zu entnehmen ist —, daß seine Vorschläge bei ihrer praktischen Verwirklichung auf allerlei Hemmnisse stoßen würden; er glaubt aber, die Praxis sollte diese Schwierigkeiten im Interesse eines theoretisch richtigen und rechnungsmäßig klaren Abschreibungsverfahrens in Kauf nehmen. Es ist zweifelhaft, ob der Verfasser diese Schwierigkeiten für die Praxis nicht vielleicht doch unterschätzt, zum mindesten wenn man dabei an ein Eisenbahnunternehmen vom Umfang und von der Kapitalgröße der Deutschen Reichsbahn denkt. Bei der vielgestaltigen Zusammensetzung und riesenhaften räumlichen Ausdehnung des Eisenbahnvermögens grenzt es fast ans Unmögliche, hier den jährlichen Abschreibungsbedarf rechnungsmäßig so genau erfassen zu wollen, daß er den Forderungen einer zuverlässigen, planmäßigen (gleichmäßigen) Abschreibung für alle Anlagenteile gerecht wird. Die Deutsche Reichsbahn wendet ähnlich wie viele andere Eisenbahnen das von Hillmann abgelehnte Verfahren der tatsächlichen Erneuerung an, d. h., die Reichseisenbahnanlagen werden entsprechend der in § 9 des Reichsbahngesetzes festgesetzten Verpflichtung nach den Bedürfnissen des Verkehrs sowie nach dem jeweiligen Stand der Technik ständig erneuert. Man kann diese Verpflichtung zur Erneuerung in natura im Ergebnis der Verpflichtung zu Abschreibungen im üblichen kaufmännischen Sinn gleich erachten, denn auch bei einem Industrieunternehmen wachsen, sofern sein Umfang gleich bleibt, für einen längeren Zeitraum betrachtet, den Anlagen in Höhe der angemessenen Abschreibungen „Erneuerungen" als Aktivposten zu; in beiden Fällen werden also die Anlagen zu Lasten der Ertragsrechnung in dem ursprünglichen Zustand erhalten, wobei der „ursprüngliche" Zustand in weitestem Sinn zu verstehen ist, d. h. unter Anpassung an den technischen Fortschritt und an die mit der Zeit sich wandelnde Art der Leistungen. Entscheidend für die Anwendung des Erneuerungsverfahrens muß aber — was Hillmann nicht genügend beachtet — die eigenartige Rechtsgestaltung der Deutschen Reichsbahn sein, nach der dem Unternehmen lediglich das Betriebsrecht an den Reichseisenbahnen (§ 1 des Reichsbahngesetzes) zusteht, während das Eigentum daran beim Reich verblieben ist (§ 6 a. a. O.). Die Deutsche Reichsbahn weist infolgedessen in ihrer Bilanz keine Anlagen unter den Aktiven aus und deshalb ist auch kein Raum für Abschreibungen auf Anlagen.

Obwohl eine ins einzelne gehende Darstellung der Erneuerungsrechnung der Deutschen Reichsbahn hier nicht gegeben werden kann, muß doch auf eine leider ziemlich verbreitete Meinung, die auch Hillmann teilt, wenigstens kurz eingegangen werden, nämlich die Auffassung, daß die tatsächlichen Erneuerungen bei der Deutschen Reichsbahn lediglich nach Maßgabe der jeweils zur Verfügung stehenden Mittel und nach Bedarf stattfänden. Wenn das zuträfe, dann würde allerdings die Gefahr bestehen, daß die unmittelbaren Belastungen der Betriebsrechnung mit dem Erneuerungsaufwand je nach der Finanzlage des Unternehmens unregelmäßig vor sich gehen und daß die Anlagen oder Teile von ihnen auf die Dauer Not leiden. Die Erneuerungsrechnung der Reichsbahn ist jedoch grundsätzlich unabhängig vom Stand der verfügbaren Mittel; es wird vielmehr für jedes Jahr ein Erneuerungsaufwand in der Höhe eingestellt, wie er nach der Nutzungsdauer der Anlageteile im Durchschnitt einer Reihe von Jahren als notwendig anzusehen ist. Der für die gesamten Anlagen der Deutschen Reichsbahn unter Beachtung dieser Grundsätze entstehende Erneuerungsaufwand bildet das Erneuerungssoll, das in jedem Geschäftsjahr zu erfüllen ist und erfüllt wird. Es ist zuzugeben, daß die rechnerische Feststellung dieses Erneuerungssolls im einzelnen keineswegs einfach und für den Außenstehenden kaum übersehbar ist. Daher kommen dann die kritischen Stimmen, die der Reichsbahn schwere Unterlassungssünden in ihren Erneuerungspflichten nachweisen wollen. Aber stärker als alle noch so haargenau aufgemachten theoretischen Berechnungen ist doch das tägliche Geschehen im Betrieb und Verkehr, das der Reichsbahn bisher immer noch recht gegeben hat und ihre beste Waffe in der Abwehr solcher Vorwürfe bildet: ein Eisenbahnunternehmen, das die in den letzten Jahren dauernd gestiegenen Anforderungen — man denke nur an die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten und an die Verdichtung der Zugfolge — mühelos befriedigt hat, das muß schon in seinen Anlagen bestens instand sein, sonst wäre das nicht möglich. Mit diesem Hinweis dürfte auch die Ansicht von Hillmann widerlegt sein, daß in der Gleiserneuerung bei der Reichsbahn heute über 10 000 km rückständig seien (Seite 30). Schäden, die insoweit aus der Notwirtschaft während des Weltkriegs entstanden waren, sind inzwischen längst aufgeholt.

Dieser Einzelpunkt führt noch zu einem anderen Problem der Erneuerungsrechnung, das in diesem Zusammenhang auch nur ganz kurz gestreift werden kann. Es ist die umstrittene Frage, inwieweit die Belastung der Erneuerungsrechnung bei den einzelnen Bautiteln des Anlagekapitals dem theoretisch ermittelten Erneuerungsbedürfnis bei diesen Bautiteln entsprechen muß. Dazu ist zu sagen, daß vom Rechnungs- und Bilanzstandpunkt nur gefordert werden kann, daß die Betriebsrechnung jedes Jahr mit dem richtigen Erneuerungsbetrag belastet und das Reichsvermögen als Ganzes in seinem Wert erhalten wird, denn die Anlagen bilden ein lebendiges Ganzes, das seine technischen Bedürfnisse den praktischen Bedürfnissen anpassen muß. Richtig ist es also, innerhalb des Rahmens der für Erneuerung zur Verfügung stehenden Mittel diejenigen Arbeiten auszuführen, die vordringlich und wichtig sind. Es wäre z. B. unsinnig, nur weil bestimmte Erneuerungssätze für Fahrzeuge bestehen und über einen langen Zeitraum betrachtet auch richtig sind, jedes Jahr diesen Erneuerungssätzen entsprechend Fahrzeuge zu beschaffen, obwohl genügend oder sogar zuviel Fahrzeuge vorhanden sind.

Man wird also wohl einige Zweifel darüber haben dürfen, ob das Anlagenabschreibungsproblem bei Eisenbahnen allein mit der von Hillmann vertretenen Forderung nach gleichbleibender kollektiver Abschreibung für spezielle Anlagegruppen richtig zu lösen ist, zumal ein solches Verfahren in der praktischen Durchführung aus den angedeuteten Gründen doch sehr erhebliche Schwierigkeiten machen würde. Damit soll aber nichts gegen den Wert der vorliegenden Arbeit gesagt werden. Sie gibt zweifellos auch für den Praktiker viele Anregungen. Im ganzen liefert das Buch einen interessanten Beitrag zu den erörterten Streitfragen, der wegen der Herausstellung der Zusammenhänge und Unterschiede durchaus zu begrüßen ist. *Dr. Conrad.*

Reichsbahn-Kassenvorschriften Teil I (KV I) Erläuterungen von Reichsbahndirektor A. Stegner und Reichsbahnoberrat K. Andree. Verlag der Verkehrswissenschaftl. Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin. Seiten X und 298 DIN A 5 in Leinen gebunden, Preis 6,60 RM, für Nichtreichseisenbahner 7,30 RM.

Als erster Teil der einheitlichen, für das ganze Gebiet der Deutschen Reichsbahn gültigen Finanzordnung (abgesehen von der vorläufigen Buchungsordnung) ist am 1. Januar 1935 der Allgemeine Teil der Kassenvorschriften in Kraft getreten. Die Vorschrift enthält die grundsätzlichen Bestimmungen, die für alle Reichsbahnkassen gelten. Nachdem zunächst einheitliche scharf umrissene Begriffsbestimmungen gegeben sind, werden die Arten und Aufgaben der Reichsbahnkassen und die Auswahl und die Aufgaben der Kassenbeamten behandelt. Es folgen dann die Vorschriften über die Zahlungsmittel und Wertsachen, ihre Prüfung, Verpackung, Beförderung und Aufbewahrung. Die Vorschriften über die Behandlung nachgemachten, gefälschten, verdächtigen, fehlerhaften und beschädigten oder abgenutzten Bargelds sind in einem besonderen Anhang IV enthalten. Einen breiten Raum nehmen die Vorschriften über den finanzwirtschaftlich so wichtigen unbaren Geldverkehr ein. Der Anhang V enthält den Wortlaut des Scheckgesetzes nebst Einführungsgesetz, während der Anhang VI die Vorschriften über den Scheck- und Überweisungsverkehr der Reichsbahnkassen bringt. Anhang VII behandelt den Geldverkehr mit der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank A.-G., der Bank der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, die den Geldausgleich zwischen der Zentralkasse der Hauptverwaltung und den Hauptkassen der Reichsbahndirektionen vermittelt und die Gelder und Wertpapiere der Reichsbahn verwaltet. Anhänge VIII und IX behandeln den Reichsbank-Giroverkehr und den Postscheckverkehr. Die Anhänge X und XI enthalten die Vorschriften über den Geldverkehr mit den Reichsbahn-Spar- und Darlehnskassen und die Behandlung der auf sie gezogenen Beamtenschecks. Ein besonderer Anhang XII ist der Auszahlung der Löhne gewidmet.

Der vorliegende Kommentar enthält einen vollständigen Abdruck der Bestimmungen mit allen Anhängen, Vordrucken und den Einführungsbestimmungen.

Den Entschluß, den Bestimmungen die vorliegenden Erläuterungen mit auf den Weg zu geben, faßten die Autoren bei den Beratungen über die Aufstellung der Kassenvorschriften, an denen Reichsbahndirektor

Stegner als Referent der Hauptverwaltung und Reichsbahnoberrat Andree als Finanzdezernent der Reichsbahndirektion Augsburg teilnahmen. Es war ein glücklicher Entschluß, wie das vorliegende Werk zeigt. Die Erläuterungen werden ihrem Zweck, „den Übergang aus den alten Verhältnissen in die neuen überbrücken zu helfen" und auch den außerhalb der Reichsbahn stehenden Behörden und anderen Eisenbahnverwaltungen ein willkommenes Mittel zu ihrer Unterrichtung zu sein, in vortrefflicher Weise gerecht. Sie sind in klarer und verständlicher Sprache geschrieben und geben die Gründe für die Bestimmungen zutreffend wieder. Vor allem wird die auf die Bearbeitung der Anhänge aufgewendete Sorgfalt und Mühe durch mannigfache wertvolle Ratschläge, die sich die Beamten in Zweifelsfällen aus dem Buch holen werden, belohnt werden. Von theoretischen Erörterungen halten sich die Erläuterungen ihrem Zweck entsprechend fern, obwohl das Wesen der Buchführung der Deutschen Reichsbahn, die ja zum Kassenwesen im weiteren Sinne gehört, wohl einen starken Anreiz zu theoretischen Gedankengängen bieten könnte (vgl. hierzu die grundlegenden Begriffsbestimmungen im § 2). Trotz einiger kleinerer Unebenheiten, die wohl kaum zu vermeiden waren, da es, wie es im Vorwort heißt, nicht so sehr darauf ankam, ins Breite zu gehen, als schnell zu handeln, kann das Werk jedem, der mit der Materie zu tun hat oder sich über das Kassenwesen der Deutschen Reichsbahn eingehender unterrichten will, auf das Wärmste empfohlen werden.

Dr. Busch.

Günther, Dr. Heinz, Diplomvolkswirt: **Die Kohlentarife der Deutschen Reichsbahn und ihre wirtschaftliche Bedeutung.** Doktordissertation aus der von Herrn Professor Dr. Wiedenfeld geleiteten Arbeitsgemeinschaft der Doktoranden des Volkswirtschaftlichen Seminars an der Universität Leipzig. Verlag Hermann Günther, Pegau/Leipzig, 1933. 164 Seiten.

Die Arbeit, die ein außerordentlich eingehendes und verdienstliches Studium der ganzen einschlägigen Literatur erweist, ist in dem Rahmen unserer nicht übergroßen praktischen Tarifliteratur eine wesentliche Bereicherung, wenn auch einzelne Mißverständnisse und vor allem der Abschluß der Statistik mit dem Jahre 1932, äußerst mit dem 1. Januar 1933, für den heutigen praktischen Gebrauch erhebliche Einschränkungen bedeuten.

Dr. W. Spiess.

Reichert, Dr. J. W., Berlin. Standorts- und Verkehrsfragen der westeuropäischen Eisenindustrien. Schriftenreihe Verkehrswissenschaftliche Forschungen aus dem Verkehrs-Seminar der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster, herausgegeben von Professor Dr. Otto Most und Professor Dr. Dr. D. Preyer. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag E. V., Münster (Westf.) 1935. 35 S. einschl. Anlagen. Preis: 0,90 RM.

Verfasser gibt auf wenig mehr als zwanzig Textseiten einen verdienstlichen Überblick über die verkehrs- und industrie-geographischen Verhältnisse der britischen, französischen, belgisch-luxemburgischen,

italienischen und deutschen Eisenindustrien. Genau bestimmte Schlußfolgerungen und -forderungen werden auch in der Zusammenfassung zwar nicht aufgestellt, doch betont Dr. Reichert wiederholt, daß nach seiner Meinung die frachtgeographische Lage für die deutsche Industrie die ungünstigste und ihr deswegen in besonderem Maße nicht nur seitens der poltischen Stellen, sondern auch seitens der Reichsbahn entgegenzukommen sei. Das statistisch-geographische Material, namentlich von S. 27 ab wird zur schnellen Unterrichtung dem Verkehrswirtschaftler und Wirtschaftspraktiker von unverkennbarem Wert sein können, wenn auch im Texte, z. B. bei der Behandlung der Saarsituation, nicht übersehen werden darf, daß Reichert aus der augenblicklichen Lage heraus schreibt und sich vieles auch gerade im Bereich der Eisenindustrie fast von Jahr zu Jahr verändert. *Dr. W. Spiess.*

Rühling, Dr. Rudolf. Eisenbahngeographie Polens. Doktordissertation der mathematisch-naturwissenschaftlichen Abteilung der Philosophischen Fakultät der Universität Leipzig. Verlag M. Dittert & Co., Dresden-A. 16, 1935. 100 Seiten mit 3 Karten. Preis: 3,— RM.

Die Arbeit ist mit großem Fleiß und bemerkenswerter Klarheit geschrieben. Ob vom verkehrsgeographischen Standpunkt aus die Darstellung des ersten Kapitels: „Das Netz" im Verhältnis zum zweiten Kapitel: „Der Verkehr" nicht etwas breit geraten ist, mag dahingestellt bleiben. (Das Verhältnis ist 70 zu 15 Seiten.) Wenn man die Verkehrsgeographie als Teil der Wirtschaftsgeographie betrachtet, ist die Einteilung sicher nicht ausgeglichen. — Bei der Beschreibung des Netzes ist physikalisch — im alten geographischen Sinne verstanden — der Abschnitt der Anpassung des polnischen Netzes an die geographischen Grundlagen (S. 55 bis 67) bemerkenswert; hier ist interessant der wiederholte Hinweis darauf, daß fast sämtliche in Betracht kommenden polnischen Eisenbahnstrecken, sogar die sogenannte galizische Transversalbahn, nicht eigentlich den physikalisch-geographischen Gegebenheiten Rechnung tragen, sondern rein politisch-geographisch, und zwar in erster Linie strategisch-geographisch, entwickelt sind. Ganz allgemein kehrt in dem Buche immer wieder die Feststellung, daß die polnischen Bahnen samt und sonders aus politischen Erwägungen gebaut sind und in wirtschaftlicher Aufschließung eigentlich nur in den verlorenen deutschen Ostprovinzen und neuerlich in dem Ausbau des ostoberschlesischen Kohlenbeckens und seiner Abfuhrstrecke, der berühmten Kohlenmagistrale, ihren Sinn finden. Ganz handgreiflich gesprochen, ist die Moral der polnischen Eisenbahngeographie bis heute noch die folgende: Bis zum Weltkrieg wurde (Kongreß-)Polen westlich der Weichsel eisenbahn-öde gehalten; nach dem Weltkrieg ist das durch Hauptbahnen an sich technisch recht gründlich aufgeschlossene Polen östlich Warschaus zur Eisenbahnöde zu werden verurteilt. Doppelgleisstrecken werden dort durch Aufhebung des zweiten Gleises in eingleisige verwandelt; Übergänge nach Rußland haben täglich oder sogar nur wöchentlich eine einzige oder nur wenige Bedienungen; große Fernstrecken sind nur mit einem täglich (beziehungsweise nächtlich) verkehrenden Zuge belegt; die Entfernungen von einer bis zur anderen Station dehnen sich öfters auf Abstände bis zu 30 Kilometern; ein Nahverkehr findet über-

haupt nicht statt; die primitive autarke Wirtschaft des östlichen Polens führt dazu, daß Getreide in gewissen östlichen Bezirken nur minimal versandt und auch im gesamten Warentransport in einem so ausgesprochen landwirtschaftlichen Gebiete wie Polen nur mit 2,6 % Gesamtanteil in der Statistik verzeichnet wird. Die Kartoffelbeförderung macht sogar nur 1 %, Heu-, Stroh- und Grastransporte nur 0,9 % aus; sämtliche landwirtschaftlichen Produkte zusammen stellen noch nicht 10 % des polnischen Warenverkehrs dar. Demgegenüber steht die Kohlenbeförderung mit beinahe 43 % der gesamten Warentonnage, und sie beweist mit dieser Zahl allein schon, daß mit dem kleinen industriellen Kernbezirk Oberschlesien das Schicksal der gesamten über 20 000 km ausgedehnten polnischen Eisenbahnen steht und fällt. — Aus solcher Betrachtung heraus wird dann schließlich auch die Intensität der Pflege des Schlesisch-Gdingener Seehafenverkehrs erklärlicher, für die man auf den ersten Blick und vom Standpunkt des westlichen und Mitteleuropäers aus das Verständnis nur sehr schwer findet. Die Kohlenmagistrale mag in der Tat „der größte zusammenhängende Bahnbau Europas nach dem Kriege" sein, und 553 km Schienenlänge ausschließlich für die einzige Verbindung Kattowitz—Gdingen unter stellenweise geradezu absichtlicher Vermeidung seitlich sich darbietender Anschlüsse und Verkehre nutzbar zu machen, ist ein Entschluß, der eben doch sehr gründlich überlegt sein wollte in einem Netze, dessen zweitgrößte Stadt und dessen fast größtes Manufakturzentrum, Lodz, nach Rühling zur Zeit noch ohne jede direkte Schnellzugsverbindung mitten auf dem Wege zwischen Warschau und der westlichen Grenze liegt. Wenn auch hier wie an anderer Stelle mit, teilweise in Schnellzügen, teilweise in Personenzügen laufenden Kurswagen einigermaßen nachgeholfen sein mag: tatsächlich stehen wir damit doch vor der sehr amerikanisch anmutenden Erscheinung, daß einerseits ein Spezialverkehr auf höchste Spitzenformen hinaufentwickelt, dafür aber im übrigen manches um so mehr im argen gelassen ist. Es war bisher der Vorzug nicht nur des kulturellen, sondern auch des technisch-industriellen Mitteleuropas, stets die mittelständlerische Form zu fördern, mindestens zu bewahren. Die neuentstandenen Netze, im überquellenden Tätigkeitsdrang, besonders Großartiges zu schaffen, erliegen leicht der Versuchung, an der anspruchsloseren Arbeitsform im Mittelmaße vorbeizugehen. Gerade für ein vielfach derart aus kulturellen Frühstufen sich erhebendes Netz wie für Polen, sollte aber auch in den bescheideneren Formen zu arbeiten möglichstes Bestreben auf länger hinaus noch bleiben. Jedenfalls aber beweist — wie gesagt — die vorliegende Studie, daß ein wirtschaftlicher Eisenbahnbetrieb ohne Ostoberschlesien für Polen überhaupt nicht denkbar wäre. Die aus Ostoberschlesien quellenden Hilfs- und Nährstoffe sollten dem ganzen weiträumigen Netze um so mehr zugute gebracht werden, als, wie Rühling mit Recht betont, das polnische Gebiet heute verkehrspolitisch kaum günstiger daran ist als in kongreßpolnischen Zeiten. Große, an sich im Binnen- wie auch im Durchfuhrverkehr gegebene Möglichkeiten sind nach wie vor dem polnischen Bahngebiet verschlossen. Von der ostpreußischen Grenze im Norden ab über Litauen und die bis Rumänien verlaufende russische Grenze bietet sich über Litauen gar kein und über Rußland kaum ein ernstlich entwickelbarer Eisenbahnverkehr dar. So auf fast 50 % seiner Grenze blockiert, ist das polnische Netz zweifellos unendlich viel leichter besprochen und kritisiert, als tatsächlich praktisch vorteilhaft verwaltet. —

In ihren Kartenbeilagen läßt Rühlings Arbeit gewisse Wünsche unerfüllt. Einmal sind in den drei Karten nirgends Ortsnamen eingefügt, und dies zwingt, namentlich bei der ersten geschichtlichen Karte, den Leser in Verfolgung aller der vielen einzelnen in Betracht kommenden Trassen zu außerordentlich peinlichem eigenem Nachstudium. Die Karte für den Güterverkehr ist von anderer Stelle übernommen; Rühling empfindet selbst ihre Unvollständigkeit, bringt dies auch im Text gelegentlich zum Ausdruck, ist aber sicher insofern im Recht, als er besseres Material zu finden nicht in der Lage war. Im ganzen muß das, wie schon erwähnt, äußerst fleißige Buch als historischer und auch sonst allgemeinfachlich unterrichtender Behelf auf das wärmste empfohlen werden.

Dr. W. Spiess.

Niederstrasser, Leopold, Reichsbahnrat. Leitfaden für den Dampflokomotivdienst. Mit 302 Bildern, 5 Anhängen und 5 Tafeln. Berlin 1935. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. XXIV, 416 Seiten. Preis in Leinen geb. 7,15 RM.

In mehr als 100 Jahre langer Entwicklung hat die alte Dampflokomotive ihre Betriebstüchtigkeit immer wieder aufs neue bewiesen, obgleich trotz aller Vervollkommnungen ihre einfache, von Stephenson herrührende Grundform erhalten geblieben ist. Diese sichert auch Übersichtlichkeit und Zugänglichkeit, so daß vorkommende Fehler leicht erkannt und verhältnismäßig schnell beseitigt werden können. Darum wird sie auch in Zukunft den Hauptanteil des Schienenverkehrs zu bewältigen haben. Infolge des zur Zeit bestehenden Altersaufbaues des Lokomotivpersonals wird in den kommenden Jahren Nachwuchs in größerer Zahl auszubilden sein, so daß die Anregung zur Herausgabe eines „Leitfadens für den Dampflokomotivdienst" gegeben wurde, der „einmal unter stärkerer Hervorkehrung der betrieblichen Seite die neueste Entwicklung einschließt, sodann darauf zugeschnitten ist, daß das Buch für jeden ohne großes Opfer erschwinglich sein soll, der sich auf den Beruf des Lokomotivführers vorbereiten will".

Von vornherein sei bemerkt, daß dem Verfasser die Lösung der gestellten Aufgabe ausgezeichnet gelungen ist. Es kam ihm darauf an, vor allem immer die wesentlichen und grundsätzlichen Dinge in erster Linie zu berücksichtigen, die das Verständnis für die Vorgänge in der Dampflokomotive wecken. Zur Entlastung des Gedächtnisses wurden die verschiedenen Spielarten der einzelnen Bauteile, sowie die Entwicklung im Laufe der Jahre im allgemeinen nicht berücksichtigt, da jemand, der sich über die grundsätzlichen Dinge im klaren ist, später im Beruf schnell mit den verschiedenen Abweichungen in der Bauart vertraut wird.

Nach einem kurzen Rückblick auf die Entwicklung der Dampflokomotive werden Einteilung, Nummerung und Anschriften beschrieben. Eine kurze Einführung in die Stoffkunde behandelt die Betriebsstoffe des Lokomotivdienstes und die wichtigsten Baustoffe des Lokomotivbaues. Ausgezeichnet dem Verständnis des Lokomotivpersonals angepaßt sind die theoretischen Grundlagen erörtert, die Wirkungsweise des Dampfkessels und der Dampfmaschine ist vorzüglich dargestellt, wobei die Steuerung besonders liebevoll behandelt ist. Am umfangreichsten ist naturgemäß der Abschnitt über die Einzelteile der Lokomotive geworden,

trotzdem der Verfasser es verstanden hat, nur das Wesentliche der Bauteile zu bringen; kurz gestreift sind die Vorratsbehälter der Lokomotiven. Die Sonderbauarten von Dampflokomotiven (feuerlose, Zahnrad-, Kohlenstaub-, Hochdruck- und Turbinenlokomotiven) finden ebenfalls ihre Beschreibung. In diesem Abschnitt sei besonders auf die ausgezeichnete Darstellung der Wirkungsweise der Steuerung, sowie der Abfederung der Lokomotive und der kurvenbeweglichen Laufwerke hingewiesen; ebenso verdient die klare Einführung in das Wesen der Massenkräfte und der störenden Bewegungen besondere Beachtung. Die anerkennungswerte Gabe des Verfassers, schwierige Vorgänge und verwickelte Einrichtungen dem Verständnis des Lokomotivpersonals einfach und klar zu erläutern, zeigt sich in dem Abschnitt über die Druckluftbremsen. Er sagt dazu im Vorwort: „Die Vorgänge in den einzelnen Bremseinrichtungen sind einfacher Natur, wenn die Teile selbst auch verwickelt erscheinen. Bei der Beschreibung kam es mir daher mehr darauf an, die Wirkung zu veranschaulichen, die beim Bedienen des Führerbremsventils in den verschiedenartigen Bremsapparaten ausgelöst werden, als nun bis ins einzelne alle Kanäle und Bohrungen aufzuzählen, durch die die Luft ihren Weg nimmt. Die Bohrungen und Kanäle vergißt der Lokomotivführer ja doch wieder, die Wirkungsweise dagegen muß ihm im Gedächtnis bleiben!" Nach diesen Grundgedanken ist dieser Abschnitt auch durchgearbeitet und ausgezeichnet gelungen. Es folgen noch: Anlagen zur Behandlung der Lokomotiven im Betriebe — Behandlung und Bedienung der Lokomotive durch das Lokomotivpersonal — Untersuchungen und Ausbesserungen. Als Anhang sind beigegeben: Ein Verzeichnis der Dampflokomotivgattungen der Deutschen Reichsbahn, eine Zusammenstellung der Hauptabmessungen der Einheitslokomotiven, die Lonormtafeln für die einheitliche Benennung der Lokomotivteile und Zusammenstellungszeichnungen der Einheitslokomotiven, sowie die Schnittzeichnung einer Lokomotive der Baureihe 86 (1 D 1 h).

Bei aller Kürze der Darstellung ist das Gesamtgebiet vollständig behandelt. Die zahlreichen guten Abbildungen, die z. T. in räumlicher Darstellung ausgeführt sind, erleichtern das Verständnis wesentlich. Das empfehlenswerte Buch wird sicher bald überall in Lokomotivführerkreisen zahlreiche Freunde und eifrige Leser finden. Hierzu wird auch der niedrige Preis, den der Verlag ohne Beeinträchtigung der bei ihm gewohnten Ausstattung gestellt hat, nicht wenig beitragen. *Schmelzer.*

Wölke, Hermann, technischer Reichsbahnoberinspektor, „Die elektrische Beleuchtung von Eisenbahnfahrzeugen bei der Deutschen Reichsbahn", mit 251 Textabbildungen, Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. Preis brosch. 5,90 RM, geb. 6,80 RM.

Der Verfasser behandelt nach einem kurzen Überblick über die geschichtliche Entwicklung der elektrischen Beleuchtung an Eisenbahnfahrzeugen in Deutschland vom Jahre 1882 ab zunächst die Grundlagen der Elektrotechnik und der Lichttechnik, soweit sie zum Verständnis der beschriebenen Einrichtungen notwendig sind. Ein Leserkreis mit einfacher fachlicher Vorbildung ist hierbei vorausgesetzt.

Sodann werden allgemein die Anforderungen an die elektrischen Beleuchtungseinrichtungen von Eisenbahnfahrzeugen erörtert und die verschiedenen Beleuchtungsarten bei allen Fahrzeuggattungen behandelt, soweit sie sich nach der Betriebserfahrung als zuverlässig erwiesen haben. Hierbei ist unterschieden nach Einzelfahrzeugbeleuchtung für Dampflokomotiven, elektrische Lokomotiven, Kleinlokomotiven, Speicherschlepper sowie Einzelwagen mit Sammler- und Maschinenbeleuchtung, Triebwagenbeleuchtung bei Speichertriebwagen, Verbrennungstriebwagen, Dampftriebwagen und elektrischen Triebwagen für Gleich- und Wechselstrom, sowie geschlossener Zugbeleuchtung als Turbo-Zugbeleuchtung, Beleuchtung mit Achsgeneratoren, mit zentraler Sammlerbatterie und mit Generator, der durch einen Verbrennungsmotor angetrieben ist. Zum Schluß werden noch ortsfeste und fahrbare Ladeanlagen, Werkstatt- und Prüfungseinrichtungen behandelt.

Bei allen Beleuchtungsarten werden Vorzüge und Nachteile gegenübergestellt und die sich hieraus ergebenden Anwendungsgebiete eingehend erörtert. Der Gesamtaufbau und alle Einzelteile werden an Hand von Schaltbildern und zahlreichen Abbildungen bis ins einzelne beschrieben.

Das Buch ist vornehmlich für Eisenbahner geschrieben. Das kommt schon darin zum Ausdruck, daß überall auf die zugehörigen Dienstvorschriften der Reichsbahn verwiesen ist, und daß gleiche Darstellungen, Benennungen und Bezugszeichen Anwendung gefunden haben, wie sie in den Dienstvorschriften der Reichsbahn und den sonstigen Beschreibungen vorhanden sind.

Der Zweck des Buches, durch zusammenfassende Darstellung aller elektrischer Beleuchtungseinrichtungen von Eisenbahnfahrzeugen eine Lücke in der Literatur des Eisenbahnwesens auszufüllen und den maschinentechnischen Reichsbahnbeamten, der beteiligten Elektroindustrie und den Studierenden einen Überblick über die Entwicklung und den Stand dieses Sondergebietes zu geben, ist dem Verfasser als langjährigem Mitarbeiter bei der hierfür maßgebenden Reichsbahnstelle vollauf gelungen. Darüber hinaus stellt es ein übersichtliches Handbuch für alle dar, die im Betriebe elektrische Zugbeleuchtungsanlagen jeder Art zu betreuen haben. Dem Buch ist weiteste Verbreitung zu wünschen.

Dr.-Ing. Kettler.

Meller, K. Taschenbuch für die Lichtbogenschweißung. Mit 85 Abb. Verlag S. Hirzel, Leipzig. 189 S. Preis geb. 5 RM.

Im ersten Teil werden die Schweißverfahren und die Schweißanlagen nebst Zubehör besprochen. Der zweite Teil enthält besonders ausführliche Angaben über Eigenschaften, Auswahl und Wirtschaftlichkeit der Schweißstäbe. Daran schließen sich Ausführungen über das Stahlschweißen und die Preisermittlung sowie Berechnung der Stahlschweißverbindung. Absätze über Schweißen von Stahlguß, Gußeisen und Nichteisenmetallen folgen. Schließlich ist die Prüfung der Schweißverbindung und des Schweißens behandelt. Das Buch ist klar und übersichtlich und in fließendem Ausdruck bei gutem Deutsch geschrieben. Seine Anschaffung kann jedem, der sich über Elektroschweißung unterrichten will, nur empfohlen werden. *Dr. Kühnel.*

Der Große Brockhaus. Handbuch des Wissens in 20 Bänden. 15. völlig neu bearbeitete Auflage von Brockhaus-Konversationslexikon. 20. Band. F. A. Brockhaus, Leipzig 1935.

Mit dem Erscheinen des 20. Bands, der die Buchstaben Wan—Zz enthält, ist nunmehr das größte volkstümliche deutsche Nachschlagewerk zunächst abgeschlossen. Auch dieser letzte Band enthält wieder viele wertvolle und interessante Abhandlungen. Besondere Beachtung verdient der fast 50 Seiten umfassende Artikel Weltkrieg, der unter Beigabe guter Karten und Bilder eine ausgezeichnete Darstellung der Vorgeschichte und des Ablaufs des Weltkriegs gibt. Aus der Fülle der übrigen größeren Abhandlungen seien nur die über Wasserbau, Weltrekorde, Wetter, Wirtschaftsgeschichte, Zeitung und die Darstellungen auf geographischem Gebiet über Warschau, Washington, Westfalen, Westindien und Wien erwähnt.

Der erste Band dieser 15. Auflage des Großen Brockhaus ist 1928 erschienen. Durch die teilweise umwälzenden Ereignisse in den nunmehr verflossenen 7 Jahren sind natürlich manche Artikel bereits überholt. Da der Große Brockhaus das Ziel hat, ein Gegenwartslexikon zu sein und zu bleiben, wird der Verlag bereits im Herbst 1935 den ersten Ergänzungsband (A—Z) herausbringen, der alles, was sich in der Zwischenzeit im Staats-, Volks- und Wirtschaftsleben, in der Geschichte, in Forschung, Technik, Kunst und Weltanschauung ereignet hat, bringen wird. In Form und Ausstattung wird der Ergänzungsband den Bänden des Hauptwerks gleichen. Er wird außerdem Verzeichnisse bringen, die das Zurechtfinden in den 21 Bänden erleichtern und die Freude an dem Gesamtwerk erhöhen werden. In größeren Zeitabständen werden nach Bedarf weitere Ergänzungsbände folgen.

Die in ihrer Hauptreihe nunmehr abgeschlossene 15. Auflage des Großen Brockhaus ist in jeder Hinsicht vorzüglich gelungen und stellt ein wirklich wertvolles Werk dar. Weiteste Verbreitung in Deutschland und im Auslande ist ihm zu wünschen. *Dr. Genest.*

Neue Werke über Eisenbahnwesen
und verwandte Gebiete.

Burgemeister, Dr. Heinz. Der Gütertransport mit Eisenbahn und Kraftwagen in Deutschland. 93 Seiten. Verlag Ferdinand Enke, Stuttgart-W., Hasenbergsteige 3. Preis 2,80 RM.

Csilléry, Desider, Oberregierungsrat, Budapest. Die Entwicklung der Schienenstoßschweißung und das Studium der geschweißten Schienenstoßverbindungen. Verlag Friedrich Vieweg & Sohn A.-G., Braunschweig.

Däbritz, W. und Metzeltin, E. Hundert Jahre Hanomag. Geschichte der Hannoverschen Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft vormals Georg Egestorff (Hanomag) in Hannover 1835 bis 1935. 212 Seiten, 74 Abbildungen, 3 Schaubilder und 36 Zahlentafeln. Verlag Stahleisen m. b. H., Düsseldorf, Breite Straße 27. Preis 6 RM.

Zeitschriften.

Allgemeiner Tarifanzeiger. Wien.

54. Jahrg. Nr. 25 bis 32. Vom 22. Juni bis 10. August 1935.

(25:) Das Münchner Urteil über die Verschubnebengebühr. — (26:) Trennung der ungarischen Tarife im Binnen- und Auslandsverkehr. — (27:) Die deutsche Lösung des Problems Eisenbahn und Kraftwagen. — (28:) Die neuen Seehafentarife mit Österreich. — (29:) Einige Streiflichter zur Konkurrenz im Eisenbahnwesen. — (30:) Bahnhaftung für Schadensfolgen unrichtiger Frachtberechnung. — (31:) Auslobungen und Geheimbegünstigungen. — (32:) Zur Transportschadenshaftung der Eisenbahn bei Beförderung von Flüssigkeiten in Fässern.

Der Bauingenieur. Berlin.

16. Jahrg. Heft 31/32 bis 33/34. Vom 2. bis 16. August 1935.

(31/32:) Die Reichsautobahnbrücke über den Inn bei Pfraundorf. — (33/34:) Die neue Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Buchs.

Die Bautechnik. Berlin.

13. Jahrg. Heft 28 bis 35. Vom 28. Juni bis 16. August 1935.

(28:) Die neue Berliner Nordsüd-S-Bahn. — Zwei Drehbrücken mit beweglichen stoßfreien Schienenübergängen. — (30:) Die zweigleisige Eisenbahn- und Straßenbrücke über den Kleinen Belt in Dänemark. — (31:) Überführungsbauwerke im Zuge der schlesischen Kraftfahrbahnen Breslau—Liegnitz und Gleiwitz—Beuthen. — (32:) Neue Bestimmungen und Bauregeln für geschweißte vollwandige Eisenbahnbrücken. — (34:) Die Empfangshalle des neuen Empfangsgebäudes auf Bahnhof Duisburg. — (35:) Wichtige Fragen beim Bau der ostpreußischen Reichsautobahnen. — Bau der Reichsstraßenbrücke in Königsberg (Pr.). — Die Elbbrücke der Reichsautobahn bei Dresden.

Braunkohle. Halle (Saale).

34. Jahrg. Heft 25 bis 31. Vom 22. Juni bis 3. August 1935.

(25:) Die Braunkohlenvorräte Deutschlands. — (26:) Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Jahr 1934. — (27:) Die rechtliche Bedeutung der Sicherungsformen des modernen Wirtschaftsrechts. — (29:) Entschädigungsansprüche des Bergwerkbesitzers gegen Unternehmer öffentlicher Verkehrsanlagen. — (31:) Eine elektrisch-automatische Waggonwaage für 55 t Tragkraft.

Caminos de Hierro, Zeitschrift für Verkehr und Technik. Madrid.

10. Jahrg. Heft 191 bis 193. Mai bis Juli 1935.

(191:) Der Eisenbahnbetrieb. — Der wirtschaftliche Zweck. — Zufall und höhere Gewalt vor den Entschädigungsgerichten. — Geometrie der Verkehrsmittel. — Die unerklärliche Tätigkeit einiger Eisenbahngesellschaften gegenüber dem Staat gegen Verbindungsbahnen. — (192:) Die modernen Reisebüros (Eröffnung RDV in Madrid). — Die Eisenbahnen als Grundlage für Wohlstand. — Das Eisenbahnproblem. — Über die Geschichte der Eisenbahnen. — Die Verwendung von Triebwagen. — (193:) Die Reisen im Schlafwagen. — Fehler im Eisenbahnbetrieb. — Verkehrswerbung. — Anpassung der Verkehrsmittel mit Hilfe des Staates. — Entwürfe über Spezialtarife, Konzessionen und Nebenbetriebe.

Chronique des transports. Paris.

14. Jahrg. Nr. 12 bis 15. Vom 25. Juni bis 10. August 1935.

(12—13:) Les autorails des grands réseaux français. — (12:) La Compagnie P. L. M. en 1934. — (14:) Les décrets-lois et les chemins de fer. — Les grands réseaux de chemins de fer français en 1934. — (15:) Caractères et portée du décret du 13. Juli 1935.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

69. Jahrg. Heft 29. Vom 17. Juli 1935.

Neuere Erfahrungen im Autobahnbau.

Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.

32. Jahrg. Nr. 26 bis 32. Vom 27. Juni bis 8. August 1935.

(26:) Kraftverkehrsgesetzgebung und Straßenwesen in Deutschland. — Eisenbahn und Kraftwagen. — Die Rationalisierung der Schiffahrt. — Luftverkehr und Luftpost. — (28:) Güterfernverkehrsgesetz und Handelskammern. — Handelsluftfahrt und Internationale Handelskammer. — (32:) Das Treibstoffproblem in Deutschland.

Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Berlin.

57. Band. Heft 4 bis 58. Band. Heft 1. Vom Juni bis August 1935.

(4:) Gedanken zur Haftpflichtreform. — Das Gesetz über Beförderung von Personen zu Lande. — Die Post als Erfüllungsgehilfin der Eisenbahn. — Der wirtschaftliche Aufbau der deutschen Binnenschiffahrt. — Regal, Monopol, Unternehmen, Anstalt. — (1:) Reichsstraßenverkehrsordnung und Bahnpolizei. — Die Haftung für Privatgüterwagen im internationalen Verkehr. — Grundverfahren und Betragsverfahren in Unfallprozessen. — Die Frachtstundung.

Elektrotechnik und Maschinenbau. Wien.

53. Jahrg. Heft 24 bis 32. Vom 16. Juni bis 11. August 1935.

(24:) Die Einheitslokomotiven der Österreichischen Bundesbahnen, Reihe 1170. 200. — (27:) Der elektrische Bahnbetrieb in Österreich im Jahr 1932. — (28:) Die elektrische Beleuchtung von Eisenbahnwagen in Österreich. — (32:) Die Elektrotechnik in den V. St. A. im Jahr 1934.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

56. Jahrg. Heft 29 bis 32. Vom 18. Juli bis 8. August 1935.

(29:) Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen. — Die Motoren der Kruppschen Höllentalbahn-Lokomotive. — (30:) Neue Untergrundbahnstrecke in Buenos Aires. — (31:) Die neue Schnellzugstrecke Bologna—Florenz der italienischen Staatsbahn. — (32:) Die Elektrisierung der Paris—Orléans-Bahn.

Engineering. London.

Band 139. Nr. 3621 bis 3630. Vom 7. Juni bis 9. August 1935.

(3621:) Welded coal wagons for the London and North-Eastern Railway. — (3626:) Test runs of L. M. S. locomotive „The princess royal". — (3629:) 60-ton wagon tippler for Chinese Railways. — (3630:) Insulated containers for the London, Midland and Scottish Railway.

Engineering News Record. New York.

Band 114. Nr. 23 bis Band 115 Nr. 4. Vom 6. Juni bis 25. Juli 1935.

(23:) Important Railway extensions in China. — (3:) New bridges on Boston shore highways. — (4:) Dust storms had little effect on highway maintenance.

Ferrocarriles y Tranvias (Eisenbahnen und Straßenbahnen), Monatszeitschrift. Madrid.

Heft 51 bis 53. Vom Mai bis Juli 1935.

(51:) Das Eisenbahnproblem. — Etwas über Hoch- und Untergrund-Eisenbahnen in Großstädten. — Neuzeitliche Probleme der Verkehrspolitik in Deutschland, von Reichsverkehrsminister Baron Eltz von Rübenach. — Der landwirtschaftliche Verkehr bei den Eisenbahnen. — Der Ausstellungszug für Düngemittel. — Technische und wirtschaftliche Ergebnisse der Elektrisierung der Strecke von Bone nach Oued Keberit der algerischen Staatsbahnen. — Die englischen Eisenbahnen im Jahr 1934. — Die Anpassung zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in Frankreich. — Eisenbahnwirtschaftskurse in der Zentraluniversität. — (52:) Die Abneigung gegen die Eisenbahnen. — Schiene, Straße und Wasserweg. — Der fliegende Yankee, neuer amerikanischer Schnelltriebwagen. — Die Umgehungsbahnen von Madrid. — Für eine wirtschaftlichere Klasseneinteilung der Züge. — Ein zweckmäßiger Triebwagen einheimischer Bauart. — Die Nebenbetriebe der englischen Bahnen im Jahr 1934. — Einnahmen der fünf großen spanischen Bahnen im April 1935 gegenüber 1934. — Das Reisebüro der Reichsbahn (RDV). — Die deutschen Bahnen im Jahr 1934. — (53:) Die ernste Lage der kleinen Eisenbahngesellschaften. — Bauwerke für Wegeüberführungen. — Hochgeschwindige Dampflokomotiven. — Die Elektrisierung der Strecke Augsburg—Nürnberg. — Die neuen elektrischen Leichttriebwagen der S. B. B. — Verbesserung der englischen Ausflugswagen. — Eisenbahnwissenschaftliche Kurse an der Zentraluniversität. — Tagung des ständigen Ausschusses der Internationalen Eisenbahnkongreßvereinigung in Brüssel, Juli 1935. — Einnahmen der fünf großen spanischen Bahnen im Mai 1935 gegenüber 1934.

Le génie civil. Paris.

Band 107. Nr. 5 bis 6. Vom 3. bis 10. August 1935.

(5:) L'électrification du chemin de fer de Bruxelles à Anvers. — (6:) Les moyens de transport en commun desservant l'Exposition de Bruxelles.

Gewichtsersparnis im Transportwesen. Luzern.

4. Jahrg. Nr. 5/6 bis 7/8. Vom Mai bis August 1935.

(5/6:) Gewichtsersparnis bei Wechselstrom-Triebwagen. — (7/8:) Aluminium im Rollmaterial. — Geschweißte Rahmen für elektrische Lokomotiven.

Glasers Annalen. Berlin.

Band 116. Heft 12 bis Band 117 Heft 3. Vom 15. Juni bis 1. August 1935.

(12:) Leitschienenführung von Gleisfahrzeugen in Gleisbögen. — (1:) Neuere amerikanische Gelenklokomotiven. — Aus dem Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über das 10. Geschäftsjahr. — (2): Die neue Lokomotivbehandlungsanlage auf dem Bahnhof Frederizia (Dänemark). — (2—3:) Kurveneinstellung, Führungsdrücke und Kurvenwiderstand von Lokomotiven mit Bisselachsen, nach dem Druckrollenverfahren berechnet. — (23:) Tag der Deutschen Technik.

Glückauf. Essen.

71. Jahrg. Nr. 27 bis 33. Vom 6. Juli bis 17. August 1935.

(27:) Der Güterverkehr in Deutschland auf der Reichsbahn und den Wasserstraßen im Jahr 1934. — (31:) Erdölgewinnung und -verbrauch der Welt im Jahr 1934. — (33:) Die Neuregelung der bergpolizeilichen Vorschriften für den Steinkohlenbergbau.

Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Jena.

Band 141. Heft 6. Juni 1935.

Der Gütertarif der Eisenbahnen als Mittel der Außenhandelspolitik.

The Journal of the Institute of Transport. London.

Band 16. Nr. 9. Juli 1935.

Economic theory and transport co-ordination. — Transportation in Austria.

Juristische Wochenschrift. Berlin.

64. Jahrg. Heft 32. Vom 10. August 1935.

Die Ausführungsanweisung zur Reichs-Straßen-Verkehrsordnung und ihr Verhältnis zu § 25 Reichs-Straßen-Verkehrsordnung.

Die Lokomotive. Wien.

32. Jahrg. Heft 6 bis 7. Vom Juni bis Juli 1935.

(:) 2-D-2-Schnellzugstenderlokomotive Reihe 4640, der C. S. D., entworfen und gebaut von Ceskomoravska-Kolben-Danek A.-G. — 1-B-1-Personenzugslokomotive der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. — Deutsche Fortschritte im elektrischen Bahnbetrieb. — Altösterreichische 1-B-Schnellzugslokomotiven. — Bedeutung der Ö. B. B. für die einheimische Volkswirtschaft. — Der Schnelltriebwagenzug der Chécago, Burlington and Quincy-Eisenbahn. — Vom amerikanischen Eisenbahnbetrieb. — (7:) Auf dem Wege zur amerikanischen Universaltype: 2-D-2-Lokomotive der Chicago- und Nordwestbahn. — 2-C-Heißdampflokomotive für gemischten Dienst der London, Midland und Schottischen Eisenbahn. — 1-A-1-Umbaulokomotive, Reihe 12, der Österr. Bundesbahnen. — Die Bilanz der Österreichischen Bundesbahnen über das Jahr 1934.

Mitteilungen aus den Forschungsanstalten. Oberhausen.

Band 3. Heft 7. Februar 1935.

Die Umgestaltung der Konstruktionsgrundlagen schnellaufender Verbrennungskraftmaschinen durch die Entwicklung der Fahrzeug-Dieselmotoren. — Die Bogenradioide als Gleisübergangsbogen für starke Krümmungen.

Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung. Brüssel.

Band VI. Nr. 6 bis 7. Vom Juni bis Juli 1935.

(6:) Wettbewerb durch Kraftwagen, Schiff und Flugzeug. — Die Triebwagen hinsichtlich ihrer Konstruktion. — Vergleichende Studie über die Vorschriften für Kraftwagenbeförderungen. — Die neue „Direttissima"-Strecke von Bologna nach Florenz. — Verstärkung von Eisenbahnbrücken mittels Schweißung. — Die Elektrisierung der Eisenbahnen im Jahr 1934. — Die selbsttätige Zugbeeinflussung bei der Deutschen Reichsbahn. — Ausgedehnte Anwendung des induktiven Systems. — Zentrale Zugleiteinrichtung auf der Alton-Bahn. — Neue Drei-Zylinder 4-8-2-Schnellzuglokomotive der Tschechoslowakischen Staatseisenbahnen. — (7:) Wettbewerb durch Kraftwagen, Schiff und Flugzeug. — Die Triebwagen vom Standpunkt ihrer Konstruktion aus betrachtet. — Die Weltwirtschaftskrise und die Eisenbahnen und die Einwirkungen der Krise auf den Eisenbahnbetrieb. — Ausgabe der Fahrkarten im Bahnhof Brüssel-Nord.

Monthly Bulletin of the International Railway Congress Association. Brüssel.
Band 17. Nr. 7. Juli 1935.

Competition by roads, watherways and airways. — A contribution to the comparative study of the different types of electric transmission used on diesel-electric railcars. — Note on train speeds. — Is the steam locomotive out of date?

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.
90. Jahrg. Heft 12 bis 15/16. Vom 15. Juni bis 1. August 1935.

(12:) Die federnde Stoßbrücke. — Der Spannageloberbau. — Zugförderung durch Dieselmotoren. — Neue Lokomotiven der Tschechoslowakischen Staatsbahnen. — (13:) Beitrag zur Frage der Bogenberichtigung. — Neuere Schwingungsuntersuchungen im Eisenbahnoberbau. — Zur Baustoffrage hochwertiger Schienen. — Sicherheit gegen Verwerfung im durchgehend geschweißten Gleis. — (14:) Elektrisierung der Deutschen Reichsbahnstrecken Halle—Magdeburg. — Die Elektrisierung der Tauernbahn. — Die Elektrisierung der Hauptstrecke Budapest—Hegyeshalom der Kgl. ungarischen Staatsbahnen. — Elektrisierungen in Holland. — (15/16:) Überblick über die Jubiläumsschau der Deutschen Reichsbahn. — Die Dampflokomotiven und Motorkleinlokomotiven. — 1400-PS-Diesellokomotive mit Flüssigkeitsgetriebe. — Personenwagen. — Triebwagen für den Schnellverkehr mit eigner Kraftquelle. — Zweiachsige Triebwagen für den Nahverkehr. — Die elektrischen Triebfahrzeuge. — Güterwagen. — Der 75-t-Kranwagen der Deutschen Reichsbahn. — Die bremstechnischen Neuerungen auf der Jahrhundert-Ausstellung in Nürnberg. — Straßenfahrzeuge für Güterwagenbeförderung. — Der Oberbau in der Jahrhundert-Ausstellung. — Das Eisenbahnsicherungswesen. — Das Fernmeldewesen.

Railway Age. New York.
Band 98. Nr. 23 bis Band 99. Nr. 5. Vom 8. Juni bis 3. August 1935.

(23:) Union Pacific Streamliner, City of Portland, enters service. — Modern passenger terminal built at Atlantic City, N. J. — Radical revision of freight handling recommended. — Long-and-short-haul clause repeal asked. — Worst floods in years interrupt Railway service. — (24:) Gulf, Mobile a. Northern buys motor trains of welded construction. — Railroads oppose train-limit bill. — Employs drastic measures to cure slide condition. — Western Railways suffer severe losses from floods. — Western Railroad week attracts unusual attention. — Protective section meets at French Lick. — (25:) Light-weight hopper car for Rustless Iron Corporation of America. — Mt. Vernon builds light box car. — Pullman produces light box car without added cost. — Mechanical division full-membership meeting at Chicago. — Courage and initiative have not been killed by the depression. — Railroad week climaxed on june 15. — $ 200 000 000 fore grade separation. — Co-ordinator law extended one year. — Railroads and shippers oppose train-limit bill. — Hearings on repeal of long-and-short-haul clause. — (26:) C. a. O. light-weight hopper car has many new features. — Superintendents discuss operating problems. — Revised waterway bill reported to senate. — Erie eliminates 15 grade crossings at Elmira, N. Y. — Railroad reorganization bill reported in house. — Spring switch on Union Pacific eliminates delays. — Much opposition to long-and-short-haul repeal. — (1:) Railroads complete long bridges over Bonnet Carre floodway. — Signaling as a factor in Railway operation. — Two roads petition federal courts to reorganize.

— Co-ordinators report on scrap made public. — (2:) Shriners housed in air-conditioned cars. — Communication officers convente. — Private freight cars serve both Railroads and shippers. — Discuss materials at Detroit meeting. — John J. Bernet dies; was head of C. a. O. and affiliated lines. — Eighteen Railroads selected for inquiry. — Superintendents discuss operating problems. — (3:) Railway supply officers convening to discuss problems. — $ 300 000 000 of Railway supplies since january. — Northern Pacific dismantles much equipment. — Co-ordinator summarizes studies in Railway purchasing and research. — Government issues rules to cover federal grade crossing work. — Lower basic passenger fares recommended. — Rival groups demand pension-law. — The role of metals in the Railway industry. — Rail output in 1934 shows substantial increase. — (4:) Ultra short wave radio for caboose to engine communication. — German streamlined locomotives attain high speeds. — Eastman asks more study of pension legislation. — Harahan elected predisent of C. a. O. and Pere Marquette. — Labor lobby says Railroads are also lobbying. — L. M. S. stresses on-time performance. — Alloy and rust-resisting metals find increased sphere on the Railways. — Railway supply officers hold convention. — (5:) Northern Pacific roller bearing locomotive overhauled. — A. C. L. employees keep communities rail-minded. — Wood preservation gains 34 per cent in 1934. — Effect of depression on employee earnings. — Multiple-block signaling. — Superintendents discuss operating problems. — New coaling plant on seabord air line. — Extent of law wages and long hours.

The Railway Gazette. London.

Band 62. Nr. 25 bis Band 63. Nr. 7. Vom 21. Juni bis 16. August 1935.

(25:) New German streamlined locomotives. — Improvements at Doncaster works, L. N. E. R. — New rubber-tyred railcar for the Entre Rios Railway. — New 2-8-0 locomotives, L. M. S. R. — (26:) Impressions of overseas transport. — Our centenary-messages from readers. — New turbine-driven 4-6-2 express locomotive, L. M. S. R. — An unusual Railway safety device. — Railway air services in the South of England. — (Supplement:) Southern Railway electrification extension to Eastbourne and Hastings. — (1:) Our centenary-messages from readers. — Air conditioning of trains. — Railway maintenance problems. Railways and road transport section. — Beyer-Garratt locomotives in Algeria. — Machining locomotive cylinders. — (2:) Would it pay to abolish first class? — The wear of steel rails. — Recent practice in testing of bridges in India. — Safety track for high-speed railcars. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (3:) Station truck working on the G. W. R. — Passenger traffic statistics 1923—34. — New coaches and buffet cars, G. W. R. (Ireland). — Southern Railway and naval review. — New 4-6-2 express locomotives, L. M. S. R. — Improvements at Doncaster works, L. N. E. R. — Locomotive blast-pipe trials in India. — (4:) The horse-power of locomotives. — British Railway statistics. — The transport of food by rail. — The Trans-Iranian section, Iranian State Railways. — The first public Railway in Germany. — Bale stacking trucks at Fringinghall, L. M. S. R. — 2-6-0 Henschel locomotive for Turkey. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (5:) The transport of food by rail. — Railways and road transport section. — The L. M. S. R. turbine locomotive. — A large wagon tippler for China. — (6): New danish method of artificial respiration. — Engineering works in Mud Gorge, N. W. R., India. — New locomotives for the Palestine Railways. — (Supplement:)

Diesel Railway traction. — (7:) The transport of food by rail. — Improving locomotive boiler efficiency. — The air-conditioning of trains. — New steel-covered corridor train, Great Southern Railways. — Henschel-built 4-8-4 tank engine for Marocco. — New freight train rolling stock for the Nigerian Railway.

Die Reichsbahn. Berlin.

11. Jahrg. Nr. 25 bis 33. Vom 19. Juni bis 14. August 1935.

(25:) Das heutige Deutschland. — Bildbericht vom Bau der Berliner Nordsüd-S-Bahn. — (26:) Zur Fertigstellung des Ausbaus der Feldabahn (Neubaustrecke Dorndorf—Kaltennordheim). — (27:) Mit der Kamera im Eisenbahnbetrieb. — (28:) Was Ausstellungen über die Schweißtechnik bei der Reichsbahn zeigten. — Die Reichsbahn bei der Dreitage-Mittelgebirgsfahrt 1935. — (Sonderausgabe:) 100 Jahre Deutsche Eisenbahnen. Geleitworte. — 100 Jahre Deutsche Eisenbahnen. — Die Personal- und Sozialpolitik der Deutschen Reichsbahn. — Verkehrs- und Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn. — Aus dem Betrieb der Reichsbahn. — Die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn. — Reichsbahn und Wirtschaft. — Die Arbeit in den Reichsbahnwerkstätten. — Die Bautätigkeit der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1935. — Gedanken zur Fortentwicklung des Eisenbahnrechts. — Die Wirtschaftsführung der Deutschen Reichsbahn. — Die Motorisierung der Reichsbahn auf Schiene und Straße. — Der Stand des Brückenbaus bei der Deutschen Reichsbahn und bei den Reichsautobahnen. — Der Aufbau und die Organisation der Deutschen Reichsbahn. — Reichsbahn und Reichsautobahnen. — Die Bedeutung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und der Privateisenbahnen für das deutsche Verkehrswesen. — 100 Jahre Deutsche Eisenbahnen, Ausstellung Nürnberg 1935. —(29:) Die erste Eigenheimsiedlung für Reichsbahnarbeiter. — (30:) Ein neuer Rechnungsvordruck für Leistungen. — Schwere Fracht! Rennpferde reisen zum Deutschen Derby. — (31:) Die Neuordnung der Dienstkleidung. — Schülersonderzüge. Ein Versuch und seine Ergebnisse. — (32:) Der Deutsche Eisenbahnverkehrsverband. — (33:) Ein Wendepunkt in der Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und Wissenschaft.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 56. Nr. 24 bis 31. Vom 15. Juni bis 3. August 1935.

(24:) Das preußische Gesetz zur Einschränkung der Rechte am Wasser. — Der Graben. Ein Problem des Wasserrechts. — (30:) Der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. — (31:) Das Verkehrswesen des Saarlandes.

Revista del Consejo Administrativo de los FF. CC. Nacionales (Zeitschrift des Verwaltungsrats der kolumbischen Nationaleisenbahnen). Bogota.

Heft 37 bis 38. Vom Februar bis März 1935.

(37—38:) Bilanz vom 31. Dezember 1934. — Gewinn- und Verlustrechnung. — Statistiken über das Geschäftsjahr 1934. — Beigabe: Übersichtskarte der kolumbischen Nationaleisenbahnen.

Revue générale des Chemins de fer. Paris.

54. Jahrg. 2. Halbjahr. Nr. 1 bis 2. Vom Juli bis August 1935.

(1:) Système de chauffage des voitures par conditionnement de l'air sur le Réseau de l'Etat. — Etude de la mortalité des retraités des Grands Réseaux. — (2:) La commande à distance des bifurcations et zones d'aiguillages par le système des „postes semi-autonomes". — Garages des matérils à vouyageurs du Landy.

Ruhr und Rhein. Essen.
16. Jahrg. Heft 28 bis 32. Vom 12. Juli bis 9. August 1935.
(28:) Industrielle Förderung des Arbeiterwohnstättenbaus. — Eine Reminiszenz zum Jubiläum der Deutschen Eisenbahn. — Das Gesetz über den Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen. — (32:) Braunkohle im Exportkampf.

Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich. München und Leipzig.
59. Jahrg. Heft 3. Juni 1935.
Der Wandel des Wissenschaftsbildes Friedrich Lists.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.
Band 108. Nr. 24 bis Band 106. Nr. 4. Vom 15. Juni bis 27. Juli 1935.
(24:) Straßen-Rollschemel für Eisenbahnwagen. — (26:) Der neue Güterbahnhof Weiermannshaus in Bern. — (4:) Zur Eröffnung der Säntis-Schwebebahn. — Hundert Jahre deutsche Eisenbahn.

Los Transportes, Halbmonatszeitschrift für Eisenbahn-, Straßenbahn- und Kraftwagenverkehr. Madrid.
17. Jahrgang. Heft 401 bis 404. Vom Juni bis Juli 1935.
(401:) Über das Eisenbahnproblem. — Etwas über die Entschädigungsgerichte. — Betriebsergebnisse der spanischen Nordbahn und der Madrid-Zaragossa und Alicante-Eisenbahn. — (402:) Entwurf eines Gesetzes betr. die Ausgabe von Schatzscheinen durch die Eisenbahngesellschaften. — Der Kraftwagenverkehr und die Verwaltungsaufsicht. — Wagenbeschädigungen. — (403:) Anpassung der Verkehrsmittel und Staatsaufsicht. — (404:) Neuorganisation des Obersten Eisenbahnrates. — Abwanderung des großen Verkehrs auf den Kraftwagen.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.
14. Band. Heft 6. 1935.
Schadensbegriff bei Verletzung Minderjähriger. — Vorsicht beim Aussteigen. — Die Tankstelle vor dem Hause. Kein Widerspruch des Hauseigentümers.

Verkehrstechnik. Berlin.
16. Jahrg. Heft 12 bis 15. Vom 20. Juni bis 5. August 1935.
(12:) Grundgesetze der Wirtschaft der Verkehrsunternehmen. — Die Deutsche Reichsbahn im Jahr 1934. — (13:) 50 Jahre Internationaler Verein der Straßenbahnen, Kleinbahnen und öffentlichen Kraftfahrunternehmen. — Die Belgische Nationale Kleinbahn-Gesellschaft. — (14:) Das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. — Die Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in Frankreich. — Wirtschaftlichkeit im Nahverkehr. — (15:) Die Durchführungsbestimmungen zum Kraftfahrzeugsteuergesetz. — Leitgedanken für eine gute und wirtschaftliche Gleiserhaltung. — Schuld oder Ursache beim Verkehrsunfall.

Verkehrstechnische Woche. Berlin.
29. Jahrg. Heft 25 bis 33. Vom 19. Juni bis 14. August 1935.
(25:) Das Berliner Verkehrs- und Baumuseum in seiner neuen Gestalt. — Neue Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn. — (16:) Das Geschichtsbild der Deutschen Reichsbahn an der Pforte des Dritten Reichs. — Tag der deutschen Technik in Breslau. — (27:) Motorkleinlokomotive mit Voith-Flüssigkeitsgetriebe. — Die Bedeutung des Kaiser-Wilhelm-Kanals. — Neuzeitliche Warnanlagen für Wegübergänge. —

(28:) Die Eisenbahnen im Fernen Osten. — (29:) Heimische Bauweisen und Eisenbahnhochbauten im Bezirk der RBD. Münster (Westf.). — Neuzeitliche Umgestaltung alter Bahnhofsbauten. — (30—31:) Großstädtische Bahnhofsanlagen im Spiegel der Entwicklung der Städte und ihrer Verkehrsmittel. — (31:) Gesetzliche und finanzielle Grundlagen für die zukünftige Gestaltung des Bauens und Wohnens. — (32:) Der Nahverkehr und seine wirtschaftliche Bedeutung. — Der Behälterverkehr in England. — (33:) Neuere Verfahren auf dem Gebiet des Gleisbaus. — Die Bedeutung der Ladevorgänge für das Transportwesen.

Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes. Paris.

11. Jahrg. Nr. 4/5 bis 7. Vom April bis Juni 1935.

(4/5:) Die polnischen Staatseisenbahnen in den Geschäftsjahren 1931 bis 1934. — Die italienischen Staatsbahnen während des Geschäftsjahrs vom 1. Juli 1933 bis 30. Juni 1934. — Die Tätigkeit der hauptsächlichsten neben dem IEV. bestehenden internationalen Eisenbahnverbände im Jahr 1934. — Die rumänischen Eisenbahnen. Bericht über die Durchführung ihres Verbesserungsprogramms. — Der Verkauf der ostchinesischen Eisenbahnen. — (7:) Die vier großen Eisenbahngesellschaften Großbritanniens im Geschäftsjahr 1934. — Die Eisenbahnen Großbritanniens und die Luftbeförderungen. — Bericht über die Geschäfte der Allgemeinen Ausgleichstelle im Jahr 1934. — Bericht an den Geschäftsausschuß des IEV. über die Geschäftsführung des BCC. — Betriebseinnahmen und -ausgaben der Eisenbahnen.

Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 79. Nr. 26 bis 31. Vom 29. Juni bis 3. August 1935.

(26:) Die ersten fertigen Kraftfahrbahnen. — (28:) Bewegungswiderstände von Eisenbahnfahrzeugen. — Eisenbahnausstellung Nürnberg. — (30:) Technische Verkehrsentwicklung im Dienst der Wirtschaft. — (31:) Eisenbahnfragen in Verbindung mit der Rückkehr des Saarlands zum Reich.

Zeitschrift für Bahnärzte. Melsungen.

30. Jahrg. Nr. 7 bis 8. Vom 1. Juli bis 1. August 1935.

(7:) Die Würfelprobe. — Die rassehygienischen Aufgaben des Bahnarztes. — Die Untersuchung der Beamten und Angestellten bei den Kleinbahnen. — (8:) Epilepsie und Tod im status epilepticus keine Folge von Dienstbeschädigung. — Aus dem Sanitäts- und Rettungswesen der Deutschen Reichsbahn.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Hamburg.

67. Jahrg. Nr. 6 bis 7. Vom Juni bis Juli 1935.

(6:) Wirtschafts- und Verkehrsfragen der Binnenschiffahrt. — (7:) Die deutsche Binnenschiffahrt.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungswesen (Das Stellwerk). Berlin.

30. Jahrg. Nr. 9 bis 10. Vom 10. Juli bis 1. August 1935.

(9:) Die erste Entwicklung des deutschen Signalwesens. — Die Nachprüfung der telegraphischen Rückmeldung im Störungsbuch durch den Vorsteher der Bahnmeisterei. — Die Reichsbahnschranke. — (10:) Aus Selbstanschlußtechnik und Selbstanschlußbetrieb. — Anordnung der Signale bei durch Flachweichen verlaufenden Fahrwegen. — Die selbsttätigen Warnanlagen an Wegübergängen bei der Deutschen Reichsbahn.

Zeitschrift für die internationale Eisenbahnbeförderung. Bern.
43. Jahrg. Nr. 6 bis 7. Vom Juni bis Juli 1935.
(6:) Die Revision des I. Ü. G. — (7:) Die Änderung der Haftungsbestimmungen im römischen I. Ü. G.

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Berlin.
12. Jahrg. Heft 4. 1935.
Verkehrspolitische Entscheidungsfragen der Vereinigten Staaten von Amerika. — Geschichtliche Grundlagen und erste Entwicklung der Eisenbahn-Personentarife.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.
75. Jahrg. Nr. 25 bis 33. Vom 20. Juni bis 15. August 1935.
(25:) Die Beurteilung der neuen internationalen Übereinkommen. — Aufbau und Systematik der Seefrachttarife. — Die technischen Möglichkeiten des Eisenbahnverkehrs in Ostpreußen. — Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission. — (26:) Die neuen Vereinsermittlungsvorschriften (VErmV). — Das neue italienische Patentgesetz. — Die vier englischen Eisenbahngesellschaften im Jahr 1934. — (27/28 Sondernummer: 100 Jahre Deutsche Eisenbahnen:) Zum Geleit. — Willkommgruß. — Die erste deutsche Eisenbahn (Ludwigsbahn Nürnberg—Fürth). — Was war uns Friedrich List? — Hundert Jahre deutscher Schienenweg. — Was verdankt Deutschland den Eisenbahnen? — Das Deutsche Eisenbahnwesen. — Das Beschaffungswesen der deutschen Eisenbahnen einst und jetzt. — 100 Jahre Eisenbahnarchitektur. — Lokomotiventwicklung bei den deutschen Eisenbahnen. — (29:) Das Verkehrsmuseum Nürnberg im Rahmen der Jubiläumsfeier. — Reichsbahnausstellung Nürnberg 1935 „100 Jahre deutsche Eisenbahnen". — Die Eröffnung der Jubiläumsausstellung in Nürnberg. — (30:) Der Grunderwerb für die Reichsautobahnen im Umlegungsverfahren. — Fahrbare Waschwagen für Züge mit Massentransporten. — Die Eisenbahnen von Siam. — Eisenbahnwerbung und Fahrplanbekanntgabe. — (31:) Grundsätzliches zur sogenannten Auslobungspraxis der Eisenbahnen. — Hamburg: Deutschlands Tor der Welt. — Marktordnung und Verdingungsgrundsätze. — Baurat Dr.-Ing. e. h. Bousset zum 70. Geburtstag. — (32:) Fünfundsiebzig Jahre Kaiserin-Elisabeth-Bahn. — Nachprüfbarkeit der Verwendung des Frachtguts im nationalen und internationalen Verkehr. — Marktordnungs- und Verdingungsgrundsätze. — Technischer Ausschuß des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. — Die neue Güterabfertigung Köln-Gereon. — (33:) Pflichten der Eisenbahn und der Kraftwagenführer an schienengleichen Übergängen innerhalb von Bahnhöfen. — Brennstoffwirtschaft bei Dampflokomotiven auf praktisch wissenschaftlicher Grundlage. — Aus der Tätigkeit der Ausschüsse des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen für den Wagenverkehr, den Personenverkehr und den Güterverkehr. — Die finanzielle Entwicklung der Österreichischen Bundesbahnen.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.
55. Jahrg. Heft 28 bis 30. Vom 10. bis 24. Juli 1935.
(28:) Die Eisenbahn- und Straßenbrücke über den Kleinen Belt. — (29:) Geschwindigkeiten auf der Eisenbahn. — (30:) Stand der neuen Bestimmungen und Bauregeln für geschweißte vollwandige Eisenbahnbrücken.

Herausgegeben in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck von H. S. Hermann - Büxenstein G. m. b. H. Berlin SW 19.

Der Personenverkehr der amerikanischen Eisenbahnen nach dem Bericht des Federal Coordinator of Transportation vom Januar 1935.

Von

Dr. R. Gretsch, Berlin.

Der Ende Januar dieses Jahres erschienene Bericht des Federal Coordinator gibt einen ebenso interessanten wie erschütternden Einblick in die Verhältnisse und die Wirtschaftlichkeit des Personenverkehrs der amerikanischen Eisenbahnen. Er behandelt nicht nur den Personenverkehr der Eisenbahnen, sondern streift auch denjenigen der Straßen- und der Luft-Verkehrsgesellschaften. Gegenstand der Untersuchungen ist: Feststellung der Ursachen des Niedergangs und der gegenwärtigen Unwirtschaftlichkeit des Personenverkehrs. Zu diesem Zweck werden die Besserungsmöglichkeiten überprüft, die Bedürfnisse zeitgemäßen Verkehrs sowie die Preisgrenzen ermittelt und Änderungen erwogen, die in den Beförderungsmethoden, im Betrieb und bei der Werbung notwendig erscheinen, um den Personenverkehr der Eisenbahnen nicht nur zu fördern, sondern vor allem wieder ertragreich zu gestalten.

Der Bericht selbst fußt auf den Jahresberichten der Eisenbahnen an das Bundeshandelsamt, den jährlichen Veröffentlichungen der National Automobile Chamber of Commerce und auf den Berichten der Luftfahrtgesellschaften an das Post Department. Er verarbeitet ferner die Antworten auf die ausgegebenen Fragehefte[1], die jährlichen Veröffent-

[1] Zu diesem Zweck war 1933 ein sogenanntes „Passenger Ballot" (will you help your Government solve the transportation Problem?) ausgegeben worden, um die Meinung der Reisenden über die verschiedenen Verkehrsmittel in Erfahrung zu bringen. Es wurde an die Eisenbahnfahrgäste und die Fahrgäste der Überlandomnibusse und Flugzeuge, an Verkehrsbüros und die Mitglieder der Automobilklubs verteilt. Über 26 000 dieser Fragehefte wurden beantwortet und ausgewertet.

lichungen in der Zeitschrift Bus Transportation, die Antworten auf die Umfragen bei den Eisenbahnbeamten, den Verkaufs- und Reisebüros über Anregungen, Betriebsverbesserungen, Fahrpreisänderungen[1] sowie ähnliche Untersuchungen und Versuche, die von verschiedenen Eisenbahngesellschaften vorgenommen wurden.

Das gegenwärtige große Problem der amerikanischen Eisenbahnen besteht in der Lösung der Frage: Wie kann der Personenverkehr wirtschaftlich gestaltet werden? Denn selbst heute, nachdem die Eisenbahnen über zwei Drittel ihres Personenverkehrs vom Jahr 1920 verloren haben, betragen die Einnahmen aus ihm immer noch über 16 % der Gesamteinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr. Eine Besserung der Personenverkehrseinnahmen würde daher den Gesamtwirtschaftsverhältnissen der Eisenbahnen zugute kommen. Noch bis 1921 brachte der Personenverkehr der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten ungefähr das gleiche Verhältnis der Betriebseinnahmen zu den Betriebskosten wie der Güterverkehr. Es darf jedoch nicht übersehen werden, daß die Vorherrschaft der Eisenbahnen — vielleicht sogar ihr Fortbestehen in der gegenwärtigen Betriebsführung — durch das inzwischen erfolgte Aufkommen neuer Verkehrsmittel auf allen ihren Gebieten stark bedroht ist. Besonders ernst bewertet wird dabei die durch das Kraftfahrzeug auch den Einzelpersonen gegebene Möglichkeit, die eigene Beförderung selbst zu leisten, die den Verfrachter zwingt, seine Vergütungen von der Wertgrundlage auf die Selbstkostengrundlage umzustellen. In dem Bericht ist die These aufgestellt: „Die Eisenbahnen werden solange nicht in dem Maß gesunden können, wie es das nationale Wohlergehen erfordert, bis der gegenwärtige Trugschluß, daß es richtig sei, einen Betrieb sozusagen als Beiprodukt mit Einnahmen unter den Aufwendungen zu führen, durch den ernsten Grundsatz ersetzt ist: „Daß jeder Verkehrszweig auf seinen eigenen Füßen zu stehen hat"; das bedeutet aber, daß keine Verkehrsbetriebe mehr geführt werden sollten, die nicht ihre vollen Betriebskosten abwerfen.

Um aber den Personenverkehr wirtschaftlich zu gestalten, wird als notwendig erachtet, vor allem die Ursachen seiner gegenwärtigen Lage festzustellen; dabei werden die folgenden vier Punkte als besonders beachtenswert hervorgehoben:

1. Genaue Ermittlung des gegenwärtig vorhandenen und des unter Würdigung der Zeitverhältnisse möglichen Personenverkehrs.

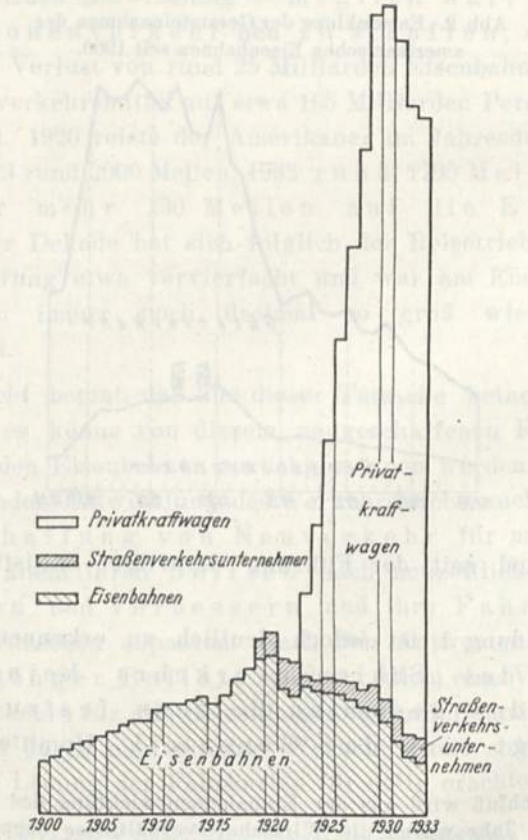
[1] Es lagen dazu Ausarbeitungen von 664 Eisenbahnbeamten, 473 Verkaufsleitern, 144 ähnlichen Stellen sowie von 181 Reisebüros vor.

2. Umgestaltung und Verbesserung der Betriebführung nach den Wünschen und Forderungen der Reisenden.
3. Anpassung der Fahrpreise an die Beträge, die die Fahrgäste für die betreffende Verkehrsklasse zu bezahlen bereit sind.
4. Förderung des Fahrkartenverkaufs und der Anregung zum Reisen mit den Eisenbahnen.

1. Entwicklung und Entwicklungsmöglichkeit des Personenverkehrs.

Der Personenverkehr der amerikanischen Eisenbahnen (siehe hierzu Abbildung 1) stieg von rund 4 Milliarden Fahrgastmeilen im Jahr 1871

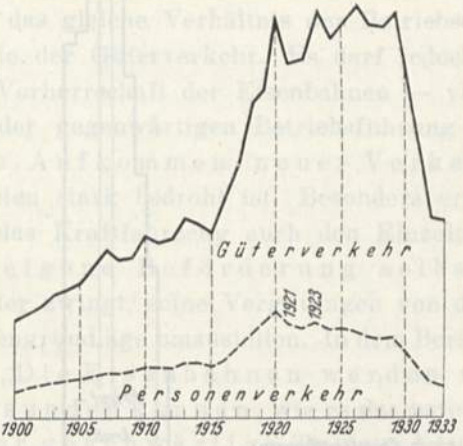
Abb. 1. Entwicklung der Gesamtpersonenmeilen seit 1900.



auf 16 Milliarden im Jahr 1900 und von da ab ziemlich gleichmäßig (mit Ausnahme der Jahre 1915 und 1916) bis auf 47 Milliarden Fahrgastmeilen im Jahr 1920. 1920 begann der Wirtschaftsniedergang. Man versuchte, dem drohenden Einnahmeverlust durch Erhöhung der Fahrpreise um rund 20 % entgegenzuwirken. Der Erfolg war ein Rückgang der Fahrgast-

einnahmen um rund 10% (siehe Abbildung 2), für den die am Bericht arbeitenden Sachverständigen mehr die Fahrpreiserhöhung als die beginnende Wirtschaftsdepression verantwortlich machen[1]. Von 1924 bis 1929 fielen dann die Verkehrseinnahmen zunächst noch mäßig; von 1930 ab setzte der gewaltige Absturz ein. 1933 wurde nur mehr die gleiche Anzahl Fahrgastmeilen geleistet und die gleichen Einnahmen erzielt wie 33 Jahre zuvor, im Jahr 1900. Dazu kommt noch, daß die durchschnittliche Zugbesetzung (Fahrgäste je Zug) fortlaufend gesunken war. Auf den Kopf der Bevölkerung berechnet war der Schienenverkehr im Jahr 1933 unter denjenigen des Jahrs 1881 zurückgegangen, die durchschnittliche Jahresausgabe je Einwohner für Eisenbahnreisen hatte den

Abb. 2. Entwicklung der Gesamteinnahmen der amerikanischen Eisenbahnen seit 1900.



niedrigsten Stand seit der Führung derartiger Statistiken (ab 1871) erreicht.

Aus Abbildung 1 ist jedoch deutlich zu erkennen, daß mit dem Rückgang des Schienenverkehrs keineswegs ein Rückgang des gesamten Reisens festzustellen ist. Vielmehr zeigt sich das Gegenteil. Unmittelbar nach 1920

[1] Dieser Schluß wird aus der Einnahmeentwicklung des Jahrs 1923 gefolgert. In diesem Jahr waren die Wirtschaftsverhältnisse ebenso gut, vielleicht sogar besser, als im Jahr 1920. Trotzdem aber hielten sich die Einnahmen nur in der Höhe des Jahrs 1921. Die 20prozentige Fahrpreiserhöhung war demnach nicht nur nicht in der Lage, ihren Zweck zu erfüllen, sondern brachte sogar einen fühlbaren Verlust an Fahrgeldeinnahme. (Es fragt sich dabei aber, ob nicht an diesem Ergebnis doch die Nacheilung der vorausgegangenen Jahre und vor allem das vermehrte Aufkommen des Personenkraftwagens, siehe Abbildung 1, beteiligt ist. — Der Verfasser.)

beginnt der Siegeszug des Kraftfahrzeugs. 1922 entfallen auf die Kraftbeförderung bereits 25 % der von den Eisenbahnen geleisteten Fahrgastmeilen. Innerhalb der nächsten drei Jahre wuchs der Personenverkehr im Privatkraftwagen auf etwa das Doppelte des Schienenverkehrs. Zwei weitere Jahre später fuhren auf den Straßen etwa viermal so viele Fahrgäste wie mit den Eisenbahnen. Ende 1929 betrug der amerikanische Gesamtpersonenverkehr auf Schiene und Straße das Fünffache, 1933 trotz des bekannten schroffen Wirtschaftsniedergangs immer noch das Vierfache des Jahrs 1920[1].

Man erkennt aber, daß es dem Kraftfahrzeug — unbeschadet der wirtschaftlichen Entwicklung — möglich war, einen gewaltigen Personenverkehr **neu** zu schaffen, der für das Jahr 1933 bei einem Verlust von rund 25 Milliarden Eisenbahn-Fahrgastmeilen an die Straßenverkehrsmittel auf etwa 165 Milliarden Personenmeilen veranschlagt wird. 1920 reiste der Amerikaner im Jahresdurchschnitt rund 500 Meilen, 1929 rund 2000 Meilen, 1933 rund 1700 Meilen, und davon entfielen nur mehr 130 Meilen auf die Eisenbahnen. Innerhalb einer Dekade hat sich folglich der Reisetrieb der amerikanischen Bevölkerung etwa vervierfacht und war am Ende von vier Depressionsjahren immer noch dreimal so groß wie in der Vor-Kraftwagenzeit.

Der Bericht betont, daß aus dieser Tatsache keinesfalls gefolgert werden dürfe, es könne von diesem neugeschaffenen Kraftverkehr ein größerer Teil den Eisenbahnen zurückgewonnen werden. Dagegen wird aus der steigenden Entwicklung des Verkehrstriebs auch für die Eisenbahnen die Schaffung von Neuverkehr für möglich gehalten, wenn sie vor allem ihren Betrieb nach neuzeitlichen Forderungen umgestalten und verbessern und ihre Fahrpreise mehr den Fahrgastwünschen anpassen. Nach den Antworten der bereits erwähnten Passenger Ballots wird vor allem eine Verbesserung des Durchgangsverkehrs für alle Reiseklassen[2] gefordert und eine Förderung des Reisetriebs durch eine erhöhte Werbetätigkeit sowie eine Vereinfachung in der Lösung der Fahrkarten für nötig erachtet.

[1] Die in Abbildung 1 gemachten Eintragungen und hier gegebenen Zahlen über die von den Privatkraftwagen und den Kraftverkehrsgesellschaften geleisteten Wagenmeilen sind nicht eindeutig genau. Die Eintragungen beruhen auf Schätzungen der National Automobile Chamber of Commerce nach dem Brennstoffverbrauch, nach Angaben der Straßenüberwachungsstellen und auf Schätzungszahlen anderer staatlicher Stellen.

[2] Hierzu siehe die Darlegungen auf Seite 1312 u. f.

Ein ganz erheblicher Vorzug des Reisens mit den Eisenbahnen wird in der größeren Sicherheit gegenüber den übrigen Verkehrsmitteln gesehen, wenn auch zugegeben wird, daß sowohl die Straßenverkehrs- wie die Luftverkehrs-Gesellschaften in den letzten Jahren große Erfolge in der Verbesserung der Reisesicherheit und Zuverlässigkeit zu verzeichnen haben. Zur Erläuterung diene die folgende Zusammenstellung 1, die die Unglücksfälle für das Jahr 1933 umfaßt.

Zusammenstellung 1.

	Es entfielen auf:		Anzahl der Unglücksfälle je Milliarden Fahrgastmeilen
	Fahrgastmeilen in Milliarden	Unglücksfälle Anzahl	
1. Eisenbahnen	16	33	2,06
2. Straßenverkehrs-Gesellschaften .	6,5	97	14,90
3. Luftverkehrs-Gesellschaften . . .	0,198	8	40,40
4. Privatkraftwagen	350	31 000	88,60

Die Unglücksfälle mit Personenkraftwagen sind auf Grund von Untersuchungen geschätzt, die vor drei Jahren von der National Association of Motor Bus Operators[1] vorgenommen wurden.

2. Betriebs- und sonstige Verbesserungen.

Ein Haupthinderungsgrund für das Reisen mit den Eisenbahnen wird darin gesehen, daß sich der normale Reiseantritt mit der Bahn für den das Reisen weniger Gewohnten zur Zeit erheblich umständlicher gestaltet als mit dem Privatkraftwagen. Mit Recht wird daran erinnert, daß vor ein oder zwei Generationen eine Tagesreise ein Ereignis war, das Vorbereitungen von Tagen, ja von Wochen in Anspruch nahm. Der Privatkraftwagen macht Reisevorbereitungen beinahe so gut wie unnötig. Der Wagen fährt vor, die Gepäckstücke werden aufgeladen; der Reiseantritt vollzieht sich so ohne alle Umstände. Dementsprechend wären auch die Vorbereitungen für Eisenbahnreisen zu gestalten. Ein Anruf im Fernsprecher, bei dem der Reisende seine Reisewünsche zum Ausdruck bringt, sollte künftighin genügen. Von diesem Augenblick an habe die betreffende Eisenbahngesell-

[1] Der Beratende Ausschuß (Advisory Committee) warnt allerdings vor Überschätzung dieser Angaben, da gerade hier Durchschnittszahlen nicht am Platze seien. Die Unglücksfälle wären meist selbst verschuldet (zu schnelles Fahren in Kurven, Trunkenheit der Fahrer); für den vorsichtigen Fahrer seien sie erheblich niedriger zu bewerten.

schaft die Aufgabe, den Fahrgast von allen Reiseunbequemlichkeiten zu entlasten. Ohne weiteres Dazutun müsse er seine Fahrkarte erhalten, auf Wunsch im Kraftwagen zum Bahnhof gebracht werden; Sorgen für die Gepäckbeförderung, ja sogar für Hotel- oder sonstige Unterkunft wären ihm abzunehmen. All diese Leistungen müßten aber im Preise der gelösten Fahrkarte einbegriffen sein.

Zu diesen Pflichten muß aber noch ein vorbildliches Verhalten des Eisenbahnpersonals treten sowie eine erstklassige, zweckmäßige Einrichtung der Bahnhöfe. Alle Eisenbahnangestellten müssen sozusagen davon durchdrungen sein, daß es die Reisenden sind, denen sie ihren Verdienst verdanken, und daß die Sicherheit ihrer Stellung von der Förderung des Reisens mit der Bahn abhängt. Die Bahnhöfe sollten in ihren Ausstattungen geschmackvoll sein und der Zeitrichtung folgen. Der Betrieb auf ihnen muß vor allem geräuschloser werden. Das Ausrufen der Zeitungs- und Erfrischungshändler u. ä. Personals muß aufhören. Die Reisenden sollen fühlen, daß sie willkommen sind und eine Behandlung erfahren, die zur Wiederbenutzung der Bahnen anregt. Als Vorbilder werden die Beziehungen zwischen Reisenden und Personal auf den Schiffen und den Flugzeugen hingestellt, die nach den Feststellungen mit zur Beliebtheit und Benutzung dieser Verkehrsmittel beitragen.

Als dringend notwendig zur Hebung des Eisenbahnverkehrs wird die Einbeziehung von Sonderleistungen, vor allem der Gepäckträger, in den Preis der Fahrkarten bezeichnet. Auch das Trinkgeldunwesen müsse grundsätzlich ausgerottet werden, da es zahlreiche Personen von der Benutzung der Bahnen abschreckt.

Aus Werbungsgründen wird auch eine Vereinfachung der Form der Erhebung der Preise für besondere Bequemlichkeiten gefordert. So wären z. B. die Schlafwagenzuschläge für eine Reise, unabhängig davon, ob sie im Bereich einer oder mehrerer Eisenbahngesellschaften durchgeführt wird, in den Preis der gelösten Fahrkarte einzubeziehen, so daß Nachforderungen künftighin fortfallen würden.

Eine Neuregelung wird auch für das Reisegepäck gefordert. In den Fahrgastabteilen sollte künftighin nur mehr dasjenige Handgepäck untergebracht werden, das die Reisenden während der Reise selbst (nicht am Bestimmungsort) benötigen; alles übrige Reisegepäck aber sollte im gleichen Wagen, jedoch nicht in den Fahrgastabteilen, mitgeführt werden, wobei die Eisenbahngesellschaften die gesamte Fürsorge für seine Beförderung übernehmen.

Hingewiesen wird auch auf die Bedeutung von Gemeinschaftsbahnhöfen an wichtigen Eisenbahnknotenpunkten und an Knoten-

punkten von Eisenbahn-, Straßen- und Luftverkehrslinien, um die Unbequemlichkeiten des Umsteigens weitgehendst auszuschalten. Wird die Verwendung von Verbindungsfahrzeugen (Kraftwagen) im Umsteigeverkehr nötig, so sollte sie gleichfalls im Preis der gelösten Fahrkarte einbegriffen sein. Für alle Bahnhöfe wird eine zeitgemäße Ausstattung gefordert, die möglichst die Bequemlichkeit des eigenen Heims, also neben Restaurationsbetrieb Lese-, Ruheräume, Bade- und Waschgelegenheiten sowie sonstige Annehmlichkeiten bieten. Lange Wege zu den Zügen, Treppen sollten in modernen Bahnhöfen vermieden werden, ebenso wie das Anstehen vor den Sperren und die Schwierigkeiten mit den Gepäckträgern.

Besondere Regelungen werden für die Zukunft auch im Anschlußverkehr bei Verspätungen als notwendig erachtet. Hier müßten die Reisenden ohne besonderes Dazutun über die noch möglichen Verbindungen und Anschlüsse unterrichtet werden und ihnen, innerhalb der durch die Wirtschaftlichkeit gezogenen Grenzen, alle Möglichkeiten geboten werden, um diese Verspätungen durch Benutzung von Sonderverbindungen auszugleichen.

Der amerikanische Eisenbahnverkehr kennt bekanntlich keine Unterscheidungen nach 1., 2. oder 3. Klasse, sondern nur nach der Geschwindigkeit und der Art des Zuges[1]. Für einen planmäßigen Verkehrsneuaufbau wird erforderlich erachtet, die Wünsche der Reisenden kennen zu lernen, sie dann aber auch soweit wie irgend möglich zu erfüllen. Nach den Feststellungen sind bei den Langstreckenreisenden (über eine Tagesreise) drei verschiedene Klassen zu unterscheiden:

1. Reisende, die lediglich die Verkehrsmöglichkeiten ohne Luxus oder besondere Bequemlichkeiten wünschen.

2. Reisende, die keinen Luxus, aber immerhin gewisse Bequemlichkeiten verlangen.

3. Reisende, die Luxus fordern, dafür aber bereit sind, die entsprechenden Preise zu bezahlen.

Als besonders beachtenswert wird das Studium von Sonderverkehrsfragen, vor allem bei der Verbindung wichtiger

[1] Eine Reise von Chicago nach New York kann so z. Z. in gewöhnlichen Personenwagen zu den üblichen Grundfahrpreisen ausgeführt werden. Für die Benutzung von Schlafwagen ist dann noch eine Sondervergütung zu leisten. Für die Benutzung des 20th Century Limited (der New York Central Railroad) — ein Luxus-Expreßzug — sind 20 $ Zuschlag zu entrichten. Dieser Zug führt außer Speisewagen noch Klubwagen mit Büchereien und bietet Bad und alle sonstigen Bequemlichkeiten.

Verkehrszentren, erachtet und darauf hingewiesen, daß es sich hier häufig darum handeln wird, zahlreiche, aber kleinere Einheiten einzusetzen.

Im Bericht wird ferner hervorgehoben, daß sich der Verkehrsrückgang der Eisenbahnen wohl nicht so schroff vollzogen hätte, wenn nicht die Einschränkung der Fahrpläne in manchen Fällen derart rücksichtslos durchgeführt worden wäre, daß der Wirtschaftserfolg dieser Maßnahmen unwirksam wurde. Die Problemstellung der Eisenbahngesellschaften laute heute: „Die Fahrgelegenheit so dicht und vielseitig zu gestalten, daß den Fahrgästen die gleichen Verkehrsmöglichkeiten mit größeren Geschwindigkeiten, erhöhter Sicherheit und angenehmeren Bequemlichkeiten geboten werden wie im eigenen Kraftwagen". Auch unter diesem Gesichtspunkt sei die Verwendungsmöglichkeit kleinerer Einheiten besonders zu prüfen.

Im Fernverkehr sind die Kraftwagenbesitzer zur Zeit an Geschwindigkeiten von 80—90 km/Std. gewöhnt. Wenn auch angenommen werden kann, daß die Durchschnittsgeschwindigkeit im Kraftwagen kaum über rund 65 km/Std. beträgt, so besitzt eine Durchschnittsgeschwindigkeit der Eisenbahnen von beispielsweise 72 km/Std. nur geringe Anziehungskraft für die Rückgewinnung der Reisenden mit Eigenkraftwagen.

Im Luftverkehr werden gegenwärtig Durchschnittsreisegeschwindigkeiten von 160—320 km/Std. erzielt. 1933 betrug das Mittel 186 km/Std. Dabei schwankte die Betriebsmöglichkeit der Luftverkehrsfahrpläne zwischen 70% im Winter und 99% im Sommer und betrug im Jahresmittel 86%. Läßt sich die Reisegeschwindigkeit der Bodenverkehrsmittel nicht erheblich steigern, so kann wohl angenommen werden, daß ein noch größerer Teil des Personenverkehrs über rund 1000 km Entfernung von den Eisenbahnen zum Luftverkehr übergeht, soweit er nicht durch die noch erheblich höheren Preise abgeschreckt wird.

Besonders energisch behandelt der Bericht den zur Zeit vielfach noch mangelhaften Durchgangsverkehr. Er hebt mit Recht hervor, daß häufiges Umsteigen von der Benutzung der Eisenbahnen abschrecke und deshalb solches Umsteigen beseitigt werden müsse, das nur eine Folge der Verkehrspolitik einzelner Gesellschaften sei. 1933 fuhren etwa 4 Millionen Fahrgäste rund 2 Milliarden Meilen, denen nur deshalb die Unbequemlichkeit des Umsteigens, der Lösung

neuer Fahrkarten u. a. auferlegt wurde, weil einzelne Gesellschaften ihre Unabhängigkeit nicht preisgeben wollten. Diese Verkehrspolitik muß unter allen Umständen durch Zusammenarbeit der verschiedenen Gesellschaften beseitigt und so ein durchgehender Verkehr auf den Hauptlinien geschaffen werden.

Wie bereits erwähnt, kennt der Amerikaner in den Zügen keine Klassenunterscheidung nach deutschem Muster. Die amerikanische Bevölkerung verlangt in erster Linie große Reisegeschwindigkeit und Bequemlichkeiten, sieht jedoch selbst heute noch weniger auf den Preis. Demzufolge werden im Fernverkehr drei Arten unterschieden:

1. Der limited service[1] = gewöhnlicher Schnellzugsverkehr, der etwa dem in unseren D-Zügen gebotenen entspricht.

2. Der reserved service = vorbestellter Verkehr[2].

3. Der De luxe service = Luxusverkehr.

Der gewöhnliche Schnellzugsbetrieb dient für die große Masse der Reisenden, die in erster Linie preiswert fahren wollen und keine besonderen Anforderungen an Bequemlichkeiten stellen.

Der vorbestellte Betrieb ist für solche Fahrgäste vorgesehen, die zeitgemäße Bequemlichkeiten zu angemessenen, jedoch nicht Luxuspreisen wünschen.

Der Luxusbetrieb steht solchen Fahrgästen zur Verfügung, die größte Bequemlichkeiten und beste Ausstattung fordern, ohne nach dem Preis zu fragen.

Ferner wird im sogenannten Ortsverkehr (local service) der commuter travel = Abonnementsverkehr unterschieden, der Fahrgäste umfaßt, die auf Verbilligungskarten wochentäglich aus den Vororten in die City fahren.

Der Bericht hebt hervor, daß, soweit es das Verkehrsmaß rechtfertigt, die drei vorgenannten Fernverkehrsklassen unabhängig von einander geboten werden sollten. Bei ungenügendem Verkehrsmaß sollte

---

[1] Der Ausdruck limited service ist nach Mitteilungen aus USA wohl daraus entstanden, daß diese Schnellzüge in der Anzahl ihrer Haltestellen beschränkt (limited) sind.

[2] Es handelt sich hier um Züge, die mit Pullmann-Klub-Wagen und Schlafwagen ausgestattet sind, die vorausbestellt (ordered in advance = reserved) werden müssen. — Neuerdings werden auch (probeweise) für die zwischen Chicago und Minneapolis verkehrenden Schnellzüge (limited trains) Platzkarten — jedoch ohne Gebühr — ausgegeben.

jedoch von Fall zu Fall untersucht werden, ob nicht gewöhnliche Schnellzüge mit Ortszügen oder gewöhnliche Schnellzüge mit vorbestellten zusammengelegt werden können. Keinesfalls dürften jedoch Luxuszüge mit anderen zusammengefaßt werden. Sie sollten nur dort geboten werden, wo die Nachfrage ihren Einsatz rechtfertigt.

3. Fahrpreisregelung.

Von besonderem Interesse sind die Darlegungen über die Fahrpreise der Gesellschaften. Von 1894—1918 schwankten die Durchschnittsfahrpreise je Fahrgastmeile nur wenig mehr als 5 % über oder unter 2 cents (= 5,22 Pf./km[1]). Während des Kriegs stiegen die Preise (im Durchschnitt) auf 2½ cents/Meile (6,52 Pf./km) und 1921 sogar auf 3 cents/Meile (7,82 Pf./km), um dann von 1926 bis 1930 allmählich auf die Vorkriegshöhe abzufallen.

Die Grundfahrpreise waren vor dem Krieg in USA nicht einheitlich. Mit der Durchführung der Director General's Order Nr. 28 vom Jahr 1918 betrugen sie jedoch mit wenigen Ausnahmen 3 cents/Meile (= 7,82 Pf./km), dann sogar, bis zu den 1933 vorgenommenen Fahrpreissenkungen, 3,6 cents/Meile (= 9,4 Pf./km). Ab Dezember 1933 wurden die Grund-Personenfahrpreise im Westbezirk auf 2 cents-Meile (= 5,22 Pf./km), im Südbezirk auf 1½ cents/Meile (= 3,91 Pf./km) festgesetzt, während sie im Ostbezirk noch auf 3,6 cents/Meile stehenblieben.

Der Unterschied zwischen dem Grundfahrpreis und den Durchschnittsfahrpreisen ergibt sich aus den folgenden drei Ursachen:

1. Der Grundfahrpreis ist nach der Länge der einzelnen Verbindungslinien zwischen zwei Punkten berechnet. Er wird folglich durch im Wettbewerb stehende Gesellschaften beeinflußt, deren Linienführung länger (als die kürzesten Verbindungen) ist.

2. Mit Ausnahme der letzten Jahre wurde auch der Abonnementsverkehr mit einberechnet.

3. Die Durchschnittsfahrpreise werden ferner durch alle Arten von Vergünstigungsfahrpreisen und Sonderfahrpreisen beeinflußt.

Die folgende Zusammenstellung 2 gibt die Durchschnittsfahrpreise für verschiedene Verkehrsarten.

---

[1] Der amerikanische Dollar ist hier grundsätzlich mit 4,2 RM berechnet, da seine Kaufkraft innerhalb des Landes, trotz der Währungsherabsetzung, nur unbedeutend gesunken ist.

Zusammenstellung 2.

Es betrugen im Jahr 1933 die Durchschnittsfahrpreise

im	cents/Meile	Pf./km
a) Ortsverkehr		
Vorortfahrgäste	1,33	3,48
Abonnementsfahrgäste	1,08	2,82
b) Fernverkehr		
Durchgangsfahrgäste	2,19	5,72
Geradeausfahrer	2,21	5,77
Gewöhnliche Schnellzugsfahrgäste	2,33	6,08
Fahrgäste in vorbestellten Zügen	2,75	7,17
Fahrgäste in zusammengestellten Orts- und Schnellzügen	1,93	5,04
c) Straßenverkehr	1,40	3,65
d) Luftverkehr	5,03	13,13

Im Zusammenhang mit der Entwicklung der personenkilometrischen Preise der öffentlichen Verkehrsmittel sind die Angaben beachtenswert, die im Bericht über die Kosten des Eigenkraftwagens gemacht werden. Sie sind aus der Beantwortung von 25 000 der bereits erwähnten passenger ballots ermittelt und nach den Ergebnissen von Mitteilungen überprüft worden, die bei über 18 000 Kraftwagenhändlern eingezogen wurden. Sie sind in der folgenden Zusammenstellung 3 zusammengefaßt.

Zusammenstellung 3.

Es betrugen für die Personenkraftwagen im Durchschnitt die Kosten je

	Wagenmeile (km)	Personen-Meile (km) bei einer Wagenbesetzung von Personen: 1	2	3	4	5
a) Betriebskosten einschließlich Abnutzung, Versicherung u. Tilgung	$6^1/_2$ (16,95)	$6^1/_2$ (16,95)	$3^1/_4$ (8,41)	$2^1/_6$ (5,68)	$1^5/_8$ (4,24)	1,3 cents (3,40) (Pf.)
b) reine Betriebskosten	3,0 (7,83)	3,0 (7,83)	$1^1/_2$ (3,92)	1,0 (2,61)	$^3/_4$ (1,96)	3/5 cents (1,57) (Pf.)

Die hier gebrachten Zahlen dürfen natürlich nur als überschlägig angesehen werden und erheben keinesfalls Anspruch auf absolute Genauigkeit. Die Eisenbahngesellschaften müssen jedoch mit

ihnen rechnen, denn sie geben das Empfinden des einzelnen Kraftwagenbesitzers wieder, der sich z. B. auch nicht überzeugen lassen wird, daß sich bei Reisen über größere Entfernungen die Abnutzung und ähnliche Kosten zum Teil erheblich erhöhen.

Nach Ansicht der Bearbeiter des Berichts handelt es sich folglich darum, die Höchstfahrpreise zu ermitteln, die wenigstens einige Aussichtsmöglichkeit bieten, einen, wenn auch kleinen Teil des Kraftwagenneuverkehrs den Eisenbahnen zuzuführen. Bei diesen Überlegungen wird davon ausgegangen, daß es sich dabei um weitere Fahrpreissenkungen handeln muß, da ja die bereits (siehe S.1307) erwähnten Fahrpreiserhöhungen den Gesellschaften nur Verluste gebracht hätten. Bei der Behandlung dieser Frage wäre folglich zu berücksichtigen: „Welchen Fahrpreis sind die Fahrgäste zu bezahlen bereit?" „Können die Verkehrsgesellschaften nach Erfüllung dieser Wünsche noch wirtschaftlich betrieben werden?"

Hier sind für die verschiedenen Verkehrsarten und Klassen Unterschiede zu machen, auf die nachfolgend kurz eingegangen wird.

a) Der Vorortverkehr (suburban service): Für den reinen Abonnementsverkehr werden die durchschnittlichen Preise je Fahrgastmeile zu 0,89 cent (2,33 Pfennig je km) angegeben. Diese Preise liegen natürlich erheblich unter den Selbstkosten des Eigenkraftwagens. Sie werden aber zudem noch durch die Zahlungsfähigkeit der Masse der Vorortbewohner bestimmt. In erster Linie aus diesen Gründen wird daher empfohlen, im Gesamtdurchschnitt des Vorortverkehrs einen Höchstfahrpreis von 1 cent je Fahrgastmeile (2,61 Pf./km) nicht zu überschreiten.

b) Der Lokalverkehr (local service) umfaßt im allgemeinen Fahrgäste, die unter einer Tagesreise, meist sogar unter 100 Meilen (rund 160 km) reisen. Die Masse dieses Verkehrs besteht aus Vergnügungsreisenden. Für sie bietet der Eigenkraftwagen die größten Vorzüge, die meist über dem stehen, was die Verkehrsgesellschaften bieten können. Der durchschnittliche Höchstfahrpreis darf daher keinesfalls die Durchschnittskosten des Eigenkraftwagens überschreiten. Als Höchstfahrpreis wird daher 1½ cents je Wagenmeile (3,92 Pf./km) angegeben.

c) Der gewöhnliche Schnellzugverkehr (limited service, siehe S.1312). Auch bei ihm besteht die Mehrzahl der Fahrgäste aus Vergnügungsreisenden. Für den Touristen ist jedoch der Fahrpreis von doppelter Bedeutung: Erstens, mit Rücksicht darauf, ob die Reise

mit den verfügbaren Mitteln überhaupt ausgeführt werden kann; zweitens, ob mit dem Eigenkraftwagen, der Eisenbahn oder einer Straßenverkehrsgesellschaft gereist wird. Das schnelle Aufkommen der Vergnügungsreisen während der letzten Jahre wurde zweifelsohne durch den Eigenkraftwagen hervorgerufen. Er gab die Möglichkeit, die Reisekosten auf die Hälfte derjenigen der Bahnen herabzusetzen. Dazu kommt, daß sich für den sparsamen Vergnügungsreisenden auch die Kosten während der Reise erheblich vermindern ließen; denn Touristenhotels, Kraftwagenlager, einfache Gasthäuser sind erheblich billiger als die Aufwendungen für Schlaf- und Speisewagen. Diesen Vorteilen gegenüber stehen allerdings die Nachteile der längeren Reisezeit im Kraftwagen, wodurch nicht allein Unbequemlichkeit in Kauf genommen werden muß, sondern auch zusätzliche Kosten für Übernachten und Unterhalt entstehen. Auf Grund dieser Überlegungen wird im Bericht für den gewöhnlichen Schnellzugsverkehr ein Durchschnittshöchstfahrpreis von 2 cents/Personenmeile (5,22 Pf./Personenkm) als notwendig erachtet, um den Eisenbahnverkehr zu heben.

d) Für den vorbestellten Verkehr (limited service) werden die zusätzlichen Kosten durch die Aufwendungen für die Schlafgelegenheit, die Mahlzeiten und die hierfür nötigen Fahrzeuge bestimmt. Nach den Darlegungen im Bericht wird man für das Übernachten allein etwa ½ cent je Fahrgastmeile und für die übrigen Bequemlichkeiten einschließlich Mahlzeiten nochmals den gleichen Betrag rechnen müssen, so daß sich für diese Verkehrsart als Höchstfahrpreise 3 cents/Fahrgastmeile (7,83 Pf./Fahrgastkm) ergeben. Dabei wird aber empfohlen, gewisse Preisnachlässe (bis ½ cent/Meile) in solchen Fällen zu gewähren, in denen Schlafwagenabteile von zwei Personen besetzt werden.

e) Der Luxusverkehr besteht aus Berufs- und Vergnügungsreisenden. Er macht in USA zur Zeit immer noch einen beträchtlichen Einnahmeanteil aus. Er läßt sich nur durch eine noch weitere Verbesserung der gebotenen Bequemlichkeiten fördern, wobei der Höchstfahrpreis keine so große Rolle spielt. Als geeigneter Höchstfahrpreis wird, einschließlich aller Bequemlichkeiten sowie der Mahlzeiten, 5 cents/Personenmeile (13,1 Pf./Fahrgastkm) angesehen. Im Bericht wird hervorgehoben, daß diese Verkehrsart in der Zukunft wohl mit zunehmender Abwanderung zum Luftverkehr rechnen müsse.

Im Anschluß daran werden dann noch der Ausflugsverkehr, Gesellschaftsreisen, sogenannte Sammel- und Rundreisen behandelt, und nachdrücklichst auf die Bedeutung einer sorgfältigen und gründlichen Werbung hingewiesen.

Wie aber stehen zu diesen vorgeschlagenen Höchstfahrpreisen die Aufwendungen für die verschiedenen Verkehrsarten?

1933 nahmen die amerikanischen Eisenbahnen aus dem Personenverkehr 503 Millionen Dollar ein, davon wurden 328 Millionen Dollar für reine Betriebskosten ausgegeben. Die Gesamtkosten der Betriebsführung betrugen jedoch 706 Millionen Dollar, so daß sich ein Verlust von 203 Millionen Dollar ergibt. Die folgende Zusammenstellung 4 zeigt außer diesen Angaben noch die Ergebnisse der Straßenverkehrs- und Luftverkehrsgesellschaften.

Zusammenstellung 4.

	Es betrugen im Jahr 1933 in Millionen Dollar		
	Gesamteinnahmen	Gesamtausgaben	Gewinn (+) Verlust (—)
1. Eisenbahngesellschaften	503	706	— 203
2. Straßenverkehrsgesellschaften	44	43	+ 1
3. Luftverkehrsgesellschaften	26	26	± 0

In seiner Gesamtheit war demnach der öffentliche Verkehr verlustbringend, wenn auch einzelne Gesellschaften noch gute Gewinne verzeichnen konnten.

Zur weiteren Erläuterung gibt die folgende Zusammenstellung 5 eine Gegenüberstellung der Einnahmen und Ausgaben je Wagen-, Omnibus- und Flugzeugmeile.

Zusammenstellung 5.

	Es betrugen im Jahr 1933 je Wagen-, Omnibus- und Flugzeugmeile in cents		
	die Einnahmen	die Ausgaben	der Gewinn (+) der Verlust (—)
1. Eisenbahngesellschaften	20	28	— 8
2. Straßenverkehrsgesellschaften .	22	21½	+ ½
3. Luftverkehrsgesellschaften . . .	55	55	± 0

Man erkennt daraus, daß die Eisenbahnen im Gesamtdurchschnitt des Personenverkehrs je Wagenmeile 8 cents (21 Pf./km) verloren haben. Die Ausgaben für den Personenverkehr sind dabei nach den Verordnungen der Interstate Commerce Commission bewertet. Die Steuern wurden zwischen dem Güter- und Personenverkehr im Ausgabenverhältnis auf-

geteilt; bei der Abschätzung der Kosten jeder Verkehrsklasse wurden die reinen Betriebskosten, Steuern und sonstigen Aufwendungen einschließlich der Wertminderung, jedoch ohne Zinsen auf das Anlagekapital verrechnet.

Über die vergleichsweise Höhe der Ausgaben und die Verteilung auf Allgemeines, Unterhaltung, Betrieb sowie Steuern gibt die folgende Abbildung 3 Aufschluß. Die Abbildung 4 veranschaulicht für die

Abb. 3. Höhe und Verteilung der Ausgaben der verschiedenen Betriebszweige des Personenverkehrs.

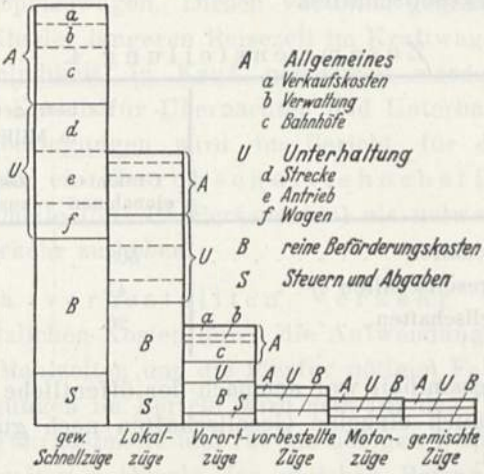
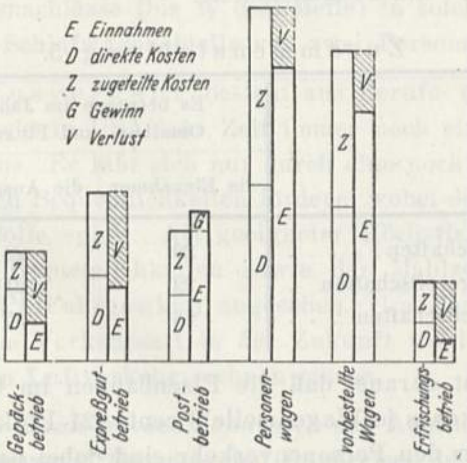


Abb. 4. Verhältnis der Einnahmen (E) und Aufwendungen (Z + D) für die verschiedenen Betriebszweige des Personenverkehrs.



verschiedenen Betriebszweige das Verhältnis der Betriebskosten zu den anteiligen Kosten sowie der Gesamtaufwendungen zu den Einnahmen.

In den weiteren Darlegungen des Berichts werden nun die Wirtschaftsergebnisse der einzelnen Personenverkehrsbetriebe untersucht und, auf den Ergebnissen aufbauend, die Besserungsmöglichkeiten erörtert.

1933 stellte sich das Wirtschaftsergebnis aus dem gesamten Personenverkehr in den Vereinigten Staaten wie folgt dar:

Zusammenstellung 6.

Personenverkehr	in Millionen Dollar		je Wagenmeile in cents	
	Gewinn	Verlust	Gewinn	Verlust
Gepäckbeförderung	—	33½	nicht angegeben	
Expreßwagen	—	54	nicht angegeben	
Postbeförderung	13½	—	4½	—
Personenwagen (coach)	—	61	—	8
Vorbestellte Wagen (reserved)	—	31	—	4
Erfrischungswagen	—	34	nicht angegeben	

Bezogen auf die verschiedenen Zugarten ergibt sich ein Wirtschaftsbild nach Zusammenstellung 7. Man ersieht daraus, daß keine der Verkehrsformen Gewinn brachte. Die Betriebszahl (Ausgaben zu den Einnahmen) wird für den Gesamtpersonenverkehr zu 140 % angegeben. Im einzelnen betrug sie für die New England-Bahnen 108 %, für die Central East-Bahnen 125 %, für die South East-Bahnen 172 %, für die North West-Bahnen 166 % und für die South West-Bahnen 164 %.

Zusammenstellung 7.

Personenverkehr	Verlust in	
	Millionen Dollar	%
1. Hauptlinien	187	39
2. Nebenlinien	16	92
3. gewöhnl. Schnellzugverkehr (limited)	82	32
4. Lokalverkehr (local)	84	62
5. Vorortverkehr	13½	20
6. Motorzüge	9¾	98

Für die einzelnen Betriebszweige des Personenverkehrs (Gepäckbeförderung, Warenbeförderung, Vorortverkehr, gewöhnliche Personenzüge, Motorzüge, gemischte Züge, den gewöhnlichen Schnellzug-

verkehr, den vorausbestellten und den Luxusverkehr sowie die Verpflegungsbetriebe) ergibt sich das folgende Wirtschaftsbild:

a) Gepäckbeförderung. Aus der Gesamtgepäckbeförderung ergab sich im Jahr 1933 eine Einnahme von 24 Millionen Dollar; die reinen Betriebsausgaben betrugen 18 Millionen Dollar. Die gesamten Betriebsausgaben beziffern sich jedoch auf 57 Millionen Dollar, so daß sich der in Zusammenstellung 6 aufgeführte Verlust ergibt. Im einzelnen sind die Leistungen, die Einnahmen und Ausgaben der Gepäckbeförderung aus Zusammenstellung 8 ersichtlich.

Zusammenstellung 8.

	Insgesamt	davon (von 2)			
		Milchbeförderung in			Personengepäck (LCL)
		Tankwagen	norm. Gepäckwagen	LCL[1]) (von 4)	
1	2	3	4	5	6
1. Millionen t	4,567	1,054	1,414	0,991	0,184
2. Millionen t-Meilen	681	149	255	178	38,7
3. Einnahmen in Millionen Dollar	24,9	5,2	6,6	5,8	1,7
4. Reine Betriebsausgaben in Millionen Dollar	17,8	0,2	0,1	11,1	2,4

Die Zusammenstellung zeigt, daß die Haupteinnahmequelle der Gepäckbeförderung die Milch ist. Sie wird auf drei verschiedene Arten befördert: in Tankwagen, in gewöhnlichen Gepäckwagen und im sogenannten LCL.-Betrieb[1]. In Tankwagen wurden 1933 rund 1 Million t Milch befördert und daraus rund 5 Millionen Dollar erlöst und insgesamt ein Gewinn von 1 Million Dollar erzielt. Die Milchbeförderung wurde dabei in erster Linie im Behälterverkehr geleistet, d. h. je Wagen 5 Behälter von je 1500 Gallonen[2] Fassungsvermögen, die von den Eisenbahn- und Straßenverkehrsgesellschaften gegenseitig ausgewechselt werden können. Die sich daraus ergebende Verringerung der Umlageschwierigkeiten hat eine Steigerung des Eisenbahnverkehrs bei gleichzeitiger Besserung der Wirtschaftlichkeit ergeben.

In Gepäckwagen wurden über 1,4 Millionen t Milch befördert. Sie ergaben eine Gesamteinnahme von rund 7 Millionen Dollar. Die Gesamtausgaben betrugen jedoch 13 Millionen Dollar, so daß sich hier ein Ver-

[1] „LCL." heißt „Less Carload", d. h. in nicht voll ausgenutzten Wagen befördert.

[2] 1 Gallone = rund 4,54 Liter.

lust von 6 Millionen Dollar ergibt. Beim gegenwärtigen Preis wäre eine Steigerung der Durchschnittsbeladung von 5 t je Wagen auf 9 t erforderlich, um diesen Betrieb ertragreich zu gestalten. Nach den vorliegenden Erfahrungen scheint daher die Beförderung in auswechselbaren Behältern die wirtschaftlichste Beförderungsart für Milch zu sein.

b) Warenbeförderung in Personenzügen: In einem Sonderbericht (Marchandise Traffic Report) wird empfohlen, Schienen-Expreßgut, Schienen-L. C. L. und Eilfracht als besondere Warenbeförderung zusammenzufassen, die je nach den Erfordernissen durch Fracht- und Personenzüge zu leisten wäre. Bei der Abschätzung der Betriebskosten einer derartigen Beförderung wurde eine durchschnittliche Wagenbelastung von 12 t angenommen. Man rechnet damit, daß sich so eine durchschnittliche Einnahme von 48 cents/Wagenmeile (rund 1,25 RM/km) erzielen ließe.

Die Kosten der Gepäckwagen in den verschiedenen Zugarten und Zuglängen sind in der folgenden Zusammenstellung 9 angegeben.

Zusammenstellung 9.

Es betrugen die Kosten je Wagenmeile in cents (Wagenkm in Pf.)

in	bei einer Zuglänge von Wagen:						
	11	10	6	5	3	2	1
a) Post-, Expreßgut-, Milch-Zügen	21	22	24	—	30	—	—
	(54,8)	(57,4)	(62,6)	—	(78,2)	—	—
b) Personenzügen (Dampfzügen) .	25	—	—	29	34	—	—
	(65,2)	—	—	(75,6)	(88,7)	—	—
c) Motorzügen	—	—	—	—	—	30	40
	—	—	—	—	—	(78,2)	(104)

Im Bericht wird hervorgehoben, daß es zur Erzielung einer wirtschaftlichen Besserung nötig ist, den Warenverkehr zweckmäßig zusammenzufassen, d. h. diesen Gesamtverkehr, der im Jahr 1933 planlos auf 2500 Millionen Wagenmeilen zerstreut war, mit etwa 500 Millionen Wagenmeilen zu leisten und damit ertragreich zu gestalten.

c) Vorortbetrieb (Eisenbahnen). Die gesamten Vorortbetriebe brachten 1933 eine Einnahme von 66½ Millionen Dollar (19 % der Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehr). Die Gesamtausgaben beziffern sich auf rund 80 Millionen Dollar, so daß sich ein Verlust von 13½ Millionen Dollar ergibt. In sechs Großstadtbezirken (Boston, New York, Philadelphia, Cleveland, Chicago und San Francisco) überschritten die Einnahmen aus dem Abonnementsverkehr 1 Million Dollar. In diesen sämtlichen Bezirken arbeiteten die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Verlust. In

New York erwirtschaftete von acht Hauptlinien nur eine Gewinn. In Chicago arbeitete von sechs Unternehmen nur eines ohne Verlust. Die durchschnittlichen Fahrgastpreise je Meile (je Personenkm) sind für diese Bezirke in der folgenden Zusammenstellung 10 angegeben.

Zusammenstellung 10.

Stadtbezirk	Es betrugen die Durchschnittspreise je Fahrgast	
	Meile in cents	km in Pf.
New York	1,3	3,40
Boston	1,6	4,17
Philadelphia	1,7	4,44
Cleveland	1,5	3,91
Chicago	1,2	3,14
San Francisco	1,2	3,14

d) Gewöhnlicher Personenzugbetrieb (local trains[1]) auf den Hauptlinien. Auch dieser Betrieb arbeitet mit Verlust. Die Gesamteinnahmen betrugen 1933 131 Millionen Dollar, die Kosten 210 Millionen Dollar, so daß sich ein Fehlbetrag von 79 Millionen Dollar ergibt. Die durchschnittliche Zusammensetzung der Züge bestand aus 5½ Wagen: ¾ Postwagen, 1 Expreßgutwagen, ½ Gepäckwagen, 2 Personenwagen und 1¼ vorbestellten Wagen. Die folgende Zusammenstellung 11 gibt Aufschluß über die Verteilung des Gewinnes und Verlustes der Einnahmen je Zugmeile und der entsprechenden Kosten.

Zusammenstellung 11.

aus dem Betrieb der	Gewinn (+) Verlust (—) in Millionen Dollar	je Zugmeile (Zugkm) die			
		Einnahmen		Kosten	
		Meile cents	km Pf.	Meile cents	km Pf.
Postwagen	+ 1,5	39	102	157	410
Expreßgutwagen	— 23				
gewöhnl. Gepäckwagen	— 15				
gewöhnl. Personenwagen	— 23	37½	98		
vorbestellten Wagen	— 19	21½	56		
zusammen	— 78½	98	256	157	410

[1] Unter local trains sind Züge zu verstehen, die häufig halten.

Die gewöhnlichen Personenwagen (coaches) wiesen eine Besetzung von nur 11 Personen, die vorbestellten eine solche von nur sechs Personen auf.

Daraus die Folgerung: Wie bereits für die Warenbeförderung (siehe Ziffer b) vorgeschlagen wurde, sollte der gewöhnliche Gepäck- und Expreßgutverkehr mit dem Warenverkehr zusammengefaßt werden, so daß in Zukunft die Züge nur mehr im Durchschnitt aus zwei Gepäckwagen bestünden, von denen eine Gesamteinnahme von 65 cents je Meile erwartet werden kann. Im gewöhnlichen Personenverkehr würde im Durchschnitt ein Personenwagen genügen; vorbestellte Wagen sollten aber auf vorbestellte Züge beschränkt bleiben, falls nicht ein besonderes Bedürfnis danach besteht. Zusammenfassend wäre im Jahr 1933 die Masse dieses Verkehrs mit zwei Wagenmotorzügen zu leisten gewesen, deren Kosten 60 cents je Meile betragen, die also unterhalb der Durchschnittseinnahme aus dem Gepäck- und gewöhnlichen Personenverkehr liegen. Würden noch Waren mitbefördert, so ergäbe sich eine Zuglänge von drei Wagen mit Einnahmen von 1,04 Dollar je Meile, denen Ausgaben von 80 cents gegenüberstehen.

Dabei ist naturgemäß zu bedenken, daß sich diese Überlegungen auf den Gesamtdurchschnitt beziehen. Es gibt demnach noch zahlreiche Fälle, in denen das Verkehrsvolumen genügt, um den Betrieb längerer Züge zu rechtfertigen, andere, in denen die Züge auf Zwei- oder gar nur Einwagen-Einheiten zu beschränken wären, und schließlich solche, für die es zweckmäßig wäre, den Schienenverkehr durch den Straßenverkehr zu ersetzen. Die Untersuchungen ergaben, daß von 42 Distrikten vier bestehen, bei denen die Einnahmen nicht genügten, um den Betrieb in irgendeiner Schienenform zu rechtfertigen. Die Einnahmen in diesen vier Distrikten betrugen jedoch nicht ganz 5 % der Gesamteinnahmen aus dem Personenzugbetrieb der Hauptlinien.

e) Gewöhnlicher Personenzugbetrieb auf Nebenlinien. Er brachte eine Gesamteinnahme von 5 Millionen Dollar, der Ausgaben von 9,8 Millionen Dollar gegenüberstehen, so daß sich ein Verlust von 4,8 Millionen Dollar ergibt. Die genaue Untersuchung zeigte, daß dieser Verlust in erster Linie auf unzweckmäßige Betriebsführung zurückzuführen ist. Der Durchschnittszug bestand aus drei Wagen: $^2/_5$ Gepäck-, ½ Post-, ½ Expreßgut-, 1¼ Personen- (coaches) und ¼ vorbestellten Wagen. Im Durchschnitt waren die Züge nur mit 6 Personen besetzt, die 22 cents je Wagenmeile (57,4 Pf./Wagenkm) brachten. Die durchschnittliche Posteinnahme je Zugmeile betrug 15 cents (39,2 Pf. je Zugkm) und die Einnahme aus Expreß- und sonstigem Gepäck 10 cents je Meile (26,1 Pf./km). Die Gesamteinnahme je Zugmeile ermittelt sich

danach zu 47 cents je Zugmeile (1,22 RM/Zugkm), sie liegt also unterhalb der Kosten jeder Zugart mit Ausnahme der Einwagen-Motorzüge. Nach den Darlegungen im Bericht ließen sich diese Verluste durch Anwendung einer der drei folgenden Betriebsformen beseitigen:

1. Entwicklung eines Schienentriebwagens, der zu einem Gesamtpreis von 30 cents je Wagenmeile (78,2 Pf./Wagenkm) betrieben werden kann.

2. Zusammenfassung des LCL-Verkehrs mit dem übrigen Gepäck- und Expreßgutdienst, so daß die Beladungen genügen, um die Aufwendungen für die gegenwärtigen Einwagenmotoreinheiten (40 cents je Wagenmeile = 104,2 Pf./Wagenkm) oder sogar diejenigen der Zweiwagenmotoreinheiten (60 cents je Wagenmeile = 156,5 Pf./km) zu decken.

3. Überführung des Verkehrs auf Straßenomnibusse und Anhänger, die zu einem Preis von 22 cents (57,4 Pf.) und 11 cents (28,7 Pf.) je Meile (km) betrieben werden können.

Die bisherigen Untersuchungen ergaben, daß sich in sechs Distrikten der Betrieb von Zweiwagen-Motorzügen, in 10 anderen der von Einwagen-Motorzügen wirtschaftlich erweisen würde. Es wird angeregt, diesen Verkehr, soweit durchführbar, auf die Straßenverkehrsunternehmen zu überführen. Allerdings wurden 19 Bezirke festgestellt, für die, wegen des mangelhaften Verkehrsvolumens eine derartige Regelung nicht ohne weiteres empfohlen werden könnte. In vier von diesen Bezirken betrugen die Einnahmen aus dem Gepäckverkehr 20 cents je Zugmeile, in 11 anderen 11 cents. Die durchschnittlichen Kosten der Anhänger der Straßenverkehrsgesellschaften betragen 10½ cents je Meile, so daß dieser Verkehr von ihnen noch wirtschaftlich geleistet werden könnte.

f) Motorzüge. Sie brachten 1933 10 Millionen Dollar, denen 19,5 Millionen Dollar Aufwendungen gegenüberstanden, so daß auch dieser Betrieb mit einem Verlust von 9½ Millionen Dollar abschloß. Die folgende Zusammenstellung 12 verdeutlicht die Verteilung dieses Wirtschaftsergebnisses auf den Personen- und Gepäckverkehr.

Zusammenstellung 12.

Motorzüge	Einnahme	Aufwendungen	Gewinn (+) Verlust (−)	Aufwendungen / Einnahmen
	in Millionen Dollar			
a) Gepäckverkehr	6	9½	− 3½	1,58
b) Personenverkehr	4	10	− 6	2,50
c) Gesamtverkehr (a+b)	10	19½	− 9½	1,95

Auf die Zugmeilen bezogen brachte der Gepäckverkehr 18 cents, der Personenverkehr 11 cents. Die Untersuchung ergab, daß hier ungefähr die

gleichen Verhältnisse wie bei den Nebenlinienpersonenzügen (siehe e) S. 1325) bestehen. Nur in sieben Bezirken genügte der Verkehr, um die Aufwendungen zu tragen. Der Ersatz der Motorzüge durch Straßenverkehrsbedienung würde eine Verringerung der Verluste von 9½ Millionen Dollar auf 1½ Millionen Dollar erwarten lassen. Daraus die Folgerung: Daß hier der Ersatz des gegenwärtigen Motorzugbetriebs durch Straßenverkehrsbetrieb gerechtfertigt sei.

g) Gemischte Züge (mixed trains)[1]. Sie brachten 1933 = 8 Millionen Dollar, denen 17 Millionen Dollar an Aufwendungen gegenüberstanden, so daß sie gleichfalls mit einem Verlust von 9 Millionen Dollar abschlossen. Sie bestanden im Durchschnitt aus 11 Wagen; die Durchschnitts-Zugmeile kostete 2,60 Dollar. Die Züge verkehrten entweder täglich oder dreimal in der Woche. Sie sind nach den Erfahrungen wegen ihrer geringen Reisegeschwindigkeit nicht beliebt.

Der Bericht empfiehlt, die Verluste durch Zusammenlegung oder durch Motor-Zug-Ersatz zu verringern.

h) Der gewöhnliche Schnellzugverkehr (limited trains) arbeitete 1933 bei einer Gesamteinnahme von rund 260 Millionen Dollar mit einem Verlust von rund 82 Millionen Dollar, oder 57 cents je Zugmeile. Im einzelnen verteilt sich der Gewinn und Verlust aus diesem Verkehr nach Zusammenstellung 13.

Zusammenstellung 13.

Schnellzugverkehr	Gewinn (+) oder Verlust (—)	
	in Millionen Dollars	in Zugmeilen in cents
a) Expreßgut	— 21	— 15
b) Gepäck	— 12	— 8
c) Post	+ 7	+ 5
d) gewöhnl. Personenwagen	— 13	— 9
e) vorbestellte Wagen	— 18	— 12
f) Speise- und Erfrischungswagen	— 26	— 18

Das schlechte Ergebnis wird in der Hauptsache auf die ungenügende Besetzung zurückgeführt. Die normalen Personenwagen, die für 75 Personen eingerichtet sind, wiesen im gewöhnlichen Personenverkehr nur eine Durchschnittsbesetzung von 11 Personen auf; der vorbestellte Verkehr sogar von nur 8 Personen. Bei einem Grundfahrpreis von 2 und 2½ cents je Personenmeile müßten die normalen Schnellzugwagen, um eine Wirtschaftlichkeit zu erzielen, eine Besetzung von 20 Personen, die vorbestellten eine solche von 16 Personen aufweisen.

[1] Unter gemischten Zügen sind fahrplanmäßige Züge zu verstehen, die Personen und Güter befördern.

Die ungenügende Besetzung wird auf drei Hauptursachen zurückgeführt: Teilweise allzu hohe Preise, vielfach parallele Betriebsführung und mangelhaftes Anpassen des Angebots an die Nachfrage. Die nachfolgende Zusammenstellung 14 gibt Aufschluß über die durchschnittliche Zusammensetzung der Züge, die Einnahmen je Zugmeile und die Besetzung der Personenwagen.

Zusammenstellung 14.

Die durchschnittlichen gewöhnlichen Schnellzüge bestanden aus	und brachten	
	eine Einnahme je Zugmeile in cents	bei einer Besetzung von Personen
a) 1 Postwagen	30	—
b) 1½ Gepäck- und Expreßgutwagen	16½	—
c) 1,9 gewöhnlichen Personenwagen .	40	20
d) 4 vorbestellten Personenwagen . .	86	31
e) 0,6 Speisewagen	7	—
f) Zusammen: 9 Wagen	179½	51

Das Verkehrsmaß hätte jedoch im Durchschnitt nur Sechs-Wagen-Züge gerechtfertigt (1 Post-, 1 Gepäck- und Expreßgut-, 1 gewöhnlichen Personen-, 2 vorausbestellte Personen- und 1 Speisewagen). Hierdurch ließen sich die Kosten je Zugmeile auf 1,65 Dollar gegenüber den gegenwärtigen von 2,35 Dollar verringern, so daß an Stelle des gegenwärtigen Verlustes von 82 Millionen Dollar ein Gewinn von 18 Millionen Dollar erwartet werden könnte.

Besondere Untersuchungen wurden außerdem über den Betrieb der sogenannten Schnellzüge der I. Klasse vorgenommen. Die beiden folgenden Beispiele dienen zur Erläuterung:

Zwischen Kansas City und Los Angeles werden von drei verschiedenen Gesellschaften auf vier Linien täglich je 8 Züge gefahren. Die durchschnittliche Einnahme je Zugmeile betrug 1,67 Dollar. Der Gesamtverlust aus diesem Verkehr bezifferte sich 1933 auf rund 4 Millionen Dollar. Vier von diesen acht Zügen fahren nicht nur parallel zueinander, sondern zudem noch mit beinahe gleichen Abfahrts- und Ankunftszeiten. Hier ließen sich durch Abkommen Einschränkungen treffen, so daß ein Gewinn erwirtschaftet werden könnte.

Ein weiteres Beispiel ist die Verbindung zwischen New York und Washington, auf der von zwei Gesellschaften täglich je 33 Züge gefahren werden. Die Durchschnittseinnahme je Zugmeile beträgt hier 2,93 Dollar und der jährliche Gewinn 2 Millionen Dollar. Zehn von diesen Zügen haben beinahe gleiche Abfahrts- und Ankunftszeiten; sie arbeiten mit

einem Verlust von rund 1 Million Dollar im Jahr. Würden diese parallelen Betriebe zusammengelegt und weitere Abkommen, vor allem Angleichen der gegenseitigen Fahrpläne, vorgenommen, so steht zu erwarten, daß sich der jährliche Gewinn von 2 auf 4 Millionen Dollar erhöhen ließe.

i) Der vorausbestellte Verkehr (reserved trains). Die vorbestellten Bequemlichkeiten brachten 1933 rund 36 Millionen Einnahmen, die jedoch um 1½ Millionen Dollar unter den Ausgaben lagen. Von diesem Verlust entfallen beinahe 1 Million Dollar auf den Betrieb von Parlour-Wagen und der Rest auf die Schlafwagen. Die Eisenbahngesellschaften bezahlten für diese Wagen beinahe 2 Millionen Dollar.

Auf den durchschnittlichen Reisenden umgerechnet betragen die Aufwendungen für diese Bequemlichkeiten 2,69 Dollar. Nach den Darlegungen auf Seite 1318 sollten jedoch die Höchstpreisdurchschnitte für vorbestellte Bequemlichkeiten 2 Dollar, für Luxuseinrichtungen 4 Dollar nicht überschreiten. Unter der Annahme, daß nicht ganz 10 % der Fahrgäste mehr als ein Abteil beanspruchen, wird für die weiteren Untersuchungen von einem Höchstdurchschnittspreis für vorbestellte Bequemlichkeiten von 2,20 Dollar ausgegangen.

Um diesen Betrieb innerhalb des so bezeichneten Höchstfahrpreises selbsterhaltend zu gestalten, müßten die gegenwärtigen Kosten um 15 % verringert werden; um ihn gewinnbringend zu führen, sogar um 35 %, d. h. es müßten auf der Verkehrsgrundlage des Jahrs 1933 rund 13 Millionen Dollar erspart werden. Hierzu aber wären die folgenden Bedingungen zu erfüllen:

1. Fortfall der Verdoppelung des Angebots;
2. Verbesserung der Anpassung der Linien und der Bequemlichkeiten an die Wünsche der Reisenden;
3. Beseitigung der vielfach bestehenden Ausgabenverdoppelung durch die Pachten.

Eine gründliche Untersuchung der Pullmann-Gesellschaft zeigte, daß 1933 auf 129 Linien vorbestellte Bequemlichkeiten doppelt geboten wurden, wofür nur in 14 Fällen eine Notwendigkeit festgestellt wurde. Diese Verdoppelung des Wagenangebots machte 24 % der gefahrenen Wagenmeilen aus und kostete 1933 rund 8 Millionen Dollar.

Die folgende Zusammenstellung 15 gibt Aufschluß über das Benutzungsverhältnis der angebotenen Bequemlichkeiten.

Durch eine vollkommene Trennung des vorbestellten Verkehrs vom Luxusverkehr läßt sich der erstere auf die Darbietung von Unter- und Oberbetten beschränken, so daß die übrigen Bequemlichkeiten (siehe Zusammenstellung 15) fortfallen könnten. Besondere Bedeutung müßte dann

Zusammenstellung 15.

Angebotene Bequemlichkeiten	Benutzungsverhältnis in % des Angebots
drawing-rooms	17
Wohnabteile	29
Schlafabteile	46
Einzelabteile	18
Unterbetten	70
Oberbetten	10

aber den Oberbetten beigemessen werden. Ein 16teiliger Schlafwagen weist heute im Durchschnitt eine Besetzung von 13 Personen auf, 11 in Unterbetten, 2 in Oberbetten. Gelingt es, die Oberbetten ebenso begehrt zu machen wie die Unterbetten — und dies ist nach der im Bericht vertretenen Ansicht durchaus möglich —, so können für sie die gleichen Preise erhoben werden. Unter der Annahme der Verkehrsgrundlage des Jahrs 1933 würden sich die in drei Schlafwagen verfügbaren Betten nach Zusammenstellung 16 verteilen.

Zusammenstellung 16.

In drei Schlafwagen	Unterbetten	Oberbetten	Einzelabteile
a) verfügbar	45	45	3
b) bisher besetzt	32	5	2

Es wird nun angenommen, daß sich durch gleichwertige Gestaltung der Ober- und Unterbetten die Besetzungsmöglichkeit von 13 auf 22, d. h. um 70 %, erhöhen läßt, so daß sich, unter der Annahme der empfohlenen Höchstfahrpreise, eine Einnahmesteigerung um 41 % oder um über 17 Millionen Dollar erreichen läßt.

Man glaubt ferner, rund 6 Millionen Dollar durch Umorganisation des Zusammenarbeitens mit der Pullmann-Gesellschaft sparen zu können und 8 Millionen Dollar durch Beseitigung unnötigen Doppelverkehrs. Insgesamt werden so die Ersparnismöglichkeiten im vorbestellten Verkehr auf 31 Millionen Dollar veranschlagt.

k) Luxusbetrieb. Für den Luxusverkehr werden zur Zeit Einzel-Schlafabteile, Klub- und Liegeabteile, Wagen mit Radioeinrichtungen, Tanzgelegenheit, Bade- und ähnlichen Einrichtungen sowie Schreibhilfen geboten. Bei der teuren Betriebsführung läßt sich der Einsatz von Luxuszügen nur auf Linien mit entsprechendem Verkehrsmaß rechtfertigen. Als Mindestfahrgastzahl werden im Bericht 36 000 Personen (18 000 in jeder Fahrtrichtung) im Jahr angegeben, für die sich bei einem Durchschnittseinsatz von Acht-Wagen-Zügen (davon 5 Schlafwagen) eine

Wirtschaftlichkeit erwarten läßt. Als aussichtsreiche Verbindungen für Luxusverkehr werden vor allem die folgenden bezeichnet: Toronto—Chicago, Detroit—Chicago, New York—Montreal, Chicago—Cincinnati, Chicago—St. Louis, St. Louis—Texas, Chicago—Minneapolis, San Francisco—Los Angeles.

l) Verpflegungsbetrieb. Hier stehen den Einnahmen von rund 12 Millionen Dollar im Jahr 1933 ganz außergewöhnliche Ausgaben gegenüber. So betrugen die Beförderungskosten der Speisewagen 1933 rund 29½ Millionen Dollar; die Gesamteinnahmen aus dem Verpflegungsbetrieb liegen aber um 5 Millionen Dollar unter den reinen Aufwendungen für die Mahlzeiten. Die Gesamtkosten des Speisewagenbetriebs werden als das rund Vierfache der Einnahmen angegeben. Es wird daher empfohlen, die Ursachen dieser Unwirtschaftlichkeit eingehend zu untersuchen. Voraussichtlich wird man dazu übergehen, Speisewagen in der Zukunft fast nur noch in Luxuszügen beizubehalten, grundsätzlich aber die Aufwendungen für die Mahlzeiten[1] herabzusetzen.

Besonders gerügt wird das Freifahrtenunwesen. Für 1933 wird auf der Grundlage des Durchschnittsfahrpreises der Ausfall durch Freifahrkarten und -scheine auf mindestens 50 Millionen Dollar oder ein Viertel des Verlustes aus dem Personenverkehr veranschlagt. Gegen die Ausgabe von Freifahrscheinen jeder Art, die bei den zahlenden Fahrgästen zudem „das Gefühl ungerechter Behandlung hervorrufen", wird rücksichtsloses Vorgehen gefordert und bei dem trüben Wirtschaftsergebnis des Personenverkehrs eine grundsätzliche Beseitigung empfohlen.

Bemängelt wird ferner das außergewöhnlich hohe Gewicht der veralteten Güterwagen von im Durchschnitt 50 bis 60 t, die nach den Unterlagen des Jahrs 1933 nur 5 t beförderten. Eine Gewichtsverringerung auf die Hälfte sei möglich und müsse angestrebt und „alles unternommen werden, um eine Besserung des Verhältnisses der toten zur ertragreichen Last[2] herbeizuführen". Die gegenwärtigen Züge sind zu lang und schwer. Es muß alles geschehen, um die Zugeinheiten anpassungsfähiger zu gestalten.

Zusammenfassend wird jedoch als **Grunderfordernis** eine enge Zusammenarbeit der Eisenbahngesellschaften unter-

[1] Sie betragen gegenwärtig im Durchschnitt 1,17 Dollar je Mahlzeit und sollen auf rund 83 cents herabgesetzt werden.

[2] Nach den Angaben des Berichts im Durchschnitt 1 : 25. Für einen normalen 6½-Wagen-Personenzug wird das Gewicht einschließlich der Lokomotive zu 500 t angegeben; er beförderte im Durchschnitt jedoch nur 15 t Güter und 4 t Personen.

einander und der Eisenbahn-, Straßenverkehrs- und Luftfahrtgesellschaften angesehen. Der amerikanische Eisenbahnverkehr „kann nur durch Zusammenfassung wirtschaftlich gemacht werden". Dies bedeutet: gemeinsames Angebot, Zusammenlegung von Bahnhöfen, Angleichen der gegenseitigen Fahrpläne u. ä., so daß, unabhängig vom Wirkungsbereich der einzelnen Gesellschaften, ein übergreifender, unbehinderter Verkehr stattfindet. Die Durchführung dieser Maßnahme mag für einzelne Gesellschaften Opfer bedeuten, sie muß aber im Interesse des großen Ganzen stattfinden, nach dem Grundsatz „injuria absque damno", denn die Aufgabe von einzelnen Vorteilen steht in keinem Verhältnis zu dem Gewinn. Durch eine derartige Zusammenfassung lassen sich erhebliche Ersparnisse durch Zusammenlegung, Vereinfachung der gegenseitigen Abrechnung u. ä. erzielen. Gedacht ist dabei zunächst nur an eine Art Pooling der Einnahmen, bei der die Gesellschaften in ihrem Besitz und in ihrer inneren Betriebsführung völlig unangetastet bleiben sollen. Ob dann die Einnahmeverrechnung auf der Grundlage der von den Gesellschaften geleisteten Fahrgastmeilen oder auf ähnlichen Unterlagen erfolgen soll, wird zunächst noch offen gelassen.

Für diese Zusammenarbeit wird auf die in der folgenden Zusammenstellung 17 zusammengefaßten, auf der Grundlage des Jahresverkehrs 1933 errechneten Werte hingewiesen:

Zusammenstellung 17.

Verkehrseinheit	Kosten je Meile in cents	Der Betrieb wird wirtschaftlich bei einer Mindestfahrgast-Zahl von
Straßenomnibus, 30sitzig	22[1]	15[3]
Schienentriebwagen, 50 Sitzplätze	40	27
Zweiwagenmotorzug	60[2]	nicht angegeben
Eisenbahnpersonenzug je Wagen .	25—30	

Daraus wird gefolgert, daß angestrebt werden muß, die Kosten des Schienentriebwagens auf 30 cents je Meile zu bringen, so daß er bereits bei einer Besetzung von 21 Fahrgästen aufwärts gewinnbringend gefahren werden kann.

Immer wieder wird im Bericht hervorgehoben, daß gerade durch Zusammenarbeit von Schiene und Straße die Wirtschaftlichkeit beider

[1] Die Kosten stiegen 1934 als Folge des National Recovery Act auf 25 cents je Meile.

[2] 30 cents je Wageneinheit.

[3] Bringt bei 21 Personen 9 cents Gewinn je Meile.

Unternehmergruppen gehoben werden kann, indem die Eisenbahnen unwirtschaftlichen Verkehr an die Straßenverkehrsgesellschaften abgeben, andererseits aber solchen Verkehr von ihnen übernehmen, der von ihnen billiger und zweckmäßiger geleistet werden kann.

Zusammenfassend wird zur Hebung des Verkehrs und zur Besserung der Wirtschaftslage der Eisenbahnen empfohlen:

1. Weitgehende Erfüllung der Wünsche der Reisenden, vor allem durch Darbietung sicheren, bequemen und vor allem schnellen Verkehrs,
2. Beseitigung unübersichtlicher und zu teurer Tarife,
3. weitgehendste Anpassung der drei Hauptbeförderungsarten der normalen Schnellzüge, des vorbestellten Verkehrs und der Luxuszüge sowie Eingliederung der übrigen Verkehrsformen, der Nachfrage entsprechend.
4. Vor allem aber Beseitigung der 89 gegenseitig im Wettbewerb stehenden Verkehrs-Departements durch Eingliederung in eine zentrale Leitung (Gemeinschaft) der Association of American Railroads. Ihr wären vor allem die folgenden Aufgaben zu übertragen:
   a) Alle wichtigen Untersuchungen über Betriebsführung, Linienführung, Fahrpläne, Fahrpreise, sowie die Verteilung und Verwaltung der Gesamteinnahmen (pooling).
   b) Der gesamte Werbedienst.
   c) Die Durchführung der Zusammenarbeit mit den Straßen- und Luftverkehrsgesellschaften.
   d) Die einheitliche Durchführung von Verbesserungen, sowie die rücksichtslose Ausschaltung unwirtschaftlichen Wettbewerbs.

Der Coordinator, Mr. Joseph B. Eastman, äußert sich zu dem Bericht dahin, daß es ihm möglich erscheint, den Personenverkehr der amerikanischen Eisenbahnen auf der Grundlage der im Bericht gemachten Vorschläge wieder ertragreich zu gestalten. Der Bericht befasse sich ja nicht allein mit den gegenwärtigen Mängeln, sondern zeige auch Wege zu ihrer Beseitigung. Wenn er auch in einigen Punkten beinahe zu optimistisch abgefaßt scheint und die Dinge sieht, wie sie sein könnten, und nicht, was im Augenblick aus ihnen zu machen sei, so bedeute dies seines Erachtens sogar einen Vorzug; denn es sei überraschend, wie oft undurchführbar Erscheinendes sich erreichen ließe, wenn der unbeugsame Wille dazu besteht.

Zahlreiche der im Bericht offen dargelegten Mängel erscheinen uns Deutschen, die wir den Segen einer einheitlich geleiteten und verwalteten

Deutschen Reichsbahn kennen, unverständlich. Mit Genugtuung können wir daraus immer wieder feststellen, daß der in Deutschland beschrittene Weg der richtige und beste ist. Trotzdem aber gibt der Bericht manche Fingerzeige, die auch für uns beachtenswert erscheinen. Hervorgehoben sei vor allem der Hinweis auf ein geschlossenes Zusammenarbeiten zwischen Schienenbahnen, Straßen- und Luftverkehr, dem allerdings bei uns in jeder Hinsicht die entsprechende Bedeutung beigemessen wird. Die Frage von Einheitsbahnhöfen für die Eisenbahnen, Straßen- und Luftverkehrsmittel an Hauptverkehrsnotenpunkten dürfte auch heute schon bei unseren an Verkehrsknotenpunkten gelegenen Großstädten bei weiteren Planungen ernstliche Beachtung verdienen. Die Entwicklung des Flugzeugs für den Schnellverkehr (siehe die Darlegungen über die Zuverlässigkeit auf Seite 1313) kann durch weitere Verbesserungen, vor allem durch eine neuartige Energiequelle, von weittragendster Bedeutung sein. Der Zeitpunkt scheint daher nicht mehr ferne, in dem für zentral gelegene Großstädte (Verkehrsknotenpunkte) derartige Einheitsbahnhöfe weit außerhalb angelegt werden, die dann nur mehr durch modernste Stadtschnellbahnen und sonstige Schnellverkehrsmittel an das örtliche Verkehrsnetz angeschlossen werden.

Aber auch der von den Amerikanern hingeworfene Gedanke der Verkehrswerbung durch Vereinfachung aller Umständlichkeiten beim Reiseantritt, wie fernmündliche Bestellung, Abholung im Kraftwagen, Übernahme der Gepäcksorgen durch die Bahnen (ohne sich nochmals besonders um das Aufgeben kümmern zu müssen), Besorgung von Unterkünften auch außerhalb sogenannter Sammel- oder Gesellschaftsreisen, verdient Beachtung und Untersuchung. Sind erst einmal die Reichsautobahnen vollendet, so könnte auch unseren Eisenbahnen, trotz der grundsätzlichen Verschiedenheit der deutschen Verhältnisse, im Kraftfahrzeug ein noch weit gefährlicherer Konkurrent entstehen, der die Durchführung derartiger Werbemaßnahmen (soweit sie mit der Wirtschaftlichkeit in Einklang zu bringen sind) dringend erforderlich macht. Dabei darf aber keinesfalls vergessen werden, daß über allen derartigen Maßnahmen der nationalwirtschafliche Grundsatz stehen muß: Keinen planlosen Wettkampf, keine ungerechtfertigte Bevorzugung eines Verkehrsträgers, sondern Einsatz jedes Verkehrsmittels dort, wo es seine Aufgabe zum Wohl der Allgemeinheit am besten, zweckmäßigsten und preiswertesten erfüllen kann.

Die badische Eisenbahnpolitik von 1833—1890.

Von

Dr. phil. Otto Schäfer.

Das 19. Jahrhundert, das die größten Fortschritte in der Wirtschaft der europäischen Völker und der Weltwirtschaft brachte, beginnt und endet mit zweien der bedeutendsten Kriegsperioden, die wir kennen.

Im Anfang des Jahrhunderts die Reihe der napoleonischen Kriege, noch ganz von kontinentalem Charakter. Ein Erdteil bekriegt sich im Dienste des Einen, bekämpft den Einen und alle Rückwirkungen auf Außereuropa bleiben verhältnismäßig geringfügig. Wo bewußt hinübergegriffen wird nach anderen Festländern, scheitern diese Versuche meist. Allein die Waffen, Mut und kriegerische Tüchtigkeit geben damals den Ausschlag.

Am Ende des Jahrhunderts der Weltkrieg. Diesmal spielen die wirtschaftlichen Mittel, die schon hundert Jahre früher, aber vergebens aufgerufen wurden, eine entscheidende Rolle. Nicht mehr ein Erdteil, sondern die Welt bekämpft sich. Welche gewaltige Wandlung im Aufbau der Wirtschaft der Völker kommt in dem Charakter der beiden Kriegszeiten zum Ausdruck! Das kontinentale nationale Wirtschaftsleben hat sich in den hundert Jahren von 1815—1914 zum weltwirtschaftlichen und internationalen umgebildet. Für Deutschland liegt der entscheidende Wendepunkt dieser Entwicklung um das Jahr 1890.

Die deutsche Volkswirtschaft erweitert, nachdem sie unter dem Schutz des Zollvereins und des neuen Reichs sich kräftig entwickelt hat, die nationale Grundlage zu einer internationalen. Es erfolgt der Übergang vom Exportindustrialismus zum Exportkapitalismus oder politisch gesprochen: Das junge Reich, das sich eben den nationalen Gedanken zu eigen gemacht hatte, tritt hinaus auf den Weltmarkt neben das imperiale, weltwirtschaftliche England. Seine neuen weltwirtschaftlichen Interessen zwingen es, eine ihm völlig ungewohnte imperiale Politik zu treiben.

Die nationale Entwicklung und Zusammenfassung der deutschen Volkswirtschaft bis 1890 und ihre internationale Ausweitung nach diesem

Jahr sind also die Hauptabschnitte des deutschen Wirtschaftslebens im 19. Jahrhundert.

Innerhalb des ersten Abschnittes, der für die Entwicklung der Eisenbahnen der wichtigere ist, lassen sich auch wieder gewisse Entwicklungsstufen unterscheiden.

Die Jahre 1815 bis 1833 zeigen eine allmähliche Erholung von den Folgen der Kriegszeit. Mit der Gründung des Zollvereins beginnt ein deutlich erkennbarer Aufschwung. Als eigentlicher Träger dieses Aufschwungs erscheinen uns die Eisenbahnen, die zunächst noch vielfach mit fremdem Kapital gebaut werden. Sie bedingen recht eigentlich erst die Hochblüte von Handel und Industrie, die unsere Volkswirtschaft in den Jahren von 1850 bis 1857 erlebt.

Dem durch die kapitalistische Spekulation zu stark angetriebenen Aufschwung folgt der Rückschlag des Jahrs 1857 und ein Stillstand der wirtschaftlichen Entwicklung. Aufschwung und Niedergang machen sich in ganz Europa geltend.

Im Anfang der 60er Jahre ist wieder alles im Vorwärtsdringen begriffen. Dies führt in England 1866 zu einem starken Aufblühen und einer Krise des Wirtschaftslebens, während das Festland unter dem Druck der politischen Lage sich noch zurückhält. Trotzdem zeigen sich auch hier deutlich erkennbare Fortschritte. Die Lösung dieser Spannung durch den deutsch-französischen Krieg führt dann besonders in Deutschland zu einer überhasteten Aufwärtsbewegung, die im Jahre 1873 zu einer Katastrophe von ungeahnter Heftigkeit führt.

Die damit einsetzende Wirtschaftskrise zieht sich bis zum Jahre 1879 hin. Die folgende allmähliche Besserung führt in Deutschland schon 1888/89 wieder zu einer kurzen nationalen Hochblüte des Wirtschaftslebens. Bereits während dieser Erholungszeit zeigt sich, daß die nationale Grundlage der deutschen Volkswirtschaft nicht mehr ausreicht und im Ausland die notwendige Ergänzung gesucht werden muß. Der Tatkraft und Tüchtigkeit der deutschen Kaufleute und Siedler gelingt es in diesem und den folgenden Jahrzehnten, der deutschen Industrie und dem deutschen Handel die Rohstoffquellen und Absatzmärkte der Welt zu erschließen, so daß die nationale deutsche Volkswirtschaft schließlich eines der wichtigsten Glieder der Weltwirtschaft wird.

Vergleichen wir die Entwicklung der Wirtschaft Deutschlands mit der der Eisenbahnnetze des Reichs und seiner Länder, so ergibt sich trotz verschiedener Ziele und Grundsätze, die bei den einzelnen Verwaltungen für die Eisenbahnpolitik maßgebend waren, eine weitgehende Übereinstimmung. Wir erkennen, daß das Gesetz der wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands uns den Weg weist, den unsere Darstellung gehen muß.

1. Kapitel.

Die Zeit von 1833 bis 1857.

§ 1. Die Gründungszeit (1833 bis 1838).

Während man in Deutschland noch heftig um die Begründung des Zollvereins stritt, war in England die Erfindung gemacht worden, die die Berechtigung dieses nationalen Einheitswerks nachmals aufs beste erweisen und den Großmachtsdünkel der deutschen Kleinstaaten aufs stärkste der Lächerlichkeit preisgeben sollte. Indes konnte in Deutschland ein Interesse dafür vor den anderen brennenden Fragen der deutschen Wirtschaftspolitik nicht aufkommen. Als daher im Jahr 1831 der Abgeordnete Fecht in einer Sitzung der zweiten badischen Kammer auf die Eröffnung der Liverpool—Manchester-Eisenbahn hinwies, und seine Überzeugung, daß die Eisenbahnen auch bald in Baden ihren Einzug halten müßten, zum Ausdruck brachte, wurde er verlacht.

Doch schon das Jahr der Gründung des Zollvereins 1833 brachte die Wandlung. Nicht nur erregte 1832 F. List von Sachsen aus durch seine Schrift „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen usw." und den Briefwechsel über den Gegenstand, den er mit seinem Freunde Ph. Bader seit 1829 in der Allgemeinen Zeitung führte, die öffentliche Meinung, sondern in Baden selbst trat der Mannheimer Kommerzienrat L. Newhouse als Vorkämpfer für die Eisenbahnidee auf. Im Jahre 1833 übergab er der Regierung und den Kammern eine von ihm verfaßte Druckschrift nebst einem Begleitschreiben.

Er gibt darin einen Abriß der bisherigen Geschichte der Eisenbahn, verlangt eine Besserung der Transportverhältnisse zwischen Mannheim und Basel und empfiehlt dafür den Bau einer Eisenbahn, für den das Rheintal besonders tauglich sei. Eine besondere Denkschrift enthält „Berechnungen über den Brutto- und Reinertrag der vorgeschlagenen badischen Eisenbahnen unter allen Verhältnissen".

Die in den Kammern erstatteten Gutachten, in der ersten von dem Heidelberger Nationalökonomen Rauh, in der zweiten von dem Abgeordneten Buhl, der sich Rauh anschloß, waren dem Plan günstig und die Besprechungen zeigten ein allseitiges Interesse.

Im Volke selbst war die Erregung, die die Schrift hervorrief, noch größer. In unzähligen Reden und Zeitungsartikeln wurde der Vorschlag besprochen und kritisiert. Die Stimmen der Warner verhallten schon ungehört.

Am 13. Mai 1833 hatte Newhouse in einer Audienz dem Großherzog mündlich Vortrag über seine Pläne gehalten und empfing am 20. Juli ein anerkennendes Handschreiben des Großherzogs, dem zum Zeichen der

Wertschätzung seiner Leistung ein Ring als Geschenk beigefügt war. Am 21. Juli teilte ihm das Staatsministerium mit, daß zur Prüfung seiner Vorschläge eine Kommission ernannt worden sei. Diese bestand aus dem Staatsrat Nebenius, Oberbaurat Rochlitz, Vorstand der Direktion des Wasser- und Straßenbaus, und Ministerialrat Großweiler.

Inzwischen fand aber Newhouse, der seine Vorschläge als so gut wie angenommen ansah, in Baden doch nicht das nötige Geld. So begab er sich im Frühjahr 1834 nach Basel, wo es ihm bald gelang, einen Ausschuß unter Leitung der Bankhäuser Bischoff zu St. Alban und Ehinger & Cie. in Basel ins Leben zu rufen. Der Einfuhrhandel Basels war nämlich durch den Ausbau des französischen Kanalnetzes, das für viele Schweizer Orte den Bezug von Waren über Le Havre ebenso billig stellte wie über Basel nach Mannheim und die anschließende Rheinschiffahrt, empfindlich geschädigt worden. Durch den Bau der Bahn hoffte man den Frachtvorsprung der anderen Schweizer Städte einzuholen und zu übertreffen.

Am 11. Juli 1834 brachte Newhouse die Gründung der Baseler Eisenbahngesellschaft zur Kenntnis der Krone. In mehreren Eingaben bat er dann um Veranstaltung der nötigen Vorarbeiten und Untersuchungen zwecks Anlage der Bahn auf Staatskosten, das Zustandekommen eines Enteignungsgesetzes und die gesetzliche Festlegung einer möglichst niedrig gehaltenen Höchstgrenze des Durchgangszolls für die Transitgüter, welche die Bahn benutzen würden.

Auf Grund allen ihr inzwischen übergebenen Materials kam die Sommer 1833 eingesetzte Kommission zu einem Gutachten folgenden Inhalts: „Daß der Berechnung der Kosten für die Eisenbahn eine Untersuchung der Örtlichkeit vorangehen müsse, welche einen Kostenaufwand von 500 fl. die Stunde (4,444 km) erfordere, daß übrigens diese Eisenbahnverwaltung nur dann für das Land von Nutzen sei, wenn ein System von Eisenbahnen auf große Entfernungen bis zu einem oder mehreren Seehäfen entstehen sollte; hierdurch würden die wichtigsten Folgen für den großen Güterverkehr herbeigeführt werden, und die Route über Holland und Italien einen außerordentlichen Zuwachs von Gütern und das Übergewicht über einen großen Zweig des europäischen Seetransports erhalten. Der badische eigene und Transithandel nähme dann an dieser Vermehrung des allgemeinen Verkehrs seinen reichlichen Anteil". Dementsprechend lehnte die Regierung am 5. Februar 1835 das Gesuch des durch Newhouse vertretenen Baseler Vereins ab.

Inzwischen gingen jedoch die Bemühungen für den Bahnbau von privater Seite aus weiter. F. List hatte den Freiherrn von Cotta für das Unternehmen interessiert und dieser im Frühjahr 1834 eine rege Propagandatätigkeit in Baden, Württemberg, Frankfurt und dem Rheinland ent-

faltet. List selbst überreichte im Frühjahr 1835 Regierung und Kammern eine Denkschrift „Memoire betreffend eine Eisenbahn von Mannheim nach Basel". In seiner zweiten Eingabe bat er, daß ihm die „Konzession erteilt werde, die Stiftung einer Aktiengesellschaft der oft erwähnten Eisenbahn . . . . zu . . . . negocieren". Dieses Gesuch Lists unterstützte Cotta.

Das ließ Newhouse nicht ruhen, und so richtete er eine Eingabe an die Kammern, in der er sein Erstlingsrecht geltend machte und sich bereit erklärte, die Vorarbeiten auf eigene Kosten bzw. des Baselers Vereins zu übernehmen. Damit dies jedoch nicht umsonst geschehe, verlangte er die Gewährung des allgemeinen Rechtes auf Ausführung der badischen Durchgangsbahnen. Die Kammern überwiesen nach längeren Verhandlungen die Bittschrift des Newhouse empfehlend der Regierung; List, dem Ausländer, war man weniger geneigt. So stand letzterer von seinem Plane ab. Desto eifriger war Newhouse. Indes scheiterten alle Bemühungen an der ablehnenden Haltung der Regierung, die schon den Plan eines eigenen staatlichen Vorgehens erwog. Seine Bitte um eine Belohnung bzw. Schadloshaltung für seine Arbeit aus der Staatskasse wurde im Dezember 1837 abgelehnt; ebenso eine spätere (1841) um Anstellung bei der Main—Neckar-Bahndirektion. Der Baseler Verein hatte sich schon 1836 aufgelöst.

Noch auf einen anderen, aber nicht so hitzigen Befürworter des Eisenbahnbaus müssen wir hinweisen. Es ist der Staatsrat C. F. Nebenius, der nachmals die größte Rolle in der Eisenbahnangelegenheit spielen sollte. In seinem 1835 erschienenen Buche „Der deutsche Zollverein, sein System und seine Zukunft", tritt er für den Eisenbahnbau ein[1]. Was er dabei über die badische Bahn sagt, stimmt mit den Gedanken überein, die schon in dem Gutachten der Regierungskommission von 1833 vertreten werden, an dessen Abfassung er besonderen Anteil hatte. Wir können ihn also schon hier als den geistigen Leiter der Eisenbahnangelegenheit auf seiten der Regierung erkennen.

Nach Auflösung des Baseler Vereins 1836 schien die Eisenbahnfrage wieder einzuschlafen. Indessen hatte die Regierung den Plan ergriffen, um ihn nicht mehr aufzugeben. Am 17. Januar 1836 befahl die Krone den Zusammentritt eines Komitees von Beamten der höheren administrativen und technischen Verwaltungen und 13 namentlich bezeichneten Notabeln, das „die Frage über die Rätlichkeit oder Notwendigkeit der Anlegung von Eisenbahnen im Großherzogtum" gemeinschaftlich erörtern sollte. Die

[1] Wie gut er das Wesen der Eisenbahn schon erkannte, tritt in dieser Schrift deutlich hervor, wo er noch den Bau durch Privatgesellschaften befürwortet. Erst im Verlaufe der Ausarbeitung seines Gutachtens für das Eisenbahnkomitee 1836 wird er Anhänger des Staatsbahngedankens.

drei Techniker des Komitees traten zu einem Ausschuß zusammen, bereisten das Land in der mutmaßlichen Linienführung und stellten Untersuchungen an. Sie besichtigten in- und ausländische Lokomotivfabriken und Bahnen und legten ihre Erfahrungen in einem besonderen Gutachten nieder. Die administrative Abteilung des Komitees behandelte die wirtschaftliche, finanzielle und politische Seite der Angelegenheit. Staatsrat C. F. Nebenius, der wieder Mitglied der Kommission war, verfaßte ein Sondergutachten, in dem er die badischen Verhältnisse eingehend darstellte. Wenn er auch hie und da später nicht recht behielt, so hat man doch den Eindruck, daß er der Mann für die Behandlung der Angelegenheit war. In drei Vollsitzungen am 24., 25. und 26. Mai machte das Komitee die Auffassung des Staatsrats Nebenius zur eigenen und beschloß seinen Berichtsentwurf als Komiteebericht im Sinne des Auftrags zu erklären. Damit war auch der Wunsch nach dem Bau der Eisenbahn durch den Staat angenommen. Man beantragte: „daß alle Vorbereitungen unverweilt getroffen werden möchten, welche nötig sind, um die Bau- und Arbeitspläne und genaue Kostenüberschläge bis zum nächsten Landtag zu fertigen und im nächsten Frühjahr den Bau der Bahnstrecken zwischen Mannheim, Heidelberg und Karlsruhe beginnen zu können". Im Jahr 1837 wurden der Komiteebericht und ein Auszug aus dem technischen Gutachten veröffentlicht.

Aber der Landtag dieses Jahres wartete vergeblich auf eine Vorlage oder Äußerungen der Regierung über die Eisenbahnangelegenheit, denn schon 1835 war man in der zweiten Kammer der Ansicht, daß sie nur unter Mitwirkung der Stände erledigt werden könnte. Die Stände mahnten die Regierung eindringlich, doch das Ergebnis war die Erklärung des Ministers Winter: „Wir fühlen das dringende Bedürfnis noch nicht. Wenn wir aber, die wir glauben, mit offenen Augen zu sehen und die Hand am Puls der Zeit zu haben, die Herstellung einer Eisenbahn für rätlich halten, werden wir uns auch veranlaßt finden, die Ständeversammlung außerordentlicher Weise einzuberufen. Vorderhand haben wir ihnen aber nichts weiteres mitzuteilen."

Während der letzten fünf Monate des Jahrs 1837 hörte man nichts mehr von den Eisenbahnplänen. Was die Regierung bestimmte, über ein Jahr ihre Entscheidung zu verzögern, ist nicht bekannt. Wahrscheinlich war es aber der Wunsch, erst die Erfahrungen anderer abzuwarten und die Entscheidung in der Frage, ob Privatbahn oder Staatsbahn, aufzuschieben.

Da traten Ereignisse ein, die schleunigstes Handeln verlangten. Im Elsaß war das schon lange betriebene Eisenbahnunternehmen Basel—Straßburg der Ausführung nähergerückt, indem zwischen einer Gesellschaft

und der französischen Regierung eine Konzession vereinbart worden war, die bald darauf bestätigt wurde. Dies allein hätte allerdings die badische Regierung noch nicht zu einer Beschleunigung der Eisenbahnangelegenheit zu bestimmen vermocht.

Aber in Bayern beabsichtigte man eine pfälzische Rheintalbahn zu bauen, an die die französische Gesellschaft laut ihres Vertrags den Anschluß innerhalb 11 Jahren suchen mußte, und in Hessen hatte sich eine Eisenbahngesellschaft gebildet, die für ihre Linien den Anschluß nach Süden suchte. Es drohte plötzlich die Gefahr, daß vor den Augen der gemütlich zuwartenden Badener eine Wettbewerbslinie Mainz—Basel zustande kam, die den ganzen Verkehr an sich gezogen hätte. Das durfte um keinen Preis geschehen. So beeilte man sich, mit Hessen und Frankfurt einen Vertrag über die Weiterführung der badischen Bahn von Mannheim nach Darmstadt und Frankfurt abzuschließen. Die Fortsetzung selbst sollte einer Aktiengesellschaft überlassen werden, und beide Bahnen gleiche Spurweite bekommen.

Noch während der Verhandlungen berief die badische Regierung am 22. Dezember 1837 die Stände zu einer außerordentlichen Tagung auf den 10. Februar 1838, um die Gesetzentwürfe „über die Anlegung einer Eisenbahn durch das Großherzogtum von der Großherzoglich-Hessischen bis zur Schweizer Grenze bei Basel" zur Erledigung vorzulegen.

Die zur Beratung gelangenden Vorlagen waren:

1. ein Gesetzentwurf betreffend Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizer Grenze bei Basel;
2. ein Gesetzentwurf betreffend Geldbeschaffung für diesen Bahnbau;
3. ein Staatsvertrag zwischen den Regierungen von Baden, Hessen, Darmstadt und der Freien Stadt Frankfurt, betreffend Bildung einer Aktiengesellschaft zur Erbauung einer Eisenbahn von Frankfurt über Darmstadt nach Mannheim".

Die Regierung war der Ansicht, daß Baden bauen müsse, selbst wenn es schwere Opfer koste, da sonst aller Verkehr der linksrheinischen Bahn zufiele.

Die Gesetzesvorlagen der Regierung wurden auch mit einigen Änderungen angenommen. Ebenso der Vertrag mit Hessen und Frankfurt. Die Bitten einzelner Orte um Berücksichtigung bei der Feststellung der Linienführung wurden, soweit möglich, erfüllt.

Die Verkündung der drei Eisenbahngesetze im Regierungsblatt erfolgte am 29. März. So war der Eisenbahnbau in Baden nach fünfjährigem Kampfe und Mühen eine beschlossene Sache. Verzweifelte Eingaben wohlmeinender Männer, die von den Eisenbahnen die schreck-

lichsten Wirkungen auf die Gesundheit der Fahrenden, auf die Verteilung der Gewitter und den Blitz, auf die Landwirtschaft, den Pflanzenwuchs und die Verkehrsgewerbe fürchteten, hatten den Siegeszug der neuen Idee nicht mehr hemmen können. Baden trat in die Reihe der fortgeschrittensten Staaten. Doch wie lange sollten die noch warten, die schon im Geiste die Züge von Mannheim nach Frankfurt fahren sahen.

§ 2. Die Zeit partikularistischer Eisenbahnpolitik (1838 bis 1850).

Sofort nach dem Inkrafttreten des Gesetzes bildete die Regierung die Eisenbahnbaudirektion zur Leitung und Beaufsichtigung der Geschäfte. Die Ausführung des Baus übertrug sie den betreffenden Inspektionen des Wasser- und Straßenbaus.

Das Eisenbahnkomitee hatte zwar in einem Bericht empfohlen, zur technischen Leitung des Baus einen ausländischen Ingenieur heranzuziehen. Aber die Behörden wollten selber urteilen können und sich nicht auf Fremde verlassen. Deshalb entsandte man Anfang August 1838 eine Kommission von drei Mitgliedern der obersten technischen Behörden nach Belgien, Frankreich und England, um die Anlagen und den dortigen Betrieb zu studieren. Die Kommission legte in einem ausführlichen Bericht ihre Beobachtungen und Ansichten nieder. Unter dem Einfluß dieses Berichts schritt man zu der Wahl einer breiteren Spur als die allgemein übliche und eines sehr umständlichen und teuren Unterbaus. Wie die Folgezeit lehrte, war dies ein großer Fehler, denn die verschiedenen Versuche der, wenn auch tüchtigen, so doch gänzlich unerfahrenen badischen Techniker kosteten schließlich zehnmal mehr, als die „Ministergehälter" ausländischer Ingenieure ausgemacht hätten.

Die Regierung sah sich indes „durch die Gründlichkeit des Berichtes der ausgesandten Kommission" überzeugt, daß sie den inländischen Ingenieuren die Ausführung des großen Unternehmens ohne Herbeiziehung eines Ausländers anvertrauen könnte, und sie tat es um so eher, als es an sich klar war, daß man in der Wahl des Systems in allen Fällen selbständig erscheinen mußte, weil mit der Wahl des ausländischen Technikers natürlich auch das von ihm bisher in Anwendung gebrachte System gewählt war. Sie fragte in Frankfurt und Darmstadt an, ob die in Aussicht genommene Spurweite beiden Staaten genehm sei, da der Vertrag vom 24. Februar 1838 für die badische und hessische Bahn gleiche Spurweite vorschrieb. Von Frankfurt empfing sie eine bejahende, von Hessen keine Antwort. So schritt man zum Bau und teilte die Strecke von Mannheim bis Basel in Abschnitte ein, um die Ausführung möglichst gleichzeitig zu fördern.

Die Verbindung Mannheims und Heidelbergs hatte man geradlinig ausführen wollen. Auf Wunsch der Stände war der Plan dahin geändert worden, die Bahnstrecke über Wieblingen und Seckenheim zu führen. Als die Orte davon hörten, baten sie in verschiedenen Eingaben flehentlich, sie doch mit den Segnungen des Dampfrosses zu verschonen, denn die Nachteile, die dies selber wie die Gemeinden und ihr landwirtschaftlicher Betrieb durch nahe Vorüberfahrt und gar Anhalten erlitte, seien geradezu ungeheuerlich. So folgte die Bauleitung dem ersten Plan, denn der Vorschlag, über Schwetzingen zu bauen, war nicht gut ausführbar. Später, als die Linie in großer Entfernung von den Dörfern vorüberführte, haben sie ihre Torheit bitter bereut und der Regierung Vorwürfe gemacht, daß sie die Orte nicht zu ihrem Besten zwang.

Die Linie Mannheim—Heidelberg nahm den Betrieb, den die Oberpostdirektion leitete, am 12. September 1840 auf, nachdem in den Kammern verschiedentlich Anfragen wegen des langsamen Fortgangs des Baus an die Regierung gerichtet worden waren. Durch die hier gemachten Bau- und Betriebserfahrungen unterstützt, kamen die Arbeiten auf den anderen Abschnitten rascher vorwärts und am 15. April 1843 verkehrten die Züge bis Karlsruhe.

In Mannheim hatte man indes den Bahnhof so gebaut, daß er auch die Main—Neckar-Bahn aufnehmen konnte, die ja vertragsmäßig jetzt auch hätte vollendet sein müssen. Aber die Mannheimer warteten vergeblich auf das Heranbrausen der Züge aus Frankfurt und Darmstadt. Der Staatsvertrag von 1838 hatte zwar die Bildung einer Aktiengesellschaft zum Bau der Strecke Frankfurt—Mannheim durch die hessische Eisenbahngesellschaft vorgesehen, war aber nicht zur Ausführung gekommen.

Nach den ersten großen Erfolgen der Eisenbahngesellschaften — die Aktien der Nürnberg—Fürther Eisenbahn standen 1836 schon auf 124 — war eine gewisse Ernüchterung infolge der gewissenlosen Treibereien der Börse eingetreten. Dazu kam, daß gerade nach dem Abschluß des Vertrags das Vertrauen auf Eisenbahnpapiere einen starken, langwirkenden Stoß durch das völlige Verunglücken der Sambre—Meuse-Eisenbahn erlitt, das auch in Frankfurt große Verluste verursachte.

So war es nicht verwunderlich, daß es der Gesellschaft nicht gelang, die Summe von 6 Millionen fl. in dem kapitalarmen Hessen aufzubringen, besonders nachdem genauere Vermessungen die Notwendigkeit der Verdoppelung des mutmaßlichen Anlagekapitals dargetan hatten. Zudem regten sich in dem Lande allerlei Widerstände. Mainz fühlte sich durch die Mündung der Bahn in Mannheim bedroht und fürchtete, daß dieses einen weiteren Aufschwung auf seine Kosten erleben werde. Die Be-

völkerung der Bergstraße verlangte, daß die Bahn nahe an ihren Ortschaften vorbeigeführt werde. Die Regierung fürchtete, daß die Bahn in die Hände der vom Glück begünstigten Rentnerstadt Frankfurt a. M. geriete und das Verhältnis der wirtschaftlichen Abhängigkeit, das zwischen Frankfurt und seinen Nachbarn bestand, noch verstärkt werde. So blieb der Gesellschaft nichts anderes übrig, als sich am 29. Dezember 1841 aufzulösen.

In geheimer Sitzung vom 25. August 1842 unterrichtete die badische Regierung zunächst die zweite Kammer von dem Stand der Dinge und erbat Vollmachten zum Abschluß eines neuen Vertrags oder zur Vornahme von Änderungen an dem alten. In längeren Verhandlungen verlangten die Kammern, daß Baden nicht mehr als ein Achtel der Kosten übernehmen dürfe, später aber eine seinem Gebietsanteil entsprechende Beteiligung an der Bahn erwerben könne; dazu forderte man eine Entschädigung für Mehraufwendungen, die bei Erbauung des Mannheimer Bahnhofs mit Rücksicht auf den alten Vertrag gemacht worden waren. Auch sollte die Fracht nach Mannheim und Heidelberg gleich sein.

Bei den folgenden Verhandlungen lehnten Hessen und Frankfurt diese Bedingungen ab. Als Hessen die Wahl der badischen Spur nicht zugestehen wollte, griffen Baden und Frankfurt wieder auf den alten Vertrag zurück. Darmstadt aber weigerte sich, den Vertrag von 1838 auszuführen. Es habe seine Pflicht getan und überlasse den Versuch, eine Aktiengesellschaft zu gründen, den anderen beiden Staaten.

Da Baden und Frankfurt von der Verzögerung des Bahnbaus große Nachteile zu gewärtigen hatten, waren sie genötigt, nachzugeben, und schon am 23. Februar 1843 wurde ein neuer Vertrag abgeschlossen.

Frankfurt erkaufte den Vertrag, der seine Stellung als Bahnknotenpunkt sicherte und gegenüber Kurhessen stärkte, durch das Abkommen über die Offenbach-Frankfurter Bahn und einen Zuschuß zu Badens Baukosten. Baden erlangte die Fortsetzung seiner Bahn nach Norden und die Verbindung mit der wichtigsten Handelsstadt Südwestdeutschlands, was der badischen Volkswirtschaft sehr zugute kommen mußte. Die Stadt Mannheim war durch die Bestimmungen der Führung der Bahn über Friedrichsfeld in ihren Interessen geschädigt worden. Hessen aber hatte wegen seiner Stadt Mainz, der Mannheim starken Wettbewerb bereitete, hartnäckig auf der Richtung nach Heidelberg bestanden und schließlich nur diesen Ausweg zugegeben.

Am 8. Mai 1844 gelangte der Vertrag in den badischen Kammern zur Annahme, nachdem lange und erbitterte Redeschlachten zwischen den Heidelberger und Mannheimer Abgeordneten ausgefochten waren. Dies Ergebnis war hauptsächlich den Berichterstattern Nebenius in der ersten

Kammer und Schaaff in der zweiten Kammer zu danken. Mannheims Wünsche mußten zugunsten des ganzen Landes unerfüllt bleiben.

Als die Bahn am 1. August 1846 in Betrieb genommen wurde, gingen die Züge der badischen Bahn schon bis Freiburg und ein zweites Gleis wurde nötig. 1847 folgte die Strecke Freiburg—Schliengen, dann aber sollte die Revolution von 1848/49 die Vollendung der Bahn bis Basel außerordentlich verzögern.

Während so die Main-Neckar- und die badische Rheintalbahn unter mancherlei Schwierigkeiten fertiggestellt wurden, begannen sich neue Pläne zu regen. Sie galten der Erreichung des Bodensees über Basel—Schaffhausen oder durch das Kinzigtal.

Schon 1838 hatte der außerordentliche Landtag auf die Wichtigkeit einer Bodenseebahn hingewiesen und in einer Adresse den Großherzog gebeten, auch die Bewohner des Seekreises der Segnungen des neuen Verkehrsmittels teilhaftig werden zu lassen. Am 23. April 1843 machte der Eisenbahnverein, der sich kurz nach der Eröffnung der Strecke Heidelberg—Mannheim in Konstanz, Schaffhausen, Radolfszell, Thiengen, Waldshut und Säckingen gebildet hatte, eine Eingabe an die Regierungen von Baden und Schaffhausen und wies auf die Bedeutung einer Bahn im Wettbewerb mit Württemberg um den Bodenseeverkehr hin. Da hierauf nichts erfolgte, reichten die Vereine am 21. Februar 1845 eine neue Bittschrift ein. Kurz vorher hatte die Regierung Voruntersuchungen für den Verlauf der Linie angeordnet, die sich jedoch längere Zeit hinzogen.

Inzwischen bewarb sich am 3. Juni 1845 die Züricher Nordbahngesellschaft, der die Regierung schon 1839/40 auf Anfrage erklärte, einer Bauerlaubnis für die Strecke Basel—Waldshut stände nichts im Wege, und die deshalb ihre Zürich-Badener Linie in der badischen Spurweite erbaut hatte, um die Ausführung der Linie. Das Gesuch der Nordbahn-Gesellschaft rief bei dem Konstanzer Verein die Befürchtung wach, daß beim Zustandekommen der Bauten der Gesellschaft der Bau einer Strecke Waldshut—Konstanz auf lange verzögert, wenn nicht unmöglich gemacht werde. Diese Besorgnis war keineswegs unberechtigt, denn die Züricher beabsichtigten zu gleicher Zeit auch den Bau der Strecke Waldshut—Romanshorn, die einer Bahn Waldshut—Konstanz viel Abbruch tun mußte. Besonders wenn die Linie Basel—Waldshut in der Hand derselben Gesellschaft war, mußte der Hafen Romanshorn damit an die Stelle von Konstanz treten. So sah sich der Konstanzer Verein veranlaßt, am 2. Oktober 1845 das Anerbieten zur Gründung einer Eisenbahn-Aktiengesellschaft zu machen.

Als nach langem Zögern die Regierung am 6. März 1846 beide Gesellschaften zu Verhandlungen einlud, hatten sich die Geldverhältnisse infolge der Wirtschaftskrise stark verschlechtert, und nur die Züricher Nordbahngesellschaft schickte ihre Vertreter. Da beiden Bahnbesitzern eine Fortsetzung ihrer Linien erwünscht war, so kam man bald zum Abschluß. Die Gesellschaft verpflichtete sich zur Erbauung einer Eisenbahn von Baden über Koblenz—Waldshut auf dem rechten Rheinufer bis zur Einmündung in die Endstation der badischen Bahn bei Haltingen. Sie sollte bei einer Konventionalstrafe von 300 000 frs. binnen dreier Jahre ausgeführt sein. Baden übernahm es, die Erlaubnis Basels zum Bau durch sein Gebiet zu erwirken.

In einer geheimen Sitzung der Stände kam der Vertrag zur Annahme, trotz des starken Widerstands der Vertreter des Seekreises. Doch sollte die Gesellschaft nachträglich verpflichtet werden, den Anschluß einer Bahn nach Konstanz in Waldshut zu gestatten.

Die Verhandlungen mit Basel über die Führung der Bahn zogen sich lange hin. Basel bestand auf der Richtung Basel-Stadt; Baden wollte über Weil—Lörrach bauen und nur eine Stichbahn zugestehen. Eine Einigung stand in weiterer Ferne denn je, als der Baseler Aufstand von 1847 und die Ereignisse der Jahre 1848/49 und 1850 die ganze Angelegenheit beiseite schoben, so daß auch der Vertrag mit der Nordbahngesellschaft unvollzogen blieb.

Während so im Süden des Landes große Anstrengungen gemacht wurden, eine Bodenseebahn herzustellen, aber durch Geldmangel und die Langsamkeit der Regierung vergeblich blieben, bemühten sich auch die Kinzig- und Donautaler um eine Seebahn. Schon der Bericht der Notabelnversammlung im Jahr 1836 und der außerordentliche Landtag hatten die Bedeutung dieser alten Handelsstraße erkannt. Sie hatte noch zugenommen, als die Eisenbahn Offenburg erreichte. Aufs höchste schätzte man ihre Bedeutung für den Weltverkehr und den Wettbewerb mit Württemberg um die Bodensee- und Ostschweizer Verkehre; denn nur durch die kurze Kinzigtallinie konnten diese den württembergischen Bahnen und Straßen entrissen werden. Zunächst hatte die badische Bahn noch einen gewissen Vorsprung, der aber überholt war, wenn die württembergische Bahn Friedrichshafen erreichte und die badische bei Offenburg bzw. Basel stehenblieb.

Der Erbauung dieser Linie galt eine Zusammenkunft der Kinzigtaler in Villingen am 24. März 1844. Sie wiesen in einer Bittschrift auf die Gefährdung des regen Oberländer Verkehrs hin und baten um Vornahme der schon 1838 angeregten Untersuchung der Strecke Offenburg—Konstanz und den baldigen Bau der Bahn. Die Kammern behandelten die

Bittschrift zugleich mit der des Konstanzer Vereins und empfahlen sie der Regierung angelegentlich zur Berücksichtigung. Diese erklärte sich zwar gegen den Bau durch den Staat, war aber bereit, Privatunternehmern die Genehmigung zum Bau zu erteilen, da die befragten Handelskammern und Ämter für den Bau der Bahn eintraten. Das badische Bankhaus Haber & Söhne und eine englische Gesellschaft bewarben sich auch um die Bauerlaubnis. In dem Bestreben, den Wettbewerb beider Gruppen auszunutzen und durch genaue Vermessungen Unterlagen für Verhandlungen zu gewinnen, verzögerte die Regierung jedoch die Angelegenheit. Endlich im Jahr 1846 legte sie einen Gesetzentwurf zur Konzessionserteilung für den Bau und Betrieb einer Kinzigtalbahn vor. Er enthielt den Vorbehalt des Ankaufsrechts und späteren unentgeltlichen Heimfalls der Bahn und wurde von den Kammern genehmigt. Aber trotz der beschränkten Zinsengarantie, mit der er noch ausgestattet wurde, vermochte er keine Wirkung mehr zu tun. Die wirtschaftlichen Verhältnisse des Jahrs 1846 hatten die Unternehmer veranlaßt, von ihren Gesuchen zurückzutreten. Auch hier war das Zögern der Regierung zur Versäumnis des rechten Augenblicks geworden.

Die unruhigen Jahre 1848 bis 1850 und die vorhergehende Wirtschaftskrise von 1846/47 verursachten nun einen völligen Stillstand in der Eisenbahnpolitik. Der Ausbau der Hauptbahn ging nur noch langsam vor sich, so daß sie von 1848 bis 1851 nur von Schliengen bis Haltingen voranschritt.

Hatten die Stände schon von Anfang an über die Langsamkeit des Baus geklagt und die Kostspieligkeit der Ausführung bemängelt, so geschah dies jetzt um so mehr, als durch die Revolutionsjahre die Staatsfinanzen in Unordnung geraten waren. Sparsamkeit war die Losung! Denn der rasche Ausbau der Hauptbahn, der durch Geländeschwierigkeiten auf der letzten Strecke außerordentlich teuer war, erwies sich als bitter nötig. Schon der Landtag von 1846 hatte festgestellt, daß, solange die Eisenbahn nur bis Schliengen ginge, ein großer Teil der Personen und Güter ab Straßburg—Kehl die elsässische Bahn benutze. So suchte man die Hauptbahn mit allen Mitteln zu fördern. Die Seebahnen gerieten in Vergessenheit, während die Bruchsal-Brettener Linie durch das Interesse Württembergs gerade in jenen Jahren der Ausführung näher kam.

§ 3. Die Zeit der Überwindung des partikularistischen Standpunkts der badischen Eisenbahnpolitik.

Als in Württemberg der Gedanke der Anlage eines einheitlichen Eisenbahnnetzes durch den Staat aufgetaucht war, hatte man sich auch mit dem unbedingt notwendigen Anschluß nach Norden an die Groß-

herzoglich Badische Bahn beschäftigt. Man kam dabei zu der Erkenntnis, daß sich zu diesem Anschluß nur die Linien über Pforzheim oder Bretten eigneten.

Nach längeren Verhandlungen mit der badischen Regierung erklärte diese sich zuerst im Jahr 1841 damit einverstanden, daß das Gelände auf der Linie Pforzheim—Karlsruhe von Technikern beider Staaten untersucht werde. Der württembergische Techniker kam dabei zu dem Ergebnis: „daß ein Anschluß des württembergischen mit dem badischen Eisenbahnsystem über Pforzheim nach Durlach und Karlsruhe für beide Staaten unzweckmäßig und ungeeignet erscheine." Der badische dagegen meinte, trotz der Ungunst des Geländes sei die Eisenbahnverbindung auf dieser Linie der über Bruchsal vorzuziehen. Die Länge der Bahn von Ludwigsburg über Bruchsal nach Karlsruhe sei um 3½ Stunden größer und für die Hauptrichtung einer West-Ost-Bahn nicht günstig. Diese verschiedenen Ansichten, die hier nur rein technisch begründet wurden, verursachten fast zehnjährige Verhandlungen.

Im Dezember 1842 bat Württemberg, auch die Brettener Linie gemeinsam untersuchen zu lassen. Die badische Regierung war damit einverstanden, verwahrte sich aber schon ausdrücklich dagegen, daß hierdurch ihrer endgültigen Entschließung in irgendeiner Weise vorgegriffen werde. Es könne der Fall eintreten, daß sie den Pforzheimer Zug selbst dann vorziehe, wenn der Bruchsaler leichter zu bauen sei. Die Angelegenheit verzögerte sich jedoch, bis endlich im März 1848 die Untersuchung begann. Sie ergab, daß der Bruchsaler Zug billiger zu erstellen war, als der Pforzheimer.

Württemberg ersuchte nun auf Grund des gewonnenen Materials in nähere Verhandlungen einzutreten, doch lehnte dies Baden im Dezember 1844 ab, da es sich genötigt sehe, vor Einleitung der Verhandlungen diese Sache an die Landstände zu bringen. Bei den badischen Kammern waren nämlich Bittschriften von Pforzheim, Bruchsal und Bretten eingelaufen, die den Bau der verschiedenen Linien mit mehr oder weniger guten Gründen befürworteten oder ablehnten.

Die Strecke Bruchsal—Bretten hätte sicherlich den Vorzug verdient, da sie den Interessen beider Staaten ziemlich gleichmäßig gerecht zu werden vermochte. Sie folgte der alten schwäbischen Handelsstraße nach Frankfurt a. M., und der Durchgangsgüterverkehr vom Rhein nach der Donau wählte mit Vorliebe diesen Weg. Auch Bodensee- und Ostschweizer Durchgangsgut verließ häufig schon bei Bruchsal die Bahn, um statt durch das Kinzigtal über württembergische Straßen zu ziehen. Gegner der Städte Bruchsal und Bretten behaupteten sogar, ihr „großer Verkehr" stamme erst aus der Zeit, da die ersten Strecken der badischen

Bahn in Betrieb gesetzt worden seien. Württemberg erhielt mit dieser Straße die beste und kürzeste Verbindung nach dem Rhein, Frankfurt und Norddeutschland und hoffte sie durch Erbauung eines bis nach Heidelberg durchlaufenden engen Gleises verbessern zu können. Außerdem stellte dieser Anschluß infolge des Beschlusses der bayrischen Regierung, die Bexbacher Bahn in Ludwigshafen münden zu lassen (1843), die kürzeste Verbindung mit den Kohlengruben des Saargebiets dar. Badischerseits sprachen, abgesehen von den örtlichen Interessen der Städte Bruchsal und Bretten, vor allem die großen Vorteile, die Mannheim zufallen mußten, für diese Strecke. Diese Stadt war seit Aufhebung der Rheinzölle und Erbauung der Eisenbahn stark emporgeblüht und hatte den Bereich ihres Handels mehr und mehr nach Südosten ausgedehnt. Sie stand in heftigem Wettbewerb mit Heilbronn, das immer weiter zurückgedrängt wurde, und griff sogar den württembergischen Handel auf dem Schwarzwald an. Unter diesen Umständen konnte die Eröffnung einer geraden Verbindungslinie nach Südosten dem Handel der Stadt nur nützlich sein. Eine weitblickende Regierung mußte sich sagen, daß dies zuletzt wieder dem ganzen Land und seiner Eisenbahn zugute kommen werde. Der Lokalverkehr auf der Strecke war voraussichtlich gering, dafür waren aber auch die Betriebskosten viel niedriger als auf der Pforzheimer.

Ungeachtet dieser hervorragenden Bedeutung der Linie, deren Erbauung beide Vertragsgegner zufriedengestellt hätte, sprachen sich die Berichterstatter und die Eisenbahnkommission der zweiten Kammer für den Bau der Pforzheimer Linie aus, und die Kammern schlossen sich dem an.

Dazu veranlaßte sie:

1. Der gefährliche württembergische Wettbewerb im Ostschweizer und Bodenseeverkehr und der Wunsch, die Güter solange als möglich auf der eigenen Bahn zu behalten. Man beabsichtigte den Bau der Brettener Strecke erst nach der Eröffnung der Kinzigtalbahn zuzulassen und vorläufig nur auf die Verbindung über Pforzheim einzugehen.
2. Der bedeutende Lokalverkehr der Pforzheimer Linie, der durch die Erschließung der württembergischen Schwarzwaldtäler (Enz, Nagold und Würm) noch verstärkt werden mußte.
3. Die Befürchtung, den wichtigen West-Ost-Verkehr Paris—Wien durch den Umweg über Bruchsal zu verlieren, obwohl es in der Hauptsache Personenverkehr war, der diesen Umweg leichter ertrug, als der starke Güterverkehr der Brettener Strecke.

4. Die Besorgnis, eine Querbahn Bruchsal—Speyer—Metz—Paris könne den Verkehr der Straßburg-Kehler Linie bedrohen.

Außerdem verlangte man noch, daß Württemberg für den Fall des Anschlusses die badische Spurweite für die Strecke von Pforzheim bis Ulm vorzuschreiben sei. Die Regierung selbst erklärte, daß sie weder die eine noch die andere Linie auf Staatskosten herstellen wolle, sondern ihre Ausführung Privatgesellschaften unter Staatsaufsicht übertragen werde. Einige Abgeordnete machten dabei den Vorschlag, den Bau der Bahn Württemberg zu überlassen.

In der württembergischen Kammer dachte man eine Zeitlang an eine Strecke Wiesloch—Heilbronn, durch die man vor allem den Interessen der württembergischen Handelsstadt dienen wollte. Für Baden war jedoch ein Anschluß Wiesloch—Heilbronn allein wertlos und in Württemberg war man von vornherein zu sachlich, um nicht die berechtigten badischen Interessen bei der Frage der Karlsruhe-Pforzheimer Bahn anzuerkennen. Die Eisenbahnkommission der zweiten Kammer beantragte deshalb 1845 wegen eines Doppelanschlusses über Heilbronn und Pforzheim zu verhandeln. Da jedoch Baden dazu keinerlei Neigung zeigte, ließ Württemberg diesen Plan bald wieder fallen.

Zunächst hatte Baden freilich das Heft in der Hand. Seine Bahn war bedeutend weiter fortgeschritten als die württembergische und erreichte vielleicht doch noch zuerst den Bodensee. Für den Nachbarn war aber der Anschluß nach Norden dringend notwendig. Dabei mußte er auf irgendeine Weise badisches Gebiet durchqueren. Die Erbauung der Pforzheimer Bahn schien durchaus gesichert, da die Festlegung der badischen Regierung bzw. der badischen Kammer zugunsten der Pforzheimer Linie bewirkte, daß sich eine Gesellschaft bildete, deren Aktienzeichnungen schon nach wenigen Tagen den gesamten Kapitalbedarf für eine Bahn Karlsruhe—Pforzheim deckten (Anfang 1845), und neben der einheimischen sich auch eine englische Gesellschaft Charles Oakley Sunders um die Bauerlaubnis bewarb. Man glaubte, wenn diese Strecke erst einmal da sei, müsse Württemberg sich wohl oder übel danach richten. So erklärte die badische Regierung unter dem 6. August 1845 der württembergischen: „Die Großherzogliche Regierung müsse sich, da sich die große Majorität der beiden Kammern der badischen Ständeversammlung unbedingt für die Richtung der Bahn über Pforzheim ausgesprochen und darin die beste Wahrung der Landesinteressen erblickt habe, auch ihrerseits kein Grund vorhanden sei, dieser Ansicht den Beifall zu versagen, allerdings auch moralisch gebunden erachten, dem Ausdruck dieser Wünsche die entschiedenste Rechnung zu tragen, und sie könne daher nur die Konzessionierung des Eisenbahnbaues und Betriebs in der Richtung

über Pforzheim als Basis zur Unterhandlung über eine Verbindungsbahn mit Württemberg in Antrag bringen, indem sie zugleich einen großen Wert auf die Beibehaltung des badischen Schienengleises zu legen habe. Erwäge man, welche großen Opfer Baden für die Erbauung der Rheintalbahn habe bringen müssen, so werde auch jeder begründete Vorwurf gegen die Großherzogliche Regierung verschwinden, wenn sie ohne eine wesentliche Beeinträchtigung des großen Personen- und Güterverkehrs einigen Vorteil von ihrer Lage bei der Wahl der Richtung der einmündenden Bahn zu ziehen suche." Damit war auch ein württembergisches Angebot auf den Bau der Brettener und Pforzheimer Strecken abgelehnt.

Doch schon wenige Monate später waren die Aussichten auf die baldige Erbauung der Pforzheimer Linie geschwunden. Als nämlich die einheimische Gesellschaft um die Baugenehmigung einkam, erhielt sie 6 Monate lang keine Antwort. Man veranlaßte hierauf den Zusammentritt der Aktionäre, die bereitwillig ihre Verpflichtung für weitere 6 Monate erneuerten. Aber auch diese ließ die Regierung in tiefem Schweigen vergehen. Anfang 1846 machte sie dann zu ihrer Überraschung die Entdeckung, daß ebenso wie bei den Seebahnen der rechte Zeitpunkt zum Handeln versäumt war, denn die ungünstigen Geldverhältnisse, die 1846 eintraten, veranlaßten die Aktionäre, von ihren Zeichnungen zurückzutreten. Auch die englische Gesellschaft ließ nichts mehr von sich hören. Die Wirrnisse der nächsten Jahre aber, unter denen gerade Baden besonders litt, machten es unmöglich, von Staats wegen an den Bau der Strecke zu denken. Dafür aber bedurfte man des Verkehrs Paris—Wien wegen, auf den man so großen Wert legte, dringend des unmittelbaren Anschlusses. Zugleich ergab sich allmählich, daß nicht die vereinzelten Schienenstränge, sondern die anschlußreichen Strecken die größten Erträge abwarfen.

Ein Anschluß an die württembergische Bahn war also unter allen Umständen wünschenswert geworden. Das Blatt hatte sich gewandt. Württemberg, dessen Finanzen den Bau der Bahn leichter ertragen konnten, war jetzt nicht mehr in der ungünstigen Lage wie vor wenigen Jahren. Baden hatte einen großen Teil seiner Vorteile eingebüßt, während neue Bedürfnisse eingetreten waren. So sah es sich veranlaßt, jetzt, wie früher Württemberg, „partikulare Interessen denjenigen aufzuopfern, welche es als die höheren und allgemeinen bevorzugen zu müssen glaubte", und trotzdem die württembergische Bahn den See schon erreicht hatte, in den Bau des Brettener Zuges zu willigen, während der Bau der Kinzigtallinie in weiterer Ferne lag denn je. Es schloß mit Württemberg den Staatsvertrag von 1850.

In dem Regierungsvortrag zur Begründung des Staatsvertrags sind die Nachteile, die man früher zu fürchten hatte, nicht mehr vorhanden. Ähnlich ist es auch in den Berichten der Eisenbahnausschüsse. Vergebens bringt der Minderheitsbericht in der zweiten Kammer nochmals alles, was vom badischen Standpunkt aus für die Pforzheimer Linie spricht. Die Verhältnisse sind zu mächtig und „Baden wird zur Ausführung dieses ausgedehnten, höchst wichtigen Verkehrsmittels, welches den Atlantischen Ozean und die Nordsee mit dem Schwarzen Meer und den adriatischen Häfen verbinden soll, gern die Hand bieten. Baden ist dies dem allgemeinen Handel und Verkehr, dem Wohle Süddeutschlands, den freundlichen Verhältnissen zu seinen Nachbarn, vor allem aber dem eigenen Lande schuldig".

So genehmigten die Kammern mit knapper Mehrheit den Vertrag vom 27. Januar 1851. Er bestimmte, daß Württemberg Bau und Betrieb mit allen Vor- und Nachteilen zufiele, setzte als Gleisweite die allgemeine deutsche fest, behielt Baden das Rückkaufsrecht und die Änderung der Gleisweite vor. Am Bau und Betrieb sollten badische Staatsangehörige beteiligt werden. Die Taxen der Bahn sollten nicht höher sein, als die der württembergischen überhaupt. Auch die württembergischen Kammern waren nicht ganz zufrieden und verlangten zugunsten von Heilbronn Aufhebung der badischen Neckarzölle. Aber schließlich war doch die für beide Teile notwendige und wichtige Verbindung zustandegekommen, davor traten alle übrigen Bedenken zurück. Die Bahn selbst wurde am 1. Oktober 1853 eröffnet.

Als die Stände dem Abschluß des Vertrages über den Bruchsaler Anschluß zustimmten, sprachen sie gleichzeitg den Wunsch aus, daß die Fortsetzung der Hauptbahn rheinaufwärts baldigst begonnen und mindestens bis Waldshut zugleich mit dem Anschluß an die württembergische Bahn vollendet werde. Darin zeigte sich die Wirkung des Minderheitsberichtes des Eisenbahnausschusses, der an den alten Befürchtungen für den badischen Handel und Verkehr bei Gestattung des Bruchsaler Anschlusses festhielt. Und nicht ganz mit Unrecht! Denn die württembergische Bahn, die 1850 den Bodensee erreicht hatte, begann schon den Verkehr mit der Ostschweiz und Italien einerseits und Belgien, Holland, England andererseits an sich zu ziehen, und es war zu erwarten, daß dies bei Eröffnung der Bruchsaler Linie in erhöhtem Maße der Fall sein werde.

Diesem Antrag der Stände kam eine Anregung der Regierung Basels auf Wiederaufnahme der 1847 gescheiterten Verhandlungen entgegen. Basel brauchte für seinen Handel mehr denn je den Anschluß an die badische Bahn. Baden dagegen hatte es längst aufgegeben, Lörrach zu einem großen Stapelplatz zu machen. Wenn es dennoch das Gelände

außerhalb des Schweizer Gebietes untersuchte, so geschah es nur, um mit der Umgehungsdrohung auf Basel einen Druck auszuüben. Der inzwischen beschlossene Bau der Oltener Bahn und die bevorstehende Verbindung der elsässischen mit der Paris-Straßburger, die in ihrer Gesamtheit gefährliche Wettbewerber Badens auf dem linken Rheinufer werden mußten, hoben jedoch die Wirkung dieses Drucks wieder auf. Baden hatte jetzt selbst das größte Interesse, seine Bahn in Basel münden zu lassen. Ja, es hoffte durch den raschen Bau der Strecke Waldshut—Basel die Ausführung der Oltener Bahn noch verhindern zu können. Basel hingegen wollte die Verbindung der badischen Bahn mit den anderen Linien in dem linksrheinischen Bahnhof nicht zugeben. Es glaubte, noch in den Gedankengängen der 40er Jahre befangen, durch die Trennung der beiden Bahnhöfe auf den verschiedenen Rheinufern große Vorteile für seinen Stapel und Handel zu erzielen. Baden sah hier schon weiter und hatte keinen Anlaß, den sonst günstigen Vertrag an einer Bedingung scheitern zu lassen, die sich später unfehlbar durchsetzen mußte.

Im Schweizer Bundesrat wurden die Verhandlungen allerdings durch Interessenkämpfe zwischen Zürich und Basel verzögert. Zürich behauptete, Basel wolle die badische Bahn in die Stadt ziehen, um später eine Verlängerung nach Waldshut—Zürich zu verhindern. Jenes hingegen warf dem Bundesgenossen vor, er wolle den Vertrag zum Scheitern bringen, damit Baden zur Umgehung Basels genötigt werde. Aus diesen Verhältnissen zog schließlich Baden bei den Vertragsabschlüssen doch noch Nutzen. Es erlangte die Möglichkeit, den linksrheinischen Wettbewerbern durch den Anschluß in Basel entgegentreten zu können und durch den ungesäumten Weiterbau der Bahn im oberen Rheintal den Vorsprung Württembergs wieder einzuholen. Außerdem gewährte Basel ein billiges und bedeutendes Anlehen. Der Staatsvertrag mit der Schweiz wurde am 27. Juni 1852, der mit dem Kanton Basel-Stadt am 19. Februar 1853 geschlossen. Die Strecke bis Basel wurde am 20. Februar 1855, bis Säckingen am 4. Februar 1856 eröffnet.

§ 4. Die Zeit des Anschlusses an den großen Verkehr.

Die Verträge mit Württemberg und Basel sind der Auftakt zu der nunmehr einsetzenden Periode großzügiger Eisenbahnpolitik.

Im Jahre 1851 hatte der Finanzminister erklärt: „Unsere finanzielle Lage ist so beschaffen, daß wir uns aller vermeidlicher Ausgaben enthalten müssen", und nur notgedrungen war der Bau der Bruchsaler Bahn durch Württemberg bewilligt und der Kampf um den Schweizer und Bodenseeverkehr durch den Weiterbau der Hauptbahn aufgenommen worden.

Doch mit dem Eintritt des neuen Jahrzehnts hatte nach der von England ausgehenden Wirtschaftskrise von 1846 und 1847 und den unruhigen Jahren von 1848/50 eine starke Beruhigung der europäischen und deutschen Geschäftswelt stattgefunden. Sie führte zu einem raschen wirtschaftlichen Aufschwung, an dem auch Baden in hohem Maße Anteil nahm, nachdem es die schweren Jahre von 1847 bis 1850, unter denen es von allen deutschen Ländern am stärksten gelitten, überwunden hatte. Mit dem Jahre 1853 setzte auch in Baden eine wesentliche Besserung der Wirtschaftslage ein.

Weit mehr aber als die wirtschaftlichen und innerpolitischen Beunruhigungen war dem aufstrebenden Eisenbahnwesen der 30er und der 40er Jahre der Partikularismus Deutschlands ein schweres Hemmnis. Alle Anlagen vollzogen sich ohne den Plan eines deutschen Gesamtnetzes. Jeder baute auf eigene Faust und hielt seine Linie für die beste und richtigste, für ein Glied einer Weltverkehrsstraße. So geschah es, daß selbst die notwendigsten Durchgangs- und Anschlußlinien nicht richtig und rechtzeitig zustande kamen. Je mehr aber der Einzelstrecken wurden, desto deutlicher zeigte sich, daß eine vereinzelte Bahnstrecke nicht bestehen konnte, wenn in ihrer Nachbarschaft Wettbewerbslinien mit besseren Verbindungen entstanden. Der wachsende Verkehr sprengte die Fesseln, die ihm einzelne Städte anlegten, indem sie sich zum Endpunkt mehrerer zusammenhangloser Eisenbahnlinien machten, um so das mittelalterliche Stapelrecht wieder aufleben zu lassen. Er sprengte die Fesseln, die ihm die Länder anlegten, wenn sie ihn möglichst lange auf ihren Bahnen zu halten suchten. Es wurde ihm dies um so leichter, je stärker er in den letzten Jahren gerade durch die Eisenbahnen geworden war. Ein Bedürfnis nach raschen, guten Anschlüssen, nach leichter, sicherer und einheitlicher Handhabung des Verkehrswesens wurde mit einem Male wach. Der Ausdruck dieser neuen Verhältnisse war die Ausgestaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und die Gründung der Verkehrsverbände.

Der Gedanke, daß Baden sich die allgemeine deutsche Spurweite zu eigen machen müsse, um den Anschluß an den allgemeinen deutschen Verkehr nicht zu verlieren, taucht schon im Jahre 1840 auf. Denn als die Mannheim-Heidelberger Strecke eben fertiggestellt war, zeigte sich schon, daß die übrigen deutschen Staaten dem badischen Beispiel nicht folgten. Doch „fand sich die Baubehörde nicht veranlaßt, eine Abänderung vorzuschlagen, da sie die Sache als politisch und nicht als technisch betrachtete". Ferner glaubte man, die breitere Spurweite gestatte stärkere Maschinen zu bauen, größere Transporte zu bewerkstelligen und schone die Gleise. Im Jahre 1847 stellte sich jedoch heraus, daß es der Technik

gelungen war, auch die sonst üblichen kleinen Maschinen zu den höchsten Leistungen zu befähigen. Ja, es ergab sich sogar, daß die Fabriken für den verhältnismäßig geringen badischen Bedarf keine größeren Lokomotiven bauen wollten, so daß Baden sich gezwungen sah, die kleinen Maschinen auf große Rahmen zu stellen. Mit den Wagen ging es ähnlich.

Trotzdem fürchtete man die Verkehrsablenkungen und den Verlust von Stapelgerechtsamen mehr, als man die Verkehrszuführung durch gute Anschlüsse für wichtig hielt. Auch die Ansichten, an der Grenze müsse ein Wagenwechsel stattfinden, da man den anderen Verwaltungen die Wagen nicht anvertrauen könne, und das Eisenbahnmaterial vertrage eine größere Reise nicht, sonst werde die Sicherheit der Güter und Personen gefährdet, herrschten noch eine Zeitlang vor. Wenn endlich die Badener sich beklagten, daß in Frankfurt „die Influenz der dortigen Bahnen nur aus dem Grunde so schlecht eingerichtet ist, um dort ein Mittagessen bezahlen zu müssen" und Frankfurt nicht daran dachte, das abzustellen, so hielten sie ähnliche Verhältnisse in Mannheim und Heidelberg durchaus für gerechtfertigt.

Doch schon während des Baues der Brettener Linie änderte sich die Ansicht der Regierung. Immer erschreckender zeigten sich gerade im Anfang der 50er Jahre die Nachteile der badischen Absonderung. An eine Anerkennung der badischen Spurweite, die 1843 gegenüber Hessen und 1850 noch gegenüber Württemberg angestrebt wurde, war nicht mehr zu denken. Sogar die Züricher Nordbahngesellschaft änderte bei ihrer Vereinigung mit der Ostbahn ihr breites Gleis ab. Die Schweizer Eidgenossenschaft und der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen schrieben die schmale Spurweite vor. Baden stand allein. Der Güterverkehr bediente sich mehr und mehr der Bahn und wuchs zu ungeahntem Ausmaße heran. Es entstanden immer größere Kosten für das Umladen der Güter, den Ersatz der Verluste und Beschädigungen, ganz abgesehen von den Stockungen, die auf den Wechselbahnhöfen eintraten.

Infolgedessen bedrohte die linksrheinische Bahn ernstlich den Verkehr der badischen. Diese gehörte zwar 4 verschiedenen Eigentümern aus verschiedenen Zollgebieten, war aber wegen ihrer einheitlichen Spurweite in der Lage, Wagen unter Bleiverschluß von Mainz aus ohne Umladung nach jedem Punkt der Schweiz gehen zu lassen. Selbst auf den Mannheimer Hafen, der den Umschlag vom Schiff auf die Bahn vermittelte, wirkte der Umschlag an der Schweizer Grenzstation nachteilig, so daß durch Frachtermäßigung allein der Wettbewerb mit den linksrheinischen Bahnen nicht mehr bestanden werden konnte. Den englischen und nieder-

ländischen Verkehr nach der Schweiz machte die Bahn Le Havre—Paris —Straßburg—Basel erfolgreich streitig, und man befürchtete sogar den Wettbewerb einer Bahn vom Rhein über Frankfurt-Main—Würzburg im Verkehr zur Donau.

Diese Lage der Dinge veranlaßte die Regierung, anfangs 1854 den Umbau der Gleise zu beantragen. Die Erneuerung von weit über einem Drittel der Gleise und des Transportmaterials, sowie eine Reihe von Neubauten und Anlagen zweiter Gleise stand bevor. Es mußten sich also, wenn man die Änderung jetzt vornahm, größere Ersparnisse als zu irgendeinem anderen Zeitpunkte ergeben. Die Kammern stimmten zu, und man ging sofort ans Werk. Am 15. April 1855 war der Umbau beendet.

Ähnliche verkehrsfördernde Verbesserungen wurden an wichtigen Bahnhöfen vorgenommen.

Der Mannheimer Bahnhof war 1838 im Hinblick auf die künftige Einmündung der Main-Neckar-Bahn auf der dem Rhein abgewandten Seite der Stadt erbaut worden. In dem damals allgemein herrschenden Glauben, daß die Bahnen nur Personen beförderten, vernachlässigte man den Güterverkehr. 1844 machte Nebenius den Vorschlag, eine Verbindungsbahn zwischen Bahnhof und Hafen anzulegen. Aber man glaubte, die Beförderung der Güter durch Rollwagen genüge, und wollte den Fuhrleuten diese Erwerbsquelle nicht verschließen.

Als dann der Güterverkehr 1844 auf der Strecke Mannheim—Kehl —Offenburg eröffnet wurde, vernichtete die badische Längsbahn, deren Strecke Mannheim—Heidelberg anfangs den Reiseverkehr stark zu beleben schien, zusammen mit der elsässischen die gesamte Schiffahrt oberhalb Straßburgs. Zwischen dieser Stadt und Mannheim hielt sie sich nur mit den größten Anstrengungen und in geringem Umfange. Der Rheinverkehr ging auf die Bahn über, und so hob sich der Hafenverkehr Mannheims schon 1844 um ein Drittel seines Umfangs. Ähnlich stark stieg er in den folgenden Jahren, so daß die Regierung sich doch zum Bau der Güterbahnhöfe und einer Verbindungsbahn entschloß. Die Kammern bewilligten zunächst nur den Bau des Güterbahnhofs am alten Personenbahnhof. Doch der scharfe Wettbewerb Ludwigshafens, das mit besseren Lademöglichkeiten für die Schiffe versehen war, veranlaßte die Regierung 1847, erneut die Möglichkeit der Anlage eines Güterbahnhofs am Hafen und einer Verbindungsbahn zu untersuchen. Die darauf einsetzenden schlechten Jahre verhinderten die Ausführung des Plans. Erst der erneut steigende Verkehr der 50er Jahre, die immer häufigeren Beschädigungen der Güter bei dem Transport mit Rollwagen und die drohende Verkehrsstockung bewirkten, daß die Volksvertretung 1854 die

Gelder für den Bau der Verbindungsbahn mit ihren Güterbahnhöfen an Rhein und Neckar freigab. Die Verbindungsbahn wurde schon am 9. November 1854 eröffnet.

Auch aus der Entfernung des Kehler Bahnhofs von der Zollabfertigung und dem Rhein, die man früher für nützlich angesehen hatte, ergaben sich bei dem stetig wachsenden Verkehr schwere Mißstände. Als im Jahre 1852 die Strecke Basel—Mainz fertiggestellt war, drohte sie, wie früher die pfälzische Ludwigsbahn, den gesamten deutsch-französischen Verkehr an sich zu reißen und über Mannheim und Mainz zu leiten. Die Verbindung der elsässischen Bahn mit den Schweizer Linien und der in Bau befindlichen Strecke Paris—Dijon—Mülhausen bedrohte den Verkehr nach Württemberg, Bayern und Österreich. Ja, selbst die belgische Rheinbahn trat für große Entfernungen, besonders für Norddeutschland, mit ihrem festen Rheinübergang bei Köln in Wettbewerb.

Gegenüber einer so vielseitigen Bedrohung der badischen Bahn hätte der Beschluß der Stände, die Bahn bis zum Rhein zu verlängern und die Zollabfertigung in den neuen Bahnhof zu verlegen, keine Hilfe bringen können. Glücklicherweise entschloß sich die Regierung während der langwierigen Verhandlungen der verschiedenen Behörden über die Lage des Bahnhofs, gemeinsam mit der französischen Ostbahn eine stehende Eisenbahnbrücke zu errichten. Die französische Regierung kam diesen Bestrebungen bereitwillig entgegen. Das Abkommen vom 2. Juli 1857 bestimmte, daß der Bau auf gemeinschaftliche Kosten entstehen und binnen drei Jahren vollendet sein sollte. Beide Teile konnten an ihrem Ufer alle Maßregeln zur Sicherung der Grenze treffen. Am 11. Mai 1861 war die neue Verbindung hergestellt.

Ebenso gewann Baden nach dem Süden und Osten wichtige Anschlüsse.

Nach dem Vertragsabschluß mit dem Kanton Basel waren die Arbeiten auf der Strecke Haltingen—Basel und Basel—Waldshut energisch betrieben worden, so daß am 4. Februar 1856 die Züge bis Säckingen fahren konnten. Je näher man aber Waldshut kam, desto unsicherer schien die Möglichkeit eines Anschlusses an die Schweizer Bahnen zu werden.

Als im Jahre 1851 die Verhandlungen mit der Schweiz wieder in Gang kamen, hatte die Regierung der Nordbahngesellschaft mitgeteilt, daß sie Unterhandlungen wegen Weiterführung der Bahn nach Zürich aufnehmen wolle. Die Gesellschaft erklärte unter Berufung auf das Schicksal des Vertrages von 1846, sie wolle erst das Ergebnis der Verhandlungen mit der Eidgenossenschaft und dem Kanton Basel abwarten.

Gerade als diese ihren Abschluß gefunden hatten, erfolgte 1853 die Vereinigung der Nordbahn- mit der Ostbahngesellschaft. Die neue Nord-

ostbahngesellschaft (Linien: Baden—Zürich—Walliselen und Winterthur —Romanshorn) hatte nun andere Interessen als vorher ihre Teile. Sie sah in der Bahn nach Konstanz einen gefährlichen Mitbewerber für ihre zum größten Teil schon bestehende Linie Olten—Romanshorn, die an die Strecke Olten—Basel anschloß. In den bald darauf aufgenommenen Verhandlungen stellte die Gesellschaft dementsprechende Forderungen, die darin gipfelten, daß Baden sich verpflichten solle, die Fortsetzung der Bahn von Waldshut nach Konstanz erst in einer gewissen Frist zu bauen, die Kinzigtal-Bodenseebahn aber niemals.

Baden gab die Verhandlungen auf und beteiligte sich an der Rheinfallbahn, die damals (1856) von Winterthur nach Schaffhausen gebaut werden sollte. Hierdurch sicherte es sich das Mitbenutzungsrecht an dem Bahnhof in Schaffhausen und den unmittelbaren Anschluß an die übrigen Schweizer Bahnen, namentlich im Osten. Die Nordostbahngesellschaft war damit ausgeschaltet. Diese Maßnahmen fanden die Billigung der Stände, und die Regierung erhielt die Ermächtigung, auf Staatskosten von Waldshut nach Schaffhausen weiterzubauen. Das veranlaßte die Nordostbahn, durch Vereinigung mit der Rheinfallbahn diese Linie in ihre Hand zu bringen. Den vertraglich festgesetzten Anschluß konnte sie indes nicht hindern, und im nächsten Jahr verschlechterte sich ihre Lage noch mehr.

Von der Regierung des Kantons Aargau wurden nämlich Versuche gemacht, eine Aktiengesellschaft für die Linie Turgi—Waldshut zu bilden, und der badische Staat wurde um Unterstützung angegangen. Gelang dies Vorhaben, so war die Nordostbahn gezwungen, selbst zum Bau dieser Linie zu schreiten, um nicht ihr alleiniges Baurecht, das am 3. August 1857 erlosch, zu verlieren. Zu allem Überfluß drohte noch die Glattalbahngesellschaft, die die Strecke Walliselen—Uster—Rapperswyl—Chur baute, ihre Linie an den Rhein bei Waldshut zu verlängern. Sie ging zwar am 16. Mai in der Union Suisse auf, doch hatte auch diese mit ihren Ostschweizerlinien sowie das Haus Rothschild ein großes Interesse an der unabhängigen Verbindung mit Baden.

Im Mai des Jahres 1857 trat die Aargauer Regierung halb und halb von ihrem Anerbieten zurück. Sie geriet anscheinend unter den Einfluß Basels und der Zentralbahn, der sich die West- und Oronbahn im März 1857 angeschlossen hatte. Diese westliche Gruppe suchte den Bau der Strecke Waldshut—Turgi unter allen Umständen zugunsten ihrer Linie Basel—Olten zu verhindern.

Während nun die Nordostbahn allmählich inne wurde, welche starke Stellung zwischen den beiden Ost- und Westschweizer Interessengruppen ihr der Besitz der hartumstrittenen Strecke verleihen mußte, erregten die

Maßnahmen Basels die lokalpatriotischen Gefühle der Züricher, die sehr stark an der Nordostbahn beteiligt waren und ihren ganzen Einfluß für die Strecke einsetzten. Auch den Aargauern gingen die Augen über ihren wahren Vorteil auf.

Diese Lage der Dinge bewirkte, daß Baden immer kühner auftrat und in den Schlußverhandlungen den baldigen Bau der Strecke Konstanz —Romanshorn—Rorschach als Fortsetzung seiner Seebahn verlangte. Doch drang es mit dieser Bedingung nicht durch und mußte sich mit dem in dem Vertragsentwurf Erreichten begnügen.

Der Vertrag vom 26. August 1857 bestimmte den Bau und Betrieb der Strecke Turgi—Rheinmitte durch die Gesellschaft. Baden übernahm den Bau der Strecke Rheinmitte—Waldshut, ihren Betrieb sollte die Gesellschaft gegen eine Vergütung mitversehen. Als die Bahn am 28. August 1859 eröffnet wurde, stand die badische Bahn mit Zürich, Chur, Romanshorn und Bern in unmittelbarer Verbindung.

Die Beteiligung Badens an der Rheinfallbahn und die Absicht, dort die badische Bahn an das Schweizer Netz anzuschließen, hatte zur Voraussetzung, daß man sich mit dem Kanton Schaffhausen auf Grund des Vertrages vom 27. Juli 1852 verständigte. Dies gelang zunächst jedoch in keiner Weise. Baden hielt die Linie über Jestätten durch das Wangental für die bessere und minder kostspielige, während Schaffhausen verlangte, daß die Bahn durch den Klettgau geführt werde, wobei sie länger auf Schweizer Gebiet verweilte. Auch wollte es nicht, wie Baden verlangte, bei einem späteren Rückkauf der Linie volle Entschädigung gewähren, da der Weg nach Konstanz allein durch den Kanton möglich sei. Da brach Baden die Verhandlungen ab, um das Gelände nördlich des Kantons auf die Möglichkeit der Erbauung einer Umgehungsbahn zu untersuchen. Es ergab sich, daß zwei Linien ausführbar waren, so daß Schaffhausen in allen finanziellen Punkten nachgab, als die Verhandlungen wieder aufgenommen wurden. Baden hingegen willigte in die Wahl der Klettgaulinie. Der Vertrag wurde am 30. Dezember 1858 geschlossen, am 15. Juni 1863 stand die Bahn bis Konstanz in Betrieb.

Am 3. März 1856 teilte die württembergische Regierung der badischen mit, daß sie bereit sei, wie die Brettener auch die Pforzheimer Linie auf eigene Kosten zu bauen. Baden hatte jedoch keinerlei Veranlassung, diesen wichtigen Weg nach Osten in fremde Hände zu geben, zumal die Strecke einen hohen Ertrag versprach. Es lehnte deshalb das württembergische Ansinnen ab und ließ, da die Stände inzwischen (am 3. April 1856) die Regierung um Vorbereitung des Baues ersucht hatten, sofort Vermessungen vornehmen. Nach Beendigung dieser Vorarbeiten teilte

die Regierung Württemberg mit, daß sie entschlossen sei, die Bahn auf eigene Kosten zu bauen, und bat um weitere Verhandlungen wegen des Anschlusses an die württembergischen Bahnen bei Mühlacker. Der am 17. Dezember 1857 abgeschlossene Vertrag wurde jedoch von den badischen Ständen nicht anerkannt, da er für Baden nachteiliger war, als der Brettener von 1851 für Württemberg. Vor allem veranlaßte die Angst vor dem Wettbewerb, der der Rheintalbahn durch die Nagoldlinie Württembergs entstehen konnte, die Erste Kammer zur Beanstandung. Während die Strecke schon bis Pforzheim in Bau war, kam es zu neuen Verhandlungen, bei denen Baden den Genuß gleicher Rechte in Württemberg durchsetzte, wie dieses sie in Baden besaß. Am 1. Juni 1863 stand die ganze Strecke in Betrieb.

Nicht nur Anschlußbahnen und Anschlüsse sind in den Jahren 1854 bis 1857 geschaffen worden, sondern auch der alte Plan der Kinzigtalbahn wurde wieder lebendig und ein neuer, der Odenwaldbahn, trat ihm zur Seite.

Um die Herstellung der Odenwaldbahn hatte sich schon 1853 eine englische Gesellschaft bemüht. In den Kammern kam der Gedanke zuerst 1854 anläßlich einer Bittschrift mehrerer Städte zur Sprache. Da die Bahn dem schwer daniederliegenden Wirtschaftsleben des Odenwalds aufhelfen und die Verbindung mit dem bayrischen Bahnnetz herstellen sollte, wurde die Bittschrift dem Ministerium empfehlend überwiesen. Eine Gesellschaft meldete sich indes nicht wieder, denn die Regierung wollte keine feste Zinsgarantie geben.

So kam der Plan wieder auf dem Landtag von 1856 zur Verhandlung. Die Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Dezember 1846 wurden dabei als maßgebend für die Erteilung einer Bauerlaubnis angesehen, aber die Zinsgarantie blieb beschränkt. Obwohl sich eine Vereinigung von Banken unter Führung der Mitteldeutschen Creditbank fand, den Bau der Bahn zu übernehmen, schleppte die Regierung durch allzu ängstliches Bestehen auf allerlei wohlangebrachten, aber nicht unbedingt notwendigen Bedingungen die Verhandlungen bis Ende 1857 hin. Infolge der nunmehr gänzlich veränderten Lage des Geldmarktes zogen die Unternehmer ihr Gesuch zurück.

Auch mit der Schwarzwald- oder Kinzigtalbahn war man nicht glücklicher. Sie sollte unter Anwendung der Bestimmungen des Gesetzes von 1846 Privaten überwiesen werden. Im Notfall war man auch zu einer etwas weitergehenden Zinsgarantie bereit. Der Landtag von 1856 bestimmte dann, daß eine Vorlage über den Bau der Bahn auf dem nächsten Landtage gemacht werden solle, wenn sich bis dahin kein Unternehmer

gefunden habe. Die Hoffnungen, die man an den Bau der Bahn knüpfte, wurden aber stark herabgedrückt, als auf diesem Landtage (1857/58) bekannt wurde, daß der Bau der Bahn zu schwierig und zu kostspielig sei. Da sie nach Sicherstellung der Konstanz-Baseler Linie für den Wettbewerb mit den württembergischen Bahnen nicht mehr so wichtig schien, bestimmte das Gesetz vom 7. Mai 1858, daß die Teilstrecken Offenburg —Hausach und Villingen—Geisingen—Singen als Lokalbahnen von Privatunternehmern gebaut werden sollten.

§ 5. Die Zusammenfassung der Eisenbahnpolitik der 50er Jahre im Gesetz zur Vervollständigung der Schienenwege 1858.

Auf dem Landtage von 1858/59 verlangte die Regierung in dem Gesetzentwurf, den sie den Kammern vorlegte, die verfassungsmäßige Zustimmung zu ihrer Eisenbahnpolitik der letzten Jahre und den aus ihr hervorgegangenen oder noch hervorgehenden Vertragsabschlüssen. Bei der „Bezeichnung der dem Staat in Herstellung weiterer Schienenwege obliegenden Aufgabe", sagt sie, „daß die Herstellung der unmittelbaren Verbindung unserer Staatsbahn mit der französischen Ostbahn bei Kehl und mit der schweizerischen Nordostbahn bei Waldshut als erste Aufgabe des Staates zu betrachten ist, bedarf wohl keiner weiteren Auseinandersetzung, die Herstellung dieser Anschlüsse wird auf die Steigerung des Verkehrs und des Ertrags der Großherzoglichen Eisenbahn unzweifelhaft sehr vorteilhaft wirken."

Die schon lange beabsichtigte Fortsetzung der Staatsbahn im oberen Rheintal bis Konstanz sei die nächste dringende Obliegenheit. Der Staat vollende damit die große Bahn, die das badische Rheintal als Hauptverkehrsader durchziehe. Zugleich kämen alle Teile der Gebirgsrücken des Landes, die im Nordosten ausgenommen, in nahe Verbindung mit dem vervollkommneten Verkehrsmittel der Neuzeit. Sie lasse ferner dem im Süden des Landes von jeher bestehenden lebhaften Durchgangsverkehr von West nach Ost die Vorteile der Eisenbahn zukommen, ohne welche dieser sicherlich auf die Schweizer Bahnen abgelenkt werde. Mit der Vollendung der aus dem Nord- und Südwesten Frankreichs nach Mülhausen ziehenden Bahnen sei ein weiterer Aufschwung des Verkehrs zu erwarten.

In der Folgezeit werde die Herstellung einer Bahn vom nördlichen Teile der Staatsbahn längs des Odenwalds nach Würzburg sich als notwendig erweisen; ferner die Erbauung der Pforzheimer Bahn, die zugleich die erste Industriestadt des Landes mit der Eisenbahn in Verbindung bringe.

Die letzte Aufgabe bilde die Herstellung der Offenburg-Hausacher und der Villingen-Geisinger Linie bis zur Konstanzer Bahn als Lokalbahnen. Sie seien hauptsächlich durch ihren inneren Verkehr bauwürdig. Alle diese Anlagen sollten von Staats wegen gebaut werden außer der Odenwald- und den Schwarzwaldbahnen.

Die Kammern änderten die Vorlage dahin ab: für die Odenwald- und die Villinger Bahn seien sofort die Vorarbeiten vorzunehmen und, wenn nach deren Beendigung sich kein Unternehmer gefunden habe, der Bau auf Staatskosten zu beginnen.

Die badische Eisenbahnpolitik der Periode von 1833 bis 1857 hatte damit ihren Abschluß gefunden. Nach einem großartigen Anfang auf dem Landtage von 1838 war sie immer kleinlicher und engherziger geworden. Der partikularistische badische Standpunkt wurde aufs schärfste betont und deshalb blieben auch große Erfolge aus. Erst der ungeahnte wirtschaftliche Aufschwung der fünfziger Jahre erzwang gleichsam den weiteren verkehrspolitischen Blick und damit den Übergang zu einer vorurteilslosen und weitschauenden Planung der künftigen Strecken, die dem Lande durch Aufgabe vermeintlicher Vorteile wirkliche eintrug.

II. Kapitel. Die Eisenbahnpolitik mit dem Ziel der Herstellung von Staatsbahnen. (1858 bis 1873.)

§ 1. Die Überwindung der Krise von 1857 in Baden.

Nach der Annahme des Gesetzes von 1858 schien die badische Eisenbahnpolitik in der Tat zum Stillstand zu kommen. Die in diesem Gesetz beschlossenen Staatsbahnen kamen zwar sofort zur Ausführung, aber bei den Privatbahnen war das nicht der Fall. Daran war die plötzliche europäische Wirtschaftskrise schuld, die überall die verfügbaren Kapitalien in Anspruch nahm. Für neue und kostspielige Unternehmen war der Geldmarkt nicht zu haben, und gerade die Aktienunternehmungen, die sich in den Jahren des Aufschwungs stark vermehrt hatten, erlitten schwere Verluste.

Auch in Baden hat sich die Krise bemerkbar gemacht, besonders in den Jahren 1858 und 1859. Aber der Rückschlag scheint doch nicht so stark gewesen zu sein wie in anderen Gebieten Deutschlands. Das erklärt sich einmal aus der vergleichsweise geringen Industrialisierung des Landes und dem späteren Einsetzen des Aufschwungs, der anfangs noch von den Nachwehen der Revolutionszeit gehemmt wurde. Zudem gewährten die im Laufe der fünfziger Jahre beschlossenen Änderungen, An-

schlüsse und Neubauten der Eisenbahn weiten Bevölkerungskreisen gute Verdienste und eröffneten der gesamten badischen Wirtschaft gerade während der hauptsächlichen Krisenjahre neue Verkehrs- und Absatzmöglichkeiten. Infolgedessen heben sich die Zeiten des Aufschwungs der fünfziger und sechziger Jahre nicht so deutlich voneinander ab, wie es eigentlich zu erwarten wäre. Bei den Eisenbahnen finden diese günstigen Verhältnisse in dem geringen Sinken der Eisenbahnrente, das außerdem hauptsächlich durch die plötzliche starke Belastung mit neuen Schulden erklärt werden muß, ihren deutlichen Ausdruck.

§ 2. Das zweite Gesetz zur Vervollständigung der Schienenwege.

Durch diese Erfolge der kühnen Eisenbahnpolitik der fünfziger Jahre zuversichtlicher geworden, entschloß sich die Regierung bald zu neuen Unternehmungen. Hatte sie eben noch erklärt, „daß die Herstellung von Schienenwegen auf Staatskosten jedenfalls für eine längere Reihe von Jahren unabänderlich geschlossen sei", so machte ihr die andauernde gute Verzinsung ihrer Eisenbahnschuld Mut, weitere Anleihen aufzunehmen. Die Entwicklung der Industrie, von Handel und Gewerbe, die Hebung des Wohlstandes und der geistigen Kultur der Bewohner der von Eisenbahnen durchzogenen Gegenden riefen den Wunsch nach dem neuen Verkehrsmittel auch in den anderen Landesteilen wach. Nicht nur Schäden wollte man damit abwehren, sondern Neues und Besseres sollte durch die Eisenbahn geschaffen werden. Die Flut der Bittschriften schwoll gewaltig an; von allen Seiten wurde die Regierung zum Bau neuer Eisenbahnen gedrängt.

So brachte sie am 1. Mai 1862, als noch nicht alle Früchte der Eisenbahnpolitik der vorhergehenden Jahre geerntet waren, einen neuen großen Gesetzentwurf zur Vervollständigung der Schienenwege im Großherzogtum vor den Landtag. Es waren darin verlangt:

1. der Bau der Odenwaldbahn bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Würzburg,
2. eine Bahn von Neckarelz an die badisch-württembergische Grenze zum Anschluß an die von Heilbronn künftig ausgehende württembergische Bahn,
3. eine Eisenbahn in der Richtung Stockach—Meßkirch mit der Abzweigung in die Oberrheintalbahn,
4. die sofortige Inangriffnahme der Strecke Donaueschingen—Engen und ihre Fortsetzung zur Oberrheintalbahn sowie zur Strecke Stockach—Meßkirch, sobald die Zugrichtungen für diese festgesetzt seien,

5. der Bau der Strecke Donaueschingen—Villingen, sobald man mit Württemberg wegen des Baues der Verbindungsstrecke Villingen—Rottweil zur Oberneckartalbahn abgeschlossen habe, und
6. eine Verbindung der Donaueschinger und Kinzigtalbahn, sobald sich eine geeignete Zuglinie über den Schwarzwald finde.

Diese Vorlage wurde durch einen Entwurf vom 22. Juni 1863 ergänzt, der bestimmte, daß die Strecke Offenburg—Hausach sofort zu bauen sei und eine Bahn von Gerlachsheim nach Wertheim vorsah.

Alle diese Bahnen sollten auf Staatskosten gebaut werden. Man hoffte, durch sie das badische Bahnnetz in seinen Hauptlinien zu vollenden und eine Reihe geeigneter Anschlüsse an die Nachbarbahnen zu gewinnen.

Mit diesem Gesetz kommt jetzt Baden den Bedürfnissen des Verkehrs von selbst entgegen. Es wartet nicht mehr, bis es zum Ergreifen einer Maßnahme gezwungen wird. Das zweite Gesetz zur Vervollständigung des Schienennetzes steht nicht mehr am Ende, sondern am Anfang eines Abschnitts der Eisenbahnpolitik, es ist nicht mehr die Zusammenfassung einzelner unzusammenhängender Taten, sondern ein genau durchdachter Plan.

Die erste dieser geplanten Strecken, die zur Ausführung kam, war die Odenwaldbahn.

Nachdem 1857 der Versuch, ihren Ausbau Privatunternehmern zu übertragen, gescheitert war, hatte man genaue Geländeuntersuchungen vorgenommen. Die technische Hauptvorlage der Regierung verzeichnete 45 mögliche Zuglinien, die entweder von Heidelberg oder Wiesloch ausgingen und in Würzburg endeten. Nach langen Interessenkämpfen entschied sich die Regierung für den Anschluß an die bestehenden Bahnen in Heidelberg, um für den Durchgangsverkehr die kürzeste Linie nach Osten zu erhalten.

Auf das Gesetz vom 7. Mai 1858 hin interessierte sich die Darmstädter Bank im Verein mit anderen Häusern für die Strecke. Man einigte sich in längeren Verhandlungen soweit, daß nur noch die Dauer einer vierprozentigen Zinsengarantie strittig war. Aber am 6. April 1859 lehnte die Bank eine Aufforderung zur Einreichung des Gesuchs um Gewährung der Bauerlaubnis ab.

Da sich kein anderer Unternehmer fand, ließ sich die Regierung von den Ständen im Jahr 1860 den sofortigen Bau der Strecke Heidelberg—Moosbach, als des schwierigsten Teils, bewilligen. Der weitere Ausbau bis Würzburg wurde nicht genehmigt, da mit Bayern noch keine Einigung über den Anschluß in Würzburg erzielt worden war.

Für Bayern war diese Linie wegen der unmittelbaren Verbindung mit der Rheinpfalz, die sie gewährte, sehr wichtig. Sie mußte die Verwaltung dieser abgelegenen Provinz erleichtern und ihre wirtschaftlichen Interessen mächtig fördern. Auch ihre strategische Bedeutung für einen Krieg mit Frankreich war nicht zu unterschätzen. Trotzdem stellte Bayern für die Gewährung des Anschlusses Forderungen, die Baden unmöglich bewilligen konnte.

Die Führung der Bahn über Eberbach, Amorbach, Miltenberg und Wertheim widersprach den Erfordernissen des Durchgangsverkehrs. Auch den badischen volkswirtschaftlichen Interessen war sie ungünstig, da zum guten Teil nichtbadisches Gebiet durchzogen wurde und die hilfsbedürftigen Gebiete und Orte des Baulands und Odenwalds von jeder Verkehrslinie fernblieben. Die Mainstädte vermochten sich durch den Flußverkehr doch noch eher zu helfen.

Noch unbilliger war Bayerns Verlangen des Baus einer Eisenbahnlinie Bruchsal—Germersheim, und des Transports seiner Truppen auf der Odenwaldbahn zu den niedrigen bayrischen Sätzen.

Unter solchen Umständen mußten die Verhandlungen im Oktober 1859 abgebrochen werden. Erst im März 1861 nahm man sie, zunächst brieflich, wieder auf. Bayern hatte inzwischen wohl eingesehen, daß es sich durch sein Verhalten nur schadete, und so kam es zu einem Vertrag, der den beiderseitigen Interessen dienlich war. Baden erhielt seinen Anschluß in Würzburg und verzinste das Anlagekapital der von Bayern gebauten Strecke mit 4 %. Die Beförderung von Truppen war nach den dafür gültigen Sätzen des durchfahrenen Staatsgebiets zu vergüten.

Von größter Wichtigkeit war die gleichzeitige Vereinbarung über den Bau einer festen Eisenbahnbrücke auf gemeinsame Kosten zwischen Mannheim und Ludwigshafen, die dem Eisenbahn- und übrigen Verkehr dienen sollte. Sie hatte sich schon längst als notwendig erwiesen und bot erst die Möglichkeit, den Durchgangsverkehr wirklich auf die Odenwaldbahn zu ziehen. Was man in dieser Beziehung für Erwartungen hegte, zeigt eine 1857 erschienene Schrift von E. Th. Huhn: „Die Odenwaldbahn, eine staatswirtschaftliche Beleuchtung usw.“. Der Verfasser meint: „Unsere West-Ost-Bahn ist die große Weltstraße von dem Atlantischen Meere nach dem Orient und bis Indien . . . . Die Linie Saarbrücken —Würzburg ist das Herz der West-Ost-Bahn Europas . . . So ist unbedingt und mit großer Sicherheit darauf zu zählen, daß hierdurch die Odenwaldbahn eine Rentabilität sich erwirbt, wie keiner zweiten Bahn es so bald wieder möglich sein wird, und dazu ist diese Bahn sich dieses Verkehrs auf alle Zeiten um so sicherer, als die Bodenbeschaffenheit Süddeutschlands keine ähnliche Konkurrenzlinie mehr zuläßt.“ Gleich über-

schwänglichen Hoffnungen gibt sich die Mannheimer Handelskammer im Jahr 1864 hin. Es heißt in ihrem Bericht: „Unter diesen Bahnen ist die Odenwaldbahn, welche ihrer Vollendung rasch entgegenschreitet, für uns die bedeutungsvollste. Mit dem Eintritt des erfreulichen Zeitpunkts, welcher mittels dieser Bahn dem Weltverkehr aus Süd-, Ost- und Mittelfrankreich nach Sachsen und Preußen, und dem ganzen Nordosten Deutschlands, sowie aus England, Belgien und Holland nach Bayern und Österreich die kürzeste Linie eröffnet, ist auch für unseren Handelsplatz die natürliche Verbindung nach und von jenen Richtungen hergestellt, und die hieraus abfließenden Vorteile werden von erhöhter Bedeutung sein, wenn bezüglich des internationalen Verkehrs ein gegenseitiges Verständnis unter den betreffenden Bahnadministrationen gegenüber den Konkurrenzbahnen erzielt werden kann."

Der erwartete Verkehr lag jedoch in den Händen der hessischen Ludwigs- und der bayrischen Bahn und war diesen nicht zu entreißen. Beide Verwaltungen hatten ein großes Interesse daran, den englischen, holländischen und belgischen Verkehr nach Südostdeutschland und Österreich und umgekehrt nur über Aschaffenburg zu leiten, da er so ihren Linien länger verblieb. Unter diesem Wettbewerb litt sogar schon einige Zeit die Bruchsal—Brettener Linie. So war es nicht verwunderlich, daß die Odenwaldbahn in keiner Weise die Erwartungen rechtfertigte, die man gehegt hatte. Sie brachte kaum die Betriebskosten auf; besonders nicht, als später die übrigen Neckar- und Kraichgaustrecken gebaut waren.

Als die Regierung durch den Vertrag mit Bayern vom 27. Januar 1862 die Fortsetzung der Odenwaldbahn gesichert hatte, erlangte sie auch von den Ständen die Genehmigung zum Bau der Strecke Moosbach—Würzburg. Es kamen drei Zuglinien für die Strecke zwischen Seckach und Gerlachsheim in Betracht. Der Landtag überließ der Regierung die Wahl. Diese entschied sich für die Linie Adelsheim—Boxberg—Königshofen, die die geringsten Bau- und Betriebskosten erforderte.

Die Odenwaldbahn stand am 1. November 1866 ganz in Betrieb.

Die Entscheidung der Regierung für die Linie Adelsheim—Königshofen veranlaßte den Beschluß zur Erbauung einer Taubertalbahn, um die Interessen dieses Tals und der Stadt Tauberbischofsheim zu wahren.

Der Staatsvertrag vom 31. März 1864 mit Württemberg brachte die Fortsetzung der Bahn nach Mergentheim und damit einen künftigen Anschluß an die Mergentheim—Crailsheimer Linie. Man knüpfte, wie damals üblich, auch an die Zukunft dieser Strecke große Hoffnungen und sah sie mit einer Fortsetzung über Miltenberg—Aschaffenburg und Hanau zu einer „bedeutungsvollen internationalen Verkehrslinie" im Rhein-Donau-

Verkehr werden. Vorläufig rechnete man damit, daß die Wasserstraße des Mains die Verbindung mit Frankfurt herstelle. Man übersah auch hier, daß Bayern niemals den Verkehr von Aschaffenburg aus den badischen und württembergischen Bahnen zuleiten und den eigenen entziehen werde.

Die Taubertalbahn wurde am 15. Oktober 1868 in Betrieb gesetzt; die Königshofen—Mergentheimer Strecke folgte am 23. Oktober 1869.

Durch den gleichen Staatsvertrag sollte auch über eine Linie Neckarelz—Heilbronn, die hauptsächlich im Interesse Württembergs lag, abgeschlossen werden. Während der Verhandlungen tauchte aber in Hessen der Plan der sogenannten Mümlingsbahn auf. Diese drohte der badischen Hauptbahn wegen ihrer Kürze den gesamten Verkehr zwischen dem Unterrhein- und dem Bodenseegebiet zu rauben. Deshalb wollte Baden den Anschluß dieser Linie an die württembergischen Bahnen bei Neckarelz bzw. Jagstfeld unter keinen Umständen zugeben, dabei aber auch die guten Beziehungen zu Hessen nicht stören. So zog es das Zugeständnis des Neckarelzer Anschlusses zurück und bot Württemberg die Gabelbahn Jagstfeld—Meckesheim, Jagstfeld—Osterburken und den Betrieb der Strecke Heilbronn—Jagstfeld durch Württemberg als Ersatz. Baden hoffte durch diese Vergrößerung der Eisenbahnlücke zwischen Jagstfeld und Eberbach den Anschluß der Mümlingsbahn an das württembergische Netz aus dem Bereich der Möglichkeit zu ziehen.

Diesem Gewinn gegenüber schlug es die Verluste, die die Odenwaldbahn auf der Strecke Meckesheim—Osterburken durch die Gabelbahn erleiden mußte, gering an. Dazu stellte sich die Meckesheim—Jagstfelder Linie als noch kürzer als die Mümlingsbahn im Verkehr nach dem Rhein dar, und es war somit eine Bedrohung Mannheims als Rheinhafen Heilbronns durch Mainz verhindert. Endlich durchzog diese Bahn ein wirtschaftlich bedeutendes Gebiet und brachte die drei Salinen Rappenau, Wimpfen und Friedrichshall in den Bereich des Bahnnetzes.

Die andere Strecke, Jagstfeld—Osterburken, machte die Linie Heilbronn—Waldenburg—Mergentheim—Würzburg überflüssig und erhielt so der Odenwaldbahn einen Teil des Verkehrs, den diese Linie ihr ganz entzogen hätte. Zugleich war es im volkswirtschaftlichen Interesse zu begrüßen, daß die badischen Gemeinden des Jagsttals an die Bahn gebracht wurden.

Württemberg erlangte durch die Gabelbahnen günstigere Verkehrsbeziehungen nach Mannheim und Mainz sowie nach Würzburg, als sie der Neckarelzer Anschluß bot und bekam die Möglichkeit, den Verkehr von

Straßburg, Basel und Bayern nach Nordosten und Nordwesten stärker auf seine Bahnen zu ziehen. Es hatte also keinen Grund, das Angebot abzulehnen.

Als Hessen, das schon mit Württemberg unterhandelte, in Karlsruhe wegen der Einmündung der Mümlingsbahn in die Odenwaldbahn vorstellig wurde, erklärte man, diese Einmündung könne nur bei Neckargemünd gestattet werden. Da dieser Umweg verhinderte, daß der Bahn irgendwelcher Durchgangsverkehr zufiel, und sie sonst keine Erträgnisse versprach, ließ die hessische Regierung den Plan fallen.

Die Strecke Meckesheim—Jagstfeld wurde am 5. August 1869 dem Betrieb übergeben; am 27. September eröffnete Württemberg die Strecke Jagstfeld—Osterburken.

Nicht nur für den Nordosten des Landes, sondern auch für den Schwarzwald sorgte die Regierung. Das Gesetz vom 7. Mai 1858 hatte bestimmt, daß die Bahn Villingen—Donaueschingen—Geisingen—Singen und die Bahn Offenburg—Hausach Privatunternehmern überlassen werden sollten. Von einer Überschienung des Schwarzwalds wollte man wegen der großen technischen Schwierigkeiten nichts wissen und gänzlich absehen. Aber im Oktober des Jahres 1859 bewarb sich das Londoner Bankhaus Sir Morton Peto in Verbindung mit der Wiesbadener Firma Fr. Moldenhauer um die Baugenehmigung für die Strecke. Sie verlangten eine 4prozentige Zinsengarantie auf 99 Jahre und für die ersten 36 Jahre eine Zollermäßigung auf alle vom Ausland zu beziehenden Waren. In einem zweiten Angebot ermäßigten sie ihre Forderungen auf eine 40jährige Zinsengarantie.

Dieses Angebot, das ohne jede Prüfung der Durchführbarkeit des Unternehmens mit einem günstigen Ergebnis rechnete, veranlaßte die Regierung, den Bau der ganzen Strecke auf Staatskosten zu beantragen. „Es handelt sich . . . um eine Hauptbahn, welche für einen großen Landesteil dienen und eine Lücke in dem großen Eisenbahnnetz ausfüllen soll . . . Auch die Konzessionierung einer aus vielen Mitgliedern, vielleicht zum größten Teil aus Fremden bestehenden Gesellschaft, hat ihre Bedenken . . ., die Kinzigtalbahn ist in mancher Hinsicht eine Konkurrenzbahn für die Rheintalbahn von Offenburg bis Schaffhausen . . .", so begründet die Regierung in der Vorlage die Notwendigkeit des Staatsbaus.

Sie erhoffte von der Bahn große Wirkungen auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Schwarzwalds und sah einen großen Durchgangsverkehr die Strecke beleben. „Was von der linken Rheinseite kommt aus England über Boulogne, aus Frankreich, Belgien und einem Teil von Holland nach der westlichen oder mittleren Schweiz bestimmt ist, geht auf der linksrheinischen Bahn nach Basel und von da auf die Schweizer Bahn über;

nur ein kleiner Teil wird der badischen Rheintalbahn zufallen, der Verkehr mit der östlichen Schweiz und durch dieselbe hat sich bereits vorzugsweise auf der württembergischen Bahn konzentriert. Anders werden sich mit dem Bau einer Kinzigtalbahn die Verhältnisse gestalten, da hierdurch die kürzeste Verbindung zwischen der Nordsee und dem Adriatischen Meer, zwischen England und seinen großen Besitzungen hergestellt wird." Diese überspannten Hoffnungen wurden ebenso wie bei der Odenwaldbahn stark enttäuscht, als die Bahn später noch nicht einmal die erwartete Mindestrente von „etwas weniger als 4 %" erbrachte.

Die Stände genehmigten den Bau der Schwarzwaldbahn in ihren Teilstrecken durch die Gesetze von 1862 und 1863 und drängten die Regierung, sie recht bald zur Ausführung zu bringen.

Um die Führung der Zuglinie zwischen Hausach und Villingen zu bestimmen, ließ die Regierung eingehende Untersuchungen verschiedener Linien vornehmen, wobei auch andere Strecken berücksichtigt wurden, die nicht Hausach und Villingen verbanden. Als die Regierung im Mai 1864 das Ergebnis dieser Untersuchungen den Ständen vorlegte, entschieden sie sich für die Linie Hausach—Triberg—Sommerau—Villingen, da sie billig zu bauen war, sich über rein badisches Gebiet zog und der alten Handelsstraße entsprach. Damit war der Artikel VI des Gesetzes vom 14. Juli 1862 vollzugsreif geworden.

Die Tallinien wurden bis 1869, das Mittelstück Hausach—Villingen 1873 eröffnet.

Mit dem Bau der Schwarzwaldbahn war die Herstellung anderer Linien verbunden.

Die württembergische Regierung war 1862 an die badische wegen eines Anschlusses ihrer Oberneckartalbahn nach Süden an die geplante badische Schwarzwaldbahn herangetreten. Als Anknüpfungspunkt war Villingen in Aussicht genommen. Daraufhin hatte die Regierung in dem Gesetzentwurf von 1862 den Bau der Strecke Villingen—Rottweil auf Staatskosten verlangt und die Genehmigung dazu erhalten. Dieser Anschluß war für Baden ebenso wertvoll wie für Württemberg, denn die beiderseitigen Sackbahnen erhielten so eine wünschenswerte Fortsetzung.

Während der Verhandlungen, die Baden deshalb 1864 und 1865 mit Württemberg pflog, gestattete Baden auch den Anschluß der Oberneckartalbahn in Immendingen an die badische Bahn, doch sollte, um Villingen und die Baar nicht zu benachteiligen, der Betrieb der Anschlußstrecken erst gleichzeitig mit dem der Villingen—Rottweiler Strecke eröffnet werden. Beide Linien hatte Württemberg zu bauen und zu betreiben.

Baden konnte nach Sicherung der Kinzigtallinie den Immendinger Anschluß unbesorgt zustande kommen lassen, da nun die württembergischen Bahnen im Wettbewerb um den Verkehr der Schweiz keinen Vorsprung mehr hatten. Der Rottweil-Villinger und Immendinger Anschluß mußte zudem im Ost-Westverkehr den badischen Bahnen später nützlich werden.

Weiter veranlaßte Baden Württemberg, sich wegen des Anschlusses seiner Schwarzwaldbahnen in Pforzheim festzulegen, während Württemberg die Entscheidung gerne noch hinausgeschoben hätte. Baden sicherte dadurch seiner Stadt Pforzheim den Verkehr des Enz- und Nagoldtales und bekam die Ausgangspunkte der gefürchteten Nagoldlinie in die Hand, die infolge ihrer Kürze sogar der Kinzigtallinie gefährlich werden konnte. Trotzdem sah sich der Eisenbahnausschuß der zweiten Kammer veranlaßt, „der Großherzoglichen Regierung dringend zu empfehlen, durch tunlichste Beschleunigung des Baues der ganzen Kinzigtal-Bodenseebahn dafür zu sorgen, daß letztere in Beziehung auf ihre Vollendung und Inbetriebsetzung einen möglichst großen Vorsprung vor der Nagold-Neckarlinie erhalte."

Derselbe Vertrag mit Württemberg stellte auch Einzelheiten des Anschlusses der Stockach-Meßkircher Linie fest. Sie war schon 1862 von der Regierung beantragt worden, mit der Begründung, daß die Gegend sehr reich sei und viel landwirtschaftliche Produkte ausführe. Außerdem ziehe die alte Handels- und Heerstraße von Ulm nach Freiburg und Schaffhausen durch diesen Landstrich. Man hoffte auf die Wiederbelebung dieses Verkehrs, der jetzt durch die anderen Bahnen abgelenkt war, und auf die Gewinnung zahlreicher günstiger Anschlußmöglichkeiten nach Bayern, Österreich und Ostdeutschland. Als Anschlußort an die Rheintalbahn hatte man Radolfzell bestimmt und erlangte jetzt durch die Verträge mit Württemberg und Preußen den Anschluß nach Norden, der allein der Bahn größere Verkehrsbedeutung geben konnte.

Die Strecke Radolfzell—Meßkirch wurde am 3. Februar 1870 ganz in Betrieb genommen, die Anschlüsse nach Sigmaringen und Mengen im August und September 1873.

Eine weitere Verbindung mit den württembergischen Bahnen brachte der Vertrag von 1865 mit der Stockach-Pfullendorfer Bahn, die auf württembergischem Gebiet ihre Fortsetzung nach Aulendorf erhalten sollte. Man hoffte damals in Baden wie in ganz Süddeutschland, daß sie im Zusammenhang mit anderen Plänen eine große internationale Verkehrslinie werde. Auch ihre strategische Bedeutung wurde stark betont. Sie wurde August 1873 eröffnet.

Außer diesem Anschluß an die württembergische Südbahn sicherte sich Baden auch den Anschluß von Stockach nach Friedrichshafen. Doch war ihm dieser nicht so wichtig, daß es eine Bauverpflichtung übernommen hätte. Die Strecke kam auch erst nach einer Regelung der Baubedingungen durch den Vertrag von 1874, 1901 vollständig zur Ausführung.

Um den Staatsbahnen auch an die großen Wasserstraßen des Landes gute Anschlüsse zu sichern, hatte die Regierung im Jahre 1863, als die Bahn bis Konstanz eröffnet wurde, die badische Bodensee-Dampfschifffahrt durch Ankauf der Aktien an sich gebracht. Sie erhielt so eine Fortsetzung ihrer Bahnen an den jenseitigen Ufern und ein Kampfmittel gegen den Wettbewerb der Nachbarbahnen.

Dem gleichen Zweck dienten die großen Mannheimer Bahnhofs- und Hafenbauten, die sich von 1865 bis 1874 hinzogen. Auf diesen Grundlagen erwuchs das heutige Mannheimer Hafen- und Eisenbahnverkehrsgebiet.

§ 3. Die Pause in der Eisenbahnbaupolitik der 60er Jahre.

Als der Eisenbahnausschuß der zweiten Kammer anfangs 1865 auf die Ergebnisse der badischen Eisenbahnpolitik von 1862 bis 1864 zurückblickte, sagte er mit gerechtem Stolz: „Es dürfte wohl kaum einen Staat geben, welcher im Verhältnis zu seiner Bevölkerung und seinem Flächenraum eine auch nur annähernd gleich große Zahl (22) von Anschlußbahnen aufzuweisen hätte. An allen diesen Punkten wird das gesunde Blut eines lebhaften Verkehrs mit anderen Ländern in die Adern unserer großen Hauptlinien strömen und außer den bedeutenden volkswirtschaftlichen Vorteilen im ganzen auch eine Rentabilität des Bahnnetzes herbeiführen, deren wahrscheinliche Höhe den Blick auf unsere zukünftige, allerdings große Eisenbahnschuld von jeder Sorge befreien dürfte.“ In der Tat, Baden trieb jetzt seine Verkehrspolitik von einem ganz anderen Standpunkt aus als in den 40er Jahren. Es hatte gelernt, großzügig zu sein und dabei doch seinen eigenen Vorteil wahrzunehmen. Sehr bezeichnend für diese Wandlung ist ein Erlaß des Großherzoglichen Handelsministeriums vom 23. Juni 1862; es heißt darin: „Baden ist in der glücklichen Lage, daß die östlich anschließenden Staaten seiner zur gedeihlichen Entwicklung ihres Eisenbahnnetzes viel mehr bedürfen, als es ihrer bedarf. Es ist in der Lage, die Bedingungen vorschreiben zu können, unter welchen es Anschlüsse gestatten will, nicht aber die Bedingungen sich vorschreiben zu lassen, und diese glückliche Konjunktur kann und sollte wenigstens soweit für das engere Vaterland nutzbar ge-

macht werden, als es das allgemeine Interesse des weiteren Vaterlandes und die freundnachbarlichen Beziehungen zu den angrenzenden Staaten zulassen."

Mit der Feststellung der neuen Linien und Anschlüsse erlangte die Eisenbahnpolitik einen gewissen Stillstand. Sie hatte sich große Aufgaben gestellt und sie sicher und gut gelöst. Jetzt war das, was die Gesetze und Verträge vorgezeichnet hatten, auch praktisch auszuführen. Die Ausführung der großen Aufgaben aber, die damit der Regierung noch harrten, mußte die Kräfte des Staates aufs äußerste anstrengen, und man nahm deshalb vorläufig von neuen Unternehmungen Abstand.

Während aber die Regierung mit dem Bau von Staatsbahnen in den 60er Jahren zurückhielt, um die Finanzkräfte des Landes zu schonen, drängte die Bevölkerung aufs stärkste nach dem Bau neuer Bahnen. Jedes kleine Örtchen, jedes Tal meinte, es müsse zu einem Verkehrsmittelpunkt, zu einer internationalen Durchgangslinie werden. Bittschriften über Bittschriften wurden bei Landtag und Regierung eingereicht. Diese Flut erreichte ihren Höhepunkt im Jahre 1869, als über ein Drittel aller badischen Gemeinden mit einem Eisenbahnanliegen an die Regierung herantraten. In kluger Mäßigung suchte sie jedoch erst zu sichern, was sie 1862 bis 1864 erreicht hatte, und ließ sich von den manchmal recht ausschweifenden Plänen nicht beeinflussen.

Erst die allmählich näher heranrückende Verwirklichung des Gotthardbahnplanes veranlaßte sie wieder, eine aktive Eisenbahnpolitik zu treiben. Sie konnte dies um so eher, als jetzt ein guter Teil der neuen Bahnstrecken vollendet war oder der Vollendung entgegenging, und so eine selbständige Verzinsung erwarten ließ. Zugleich zeigte die badische Volkswirtschaft im Zusammenhang mit dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufstieg jener Jahre eine recht befriedigende Lage. Der Volkswohlstand, und somit auch das Erträgnis der Steuern, war stark im Steigen begriffen.

§ 4. Die Gotthardbahn und Baden.

Der Plan einer Gotthardbahn hatte seit Beginn des Mont-Cenis-Durchbruches 1857 die Gemüter der Schweizer erregt.

Die Schweiz und alle nördlich der Alpen gelegenen Länder, hauptsächlich aber Westdeutschland, hatten ein großes Interesse an einer unmittelbaren Verbindung mit Italien und dem Mittelmeergebiet. Die Umwege, die der Handelsverkehr dieser Länder nehmen mußte, waren so beträchtlich, daß die günstiger gelegenen Staaten Frankreich, England und Österreich einen bei weitem stärkeren Verkehr mit Italien hatten als Deutschland und die Schweiz. Man sprach hier schon seit langen Jahren von einer Überschienung der Alpen, jedoch stets nur des Lukmanier, da

man die Schwierigkeiten des Baues bei allen anderen Pässen für zu groß erachtete; und 1846 hatten sogar Sardinien, Tessin, Graubünden und St. Gallen einen Vertrag wegen der Ausführung einer Eisenbahn vom Lago maggiore über Chur nach Rorschach geschlossen. Auch Baden hatte stets diesen Paß bevorzugt, weil die Überschreitung der Alpen im Oberrheintal vor allem seiner Kinzigtalbahn zugute kommen mußte.

Da erwies Ende der 50er Jahre die Durchbohrung des Mont Cenis die Möglichkeit, auch schwierigere Pässe zu bezwingen. Die Meinungen in der Schweiz teilten sich. Die westlichen Kantone traten für eine Simplonbahn, die östlichen, und mit ihnen das Haus Rothschild, das bei den Vereinigten Schweizer Bahnen ein Hauptbeteiligter war, für den Lukmanier ein. Die mittleren und bedeutendsten Kantone entschieden sich für den St. Gotthard. Sie vereinigten sich 1863 mit der Nord-Ostbahn- und Zentralbahngesellschaft, um diesen Plan zu betreiben. Den Streit brachte Italien zur Entscheidung, indem es 1865 und wieder 1869 beim Schweizerischen Bundesrate erklären ließ, es lasse nur dem Gotthardplan seine Unterstützung zukommen. Im gleichen Jahre erklärten sich auch der Norddeutsche Bund und Baden zugunsten dieses Planes.

Baden entschied sich jetzt für den Gotthard, weil sein Verkehrsgebiet das ganze Nordseegebiet östlich bis über Lübeck hinaus umfaßte. Es mußte sich also ein lebhafter Verkehr nach Süden ergeben, der zum größten Teile über die badischen Bahnen den nächsten Weg hatte. Die Vorteile eines Lukmanier- oder Splügenüberganges wären für die badische Gesamtbahn entschieden kleiner gewesen. So bot die Regierung, um gegenüber der Gotthardbahngesellschaft zu den bevorzugten Bahnen zu gehören, auf der internationalen Konferenz vom 15. September bis 13. Oktober 1869 einen Bauzuschuß von 3 Millionen sfrs. Italien hatte 45 Millionen sfrs. und die Schweiz 20 Millionen sfrs. übernommen, den Rest der erforderlichen 85 Millionen sollte der Norddeutsche Bund und Württemberg übernehmen. Letzteres gab jedoch auf der Konferenz keine bindende Erklärung ab, weil der Grundsatz der Bevorzugung der kürzesten Linie nicht anerkannt wurde und es sich deshalb erst mit Baden über die Wettbewerbsverhältnisse verständigen wollte.

Die badischen Stände bewilligten den Betrag von 3 Millionen sfrs. ohne Zögern, da sie den Standpunkt der Regierung vollkommen teilten. Man erhoffte von der Eröffnung der Gotthardbahn eine so starke Verkehrssteigerung, daß man mit einem Ertrage von etwa 67 000 fl. rechnen könne.

Mit dem Gotthard-Unternehmen eng verbunden waren drei andere Pläne badischer Bahnen. Die beiden ersten, der einer Bahn Engen—Thayingen und der Randenbahn (Behringen—Schleitheim—Donau-

eschingen) kamen für die badische Eisenbahnpolitik nicht in Betracht. Sie hätten vorzugsweise den Interessen Schaffhausens gedient. Auf die vielen Bittschriften hin erklärte die Regierung sich lediglich bereit, einer Privatgesellschaft die Bauerlaubnis für die Randenbahn zu erteilen. Doch scheiterte deren Bildung.

Der dritte Plan einer Wutachtalbahn (Oberlauchringen—Stühlingen—Donaueschingen) war viel bedeutender und förderte besonders das badische Interesse. Der Gedanke war 1857 zum ersten Male aufgetaucht, als es sich darum handelte, die Basel-Konstanzer Bahn um Schaffhausen herumzuführen. Noch nach dem Abschluß des Vertrages mit Schaffhausen hatten die Gemeinden des Wutachtales versucht, die Führung der Bahn durch ihren Gau zu erlangen. Doch blieb ihre Bittschrift, die besonders auf die strategische Bedeutung der Bahn hinwies, erfolglos.

Auch als die Führung der Bahn durch Schweizer Gebiet sich 1866 als mißlich herausgestellt hatte, schienen die Bittschriften zugunsten der Wutachtalbahn keinen besseren Erfolg zu haben. Erst mit der festen Aussicht auf die Erbauung der Gotthardbahn trat eine Wendung ein.

Die Regierung sah jetzt in der Linie eine wichtige Abkürzungsstrecke für den Verkehr von und nach der Schweiz in Gemeinschaft mit der Kinzigtalbahn, die von ihr auch Unterstützung im Kampfe mit der immer noch gefürchteten Nagoldbahn erhalten konnte. Sie hielt die Strecke für berufen, den Verkehr der Gotthardbahn auf das badische Netz zu lenken, Waldshut zur „Pforte für den deutsch-italienischen Verkehr zu machen". Der württembergisch-schweizerische Verkehr mußte ihr vorzugsweise zufallen, die volkswirtschaftlichen Interessen der Gegend und die strategischen des Landes erforderten ihren Bau. Sie schien geradezu eine „Notwendigkeit" zu werden, „wenn Baden für die großen Anstrengungen, welche seither für die Vervollständigung seines Bahnnetzes gemacht wurden und noch weiter zu machen sind, auch die Früchte ernten will, welche bei der Unterlassung des Baues den Nachbarbahnen zufallen würden". Um für die Aufnahme des erwarteten Verkehrsstromes über den Alpenpaß rechtzeitig gerüstet zu sein, beantragte die Regierung 1870 den Bau der Linie und setzte selbst den Beginn der Arbeiten für dasselbe Jahr fest. Bis 1876 kam die Bahn bis Weizen zur Ausführung, dann stellte man den Bau wegen der schwierigen Geländeverhältnisse ein.

§ 5. Der Krieg von 1870/71 und die badischen Bahnen.

Bald nach dem Erlaß der Gesetze vom April 1870 erfuhr die badische Eisenbahnpolitik und der Eisenbahnbau eine Unterbrechung durch den deutsch-französischen Krieg. Baden als Grenzland schienen zunächst schlimme Tage bevorzustehen. Es galt vor allem einem französischen

Einfall zuvorzukommen, und hierbei hatten die badischen Bahnen das meiste zu leisten. Ging doch die Mehrzahl der Aufmarschlinien durch Baden. Vor allem unterlagen die Strecken des Unterlands stärkster Benutzung. Selbstverständlich wurden während der Aufmarschzeit der Personen- und Güterverkehr fast eingestellt. Erst nach und nach suchte man auch dem Privatverkehr zu seinem Recht zu verhelfen.

Neben diesen Angriffsmaßnahmen, die von den Eisenbahnen Ungeheures verlangten, hatten die badischen Bahnen auch Abwehrmaßregeln zu treffen. Schon am 16. Juli war die Kehler Eisenbahnbrücke auf beiden Seiten abgedreht und die Schiffsbrücke über den Rhein abgeführt worden. Am 22. Juli erfolgte die Sprengung des einen Strompfeilers auf der badischen Seite. Am gleichen Tage wurde die Hauptbahn zwischen Renchen und Appenweier und an einigen anderen Stellen zerstört. Auch die Kinzigtalbahn wurde unbrauchbar gemacht, die Bauarbeiten im Schwarzwald eingestellt. Nachdem in den folgenden Tagen die Franzosen geschlagen waren, wurden die zerstörten Teile wieder hergestellt. Sofort nach der Einnahme Straßburgs erfolgte die Erbauung einer Notbrücke.

Die Kriegserfordernisse bewirkten auch die Herstellung einer Verbindungsbahn von der Karlsruher Rheinbahn am Mühlburger Tor über das Beiertheimer Feld nach der Hauptbahn und den Bau der Kriegsbahn Bruchsal—Germersheim.

Bayern hätte den Bau der Germersheimer Strecke schon lange gern gesehen, doch hatte sich Baden stets geweigert, sie auszuführen, da es von ihr eine starke Schädigung seiner Hauptbahn und der Pforzheimer Linie erwartete. Schließlich hatte es sich zur Herstellung einer Landstraße verpflichtet, die im Notfall rasch zu überschienen war. Das wurde gleich nach Kriegsausbruch von Moltke verlangt und die Bahn auch innerhalb 12 Tagen erstellt. Mit dieser Bahn, deren hohe strategische Bedeutung der Krieg dargetan hatte, beschäftigte sich die badische Eisenbahnpolitik nach Beendigung des Krieges zuerst.

§ 6. Die Bauperiode nach dem Kriege.

Der ungeheuere Aufschwung des Wirtschaftslebens, die gewaltige Güterbewegung nach dem Kriege bewirkten eine verstärkte Ergiebigkeit der badischen Bahnen. So war die Regierung nicht abgeneigt, für eine weitere Vervollständigung des Eisenbahnnetzes zu sorgen. Das geschah nicht mehr durch ein einheitliches Gesetz, sondern durch eine Reihe von Staatsverträgen.

Der erste dieser Staatsverträge ist der mit Bayern vom 23. November 1871.

Die Kriegsbahn Bruchsal—Germersheim war nach Friedensschluß zunächst von Baden stillgelegt und dann auf Abbruch verkauft worden. Aber die nationalen und wirtschaftlichen Verhältnisse im neuen Reich waren andere geworden. Die Verkehrsverhältnisse mit den Reichslanden erforderten neue Bahnverbindungen, und durch die Fortsetzung der Germersheimer—Landauer Strecke nach Zweibrücken und dem Saargebiet wurde die Strecke für den Durchgangsverkehr zum Bedürfnis. So konnte Baden den Bau der Bahn nicht länger verweigern und schloß mit Bayern darüber ab. Zum Ausgleich für die Opfer, die es damit brachte, sicherte ihm Bayern die Fortsetzung der Linie Winden—Bergzabern zum Anschluß an die Landau—Zweibrückener Bahn zu. Dadurch erhielten die südlich von Bruchsal gelegenen Bahnen bei Karlsruhe, welche vorher den Verkehr nach dem Saargebiet vermittelt hatten, eine Abkürzung und wurden gegenüber der Germersheimer Linie wettbewerbsfähiger. Die Bahn wurde am 23. November 1874 eröffnet.

Weiter kam man mit Bayern über den Bau einer Linie Seckach oder Osterburken—Miltenberg überein, die ihre Fortsetzung in der bayrischen Strecke Miltenberg—Aschaffenburg finden sollte . Die Bahn hatte mehr lokale Bedeutung für den Odenwald und erfüllte längst gehegte Wünsche.

Auch die Taubertalbahn erlangte eine Fortsetzung nach Norden. Allerdings nicht die ersehnte „große Verkehrslinie" Wertheim—Miltenberg, die Bayern im Interesse seiner Spessartbahn nicht zugeben wollte, sondern die Strecke Wertheim—Lohr. Bayern hatte sie innerhalb 10 Jahren zu bauen. Gleichzeitig stellte der Staatsvertrag auch den Anschluß der Privatbahn Heidelberg—Speyer an das pfälzische Netz fest.

Weitere Staatsverträge mit Hessen und Württemberg vom 29. Dezember 1873 und 19. Februar 1874 folgten.

In dem Vertrag mit Hessen wurden die Einzelheiten für den Bau der 1870 beschlossenen Bahn Neckargemünd—Eberbach festgelegt. Die Stadt hatte schon längst um einen Anschluß an den großen Verkehr gebeten. Ein Versuch, eine Privatbahn ins Leben zu rufen, war gescheitert. In dem Gesetz von 1870 zog man den Staatsbau vor, weil die Linie durch eine Fortsetzung nach Neckarelz leicht zur Wettbewerbslinie der Neckargemünd—Neckarelzbahn werden konnte. Der Vertrag mit Hessen über die Führung der Bahn auf hessischem Gebiet brachte auch den Anschluß der früher so sehr gefürchteten Mümlingsbahn in Eberbach und ihre südliche Fortsetzung nach Jagstfeld. Damit war die Strecke hergestellt, deren Zustandekommen zu verhindern 1868 die Jagstfelder Gabelbahn gebaut worden war. Hessen und Württemberg verlangten, der Betrieb der Strecke Jagstfeld—Eberbach solle der hessischen Ludwigsbahn oder Württemberg überlassen werden. Baden gab dies jedoch

nicht zu, da es glaubte, den Wettbewerb der Mümlingsbahn mit seiner Hauptbahn besser bestehen zu können, wenn es den Betrieb der Strecke selbst übernehme. Auch hoffte es, die bald zu bauende Linie Weinheim—Heidelberg werde den Vorsprung der Mümlingsbahn unschädlich machen. Die Bahn Neckargemünd—Jagstfeld wurde 1879 eröffnet. Hessen versprach dagegen den Bau der Bahn Biblis—Mannheim. Es ist dies die Lampertheimer Bahn des Gesetzes von 1870, die als Privatbahn Mannheims genehmigt wurde. Ihr Bau und Betrieb sollte der hessischen Ludwigsbahn zufallen. Durch diese Linie gewannen die badischen Bahnen einen wichtigen Anschluß an die linksrheinischen über Worms, denn die Ludwigsbahn hatte ein Interesse daran, wegen ihrer rechtsrheinischen Strecken den Verkehr dort schon über den Rhein nach der badischen Bahn zu leiten. Den Ausfall, welchen das Erträgnis der Mannheim-Ludwigshafener Verbindungs- und Main—Neckarbahn haben werde, hielt man durch den Verkehrszuwachs der übrigen Linien für reichlich ersetzt.

Württemberg verpflichtete sich, die Strecke Eppingen—Heilbronn als Fortsetzung der Durlach-Eppinger Privatbahn zu bauen, während Baden den Bau einer Zabergaubahn Heilbronn—Bretten durch Württemberg zugestand, die hauptsächlich württembergisches Gebiet erschloß. Gleichzeitig einigte man sich über den Bau einer Bahn Hausach—Schiltach—Freudenstadt, durch die die Kinzigtalbahn ihre natürliche Fortsetzung nach Württemberg erhielt. Es war dabei zu erwarten, daß Württemberg den Verkehr nach Westen möglichst über Freudenstadt leiten werde. Für den Bau der Bahn war eine zehnjährige Frist festgesetzt worden. Sie gelangte 1886 zur Eröffnung.

Derselbe Vertrag gewährte auch Württemberg das Recht des Baus und Betriebs einer Bahn von Tuttlingen nach Sigmaringen durch das Donautal. Man glaubte diese Strecke zugeben zu können, da man durch ein Gesetz vom 30. März 1872 den Bau einer kürzeren Strecke Schwackenreuthe—Hattingen vorgesehen hatte. Diese Bahn kam jedoch nicht zur Ausführung, wohl aber die württembergische.

Um ihren Bahnen weitere Anschlußmöglichkeiten an die elsässischen zu verschaffen, hatte die badische Regierung schon 1863 mit Frankreich über die Erbauung einer Rheinbrücke bei Leopoldshöhe verhandelt. Man hoffte so auch eine unmittelbare Verbindung mit Basel durch eine elsässische Bahn zu erhalten. Die Verhandlungen zogen sich sehr lange hin, da die französische Ostbahngesellschaft dagegen arbeitete. Sie fürchtete durch die Vereinigung des Saar—Rhein-Kanals und der badischen Bahn bei Hüningen die Kohlentransporte nach dem Wiesental zu verlieren. Hatte die Eröffnung des Saarkanals und seiner Verbindung mit den anderen elsässischen Kanälen ihr doch schon den größten Teil

der elsässischen Kohlentransporte geraubt! Als man endlich kurz vor dem Abschluß des Vertrags stand, brach der Krieg aus. Jetzt aber nach der Wiedervereinigung des Elsaß mit dem Reich, mußte die Notwendigkeit guter Eisenbahnverbindungen über den Rhein in politischer und wirtschaftlicher Beziehung doppelt notwendig sein, denn nur so konnten die alten Reichslande mit dem Vaterland wieder eng verbunden werden. Da sich auch andere Eisenbahnverbindungen als nötig erwiesen, wurde nach längeren Verhandlungen mit dem Reichskanzleramt in Straßburg der Bau dreier Rheinbrücken, bei Hüningen, Neuenburg und Breisach festgesetzt. Die Stände stimmten zu. Im Jahr 1878 wurden alle drei Brücken dem Verkehr übergeben.

Auch im äußersten Süden des Landes gelang es Baden, wichtige Anschlüsse für seine Bahnen zu sichern.

Schon 1866 hatte die Regierung sich 750 000 fl. bewilligen lassen, um sich an einer in Bildung begriffenen Gesellschaft zu beteiligen, die eine Bahn von Konstanz nach Romanshorn bauen wollte. Doch kam der Plan nicht zur Ausführung. Endlich am 10. September 1870 konnte sie den so lange geplanten Anschluß der Rheintalbahnen an die Schweizer Bahnen bei Konstanz vollziehen.

In diesem Vertrag war schon eine Bahn nach Schaffhausen in Aussicht genommen. Bald bildete sich auch eine Gesellschaft, die die Linien Konstanz—Etzwylen—Schaffhausen und Winterthur—Etzwylen—Singen zur Ausführung bringen wollte. Durch den Staatsvertrag vom 24. März 1873 wurden auch diese Anschlüsse in Singen und Konstanz gesichert. Konstanz, das solange ohne Anschlußbahn geblieben war, war zu einem Knotenpunkt geworden und hatte die wichtigen unmittelbaren Verbindungen mit Rohrschach—Chur und dem Eisenbahnknotenpunkt Winterthur erlangt. Auch bei Basel wurde gleich nach Beendigung des Krieges 1871 der unmittelbare Anschluß an das schweizerische Bahnnetz erreicht. Die Zentralbahn übernahm den Bau der Verbindungslinie zwischen dem badischen Bahnhof und dem Zentralbahnhof. Sie wurde am 3. November 1873 eröffnet. Zu dieser Verbindung hatten vor allem die heillosen Verkehrsverhältnisse während des deutsch-französischen Krieges, als die badische Bahn allein den Verkehr von und nach der Schweiz besorgte, Anlaß gegeben. Bitter empfand Basel damals den Fehler, den es früher begangen hatte.

Damit sind wir am Ende des zweiten Abschnitts badischer Eisenbahnpolitik angelangt. Während der erste Abschnitt in der Hauptsache der Herstellung der Stammbahn von Mannheim nach Konstanz und der Erlangung der notwendigsten Anschlüsse gedient hatte, schuf die Eisen-

bahnpolitik des zweiten Abschnitts von 1858 bis 1873 die Verzweigungen des großen Stammes, die Seitenlinien und die zahlreichen guten Anschlüsse an die Nachbarbahnen. In diesem Zeitabschnitt kommt das badische Eisenbahnnetz im wesentlichen zur Ausbildung.

III. Kapitel. Die Erbauung privater Seitenbahnen.

§ 1. Allgemeine Gesichtspunkte bei der Erteilung der Erlaubnis zum Bau von Privatbahnen.

Außer für den Ausbau der Hauptverkehrslinien sorgte die Regierung auch für die einzelnen Landesteile. Dabei kam der Bau von Erschließungs-, Verbindungs- und Abkürzungsbahnen in Betracht. Selbstverständlich konnte sie nicht jeden Wunsch nach einer Eisenbahn befriedigen, denn die verfügbaren Mittel waren durch den Bau der großen Strecken vollauf in Anspruch genommen. Aber sie wußte doch, wo die volkswirtschaftliche Bedeutung eines Orts oder einer Gegend den Bau einer Seitenbahn rechtfertigte, den Wünschen der Landeskinder entgegenzukommen. Sie bediente sich dabei des Privatkapitals, das die beteiligten Kreise meist selbst aufbrachten. Wo dessen Mittel nicht völlig ausreichten, pflegte die Regierung eine oder eine Reihe von Unterstützungen zu gewähren. Diese erstreckten sich auf:

1. eine Übernahme des Betriebs gegen vollen oder beschränkten Ersatz der Kosten,
2. eine beschränkte Zinsengarantie,
3. das Mitbenutzungsrecht staatlicher Bahnhöfe und Geleisanlagen,
4. die unentgeltliche Überlassung staatlicher Grundstücke,
5. eine Steuerbefreiung,
6. eine unentgeltliche Benutzung staatlicher Einrichtungen bei der Bauausführung.

Um stets einen Einfluß auf die Bahnen ausüben zu können, übernahm der Staat den Betrieb. Außerdem behielt er sich bei der Erteilung der Bauerlaubnis das Ankaufsrecht, das Aufsichtsrecht über die Bauausführung, den Betrieb und die Tarifgestaltung und das Recht des jederzeitigen Anschlusses weiterer Bahnen vor. Er bedang sich unentgeltliche Überlassung von Räumen für Post und Telegraph und ein Einspruchsrecht gegen eine Belastung des Unternehmens durch Anleihen oder Verpfändungen aus. Bei Zuwiderhandlung gegen die Bestimmung der Bauerlaubnis hatte die Gesellschaft eine bestimmte Strafe zu zahlen.

Dieser weitgehende Einfluß, den der Staat sich auf den Bau und Betrieb der Bahnen sicherte, bewirkte, daß sie den Charakter der Privat-

bahnen völlig verloren. Sie waren mit privatem Kapital gebaute Staatsbahnen. Die Regierung suchte in dem zweiten Abschnitt badischer Eisenbahnpolitik nicht mehr Privatunternehmer, die ihre eigene Bautätigkeit ersetzten, sondern nur Geldleute, die sie unterstützten und ergänzten.

§ 2. Die vor dem deutsch-französischen Krieg entstandenen Privatbahnen.

Der Bau der ersten Seitenbahn fällt noch in die frühesten Jahre badischer Eisenbahnpolitik; es ist die im Jahr 1844 vom Staate gebaute Strecke Oos—Baden, die eine Berichtigung des Zugs der Hauptbahn bewirkte.

Die Wiesentalbahn Basel—Schopfheim ist die erste Seitenbahn, die von Privaten ins Leben gerufen wurde. Die Vollendung der Oberrheintalbahn bis Waldshut, sowie der starke Aufschwung, den die wirtschaftliche Lage des Wiesentals in den 50er Jahren erfuhr, ließen bei den Industriellen der Gegend den Wunsch nach einer Verbindung mit der großen badischen Bahn entstehen. Im April des Jahres 1858 baten sie deshalb zusammen mit einem Karlsruher Bankhaus die Regierung um eine Geländeuntersuchung und Fertigung eines Voranschlags auf ihre Kosten. Als die Untersuchungen ein günstiges Ergebnis hatten, bildete sich in Lörrach ein Gründungsverein, der um die Bauerlaubnis einkam. Sie wurde auch erteilt. Die Regierung übernahm den Bau der Strecke auf Schweizer Gebiet und gewährte eine vierprozentige Zinsengarantie. Den Betrieb der Bahnen führte sie gegen eine Vergütung von mindestens 50 % der Roheinnahmen. In der zweiten Kammer wurde der Gesetzentwurf freudig begrüßt: „indem damit für Kollektivbestrebungen zu solchen gemeinnützigen Unternehmungen Bahn gebrochen“ wurde.

Zur selben Zeit kam ein anderer Plan zur Verwirklichung, die Bahn von Karlsruhe nach Maxau. Schon im Mai 1853 waren die Gemeinden Karlsruhe und Pforzheim um den Bau einer Bahn an den Rhein zum Anschluß an das pfälzische Netz eingekommen. 1857 hatten der Gemeinderat und die Handelskammer Karlsruhe erneut um den Bau der Bahn gebeten, doch wollte die Baubehörde ihn bis zur Sicherstellung des linksrheinischen Anschlusses verschieben. Da suchte die Stadt Karlsruhe kurz entschlossen im Juli 1858 die Erlaubnis für den Bau der Bahn nach. Gegen den Plan trat die Stadt Mannheim auf. Sie fürchtete, daß in Maxau durch die unmittelbare Verbindung der Eisenbahn- und Wasserstraße ihrem Hafen ein Mitbewerber entstehen könnte. Pforzheim trat für die Bahn ein, da es für seinen Kohlen- und Eisenbezug, sowie für seinen Holzhandel große Vorteile erwartete.

Die Kammern erteilten dem Gesetzentwurf ihre Zustimmung, indem sie alle Bedenken, daß die Bahn den Verkehr der Strecke Straßburg—Pforzheim bedrohe, mit den Worten zurückwies: „das geben wir aber nur für den Fall einer stehenden Eisenbahnbrücke bei Maximiliansau zu, fürchten aber nicht, daß es jemals geschieht. Geschähe es doch, so müßte ein großes Bedürfnis die unausweichbare drängende Ursache sein, ein solches Bedürfnis würde aber auch durchschlagend sein Vorhandensein in der Weise kundgeben, daß alsdann eine Karlsruhe—Windener-Bahn bei Überbrückung des Rheins gebaut werden müßte, wenn sie nicht bereits vorhanden wäre. Dem Wahn, daß beim Eisenbahnbau das Bestehende aus örtlichen, selbst aus landschaftlichen oder Landesinteressen zu fixieren sei, muß Valet gesagt werden, daran mag man sich mit der Zeit gewöhnen. Die potenzierten Verkehrsmittel brechen sich trotz allem Widerstand Bahn, in den ihnen von der Natur und den Verhältnissen angewiesenen Richtungen." Karlsruhe hatte die Bahn auf eigene Rechnung und Gefahr zu bauen. Den Betrieb übernahm der Staat gegen vollen Ersatz der Kosten. Ein Rückkaufsrecht behielt er sich nicht vor, denn er erwartete von der Bahn keinerlei Ertrag.

Schon vor der Erteilung der Bauerlaubnis, die am 27. Juli 1861 erfolgte, hatte die Stadt die pfälzische Maximiliansbahn verpflichtet, eine Bahn von Winden nach Maximiliansau zum Anschluß an die Karlsruher zu bauen. Zur Überführung der Züge über den Rhein sollte eine Trajektanstalt oder die bestehende Schiffsbrücke dienen. Im Jahr 1863, als die Verbindung der beiden Bahnen erfolgen sollte, entschied man sich jedoch für die Erbauung einer neuen Schiffsbrücke für Eisenbahn- und Straßenverkehr. Die Stadt Karlsruhe trug dabei die Hälfte der Kosten. Den Betrieb auf der Brücke, für den eine besondere Lokomotive nötig war, übernahm die pfälzische Gesellschaft. Bemerkenswert ist, daß die Strecke, die der badische Landtag als völlig ertraglos angesehen hatte, sofort eine der ertragreichsten des badischen Netzes wurde.

Eine dritte Seitenbahn war die von Dinglingen nach Lahr. Sie sollte Lahr, das in einem engen Tal liegt, mit der Hauptbahn verbinden. Die Stadt hatte in den 40er Jahren sich vergeblich bemüht, eine Änderung der Linienführung und Annäherung an den Ort zu erreichen. Die technischen Schwierigkeiten hatten dies stets verhindert. Im Jahr 1853 hatte sie um Herstellung einer Seitenbahn auf Staatskosten gebeten, war aber abgewiesen worden. Nachdem eine erneute Bitte um Verlegung der Hauptbahn 1861 erfolglos gewesen war, entschloß sie sich zur Selbsthilfe. Es gelang ihr, auch eine Aktiengesellschaft für den Bau einer Seitenbahn zusammenzubringen, worauf die Regierung den Ständen einen

Gesetzentwurf über eine Lahr-Dinglinger Bahn vorlegte. Es waren ähnliche Bestimmungen wie bei der Wiesentalbahn getroffen. Die Bahn wurde 1865 eröffnet.

Auch die Bewohner des Murgtals bemühten sich schon längere Zeit um die Wohltaten einer Eisenbahn für ihre Industrie und ihren Holzhandel. In den 50er Jahren waren die Holzhändler des Tals dazu übergegangen, nicht mehr die Stämme bis nach Holland zu verkaufen, sondern sie suchten sie nach Möglichkeit selber zu Schnittwaren aller Art zu verarbeiten. Damit konnten sie aber nicht mehr ihre Erzeugnisse verflößen und mußten zum Landtransport übergehen. So kam es, daß die Murgtalbewohner im Jahr 1858 zum ersten Male um eine Eisenbahn baten. Sie dachten dabei an die Herstellung einer großen Verkehrslinie über Freudenstadt nach Villingen und Donaueschingen, die den Plan einer Kinzigtalbahn ersetzt, aber auf weiten Strecken durch wenig bevölkertes württembergisches Gebiet geführt hätte. Hierdurch sahen sich die Stände veranlaßt, die Erfüllung der wiederholten Bitten abzulehnen; zuletzt im Jahr 1862. Von nun an bemühten sich die Murgtalbewohner nur noch um eine Seitenbahn Rastatt—Gernsbach. Am 3. November 1863 legten sie der Regierung schon einen genauen Plan und Kostenüberschlag vor und baten um die Bauerlaubnis, die erst am 12. Mai 1866 zu den üblichen Bedingungen erteilt wurde. Die Regierung erfüllte jetzt den Wunsch der Murgtalbewohner deshalb so bereitwillig, weil ihre Wettbewerber im Enz- und Nagoldtal bald eine Eisenbahn erhalten sollten, und somit einen Vorsprung gewonnen hätten. Dann hoffte sie auch, daß der Staatsbahn aus dem starken Verkehr des Murgtals mit seinen Eisenwerken, Steinbrüchen, Säge- und Mahlmühlen und dem Reisendenverkehr großer Nutzen erwachsen werde. Endlich ermöglichte das Aufhören der Flößerei eine bessere Ausnutzung der Wasserkräfte des Flusses. Die Bahn wurde 1869 eröffnet.

Im Jahr 1863 war gleichzeitig mit dem Plan einer Höllentalbahn auch der einer westlichen Fortsetzung Freiburg—Breisach aufgetaucht. Sie sollte einen Teil der großen erträumten Ost-Westlinie Wien—Freiburg—Colmar—Paris bilden. Aber während die Höllentalbahn bald wieder in den Hintergrund trat, sollte die Freiburg-Breisacher Strecke von dem privaten Unternehmungsgeist verwirklicht werden. Es war eine durchaus bauwürdige Strecke, da sie keinerlei Bau- oder Betriebsschwierigkeiten bot, und ein reger Verkehr zwischen den beiden Städten und dem Elsaß bestand. Dazu durchzog sie einen großen Teil des landwirtschaftlich reichen Kaiserstuhls, und die Industrie der Stadt Freiburg mußte der Bahn viele Kohlen- und Rohstofftransporte zuführen. Als deshalb die Städte Freiburg und Breisach eine Aktiengesellschaft zum Bau der Bahn

bildeten und um die Bauermächtigung baten, wurde sie von der Regierung gerne zu den üblichen Bedingungen gewährt. Die Bahn wurde 1871 eröffnet.

Die Rheintalbahn (Mannheim—Schwetzingen—Graben—Neudorf—Neureuth—Karlsruhe), die Regierung und Stände zur gleichen Zeit beschäftigte, war eine Abkürzungslinie, die imstande war, mit den Staatsbahnen in scharfen Wettbewerb zu treten. Deshalb übernahm die Regierung hier nicht nur den Betrieb, sondern bedang sich wenige Tage nach der Erteilung der Bauerlaubnis den sofortigen Ankauf der Strecke nach ihrer Fertigstellung aus.

Schon im Jahre 1865 hatte eine größere Anzahl von Gemeinden der Rheinebene den Bau der Bahn auf Staatskosten beantragt. Ihr Wunsch war jedoch abgelehnt worden. Ein „Centralcomité zur Förderung der Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Mannheim und Karlsruhe" gab eine Denkschrift heraus, in der es darauf hinwies, daß gegenüber der Bahn über Heidelberg eine namhafte Abkürzung erzielt werde; neben einer wesentlichen Steigerung des Durchgangs- und Nachbarortverkehrs sei auch eine nicht unbedeutende Ersparnis an Zeit und Betriebskosten zu erreichen. Ferner wurde geltend gemacht, daß ohnedies zur Bewältigung des Gütertransports der Bau eines weiteren Gleises bei der Hauptbahn geplant werde, was die Ausführung dieser Bahn unnötig mache. So begründeten auch die beteiligten Gemeinden ihr Gesuch. Die Bahn sollte dem alten Handelsweg im Rheintal folgen, möglichst viele Gemeinden berühren, besonders Tabak, Hopfen und Rüben erzeugende Gegenden durchziehen und die dortigen Fabriken, vor allem die große Zuckerfabrik Waghäusel, an die Bahn heranbringen. Die Geländeverhältnisse waren denkbar günstig. Die Strecke wurde am 4. August 1870 eröffnet.

Nachdem die Regierung so vielseitige Erfahrungen im Verkehr mit privaten Gesellschaften gesammelt und bestimmte, feste und brauchbare Grundsätze für die Behandlung von Anträgen auf die Erbauung von Seitenbahnen gewonnen hatte, schien es nicht mehr gerechtfertigt, in jedem einzelnen Fall die umständliche und kostspielige Gesetzgebungsmaschine in Bewegung zu setzen. Da außerdem für die Folgezeit noch mehr Gesuche dieser Art zu erwarten waren, unterbreitete sie im Jahr 1869 den Ständen einen „Gesetzentwurf, den Bau von Lokal-, Zweig- und Verbindungsbahnen betreffend". Auf Grund dieses Gesetzes sollte die Regierung berechtigt sein, Unternehmern ohne vorhergehende Verhandlungen im Landtage die Genehmigung zum Bahnbau zu erteilen. Sie hoffte, so besser die Gunst der jeweils gegebenen Umstände ausnutzen zu können. Doch kam dieser Entwurf gar nicht zur Beratung, da der

Eisenbahnausschuß der beiden Kammern sich dagegen aussprach, und die Regierung ihn wegen der Aussichtslosigkeit der Annahme vor der Beratung in der Vollversammlung zurückzog. Die einzelnen Ermächtigungen wurden also weiter durch besondere Gesetze geregelt.

§ 3. Die nach dem deutsch-französischen Krieg entstehenden Privatbahnen.

Der Krieg von 1870/71 unterbrach zunächst auch die private Tätigkeit der Schaffung von Eisenbahnen. Aber wie sein günstiger Ausgang und der wirtschaftliche Aufschwung der folgenden Jahre auf die staatliche Tätigkeit antreibend wirkte, so belebte er auch den privaten Unternehmergeist. Das nach dem Friedensschluß allerlei Unternehmen reichlich zuströmende Kapital kam auch den Eisenbahnen zugute. Und so sehen wir anfangs der 70er Jahre eine ganze Reihe neuer Privatbahnen in Baden entstehen.

Es gehört hierher die schon besprochene Mannheim-Lampertheimer und die Heidelberg-Speyerer Bahn, deren Bau allerdings schon vor Ausbruch des Kriegs genehmigt worden war. Kaum war nämlich der Gedanke der Mannheim-Karlsruher Bahn aufgetaucht, als auch die Heidelberger, die davon große Nachteile für ihre Stadt befürchteten, mit ihren Wünschen kamen. Sie wollten schon länger eine Bahn nach Schwetzingen und Speyer. Jetzt war diese für Heidelberg unumgänglich notwendig, wenn es nicht einen großen Teil seines Verkehrs nach der Rheinebene verlieren wollte. Die Befürchtungen für den großen Verkehr, die der Heidelberger Eisenbahnausschuß in seiner Denkschrift ausspricht, sind allerdings übertrieben. Die Stadt bat um die Bauerlaubnis für die Strecke Heidelberg—Schwetzingen—Speyer, die sie auch erhielt. Die Bahn verband drei vielbesuchte Orte, die alle mit Bahnhöfen schon versehen waren. Sie versprach, das hierdurch ermäßigte Anlagekapital ausreichend zu verzinsen. Eine nachteilige Einwirkung auf den Ertrag der Staatsbahnen war nicht zu befürchten. Der Staat übernahm den Betrieb und sorgte durch den Vertrag mit Bayern von 1871 für den Anschluß an das pfälzische Eisenbahnnetz bei Speyer. Die Bahn wurde 1873 eröffnet.

Ferner erfuhr die Wiesentalbahn eine schon lange von den Bewohnern des oberen Tals angestrebte Verlängerung bis Zell. Da die Gesellschaft der unteren Wiesentalbahn schon von Anfang an (1858) sich außerstande erklärt hatte, die Verlängerung auszuführen, nahmen die beteiligten Kreise die Sache selbst in die Hand. Sie bildeten eine Aktiengesellschaft und erhielten die Bauerlaubnis.

Auch das Elztal, das 1863/64 für die Herstellung der Schwarzwaldbahn in Betracht gekommen war, erhielt in demselben Jahr Aussicht auf

eine Bahn. Dort kam die Stadt Waldkirch um die Genehmigung der Strecke Denzlingen—Waldkirch ein und erhielt sie zu sehr günstigen Bedingungen.

Müllheim, dessen Gebiet die Lebensmittel für das industrielle Mühlhausen lieferte, erbat die Ermächtigung zum Bau einer Bahn nach dieser Stadt über Neuenburg. Es erhielt sie jedoch zunächst nur für die Strecke Müllheim—Neuenburg, da wegen einer Rheinbrücke erst Abmachungen mit der Reichsregierung nötig waren. Nachdem diese erfolgt waren, entschloß sich die Regierung, die Bahn als Staatsbahn zu bauen, da die Gemeinde den teuren Brückenbau nicht leisten konnte.

Die Gemeinden des reichen Kraichgaues endlich, der von dem Eisenbahnviereck Heidelberg—Bruchsal—Bietigheim—Jagstfeld umschlossen war, wünschten sich schon längere Zeit eine Bahn, die ihre Landschaft auch wirklich durchziehe. Die Regierung vermochte jedoch aus finanziellen Gründen dem Wunsche des Gaus nicht nachzukommen, so daß dieser in Gemeinschaft mit der Stadt Karlsruhe zur Selbsthilfe schritt. Karlsruhe kam um die Erlaubnis zum Bau der Bahn Durlach—Eppingen ein und erhielt sie auch. Die Strecke war ziemlich wichtig als Handelsstraße, folgte sie doch dem alten Handelsweg Nürnberg—Heilbronn—Eppingen—Bretten—Durlach—Straßburg. Sie war außerdem geeignet, den Wettbewerb der Strecke Bruchsal—Germersheim mit den badischen Bahnen südlich Bruchsal abzuschwächen, nahm allerdings auch wiederum den Linien Heilbronn—Pforzheim und Heilbronn—Bruchsal den Verkehr weg. Doch waren dies vorwiegend württembergische Strecken. Durch den Staatsvertrag von 1874 mit Württemberg wurde die Anschlußstrecke Eppingen—Heilbronn gesichert. Ein Anschluß bei Steinsfurth an die Meckesheimer Jagstfeld-Bahn und die Fortsetzung nach Waibstadt sollte endlich eine erhebliche Abkürzung für den Verkehr auf der Odenwaldbahn bewirken. Bei dieser Wichtigkeit der Bahn war es selbstverständlich, daß der Betrieb vom Staat gegen eine feste Pachtsumme übernommen wurde.

Die letzte der in diesen Jahren zur Ausführung gelangten Seitenbahnen ist die Renchtalbahn Appenweier—Oppenau. Das Renchtal war in eine ähnliche Lage wie das Murgtal gekommen. Es hatte sich ebenfalls vom Holzhandel ab und mehr der Holzbearbeitung zugewandt. Aber auch für die Beförderung der ganzen Stämme war es jeher mehr auf die Landstraße angewiesen als das Murgtal. So bemühten sich seine Bewohner schon früh um eine Eisenbahn. Ein 1864 gestelltes Gesuch um eine Staatsbahn wurde abgelehnt. Eine dann im Jahr 1870 erbetene Ermächtigung zum Bau einer Privatbahn war erteilt worden, aber durch den Krieg

kam die Bahn nicht zur Ausführung. Die nach Friedensschluß steigenden Materialpreise bewirkten eine erneute Verzögerung in der Ausführung des Baus. Die Gemeinden Oberkirch und Oppenau kamen deshalb um eine Milderung der Bedingungen ein. Sie wurden dann auch so gestellt, daß eine genügende Verzinsung des erhöhten Anlagekapitals gesichert erschien.

Noch zweier anderer Pläne, die den Landtag von 1873/74 beschäftigten, ist hier zu gedenken. Es sind dies die Bergbahnen auf den Königsstuhl bei Heidelberg und auf den Merkur bei Baden-Baden. Die Unternehmer erhielten zwar die Bauerlaubnis, brachten die Bahnen aber nicht zustande, da es in den folgenden Jahren an Geld fehlte.

Betrachten wir das Eisenbahnnetz Badens im Jahr 1873 und berücksichtigen dabei die gesicherten, wenn auch teilweise noch nicht gebauten Linien, so müssen wir sagen, daß das staatliche und private Kapital ganz Außerordentliches in der zweiten Periode von 1858 bis 1873 geleistet hatte. Es gab keinen Landesteil mehr, der nicht von den notwendigen großen Verkehrslinien, keine Gegend, die nicht von einer Seitenbahn durchzogen war. Das, was noch zu tun übrig blieb, waren nur noch geringfügige Verbesserungen und Abkürzungen an den großen Verkehrslinien, oder der Bau der oder jener Seitenbahn örtlicher Bedeutung. In der Hauptsache war das badische Bahnnetz ausgebaut. Seine zahlreichen Anschlüsse an die Nachbarbahnen, die es durch eine geschickte Politik gewonnen hatte, sicherten ihm einen lebhaften Verkehr. Baden konnte in der Tat mit Befriedigung auf die Entwicklung seiner Eisenbahnen zurückschauen.

4. Kapitel. Die Zeit von 1874 bis 1890.

§ 1. Die Krise von 1873 und die Beschränkung des Bauprogramms.

Der Aufschwung des Wirtschaftslebens in den Jahren 1871/73 endete mit einer furchtbaren Börsenkrise. Auf sie folgte bald die eigentliche Produktionskrise, die ungewöhnlich lange andauern sollte. Schon im Jahre 1873 zeigten sich infolgedessen bei den Eisenbahnen große Einnahmeausfälle, die sich in den folgenden Jahren noch vergrößerten. Gleichzeitig waren in den vorhergehenden Jahren Löhne und Gehälter gestiegen, eine Anzahl wichtiger Baumaterialien hatten sich verteuert, was besonders bei den zahlreichen Neu- und Ergänzungsbauten stark ins Gewicht fiel. Durch die Haftpflichtgesetzgebung des Reichs, die die Verantwortlichkeit der Eisenbahnen steigerte, waren eine Vermehrung des Personals und neue Sicherheitsvorrichtungen nötig geworden. Geld für die Neubauten war

zudem nur unter den schlechtesten Bedingungen zu beschaffen. Infolge dieser Umstände stiegen die Betriebsausgaben außerordentlich, während die Einnahmen sanken. Aber auch andere Vorgänge bewirkten das Sinken der Erträge. Als Elsaß-Lothringen französisch war, hatten die französischen Bahnverwaltungen versucht, den Verkehr Hollands, Belgiens und Englands nach der Schweiz mitten durch Frankreich zu leiten. Den Verkehr Englands und Belgiens nach Süddeutschland führte man Straßburg zu. So konnte Baden ungestört den deutschen Nordseeverkehr und einen großen Teil des holländischen und belgischen Verkehrs nach dem Süden für sich in Anspruch nehmen. Das hatte sich 1871 alles geändert. Besonders seit die Reichsbahnen auch die Verwaltung der luxemburgischen Bahn übernommen hatten, traten sie als gefährlicher Mitbewerber Badens auf. Anfangs der 70er Jahre war das noch nicht so fühlbar gewesen; erst infolge des Verkehrsrückganges nach 1874, als jede Verwaltung darauf angewiesen war, sich möglichst alle Beförderungen zu sichern, trat dies deutlich hervor.

Nicht minder schädigend war, daß die Reichsbahnen auf der Suche nach einem möglichst einfachen Tarifschema den Raumtarif einführten, der ihnen wegen seiner Billigkeit einen großen Vorsprung sicherte. Nach langen Verhandlungen trat dann am 1. Februar 1878 der 1877 angenommene Reformtarif für alle deutschen Bahnen in Kraft.

Aber die Hoffnungen, die man an die Einführung des neuen Tarifs geknüpft hatte, erfüllten sich nicht. „Man glaubte erwarten zu dürfen, daß die wirtschaftliche Lage, unter welcher Verkehr und Handel litten, sich bessern und damit die Einnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb sich steigern würden. Man erwartete zugleich, daß mit Einführung des neuen Tarifs, welcher für die deutschen Bahnen ein einheitliches System schaffen sollte, auch aus dem Güterverkehr höhere Einnahmen erzielt würden. Diese Erwartungen wurden getäuscht. Das Jahr 1877 blieb gegen die vorhergegangenen um mehr als eine halbe Million Fehlbetrag zurück. Die ersehnte Besserung trat auch im Jahre 1878 nicht ein, der Fehlbetrag war noch größer". Um die zur Verwaltung, Verzinsung und planmäßigen Tilgung nötigen Summen für die Eisenbahnschuldentilgungskasse zu beschaffen, griff man durch Anleihen auf die in Eisenbahnen angelegten Gewinne der vorhergehenden Jahre zurück, mit dem Erfolg, daß die Ersparnisse der Zeit von 1840 bis 1872 bis zum Jahre 1880 aufgebraucht waren. Jetzt mußte nach dem Gesetz über die Begebung der Eisenbahnschuldentilgungskasse der Staatshaushalt für den Fehlbetrag einspringen, damit die Kasse ihren Zinsendienst aufrecht erhalten konnte. Die schon 1870 befürchtete Verkehrssteuer war damit zur Wirklichkeit geworden.

Die schlimmste Folge dieser Verhältnisse war aber der nunmehr eintretende Stillstand im Eisenbahnbau. Regierung und Landtag verhehlten sich nicht, „daß jede neue Linie, welche aus Staatsmitteln zu bauen genehmigt wird, nur dazu beitragen muß, die schon vorhandene Unzulänglichkeit der Eisenbahnbetriebsrente noch mehr zu steigern. Im Interesse der Steuerpflichtigen wie eines geordneten Staatshaushaltes empfiehlt es sich daher aufs dringendste, dahin zu wirken, daß die Erträgnisse unserer Staatseisenbahnen mindestens die Mittel für die Verzinsung der Eisenbahnschuld liefern. Wir haben deshalb für richtig erkannt, daß die Verwaltung solche Linien, welche nicht die Betriebskosten lieferten, jetzt als Sekundärbahnen betreiben läßt; wir erwarten hieraus nicht unbeträchtliche Ersparnisse, ohne daß die Bewohner an diesen Bahnen geschädigt sind . . . . Wir werden uns unter den obwaltenden Verhältnissen der Tatsache nicht verschließen dürfen, daß die weitere Ausdehnung unseres Eisenbahnnetzes in der nächsten Zeit nicht möglich ist, ohne erhebliche Ansprüche an die Steuerpflichtigen zu machen. Im Bau begriffene Linien, auch solche, welche wir vertragsmäßig zu bauen verpflichtet sind, werden der Vollendung zugeführt werden müssen."

Der Plan für die Zeit von 1874 bis 1890 war: möglichste Enthaltsamkeit im Bau neuer Bahnen und Zurückführung des Vollbahnbetriebes ertragloser Linien auf den Sekundärbahnbetrieb.

§ 2. Neue fremde Linien und Anschlüsse und der Ankauf wichtiger Linien.

Dieser Lage der Dinge entsprechend war die Bautätigkeit der badischen Regierung in den 70er und 80er Jahren sehr gering. Bis 1880 wurden überhaupt nur bereits begonnene Bahnen fertiggestellt. Von Neubauten sah man vorläufig gänzlich ab. Nur einige fremde Staaten planten oder bauten kurze Strecken auf badischem Gebiet. So bestimmte der Staatsvertrag mit der Schweiz vom 21. Mai 1875 die Erbauung einer Eisenbahn von Bülach über Eglisau, Lostätten, Jestetten nach Schaffhausen und der Stühlingen-Behringer Bahn. Beide Bahnen, die eine Abkürzung der Verbindung der Wutachtalbahn mit Zürich bewirken sollten, kamen jedoch infolge der schlechten Lage des Geldmarktes nicht zur Ausführung, obwohl die beteiligten Gemeinden ansehnliche Beiträge leisten wollten.

Das gleiche Schicksal hatte die Privatbahn Leopoldshafen—Rhein, die einige Holz- und Kohlenlagerstätten am Rhein an die Rheinbahn Mannheim—Karlsruhe anschließen sollte. Noch vor Erteilung der Bauerlaubnis 1876 standen die Beteiligten von ihrem Vorhaben ab.

Der Bau der Rheinbahn Mannheim—Karlsruhe hatte die Herstellung einer Verbindungsstrecke Friedrichsfeld—Schwetzingen wünschenswert gemacht, die besonders für den Verkehr Frankfurt—Basel wichtig war. Der Landtag von 1873 hatte schon die Mittel zum Bau genehmigt, doch kam das Übereinkommen zwischen Preußen, Hessen und Baden erst am 18. Mai 1878 zustande. Baden sollte danach die Strecke herstellen und in die Main-Neckarbahngemeinschaft einbringen.

Der Bau der Bahnen Schramberg—Schiltach und Weinheim—Fürth, der durch Staatsverträge mit Württemberg 1887 und Hessen 1890 vereinbart wurde, fiel diesen Staaten zu. Der Bau der Schwackenreuthe—Hattinger, der Bodenseegürtel- und des Restes der Wutachtalbahn wurde überhaupt aufgegeben. Privatkapital brachte 1885 die Ettlinger Seitenbahn Ettlingen—Karlsruhe, die nur dem Personenverkehr diente, zustande.

Eine Erweiterung erfuhr das badische Bahnnetz in jenen Jahren nur durch den Ankauf dreier Bahnen.

Die wichtige Strecke Bretten—Bruchsal erwarb Baden durch den Zusatzvertrag zu dem Staatsvertrag mit Württemberg vom 4. Dezember 1850. Der Ankauf war 1871 von den Ständen vorgeschlagen worden, um durch den Besitz dieser Linie den Wettbewerb der Germersheimer-Bruchsaler Strecke mit den anderen badischen Bahnen weniger fühlbar zu machen. Baden hatte Württemberg 1873 die Absicht des Rückkaufes mitgeteilt. Dieses verstand es, die Verhandlungen fünf Jahre lang hinauszuziehen, da es keinerlei Interesse daran hatte, eine so ertragreiche Strecke aufzugeben. Am 15. Oktober 1879 ging sie endlich in den Besitz Badens über. In Bretten wurde von beiden Regierungen ein Wechselbahnhof gebaut.

Ferner wurde vom Landtag 1877 bis 1879 der Ankauf der Freiburg-Breisacher Strecke bewilligt. Endlich erwarb der Staat im Jahre 1866 die Elztalbahn, um der Gemeinde Waldkirch die Last der Verzinsung des Anlagekapitals der notleidenden Strecke abzunehmen. Die Linie Grötzingen—Eppingen ging, wie schon bei der Bauerlaubnis bestimmt worden war, sofort nach ihrer Fertigstellung in Staatsbesitz über.

§ 3. Das Wiederaufleben der Eisenbahnpolitik in den 80er Jahren.

Die Höllentalbahn.

Etwas Neues schuf die Eisenbahnpolitik der Regierung erst mit der Höllentalbahn. Schon im Jahre 1845 baten die Gemeinden der Ämter Bonndorf und Stühlingen um den Bau der Strecke Freiburg—Neustadt—Bonndorf—Stühlingen—Schaffhausen, und das Amt Neustadt um die Strecke

Freiburg—Neustadt—Donaueschingen—Bodensee. Doch wurden beide Strecken für undurchführbar erklärt. In den 50er Jahren bildete sich ein Eisenbahnausschuß in Freiburg, Neustadt und Furtwangen, um die Anlage einer Bahn über Furtwangen zu betreiben. Aber der Landtag von 1864, der endgültig über die Führung der Schwarzwaldbahn entschied, wählte die Kinzigtallinie über Triberg; die Schwierigkeiten auf der Höllentallinie, der man eine große Zukunft im West—Ostverkehr Paris —Kolmar—Breisach—Freiburg—Donaueschingen—Wien vorhergesagt hatte, erwiesen sich nach dem Urteil der technischen Kommission als sehr groß. Trotzdem gaben die Gemeinden des Höllentals und Schwarzwalds ihre Bemühungen nicht auf. Auf wiederholte Empfehlung der Kammer ließ die Regierung endlich 1871/73 Untersuchungen über den Bau und die Betriebswürdigkeit der Linien über Neustadt und Furtwangen anstellen, die zugunsten der ersteren ausfielen. Die Zurückhaltung im Eisenbahnbau nach 1873 veranlaßte, daß auch diese Untersuchungen keine weiteren Früchte zeitigten. Doch die Schwarzwälder ließen den Plan nicht ruhen. Sie arbeiteten einen Kostenanschlag aus, der auf 24 Millionen Mark lautete, während die Generaldirektion das erste Mal 29 Millionen und jetzt 34 Millionen Mark errechnete.

Der Landtag von 1879/80 entschied sich endlich dahin, daß die Bahn bis Neustadt als Sekundärbahn mit eingleisiger Anlage gebaut werden sollte, sobald die Finanzlage des Landes es erlaube. Die Gemeinden sollten das Gelände unentgeltlich stellen. Auf Grund dieser Entschließung machte die Regierung auf dem nächsten Landtag eine Vorlage. Die Finanzlage sei zwar noch nicht besser geworden, doch könne infolge der niedrigen Materialpreise und Löhne die Bahn augenblicklich billig erstellt werden, dabei sei sie für den Schwarzwald ein dringendes Bedürfnis. Aus Sparsamkeitsrücksichten beantragte der Ausschuß der zweiten Kammer, den Gesetzentwurf abzulehnen, obwohl er sonst damit übereinstimmte. Die Vollversammlung nahm den Gesetzentwurf jedoch an. Die beteiligten Gemeinden mußten das Gelände zur Verfügung stellen und Freiburg und Neustadt 200 000,— Mark zu den Baukosten zuschießen. Im Jahre 1884 begann der Bau und 1887 konnte die Bahn dem Verkehr übergeben werden.

Noch eine zweite Sekundärbahn entstand damals, die Strecke Seckach —Ripperg (Miltenberg). Den Bau dieser Linie hatte man zusammen mit dem der Kaltenbach-Bergzaberner, die beide durch den Vertrag von 1871 festgelegt worden waren, durch ein Übereinkommen mit Bayern im Jahre 1878 bis auf weiteres verschoben. Aber die schwer enttäuschten Odenwälder standen von ihrer Bitte nicht ab. So entschloß sich die Regierung auch hier zum Bau einer normalspurigen Sekundärbahn. Die Stände ge-

nehmigten 1884 den Gesetzentwurf, so daß auch diese Bahn 1887 eröffnet werden konnte.

Die sogenannten strategischen Bahnen wurden auf Veranlassung des Reichs durch Baden erbaut, um Schweizer Gebiet umgehen zu können und wichtige Abkürzungen auf den Wegen nach Westen zu erzielen. Da dieser Bahnbau nicht im Interesse Badens lag und sogar den Verkehr bestehender Linien zum Teil empfindlich schädigen mußte, übernahm das Reich 1887 einen großen Teil der Kosten. Die Bahnen gingen aber in badisches Eigentum über und waren als Vollbahnen zu betreiben. Es sind dies die Strecken Leopoldshöhe—Weil—Stetten und Weizen—Hintschingen. Die Privatbahn Basel—Zell wurde des zweckmäßigen Betriebs halber von dem Staat angekauft. Außer dem Bau und Betrieb dieser Linien bestimmte der Vertrag mit dem Reich von 1887 noch den zweigleisigen Ausbau der Strecken Lauda—Bayrische Grenze, Eppingen —Bretten—Bruchsal—Reinsheim und Villingen—Hausach. Auch hier gewährte das Reich einen Zuschuß. Ein späteres Übereinkommen von 1882 bestimmte den Bau der Strecke Wintersdorf—Rastatt—Karlsruhe—Graben. Diese Linie sollte die Rheinbahn abkürzen und eine bessere Verbindung nach dem Elsaß schaffen.

§ 4. Die Aufnahme des Sekundär- und Schmalspurbahnprinzips in Baden.

Bei dem Bau der Höllental- und Seckach-Ripperger Bahn ging die Hauptabsicht dahin, die Bewohner jener Landesteile durch eine Bahnverbindung mit dem großen Erwerbs- und Verkehrsleben in Verbindung zu setzen. Man wollte so dem unaufhaltsamen Rückgang und Verfall, dem diese Gebiete infolge der schlechten Geschäftslage ausgesetzt waren, Einhalt gebieten. Obwohl zunächst keine genügende Rente zur Verzinsung des Baukapitals zu erwarten war, nahm man doch die dadurch bedingte Schädigung des Staatshaushalts auf sich, denn es lag ja im Interesse der Gesamtheit, diese Gegenden steuer- und wettbewerbsfähig zu erhalten. Die Summe des Baukapitals suchte man durch einfache Bauausführung und Geländestellung der beteiligten Gemeinden möglichst niedrig zu halten.

An dem Bau dieser Linien sehen wir, daß mit dem Ausbau des Bahnnetzes, der Herstellung der Haupt- und Seitenlinien das Verkehrsbedürfnis noch keineswegs gestillt war. Zu Zeiten einer günstigen Wirtschaftslage hätte man die neu auftauchenden Eisenbahnwünsche wohl meist durch Vollbahnen befriedigen können. Aber augenblicklich waren die wirtschaftlichen Verhältnisse denkbar schlecht, und die größte Sparsam-

keit schien geboten. So entstanden aus dem Bestreben, trotzdem den bedrängten Gegenden und Gemeinden zu Hilfe zu kommen, zwei neue Bahnarten: Die Sekundärbahn und die Schmalspurbahn oder Kleinbahn. Beide sind Bahnen mit vereinfachter Bauweise und vereinfachtem Betrieb. Die Sekundärbahnen haben die bei der Hauptbahn übliche Vollspur, die Kleinbahnen eine schmälere Spurweite, die verschieden sein kann. Das ermöglichte dann auch besonders die Erschließung gebirgiger Gegenden mit engen Tälern.

Die Möglichkeit des Baues solcher Bahnen wurde im Jahre 1878 zum erstenmal in Erwägung gezogen. Der Haushaltsausschuß der zweiten Kammer führte damals aus, „wenn es bei der Beratung des Eisenbahnbudgets unsere Aufgabe sein muß, einerseits die Rente des in unseren Bahnen angelegten Kapitals mit Rücksicht auf die finanziellen Kräfte des Landes im Auge zu behalten und darum die Meinung ergehen zu lassen, den Bahnbau für die nächste Zukunft in engeren Grenzen zu halten, so dürfen wir uns andererseits doch nicht der Überzeugung verschließen, daß mit entsprechender Vermehrung der Bahnen der Verkehr gehoben und die allgemeinen wirtschaftlichen Interessen gefördert werden. Dieser Grundsatz ist besonders von der Großherzoglichen Regierung wie auch von den Ständen anerkannt und gewahrt worden, wir werden daher nicht stille stehen im Ausbau unseres Bahnnetzes und dem Bestreben derjenigen Landesteile, welche noch der Vorteile der Eisenbahn teilhaftig zu werden wünschen, soweit es die Verhältnisse gestatten, Rechnung tragen. Dabei möchten wir die Großherzogliche Regierung ersuchen, ihre besondere Aufmerksamkeit bei künftig möglichen Bahnen auf die Einführung von Sekundärbahnen zu richten. Allenthalben scheint die Ansicht durchzudringen, daß Nebenlinien mit geringerem Verkehr nicht in der gleichen Ausführung und Ausstattung wie die Bahnen des großen Verkehrs hergestellt werden sollten."

Auch der Landtag von 1879/80 beschäftigte sich wieder mit dem Nebenbahngedanken. Der Ausschuß des Landtags von 1881/82 erklärte bei der Beratung über den Bau einer Kaiserstuhlbahn: „Wir sprechen hier die Ansicht aus, daß in unserem Lande das Bahnnetz für den großen durchgehenden Verkehr vorerst als ausgebaut zu betrachten ist. Wenn gleichwohl aus den verschiedensten Teilen des Landes Wünsche nach Eisenbahnen laut werden, so sollte denselben nur näher getreten werden unter Berücksichtigung der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 15. Juli 1879". Wenn sich die Gemeinden zur Hergabe des Geländes verstehen könnten, wollte man den Erbauern folgende Unterstützungen gewähren:

1. Benutzung der Landstraßen zur Legung von Schienen,
2. Zulassung einfachster Konstruktionen und vereinfachten Betriebes,
3. Steuerfreiheit,
4. Zuschüsse des Staates zu den Baukosten.

Die Stände schlossen sich den Ausführungen ihrer Ausschüsse an, und diese Grundsätze waren in der Folgezeit für alle von der Regierung wegen des Baues solcher Bahnen eingebrachten Gesetzentwürfe maßgebend.

Der erste Gesetzentwurf galt der Bahn Zell—Todtnau, die mit Schmalspur ausgeführt werden sollte. Sie wurde der Bahnordnung von 1878 unterstellt, und der Staat zahlte eine Unterstützung von 319 719,— M. Die Gemeinden stellten das Gelände. Unter ähnlichen Bedingungen wurden noch eine ganze Reihe anderer Bahnen örtlicher volkswirtschaftlicher Bedeutung bis zum Jahre 1890 erbaut. Als bei der Eröffnung des Landtags 1887/88 der Großherzog in seiner Thronrede ausführte, daß seine Regierung dem Bau von Lokalbahnen so weit entgegenkommen werde, als es das Gesamtinteresse des Landes irgend erlaube und staatliche Unterstützungen in Aussicht stellte, kamen den Kammern wieder eine große Anzahl Bittschriften wegen des Baues solcher Bahnen zu. Auch die kurze Blüte des deutschen Wirtschaftslebens 1887 bis 1889 trug dazu bei, neue Pläne entstehen zu lassen. Dann aber bewirkte der mächtige Aufschwung der deutschen Volkswirtschaft von 1895 an die weitgehende Ausnutzung der von der Notzeit 1874 bis 1887 geschaffenen Bahnart. Sie erfuhr infolge ihrer Billigkeit eine große Verbreitung. In den meisten Fällen wurden diese Kleinbahnen von Privatunternehmern geschaffen und dienten industriellen Zwecken oder dem Bäderverkehr. Bei vielen gewährte der Staat eine einmalige Unterstützung.

Mit dieser Bahnart schuf die Zeit, die keine größere Eisenbahnbaupolitik kennt, nichtsdestoweniger die Grundlagen für die Eisenbahnbaupolitik der Folgezeit, die durch die immer weitergehende Erschließung des Landes durch Sekundär- und Kleinbahnen gekennzeichnet ist.

Blicken wir auf die badische Eisenbahnpolitik in der Zeit der nationalen Zusammenfassung der deutschen Volkswirtschaft zurück, so fällt uns ihre Zielbewußtheit auf, die im weiteren Ablaufe immer deutlicher hervortritt. Das Hindernis, das die eigenartige Gestaltung des Landes der Ausbildung eines geschlossenen Eisenbahnnetzes entgegenstellte, weiß die Regierung durch die geschickte Ausnutzung der Gunst der geographischen Lage auszugleichen. Schon frühzeitig erkennt sie die Be-

deutung der Durchgangslinien für Verkehr und Wirtschaft des Landes. Nach der Erbauung der wichtigen Nord-Südbahn sorgt sie für die nötigen Anschlüsse an die im Norden und Süden entstehenden großen Verkehrsgebiete und sichert die notwendigen Verbindungen nach Ost und West. Dann wendet sie sich der Erschließung des Landes zu, die sie großzügig und erfolgreich durchführt.

Eine wirkliche Erkenntnis der Leistungen der großzügigen Eisenbahnpolitik Badens vermag uns jedoch erst ein Vergleich mit der Eisenbahnpolitik der übrigen süddeutschen Länder zu geben.

Während man sich in Baden zunächst vorzugsweise als Durchgangsland fühlte und doch zugleich verstand, rechtzeitig und allen Bedürfnissen gerecht die Erschließung des Landes vorzunehmen, trieb das stark landwirtschaftliche Bayern, dessen Volkswirtschaft unabhängiger von den Nachbarn, mehr auf sich selbst beruhte, eine gänzlich andere Eisenbahnpolitik.

Hier kam es der Regierung durchaus nur auf die Erschließung des Landes und seine Angliederung an die Hauptstadt an. Schon die erste große Staatsbahnstrecke, die mit der württembergischen und badischen in Wettbewerb treten sollte, Lindau—Hof, machte die größten Umwege und war bestrebt, möglichst viele Städte des Landes mit der Hauptstadt zu verbinden. Wie wenig man auf eine Pflege des großen Durchgangsverkehrs bedacht war, zeigt auch die späte und ganz unsystematische Gewinnung von Anschlüssen an die Hauptlinien der Nachbarländer. Ja häufig ließ sich Bayern sogar erst durch langes und heftiges Drängen seiner Nachbarn zur Gewährung eines Anschlusses bewegen.

Diese Bevorzugung der Erschließungspolitik auf Kosten des Durchgangsverkehrs zwang dann später zum Bau zahlreicher Abkürzungslinien, bei deren Erstellung wieder die Erschließungspolitik erschwerend in den Vordergrund trat. So vermochte Bayern gegenüber Baden lange nicht die Bedeutung im nord-südlichen Durchgangsverkehr zu gewinnen, die ihm als Vorland des Brenners zukommen mußte.

Ähnlich wie in dem selbstgenügsamen Hauptlande war auch die Eisenbahnpolitik in der Pfalz hauptsächlich auf Erschließung des Landes gerichtet. Wenn dabei doch von Anfang an dem Durchgangsverkehr mehr Aufmerksamkeit geschenkt wurde, so geschah dies allein deshalb, weil die pfälzischen Linien unter der Leitung von Kaufleuten standen, die einen möglichst hohen Ertrag zu erzielen suchten. Ihre Bestrebungen waren indes nicht von dem erwarteten Erfolg begleitet, da die französische Verkehrspolitik in Elsaß-Lothringen nur wenig Rücksicht auf die

natürlichen Verkehrswege und Verkehrsbeziehungen nahm. Erst nach 1871 vermochte der Durchgangsverkehr in der Pfalz eine größere Bedeutung zu gewinnen.

Stärkeren Wert als Bayern legte Württemberg auf den Durchgangsverkehr. Besonders in der Zeit bis 1857 stellte es ähnlich wie Baden seine Eisenbahnpolitik durch den Bau der Linie Bretten—Ulm in den Dienst der großen europäischen Verkehrsbeziehungen. Nachdem es aber so seinen Anteil an dem großen West-Ostverkehr gesichert hatte, wandte es sich gänzlich der Erschließung des Landes zu. Als es dann 1873 durch den Bau von Abkürzungs- und Verbindungslinien auch den nordsüdlichen und nordwestlichen Durchgangsverkehr zu gewinnen suchte, war es zu spät. Diese teueren Linien, deren Bau die Eisenbahnschuld außerordentlich erhöhte, vermochten mit den längst bestehenden und vorzüglich ausgebauten badischen nicht mehr in Wettbewerb zu treten. Das einzige Ergebnis dieses verspätet unternommenen Versuchs war ein starkes Sinken der Eisenbahnrente.

Den Gegensatz zu Bayern und Württemberg bildet Hessen, dessen Zurückhaltung in der Eisenbahnpolitik zu einer übermäßigen Pflege des Durchgangsverkehrs und einer sichtlichen Vernachlässigung der Erschließungspolitik führt. Besonders deutlich tritt dies bei den Staatseisenbahnstrecken hervor. Hier wußte Frankfurt durch geschickte Ausnutzung der Gegnerschaft der anderen Teilhaber an den in der Stadt mündenden Linien, den Ausschluß gefährlicher Wettbewerbsstädte von den Hauptlinien zu erzwingen, sich selber aber zum Mittelpunkt eines ausgedehnten Bahnnetzes zu machen.

Zu einer wirklich zielbewußten Erschließungspolitik kommt es in Hessen erst in den 80er Jahren. Selbst bei dem Bau der Oberhessischen Bahnen waren Gesichtspunkte des Durchgangsverkehrs ausschlaggebend, obwohl sie nie einen solchen zu gewinnen vermochten.

Wenn Hessen trotz dieser, den Landesinteressen nur sehr einseitig dienenden Politik, ein dichtes wirtschaftlich leistungsfähiges Eisenbahnnetz erhielt, so verdankt es dies seiner günstigen geographischen Lage und der großen Zahl der Wettbewerber, die um den ausschlaggebenden Einfluß in diesem wichtigen Verkehrsgebiet rangen.

Von ganz anderen Gesichtspunkten als die Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten ging die französische in Elsaß-Lothringen aus. Sie war ausschließlich bemüht, die Eisenbahnen zur immer stärkeren Angliederung des urdeutschen Landes an die französische Hauptstadt und damit zu einer durchgreifenden Französisierung zu benutzen. Gleichzeitig

diente die Linienführung der vom französischen Staat begonnenen und von der Ostbahngesellschaft dann vollendeten Strecken sowie der Paris-Mühlhausener Bahn den militärischen Rücksichten der französischen Politik gegenüber Deutschland. Infolgedessen konnten diese Linien den wirtschaftlichen Bedürfnissen des Landes nur in geringem Maße gerecht werden. Nur die von elsässischem und schweizerischem Kapital gebaute Straßburg-Basel-Weißenburger Linie machte hier eine Ausnahme.

Mit der Wiederangliederung Elsaß-Lothringens an das deutsche Mutterland trat dann eine entscheidende Wendung in der Eisenbahnpolitik ein. Erst jetzt wurden die beiden Hauptstädte des Landes in unmittelbare Verbindung gebracht, die notwendigen Anschlüsse an das deutsche Verkehrsnetz gewonnen und der Nord-Südverkehr der Rheintalstraße in gebührendem Maße berücksichtigt. Der Erfolg der großzügigen Eisenbahnpolitik der deutschen Verwaltung, die sowohl der natürlichen Stellung Elsaß-Lothringens im Durchgangsverkehr als auch der Erschließung des Landes gerecht wurde, zeigte sich bald in dem überraschenden Aufblühen der von der französischen Verwaltung stark vernachlässigten Volkswirtschaft Elsaß-Lothringens. Schon zu Beginn der 70er Jahre und stärker noch nach der Überwindung der Wirtschaftskrise machte sich daher in Baden der Wettbewerb der Reichslandbahnen bemerkbar.

Die kurze vergleichende Übersicht der Eisenbahnpolitik der süddeutschen Staaten zeigt uns, daß es gerade Baden gelang, nahezu allen Bedürfnissen des Landes gerecht zu werden. Rechtzeitig hatten die Leiter der badischen Eisenbahnpolitik erkannt, daß man neben engeren landschaftlichen Rücksichten auch den Bedürfnissen des größeren Vaterlandes und des Weltverkehrs Rechnung tragen müsse und danach gehandelt. Darin hat ihnen auch die weitere Entwicklung Recht gegeben, und die badische Eisenbahnpolitik verdankt ihre Erfolge in hohem Maße der vorausschauenden Berücksichtigung der Erfordernisse der Zeit, die sie nie zu bereuen hatte.

Literatur- und Quellenverzeichnis.

Dröll, H.: 60 Jahre hessischer Eisenbahnpolitik. Leipzig 1912.

Föhlinger, O.: Geschichte der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und ihres Transportverkehrs. Straßburg 1897.

Fuchs, Heinr.: Geschichte des badischen Gütertarifwesens bis zur Tarifreform 1877. Karlsruhe 1907.

Gothein, Eberhard: Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert. Schriften des Vereins für Sozialpolitik 1903, Bd. 101.

Harry, A.: Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege mit besonderer Berücksichtigung des Transits und der Flußschiffahrt. 2 Teile. Frauenfeld 1911.

Heubach: Skizzen über Verkehrsentwicklung, Frachtpreise und Verkehrspolitik am Oberrhein und in Süddeutschland. Schriften des Vereins für Sozialpolitik Bd. 89.

Hummel: Baden und die Eisenbahngesellschaft. Karlsruhe 1905.

Jacob, O.: Die württembergischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung. Tübingen 1895.

Kech, E.: Die Gründung der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen. Karlsruhe 1905.

Kuntzemüller, A.: Die badischen Staatseisenbahnen im Deutsch-französischen Krieg. Mannheim 1914.

List, F.: Schriften, herausgegeben von Häußer. Heidelberg 1860.

List, F.: Promemoria, betreffend eine Eisenbahn von Mannheim bis Basel. Freiburg 1832.

Landgraf, Josef: Der Getreidehandel Mannheims in den letzten 50 Jahren. Karlsruhe 1894.

Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart. Mannheim 1907.

Müller, Karl: Die badischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung. Heidelberg 1904.

Müller, Ernst: Die Rentabilität der großherzoglichen badischen Staatseisenbahnen. München 1909.

Newhouse, L.: Vorschlag zur Herstellung einer Eisenbahn im Großherzogtum Baden von Basel bis Mannheim und an den Bodensee. Karlsruhe 1883.

Norden, F.: Die Rechts- und Verkehrsverhältnisse der Rheinbrücken zwischen Baden und Elsaß-Lothringen. Berlin 1921.

Pfeiff: Die badischen Eisenbahnen und die Schiffahrt auf dem Oberrhein. 1906.

Ragenauer, W.: Der Staatshaushalt des Großherzogtums Baden. Karlsruhe 1863.

Scheyrer, Ferd.: Geschichte der Main-Neckar-Bahn. Darmstadt 1896.

Schmeidler, Carl, Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens. Berlin 1891.

Volz: Die Behandlung des Eisenbahnwesens im Großherzogtum Baden. Zeitschrift für die gesamten Staatswissenschaften. 1844.

Weißenbach, P.: Das Eisenbahnwesen der Schweiz. 2 Bände. Zürich 1913—14.

Wimmerer, Emil: Mannheims Stellung im Nutzholzverkehr 1800—1905. Karlsruhe 1908.

Wichert, F.: Der Rhein und sein Verkehr. Stuttgart 1903.

Die Gotthardbahn und ihr Verhältnis zu Baden. Karlsruhe 1869.

Quellen.

Verhandlungen der badischen Landstände 1833—90.
Protokolle der geheimen Sitzungen der Zweiten Kammer der Landstände des Großherzogtums Baden.

Verhandlungen der württembergischen Landstände.
Nachweisungen über den Betrieb der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen von 1840 bis 1875.

Jahresberichte über die Staatseisenbahnen und die Bodenseedampfschiffahrt im Großherzogtum Baden für die Jahre 1876 bis 1890.

Staats- und Regierungsblatt, Regierungsblatt, Gesetz- und Verordnungsblatt für das Großherzogtum Baden.

Die Akten des Badischen Landesarchivs in Karlsruhe.

Die Akten der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen Karlsruhe, jetzt Reichsbahndirektion.

Jahresberichte der Handelskammern: Baden-Baden, Karlsruhe, Basel, Freiburg, Heidelberg, Konstanz, Lahr, Ludwigshafen, Mannheim, Pforzheim, Schopfheim, Wertheim.

Jahresberichte des Großherzoglichen Handelsministeriums 1873, 1874, 1875, 1876 und 1878.

Die 15 Jahre Saar-Eisenbahnen.

Von

Hans Münzer, Vizepräsident der Reichsbahndirektion Saarbrücken.

(Mit 18 Abbildungen.)

(Schluß.)

Kapitel 18.

Wettbewerb und Werbung.

Die Regierungskommission hat zunächst verschiedene Maßnahmen getroffen zur Herbeiführung eines Ausgleichs in der staatlichen Belastung der Eisenbahn und des Kraftwagens. Seit 1925 werden staatliche Straßenbenutzungsgebühren von den Kraftwagenbesitzern im Saargebiet in mäßigen Sätzen erhoben, die erstmalig im Jahr 1930 und sodann im Jahr 1932 nochmals erhöht sind, insbesondere für die schweren Kraftwagen über 5 t. An Stelle dieser Gebühren trat im Jahre 1934 eine Besteuerung der flüssigen Treibmittel zum Antrieb der Verbrennungsmaschinen von Kraftfahrzeugen sowie Besteuerung der Mineralöle in Übereinstimmung mit der neu geregelten Treibstoffbesteuerung in Frankreich.

Eine Regierungsverordnung vom Jahr 1931 hat die Einrichtung und den Betrieb von Kraftfahrlinien einer Genehmigungspflicht unterworfen, die sich lediglich auf den Transport von Personen erstreckt. Damit war ein staatlicher Konzessionierungszwang von regelmäßigen und öffentlichen Autobuslinien geschaffen. Die Konzession sollte nur erteilt werden, wenn kein unmittelbarer Wettbewerb mit bereits bestehenden Verkehrsmitteln, insbesondere der Eisenbahn, vorlag. In der Praxis wurde die Wirkung dieser Verordnung häufig durchbrochen durch gewerbsmäßige oder Gelegenheitsfahrten privater Unternehmer.

Da im Saargebiet, wo die Entfernungen der meisten Orte kaum über 50 km liegen, der Wettbewerb des Kraftwagens auch in der Güterbeförderung immer schärfer hervortrat, wurde durch eine Regierungsverord-

nung vom 22. Februar 1933 versucht, den gesamten Privat-Kraftwagenverkehr zu reglementieren. Nach dieser Verordnung unterliegt der gesamte Kraftverkehr mit Kraftomnibussen, Lastkraftwagen mit und ohne Anhänger, soweit er über die Grenzen eines Gemeindebezirks hinaus betrieben wird, der Genehmigung durch eine Dienststelle der Regierungskommission. Für den Personenverkehr sind die Kraftwagen bis zu acht Sitzplätzen und für den Güterverkehr der Werkverkehr von der Genehmigungspflicht befreit.

Die Verordnung findet auf die bereits vorhandenen Kraftfahrunternehmungen insofern Anwendung, als die Kraftfahrlinien, die auf Grund des bisherigen Rechts konzessioniert waren, sowie die Unternehmer, welche am 1. August 1932 bereits einen Kraftverkehr betrieben hatten, die Genehmigung auf Grund der Verordnung in jedem Falle erhalten mußten.

Es ergab sich hieraus die Notwendigkeit, jeden Kraftwagenhalter mit einem besonderen Ausweis auszurüsten, ferner ein weitverzweigtes Kontrollverfahren einzurichten und jeden einzelnen Fall darauf zu prüfen, ob der Kraftwagenbetrieb mit den öffentlichen Interessen vereinbar war.

Die praktische Durchführung der Verordnung ist mit einem erheblichen Aufwand von Personal und Anordnungen betrieben worden und hat allgemein bezüglich ihrer Nützlichkeit eine verschiedene Beurteilung erfahren.

Zu den Maßnahmen der Regierungskommission auf diesem Gebiet gehört die Änderung des § 6 Ziffer 3 der Eisenbahnverkehrsordnung gemäß Verordnung vom 9. August 1932. Dieser § 6 Ziff. 3 hatte bis dahin die Fassung, die der § 6 EVO. heute noch im Reichsgebiet enthält:

„Jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den Tarifen ist verboten und nichtig."

Die Verordnung des Präsidenten der Regierungskommission vom 9. August 1932 lautet:

„Die Ziffer (3) des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung erhält folgende Fassung:

(3) Jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den Tarifen ist verboten und nichtig. Jedoch kann die Eisenbahn im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln besondere Vereinbarungen treffen. Ferner ist die Eisenbahn berechtigt die in den Tarifen veröffentlichten für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen, die Beförderungspreise und die Nebengebühren nur bei Einhaltung besonderer durch den Wett-

bewerb mit anderen Verkehrsmitteln gebotenen Bedingungen zu gewähren und bei Nichteinhaltung dieser besonderen Bedingungen von den Tarifen abzuweichen."

Die Regierungskommission hat in ihrem Vierteljahrsbericht vom 1. Juni 1933 an den Völkerbund zu der Änderung des § 6 EVO. folgende Erläuterung gegeben:

„Es erschien untragbar, daß in einem industriellen Gebiet, wie im Saargebiet, die Eisenbahnen gezwungen sind, Rohstoffe unter ihrem Selbstkostenpreis zu befördern, wie beispielsweise die Eisenerze und die Kohlen, während ihnen dagegen die gewinnbringendere Beförderung der aus diesen Rohstoffen erarbeiteten Produkte entzogen wurde. Die Regierungskommission sah sich daher veranlaßt, der Eisenbahnverwaltung die Möglichkeit zu geben, von der Anwendung ihrer allgemeinen Tarife bei vorliegendem Wettbewerb des Lastkraftwagens abzuweichen."

In demselben Vierteljahrsbericht unterstreicht die Regierungskommission,

„daß diese gesetzgeberische Maßnahme zur Zeit einen ausgesprochenen Vorsprung gegenüber der Gesetzgebung anderer Länder hat".

Jedenfalls verfolgte die Verordnung, deren Rechtsgrundlage bestritten ist, grundsätzlich zwei Absichten: einmal Tarifermäßigungen und sonstige Vergünstigungen in den Fällen zu gewähren, in welchen der Kraftwagen die normalen Frachtsätze unterbot, sodann für gewisse Verfrachter, welche in ihrer ganzen Geschäftsgebarung nicht eisenbahntreu waren, die Beförderungspreise bzw. die Nebengebühren zu erhöhen oder die Beförderungsbedingungen sonst zu verschärfen.

Tatsächlich ist die Anwendung der Verordnung im Sinn der zweiten Möglichkeit niemals eingetreten; es mag sein, daß das Bestehen der Verordnung in dieser Hinsicht eine mahnende und abhaltende Wirkung auf die Beteiligten ausgeübt hat.

Im Sinne der ersten Möglichkeit ist in vielen Fällen davon Gebrauch gemacht worden, daß man für die betreffenden Transporte je nach Lage des Falls die Beförderungssätze und die Beförderungsbedingungen geregelt hat. Diese Regelung war der Zuständigkeit der Eisenbahndirektion übertragen und hatte zur Folge, daß größere Mengen von Gütern verschiedenster Art auf der Eisenbahn verblieben bzw. ihr wieder zufielen.

In den 1½ Jahren der Handhabung der neuen Fassung des § 6 EVO. sind 130 Fälle verzeichnet, in denen Tarifermäßigungen oder sonstige Vergünstigungen gewährt worden sind; die Bedeutung dieser Fälle mengenmäßig zu erfassen, ist nicht mehr möglich.

Ein größeres Experiment hat die Regierungskommission in der Richtung einer Auflockerung des Reiseverkehrs veranstaltet.

Eine etwa 18 km lange zweigleisige Strecke in der südöstlichen Ecke des Saargebiets sollte motorisiert werden. Es handelt sich um die Bliestalbahn im Zuge der Linie Zweibrücken—Saargemünd zwischen den Bahnhöfen Bierbach und Reinheim-Grenze. Die Eisenbahndirektion wurde beauftragt, einen Betrieb mit Schienenomnibussen geringer Fassung mit Fahren auf Sicht oder im Zeitabstand einzurichten; die Züge (Fahrzeuge) sollten häufig verkehren und zeitlich dem Reisebedürfnis nahe angepaßt sein; bei stärkerem Verkehrsandrang sollten mehrere Wagen hintereinander eingesetzt werden. Die verkehrs-, betriebs- und sicherungstechnische Behandlung der Zugfahrten sollte möglichst straßenbahnmäßig gelöst werden.

Infolgedessen wurden acht Leichttriebwagen mit je 50—80 Plätzen angeschafft, ausgerüstet teilweise mit Benzinmotoren, teilweise mit Dieselmotoren. Die Verwendung von Innenbackenbremsen gestattete es, die Wagen aus einer Geschwindigkeit von 40 km mit einem Bremsweg von nur 42 m zum Stillstand zu bringen.

Nachdem die Regierungskommission speziell für die beabsichtigte Betriebsführung verschiedene Abweichnungen von der Bau- und Betriebsordnung verordnet hatte, wurde am 15. Mai 1934 der Schienenautobusbetrieb mit 40 km Geschwindigkeit, Fahren auf Sicht, nach Beseitigung der Haupt- und Vorsignale sowie der Wegeschranken und mit einem vereinfachten telephonischen Meldesystem in Gang gesetzt.

Die Regierungskommission hatte in dem Vierteljahrsbericht an den Völkerbund vom 1. Juni 1933 folgendes ausgeführt:

> „Die zweigleisige Bahn im Bliestal, die auf einer Länge von 25 km 29 Planübergänge aufweist, und die in Wirklichkeit nur dem Personenverkehr dient, stellt sehr wohl den Typus der Nebenbahn dar, wo die Verwendung des Schienenautos durchaus angezeigt erscheint, um den Dampfzug zu ersetzen. Es wurde vorgeschlagen, sieben Motortriebwagen zu beschaffen und auf der vorangeführten Bahnlinie schrittweise die Bewachung der Planübergänge und den gesamten Signaldienst aufzuheben sowie fünf Bahnhöfe in einfache Haltepunkte umzuwandeln. Die Ausgabe, die sich voraussichtlich auf 1 200 000 Frs. belaufen wird, würde in einem Jahr durch die Ersparnisse an Personal, das gegenwärtig auf dieser Bahnlinie verwendet wird, amortisiert sein."

In dem Vierteljahrsbericht vom 1. September 1934 wird die Betriebsumstellung angezeigt:

„Diese Betriebsumstellung hat den Beifall des Publikums gefunden, dem dadurch eine häufigere Beförderungsmöglichkeit geboten ist als mit dem Dampfzug.

Die Durchführung der Betriebsumstellung erforderte eine einmalige außergewöhnliche Ausgabe von etwa 1 600 000 Fr. (einschl. Zoll), die voraussichtlich innerhalb eines Rechnungsjahrs durch entsprechende Ersparnisse wieder ausgeglichen sein dürfte."

Ein einjähriger Betriebsablauf nach dem 15. Mai 1934 hat den Beweis geliefert, daß die ausgewählte Strecke für eine straßenbahnähnliche Betriebsweise nicht geeignet ist, weil das Prinzip des Dampfzugersatzes durch leichte Triebwagen von vornherein nicht klar und bestimmt durchführbar war. Es mußten nämlich mehrere planmäßige Güterzüge und außerdem als Ersatz der Omnibusse Dampfpersonenzüge über die Strecke gefahren werden, wenn der Fassungsraum der kleinen Fahrzeuge nicht ausreichte. Tatsächlich hat sich also ein gemischter Betrieb von einigen Dampfzügen und vielen Omnibusfahrten entwickelt, der sich im allgemeinen als betriebssicher erwies, aber immer wieder Beschwerden des reisenden Publikums wegen Überfüllung der kleinen Wagen durch den stoßweisen Berufsverkehr und Ausflugsverkehr brachte. Der Betrieb im ganzen genommen war auf dieser Linie nur wenig billiger als der frühere Dampfzugbetrieb. Die erhoffte Auflockerung und insbesondere Vermehrung des Reiseverkehrs blieb aus, weil die Bevölkerung an dieser Eisenbahnstrecke entsprechend ihrer berufsmäßigen Gliederung in der Hauptsache an bestimmte, für sie unabänderliche Verkehrszeiten gebunden war.

Die Triebwagen selbst erwiesen sich in ihrer Konstruktion und Leistung als durchaus geeignete, leicht bewegliche Verkehrsmittel für ein mäßiges Verkehrsaufkommen[1].

Im Wettbewerb gegen den Kraftwagen hat die Eisenbahnverwaltung ferner einen Zustell- und Abholungsdienst von Haus zu Haus eingerichtet und auch auf alle Orte des Saargebiets abseits von den Bahnstrecken ausgedehnt. Der Transport zwischen Eisenbahnstation und der Wohnung des Kunden wurde privaten Fahrzeughaltern übertragen, welche hierfür in ein Vertragsverhältnis mit der Eisenbahnverwaltung eintraten. Ein eigenes Tarifsystem ist 1930 für die Beförderung von Haus zu Haus im Binnensaarverkehr aufgebaut worden. Ferner wurde die vereinfachte Abfertigung von Stückgut im Binnenverkehr mittels Frachtschein ge-

[1] Die Reichsbahndirektion Saarbrücken hat am 15. Mai 1935 auf der Blies-talbahn den normalen Dampfzugbetrieb mit 60 km Geschwindigkeit wieder eingeführt; die leichten Triebwagen wurden auf dieser Linie und auf anderen Linien des Bezirks zur Verdichtung der Beförderungsgelegenheit vorteilhaft eingesetzt.

schaffen. Sodann wurden „Verteilungssendungen" eingerichtet, d. h. Sendungen, die in einer Mehrzahl von Stücken an eine Empfangsstation geschlossen abgefertigt und von dieser an verschiedene Empfänger verteilt wurden.

Der vereinfachte Frachtschein wurde auch für das Expreßgut eingeführt. Im Massenverkehr wurde die Abfertigung mehrerer, und zwar bis zu 20 Wagen auf einen Frachtschein ermöglicht.

Auf dem Gebiete der Verkehrswerbung und Verkehrsberatung und der Eisenbahnreklame wurde der Dienst am Kunden durch eigenes Vorgehen gepflegt. Als Mittel hierzu diente das Reisebüro Saarbrücken, über das einiges zu sagen ist:

Bis zum Jahr 1921 bestand kein Reisebüro. Auf Anregung der Saarbrücker Handelskammer wurde im Jahr 1921 von einer Anzahl Interessenten das „Saarländische Reisebüro" als Aktiengesellschaft gegründet. Die Saarbahnen beteiligten sich an dieser Neugründung durch leihweise Überlassung eines Geländes vor dem Hauptbahnhof in Saarbrücken. Auf diesem Gelände wurde ein Pavillon errichtet, in dem die Räumlichkeiten des Reisebüros untergebracht wurden. Für die Überlassung des Geländes erhielten die Saarbahnen 10 % der ausgegebenen Aktien.

Das Saarländische Reisebüro gliederte sich in eine Reisebüro-, Reklame- und Bankabteilung.

Der Reisebüroabteilung oblag die Ausgabe von Fahrkarten und Fahrscheinheften für das In- und Ausland, Ausstellung von Schlaf- und Platzkarten sowie Schiffspassagen, Hotelzimmerbesorgung, Veranstaltung von Gesellschaftsfahrten, Abgabe von Prospekten, Erteilung von Auskünften über Fahrpläne, Fahrpreise, Kurorte usw. Das Personal für die Auskunftserteilung wurde dem Büro von den Saarbahnen kostenlos zur Verfügung gestellt.

Die Reklameabteilung bearbeitete in der Hauptsache die Eisenbahnreklame, die dem Büro für den ganzen Bezirk der Saarbahnen übertragen wurde. Außerdem wurde von dieser Abteilung eine wöchentlich erscheinende Werbezeitung — „Saarländische Verkehrs- und Handelszeitung" — herausgegeben, die Aufsätze und Mitteilungen über Wirtschafts- und Verkehrsangelegenheiten brachte.

Von der Bankabteilung wurden im Reisebürohaus selbst sowie auf den wichtigeren Bahnhöfen des Bezirks Wechselstellen betrieben. Diese Einrichtung war durch die Doppelwährung im Saargebiet notwendig. Nach Einführung des französischen Franken als gesetzliche Währung bestanden nur noch die Wechselstellen in Saarbrücken sowie auf den Grenzbahnhöfen weiter.

Am 1. April 1926 wurde die Reisebüroabteilung von den Saarbahnen übernommen und unter der Firma „Amtliches Reisebüro der Saarbahnen" mit eigenem Personal weiterbetrieben. Dem ehemaligen Saarländischen Reisebüro blieben der Betrieb der Wechselstellen sowie die Eisenbahnreklame vorbehalten. Bei Auflösung der Aktiengesellschaft im Jahr 1929 gingen auch diese Geschäfte auf das Amtliche Reisebüro der Saarbahnen über. Die Herausgabe der „Saarländischen Verkehrs- und Handelszeitung" verbunden mit dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Eisenbahndirektion und dem Amtlichen Submissionsanzeiger der Regierungskommission sowie die Ausübung der Eisenbahnreklame wurden dann später in den Jahren 1931 bzw. 1932 in eine Werbe- und Nachrichtenstelle der Eisenbahndirektion hereingenommen. Bei Eröffnung des Saarbrücker Flughafens im Jahr 1928 erhielt das Amtliche Reisebüro die Vertretung der Deutschen Lufthansa. Außerdem wurde es im Jahr 1932 durch eine Postagentur erweitert.

Sonderzüge wurden von dem Amtlichen Reisebüro nicht ausgeschrieben. Dagegen wurden ihm die Auskunftserteilung sowie der Verkauf der Fahrkarten zu Feriensonderzügen sowie sonstigen Verwaltungssonderzügen übertragen. Während der Jahre 1931 bis 1933 gab es während der Sommersaison an Sonntagen bei genügender Beteiligung regelmäßig Gesellschaftsfahrten an den Rhein.

Die stärkste Inanspruchnahme des Reisebüros brachte das letzte Jahr vor der Rückgliederung. Bedingt war dies mit in erster Linie durch die Einführung der sogenannten Ausländerermäßigung auf den deutschen Bahnen. So wurden z. B. im Monat Juli 1934 gegen 10 000 Fahrscheinhefte für Rund- und Zickzackreisen innerhalb Deutschlands ausgestellt. Außergewöhnlich stark wurde das Büro infolge der politischen Verhältnisse im Jahr 1934 für die Besorgung von Paßvisen sowie für die Besorgung von Schiffspassagen nach Palästina in Anspruch genommen.

Von den Wirtschafts- und Verkehrskreisen ist öfters anerkannt worden, daß die Bemühungen der Saarbahnen, den Verkehr fortschrittlich zu bedienen, vielseitig und teilweise wertvoll waren. Zweifellos ist aber in den letzten fünf Jahren der Entwicklung das Eigenleben der Verwaltung stark nach außen betont worden.

Kapitel 19.

Kleinbahnen.

Die Eisenbahndirektion des Saargebiets hatte auf dem Gebiet des Kleinbahnwesens die Aufsichtsbefugnis. Zunächst übertrug die Regierungskommission im August 1920 ihrem Mitgliede für Öffentliche

Arbeiten die Aufgaben und Befugnisse, welche früher den Präsidenten der preußischen Regierungsbezirke zukamen.

Die Abteilung Öffentliche Arbeiten hat später ihre Befugnisse, und zwar in erster Instanz, teilweise an eine nachgeordnete Unterabteilung übergeben (18. Juli 1923).

Die eisenbahntechnische Beaufsichtigung der Kleinbahnen wurde gemäß preußischem Kleinbahngesetz von der Eisenbahndirektion des Saargebiets selbständig gehandhabt. Diese Aufsicht hatte die gesamte ordnungsmäßige Herstellung, Betriebsführung, Unterhaltung und Verwaltung der Kleinbahnen zum Gegenstand. Dazu gehörte auch die Prüfung der Jahresabschlüsse bei den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen.

Mitwirkend war die Eisenbahndirektion des Saargebiets bei Genehmigung von neuen Bahnlinien und Erweiterungen sowie bei Tarif- und wesentlichen Fahrplanänderungen. Entscheidend war jedoch in allen diesen Fällen nur das genannte Regierungsmitglied für Abteilung Öffentliche Arbeiten.

Die meisten Klein- und Straßenbahnen des Saargebiets sind Kapitalgesellschaften in der Form der Aktiengesellschaften, mit Hauptbesitzanteil der Gemeinden bzw. Kreise.

Die Niedrighaltung der Beförderungspreise der Klein- und Straßenbahnen im Saargebiet war teilweise ein Ergebnis der von der Eisenbahndirektion ausgeübten Kontrolle.

Bei der nebenbahnähnlichen Kleinbahn Merzig—Büschfeld hat sich die Tarifentwicklung im allgemeinen der der Staatsbahn bzw. Reichsbahn angepaßt. Aus diesem Grunde ist es auch schon im Jahr 1924 zur Erstellung direkter Personentarife zwischen der genannten Kleinbahn und den Saarbahnen gekommen.

Das Kleinbahnnetz (vgl. Zeichnung) erfaßte 1920 mehrere voneinander unabhängige und getrennte Komplexe, mit zum Teil verschiedener Spurweite.

Bis 1934 sind folgende Strecken der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und Straßenbahnen hinzugekommen:

A. Nebenbahnähnliche Kleinbahnen.

1.	Dechen—Spiesen (normalspurig)	Länge 1,935 km
2.	Felsberg—Kreisgrenze Richtung Creutzwald (normalspurig)	„ 8,830 „

B. Straßenbahnen

in Saarbrücken (Spurweite 1 m)

1.	Cecilienstraße—Rothenbühl	Länge 2,162 km
2.	Schanzenberg—Goldene Bremm	„ 2,677 „
3.	Friedrichsthal—Spiesen	„ 4,812 „

Abb. 14.

Übersichtskarte der Klein=u. Straßenbahnen im Saargebiet
Zeichenerklärung:
Staatsbahn (jetzt Reichsbahn)
Vor 1920 erbaute Kleinbahnen (einschl. Straßenbahnen)
In der Zeit von 1920-1934 erbaute Kleinbahnen (einschl. Straßenbahnen)
Ostertal=Kleinbahn im Entwurf (Linienführung nicht endgültig)
Reichsgrenze
Saargebietsgrenze
nach Trier
nach Nonnweiler
nach Türkismühle
Büschfeld
Merzig (Saar)
Tholey
St. Wendel
nach Oberkirchen
nach Homburg=Bidingen
Primsweiler
Lebach
Dillingen (Saar)
Nalbach
Neunkirchen (Saar)
Wiebelskirchen
nach Glan=Münchweiler
nach Landstuhl
Wallerfangen
Saarlouis
Saarwellingen
Heiligenwald
Steinwald
Scheib
nach Diedenhofen
Hülzweiler
Heusweiler
Dechen
Heinitz
Ensdorf
Felsberg
Schwalbach
Friedrichsthal
Spiesen
Homburg (Saar)
Bous
Fischbach
Lothringen
Wadgassen
Völklingen
Louisenthal
Dudweiler
Rohrbach (Saar)
Saarbrücken
nach Metz
Rotenbühl
Einöd (Saar)
Ludweiler
Gersweiler
Brebach
Schafbrücke
Zweibrücken
nach Landau
Kreuzwald
Großrosseln
Ensheim
Ormesheim
Süd Friedhof
St. Arnual
Beningen
Brenschelbach
nach Metz
Saargemünd
5 0 5 10km

in Neunkirchen (Saar) und Umgebung (Spurweite 1,435 m)

4. Neunkirchen (Saar)—Dechen (Spiesen) . . . . . Länge 2,813 km
5. Scheib—Steinwald . . . . . „ 1,10 „
6. Neunkirchen (Saar)—Heiligenwald . . . . . „ 6,712 „

in Völklingen (Spurweite 1 m)

7. Völklingen—Obervölklingen . . . . . Länge 3,347 km

Kreis Saarlouis (Spurweite 1,435 m)

8. Fraulautern—Hülsweiler . . . . . Länge 1,435 km

Den Saareisenbahnen mußten unverkennbar einige der neugebauten Strecken viel Verkehr wegnehmen; bei diesen und anderen Projekten ist aber die Genehmigung dann nicht versagt worden, wenn die Kleinbahn tiefer und umfassender in das Siedlungs- oder Werksgebiet eindrang, wie die Eisenbahn es vermochte.

Anders war es mit der Ostertalbahn, die auch auf der Zeichnung angedeutet ist; hier hat die Regierungskommission anscheinend aus politischen Gründen den Bau innerhalb des Saargebiets verhindert, obwohl die deutschen Behörden das anschließende Stück im Reich schon im Jahr 1929 als bauwürdig anerkannt hatten. (Siehe Abb. 14 S. 1407.)

Kapitel 20.

Lokomotivpark.

359 Lokomotiven aus 25 verschiedenen, auch älteren Gattungen preußischer und bayerischer Bauart bildeten 1920 den eigenen Park der Saarbahnen. Etwa ein Drittel dieser Lokomotiven war bereits damals veraltet und von geringer Leistungsfähigkeit, so daß die wirtschaftliche Ausnutzung ungünstig war. In den ersten fünf Jahren wurden 71 Lokomotiven beschafft in Bauarten, die sich für die Sonderverhältnisse des Netzes besonders eigneten. Auch wurde danach gestrebt, mit Rücksicht auf die Werkstättenarbeiten die übergroße Zahl der Gattungen zu vermindern. — Immerhin waren zuletzt deren noch 15 vorhanden. — Die Lieferung wurde bis auf drei Stück T-18-Lokomotiven an deutsche Firmen vergeben. Von den T-13-Lokomotiven wurden fünf Stück als Heißdampflokomotiven neu entwickelt. Die Beschaffungen ermöglichten die Ausmusterung von 100 weniger leistungsfähigen Lokomotiven. Der Bestand des Lokomotivparks betrug 1935 noch 330 Stück, wovon in den letzten Jahren entsprechend dem Verkehrsrückgang bis zu 63 Stück abgestellt waren. Das Gewicht der übernommenen Lokomotiven belief sich auf 23 097 t, bei der Rückgabe betrug es 23 471 t. Ebenso hat sich das Reibungsgewicht von 18 371 t seit der Übernahme auf 18 602 t erhöht. Nähere Angaben enthält die folgende Tabelle.

Gattung	1920 übernommen				Neu beschafft 1920—1925		Ausgemustert 1920—1930		Bestand 1935		
	Stück	Durchschnittsalter	Höchstzulässige Geschwindigkeit	Gewicht Tonnen	Stück	Gewicht Tonnen	Stück	Gewicht Tonnen	Stück	Alter	Gewicht Tonnen
T 3	9	26	40	323	—	—	9	323	—	—	—
T 5[1]	10	19	75	532	—	—	10	532	—	—	—
T 7	3	37	45	126	—	—	3	126	—	—	—
T 9[1]	14	23	60	752	—	—	10	572	4	35	179
T 9[2]	11	22	60	578	—	—	6	365	5	35	213
T 9[3]	35	13	63	1640	—	—	3	148	32	28	1491
T 12	10	9	80	671	—	—	—	—	10	24	671
T 13	22	6	45	1317	12	1018	—	—	34	18	2336
T 13[1]	—	—	—	—	5		—	—	5	12	
T 14	9	3	65	878	—	—	—	—	9	18	878
T 16[1]	4	6	50	339	—	—	—	—	4	21	339
T 18	19	4	90	1995	27	2835	—	—	46	14	4830
G 3	20	38	45	1031	—	—	20	1031	—	—	—
G 4[2]	2	23	55	105	—	—	2	105	—	—	—
G 5[2]	6	21	65	353	—	—	6	353	—	—	—
G 7[1]	29	19	45	1885	—	—	14	910	15	31	975
G 7[2]	26	13	45	1414	—	—	1	54	25	28	1360
G 8	18	16	55	1051	—	—	1	58	17	32	992
G 8[1]	42	3	55	2935	—	—	—	—	42	18	2935
G 9	1	10	45	69	—	—	4	69	—	—	—
G 10	10	4	60	766	27	2068	—	—	37	14	2834
S 4	6	14	100	402	—	—	6	402	—	—	—
P 4[1]	3	22	90	181	—	—	3	181	—	—	—
P 4[2]	5	16	90	314	—	—	5	314	—	—	—
P 6	4	13	90	228	—	—	—	—	4	28	228
P 8	41	6	100	3206	—	—	—	—	41	21	3206
	359	18	—	23 097	71	5921	100	5547	330	21	23 471

Die Aufwendungen für die Erhaltung des Lokparks kamen in den ersten Jahren hauptsächlich dem Ersatz der eisernen Feuerkisten durch kupferne zugute. Ferner wurden Änderungen, Ergänzungen und teilweise die bei der Reichsbahn begonnenen Normungen durchgeführt. So wurden gußeiserne Stopfbuchsen, Kipproste, Tragfedern aus hochwertigem Stahl, Hülsenpuffer, verstärkte Schraubenkupplungen und Zughaken, Rahmenverstärkung der P-8-Lok, Ergänzung der Bremsausrüstung der Gz-Lok, Zylinderablaßventile mit Treppendichtungen, Glasgespinstisolierungen, Stangenlagerbeilagen und eine Reihe kleinerer Änderungen eingeführt.

Außer diesen Umbauten wurden aus den eigenen Erfahrungen heraus mehrere Versuchsausführungen in Angriff genommen. Verkürzte Kesselspeiseventilkegel aus nichtrostendem Stahl, Pumpenspindeln aus nichtrostendem Stahl, verlängerte Stangenstellkeile, 10 mm starke Stangenlagerbeilagen und abgekröpfte Bremsklötze, letztere um Lappenbildung durch Überhängen zu vermeiden.

1928 ist mit dem Einbau der Hanomag-Aufdornstehbolzen begonnen worden, die sich gut bewährt haben. Etwa 60 % der in den Kesseln des Lokparks enthaltenen Stehbolzen sind heute Hanomag-Stehbolzen, und zwar hauptsächlich bei den noch im Betrieb befindlichen Lok. Die Bewährung kann in der Tatsache gesehen werden, daß der Verbrauch der Stehbolzen je Hauptuntersuchung von 715 Stück im Jahr 1927 auf 390 im Jahr 1932 gesunken ist.

An Neuerungen, welche die Reichsbahn in den letzten Jahren auch bei den vorhandenen Lokomotiven eingeführt hat, fehlt im Saarlokpark z. B. die Ausrüstung der Lokomotiven mit elektrischer Beleuchtung, mit Notbremsventilen und mit Doppelverbundluftpumpen. Nur zwei P-8-Lok sind mit Windleitblechen versehen, auch sind noch rund 10 % der vorhandenen Lokomotiven nicht mit Luftdruckbremse ausgerüstet.

Das reichlich hohe Durchschnittsalter des Parks im Jahr 1935 mit 22 Jahren übersteigt erheblich das mittlere Alter der Reichsbahnlokomotiven mit 16 Jahren. Ein großer Teil des Parks befindet sich daher bei der Rückgabe in stark abgenutztem Zustand; das gilt besonders von den P-8-Lok. Das hohe Durchschnittsalter ist die Folge des Verzichts auf Ersatzbeschaffung nach 1925.

Da schwere Schnellzuglokomotiven fehlen, werden die Schnellzüge mit P-8-Lokomotiven gefahren; die Höchstgeschwindigkeit der Durchgangszüge ist damit auf 90 km begrenzt. Diese Beschränkung geht Hand in Hand damit, daß die Saarbahnen geplante durchgreifende Linienverbesserungen wegen fehlender Geldmittel zurückstellen mußten.

Kapitel 21.

Personenwagen.

Der Bestand bei der Bildung des Parks 1920 und bei der Rückgabe 1935 mit den zwischenzeitlichen Veränderungen ist in die nebenstehende Tabelle aufgenommen.

Die von den pfälzischen Bahnen übernommenen Personenwagen waren für Ölgasbeleuchtung eingerichtet, sie wurden auf Kohlengasbeleuchtung umgestellt. Die Kohlengasbeleuchtung der preußischen Wagen wurde beibehalten, einmal weil das Gas im Saargebiet sehr billig war, ferner weil schon frühzeitig die Absicht bestand, den Wagenpark ganz auf elektrische Beleuchtung umzustellen. Dieses Vorhaben ließ sich nur zum Teil verwirklichen, da die Bewilligung der Geldmittel nicht erreicht wurde. Ferner wurde die Hochdruckheizung in 35 pfälzischen Wagen in Niederdruckheizung umgebaut.

Von den bei der Deutschen Reichsbahn üblichen größeren Bauartverbesserungen sind folgende ganz oder teilweise durchgeführt worden:

Ausrüsten sämtlicher Personenwagen mit Hülsenpuffern,

Ausrüsten sämtlicher D-Zugwagen mit Reibungspuffern,

Ausrüsten von 6 D-Zugwagen mit neuen Drehgestellen, Bauart Görlitz,

Ausrüsten von 6 D-Zugwagen mit elektrischer Heizung, zwecks Verwendung als Kurswagen nach München,

Einbau der dreifachen Wiegefedern aus Stahl mit 85 kg Festigkeit in sämtlichen D-Zugwagen,

Einbau der verstärkten Heizleitung in 450 Personenwagen einschl. sämtlicher D-Zugwagen,

Änderung der Bremsschlauchhochlage in Mittel- und Tieflage an rd. 800 Personenwagen,

Einbau der verstärkten Zugvorrichtung,

Kupplung und Zughaken in rd. 600 Personenwagen,

Ausrüstung der D-Zugwagen mit zweiteiligen Bremsklötzen,

Ausrüsten von 249 Personenwagen (einschl. sämtlicher D-Zugwagen) mit elektrischer Beleuchtung, System Brown Boveri (BBC).

Im ganzen ist also der Personenwagenpark zahlenmäßig verstärkt und technisch verbessert worden; er hat für die eigenen Bedürfnisse der Saarbahnen ausgereicht.

Zu Kapitel 21

Personenwagenpark.

Gattung	Zahl 1920 übern.	ausgemustert einschl. Umbau	beschafft einschl. Umbau	Bestand 1.1.35	Durchschnittsalter	Bemerkungen	Elektr. Beleuchtg. eingebaut
1	2	3	4	5	6	7	8
AB 4ü	7	—	2	9	23	—	9
ABC 4ü	6	—	7	13	18	—	13
C 4ü	13	—	6	19	23	—	19
C 4kr	1	—	—	1	30	—	1
Rev Wg	1	—	—	1	43	—	2
Salon Wg	1	—	—	1	63	—	
B	32	1*)	21	52	21	*) 1 B in BC umgeb	31
BC + BCi	46	—	1*)	47	30	*) durch Umbau d B	7
C	205	2	11	214	24	—	87
Ci	12	1	2*)	13	26	*) AT in 2 Ci umgeb.	—
Cv	372	33	40*)	379	23	*) v Els-Lothr. gek.	—
Cd	—	—	123	123	11	—	55
Civ	18	1	—	17	32	—	—
Summe d. Pers Wg	714	38	213	889	21,9		224
Pw 4ü	5	—	1	6	22	—	6
Pw	43	6	24*)	61	27	*) davon 10 Pw aus Pwg umgeb.	16
Pw Post	20	—	—	20	30	—	—
Pwg	170	29	22*)	163**)	25,2	*) Pwg aus Pw umgebaut.	—
						**) einschl. 3 Pwg Leig.	3
Packwg	238	35	47	250	25,9		
Pz u Pw	952	73	260	1139	22,8		249

	1920	1935
Durchschnittsalter Jahre ...	11,58	22,8
Plätze	38 650	49 794

Kapitel 22.

Triebwagenpark.

In Kapitel 18, Wettbewerb und Werbung, sind die leichten Triebwagen erwähnt, welche auf der Bliestalstrecke in einer straßenbahnähnlichen Betriebsweise eingesetzt wurden[1].

Das Neue an diesen Wagen ist eine besonders stark ausgebildete Bremswirkung.

Zunächst sind 1933 die ersten beiden Schienenomnibusse der Bauart Waggonfabrik Wismar in den planmäßigen Dienst eingestellt worden. Sie sind für jede Fahrtrichtung mit einem 40-PS-Ford-Motor ausgerüstet. Die Motoren sind auf äußeren Verlängerungen des Untergestells federnd gelagert, also, wie im Automobilbau üblich, dem eigentlichen Wagenkasten vorgebaut. Die Radreifen sind gummigedämpft. Die Wagen enthalten 24 feste Sitze, 8 Klappsitze und bieten außerdem noch Platz für 20 stehende Fahrgäste. Die höchste Fahrgeschwindigkeit beträgt 56 km/h, die zulässige bei der Betriebsweise auf Sicht 40 km/h.

Am 15. Mai 1934 sind sechs weitere Fahrzeuge, zwei Benzin- und vier Dieseltriebwagen, in Dienst gestellt worden. Die beiden Benzintriebwagen sind in der Bauart der beiden zuerst gelieferten Wagen hergestellt. Sie sind hauptsächlich für die Beförderung von Gütern vorgesehen, mit Laderaum von 18 m² Bodenfläche und 3,5 t Ladegewicht. Sie können ferner durch klappbare Teile umgestellt werden auf Personenbeförderung oder getrennte Güter-, Post- oder Personenbeförderung.

Die vier Dieseltriebwagen haben als Antriebsmotoren je zwei Deutzer Viertakt-Vorkammer-Dieselmotoren von 50/53 PS Leistung. Beide Maschinenanlagen sind vollkommen unabhängig voneinander. Sie können aber im Gegensatz zu denen der Benzintriebwagen über die druckluftgesteuerten Getriebe zum gleichzeitigen Antrieb des Wagens in jeder Richtung benutzt werden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h. Der Fahrgastraum enthält 40 ledergepolsterte Sitze, 10 Klappsitze und 30 Stehplätze.

An Bremseinrichtungen besitzen sämtliche acht Schienenomnibusse eine fußbetätigte Innenbackenbremse, die auf alle Räder wirkt, dazu eine druckluftbetätigte Totmann- und Notbremsanlage. Zur Sicherheit des kurzen Bremswegs im Gefahrfall dient eine Druckluft-Sandstreueinrichtung.

Die 1920 im Fahrzeugpark vorhandenen fünf Speichertriebwagen — AT — mußten nach Verbrauch der Batterien infolge Zollschwierigkeiten bei der Ersatzbeschaffung mehrere Jahre abgestellt werden. Später

[1] Vgl. auch Bericht über die Ausschußsitzungen in Baden-Baden des JEV. 1934, IV. Ausschuß.

wurden vier AT-Wagen unter gleichzeitiger Steigerung der täglichen Fahrleistung von 130 auf 300 km wieder in Betrieb genommen, mit Übertragung der Unterhaltung an eine deutsche Firma.

Durch die später eingeführte Schnellaufladung wurden jährliche Spitzenleistungen bis 125 000 km und durchschnittliche Jahresleistungen von 95 000 km pro Wagen erreicht.

Bei dem Betrieb der Bliestalbahn mit Fahren auf Sicht hatte sich inzwischen herausgestellt, daß der Fassungsraum der leichten Triebwagen zu gewissen Tageszeiten nicht genügte. Deshalb wurden noch zwei AT-Wagen für diese Betriebsweise hergerichtet, indem man ihnen die geforderte starke Bremswirkung gab. Die Zweikammerbremsen dieser Wagen wurden in schnellwirkende und unerschöpfbare Einkammerbremsen (Hildebrand-Knorr) umgebaut. Außerdem wurden beide Wagen mit elektromagnetischen Schienenbremsen ausgerüstet, die nur im Gefahrenfalle neben der Druckluftbremse in Tätigkeit treten.

Die Kosten für 1000 Achskilometer haben etwa betragen:

Für AT-Wagen (vierachsig)	605 Fr.
„ Benzintriebwagen für Personenbeförderung[1]	935 „
„ „ „ Güterbeförderung[1]	1000 „
„ Dieseltriebwagen[1]	950 „

Kapitel 23.

Güterwagenpark.

Die Statistik des Güterwagenbestands mit den Veränderungen während der Verwaltungszeit veranschaulicht die untenstehende Tabelle.

Der Bestand ist in den 15 Jahren zahlenmäßig absolut um mehr als 4000 Wagen zurückgegangen.

Man ist den speziellen Bedürfnissen des Eisen- und Kohlentransports durch Neuanschaffungen gerecht geworden, die hauptsächlich auf die Jahre 1922 bis 1926 fallen; damit wurde der Park der kurzen und langen Schienenwagen, der Trichter-Selbstentladewagen und der schweren offenen Wagen verstärkt.

Unter den beschafften vierachsigen Schienenwagen befinden sich:

9 SSe mit 22 m Ladelänge und 40 t Ladegewicht und
5 SSk „ 9,5 m „ „ 45 t „ .

Zur Verwendung als Eilkurswagen für Butter- und Fleischtransporte wurden sechs gedeckte Wagen in Kühlwagen umgebaut. Außerdem sind drei Doppelwagen für den Stückgutschnellverkehr hergerichtet worden. Die Arbeits- und Bahndienstwagen wurden vermehrt.

Die Ausmusterung wurde in jährlich schwankenden Zahlen meistens ohne Ersatz betrieben.

[1] Zweiachsig.

Güterwagenpark

Gattung	1920 übernommen*)		1920 bis 1935		Bestand 1. 3. 1935		
	Zahl	Ladegewicht Tonnen	ausgemustert	beschafft	Zahl	Ladegewicht Tonnen	Durchschnittsalter
1	2	3	4	5	6	7	8
G = Gedeckter Güterwagen	2 500	37 021	617	—	1 883	27 757	25,1
Ov = offener hochbordiger Viehtransportwagen	50	557	47	—	3	40	34,0
V = doppelbödiger Viehtransportwagen . . .	10	145	9	—	1	12	56,0
O = offene Güterwagen unter 20 t Ladegewicht	7 967	117 335	2903	—	5 064	75 562	26,4
Om = „ „ mit 20 t „	4 813	96 260	1224	475	4 064	81 280	20,9
Ot = „ Trichterwagen für Kohlen, nur im Binnenverkehr Saar benutzt (Bodenklappen)	1 102	13 592	224	105 Otm 30 Otmm**	1 013	13 782	38,2
R = „ Güterwagen mit Holzrungen . . .	674	10 009	52	2	624	9 277	35,1
K = Klappdeckelwagen (Kalktransport) . . .	150	2 196	14	10	146	2 190	27,4
S = 2achsiger Schienenwagen unter 20 t Ldgw.	180	2 668	38	—	142	2 130	26,2
Sm = 2 „ „ mit 20 t „	—	—	1	137	136	2 723	12,7
SS = 4 „ „ über 20 t „	296	9 691	19	103	380	13 088	19,1
H = offener Wagen mit Drehschemel u. Rungen	300	5 052	19	—	281	4 104	22,8
Ho = „ „ „ „ ohne „	150	1 919	91	—	59	852	35,9
X = Arbeitswagen (nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmt)	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen	18 192	296 447	5258	862	13 796	232 796	25,5

Sonstige Wagen

	X-Wagen	Bahndienstwagen
übernommen 1920	120	45
ausgemustert	136	—
hergerichtet	338	75
Stand 1. III. 1935	332	120 Bhdwg.

* Bemerkung: Das Durchschnittsalter i. J. 1920 ist nicht festgestellt.

** Otmm = Saar-Trichterwagen, zweiachsig, mit 27 t Ladegewicht und mit Westinghouse-Bremse ausgerüstet.

Von den bei der Reichsbahn üblichen größeren Bauartverbesserungen sind folgende teilweise durchgeführt worden:

Verstärkte innere Zugvorrichtung an rund	10 500	Wagen,
„ Schraubenkupplung und Zughaken an rund .	10 150	„
Verbesserte Türverschlüsse an	1 500	offenen Wagen,
Dreilagige Tragfedern aus Stahl mit 85 kg Festigkeit an	1 600	Wagen,
Druckluftleitung an rund	10 200	„ .

Die Druckluftbremse ist nur bei wenigen Spezialwagen eingebaut; auch auf Hülsenpuffer mußte man im allgemeinen verzichten.

Um den Kasteninhalt der Trichterwagen bei Beförderung von Kohlen mit verschiedenem Schüttgewicht (Stückkohle und Grieß) immer voll ausnutzen zu können, wurde ihre Tragfähigkeit mit 5 bis 10 % höher gesetzt. Die Ausnutzung des Trichterwagenparks vergrößerte sich dadurch um rund 88 %.

In ähnlicher Weise wurde die Tragfähigkeit von 15,75 t auf 17,5 t bei rund 3200 O-Wagen und 1300 Wagen anderer Gattungen erhöht, damit die steigende Anforderung der Industrie befriedigt werden konnte.

Um den Verfrachtern in tariflicher Hinsicht entgegenzukommen, wurden offene und gedeckte Wagen für 10 t Ladegewicht hergerichtet. Im ganzen sind 170 G- bzw. O-Wagen mit 10 t Ladegewicht vorhanden.

Zum Wagenpark der Saarbahnen gehören auch die von Privatfirmen eingestellten Privatwagen, es sind

rund 300 zweiachsige Kesselwagen für Benzin- und Teertransport,
rund 300 vierachsige (2 Drehgestelle) Erzwagen (Selbstentlader) der Saarhüttenwerke mit 40 t Ladegewicht und 21 t Eigengewicht, ausgerüstet mit Druckluftbremse,
rund 20 Kühlwagen für Bier- und Fleischtransport,
sowie 1 sechsachsiger Tiefgangwagen mit 53 t Ladegewicht für schwere Güter.

Kapitel 24.

Werkstätten.

Zum Saarbahnnetz gehörten 1920:

1. Die Hauptwerkstätte Saarbrücken-Burbach mit 2700 Arbeitern zur Unterhaltung von Personen-, D-Zug- und Güterwagen,
2. die Hauptwerkstätte Saarbrücken mit 1518 Arbeitern zur Unterhaltung von Lokomotiven, in geringem Umfang auch von Personen- und Güterwagen,
3. die Nebenwerkstätte St. Wendel mit 750 Arbeitern zur Unterhaltung von Lokomotiven und Güterwagen, in geringem Umfang auch von Personenwagen,

4. 2 Ausbesserungsstellen in Betriebswerken für Lokomotiven, 2 für Güterwagen, 1 für Personenwagen und 6 für Lokomotiven und Wagen mit insgesamt 750 Arbeitern.

Die Arbeit im Zeitlohn wurde im Jahr 1921 in der gleichen Form wie bei der Reichsbahn durch das Gedinge in den Hauptwerkstätten abgelöst.

Das Verfahren wirkte sich günstig aus, besonders in Verbindung mit den nebenherlaufenden Organisationsänderungen. Zunächst wurde im Jahr 1926 die Untersuchung von Güter- und Personenwagen nach der Hauptwerkstätte Saarbrücken-Burbach allein verlegt und die Lokomotivunterhaltung vorerst nach Gattungen auf die Hauptwerkstätten Saarbrücken und St. Wendel verteilt mit der Absicht, die gesamte Lokomotivunterhaltung der Hauptwerkstätte St. Wendel als der besser eingerichteten Werkstätte zuzuteilen. Bestimmend war auch die Tatsache, daß die dortige Werkstätte in gesünderer ländlicher Umgebung liegt als die in der Großstadt Saarbrücken. In Saarbrücken verblieben als Betriebsabteilung der Hauptwerkstätte St. Wendel nur die Kesselschmiede, Eisen- und Rotgießerei und die Unterhaltung der mechanischen und maschinellen Anlagen des Betriebs.

Die Werkstättenumstellung war im Jahr 1930 abgeschlossen. Von da an waren sämtliche Lokomotiven der Hauptwerkstätte St. Wendel zugeteilt.

Außerdem wurde in der Hauptwerkstätte St. Wendel im Jahr 1923 eine Weichenwerkstätte eingerichtet, in der ursprünglich infolge Beschaffungsschwierigkeiten Weichen instand gesetzt und Kleineisenzeug angefertigt werden sollten. Die Einrichtungen hierzu wurden später auch zur Anfertigung von Massenteilen für Fahrzeuge ausgenutzt und erweitert.

Nebenher liefen in den Werkstätten die Änderungen der Arbeitsmethoden, wie Umstellung auf teilweise Fließarbeit, Einrichtung von Sonderwerkstätten usw.

Wesentliche Verbesserungen der Einrichtungen wurden durchgeführt und nach dem Muster der Reichsbahn zweckentsprechende Meßverfahren für die Unterhaltung der Fahrzeuge, Werkstücke und Werkzeuge entwickelt. Soweit erforderlich, wurden hierfür besonders geeignete Werkzeugmaschinen und Meßwerkzeuge beschafft.

Im Jahr 1928 ist die betriebswirtschaftliche Vollabrechnung in Verbindung mit der Werkstättenstatistik nach den Grundsätzen der Deutschen Reichsbahn eingeführt worden.

Die Ergebnisse boten bald Anlaß, die Zahl und den Umfang der Ausbesserungen zu regeln. d. h. nach einem Plan[1] zu arbeiten. Ziel der Planunterhaltung war, mit möglichst wenig Ausbesserungen und geringsten Kosten Laufzeiten der Fahrzeuge zu erreichen, welche die gemäß B.O. gesetzlich zugelassenen erreichten oder ihnen möglichst nahekamen. Bestimmend für die Ausführung der Ausbesserungen waren nicht die Laufleistungen, sondern der scharf überwachte Zustand der Fahrzeuge. Als ein wesentliches Hilfsmittel zu dieser Überwachung und als Voraussetzung zur Erhaltung des einwandfreien Zustandes der Fahrzeuge haben sich die 1929 begonnenen und seit 1930 allgemein und regelmäßig durchgeführten „Listenuntersuchungen" in den Betriebswerken erwiesen. Es handelt sich hierbei um listenmäßig genau festgesetzte Arbeiten, die in den Betriebswerkstätten in bestimmten Fristen ausgeführt werden müssen. Abnutzungen und beginnende Schäden werden hierbei rechtzeitig beseitigt, damit sie sich nicht so weit auswachsen, daß die vorzeitige Vornahme der großen Ausbesserungen notwendig wird. Die „Listenuntersuchungen" werden bei allen Fahrzeugen, den maschinellen Anlagen der Werkstätten und des Betriebes, bei den Postwagen und teilweise auch bei Privatwagen, bei letzteren durch die Eigentümer selbst, durchgeführt.

Ein inniges Zusammenarbeiten von Hauptwerkstätten und Ausbesserungsstellen der Betriebswerke durch die Zusammenfassung aller Ausbesserungsfragen in der Hand der Ausbesserungsleitung auf der Eisenbahndirektion und durch die von Vermittlungsingenieuren hergestellte Verbindung zwischen beiden Werkstättenarten hat sich sehr gut bewährt.

Alle diese Maßnahmen haben sich dahin ausgewirkt, daß bei Abschluß der Saarbahnperiode die Fahrzeuge in 2 Hauptwerkstätten und 10 Betriebswerkstätten unterhalten werden, und zwar:

die Untersuchungen

der Personen- und Güterwagen in der Hauptwerkstätte Saarbrücken-Burbach mit 1005 Arbeitern,

der Lokomotiven in der Hauptwerkstätte St. Wendel mit 792 Arbeitern

und die Betriebsunterhaltung von Lokomotiven und Wagen in 10 Betriebswerken mit 372 Arbeitern.

[1] Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, Jahrg. 1933, Heft 14 und Heft 16.

Von den Fahrzeugen waren zuletzt dauernd abgestellt:

60 Lokomotiven
3 D-Zug-Wagen
32 Personenwagen
184 Güterwagen,

außerdem vorübergehend abgestellt:

42 Personenwagen.

Kapitel 25.

Stoffbewirtschaftung.

Die Stoffwirtschaft mußte in dem selbständig verwalteten Netz neu aufgebaut werden. Die Einkaufsorganisation ist in Kapitel 33, Beschaffungswesen, behandelt.

Die Werkstatt- und Betriebsstoffe wurden auf Grund von Bedarfsermittlungen, die bis zu neun Monaten vor der eigentlichen Verbrauchszeit eingeleitet werden mußten, beschafft. Die Bedarfszusammenstellungen gingen an das Beschaffungsamt nach einem sich gleichmäßig über das ganze Jahr erstreckenden systematischen Beschaffungsplan zum jährlich zweimaligen Einkauf.

Die bei der Bedarfsermittlung zu berücksichtigenden Ausgleichsbestände wurden zur Herabminderung des Eisenbahnhaushalts im Lauf der Jahre stark gekürzt. Die Folge war eine Bestandsverminderung des 1920 übernommenen hohen Stoffvorrats wertmäßig um etwa 5 Millionen Franken. Da die Verwaltung keinerlei Rücklagefonds führte, verschwand der entsprechende Geldwert im Verbrauch.

Aus der Kriegszeit hatten sich Überbestände an Werkstoffen und Ersatzstücken angesammelt, die auch infolge zwischenzeitlicher Bauartänderungen und Normungen nicht mehr verwendet werden konnten. 1924 betrug ihr Buchwert noch rund 6 Millionen Franken. Durch anderweitige Verwendung, Ausmusterung usw. wurde dieser Wert schließlich auf rund 200 000 Franken gesenkt. Auch der Geldwert aus dem Verbrauch oder Erlös dieser Stoffe ist keinem Rücklagefonds zugeflossen.

Der Durchschnittsbestand betrug zuletzt:

Werkstoffe	= rund	6 000 000 Fr.
Ersatzstücke	= „	8 000 000 „
	Insgesamt	14 000 000 Fr.

gegenüber 23 Millionen im Jahr 1923.

In der Buchung der Stoffe wurden die alten Rechnungsmethoden beibehalten; das Lochkartenverfahren fand keinen Eingang.

Das Förderwesen in den Werkstätten wurde durch Organisation, Einsatz neuer Fördermittel (Elektrokarren) und planmäßige Gliederung der Arbeitsplätze, Fördergruppen und Förderwege ständig verbessert.

Kapitel 26.

Energiewirtschaft.

Bei der Abtrennung der Saarbahnen war bereits die Versorgung mit elektrischer Arbeit für den weitaus größten Teil des Bezirks durchgeführt. Im preußischen Teil des Gebiets wurde der Strom durch bahneigene Zuleitungen von den einzelnen Elektrizitätswerken oder Verteilungsstationen der Staatsgruben abgenommen; im pfälzischen Teil lieferte das Pfalzwerk (Elektrizitätswerk bei Homburg).

Eine Ausnahme bildete der Versorgungsbezirk der Saarbrücker Bahnhöfe und Werkstätten. Er ist der Schwerpunkt der Energieversorgung und wurde von einem 1905 errichteten bahneigenen Kraftwerk mit elektrischer Arbeit und Wärme gespeist.

1922 mußte das Kraftwerk erweitert werden durch Aufstellung einer 1500-kW-Drehstromturbine nebst neuem Kühlturm. Gleichzeitig wurde die Wärmeerzeugung des Kraftwerkes wirtschaftlicher gestaltet und das Wärmeverteilungsnetz erweitert durch Anschluß des Direktionsgebäudes.

Der Anpassung des elektrischen Verteilungsnetzes an die geforderten Leistungen folgte die Umstellung des hauptsächlichen Versorgungsgebiets auf Drehstrom.

Als die planmäßige Ausgestaltung der allgemeinen Elektrizitätsversorgung des Saargebiets durch den Bau einer 35-kV-Ringleitung, die von den beiden großen Kraftwerken des Saargebiets, Fenne und Wehrden, gespeist wird, begann, war 1930 der Zeitpunkt gekommen, das bahneigene Kraftwerk, soweit die Elektrizitätsversorgung in Frage kam, aus wirtschaftlichen Gründen stillzulegen. Die Verteilungsanlagen des Kraftwerks wurden an das 35-kV-Netz angeschlossen. Der Preis des elektrischen Stroms gestaltete sich durch die Fremdstrombelieferung nicht nur für den Kraftwerksbezirk günstiger, auch die ganze übrige bahnseitige Stromabnahme konnte im Anschluß an den neuen Lieferungsvertrag für Saarbrücken allgemein auf ein vorteilhafteres Preisniveau gestellt werden. Das Eisenbahnkraftwerk übernahm nunmehr nur die Erzeugung des zu Heizzwecken nötigen Dampfes sowie die Verteilung des gelieferten Fremdstroms. Um jederzeit von der Fremdstromlieferung unabhängig zu sein, blieben Kessel- und Maschinenanlagen in Betriebsbereitschaft. Die durchschnittlichen Strom-

kosten des gesamten Bezirks konnten von 0,43 auf 0.31 Franken je kWh herabgedrückt werden.

Im Bahngebiet außerhalb des Großraums Saarbrücken wurde die elektrische Stromversorgung weiter ausgedehnt. 44 Bahnhöfe und 4 Tunnels wurden zum Teil an das Netz der Grubenverwaltung, zum Teil an die in der Nähe gelegenen Ortsnetze angeschlossen.

Kapitel 27.

Bauten.

1. Bahnhofsanlagen. Verkehrsabwicklung und Betriebsführung verlangten an vielen Punkten bauliche Verbesserungen und Erweiterungen. Diese hängen in den Jahren 1921 bis 1926 eng zusammen mit den Bauausführungen für Zollzwecke an der Zollgrenze Saar—Reich (vgl. Kapitel 7).

   Von den übrigen Erweiterungen der Betriebsanlagen sind erwähnenswert:

   auf Hbf. Saarbrücken: Die Verlängerung der 2 Ausgangstunnel, die eine Trennung des Verkehrsstroms nach Zu- und Abgang bezweckte,
   die Verbesserung der Bahnsteige,
   die neue zentrale Reinigungsanlage für Reisezugparks;
   der neue Postbahnhof,

   auf Bf. Völklingen: Die Erweiterung der Bahnsteig- und Gleisanlagen des Personenverkehrs,

   auf Bf. Neunkirchen: Die Fertigstellung des von der preußischen Verwaltung durchgeführten Bahnhofsumbaus,

   auf Bf. Quierschied: Ein vollständiger Neubau der Bahnhofsanlagen in Verbindung mit den Wiederherstellungsarbeiten infolge Grubensenkung.

   Ferner kleine Erweiterungen auf verschiedenen Bahnhöfen und 7 neue Haltepunkte: Jägersfreude, Baltersweiler, Homburg-West, Wiebelskirchen, Heidstock, Rentrisch und Beeden.

2. Hochbauten: Für die auf den Grenzbahnhöfen beschäftigten Eisenbahnbediensteten wurden 102 Wohnungen errichtet, davon entfallen auf die Städte St. Wendel und Homburg 32 bzw. 34 Wohnungen.

Im Laufe der letzten zehn Jahre sind vier Stationsgebäude auf den neu angelegten Haltepunkten Jägersfreude, Wiebelskirchen, Bildstock und Rentrisch erstellt worden.

Ferner wurden die auf den Stationen Bilsdorf und Michelbach vor längerer Zeit errichteten Stationsgebäude durch massive Bauten ersetzt. Mit Rücksicht auf die Verkehrsbedienung wurden Um- bzw. Erweiterungsbauten bei den Empfangsgebäuden der Bahnhöfe Homburg, St. Ingbert, Lebach, Lautzkirchen und Fremersdorf notwendig. Der für Völklingen beabsichtigte umfangreiche Erweiterungsbau des Empfangsgebäudes wurde 1930 zurückgestellt; vorerst wurde der erste Bauabschnitt, die Ausgangshalle, ausgeführt.

Verschiedene Betriebsneu- und Umbauten, wie der Neubau eines Befehlsstellwerks in Völklingen, die Erweiterung eines Stellwerks in Ottweiler usw. sind erstanden. Außerdem wurden auf einer Reihe von Bahnhöfen Bahnsteighallen hergestellt.

Die Eilgutabfertigung in Saarbrücken, die Auslandsfleischbeschaustelle daselbst, sowie die Güterabfertigung auf Bahnhof Völklingen sind erweitert worden.

Auf Kosten der französischen Bergverwaltung wurden u. a. folgende Neu- und Umbauten, die im Grubensenkungsgebiet liegen, durchgeführt:

Empfangsgebäude, Güterschuppen, ein Dienstwohngebäude auf Bahnhof Quierschied, die Hebung von vier Stellwerken (um etwa 3,0 m Höhe) auf Bahnhof Neunkirchen sowie der Neubau eines Stellwerks auf Bahnhof Brefeld.

Zur Unterbringung der Zugpersonale mußten Vorkehrungen getroffen werden, darunter auch an dem früheren Postzollgebäude auf Hauptbahnhof Saarbrücken, welches als Übernachtungsgebäude umgebaut wurde.

Arbeiteraufenthaltsgebäude für Bahnmeistereien und Betriebswerkstätten wurden auf verschiedenen Bahnhöfen, u. a. auf Hauptbahnhof Saarbrücken, auf den Bahnhöfen Völklingen und Dillingen errichtet.

Eine Reihe von Verbesserungen sanitärer Art sind geschaffen worden; so wurden Arzt-, Wasch- und Baderäume in bestehenden Gebäuden eingerichtet und verschiedene Abortgebäude mit Waschräumen neu erstellt.

In der Berichtszeit wurden ein Zweifamilien-Wohnhaus auf Bahnhof Neuhaus und etwa 30 Wohnungen in bestehenden Gebäuden hergestellt. Außerdem hat die Eisenbahnbaugenossenschaft Saarbrücken zehn Neubauten mit 46 Wohnungen in der Siedlung am Sittersweg und die Eisenbahnbaugenossenschaft Homburg 35 Wohnungen in Homburg erstellt.

Bei der Unterhaltung der Dienstgebäude der Saarbahnen — 2215 an der Zahl — war die schwierige Aufgabe gestellt, die zur Verfügung stehenden mäßigen Mittel auf die dringendsten Arbeiten zu verteilen.

Für die Unterhaltung der 1360 Dienst- bzw. Mietwohnungen ist von der Verwaltung wenig getan worden, weil die entsprechenden Vorschriften der Regierungskommission den Inhabern der bahneigenen Mietwohnungen die Sorge hierfür selbst auferlegten in Verbindung mit den niedrigen Mietsätzen infolge der Zwangswirtschaft für Altwohnungen.

Kapitel 28.

Brücken.

Die Brücken des Saarbahnnetzes sind — gruppiert nach Stützweiten und Erbauungszeiten — in den nachfolgenden beiden Tabellen gegliedert.

Einem Bestand von 241 Bahnbrücken, mit 619 Einzelüberbauten, 110 Straßenbrücken mit 127 Einzelüberbauten und 45 Signalbrücken aus Stahl, ferner 636 Bahnbrücken und Durchlässen mit 1019 Einzelüberbauten und 71 Straßenbrücken mit 100 Einzelüberbauten in Stein, Beton und Eisenbeton stehen nur 44 Erneuerungsbauten gegenüber; das ist eine sehr niedrige Zahl, auch wenn gebührend berücksichtigt wird, daß ein wesentlicher Anteil der Brücken erst nach 1900 erbaut ist.

In der Tat sind für die Brückenangelegenheiten immer nur geringe Geldmittel bewilligt worden; nur die dringendsten Verstärkungen, Erneuerungen und Neubauten waren möglich. Sie wurden davon abhängig gemacht, daß die Verkehrslasten und der bauliche Zustand für den Weiterbestand der Brücken unerträglich und die Betriebssicherheit beeinträchtigt war oder daß unumgängliche Erweiterungen und Änderungen der Bahnanlagen, auch Wiederherstellungsarbeiten im Bergbaugebiet den Brückenneubau verursachten. Im übrigen mußte das Hauptgewicht auf die Unterhaltungsarbeiten gelegt werden.

Von den größeren Brückenerneuerungen sollen hervorgehoben werden:

Eine eingleisige Brücke über die Prims bei Dillingen mit einem durchlaufenden Träger über vier Öffnungen von je 26 m Stützweite, die Unterführung der Mainzer Landstraße in Saarbrücken unter der zweigleisigen Linie Saarbrücken—Saargemünd mit 40 m Stützweite und eine Straßenüberführung am Bahnhof Homburg (Saar) mit 39 m Stützweite.

Der Bau der Zollbahnhöfe Homburg und Merzig erforderte die Errichtung von Fußgängerstegen, die als Zugang zu den einzelnen

Einzelüberbauten der stählernen Bahn- und Straßenbrücken im Bezirk der Eisenbahndirektion des Saargebiets

	a) Bahnbrücken					b) Straßenbrücken			
	Anzahl der Überbauten, hergestellt					Anzahl der Überbauten, hergestellt			
	vor 1900	von 1900—1910	von 1910—1920	nach 1920		vor 1900	von 1900—1910	von 1910—1920	nach 1920
A. Preußischer Teil									
bis 5 m Stützweite	21	126			bis 10 m Stützweite	16	28	2	
von 5—10 m „	37	60	6	8	von 10—20 m „	8	10	3	5
„ 10—20 m „	27	59	85	31	über 20 m „	7	18	2	
„ 20—40 m „	4	6	2	5					
über 40 m „	8	1	2						
Sa. „A“	97	252	95	44		31	56	7	5
	488					99			
B. Pfälzischer Teil									
bis 5 m Stützweite	6	42		Bei Herstellung des Zollbahnh. Homburg sind mehre. klein. Bauwerk. neu errichtet. word.	bis 10 m Stützweite	5	9		
von 5—10 m „	10	17	22		von 10—20 m „	2	3		
„ 10—20 m „	9	20			über 20 m „	3	6		
„ 20—40 m „	1	2							
über 40 m „	2								
Sa. „B“	28	81	22			10	18		
	131					28			
Gesamt-Sa. „A+B“	125	333	117	44		41	74	7	5
	619					127			

Einzelüberbauten der Bahn- und Straßenbrücken in Stein, Beton und Eisenbeton im Bezirk der Eisenbahndirektion des Saargebiets

	a) Bahnbrücken					b) Straßenbrücken			
	Anzahl der Überbauten, hergestellt					Anzahl der Überbauten, hergestellt			
	vor 1900	von 1900—1910	von 1910—1920	nach 1920		vor 1900	von 1900—1910	von 1910—1920	nach 1920
A. Preußischer Teil									
bis 2 m Lichtweite	200	80	40		bis 10 m Lichtweite	40	21	4	
von 2—10 m „	360	81	8		über 10 m „	2	13		
„ 10—20 m „	62	35	1						
über 20 m „									
	622	196	49			42	34	4	
		867					80		
B. Pfälzischer Teil									
bis 2 m Lichtweite					bis 10 m Lichtweite	10	7	1	
von 2—10 m „	100	25	2		über 10 m „		2		
„ 10—20 m „	15	10							
über 20 m „									
	115	35	2			10	9	1	
		152					20		
Gesamt A+B	737	231	51			52	43	5	
		1019					100		

Gleisen und zu den Zollabfertigungsgebäuden und zur Vornahme der Zollprüfungen dienten. Der Steg im Zollbahnhof Homburg besteht aus 14 hintereinanderliegenden Überbauten mit Stützweiten von 10 m bis 26,30 m; der im Bahnhof Merzig aus sieben Überbauten mit Stützweiten von 8,50 m bis 32,40 m. — Erwähnenswert ist noch der Neubau der Überführung der beiden Gleise der Strecke Saarbrücken—Kaiserslautern über die Staatsstraße gleicher Richtung, notwendig geworden durch die Beseitigung der Niveaukreuzung; die beiden Überbauten haben eine Stützweite von 30 m. Die Anlage eines Postbahnhofs am Hauptbahnhof Saarbrücken bedingte die Verlängerung der gewölbten Unterführung der Trierer Straße — Provinzialstraße Saarbrücken—Trier — und des Lützelbachtunnels — wichtiger Verbindungsweg zwischen zwei Stadtteilen in Saarbrücken —. Bei beiden Bauwerken — in Beton ausgeführt — wurden die lichten Weiten mit Rücksicht auf eine spätere Verbreiterung der bestehenden engen und langen Unterführungen mit 15 m und 12 m gewählt. Im Grubensenkungsgebiet sind die Neubauten von Straßenunterführungen bei Dudweiler, Altenwald und Quierschied bemerkenswert, die auch für den öffentlichen Straßenverkehr Verbesserungen brachten.

Am Ende des Saarregimes ergibt sich im Brückenwesen ein Zustand, der auf der ganzen Linie durchgreifendes Nachholen versäumter technischer Arbeiten verlangt; es ist überschlägig berechnet worden, daß baldigst Brücken aller Art und Größen mit einem Kostenaufwand von 6 Mill. RM instandgesetzt und erneuert werden müssen, damit sie den normalen Anforderungen des Eisenbahnbetriebs und des öffentlichen Verkehrs angepaßt werden.

Die Nachrechnung aller Brücken auf die Erfüllung der statischen Bedingungen, die systematische technische Nachprüfung der Bauwerke selbst, die Vervollständigung oder das Neuanlegen von Brückenbüchern und Brückenverzeichnissen wird eine ausgedehnte besondere Verwaltungs- und Prüfungsarbeit verlangen.

Bei dem Umbau von Brücken ist öfters die Frage aufgetreten, in welchem Maß die Saar-Eisenbahnverwaltung verpflichtet ist, auf die Interessen des allgemeinen Straßenverkehrs Bedacht zu nehmen hinsichtlich der Ausmaße und sonstigen Beschaffenheit der Neu- oder Ersatzanlagen. Eine gesetzliche Regelung der beiderseitigen Verpflichtungen der Eisenbahn einerseits, der wegeunterhaltungspflichtigen Körperschaft des öffentlichen Rechts anderseits, ähnlich wie z. B. im Reichsbahngesetz § 39, ist im Saargebiet nicht ergangen; auch eine verwaltungsgerichtliche Entscheidung ist nicht getroffen. Die Rechtsauffassung der Eisenbahndirektion ging von den landespolizeilich

geprüften und durch den früheren Minister festgestellten Eisenbahnbauplänen aus und erkannte lediglich die Wiederherstellungspflicht der Eisenbahn im Rahmen der damaligen Auflagen und Ausdehnung an. Alles, was aus der zeitlich nachfolgenden Entwicklung des öffentlichen Straßenverkehrs heraus, insbesondere an den Kreuzungsstellen von Straßen- und Eisenbahn an technischen Notwendigkeiten hervortrat, wurde finanziell dem Wegeunterhaltungspflichtigen zugewiesen. Dieser Standpunkt der Eisenbahndirektion ist bei häufigen Verhandlungen anläßlich der Planfestlegung von Umbauprojekten stets durchgesetzt worden.

In den meisten Fällen wurde damit eine gerechte Verteilung der Kostenbeträge zur Durchführung des Bauvorhabens im Sinne einer neuzeitlichen Lösung der Verkehrsprobleme gefunden, in mehreren Fällen allerdings eine Einigung nicht erreicht und das Bauvorhaben auf die Zukunft vertagt.

Kapitel 29.

Oberbau.

Die Bestrebungen nach einer Vereinheitlichung des Oberbaus, die erst durch die Deutsche Reichsbahn nach dem Zusammenschluß der Ländereisenbahnen ermöglicht wurden, mußten auch bei den Saarbahnen beachtet werden, da hier auf kleinem Raum alle preußischen und bayrischen Oberbauformen vorhanden waren.

Die Frage wurde jedoch durch die Zolltrennung erschwert, da aus dem Reich zu beziehende Stoffe sehr verteuert wurden und die Wirtschaftslage an der Saar eine möglichst starke Heranziehung der Saarwerke erforderte. Andererseits legte die staatliche saarländische Forstverwaltung großen Wert auf die Verwendung von Buchenholzschwellen, da damals nur geringe Absatzmöglichkeit für Holz vorhanden war.

Für den Eisenschwellenoberbau wurde die Bauart Baden ohne Unterlagsplatten, jedoch unter Verwendung von Pappelholzzwischenlagen, für den Holzschwellenoberbau wurde die preußische Bauart 17 c gewählt, damit die Teile im Zollinland gekauft werden konnten.

Die preußische Bauart 17 c, ohne Unterlagsplatten, die dem französischen Standardoberbau gleicht, hatte jedoch den Nachteil des zu schmalen Schienenfußes (nur 125 mm). Bei den Bahnen, die die Schienen unmittelbar auf der Schwelle durch Schrauben befestigen, sind Schienenfußbreiten von 135—140 mm üblich.

Um den Saarwerken, die auch Schienenlieferanten für die Reichsbahn waren, keine zu großen Schwierigkeiten zu bereiten, wurde das

gleiche Schienenprofil verwendet, jedoch mit einer Fußbreite von 130 mm, die gleichzeitig einen geringeren spez. Druck und die gewünschte größere Standsicherheitszahl ergab.

In dem Bestreben, die Stoßzahl zu vermindern, wurde die nach der damaligen Einrichtung der Adjustage größtmögliche Schienenlänge von 18 m gewalzt. In den Jahren 1927—1930 wurden 3 × 18-m-Schienen zu Langschienen von 54 m zusammengeschweißt. Seit 1930 wurden nur mehr 30 m lange Schienen gewalzt.

Durch Zusammenschweißen von 18-m-Schienen wurden rd. 63 km Gleis mit 54-m-Schienen hergestellt. Auch bei älteren Oberbauformen wurden gekürzte Schienen zu Langschienen geschweißt, insbesondere auch auf Brücken und in den Tunnelstrecken.

Die Verwendung des Keiloberbaues, mit dem Versuche in größerem Umfang seit 1932 angestellt wurden, ließ den Gedanken reifen, dem auf große Längen geschweißten Gleis näherzutreten. Es wurden zwei Versuchsstrecken mit 500 m bzw. 750 m langen durchgehend geschweißten Gleisen auf Hauptbahnen verlegt.

Der alte Gedanke einer guten Verspannung durch die Anwendung von Keilen hat sich durch die Versuche zunächst bestätigt; allerdings war die Beobachtungszeit nicht ausreichend.

Im übrigen wurden noch kleinere Oberbauversuche durchgeführt mit verschleißfesten Schienen, ungelochten eisernen Nockenschwellen, Doppelblockherzstücken mit Manganstahl, Schienenschmiervorrichtungen und neu konstruierten Wanderschutzklemmen.

Seit dem Jahr 1929 wurden neue Weichen nur in der Konstruktion der Reichsbahn beschafft und eingebaut. Als Bettungsstoff wurde Schotter aus einheimischem Naturgestein, häufig auch aus Hochofenschlacke, verwendet. Die Unkrautvertilgung mit chemischen Mitteln wurde nur in einer zweijährigen Periode 1928/29 angewandt.

Über die Oberbauerneuerung und -unterhaltung geben folgende Zahlen ein Bild:

In den 15 Jahren wurden rd. 62 % der durchgehenden Hauptgleise erneuert. Das Verhältnis der Gleise auf Holz- und Eisenschwellen hat sich seit 1920 ständig zugunsten der Holzschwellen verschoben. Im Jahr 1920 lagen rd. 25 % der durchgehenden Hauptgleise auf Holz, bis zum Jahr 1934 erhöhte sich diese Zahl auf rd. 38 %.

Wesentlich ungünstiger sind die Zahlen der Weichenerneuerung. Insgesamt sind nur etwa 42 % der Gesamtzahl der Weichen erneuert worden. Seit 1929 waren die Geldmittel so knapp bemessen, daß die jährliche Erneuerungsquote erheblich hinter dem mittleren Erneuerungssoll zurückblieb.

In den Methoden der Gleiserneuerung und -unterhaltung sind die Saarbahnen im übrigen den Richtlinien der Reichsbahn gefolgt. So wurde 1926 das Verfahren der Planmäßigkeit in der Gleisunterhaltung, 1928 die Bettungsverdichtung mit Stampfen oder Walzen beim Gleisumbau übernommen, ebenso der maschinelle Gleisstopfbetrieb. Auf die schweren Gleisbaugeräte und andere fortschrittliche Einrichtungen im Oberbauwesen mußte wegen Geldmangel verzichtet werden.

Auch in der Verbesserung der Linienführung der Hauptstrecken und der schlanken Führung der Gleisbögen waren nur einige Anläufe möglich, weil mit den bewilligten Haushaltmitteln zunächst der betriebssichere Zustand gewahrt werden mußte. Von 1920 bis 1930 ist der Gleisumbau vorwiegend an Unternehmer vergeben worden; seither waren durch Abbau bei anderen Dienstzweigen der Verwaltung stets so viel Arbeitskräfte frei, daß zur Vermeidung von Arbeiterentlassungen die eigene Regie sich dem Gleisumbau zuwandte.

Kapitel 30.

Sicherungs- und Fernmeldewesen.

Die Vereinheitlichung der Sicherungsanlagen für den preußischen und pfälzischen Teil des Netzes war eine wesentliche Aufgabe, die vollständig gelöst worden ist. Die Errichtung der Zollbahnhöfe hat umfangreiche Ergänzungen und Neubauten der Stellwerke verursacht. Zum Beispiel wurde in Homburg Hbf. ein mechanisches Stellwerk erheblich erweitert, so daß 111 Weichen-Signal- und Riegelhebel und 65 Blockfelder dort vorhanden sind. Auf dem neu erbauten Zollbahnhof Homburg Güterzoll wurden acht neue mechanische Stellwerke der Reichsbahn-Einheitsform gebaut, auf Bahnhof Merzig drei mechanische Stellwerke und ein elektrisches Befehlsstellwerk Bauart Jüdel/Siemens neu erstellt. In St. Wendel und auf den übrigen Zollbahnhöfen Einöd, Limbach und Bierbach wurden neue Stellwerke aufgestellt.

Im pfälzischen Teil des Bezirks hat man die veralteten Stellwerksanlagen größtenteils durch Neuanlagen ersetzt. Die Strecke Rohrbach—Einöd wurde gleichzeitig mit der eingleisigen Streckenblockung ausgerüstet.

Die Bahnhöfe Camphausen und Brefeld erhielten neue Stellwerke. Beim Bahnhofsneubau Quierschied wurden die Sicherungsanlagen unter Aufhebung der alten zwei mechanischen Stellwerke durch ein Kraftstellwerk Bauart VES ersetzt und der gesamte Stellwerksdienst auf einen zentralen Punkt zusammengezogen.

Auf Bahnhof Völklingen konnten im Zusammenhang mit Änderungen der Gleisanlagen auch die vorhandenen Sicherungsanlagen ver-

bessert werden. Die Befehlsstelle wurde aus dem Empfangsgebäude in ein neu errichtetes Reiterstellwerk verlegt. Das Stellwerk wurde als Drehstrom-Kraftstellwerk Bauart Orenstein & Koppel gebaut.

Bahnhof Ottweiler bekam an Stelle des veralteten mechanischen Stellwerks ein Wechselstrom-Stellwerk.

Soweit es der Betrieb erforderte, sind auf einer größeren Anzahl von Bahnhöfen elektrische Einfahr- und Ausfahr-Vorsignale eingerichtet worden.

Auf den Bahnhöfen Neunkirchen und Saarbrücken wurde die elektrische Signal- und Weichenbeleuchtung teilweise durchgeführt.

An sonstigen Neueinrichtungen sind noch anzuführen:

Zur Förderung des Ablaufgeschäftes wurden auf den Bahnhöfen Saarbrücken Vbf., Homburg Gz. und Völklingen Lichttages-Ablaufsignale eingerichtet. Dabei ist hervorzuheben, daß auf Bahnhof Saarbrücken Vbf. das Ablaufgeschäft aus jedem einzelnen Gleis gegen Gefährdung aus allen anderen Gleisen durch Vorrücksignale besonderer Bauart und durch gegenseitige Abhängigkeiten gesichert ist. Vorrücksignale sind auch an anderen Stellen aufgestellt.

Da seit 1930 keine nennenswerten Geldbeträge mehr für Stellwerkserneuerungen bereitstanden, sind viele betrieblich wertvolle Verbesserungen zurückgestellt worden.

Auf dem Gebiete der Fernmeldeanlagen sind keine nennenswerten Neuerungen zu verzeichnen. Anläßlich der Einrichtung der Zollbahnhöfe wurden in Homburg eine Selbstanschlußanlage und in Merzig eine Glühlichtanlage (beide System Thomson-Houston) und in St. Wendel eine Anlage der Deutschen Telephonwerke erstellt.

Auf dem größten Teil der Hauptstrecken wurden die Telegraphen-, Fernsprech- und Blockleitungen umgruppiert, das Gestänge und die Leitungen dabei erneuert, sowie der Induktionsschutz durchgeführt. Die Streckenfernsprechleitungen sind als Doppelleitungen verlegt und die Streckenfernsprechabstände auf den Schnellzugstrecken auf 1 km verkürzt worden.

Verkabelungen wurden nur in geringem Umfang durchgeführt im Bereich von Bahnhöfen und an den Einführungsstellen.

Zwischen Saarbrücken und Merzig, ferner Saarbrücken und Homburg wurden die Fernsprechmöglichkeiten durch je eine Viererschaltung erhöht.

Von Saarbrücken nach Homburg Grenze ist eine neue Leitung für Huges-Betrieb mit Simultanschaltung verlegt worden.

Das Fernmeldewesen im Bezirk, insbesondere im Verkehrs- und Betriebszentrum Saarbrücken war 1934 ziemlich veraltet und mangelhaft.

Kapitel 31.

Tunnel.

Im Direktionsbezirk liegen 11 Tunnel, der kürzeste mit 104 m Länge, der längste mit 1195 m. Die folgende Zusammenstellung bringt die wichtigsten Angaben:

Bildstocktunnel . . .	480 m	lang;	zweigleisig; erbaut 1848—1852.
Wiebelskircher Tunnel	312 m	„	„ „ 1857—1859.
Merchweiler Tunnel .	624 m	„	zwei eingleisige Röhren nebeneinander; erbaut 1878/79 und 1890/91.
Tholeyer Tunnel . .	435 m	„	eingleisig; erbaut 1912—1914.
Mettlacher Tunnel . .	1195 m	„	zweigleisig; „ 1856—1860.
Schanzenberg-Tunnel	225 m	„	„ „ 1904—1906.
Wehrdener Tunnel . .	104 m	„	„ „ 1907/08.
Harberg-Tunnel . . .	192 m	„	eingleisig; „ 1912—1914.
Spitzeich-Tunnel . .	476 m	„	„ „ 1909—1911.
Schleifmühler Tunnel	156 m	„	„ „ 1904/05.
Malstatt-Burbacher Tunnel	187 m	„	„ „ 1873/74.

Der Bildstocktunnel in der Durchgangslinie Saarbrücken—Neunkirchen machte der Verwaltung die meiste Sorge. Der Tunnel liegt im Bergbaugebiet; er steht auf einem Sicherheitspfeiler, der bei 50 m Breite in Tunnelhöhe unter 60° nach abwärts sich verbreitert. Der Bergbau geht in einer Teufe von 400—600 m hart an die Grenze des Sicherheitspfeilers heran. Im Jahr 1925 zeigten sich größere Risse im Gewölbe und Widerlager, ferner an mehreren Stellen erhebliche Verdrückungen des Mauerwerks. In den folgenden Jahren 1926 und 1927 mußte das Tunnelgewölbe auf etwa drei Viertel der Tunnellänge vollständig erneuert werden. Die Arbeiten wurden in der üblichen Weise mit Gebirgsausbruch, Rückendichtung des neuen Mauerwerks und Hinterpackung ausgeführt. Langdauernde Betriebserschwernisse und Zugumleitungen über die Parallelstrecke (Fischbachlinie) waren mit diesen Arbeiten verbunden.

In mehrjährigen Verhandlungen, gestützt auf das Gutachten eines deutschen Bergbausachverständigen, versuchte die Eisenbahndirektion von der französischen Grubenverwaltung Schadenersatz zu erlangen. Schließlich sind die Auseinandersetzungen durch eine gütliche Vereinbarung i. J. 1931 beendet worden, wonach die Grubenverwaltung 500 000 Franken bezahlte; die Erneuerungskosten beliefen sich auf etwa 5½ Mill. Franken. Unzureichende Beweismittel und praktische Überlegungen haben den Verzicht der Eisenbahnverwaltung auf den gerichtlichen Austrag des Streits veranlaßt.

Die genannte Vereinbarung hat auch die Verteilung der Verpflichtungen wegen Schäden an den über dem Bildstock-Tunnel liegenden Privatgebäuden (Gemeinde Bildstock) für die Vergangenheit und Zukunft geregelt.

Die übrigen Tunnel zeigten nur in mehr oder minder großem Umfang die durch Witterungseinflüsse und Rauchgase hervorgerufenen Beschädigungen der Ausmauerung. Wiewohl für die Standsicherheit des Gewölbe- und Widerlagermauerwerks noch keinerlei Bedenken gegeben waren, hat sich die Eisenbahndirektion doch in mehreren Fällen zur Ausführung von Arbeiten entschlossen aus der Überlegung, daß es wirtschaftlicher ist, mit geringem Aufwand von Mitteln frühzeitig vorbeugende Instandsetzungsarbeiten auszuführen, als die Zerstörungen von Innen her fortschreiten zu lassen.

Die vorgefundenen Schäden am Mauerwerk waren nur durch das aus dem Berginnern durchsickernde Wasser hervorgerufen, sie zeigten sich in Abblätterungen von Steinschalen von den zur Ausmauerung verwendeten Sandsteinen, in offenen (ausgewaschenen) Fugen und in nassen Stellen des Mauerwerks. Zum Schutze der bedrohten Stellen wurden je nach Art und Umfang der Beschädigungen folgende Arbeiten ausgeführt:

a) Mauerteile, die stärker zerstört oder aus anderen Gründen in ihrem Bestand nicht mehr einwandfrei waren, wurden durch Einpressen von Zementmörtel in das Mauerwerk (nicht in die Hintermauerung) verfestigt und nach Aufrauhen der Leibungen durch Torkretputz gesichert.

b) Mauerteile, die nur auf geringe Tiefe (höchstens bis zu 10 cm) zerstört waren, wurden nach Entfernen der losen und morschen Steinschalen mit einem Torkretputz überzogen.

c) Mauerteile, bei denen nur die Fugen ausgewaschen waren, bei denen aber das Steinmaterial an sich noch gut war, wurden neu verfugt, gegebenenfalls unter Zusatz von schnell abdichtenden chemischen Mitteln, z. B. „Sika".

Solche Arbeiten wurden in den Jahren 1927—1930 ausgeführt im Bildstocktunnel, Mettlacher Tunnel, Merchweiler Tunnel und Wiebelskircher Tunnel. Die Arbeiten haben durchaus befriedigt, so daß im Jahr 1934 eine weitere Strecke des Wiebelskircher Tunnels in der gleichen Weise behandelt wurde; auch für den Spitzeich-Tunnel wurden innere Abdichtungsarbeiten für das Jahr 1935 vorbereitet.

Im übrigen darf man den Zustand der Tunnelanlagen des Bezirks am Ende der Verwaltungsdauer als befriedigend bezeichnen.

Kapitel 32.

Bergschäden.

Als im Jahr 1920 das Eigentum an den Kohlengruben im Saargebiet auf den französischen Staat überging, hat man sorgfältige Vermessungen aller durch die Auswirkungen des Bergbaus betroffenen Bahnstrecken vorgenommen und damit die Unterlagen geschaffen für die Bergschädenansprüche der Saarbahnen an den bisherigen und neuen Besitzer.

Die Preußische und Französische Bergverwaltung schlossen ein Sonderabkommen, wonach die nach dem 10. Januar 1920 in Erscheinung tretenden Bergschäden durch den neuen Besitzer geregelt werden sollten. Die aus der Zeit vor dem 10. Januar 1920 herrührenden großen Schäden, die an sich schon eine Beseitigung notwendig machten, sollten von dem früheren Besitzer übernommen werden.

Die alten Bergschäden aus der preußischen Zeit waren teilweise mit Markzahlungen abgegolten worden; die Wiederherstellungsarbeiten wurden hinausgeschoben; der Rechtsanspruch verfiel formell der Verjährung. Trotzdem hat im Jahr 1927 die preußische Bergverwaltung mit einer Pauschalabfindung von über ½ Mill. RM die Ansprüche der Saarbahnen befriedigt. Mit diesen Mitteln sind in den Jahren 1928 bis 1930 die Hebungen von sechs größeren Senkungsstrecken auf normale Höhe und der Neubau einer Straßenunterführung bei Altenwald ausgeführt worden, welche seit dem Jahr 1916 abgesackt und beschädigt war.

Mit der französischen Bergverwaltung wurde ein genaues Verfahren über die Feststellung und Beseitigung der Bergschäden und die Technik der Wiederherstellungen vereinbart.

Wir unterscheiden zwei Hauptarten der Schadensbeseitigung:

1. Die laufenden Hebungen der Gleisanlagen,
2. die großen zusammenhängenden Erneuerungsarbeiten, die sogenannten Haupthebungen.

Die laufenden Hebungen beschränken sich auf geringe Höhen, innerhalb 20 cm. Die Arbeiten hierbei bestehen darin, daß die Unregelmäßigkeiten in der Gleislage, die eine Gefahr oder eine Erschwernis des Eisenbahnbetriebes bedeuten können, ausgeglichen werden. In dem Verfahren der Kostenberechnung hierfür ist die Entschädigung für den größeren Verschleiß des Oberbaues als Senkungsfolge mit eingeschlossen.

Die Haupthebungen erfordern meist sehr umfangreiche Arbeiten, weil im Zusammenhang mit ihnen infolge der oft sehr beträchtlichen Hebungshöhe die Dämme und Kunstbauten, also Brücken, Durchlässe, Stützmauern, auch Gebäude aller Art den neuen Höhenlagen angepaßt werden müssen.

Die Eisenbahnverwaltung hat grundsätzlich alle Projekte für derartige Arbeiten an Eisenbahnanlagen aufgestellt; die französische Bergverwaltung hat sie sehr gründlich nachgeprüft mit Bezug auf Inhalt und Kosten. Allgemein bestand Einverständnis, daß nicht unbedingt der ursprüngliche Zustand, sondern ein in jeder Hinsicht diesem gleichwertiger Zustand der Anlagen nach Einigung von Fall zu Fall herzustellen sei.

In den letzten fünf Jahren der Verwaltung kam man öfters zu einer Pauschalentschädigung, die ratenweise mit dem Fortschritt der Bauarbeiten bezahlt wurde. Dadurch wurde es der Eisenbahnverwaltung leichter, mit derartigen Arbeiten Verbesserungen und Ergänzungen zu verbinden, die zu ihren eigenen Lasten gingen.

Schließlich haben die Saarbahnen auch ihre Betriebsmehrkosten in den Senkungsgebieten der französischen Grubenverwaltung in Rechnung gestellt; dies sind tatsächliche Mehraufwendungen im Eisenbahnbetrieb bei der Zugbeförderung, also Mehraufwand an Personal gegenüber normalen Betriebsverhältnissen, auch Mehrkosten beim Rangieren, alles Erschwernisse als Folge der Verschlechterung der Höhenverhältnisse.

Die von der französischen Bergverwaltung im Ablauf der Jahre für Bergschäden geleisteten Zahlungen ergeben folgende Beträge:

Jahr	Betrag in Franken
1921	120 000
1922	261 000
1923	361 000
1924	472 000
1925	1 285 000
1926	954 000
1927	2 588 000
1928	3 947 000
1929	5 397 000
1930	5 870 000
1931	4 514 000
1932	3 853 000
1933	2 810 000
1934 bis 28. Februar 1935	3 260 000
Summe	35 692 000.

Mit diesen Zahlungen sind nicht alle Schäden geregelt. Im Dezember 1934 haben die Saarbahnen eine Generalrechnung von rd. 24 Mill. Franken präsentiert für die nach sorgfältiger Nachprüfung des ganzen Gebiets ermittelten, noch abzugeltenden Bergschäden an Eisenbahnanlagen und Eisenbahnbetrieb.

In welcher räumlichen Ausdehnung die Saarbahnen in den 15 Jahren den Bergschäden ausgesetzt waren, kann aus der nachfolgenden Zeichnung entnommen werden. Zahlreiche betrieblich wichtige Streckenabschnitte und ebensolche Bahnhöfe oder Bahnhofsteile sind oft auf lange Dauer mit Wiederherstellungsarbeiten belastet. Z. B. sind solche Arbeiten im Bahnhofsgebiet von Neunkirchen seit 1931 im Gang.

Beschaffungen 1920 bis 1934

Zu Kap. 33

Jahr	a) Beschaffungen (ausschl. Kohlen)								b) Einkauf von Kohlen	
	1. Von saarländischen Firmen mit Lieferungen aus:					2. Von Firmen im Reich		3. Von Firmen in Frankreich und dem übrigen Ausland	1. Von saarländischen Zechen	2. Von Firmen in Frankreich und dem übrigen Ausland
	Saargebiet		Deutschland		Frankreich					
	Mill. Fr.	Mill. Mark	Mill. Fr.	Mill. Mark	Mill. Fr.	Mill. Fr.	Mark	Mill. Fr.	Mill. Fr.	Mill. Fr.
1920	—	20,5	—	11,3	—	—	24,8 Mill.	—	8,1 + 68 Mill. M.	0,7
1921	5,9	55,0	—	29,3	0,2	—	50,0 „	—	19,3	2,2
1922	8,2	1445,4	0,8	1000,0	0,3	1,5	2 000,0 „	0,6	15,2	1,8
1923	23,5		1,8		0,5	7,4	18 971,5 Bill.	1,0	16,8	6,0
1924	26,5		2,4		0,6	10,1		1,2	17,9	1,7
1925	25,3		2,5		0,5	6,4		3,6	19,0	2,1
1926	30,7		2,4		1,6	6,7		5,1	27,6	3,1
1927	37,1		4,2		1,7	8,5		7,8	27,4	3,4
1928	36,8		4,3		1,6	10,4		8,4	27,2	2,9
1929	37,2		4,6		1,8	10,6		8,5	27,5	3,2
1930	34,7		3,6		1,4	8,9		6,0	29,6	4,0
1931	26,9		2,8		1,1	6,8		4,4	27,9	2,9
1932	17,3		1,9		0,8	5,4		4,0	25,2	2,4
1933	18,5		0,9		0,4	5,5		2,9	25,5	2,3
1934	17,0		1,3		0,6	5,6		4,1	25,0	2,2

kontrollieren konnte. So unterlagen z. B. der oberbehördlichen Genehmigung Zuschläge, die nicht an den Mindestfordernden gingen, in jedem Falle und Zuschläge an den Mindestfordernden bei engerer Ausschreibung im Werte von über 30 000 Franken.

Kapitel 34.

Die Beamtenrechtsverhältnisse.

Das Beamtenstatut vom 29. Juli 1920 (B. St.) regelt die Dienstrechtsverhältnisse der unmittelbaren nichtrichterlichen, bei den Lokalverwaltungen angestellten Staatsbeamten. Es findet also auf die Eisenbahnbeamten Anwendung. In den Abweichungen des Statuts von den Reichsbestimmungen ist wesentlich:

Teil II: Anstellung und Beförderung:

Die Beamten der Regierungskommission sollen in erster Linie aus den Reihen der Einwohner des Saargebiets (ohne Rücksicht auf ihre Staatsangehörigkeit), in zweiter Linie aus Deutschen, die außerhalb des Saargebiets wohnen, genommen werden. Wenn der Beamtenbedarf auf diese Weise nicht gedeckt werden kann, sollen nach Rücksprache mit den Beamtenvertretern Persönlichkeiten nach freiem Ermessen berufen werden.

Teil III regelt das Dienststrafrecht:

Das Dienststrafverfahren ist vollständig im Sinne der Disziplinarbestimmungen der französischen öffentlichen Verwaltungen und Betriebe geregelt und weicht weitgehend von der Deutschen Beamtengesetzgebung ab. Unabhängige, nur dem Gesetz unterworfene Disziplinargerichte kennt das Beamtenstatut nicht. Der Leiter der Behörde, dem der Beamte unterstellt ist (Präsident der Eisenbahndirektion), ist allein zuständig zur Verhängung der Ordnungsstrafen und der Disziplinarstrafen. In letzterem Falle ist der Behördenleiter nur gehalten, die gutachtliche Äußerung des Disziplinarrats einzuholen. An dieses Gutachten ist der Behördenleiter aber in keiner Weise gebunden. In der Berufungsinstanz entscheidet ebenfalls nach Anhörung des Disziplinarrats das zuständige Mitglied der Regierungskommission; wenn jedoch auf Dienstentlassung erkannt werden soll, die aus drei Mitgliedern der Regierungskommission bestehende Oberste Disziplinarbehörde. Ein Dienststrafverfahren mit dem Ziele der Entfernung aus dem Amt kann nicht nur bei Dienstvergehen, sondern auch bei festgestellter Unfähigkeit eingeleitet werden.

Teil IV handelt von den Verwaltungsbeiräten:

Diese können bei allen der Regierungskommission unterstellten Behörden eingerichtet und bezüglich aller Verwaltungsfragen gehört

werden, welche die Regierungskommission ihnen zu unterbreiten für nützlich hält. Sie sind aus Beamten der Lokalbehörde, der Regierungsbehörde und aus Beamtenvertretern gebildet.

Der für alle Lokalbehörden gemeinsame Oberverwaltungsbeirat ist in ähnlicher Weise zusammengesetzt.

Die Verwaltungsbeiräte haben in förmlichen Dienststrafverfahren in erster Instanz, der Oberverwaltungsrat in der Berufungsinstanz als Disziplinarräte die bereits erwähnte Gutachtertätigkeit auszuüben. Im übrigen ist nicht bekannt geworden, daß die Regierungskommission die Verwaltungsbeiräte oder den Oberverwaltungsbeirat bezüglich irgendwelcher Verwaltungsfragen gehört hätte.

Teil V befaßt sich mit den Beamtenausschüssen in Anlehnung an die preußischen Verordnungen von 1919. Den Beamten war ferner das Recht zugestanden worden, „zur näheren Prüfung und Verteidigung ihrer Verbandsinteressen sowie der Interessen des Dienstzweiges, dem sie angehören, Vereinigungen zu bilden". Diese Vereinigungen durften keinerlei politische Ziele verfolgen. Es war ferner untersagt, ohne Genehmigung der Regierungskommission beruflichen Verbänden außerhalb des Saargebiets anzugehören.

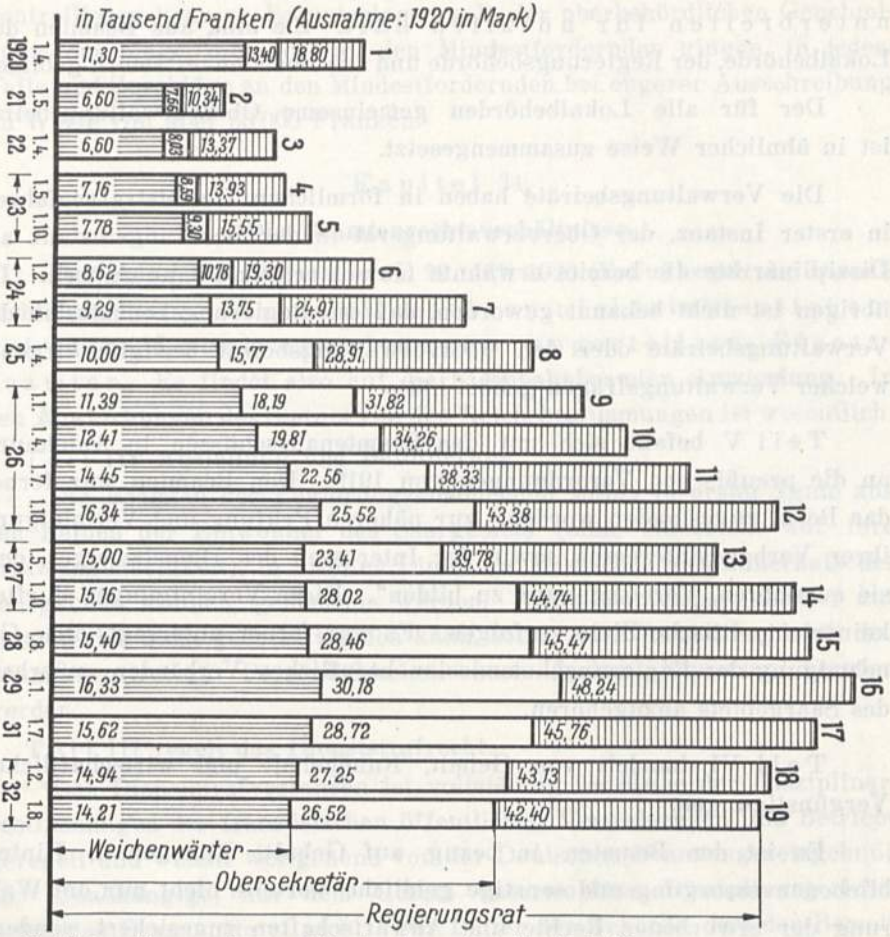
Teil VI handelt von Gehalt, Ruhegehalt und wirtschaftlichen Vergünstigungen.

Es ist den Beamten in bezug auf Gehalt, Ruhegehalt, Hinterbliebenenversorgung und sonstige geldliche Vorteile nicht nur die Wahrung der erworbenen Rechte und Anwartschaften zugesichert, sondern auch versprochen worden, daß sie in keinem Zeitpunkt schlechter gestellt sein sollen als die Beamten, die sich im Reich in entsprechenden Stellungen befinden.

Die Beamtenbezüge wurden häufig verändert, beeinflußt durch die Währungsverhältnisse, durch das Streben der Regierungskommission nach selbständiger Regelung nach einem elsaß-lothringischen Vorbild, durch die unabänderliche Forderung der Beamtenschaft auf Angleichung an die Besoldungsverhältnisse im Reich, schließlich durch die grundsätzlichen Abreden der Regierungskommission mit der Deutschen Regierung im Jahr 1927.

In der nachfolgenden Zeichnung ist die Entwicklung der Besoldung für einige charakteristische Beamtengruppen nachgebildet.

Abb. 16. Entwicklung der Besoldung der Saarbeamten.



1 Reichsbesoldungsordnung gültig im Saargebiet bis 31. 3. 22.
2 Vorläufige Bezüge d. Reichsbesoldungsordnung vom 1. 4. 20 in Franken. Neueingeführt wird die Verheiratetenzulage.
3 Neue Saarbesoldungsordung mit 18 Besoldungsgruppen, die sich an die Besoldungsordnung d. Elsaß-Lothr Bahnen angleicht. Verheiratetenzulage v. 1. 5. 21 fällt wieder weg.
4 u. 5 Erhöhung der Teuerungszulage.
6 Besoldungserhöhung, Einführung einer 19. Besoldungsgruppe, Ortsklasse C u. D, fallen fort, von jetzt an nur noch 2 Ortsklassen A u. B.
7 Besoldungserhöhung.
8 Besoldungserhöhung und Erhöhung des Kindergeldes für das 2. u. 3. Kind.
9 Besoldungserhöhung und Neueinführung des Frauenzuschlags, Kindergeldstaffelung nach dem Alter.
10 Besoldungserhöhung einschl. Frauenzuschlag und Kindergeld.
11 Grundgehalt, Frauenzuschlag u. Kindergeld wird erhöht, Teuerungszulage vermindert.
12 Besoldungserhöhung.
13 Besoldungsverminderung.
14 Neue Saarbesoldungsordnung nach dem Vorbild der Reichsbesoldungsordnung.
15 u. 16 Erhöhung des Grundgehalts und der Kinderzulagen.
17 u. 18 Kürzung des Grundgehalts.
19 Kürzung der Kinderzulage für das 1. Kind um die Hälfte.

Von 1932 an bis zur Rückgliederung Besoldung unverändert.
Die Zahlen in Mark (1920) sind nicht vergleichbar wegen der damals bereits vorliegenden Entwertung.
Die Bezüge sind in allen Fällen errechnet f. einen verheirateten Beamten mit 2 Kindern (mittl. Dienstalter).

Kapitel 35.

Die Rechts- und Lohnverhältnisse der Eisenbahnarbeiter.

Die Arbeitervertretungen fußten im großen und ganzen auf dem Gesetz über den vaterländischen Hilfsdienst vom 5. Dezember 1916 und den Erlassen des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 10. Februar 1917 und 5. März 1918, nach denen für Dienststellen mit 50 Arbeitern ein Arbeiterausschuß zu bilden war. Wurde diese Zahl nicht erreicht, so wurden mehrere Dienststellen zu einem Ausschußbezirk zusammengezogen.

Die am 25. Oktober 1919 gewählten Ausschüsse blieben nach der Übernahme der Verwaltung des Saargebiets durch die Regierungskommission bis zum November 1923 im Amt. In diesem Monat fanden auf Grund der im September 1923 erlassenen „Verfügung betreffend die Bildung von Arbeiter-Ausschüssen" Neuwahlen statt. Von dem erwähnten Zeitpunkt ab wurden die Arbeiterausschüsse alle zwei Jahre neu gewählt.

Die Befugnisse der Ausschüsse waren nicht im einzelnen festgelegt. Nach Artikel 2 der „Verfügung betr. die Bildung von Arbeiterausschüssen" bestand ihre Aufgabe darin,

a) das gute Einvernehmen innerhalb der von ihnen vertretenen Arbeiterschaft und zwischen dieser und der Verwaltung zu fördern,

b) die Interessen der Arbeiter der Verwaltung gegenüber wahrzunehmen, insbesondere Anträge, Wünsche und Beschwerden der Arbeiterschaft, die sich auf die Betriebseinrichtungen, die Lohn- und sonstigen Arbeiterverhältnisse sowie auf die Wohlfahrtseinrichtungen beziehen, zur Kenntnis der Verwaltung zu bringen und mit ihr gemeinsam an der Klärung der in Anregung gebrachten Fragen zu arbeiten.

Diese ganz allgemein gehaltene Bestimmung war, da sie jeder Beteiligte nach seinem Belieben auslegen konnte, sehr oft der Anlaß zu Meinungsverschiedenheiten zwischen den Arbeiterausschüssen und den Dienststellen. Es bedurfte der praktischen Erfahrung einer Reihe von Jahren, um hier einigermaßen klare Verhältnisse zu schaffen.

Die Zahl der Arbeiterausschüsse war nur geringen Schwankungen unterworfen; sie betrug in der Regel 30, während die Zahl der Ausschußmitglieder sich auf etwa 200 stellte.

Eine zweite — rein gewerkschaftlich eingestellte — Vertretung der Arbeiterschaft stellte der Arbeiterbeirat dar, eine im November 1918 von dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten als vorläufige Vertretung der Arbeiterschaft ins Leben gerufene Einrichtung, die im Reich mit der Einführung der Betriebsräteverordnung wegfiel, im Saargebiet dagegen im November 1923 neu bestätigt wurde. Die Mit-

glieder des Beirats wurden von den einzelnen Gewerkschaften vorgeschlagen und von der Eisenbahndirektion des Saargebiets berufen. Der Beirat bestand anfangs aus drei Mitgliedern (Vertretern der sogenannten Tarifgewerkschaften), zeitweilig stieg ihre Zahl auf 4, 5 oder 6 Mitglieder, je nachdem die Verwaltung diese oder jene Gewerkschaftsrichtung oder gewerkschaftliche Neugründung zu begünstigen oder zu schmälern beabsichtigte.

Als d r i t t e r — nicht unwesentlicher — Bestandteil der Arbeitervertretungen war der „Direktionsarbeiterbeirat" (Dab.) anzusprechen. Er trat am 25. Januar 1920 in Tätigkeit, und zwar noch auf Grund eines Erlasses des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 20. November 1919. Das Recht, ihn zu wählen, das anfangs in den Händen der Mitglieder des Arbeiterbeirats lag, ging durch Verfügung der Regierungskommission vom 3. September 1923 auf die Mitglieder der Arbeiterausschüsse über. Die Berufung des Dab. war Sache des Direktionspräsidenten. Sie konnte nur mit Genehmigung der Regierungskommission, Abteilung Öffentliche Arbeiten, zurückgenommen werden.

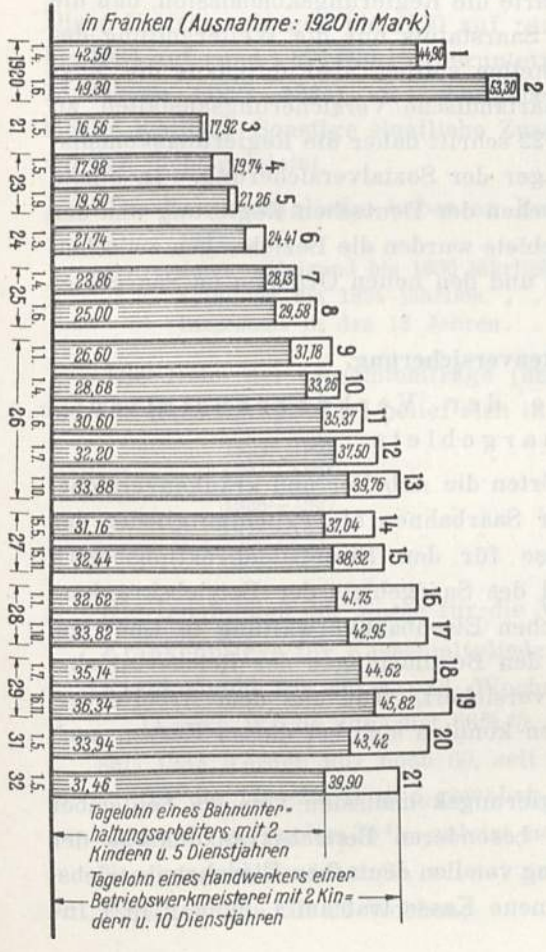
Dem Dab. waren alle die Dienstverhältnisse der Eisenbahnarbeiter betreffenden Angelegenheiten vorzulegen. War er mit den getroffenen Entscheidungen nicht einverstanden, so hatte er sich zunächst mit den zuständigen Dezernenten in Verbindung zu setzen. Kam hierbei eine Einigung nicht zustande, so konnte er sich zur Herbeiführung einer endgültigen Entscheidung an den Direktionspräsidenten wenden.

Die Wahl des Dab., für die von der Regierungskommission eine besondere Wahlordnung erlassen war, fand von 1923 ab alle zwei Jahre, und zwar im Anschluß an die Arbeiterausschußwahlen, statt. Die letzten Arbeiterausschußwahlen lagen im März 1932. Sie brachten wie schon vorher eine Mehrheit für die der sogenannten Freiheitsfront nahestehenden linksgerichteten Kreise. Bestimmungsgemäß hätten im Frühjahr 1934 wieder Neuwahlen stattfinden müssen. Durch Verfügung des zuständigen Mitglieds der Regierungskommission vom 27. März 1934 wurde jedoch bestimmt, daß die im Jahre 1932 auf zwei Jahre gewählten Mitglieder der Ausschüsse und ihre Vertreter bis auf weiteres in ihren Ämtern verblieben.

Damit wurde auf dem Verordnungswege in den Ausschüssen eine politische Richtung in der Mehrheit erhalten, die durchaus nicht mehr das politische Bekenntnis der übergroßen Mehrheit der Arbeiterschaft verkörperte. Dasselbe gilt für den Direktionsarbeiterbeirat, der als Anhänger der separatistischen Front sein Amt auf Grund der Regierungsverordnung bis zur Bekanntgabe des Ergebnisses der Volksabstimmung weiterführte.

Die Lohnverhältnisse waren während der ganzen Zeit der Abtrennung auf der Grundlage des Lohntarifs vom 11. März 1921 aufgebaut und damals aus den Reichsbahnbestimmungen hergeleitet. Die im Laufe der Zeit notwendig gewordenen Ergänzungen und Änderungen der Tarifbestimmungen wurden als sogenannte „Erläuterungen" zu den einzelnen Paragraphen in den Tarif aufgenommen. Die Unterschiede, die sich durch diese Art der Fortbildung des LTV. bei den Saarbahnen gegenüber den Bestimmungen der Reichsbahn ergaben, wurden so von Jahr zu Jahr größer. Als besonders in die Augen fallend sei erwähnt: ein überaus umfangreiches System von Lohnzulagen und Lohnzuschlägen, die Nichteinführung des Gedinges in den Bahnbetriebswerken, in der Bahnunterhaltung und auf den Güterböden und das vollständige

Abb. 17. Entwicklung der Löhne der Saareisenbahnarbeiter.
Tagelohn in französischen Franken.



1 Einschl. Besatzungszulage u. Saarzulage.
2 „ „ „ „
3 Einführung der Frankenentlohnung.
4 Erhöhung des Teuerungszuschlags und der Verheiratetenzulage.
5 Erhöhung des Teuerungszuschlags.
6 Allgemeine Lohnerhöhung, Einführung der 10%igen Zulage für die Handwerker.
7 Erhöhung der Tariflöhne, Einführung der Dienstalterzulage und der Zulage für das 2. und 3. Kind.
8 Erhöhung der Tariflöhne.
9 Erhöhung der Teuerungszulage
10 „ „ „
11 „ „ Tariflöhne
12 „ „ „
13 „ „ „
Frankenentwertung
14 Kürzung der Teuerungszulage nach der Frankenstabilisierung.
15 Wiedererhöhung der Teuerungszulage um die Hälfte der Kürzung. Erfolgloser Streik der Eisenbahnarbeiter. Anfang Dezember 1927.
16 Erhöhung der Kinderzulage und Dienstalterzulage. Teuerungszulage wird dem Tariflohn zugeschlagen.
17 Einführung einer neuen Teuerungzulage.
18 Erhöhung des Tariflohnes.
19 „ der Teuerungszulage.
20 Wegfall der Teuerungszulage.
21 Kürzung des Tariflohnes.

Vom 1. 5. 1932 bis 28. 2. 1935 Löhne unverändert.

Die Zahlen in Mark (1920) sind nicht vergleichbar wegen der damals bereits vorliegenden Entwertung.

Fehlen einer Schiedsgerichtsbarkeit für die Austragung von Lohnstreitigkeiten. Die Lohnfestsetzungen wurden letzten Endes von der Aufsichtsbehörde (Abt. Öffentliche Arbeiten) verfügt.

Die Höhe der Löhne hat sich im allgemeinen den Teuerungsverhältnissen angepaßt; die folgende Aufzeichnung in Verbindung mit dem Bild „Lebenshaltungsindex" (vgl. Kapitel 3) gibt einen Überblick.

Kapitel 36.

Sozialversicherung.

Die §§ 4 und 24 des Saarstatuts bestimmten, daß die bis zum 11. November 1918 gültige Regelung der Sozialversicherung auch im Saargebiet in Kraft bleiben sollte. Auf diese Bestimmungen gestützt, vertrat die Deutsche Regierung die Auffassung, daß die Bildung des Saargebiets für die Organisation der Sozialversicherung und ihrer Träger ohne Bedeutung sei. Demgegenüber erklärte die Regierungskommission, daß die einschlägigen Bestimmungen des Saarstatuts nur die Weitergeltung des Sozialversicherungsrechts sicherstellen sollten, aber durchaus die Möglichkeit offen ließen, eigene saarländische Versicherungsanstalten zu schaffen. In den Jahren 1920—1922 schritt daher die Regierungskommission zur Errichtung eigener Träger der Sozialversicherung. In einem Abkommen vom 3. Juni 1921 zwischen der Deutschen Regierung und der Regierungskommission des Saargebiets wurden die Beziehungen zwischen der deutschen Sozialversicherung und den neuen Organen im Saargebiet geregelt.

A. Krankenversicherung.

Betriebskrankenkasse der Verkehrsanstalten des Saargebiets.

Bis zum 1. Januar 1921 gehörten die Arbeiter und krankenversicherungspflichtigen Angestellten der Saarbahnen als Pflichtmitglieder der Allgemeinen Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken, im pfälzischen Teil des Saargebiets der Betriebskrankenkasse II der Bayerischen Staatlichen Eisenbahnverwaltung in Ludwigshafen an und waren daher nach den Bestimmungen der Reichsversicherungsordnung gegen Krankheit versichert. Die aus dem Arbeiterverhältnis hervorgegangenen Beamten konnten sich bei diesen Kassen nach den Satzungen weiterversichern.

Durch Verordnung der Regierungskommission vom 28. September 1920 wurde die Gründung einer besonderen Betriebskrankenkasse der Saarbahnen und damit die Trennung von den deutschen Eisenbahnbetriebskrankenkassen angeordnet. Die neue Kasse trat am 1. Januar 1921 ins

Leben. Zum 1. Juli 1921 wurden in diese Kasse auch die Arbeiter und krankenversicherungspflichtigen Angestellten der Postverwaltung und der staatlichen Wasserbauämter des Saargebiets überführt; seit diesem Zeitpunkt führt die Kasse den Namen: „Betriebskrankenkasse der Verkehrsanstalten des Saargebiets in Saarbrücken". Für die Beiträge und Leistungen gelten die Bestimmungen der Reichsversicherungsordnung Buch II mit den durch die Regierungskommission verordneten Änderungen.

Die Zahl der Versicherten betrug 1922 insgesamt 12 080 Mitglieder und verringerte sich allmählich bis zum Jahr 1934 auf 9513 Versicherte. In dieser Zahl sind die freiwillig Versicherten und die weiterversicherten Beamten mitenthalten. Die Verkehrsverwaltungen (Eisenbahn, Post und staatliche Bauämter) haben die nach der Satzung bestimmten Arbeitgeberbeiträge entrichtet. Im Jahr 1922, in dem die Frankenwährung eingeführt wurde, sind rund 750 000 Fr. als Arbeitgeberbeiträge geleistet worden. Diese Beiträge stiegen bis 1930 auf rund 2 158 000 Fr. und sind sodann bis 1934 auf rund 1 670 000 Fr. heruntergegangen. Insgesamt sind in den 13 Jahren (1922—1934) an Arbeitgeberbeiträgen 20 612 958,64 Fr. entrichtet worden. Sonstige staatliche Zuschüsse oder Beihilfen des Reichs wurden nicht geleistet.

Die Kassenmitglieder haben an Beiträgen aufgebracht:

1922	rund	1 500 000 Fr.
dann ansteigend bis 1930 jährlich .	„	4 315 000 „
abfallend bis 1934 jährlich . . .	„	3 340 000 „
Insgesamt in den 13 Jahren		41 200 385,09 Fr.

Die Höhe der Gesamtbeiträge (der arbeitgebenden Verwaltungen und der Kassenmitglieder) belief sich in Prozent des Lohnes:

1922—1923	4,5 %
1924—1925	5,1 %
1926—1927	6,6 %
1928—1929	6,9 %
1930—1934	5,7 %.

Die Leistungen der Kasse für die Versicherten betrugen:

Krankenpflege für Kassenmitglieder für 39 Wochen;

Krankengeld für die 1.—13. Woche 50 % des Grundlohns, für die 14.—39. Woche zunächst 66⅔ %, später 75 % des Grundlohns; seit 1933 werden nur noch 60, seit 1934 noch 64 % des Grundlohns für die 14.—26. Woche gewährt;

Hausgeld zeitweise 75 %, zuletzt noch 50 % des Grundlohns;

Taschengeld zunächst 25, zuletzt noch 16⅔ % des Grundlohns;

Familienhilfe für 26 Wochen;

Arzneikosten für Angehörige zuerst 100 %, zuletzt 150 % des Grundlohns;

Pflegekosten im Krankenhaus für Familienangehörige ursprünglich 80 % des Rechnungsbetrags, zuletzt nur noch 33⅓ % des Grundlohns.

Das Vermögen der Kasse belief sich buchmäßig am 10. Januar 1935 auf rund 3 840 000 Fr.

B. Invalidenversicherung.

Eisenbahnarbeiterpensionskasse des Saargebiets.

Bis zum 31. März 1922 waren die Arbeiter und invalidenversicherungspflichtigen Angestellten der Eisenbahnverwaltung des Saargebiets bei den Reichsbahnarbeiterpensionskassen I in Berlin und II in Rosenheim (Oberbayern) nach den Bestimmungen der Reichsversicherungsordnung gegen Invalidität versichert. Die aus dem Arbeiterverhältnis hervorgegangenen Beamten konnten sich nach Maßgabe der Satzung bei diesen Pensionskassen weiterversichern.

In dem Abkommen vom 3. Juni 1921 zwischen der Deutschen Regierung und der Regierungskommission des Saarlands wurde vereinbart, daß nach Schaffung einer selbständigen saarländischen Versicherung die Versicherungsträger des Reichs die Last der bereits festgestellten und später fällig werdenden Renten in der Höhe übernehmen sollten, die sich aus dem Stand der Vorschriften und Beiträge vor dem 11. November 1918 ergab; die Erhöhung der Renten, die sich durch Reichsbestimmungen und Beitragsleistungen nach dem 18. November 1918 ergab, sollte der saarländischen Versicherung zur Last fallen. Gestützt auf dieses Abkommen, schuf die Regierungskommission mit Wirkung vom 1. April 1922 die Eisenbahnarbeiterpensionskasse des Saargebiets als saarländische Sonderanstalt. Für die Beiträge und Leistungen der Kasse galten die Bestimmungen der Reichsversicherungsordnung, Buch IV, mit den durch die Regierungskommission verordneten Änderungen. Durch ein weiteres Abkommen zwischen der Reichsregierung und der Regierungskommission, die sogenannte Heidelberger Abrede, wurde mit Wirkung vom 1. November 1927 ab die gemeinsame Festsetzung der Renten nach Reichs- und Saaranteilen und die Lastenverteilung zwischen den Reichs- und den Saarländischen Versicherungsträgern geregelt.

Die Zahl der Versicherten betrug 9058 Arbeiter und 2525 Beamte im Jahr 1922 und veränderte sich im Lauf der Jahre auf 6782 Arbeiter und 3996 Beamte im Jahr 1934. In diesen Zahlen sind auch die versicherten Arbeiter und Beamten der staatlichen Wasserbauverwaltung

des Saargebiets enthalten, die nach dem Vorbild der Reichsbahnarbeiterpensionskasse I bei der Eisenbahnarbeiterpensionskasse des Saargebiets gegen Invalidität versichert wurden. Die Arbeitgeberbeiträge der Eisenbahn- und Wasserbauverwaltung betrugen 1923 rund 35 Mill. Papiermark und rund 503 000 Fr.

Sie stiegen an auf rund 1 240 000 Fr. im Jahr 1929 und sanken ab auf rund 1 066 000 Fr. im Jahr 1934.

Der Gesamtbetrag der Arbeitgeberbeiträge beläuft sich auf die vorgenannten 35 Mill. Papiermark und 11 703 235,23 Fr.

Die Pflichtversicherten haben Beiträge in gleicher Höhe wie die Verwaltungen aufgebracht.

Zur Zahlbarmachung der Renten an die Versicherten wurden geleistet:

a) von der Regierungskommission des Saargebiets in den Jahren 1923 bis einschließlich 1934 rund 7 415 253 Fr.

b) vom Deutschen Reich als Reichsanteile auf Grund der Heidelberger Abrede:

1928 (ab 1. November 1927)	rd.	1 025 000 Fr.
1929	„	5 636 000 „
1930	„	4 391 000 „
1931	„	4 916 000 „
1932	„	3 471 000 „
1933	„	3 195 000 „
1934	„	3 569 000 „ .

Die Eisenbahnarbeiterpensionskasse gewährt Invaliden-, Witwen- und Waisenrenten sowie Heilverfahren nach Maßgabe der Reichsversicherungsordnung.

Das Vermögen der Kasse belief sich buchmäßig am 10. Januar 1935 auf rund 9 224 000 Fr.

C. Zusatzversicherung.

Rentenzuschußkasse bei der Eisenbahndirektion der Saarbahnen.

Die ständigen Arbeiter und Beamten, die gegen Invalidität bei der Abteilung A der Reichsbahnarbeiterpensionskassen I und II versichert waren, hatten außerdem die Möglichkeit, in den Abteilungen B dieser Kasse sich eine Zusatzrente zu sichern. Für die ständigen Arbeiter trug diese Versicherung den Charakter einer Pflichtversicherung.

Die Markentwertung gab der Regierungskommission Anlaß, am 1. Juli 1923 eine besondere Rentenzuschußkasse bei der Eisenbahndirek-

tion des Saargebiets zu gründen, die den Zweck hatte, ähnlich der Abteilung B der Reichsbahnarbeiterpensionskasse, Zuschußrenten in Franken zu gewähren.

Auf Grund des Abkommens im Anhang zur Heidelberger Abrede haben die Reichsbahnarbeiterpensionskassen es übernommen, zu den Leistungen der Rentenzuschußkasse Zuschüsse zu gewähren. Die jeweilige Höhe des Zuschusses errechnet sich nach einem Vergleich, den die Reichsbahnarbeiterpensionskasse I mit ihren Altrentnern geschlossen hat, in der Weise, daß auch die Altrentner des Saargebiets durch die Zusatzrenten der Rentenzuschußkasse und den Zuschuß der Abteilung B der beteiligten Reichsbahnarbeiterpensionskasse ebensoviel erhalten wie die Altrentner im Reich unter denselben Voraussetzungen.

Der Rentenzuschußkasse der Eisenbahndirektion des Saargebiets wurde am 1. Januar 1928 eine Rentenzuschußkasse für die Postbediensteten zur Mitverwaltung bei getrennter Vermögensverwaltung eingegliedert.

Die Zahl der bei der Rentenzuschußkasse Versicherten betrug im Jahr 1922: 8591 Arbeiter und 108 Beamte; im Jahr 1934 waren noch 7536 Arbeiter versichert, dagegen keine Beamten mehr. Die Beiträge der Pflichtmitglieder werden zu einem Drittel von diesen, zu zwei Dritteln von der arbeitgebenden Verwaltung, die Beiträge der freiwilligen Mitglieder von diesen allein aufgebracht. Zur Zahlbarmachung der Renten wurden geleistet:

von der Regierungskommission: nichts,

von den Reichsbahnarbeiterpensionskassen, Abteilung B, gemäß Anhang zur Heidelberger Abrede vom 1. Oktober 1926 bis 1934 einschließlich insgesamt 3 262 238,31 Fr.

Das Vermögen der Rentenzuschußkasse betrug am 10. Januar 1935 rund 957 000 Fr.

D. Krankenversicherung der Beamten.

Beamtenkrankenversorgungskasse der Verkehrsanstalten des Saargebiets.

Diese Kasse wurde 1927 nach dem Vorbild der Reichsbahnbeamtenkrankenversorgung ins Leben gerufen. Sie ist eine freiwillige Versicherung. Mit ihrer Einrichtung fielen die vorher üblichen Notstandsbeihilfen der Verwaltung in Krankheitsfällen weg. Die Beamtenkrankenversorgungskasse umfaßt die Eisenbahnverwaltung, die Postverwaltung und die staatlichen Bauämter des Saargebiets.

Die Zahl der Versicherten betrug im Jahr 1928 6508 Mitglieder und stieg bis zum Jahr 1934 einschließlich auf 8284 an.

Die Verwaltungen haben auf Grund der Satzung von März 1928 bis Februar 1935 an Beitragsanteilen insgesamt rund 8 098 000 Franken entrichtet; davon entfallen auf die Eisenbahnverwaltung allein rund 6 380 000 Fr.

Sonstige Zuschüsse wurden von den Verwaltungen des Saargebiets nicht geleistet. Auch hat das Reich an die Kasse keine Zuschüsse gegeben.

An Beiträgen wurden von den Mitgliedern sämtlicher Verwaltungen in den Jahren 1928 bis Februar 1935 insgesamt rund 18 Mill. Fr. erhoben.

Die Beamtenkrankenversorgungskasse gewährt nach Maßgabe des Tarifs Erstattungen für ärztliche und fachärztliche Behandlung, Zahnbehandlung und Zahnersatz, Arzneien, Heilmittel, Sachgegenstände, mechanische Hilfsmittel, Krankenhausbehandlung, Wochenhilfe sowie einen Zuschuß beim Todesfall.

Die Ausgaben für die Leistungen an die Mitglieder sämtlicher Verwaltungen betrugen von März 1928 bis Februar 1935 insgesamt rund 25 Mill. Fr.

Nach dem Stand vom 10. Januar 1935 war eine Rücklage von rund 1 273 000 Fr. vorhanden.

In der Regelung der Sozialversicherung für das Eisenbahnpersonal trat das Bestreben der Verwaltung zutage, ihr Personal gegenüber den Verhältnissen bei der Reichsbahn nicht schlechter zu stellen. Bei der gesetzlichen Krankenversicherung und bei der Beamtenkrankenversorgungskasse ist dies gelungen, ohne daß das Reich Zuschüsse zu leisten brauchte. Die Invaliden- und die Zusatzversicherung konnten aber nur dadurch auf der Höhe der Reichsleistungen gehalten werden, daß das Reich und die Reichsbahnarbeiterpensionskassen namhafte Zuschüsse leisteten.

Kapitel 37.

Personalwirtschaft.

Vorausbemerkt wird, daß die den Saarbahnen übergeordnete Abteilung Öffentliche Arbeiten als Aufsichtsbehörde nicht zur Saarbahnverwaltung zählt.

Der Personalkörper der Saarbahnen bestand aus Deutschen. Nur 43 Beamte waren 1920 französische Staatsangehörige, 1934 waren es noch 14 Beamte und 21 Arbeiter.

Wie alle deutschen Eisenbahnverwaltungen hatten die Saarbahnen 1920 zuviel Personal, hauptsächlich bei den im Arbeiterverhältnis stehenden Personen.

Die deutschen Demobilisierungsbestimmungen hatten allen Betrieben eine Überbesetzung mit Arbeitskräften auferlegt. 1922 setzte der Abbau bei der Eisenbahnverwaltung ein. Im Lauf von zwei Jahren wurden 1000 Eisenbahnarbeiter entlassen, die nach folgenden Grundsätzen ausgewählt wurden:

1. die außerhalb des Saargebiets Ansässigen oder Geborenen,
2. die nebenberuflich Landwirtschaft Treibenden,
3. Söhne oder Brüder von Eisenbahnbediensteten, wenn mehrere Angehörige der gleichen Familie im Eisenbahndienst standen.

1923 wurde durch die Pensionierung aller über 65 Jahre alten Beamten eine Verminderung um 93 Köpfe erreicht.

In den Jahren 1925 bis 1929 wurden Arbeitereinstellungen, veranlaßt durch Verkehrssteigerungen, vorgenommen.

Trotzdem war bis 1929, also im Lauf von zehn Jahren, der Gesamtbestand (Beamte und Arbeiter) von 18 234 auf 14 332 herabgesunken, vornehmlich durch den natürlichen Abgang bei Beschränkung von Neueinstellungen.

Seit 1930 brachte der Verkehrsrückgang schärfere Sparmaßnahmen mit sich. Aus allen Dienstzweigen wurden systematisch die überzähligen Bediensteten herausgezogen und durch Personalverschiebungen schließlich die freiwerdenden Arbeiter den Bahnunterhaltungsrotten zugeführt. Der hier eintretende Überbestand an Arbeitskräften wurde dadurch ausgeglichen, daß man diesen Bauarbeiten zuwies, die normalerweise an Unternehmer vergeben wurden; auch in den Werkstätten wurden Arbeiten mit eigenen Kräften aufgenommen, die sonst den Privatfirmen überlassen waren. 1932 entschloß man sich, allen Eisenbahnarbeitern ohne Ausnahme regelmäßige Feierschichten aufzuerlegen, die im Monat nie über drei hinausgingen; die Feierschichten der Bergverwaltung, die in den Krisenjahren 1931—1933 oft auf acht im Monat anstiegen, mußten notgedrungen in irgendeiner Form auf das Eisenbahnpersonal übertragen werden, weil der Kohlenversand die Eisenbahn-Verkehrs- und Betriebsleistungen vorwiegend beherrschte (vgl. Kapitel 8, Verkehr).

Zweck aller dieser Bemühungen der Saarbahnen war, die Sozialpolitik der Regierungskommission zu unterstützen, die den Arbeitsmarkt nicht durch abgebaute Staatsarbeiter weiter belasten wollte. Der Erfolg der Maßnahmen zeigte sich in dem weiteren Absinken der Gesamtziffer auf 12 366 Ende 1934, die nicht mehr erheblich über der den Sonderverhältnissen der Saarbahnen entsprechenden notwendigen Kopfzahl liegt.

Übersicht der Personalbewegung 1920—1934

	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
1. Zahl der Beamten und Angestellten, unterteilt in:															
höhere	22	24	26	29	29	29	29	29	31	32	32	30	31	31	31
mittlere	1 576	1 567	1 526	1 658	1 728	1 754	1 885	1 830	1 808	1 790	1 793	1 771	1 708	1 591	1 481
Unterbeamte . .	4 487	4 629	4 642	4 385	4 354	4 445	4 230	4 258	4 222	4 361	4 290	4 082	4 000	4 013	4 098
zusammen . .	6 085	6 220	6 194	6 072	6 111	6 228	6 144	6 117	6 061	6 183	6 115	5 883	5 739	5 635	5 610
2. Zahl der Arbeiter, unterteilt in Betriebs- u. Verkehrsdienst:															
Maschinenbetrieb . .	3 115	3 148	3 212	3 202	3 210	3 214	3 148	2 969	2 885	3 158	2 921	2 428	2 300	2 406	2 501
Bahnunterhaltung u. verwandte Betriebe .	4 010	3 399	3 098	2 532	2 286	2 329	2 301	2 291	2 299	2 004	2 237	2 595	2 347	2 214	2 064
Werkstättendienst (Haupt- u. Betriebswerkstätten) . . .	5 024	4 985	4 553	4 245	3 420	3 369	3 130	2 846	2 984	2 987	2 793	2 615	2 384	2 264	2 191
zusammen . .	12 149	11 532	10 863	9 979	8 916	8 912	8 579	8 106	8 168	8 149	7 951	7 638	7 031	6 884	6 756
Beamte und Arbeiter zusammen . .	18 234	17 752	17 057	16 051	15 027	15 140	14 723	14 223	14 229	14 332	14 066	13 521	12 770	12 519	12 366

Als Nachteile dieser Personalpolitik wurden in Kauf genommen: der Verzicht auf Nachwuchs und die Überalterung des Personals, insbesondere der Verzicht auf die Pflege des Lehrlingswesens im Werkstättendienst; die Schädigung der Privatwirtschaft durch Entziehung von Bau- und Konstruktionsaufträgen; die fortwährenden Verschiebungen von Bediensteten innerhalb der Verwaltung und häufige Besetzung von Arbeitsposten mit fachlich und körperlich ungeeigneten Kräften.

Unabhängig von diesen Personalverminderungen wurden seit 1930 zwei Aktionen durchgeführt: einmal 1930 und 1931 die schärfere Anwendung der Vorschriften auf die Pensionierung von 235 Bediensteten wegen nicht voller körperlicher und geistiger Befähigung; sodann 1932 und 1933 die Entlassung von 230 Arbeitern, die der Revolutionären kommunistischen Gewerkschaftsopposition angehörten und die Disziplin in der Arbeiterschaft zu zersetzen drohten.

Kapitel 38.

Die Verwaltung der Finanzen.

Alsbald nach Errichtung der Eisenbahndirektion haben sich am 16. und 20. März 1920 zwei Verordnungen der Regierungskommission allgemein mit dem Etats-, Kassen- und Rechnungswesen befaßt. Die allgemeinen Etatsvorschriften, die bei den einzelnen Verwaltungen bis Ende März 1920 in Kraft gewesen waren, sowie die Vorschriften für die Kassen- und Buchführung behielten zunächst ihre Gültigkeit. Mit Wirkung vom 1. April 1920 trat an die Stelle der dem Finanzministerium unterstellten „Generalstaatskasse in Berlin", der die Eisenbahnhauptkassen als ausführendes Organ nachgeordnet waren, die „Landeskasse des Saargebiets" in Saarbrücken; an die Stelle der früheren obersten Kontrollbehörden, der Preußischen Oberrechnungskammer in Potsdam und des Bayerischen Revisionsamts in München, setzte man die „Generalfinanzkontrolle" mit ihren beiden Unterabteilungen für Post und Eisenbahn in Saarbrücken. Die Finanzkontrolle Eisenbahn — räumlich ebenso wie die Abteilung Öffentliche Arbeiten im Gebäude der Eisenbahndirektion untergebracht — war dieser Regierungsabteilung also nicht verantwortlich.

Die Eisenbahnhauptkasse der Saarbahnen trat am 1. April 1920 in Erscheinung.

Im ehemals preußischen Teil der Saarbahnen war das Haushalts- und Finanzwesen somit geregelt durch: die Vorschriften der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung zur Aufstellung des Etatsentwurfs vom 2. April 1910, die Finanzordnung der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung und die zu den Bestimmungen dieser Finanzordnung in Beziehung stehenden Verwaltungsvorschriften, soweit sie Ende März 1920 bereits in Kraft waren.

Zur Erzielung eines einheitlichen Kassen- und Rechnungswesens innerhalb des Saarbahnbezirks führte die Eisenbahndirektion am 26. April 1920 diese Vorschriften auch im ehemals bayerischen Teil ihres Geschäftsbereichs ein.

Die Bestimmungen über das Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen haben durch die Regierungskommission im weiteren Verlauf zahlreiche Änderungen und Ergänzungen erfahren. Zum Beispiel wurden die Zuständigkeitsgrenzen der Eisenbahndirektion und der Ämter außerordentlich eng gehalten.

Das Haushaltwesen der Saarbahnen war in den Gesamtlandeshaushalt eingegliedert. Der Beherrscher dieses Gesamthaushalts war das Mitglied für Finanzen der Regierungskommission, der Chef der Abteilung Finanzen, in welcher der Haushalt der Regierungskommission aufgestellt und die gesamten Einnahmen und Ausgaben des Gebiets fortlaufend überwacht wurden. Der Gesamthaushaltsplan der Regierungskommission zerfiel, ebenso wie der preußische Staatshaushaltsplan, in zwei Abschnitte:

a) den ordentlichen Haushalt, umfassend die ordentlichen Einnahmen und die dauernden Ausgaben, und

b) den außerordentlichen Haushalt, umfassend die einmaligen und außerordentlichen Einnahmen und die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben.

Der Gesamthaushalt der Regierungskommission setzte sich aus 33 Einzelhaushalten zusammen.

In diesem Haupthaushalt ist die Eisenbahndirektion jeweils nur mit dem Überschuß bzw. Fehlbetrag aufgeführt, jedoch unterlag naturgemäß ihr Haushaltsplan in allen seinen Titeln und Stellen der Prüfung und Feststellung des Regierungsmitglieds für Finanzen. Vorher hatte das Regierungsmitglied für Öffentliche Arbeiten der Eisenbahndirektion genaueste Richtlinien über die Grundzahlen des Haushalts, sowohl der Einnahme- wie der Ausgabeseite, gegeben.

Die Volksvertretung des Saargebiets — Landesrat — erhielt den festgestellten Haushalt zur Kenntnis; die Regierungskommission war hierin, wie in allen Dingen, nicht dem Landesrat, sondern dem Völkerbund verantwortlich.

Kapitel 39.

Finanzwirtschaft.

Von einem wichtigen Faktor war der Haushalt der Saarbahnen stets befreit, nämlich von den Pensionen ihrer Beamten und deren Hinterbliebenen.

Von vornherein waren die Bezüge der sogenannten Altpensionäre, d. h. der von den deutschen Eisenbahnverwaltungen in den Ruhestand versetzten Beamten des Saargebiets, von der Heimatverwaltung übernommen worden und wurden in der Folge laufend und ausnahmslos von der Deutschen Reichsbahn bezahlt.

Die Bezüge der von der Eisenbahndirektion des Saargebiets pensionierten Beamten bzw. der Hinterbliebenen hat die Landeskasse getragen. Der Saarbahnhaushalt hat hierzu nichts beigesteuert.

Die Abrede der Deutschen Regierung und der Regierungskommission von Baden-Baden 1927 ließ mit rückwirkender Kraft den saarländischen Pensionsfonds entstehen, der aus der Landeskasse mit monatlich 17,5 % der Beträge gespeist wurde, welche die einzelnen Verwaltungen für Gehaltsbezüge ihrer Beamten aufzuwenden hatten. In den Jahren 1926 bis einschließlich 1934 hat die Landeskasse an die Saar-Eisenbahnpensionäre und Hinterbliebenen rund 175 Mill. Franken bezahlt. Die einschlägigen Zahlungen der Landeskassen der früheren Jahre sind nicht nach Verwaltungen getrennt gebucht; für die Eisenbahn kann aber der Gesamtbetrag dieser Jahre auf mindestens 25 Mill. Franken geschätzt werden, so daß insgesamt 200 Mill. Pensionslasten herauskommen, von denen der Haushalt der Saarbahnen befreit war.

Die Tabelle 1 weist für die 15 Jahre Saarbahnverwaltung einen Zuschuß aus allgemeinen Landesmitteln von rund 187,4 Mill. Franken nach. Die Markzuschüsse sind in der Summe nicht enthalten, da ihre Umrechnung in Franken wegen des schwankenden Kurses kaum möglich ist. Mit annähernden Mittelwerten könnte man die Markzuschüsse der Jahre 1920—1923 auf etwa 100 Mill. Franken umrechnen. Wenn man hierzu die rund 200 Mill. Franken Pensionen addiert, so sind den Saarbahnen für die Betriebsführung und für die Pensionslasten insgesamt etwa fünfhundert Millionen Franken aus öffentlichen Mitteln zugewiesen worden.

In der Tabelle 1 sind ferner in den Einnahmen und Ausgaben interessante Aufschlüsse enthalten, z. B. über die wechselnden Einnahmeanteile des Personen- und Güterverkehrs, über das Verhältnis der Personalausgaben zu den sachlichen Ausgaben, über die Abdrosselung der Ausgaben, besonders der nicht durch das Personal gebundenen Aufwendungen vom Krisenjahr 1931 ab.

Der außerordentliche Haushalt der Saarbahnen ist in besonderer Buchung mit dem ordentlichen Haushalt zusammen aus den laufenden Betriebsmitteln und aus den Zuschüssen der Landeskasse bestritten worden. Alle Einzelneuanschaffungen im Kostenbetrag von je über 100 000

(Fortsetzung s. Seite 1456).

Liegende Zahlen = Papiermark
Geradestehende Zahlen = franz. Franken

Finanzdienst der Saarbahnen von 1920 bis 1934 (Einnahmen und Ausgaben)

Alle Beträge in Millionen

Tabelle 1
Zu Kapitel 39

Haushaltsjahr	Gesamteinnahmen einschl. der außerordentl. Einnahmen	Gesamtausgaben einschl. der außerordentl. Ausgaben	Saldo: Überschuß	Saldo: Zuschuß	Von den Gesamteinnahmen und den Gesamtausgaben entfallen: Einnahmen des ordentl. Haushalts: Personenverkehr	Güterverkehr	Sonstige Einnahmen	Ausgaben des ordentl. Haushalts: Besoldungen der Beamten	Löhne der Arbeiter	Alle übrigen Ausgaben des ordentl. Haushalts
1920	*291,0*	*484,1*	—	*193,1*	*42,7*	*222,8*	*25,5*	*96,1*	*178,8*	*167,1*
1920	10,6	10,8	0,2	—	—	10,6	—	—	—	10,8
1921	*97,3*	*214,3*	—	*117,0*	*12,3*	*46,7*	*38,3*	*22,3*	*17,3*	*173,8*
1921	116,8	116,1	0,7	—	18,6	95,9	2,3	37,0	50,4	26,5
1922	*3 530,4*	*5 106,5*	—	*1 576,1*	*2,1*	*3472,3*	*56,0*	*0,4*	*1,0*	*5 105,0*
1922	123,7	130,6	—	6,9	20,5	91,1	12,1	43,2	51,9	33,8
1923	*208 289,1*	*20 040 798 974,1*	—	*20 040 590 685,0*	*0,9*	*526,2*	*207 762,0*	*0,1*	*14,7*	*20 040 798 959,4*
1923	150,2	182,3	—	32,1	25,2	109,2	15,8	51,6	59,5	69,5
1924	215,0	220,2	—	5,2	42,7	144,0	28,4	66,5	62,0	87,7
1925	224,8	245,8	—	21,0	47,5	145,2	32,1	81,9	71,9	86,7
1926	321,6	320,0	1,5	—	71,6	213,8	36,2	107,9	90,0	114,7
1927	345,2	344,2	1,0	—	77,0	235,7	32,5	113,5	86,1	131,8
1928	357,1	358,3	—	1,2	77,7	246,5	32,9	120,7	89,3	138,0
1929	352,9	366,9	—	14,1	79,3	238,8	33,8	127,7	95,3	136,7
1930	319,4	357,4	—	38,0	77,1	210,5	29,8	127,3	93,8	128,3
1931	274,9	316,8	—	41,9	71,0	171,4	32,1	118,4	80,0	109,1
1932	242,7	272,8	—	30,0	59,2	153,7	29,3	106,4	69,6	95,3
1933	258,3	265,4	—	7,1	61,6	166,4	29,1	104,4	66,9	91,3
1934	239,5	232,9	6,7	—	58,9	160,9	19,7	95,6	60,8	74,8
bis Ende Februar 1935 nur 11 Monate										
Gesamts. 1920—1934	3 552,7	3 740,5	10,1	197,5	787,9	2393,7	366,1	1302,1	1027,5	1 335,0

Anmerkung: Die Gesamtsumme der Papiermark ist nicht angegeben.

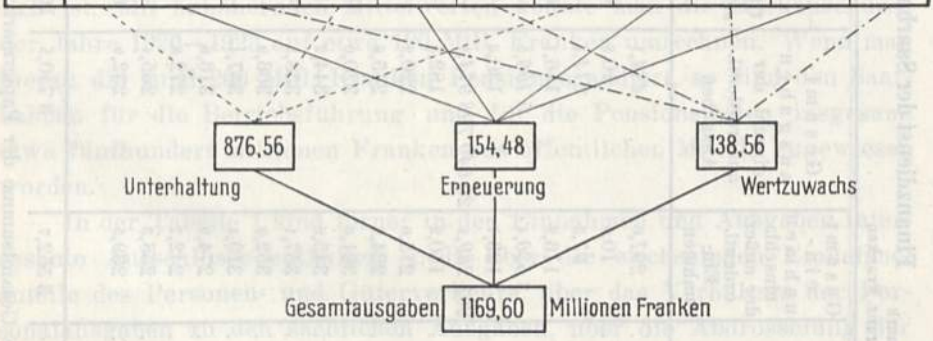
(Fortsetzung von S. 1454.)

Franken wurden hier verrechnet. Die Aufwendungen des außerordentlichen Haushalts sind von 1932 ab auf unbedeutende Beträge herabgesunken (vgl. Abbildung 18).

Abb. 18.

Nachweisung der für Unterhaltung, Erneuerung und Wertzuwachs aufgewandten Mittel.

Wirtschaftszeitraum	Von den Ausgaben entfallen bei Titel 14 des Haushalts für Unterhaltung in Mio Fr	Erneuerung in Mio Fr	Wertzuwachs in Mio Fr	bei Titel 15 des Haushalts für Unterhaltung in Mio Fr	Erneuerung in Mio Fr	Wertzuwachs in Mio Fr	bei Titel 16 des Haushalts für Unterhaltung in Mio Fr	Erneuerung in Mio Fr	Wertzuwachs in Mio Fr	bei der Vermögensrechnung Baufonds Erneuerung in Mio Fr	ohne Zollbauten Wertzuwachs in Mio Fr
1924	1,29	0,01	0,15	18,93	6,73	2,22	39,61	15,93	1,77	1,30	4,08
1925	1,80	0,09	0,13	21,19	10,37	5,09	46,18	2,75	0,31	0,87	4,57
1926	2,26	0,04	0,47	29,07	10,84	4,17	56,58	2,69	0,69	2,95	6,52
1927	2,40	0,20	1,72	37,69	6,80	5,37	61,00	1,81	2,39	4,03	6,56
1928	2,60	0,36	1,47	34,72	14,59	7,22	57,93	2,87	7,26	2,39	7,79
1929	2,90	0,20	0,98	35,08	12,80	5,86	63,46	1,36	3,34	1,45	8,66
1930	2,51	0,06	0,70	37,53	6,29	3,06	64,61	0,29	0,46	1,30	6,44
1931	2,23	0,03	0,31	29,42	8,42	1,14	54,75	0,04	0,52	0,29	12,39
1932	1,96	–	0,34	24,52	10,35	1,03	38,78	0,07	0,30	0,18	5,82
1933	1,81	0,01	0,29	23,83	10,16	1,06	34,19	0,07	0,91	2,61	1,97
1934 bis Febr. 35	1,41	0,01	0,26	16,34	8,96	10,06	27,98	0,08	0,96	1,83	1,74
Summe	23,17	1,01	6,83	308,32	106,31	46,28	545,07	27,96	18,91	19,20	66,54



Titel 14. Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände (Dienstkleidung und Geräte) sowie Beschaffung der Betriebsstoffe (Drucksachen, Schreib- u. Zeichenwaren, Kohlen, Koks und Preßkohlen, Öle Fette usw. und Bezug von Wasser, Gas und Elektrizität aus fremden Werken).

Titel 15. Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen (Löhne der Bahnunterhaltungsarbeiter, Beschaffung der Oberbau- und Baustoffe, Unterhaltung und Ergänzung der Bahnanlagen und Gebäude).,

Titel 16. Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen (Löhne der Werkstättenarbeiter, Beschaffung der Werkstoffe und Fahrzeuge, Unterhaltung und Ergänzung der maschinellen Anlagen).

Die Abb. 18 zeigt die Entwicklung der Ausgaben bei den technischen Titeln des ordentlichen Haushalts, sowie bei dem außerordentlichen Haushalt und die Verteilung auf die Unterhaltung, die Erneuerung und den Wertzuwachs. Wegen der Unübesichtlichkeit der Verhältnisse in der Periode der doppelten Währung sind die Jahre 1920 bis 1923 weggelassen.

Für die Unterhaltung und Erneuerung zusammen wurden seit 1924 bis zum Ende rund 876 und 154 = 1030 Mill. Franken — einschließlich aller Löhne — aufgewendet; im Durchschnitt der 11 betrachteten Jahre also etwa je 94 Mill. Franken. Wenn man den Wert der Saarbahnen ohne Grundwerte im Jahr 1920 auf 320 Mill. Goldmark = 1920 Mill. Franken ansetzt[1], dann betrüge die aufgewendete durchschnittliche Jahresquote der Unterhaltung und Erneuerung zusammen etwa 4,8 %. Diese mittlere Zahl läßt kein Urteil darüber zu, ob die Aufwendungen im ganzen angemessen waren, schon deshalb nicht, weil der Goldwert und die innere Kaufkraft des Franken als Rechnungseinheit in den Jahren 1924 bis 1927 veränderlich waren. Es wird vielmehr auf die Bemerkungen in den einzelnen technischen Kapiteln Bezug genommen, wonach das Maß der Unterhaltung und Erneuerung stellenweise durch ungenügende Mittelbewilligung beeinträchtigt wurde.

Unverkennbar liegen nicht nur in der Übertragung der Fortschritte des Eisenbahnwesens auf das Saarbahnnetz, sondern auch in der normalen sorgsamen Erhaltung der Einrichtungen schwerwiegende Versäumnisse vor. Zugunsten einer in bestimmter Richtung eingestellten Tarif- und Finanzpolitik wurde durch diese Versäumnisse letzten Endes dem Eigentümer des Netzes die Last der nachzuholenden technischen Verbesserungen aufgebürdet.

Der Wertzuwachs in Abb. 18 von 138 Mill. Franken ist aus den geleisteten Geldausgaben errechnet. Diese Zahl ist aber kein Maßstab für den wirklichen Wertzuwachs, weil die tatsächlichen Wertminderungen des Netzes zahlenmäßig nicht erfaßt sind. Wertminderungen sind eingetreten durch Abgang von Fahrzeugen, Stoffen, baulichen Anlagen ohne Ersatz und ohne Ansammlung eines Werterhaltungsfonds. Zum Beispiel weisen interne sorgfältige Berechnungen der Eisenbahndirektion beim rollenden Material einen Wertverlust von 10 Mill. Goldmark = 60 Mill. Franken nach, wobei die neubeschafften Fahrzeuge in Rechnung gestellt sind. Bei den Brücken ist die Wertminderung infolge

[1] Ermittlungen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen i. J. 1919.

versäumter Ersatzleistung auf 6 Mill. Reichsmark = 36 Mill. Franken geschätzt. Im ganzen kann man mindestens den errechneten Wertzuwachs durch die eingetretene Wertminderung als aufgezehrt bezeichnen.

Die nachgewiesene Alimentierung der Saarbahnen aus öffentlichen Staatsmitteln in der annähernden Höhe von 500 Mill. Franken (Betriebsrechnung und Pensionen) ist um so auffallender, als keinerlei Verzinsung des Anlagekapitals den Haushalt belastet hat. Trotzdem kommt die Regierungskommission in ihrem Bericht an den Völkerbund über das 1. Vierteljahr 1934 zu der Schlußfolgerung, daß die Saarbahnen in den 15 Jahren sich wirtschaftlich fast selbst getragen haben.

Im Verhältnis zu den Zahlen des Eisenbahnhaushalts (Tabelle 1) sind die Ausgaben des Landeshaushalts der Regierungskommission von Interesse. Diese betrugen:

1920	386	Millionen	Mark	und	48	Millionen	Fr.
1921	373	„	„	„	83	„	„
1922	4 862	„	„	„	82	„	„
1923	76 621	Billionen	„	„	149	„	„
1924	. . . . .				227	„	„
1925	. . . . .				279	„	„
1926	. . . . .				405	„	„
1927	. . . . .				419	„	„
1928	. . . . .				465	„	„
1929	. . . . .				489	„	„
1930	. . . . .				549	„	„
1931	. . . . .				562	„	„
1932	. . . . .				527	„	„
1933	. . . . .				499	„	„
1934 bis 28. Februar 1935	. .				439	„	„

In diesen Zahlen ist der Eisenbahnhaushalt nur jeweils mit dem jährlichen Saldo (meistens Defizit) enthalten.

Kapitel 40.

Stellung zu den Verbänden des Eisenbahnwesens.

Eisenbahngeographische Lage, Politik und Wirtschaft gaben den Saarbahnen die Eigenschaft eines Bindeglieds im internationalen Durchgangs- und Wechselverkehr. Ihre Mitwirkung in den Verbänden war sachlich geboten und wurde von der Regierungsbehörde aus naheliegenden Gründen gefördert. Frühzeitig hat diese ihren eigenen Beitritt zu den staatlichen Verbänden betrieben. Am 26. Oktober 1920 hatte die Regierungskommission dem Zentralamt für den Internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgeteilt, daß der Saarstaat dem Verband des

genannten Internationalen Übereinkommens beitrete. Bestimmungsgemäß hatte das Zentralamt dieses Aufnahmegesuch zu prüfen; der Schweizer Bundesrat setzte die Vertragsstaaten von dem Beitrittsgesuch in Kenntnis. Ein Vertragsstaat erhob Einspruch gegen die Aufnahme des Saargebiets als Staat. In der Folge wurde die Angelegenheit durch eine Kommission des Völkerbunds behandelt und ein Modus für die Mitarbeit der Regierungskommission gefunden, indem die künftigen Übereinkommen „in Gegenwart und unter Beteiligung des Delegierten der Regierungskommission" vereinbart und von diesem mit unterzeichnet wurden.

Die Regierungskommission hat in dieser Weise im Verband der den Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG) und über den Personen- und Gepäckverkehr (IÜP) beigetretenen Staaten teilgenommen und die Übereinkommen im Verordnungswege für das Saargebiet in Kraft gesetzt.

Bei den Revisionskonferenzen in Bern 1923 und Rom 1933 hat die Regierungskommission zahlreiche Anträge eingebracht und vertreten. Gleichfalls beschickte sie die Internationalen Konferenzen für Technische Einheit.

Regierungskommission und Eisenbahndirektion wurden im Jahr 1920 von der Schweizerischen Bundesbahn erstmals zur wieder erstandenen „Europäischen Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz" eingeladen. In diesen Konferenzen haben die Saarbahnen sich bemüht, die Entwicklung der internationalen Reisezüge zu fördern und haben den Ausgleich des Fahrplans infolge der Unterschiede in der mittel- und westeuropäischen Zeitrechnung auf sich genommen.

Von 1928 ab waren die Saarbahnen Mitglied der „Internationalen Güterzugfahrplankonferenz"; ihre Strecken erscheinen in vielen wichtigen Kurstafeln des internationalen Güterkursbuchs.

Bezüglich der übrigen Verbände der Eisenbahnverwaltungen ist in erster Linie die Mitgliedschaft beim „Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen VMEV" zu erwähnen, wo die Saarbahnen von 1923 ab dem Güterverkehrsausschuß angehörten, und zwar in Nachfolge der Preußischen Eisenbahndirektion Saarbrücken bzw. der Reichsbahndirektion Trier.

Im „Internationalen Eisenbahnverband" waren die Saarbahnen von der Gründung ab im „Ausschuß für Abrechnungen und Währungen" vertreten. Bei den Ausschußsitzungen des IEV in Baden-Baden 1934 wurde auf Antrag der Saarbahnen die Frage: „Erfahrungen über Betriebsweise mit leichten Schienentriebwagen" behandelt[1].

[1] Zeitschrift des IEV. 1934 Heft 7 und 8.

Im „Internationalen Eisenbahn-Transportkomitee“ hat die Eisenbahndirektion des Saargebiets (Mitglied seit 1922) gemeinsame Abfertigungsvorschriften für den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr vorgeschlagen und ausgearbeitet.

Ferner sind die Saarbahnen beigetreten:

1920 dem „Internationalen Güterwagenverband (RIV)“,

1920 dem „Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband“,

1920 dem „Internationalen Personen- und Gepäckwagen-Verband (RIC)“,

1922 dem „Internationalen Verband für die Ausgabe zusammengestellter Fahrscheinhefte“.

Kapitel 41.

Die Rückgabe der Saarbahnen an das Reich.

In Auswirkung des Beschlusses des Völkerbundsrats vom 17. Januar 1935, das Saargebiet vom 1. März 1935 ab wieder mit Deutschland zu vereinigen, wurde auch die Abtrennung der Saarbahnen beendet. Die Reichsregierung übertrug das Betriebsrecht auf die Deutsche Reichsbahn, welche vom gleichen Tage ab die Verschmelzung der Reichsbahndirektion Trier mit den Eisenbahnen im Saarland zu einer Reichsbahndirektion Saarbrücken vornahm.

In einem außergewöhnlichen Tempo wurde die Rückgliederung des Saarlands vorwärtsgetrieben. Schon am 17. Februar 1935, 24 Uhr, endigte die Einordnung des Saarlands in das französische Zollsystem. (Regierungsabkommen vom 11. Februar 1935 in Rom.) Der ganze deutsche Zollapparat rückte in der Nacht vom 17. auf 18. Februar aus der inneren Grenze Saargebiet-Reich vor an die äußere Grenze Saargebiet-Frankreich; für diesen Zeitpunkt hatten die Saarbahnen auch die nötigen Umstellungen im Verkehr und Betrieb sowie in den technischen Einrichtungen durchgeführt; z. B. den Fahrplan des ganzen Netzes neu herausgegeben.

Die rechtlichen und finanziellen Grundsätze der Rückgliederung wurden zunächst Ende Januar 1935 in Basel von einem deutsch-französischen Sachverständigenkomitee, in dem auch die Reichsbahn vertreten war, unter Zuziehung der Regierungskommission des Saargebiets behandelt. Dabei wurde namentlich auch die Überleitung der Saarbahnen auf die Reichsbahn vorbereitet. Ihren förmlichen Abschluß fanden diese Verhandlungen durch das Abkommen, das am 18. Februar 1935 in Neapel zwischen der Deutschen Regierung und der Regierungskommission des Saargebiets über die Über-

leitung der Verwaltung getroffen wurde. Es enthält u. a. folgende Bestimmungen:

Art. 2. Die Deutsche Regierung übernimmt alle Aktiven und Passiven der Regierungskommission einschließlich aller Sonderfonds und aller Forderungen und Verpflichtungen.

Art. 3. Die Deutsche Regierung tritt in die von der Regierungskommission abgeschlossenen Verträge ein.

Die Regierungskommission erklärt, daß es sich dabei um regelmäßige, im Rahmen einer wirtschaftlich zulässigen Verwaltung abgeschlossene Verträge handelt.

Zu den im Absatz 1 erwähnten Verträgen gehören insbesondere die von der Regierungskommission mit Angestellten und Arbeitern abgeschlossenen Verträge.

Ferner ist in dem deutsch-französischen Regierungsabkommen über die Übertragung des Eigentums des französischen Staats an den Gruben, Eisenbahnen und anderem unbeweglichen Vermögen im Saarland vom 18. Februar 1935 in Neapel in „Abschnitt 2: Eisenbahnen, Zollbahnhöfe und anderes unbewegliches Vermögen" die Abtretung aller Rechte Frankreichs an das Reich an den im Saarland gelegenen Eisenbahnen — gelegen zwischen den Strecken längs der Saar und der politischen Grenze Reich—Frankreich — geregelt.

Diese Strecken sind dann in der gleichen Weise wie die bisherigen Saarbahnen der Reichsbahndirektion Saarbrücken zugeteilt worden.

Am 2. Februar 1935 wurde in Basel von der Deutschen Regierung und der Regierungskommission des Saargebiets die „Abrede über die Überleitung der Verwaltung" unterzeichnet. Als Teil dieser Abrede ist die Überleitung der Eisenbahn- und Postverwaltung und damit auch die Frage der Bestandsaufnahme der Saarbahnen behandelt. Es wurde als nötig erachtet, ein neues Inventar aufzustellen, durch das der Bestand und, soweit möglich, auch der Zustand der Einrichtungen und des Materials festgestellt werden sollte. Zu diesem Zwecke wurde die Bildung einer besonderen Kommission, einerseits aus Vertretern der saarländischen Eisenbahnverwaltung und der Abteilung Öffentliche Arbeiten der Regierungskommission und andererseits aus Vertretern der Reichsregierung, vereinbart. Diese Kommission hat in Saarbrücken im Rahmen einer Inventaraufstellung den Bestand und, soweit es möglich war, auch den Zustand der Einrichtungen und des Materials in der Zeit vom 9. Februar bis zum 19. Februar 1935 festgestellt. Das Ergebnis wurde in zwei Verzeichnissen: „Baulicher Teil" und „Maschinentechnischer Teil" niedergelegt.

Die Rückgabe der Saarbahnen wurde am 28. Februar 1935 in der Unterkommission VI — Eisenbahnen — der allgemeinen Übernahmeverhandlungen für das Saargebiet in Saarbrücken vollzogen.

In Verbindung damit wurde die Hauptkasse der Eisenbahndirektion des Saargebiets mit Einschluß aller übrigen Eisenbahnkassen an den Kommissar der Deutschen Regierung übergeben mit einem Kassenbestand von rund 1,28 Mill. Franken und 1,88 Mill. Reichsmark, sowie einem Bestand — keine Vermögenswerte — an Wertpapieren im Betrage von 16 Mill. Franken, welche als Sicherheiten für Fracht-, Leistungs- und Lieferungsverträge gelten. Daneben laufen Schulden der Saareisenbahnen an ausländische Eisenbahnverwaltungen aus Frachtverträgen vor dem 1. März 1935 in Höhe von rund 20 Mill. Franken, welche nach dem 1. März 1935 fällig werden.

Am 1. März 1935 stand die neue Reichsbahndirektion Saarbrücken. Im Rahmen des großen Rückgliederungstags im Saarland hat der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn die Einfügung der Saareisenbahnen in den Reichsbahnkörper feierlich vollzogen.

Die Fortentwicklung der Saarbahnen in den 15 Jahren ihrer Abtrennung vom Reich ist möglich gewesen, weil stets die großen Erfahrungen der Deutschen Reichsbahn zur Verfügung standen und verwertet werden konnten.

Die Deutsche Reichsbahn hat in einem unaufhörlichen Vertrauen zu dem Geiste des deutschen Personals der Saarbahnen in jeder Weise und bei jeder Gelegenheit mitgeholfen, daß die Entwicklung des Saarbahnnetzes, wenigstens soweit es die besonderen Verhältnisse erlaubten, in der Linie der Reichsbahnentwicklung blieb. Sie hat die Saarbahnbediensteten aller Stellungen teilnehmen lassen an ihren Studien, Beratungen, Ausschüssen und ihrem Unterrichtswesen.

Sie hat ihre Anordnungen in ihrem gesamten Bereich und auf jedem Gebiete den Saarbahnen bekanntgemacht und es ihnen ermöglicht, alles Notwendige auf die Geschäftsführung des kleinen Netzes zu übertragen. Auch hat sie ständig alle ihre Konstruktionserfahrungen und Ergebnisse, ihre Konstruktionszeichnungen den Saarbahnen überlassen. Durch alles dies und nicht zuletzt durch die häufigen persönlichen fachlichen Aussprachen, die den Vertretern der Saarbahnen bei allen Stellen der Reichsbahn ohne Einschränkung gestattet worden sind, konnte der deutsche Eisenbahnergeist an der Saar lebendig erhalten werden.

Die Arbeiterpensions- und Krankenkassen, die Angestellten-, Unfall- und Arbeitslosenversicherung bei der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1934[1].

Von

Reichsbahnrat Graf **Lambsdorff** und Reichsbahnamtsrat **Kuhatscheck**
bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Der Wille der Regierung des Dritten Reichs, die Sozialversicherung, das große Werk Bismarckscher Staatskunst, dessen Bestand in den Kriegs- und Nachkriegsjahren stark erschüttert war, nicht nur zu erhalten, sondern auch weiter auszubauen, kann nicht besser ausgedrückt werden als durch die Worte, die Reichsarbeitsminister Franz Seldte bei der Feier des 50jährigen Bestehens des Reichsversicherungsamts am 14. Juli 1934 gesprochen hat: „Die Regierung der deutschen Erneuerung hält an dem kostbaren Gut aus unserer stolzen deutschen Vergangenheit mit all der Bestimmtheit und Zähigkeit, die sie auszeichnet, fest. Sie ist sich voll bewußt ihrer Verantwortung, die deutsche Sozialversicherung nicht nur zu erhalten und zu sichern, sondern sie auch den neuen Zeitverhältnissen und Anschauungen entsprechend fortzugestalten. Wie ich aus mancher Rede und manchem Gespräch weiß, ist dies auch der Wille Adolf Hitlers. Ihn beschäftigt Tag und Nacht der Gedanke, wie er das gesamte deutsche Sein für alle Zeiten sichern kann und wie er dafür die richtige Form und Konstruktion findet."

Schon das Gesetz zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Invaliden-, der Angestellten- und der Knappschaftlichen Versicherung vom 7. Dezember 1933, das in der vorjährigen Abhandlung eingehend besprochen worden ist[2], legt den Grundstein zu einer Reform der Sozialversicherung. Durch die Abkehr vom Umlageverfahren und den Übergang zum Prämiendeckungsverfahren stellte es die Invaliden- und Angestelltenversicherung insofern finanziell wieder auf eine gesunde Grundlage, als nunmehr die Rentenzahlungen für die Dauer gesichert

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1073 ff.
[2] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1366 ff.

erscheinen. Durch das Gesetz wurde der Reichsarbeitsminister u. a. ermächtigt, zur Durchführung und Ergänzung des Gesetzes vom 7. Dezember 1933 Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften zu erlassen, die Reichsversicherungsordnung, das Angestelltenversicherungsgesetz und das Reichsknappschaftsgesetz zur Anpassung an das Gesetz vom 7. Dezember 1933 zu ändern, weiter die drei Gesetze neu bekannt zu machen und dabei überholte Vorschriften wegzulassen, Unstimmigkeiten zu beseitigen, Umstellungen und solche Änderungen vorzunehmen, die die Fassung betreffen, oder sich aus einer Änderung des Rechts oder der staatsrechtlichen Verhältnisse ergeben, endlich das Reichsknappschaftsgesetz an entsprechende Vorschriften der Invaliden- oder der Angestelltenversicherung anzupassen.

Von dieser Ermächtigung hat der Reichsarbeitsminister durch die Verordnung über die Änderung, die neue Fassung und die Durchführung von Vorschriften der Reichsversicherungsordnung, des Angestelltenversicherungsgesetzes und des Reichsknappschaftsgesetzes vom 17. Mai 1934 (RGBl. I, S. 419) Gebrauch gemacht.

Die umfangreiche Verordnung hat eine Fülle überholter Bestimmungen ausgeschieden, ganze Reihen von Paragraphen beseitigt und durch Neufassung das Recht auch in seiner äußeren Form klar verständlich gemacht.

Die Erkenntnis des materiellen Rechts war den Hauptbeteiligten, nämlich den Versicherten und den Arbeitgebern, durch eine unklare, in jedem der drei Gesetze obendrein noch verschiedene Gliederung erschwert worden. Die Verordnung brachte daher in der Hauptsache eine Neufassung der in den Vorjahren durch vielfache Änderungen völlig unübersichtlich gewordenen Abschnitte über „Gegenstand der Versicherung" und über „Aufbringung der Mittel". Von 375 Paragraphen dieser Abschnitte sind 187 entbehrlich geworden. Die Neufassung wird die Heranziehung der Notverordnungen und der zu ihnen ergangenen Durchführungsvorschriften im großen und ganzen entbehrlich machen, denn sie gilt grundsätzlich für alle nach dem 1. Januar 1934 eingetretenen Versicherungsfälle, überwiegend aber auch für Ansprüche aus früherer Zeit.

Die drei Gesetze (Reichsversicherungsordnung, Angestelltenversicherungsgesetz, Reichsknappschaftsgesetz) enthalten in diesen besonders wichtigen Abschnitten künftig im wesentlichen g l e i c h e Vorschriften, wenn sie auch in der Art der Leistungen oder sonst zum Teil voneinander abweichen. Die Neuordnung hat allerdings eine neue Paragraphenfolge notwendig gemacht.

Die Verordnung hat zwar im allgemeinen das materielle Recht nicht geändert, da hierzu allein die Reichsregierung befugt ist. Jedoch sind im

Rahmen der Ermächtigung auch einige wichtige neue Rechtssätze geschaffen worden, über die später zu sprechen sein wird.

Das Kernstück in der Gesetzgebung des Jahrs 1934 auf dem Gebiet der Sozialversicherung ist indessen das Gesetz über den Aufbau der Sozialversicherung vom 5. Juli 1934 (RGBl. I, S. 577). Es bringt eine völlige Neuordnung der deutschen Sozialversicherung.

Die ersten Sozialversicherungsgesetze waren nicht durch einen Gesetzgebungsakt entstanden. Die Neuheit und der Umfang der Aufgaben, vor die sich die Gesetzgebung durch die Kaiserliche Botschaft vom 17. November 1881 gestellt sah, machten es unmöglich, den gewaltigen Stoff auf einmal in Angriff zu nehmen. In weiser Beschränkung auf das zunächst Erreichbare ist die deutsche Sozialversicherung daher nur nach und nach ins Leben gerufen worden. Dieses allmähliche Entstehen der Gesetzgebung unter Mitwirkung von Volksvertretungen verschiedener Zusammensetzung hat aber zur Folge gehabt, daß jedes dieser Gesetze mehr oder weniger für den eigenen besonderen Geltungsbereich in sich abgeschlossen war und auf die Bedürfnisse und Notwendigkeiten der anderen Versicherungszweige kaum genügende Rücksicht nahm. Schon lange vor dem Weltkrieg hatten daher erfahrene Sozialpolitiker die Notwendigkeit eines organisatorischen Neuaufbaus der Sozialversicherung erkannt. Aber auch durch die Reichsversicherungsordnung vom 19. Juli 1911, die zwar das materielle Recht wesentlich verbesserte — es sei nur an die Einführung der Hinterbliebenenversorgung in der Invalidenversicherung erinnert —, wurde in organisatorischer Hinsicht nur erreicht, daß die verschiedenen Versicherungsgesetze mit ihren Besonderheiten in einem Buch mit einer gemeinsamen Überschrift zusammengelegt und einzelne gemeinsame Vorschriften zusammengefaßt wurden.

Auch hier wie auf anderen Gebieten blieb es der nationalsozialistischen Regierung, die durch keinen Parlamentarismus gehemmt war, vorbehalten, von Grund aus Wandel zu schaffen. Sie entschied sich dabei für die in langjähriger Vorarbeit im Reichsarbeitsministerium ausgearbeiteten Pläne.

Bis zur Neuordnung durch das Gesetz vom 5. Juli 1934 ergibt sich etwa folgender Zustand:

Die Sozialversicherung ist in ihrem Aufbau außerordentlich vielgestaltig. Sie hat sechs Versicherungszweige: die Krankenversicherung, die Unfallversicherung, die Invalidenversicherung, die Angestelltenversicherung, die knappschaftliche Pensionsversicherung und die Arbeitslosenversicherung. Die Unfallversicherung ist noch weiter geteilt. In den meisten Versicherungszweigen sind nicht nur mehrere Arten von Versicherungsträgern an der Durchführung der Versicherung beteiligt,

sondern die Versicherungsträger selbst sind auch überaus zahlreich. Es gibt sieben verschiedene Arten von Krankenkassen, nämlich die Allgemeinen Ortskrankenkassen, die besonderen Ortskrankenkassen, die Landkrankenkassen, die Betriebskrankenkassen, die Innungskrankenkassen, die Seekrankenkasse und die Reichsknappschaft. Im Jahr 1932 bestanden im Jahresdurchschnitt 6611 gesetzliche Krankenkassen und daneben noch 51 Ersatzkassen. Die Unfallversicherung wird von 64 gewerblichen Berufsgenossenschaften, 39 landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften und einer Seeberufsgenossenschaft durchgeführt. Reich, Reichsbahn, Länder, Gemeinden, Gemeindeverbände und Versicherungsverbände sind Träger einer eigenen Unfallversicherung. In der Invalidenversicherung gibt es 27 Landesversicherungsanstalten. Daneben bestehen als Sonderanstalten vier Arbeiterpensionskassen der Reichsbahn, die Reichsknappschaft und die Seekasse. Allein die Angestelltenversicherung hat für das ganze Reich nur einen Versicherungsträger. Neben ihr sind aber auch noch 9 Ersatzkassen zugelassen.

Die Krankenversicherung ist nach oben kaum zusammengefaßt. Die Reichsversicherungsordnung kennt zwar sogenannte Kassenverbände, in denen sich Krankenkassen im Bezirk desselben Versicherungsamts freiwillig zusammenschließen können. Davon ist aber nur verhältnismäßig wenig Gebrauch gemacht worden. Außer den Kassenverbänden läßt das Gesetz noch sogenannte Kassenvereinigungen zu, deren Rechtspersönlichkeit jedoch nur auf bürgerlichem Recht beruht. Die wichtigsten Kassenvereinigungen sind die sogenannten Spitzenverbände der Krankenkassen, deren es zur Zeit vier gibt. Auch die Unfallversicherung wie die Invalidenversicherung ist nach oben öffentlich-rechtlich nicht zusammengefaßt. Es besteht nur je ein Verband der gewerblichen und der landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften sowie ein Reichsverband deutscher Landesversicherungsanstalten in der Form eines eingetragenen Vereins.

Die Krankenversicherung und die Rentenversicherungen überschneiden sich nicht selten bei der Durchführung ihrer Aufgaben. Gleichwohl ist eine übergeordnete Zusammenfassung der Versicherungszweige nicht gegeben.

An Behörden in der Sozialversicherung gibt es 960 Versicherungsämter, 64 Oberversicherungsämter und als höchste Instanz das Reichsversicherungsamt in Berlin. In Bayern, Sachsen und Baden besteht auch noch je ein Landesversicherungsamt, das für bestimmte Angelegenheiten an die Stelle des Reichsversicherungsamts als höchste Instanz tritt. Die Versicherungsämter sind teils staatlichen, teils Gemeindebehörden angegliedert, ausnahmsweise können sie auch als selbständige Behörden errichtet werden. Die Oberversicherungsämter sind höheren Staatsbehörden

angegliedert oder selbständig. Die Aufgaben von Versicherungsämtern können teilweise anderen Behörden übertragen werden, wie das bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft der Fall ist. Neben den ordentlichen Oberversicherungsämtern bestehen 21 besondere Oberversicherungsämter für die Reichsbahn und 8 für den Bergbau. Unter den Verwaltungsaufgaben der Versicherungsbehörden sind die wichtigsten die Führung der Aufsicht über die Versicherungsträger und die Mitwirkung in Organisationsfragen. Die Aufsicht ist in den einzelnen Versicherungszweigen sehr verschiedenartig geregelt. Die Aufsicht über die Reichsversicherungsanstalt für Angestellte und die Reichsknappschaft führt der Reichsarbeitsminister. Die Aufsicht über die Bezirksknappschaften ist dabei zum Teil den Oberbergämtern übertragen. Die Aufsicht über die Berufsgenossenschaften, die Landesversicherungsanstalten, die Seekasse und die Seekrankenkasse führen das Reichsversicherungsamt und die Landesversicherungsämter. Die Sonderanstalten der Reichsbahn unterstehen der Aufsicht des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. In der Krankenversicherung führen die Versicherungsämter die Aufsicht.

Die Mängel der bisherigen Organisation sind danach im wesentlichen:

a) die zu große Zahl der Versicherungsträger und damit das Bestehen zu kleiner Versicherungsträger,
b) zu große Selbständigkeit der Versicherungsträger, wo Verwaltungsgemeinschaft möglich und förderlich wäre,
c) Befassung kleiner Versicherungsträger mit Aufgaben, denen sie nicht genügend gewachsen sind,
d) Mangel einer Zusammenarbeit zwischen den Versicherungszweigen, namentlich zwischen der Kranken- und Rentenversicherung,
e) ungerechtfertigte Lastenverschiebung zwischen den verschiedenen Arten von Krankenkassen infolge des Bestehens der Sonderkassen und der Möglichkeit, günstige Wagnisse auszusondern,
f) mangelnde Verbindung zwischen Staats- und Selbstverwaltung und
g) Mangel an Einheitlichkeit und Zusammenfassung der Aufsicht.

Die Bedeutung des Aufbaugesetzes vom 5. Juli 1934 liegt in der Zusammenfassung und Vereinfachung der Verwaltung.

Der lange Zeit erwogene Gedanke einer alle Versicherungszweige umfassenden Einheitsversicherung ist dabei nicht verwirklicht worden. Insbesondere ist in der Krankenversicherung die Artteilung in Orts-, Land-, Betriebs- und Innungskrankenkassen bestehen geblieben. Ebenso hat in der Invalidenversicherung ein Aufgehen der Sonderanstalten, ins-

besondere der Reichsbahnarbeiterpensionskassen, die zu einer einzigen Versicherungsanstalt, der Reichsbahnversicherungsanstalt, zusammengeschlossen wurden, in die allgemeinen Landesversicherungsanstalten nicht stattgefunden. Dagegen werden die Träger der Krankenversicherung für gewisse Aufgaben der Invalidenversicherung und umgekehrt die Träger der Invalidenversicherung für gewisse Aufgaben der Krankenkassen tätig. Die Landesversicherungsanstalt, bei der Reichsbahn die nunmehrige Reichsbahnversicherungsanstalt, ist Träger der Invalidenversicherung ihres Bezirks, sie ist gleichzeitig aber auch Träger der Krankenversicherung für sogenannte Gemeinschaftsaufgaben, während die Krankenkassen wieder für die Landesversicherungsanstalt und die Reichsbahnversicherungsanstalt die rein örtlichen Aufgaben der Invalidenversicherung durchzuführen haben.

Selbstverständlich hat die Neuregelung auch den Führergrundsatz durchgeführt. Das bedeutet, daß Hauptversammlungen, Ausschüsse und Vorstände verschwinden. Als alleiniger Willensträger des Versicherungsträgers waltet ein Leiter, dessen Bestellung für die einzelnen Versicherungszweige verschieden geregelt ist. Ihm wird ein Beirat zur Seite gegeben, dem lediglich die Aufgaben einer beratenden Körperschaft zukommen. Die Zusammensetzung des Beirats ist so geregelt, daß grundsätzlich die Versicherten und ihre Betriebsführer in gleicher Zahl vertreten sind.

Die Bestimmungen über die Aufsicht werden durch das Aufbaugesetz geändert. Die Reichsversicherungsanstalt für Angestellte und die Reichsknappschaft werden der Aufsicht des Reichsversicherungsamts unterstellt. Dasselbe gilt für die Sonderanstalten auf dem Gebiet der Invalidenversicherung. Die Abteilung A der Reichsbahnversicherungsanstalt untersteht daher seit 1. Januar 1935 der Aufsicht des Reichsversicherungsamts. Die Aufsicht über die Abteilung B übt nach wie vor der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft aus. Das Aufbaugesetz hat im übrigen die besonderen Landesversicherungsämter in Bayern, Sachsen und Baden aufgehoben. Ihre Befugnisse sind auf das Reichsversicherungsamt übergegangen. Die sonstigen Versicherungsbehörden, die Versicherungsämter und die Oberversicherungsämter, sind bestehen geblieben.

Einzelheiten über das Aufbaugesetz werden in den besonderen Abschnitten über die Kranken- und Invalidenversicherung erörtert werden.

Die Gesamteinnahmen, die Ausgaben und das Vermögen der deutschen Sozialversicherung für das Jahr 1933[1] sind aus der nachstehenden Übersicht zu ersehen:

[1] Die Zahlen für 1934 lagen bei Abfassung dieser Abhandlung noch nicht vor.

Versicherungszweig	Gesamteinnahme	Davon Beiträge	Gesamtausgaben	Davon Leistungen	+ Überschuß — Fehlbetrag	Vermögen Ende 1933
	in Millionen RM					
Krankenversicherung . .	1 031	979	1 028	914	+ 3	837
Unfallversicherung . . .	322	304	307	260	+ 15	290
Invalidenversicherung . .	745	679	782	725	— 37	1 229
Angestelltenversicherung	413	288	240	228	+173	2 249
Knappschaftliche Pensionsversicherung .	207	94	197	181	+ 10	129
Arbeitslosenversicherung	1 664	1 629	1758	1 251	— 94	—
Insgesamt . . .	4 382	3 973	4 312	3 559	+ 70	4 734

Gegenüber dem Vorjahr ist in der Invalidenversicherung der Fehlbetrag von 184 Millionen RM auf 37 Millionen RM zurückgegangen. Dagegen weist die Arbeitslosenversicherung, die im Vorjahr einen Überschuß von 219 Millionen RM hatte, einen Fehlbetrag von 94 Millionen RM auf. In der Unfallversicherung war gegenüber dem Vorjahr (— 2 Millionen RM) ein Überschuß von 15 Millionen RM zu verzeichnen. Das Vermögen ist um 145 Millionen RM gestiegen.

Der Gesamtaufwand der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf dem Gebiet der Sozialversicherung ist aus der nachfolgenden Übersicht zu ersehen:

Die wirkliche Jahresausgabe betrug rund:

im Kalenderjahr	für die Krankenversicherung	für die Invalidenversicherung einschließl. Abtlg. B der Arbeiter-Pensionskasse	für die Angestelltenversicherung	für die Unfallversicherung	für die Arbeitslosenversicherung
	Reichsmark				
1913	6 300 000	17 900 000	190 000	10 580 000	—
1925	20 435 000	36 231 000	4 004 000	11 818 000	3 833 000
1926	27 727 000	40 677 000	1 119 000	18 295 000	11 113 000
1927	32 176 000	43 982 000	1 116 000	18 856 000	12 114 000
1928	36 726 000	49 349 000	1 338 000	19 583 000	13 446 000
1929	40 138 000	49 845 000	1 529 000	20 712 000	14 252 000
1930	34 681 000	50 409 000	1 585 000	21 420 000	19 828 000
1931	27 107 000	49 947 000	1 499 000	20 740 000	24 138 000
1932	22 217 000	44 317 000	1 219 000	17 597 000	18 767 000
1933	20 557 000	44 041 000	1 400 000	15 487 000	19 435 000
1934	20 908 000	54 048 000	1 849 000	15 278 000	23 638 000

Unter den Ausgaben für die Krankenversicherung des Jahres 1934 befinden sich rund 9,2 Millionen RM für die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung. Die Gesamtausgaben des Jahres 1934 (115 721 000 RM) sind gegenüber den Ausgaben des Jahres 1913 (34 970 000 RM) um 231 %, gegenüber denen des Vorjahres (100 920 000 RM)[1] um 15 % gestiegen. Die Gesamtausgaben betrugen in den einzelnen Jahren:

1926 . .	98 931 000 RM	1931 . .	123 431 000 RM
1927 . .	108 244 000 „	1932 . .	104 117 000 „
1928 . .	120 442 000 „	1933 . .	100 920 000 „
1929 . .	126 476 000 „	1934 . .	115 721 000 „
1930 . .	127 923 000 „		

Die Zunahme des Jahres 1934 hat ihren Grund in der Mehrbeschäftigung von Personal. Im Jahresdurchschnitt betrug die Zahl der gegen Krankheit bei den Reichsbahnbetriebskrankenkassen versicherten Personen im Jahr 1934 424 194, im Jahr 1933 388 599.

Zu dem Gesamtaufwand der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für das Jahr 1934 traten an Beitragsaufwendungen der Versicherten (einschließlich der Beiträge für die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung, die Kranken- und Sterbegeldkasse der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und die Zusatzversicherung der Abteilung B der Reichsbahnarbeiterpensionskasse, jetzt Reichsbahnversicherungsanstalt) 106 876 000 RM hinzu, so daß sich der Gesamtaufwand für die Sozialversicherung innerhalb der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für das Jahr 1934 auf 222 597 000 Reichsmark belief (1933 = 195 625 000 RM).

A. Die Invalidenversicherung (Reichsbahnarbeiterpensionskassen, Reichsbahnversicherungsanstalt).

1. Organisatorischer Aufbau.

Die in der Einleitung schon erwähnte Durchführung des Aufbaus der Sozialversicherung hatte bei der Invalidenversicherung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft folgende Wirkungen:

Durch Abschnitt V § 1 Absatz 2 des Gesetzes über den Aufbau der Sozialversicherung vom 5. Juli 1934 (RGBl. I, S. 577 ff.) erhielt der Reichs- und Preußische Arbeitsminister die Ermächtigung, im Einvernehmen mit dem Reichs- und Preußischen Verkehrsminister die Sonderanstalten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Arbeiterpensionskassen Abteilung A) zu vereinigen, den Bereich der Sonderanstalt auf das ganze Reich zu erstrecken und die Satzungen der Anstalt zu ändern. Durch Abschnitt V § 1 Absatz 3 a. a. O. erhielt der Generaldirektor der Deut-

[1] Auf Seite 1080 des Archivs für Eisenbahnwesen 1934 befindet sich ein Druckfehler. Es muß dort statt 10 920 000 RM heißen 100 920 000 RM.

schen Reichsbahn-Gesellschaft eine gleiche Ermächtigung für die entsprechenden Maßnahmen bei der Zusatzversicherung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Arbeiterpensionskassen Abteilung B).

Durch die 4. Verordnung des Reichs- und Preußischen Arbeitsministers zum Aufbau der Sozialversicherung vom 20. Dezember 1934 (RGBl. I, S. 1273) machte der Reichs- und Preußische Arbeitsminister von seiner Ermächtigung Gebrauch und vereinigte mit Wirkung vom 1. Januar 1935 die Sonderanstalten Abteilungen A der Arbeiterpensionskassen II (Bayern), III (Sachsen) und V (Baden) mit der Sonderanstalt Abteilung A der preußisch-hessischen Arbeiterpensionskasse I zu einer einheitlichen Sonderanstalt. Mit diesem Zeitpunkt hören die ehemaligen Arbeiterpensionskassen Abteilung A, II, III und V zu bestehen auf. Ihre Aufgaben, Rechte und Verbindlichkeiten sowie ihr Vermögen gehen auf die Arbeiterpensionskasse I über. Diese führt fortan die Bezeichnung Reichsbahnversicherungsanstalt und ist auch für die bisher bei den Arbeiterpensionskassen II, III und V versicherungspflichtigen Personen zuständig. Ihre Satzung gilt bis auf weiteres als Satzung der neuen Gesamtanstalt fort. Das Vermögen der mit der Arbeiterpensionskasse I vereinigten Arbeiterpensionskassen wird von den bisher zur Aufsicht zuständigen Behörden, den Reichsbahndirektionen München, Dresden, Karlsruhe, festgestellt. Auf Grund der von ihnen bestätigten Rechtsnachfolge werden die erforderlichen Umschreibungen im Grundbuch vorgenommen.

Im übrigen erhält der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gemäß § 5 der 4. Verordnung die Ermächtigung, Aus- und Durchführungsbestimmungen für die von dem Reichs- und Preußischen Arbeitsminister getroffenen Anordnungen zu erlassen. Von diesem Recht hat der Generaldirektor durch seine Durchführungsbestimmungen vom 22. Dezember 1934 (Deutscher Reichsanzeiger Nr. 300 S. 2) Gebrauch gemacht.

Der Generaldirektor hat ferner durch seine Anordnung betreffend die Vereinigung der Abteilungen B der Reichsbahnarbeiterpensionskassen auf Grund von Abschnitt V § 1 Absatz 3 des Gesetzes vom 5. Juli 1934 (Deutscher Reichsanzeiger Nr. 300 S. 2) die entsprechenden Maßnahmen zur Vereinigung der Abteilungen B ausgesprochen.

Die Gründe für eine Vereinheitlichung der Kassen, Abteilung A und B, sind kurz schon in der allgemeinen Einleitung dieses Aufsatzes gestreift (vgl. S. 1467). Wenn auch sämtliche Kassen in Beiträgen und Leistungen einander schon vorher angeglichen waren, so bestanden doch sonst noch manche Unterschiede, die sich um so mehr störend bemerkbar machten, als bei der übrigen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn-Ge-

sellschaft die verschiedenen ehemaligen Ländereisenbahnverwaltungen zu einem einheitlichen Ganzen für das gesamte Gebiet des Deutschen Reichs zusammengeschmolzen wurden. Der Ersatz der 7 Reichsbahnarbeiterpensionskassen durch einen einheitlichen Versicherungsträger war schon lange ein Wunsch der Reichsbahnverwaltung und der Versicherten.

Gemäß § 2 der 4. Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung ist ferner in Ausführung der Ermächtigung des Abschnitts V § 1 Absatz 2 des Gesetzes vom 5. Juli 1934 die Zuständigkeit der einheitlichen Sonderanstalt auf die bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beschäftigten invalidenversicherungspflichtigen Personen im Bereich der Landesversicherungsanstalten Württemberg, Mecklenburg und Oldenburg ausgedehnt worden. Die Gründe hierfür waren die gleichen wie für die Ausdehnung der Reichsbahnversicherungsanstalt auf das ganze Reichsgebiet. Die Entstehung der ehemals selbständigen Arbeiterpensionskassen ist auf deren geschichtliche Entwicklung aus Versorgungseinrichtungen der früher selbständigen Ländereisenbahnverwaltungen zurückzuführen. Dabei hatten die Württembergische, Mecklenburgische und Oldenburgische Eisenbahnverwaltung wegen der geringen Zahl der Eisenbahnbediensteten von der Bildung von Sonderanstalten für die gesetzliche Invalidenversicherung ihres Bezirks abgesehen und die Bediensteten bei den Landesversicherungsanstalten der allgemeinen Invalidenversicherung versichert. Lediglich die Zusatzversicherung, Abteilung B, bestand mangels einer entsprechenden Einrichtung bei der allgemeinen Versicherung gleichmäßig bei allen deutschen Eisenbahnverwaltungen. Mit der fortschreitenden Vereinheitlichung der Reichsbahnverwaltung erwies es sich als zweckmäßig, sämtliche Eisenbahnbedienstete in die Sonderanstalt, Abteilung A der Reichsbahnversicherungsanstalt zu überführen, wie sie schon vordem sämtlich in deren Zusatzversicherung (Abteilung B) waren. Eingriffe in die materiellen Rechte der Versicherten fanden dadurch nicht statt, da, wie schon erwähnt, die Leistungen und Beiträge aller Kassen der gesetzlichen Invalidenversicherung bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft untereinander, wie auch im Verhältnis zu der allgemeinen gesetzlichen Invalidenversicherung bei den Landesversicherungsanstalten die gleichen waren.

Durch die Ausdehnung der Reichsbahnversicherungsanstalt auf das gesamte Reichsgebiet treten mit Wirkung vom 1. Januar 1935 etwa 15 000 bisher bei den Landesversicherungsanstalten Württemberg, Mecklenburg und Oldenburg versicherte Eisenbahner in die Reichsbahnversicherungsanstalt ein.

Bei den Vorarbeiten für das Gesetz über den Aufbau der Sozialversicherung vom 5. Juli 1934 (RGBl. I, S. 577 ff.) war u. a. auch die Vorfrage

zu entscheiden, ob bei einer Vereinheitlichung der gesamten Sozialversicherung, wie sie ursprünglich sogar in Gestalt einer Einheitsversicherung für sämtliche Versicherungszweige ins Auge gefaßt war, die Arbeiterpensionskassen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als Sonderanstalten noch Daseinsberechtigung besaßen. Es waren starke Bestrebungen im Gange, die Sonderanstalten überhaupt aufzuheben und ihre Mitglieder in die allgemeine Invalidenversicherung zu überführen. Im Endergebnis entschloß man sich erfreulicherweise jedoch für eine Erhaltung der Sonderanstalten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, weil diese durch den Gedanken der berufsmäßigen Zusammenfassung bestimmter großer Kreise von Versicherten dem nationalsozialistischen Gedanken der Verbundenheit der Gefolgschaft mit den Einrichtungen ihres Betriebs besonders Rechnung tragen. Nicht zuletzt wurde bei dieser Entscheidung auch berücksichtigt, daß sich die Versicherten selbst lebhaft für die Erhaltung der Sonderanstalten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft einsetzten, die auf eine längere Geschichte und Erfahrung zurückblicken als die allgemeine gesetzliche Invalidenversicherung. Ferner handelt es sich bei diesen Sonderanstalten um Einrichtungen, die mit dem ganzen Wohlfahrtswesen der Eisenbahnen aufs engste verwachsen sind und nicht ohne Nachteile für Verwaltung und Arbeiterschaft davon getrennt werden können.

Als neue Aufgabe der Invalidenversicherung und damit der Reichsbahnversicherungsanstalt ist durch Abschnitt II Artikel 2 § 1 und Artikel 3 § 5 des Gesetzes über den Aufbau der Sozialversicherung vom 5. Juli 1934 (RGBl. I, S. 577 ff.) die Bearbeitung der Gemeinschaftsaufgaben der Krankenversicherung hinzugekommen. Es handelt sich hierbei um solche Aufgaben der Krankenversicherung, die zweckmäßig für einen größeren Betrieb einheitlich erledigt werden. Die Dritte Verordnung des Reichs- und Preußischen Arbeitsministers zum Aufbau der Sozialversicherung vom 18. Dezember 1934 (RGBl. I, S. 1266) bezeichnet als Gemeinschaftsaufgaben:

1. den Betrieb von Heilanstalten, Erholungs- und Genesungsheimen und ähnlichen Einrichtungen,
2. die Durchführung der vorbeugenden Gesundheitsfürsorge sowie die Beteiligung an den Aufgaben der Bevölkerungs- und Gesundheitspolitik,
3. die Regelung des vertrauensärztlichen Dienstes,
4. die gemeinsame Verwaltung der Rücklagen der Krankenkassen,
5. die Verwaltung der Gemeinlast für den Bezirk der Landesversicherungsanstalt,

6. die Prüfung der Geschäfts-, Rechnungs- und Betriebsführung der Krankenkassen und Kassenverbände (§§ 342 Absatz 2, 413 Absatz 2 Satz 3, 414 a der Reichsversicherungsordnung).

Die Einführung der Gemeinschaftsaufgaben der Krankenversicherung ist nach der amtlichen Begründung zum Gesetz über den Aufbau der Sozialversicherung auf die bisherige Zersplitterung in der allgemeinen Krankenversicherung zurückzuführen, bei der eine zusammenfassende Spitze über die zahlreichen Einzelkassen verschiedenster Art fehlte. Die Wirkung war ein starkes Nebeneinanderarbeiten der zum Teil recht kleinen Kassen mit geringer Mitgliederzahl, die Unmöglichkeit der genügenden Ausnutzung von Heimen, die im Verhältnis zur Mitgliederzahl ihrer Eigentümerin oft zu groß waren, endlich unzureichende Verwaltung des Vermögens infolge mangelnder Sachkenntnis. In der Zusammenfassung einzelner wichtiger Aufgaben in der Hand der Landesversicherungsanstalt als einer Behörde mit größerer Sachkenntnis und der Möglichkeit des Ausgleichs für einen größeren Bezirk beabsichtigt man die bisherigen Mängel abzustellen.

Bei der Krankenversicherung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bestehen die erwähnten Mißstände nicht. Vielmehr ist hier für eine Zusammenfassung der Aufgaben durch den Verband der Arbeiterpensionskassen und für eine organische Verbindung mit der Invalidenversicherung durch die weitgehende Verwaltungseinheit zwischen Arbeiterpensionskasse und Bezirksausschuß der Reichsbahnversicherungsanstalt bereits in erheblichem Umfang gesorgt. Es unterliegt daher zur Zeit der Prüfung, ob und inwieweit die Gemeinschaftsaufgaben bei der Krankenversicherung der Reichsbahn eine Veränderung des bisherigen Zustands notwendig machen. Neu herzustellen wäre allerdings die Verbindung der Reichsbahnversicherungsanstalt zu den Arbeiterpensionskassen der Reichsverkehrsverwaltung.

Die innere Organisation der neuen Reichsbahnversicherungsanstalt hat durch die Aufbaugesetzgebung und die Zusammenlegung der ehemaligen Arbeiterpensionskassen starke Veränderungen erfahren. Neue Satzungen sind in Vorbereitung. Durch die Vereinigung haben die ehemaligen Arbeiterpensionskassen aufgehört, als selbständige Anstalten zu bestehen, sie besitzen nunmehr nur noch die Stellung von Bezirksausschüssen der Reichsbahnversicherungsanstalt, soweit nicht durch die erwähnten Durchführungsbestimmungen des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 22. Dezember 1934 (Reichsanzeiger Nr. 300 S. 2) den Vorsitzenden einzelner aus den vormals selbständigen Arbeiterpensionskassen hervorgegangenen Bezirksausschüsse noch gewisse Aufgaben der Abwicklung und Überleitung übertragen sind.

Hervorzuheben unter den zahlreichen Veränderungen der Aufbaugesetzgebung ist zunächst der mit Wirkung vom 1. Januar 1935 erfolgte Übergang der Aufsicht über die Abteilung A der Reichsbahnversicherungsanstalt vom Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf das Reichsversicherungsamt (Abschnitt IV § 2 des Gesetzes vom 5. Juli 1935). Für die Beaufsichtigung der Abteilung B bleibt der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nach wie vor zuständig.

Infolge Einführung des Führergrundsatzes bei den Trägern der Sozialversicherung (Abschnitt I Artikel 7 § 1 und 2 des Gesetzes über den Aufbau der Sozialversicherung vom 5. Juli 1934) hat die erste Durchführungsverordnung zum Aufbau der Sozialversicherung vom 24. Oktober 1934 (RGBl. I, S. 1105) und besonders für die Sonderanstalten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft § 4 der 4. Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung vom 20. Dezember 1934 (RGBl. I, S. 1273) die Ausschüsse der Sonderanstalten, die parlamentarische Vertretung der Versicherten, beseitigt. Die Befugnisse der Ausschüsse sind bis zur endgültigen Regelung durch die neuen in Vorbereitung befindlichen Satzungen nach § 4 a. a. O. teils auf den Vorstand, teils auf den Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als die bisher zuständige Aufsichtsbehörde übergegangen. Das Amt der bisherigen Vorstandsmitglieder ist nach § 4 Absatz 2 a. a. O. erloschen. Die Ernennung neuer Mitglieder des Vorstands aus dem Kreis der Reichsbahnbediensteten hat der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vorgenommen. Den Vertreter der Wasserstraßenarbeiter bestellt der Reichs- und Preußische Verkehrsminister.

In Zukunft steht nach Abschnitt II Artikel 7 § 2 des Gesetzes vom 5. Juli 1934 an der Spitze eines Versicherungsträgers ein Leiter, für dessen Bestellung allgemein die Vorschriften des Abschnitts II Artikel 1 der 5. Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung vom 21. Dezember 1934 (RGBl. I, S. 1274 ff.) gelten, dessen Bestellung bei der Sonderanstalt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft aber nach Absatz 2 a. a. O. der Regelung durch die noch in Vorbereitung befindliche Satzung vorbehalten ist.

Nach Abschnitt II Artikel 7 § 3 des Gesetzes vom 5. Juli 1934 erhält der Leiter einer Versicherungsanstalt einen Beirat, dem angehören:

1. Versicherte des Versicherungsträgers und Führer von Betrieben, deren Gefolgschaft bei dem Versicherungsträger versichert ist, oder Stellvertreter solcher Führer in gleicher Zahl,

2. ein Arzt und
3. ein Vertreter der Gebietskörperschaft, für die der Versicherungsträger örtlich zuständig ist.

Für die Einzelheiten der Bestellung gelten die Vorschriften des Abschnitts II Artikel 2 der 5. Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung vom 21. Dezember 1934 (RGBl. I, S. 1274 ff.). Der Beirat hat nach § 5 des Gesetzes vom 5. Juli 1934 den Leiter des Versicherungsträgers in dessen Verwaltung zu unterstützen und zu beraten. Weitere Einzelheiten des Beirats der Reichsbahnversicherungsanstalt und seiner Bestellung wird ebenfalls die neue Satzung der Reichsbahnversicherungsanstalt ergeben.

Wie die vorstehenden Ausführungen dartun dürften, ist der gesamte verwaltungsmäßige Aufbau der Invalidenversicherungsträger zur Zeit in starker Umbildung begriffen, wozu bei der Reichsbahnversicherungsanstalt noch die Veränderungen infolge der Zusammenlegung der Arbeiterpensionskassen hinzukommen. Das Geschäftsjahr 1934 hat durch das im Juli 1934 erlassene Gesetz über den Aufbau der Sozialversicherung naturgemäß erst den Anfang der Entwicklung gebracht, deren Abschluß über das Ende des Berichtsjahrs hinausreicht. Diese Abhandlung über das Geschäftsjahr 1934 vermeidet es daher absichtlich, auf noch nicht abgeschlossene Einzelheiten im Aufbau der allgemeinen Versicherungsträger und der Reichsbahnversicherungsanstalt einzugehen. Es ist zu erwarten, daß der Bericht für das Geschäftsjahr 1935 ein abschließendes Bild geben wird.

2. Geldliche Lage der Reichsbahnversicherungsanstalt.

a) Reichsbahnversicherungsanstalt Abteilung A.

Die Auswirkungen des im Bericht über das Geschäftsjahr 1933 (Archiv 1934, S. 1366 ff.) ausführlich behandelten Sanierungsgesetzes vom 7. Dezember 1933 (RGBl. I, S. 1039) haben weiter eine leichte Besserung der geldlichen Lage der allgemeinen Invalidenversicherung und damit auch der Reichsbahnversicherungsanstalt Abteilung A gebracht, obwohl die im Gesetz vorgesehene Beitragserhöhung in der Invalidenversicherung noch nicht durchgeführt ist. Hinzu tritt noch der erhebliche Mehreingang von Beiträgen infolge von Neueinstellungen. Über die Mitgliederbewegung, die Veränderung in Beiträgen und Leistungen und den Vermögensstand im Geschäftsjahr 1934 gegenüber 1933 gibt folgende vergleichende Aufstellung einen Anhalt:

	Mitgliederstand		Beitragseinnahmen		Zahl der Rentenempfänger	
	31. 12. 33	31. 12. 34	1933	1934	31. 12. 33	31. 12. 34
Apk I . . .	368 613	383 361	24 682 711	30 715 659	123 358	123 835
„ II . . .	63 018	66 218	4 286 196	5 401 418	13 874	13 931
„ III . . .	48 781	41 157	2 696 026	3 132 565	12 726	12 660
„ V . . .	24 360	23 870	1 552 307	1 836 779	6 753	6 720
Zusammen . . .	504 772	514 606	33 217 240	41 086 421	156 711	157 146
1934 mehr oder weniger gegenüber 1933 . .		+9 834		+7 869 181		+ 435

	Rentenausgaben[1]		Vermögensstand	
	1933	1934	31. 12. 33	31. 12. 34
Apk I . . .	25 117 422	24 559 833	33 724 250	40 602 924
„ II . . .	4 359 993	4 316 417	7 029 471	8 361 149
„ III . . .	2 743 966	2 512 805	4 817 116	5 439 441
„ V . . .	1 581 702	1 472 312	2 476 914	2 846 107
Zusammen	33 803 083	32 861 367	48 047 751	57 249 621
1934 mehr oder weniger gegenüber 1933 . .		— 941 716		+9 201 870

Die geldliche Lage der Reichsbahnversicherungsanstalt Abteilung A ist daher zur Zeit als durchaus flüssig zu bezeichnen, wenn auch nicht verkannt werden darf, daß von einer vorhandenen Anwartschaftsdeckung bei ihr vorerst ebensowenig wie bei der allgemeinen Invalidenversicherung gesprochen werden darf. Dabei ist insbesondere auch das erneut zu erwartende Anwachsen der Rentenausgaben zu bemerken, ein Zustand, der sich in den nächsten Jahren wieder fortsetzen wird.

Einschneidend hat sich die Bestimmung des Gesetzes vom 7. Dezember 1933 (RGBl. I, S. 1039) ausgewirkt, wonach eine Rente in der Invaliden- und Angestelltenversicherung auch ohne Feststellung einer wesentlichen Veränderung in den Verhältnissen des Rentenberechtigten schon dann zu entziehen ist, wenn eine erneute Prüfung ergibt, daß der Rentenempfänger nicht invalide ist (Archiv 1933, S. 1370 ff.). Diese

[1] Schlüsselmäßiger Anteil an der Rentenlast der gesamten Invalidenversicherung.

Gesetzesvorschrift, die darauf zurückzuführen ist, daß stellenweise in der Vergangenheit bei der Bewilligung von Renten zu großzügig verfahren worden war, hat bei der Reichsbahnversicherungsanstalt zur Entziehung einer ganzen Anzahl zu Unrecht bewilligter Renten geführt. Die Verfahren sind noch nicht abgeschlossen. Um derartige Vorkommnisse für die Zukunft zu vermeiden, ist bei der Invalidenversicherung der Deutschen Reichsbahn der ärztliche Gutachterdienst neu geregelt worden. Zur sachlichen Überprüfung der ärztlichen Gutachten wird beim Vorstand der Reichsbahnversicherungsanstalt ein besonderer Revisionsarzt beschäftigt. Ferner wird bei jedem Bezirksausschuß der Reichsbahnversicherungsanstalt noch ein Vertrauensarzt, in der Regel der Oberbahnarzt, eingeschaltet, der den Bezirksausschuß bei der Beurteilung der ärztlichen Gutachten sachlich beraten soll. Die Maßnahme wird, wenn sie sich bewähren sollte, auf das ganze Reichsgebiet ausgedehnt und auch auf die Unfallversicherung erstreckt werden.

Naturgemäß läßt es sich nicht vermeiden, daß die gesetzlich angeordnete Entziehung zu Unrecht bewilligter Renten für die davon betroffenen Rentner eine erhebliche Härte darstellt. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft läßt es sich besonders angelegen sein, für die Arbeiter, die ihrer Renten verlustig gegangen sind, zu sorgen. Sie prüft in erster Linie, ob diese noch so weit arbeitsfähig sind, daß sie in irgendeiner Form wieder bei der Reichsbahn Beschäftigung finden können. Wo dies nicht der Fall ist und die früheren Rentner auch auf dem freien Arbeitsmarkt keine Beschäftigung finden können, ist die Reichsbahn bestrebt, nach Maßgabe der vorhandenen Mittel mit geldlichen Unterstützungen auszuhelfen.

Wie auch in den früheren Geschäftsjahren, hat die Reichsbahnversicherungsanstalt auch im Geschäftsjahr 1934 sich nicht nur auf die eigentliche Altersversorgung erwerbsunfähig gewordener Mitglieder beschränkt. Sie betreibt in erheblichem Umfang auch vorbeugende Gesundheitsfürsorge, um den Zeitpunkt der Erwerbsunfähigkeit im Interesse des Mitglieds und der Kasse möglichst lange Zeit hinauszuschieben. Diese Tätigkeit der Reichsbahnversicherungsanstalt befindet sich in Übereinstimmung mit dem Arbeitsprogramm, das der gesamten Invalidenversicherung auf dem Gebiet der Volksgesundheitspflege von der Reichsregierung gestellt worden ist. Den Volkskrankheiten soll mit allen Mitteln der Kampf angesagt werden. Die Reichsbahnversicherungsanstalt bietet in ihrer die gesamte Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft umfassenden Organisation ein geeignetes Mittel, um diesen Kampf mit Nachdruck zu

führen. Die Einführung der Gemeinschaftsaufgaben erweitert ihren Zuständigkeitsbereich noch insofern, als sie sich in Zukunft auch der Einrichtungen der Betriebskrankenkassen bedienen kann. In erster Linie dienen aber die Heil- und Kuranstalten der Reichsbahnversicherungsanstalt diesem Kampf. Insgesamt besitzt die Reichsbahnversicherungsanstalt 19 Heilanstalten und Heime, von denen 4 zur Zeit geschlossen sind, mit zusammen 13 ständig beschäftigten und angestellten Ärzten und rund 300 Köpfen sonstigen Personals. Die Gesamtbettenzahl sämtlicher Anstalten und Heime beträgt rund 1600, im Jahr 1934 fanden rund 7500 Pfleglinge einschließlich Frauen und Kindern Aufnahme. In den vorgenannten Zahlen sind nicht enthalten 15 Genesungsheime der Reichsbahnbetriebskrankenkassen mit zusammen 600 Betten. Diese Heime kommen, soweit sie erhalten bleiben, nach Einführung der Gemeinschaftsaufgaben auf Grund des Gesetzes über den Aufbau der Sozialversicherung vom 5. Juli 1934 (RGBl. I, S. 577 ff.) und der Dritten Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung vom 18. Dezember 1934 (RGBl. I, S. 1266) ebenfalls unter den Einfluß der Reichsbahnversicherungsanstalt.

Besonderes Augenmerk wendet die Reichsbahnversicherungsanstalt der Lungenheilfürsorge zu in der Erkenntnis, daß eine möglichst weitgehende Eindämmung dieser Volkskrankheit für den Gesundheitszustand des deutschen Volks besonders wünschenswert ist. In enger Zusammenarbeit mit der Bezirksfürsorge der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, der die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, die Reichsbahnversicherungsanstalt, die Reichsbahnbetriebskrankenkassen, die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung und die Eisenbahnvereine erhebliche Mittel zuführen, kämpft die Reichsbahnversicherungsanstalt gegen diese Volksseuche. Vier Lungenheilstätten der Reichsbahnversicherungsanstalt, Moltkefels in Niederschreiberhau (Riesengeb.), Lostau bei Magdeburg, Stadtwald bei Melsungen (Hessen) und das Friedrich-Hilda-Genesungsheim in Oberweiler bei Badenweiler (Schwarzwald), bieten Männern, Frauen und Kindern in den verschiedensten landschaftlich und gesundheitlich günstig gelegenen Gegenden Deutschlands Heilmöglichkeiten, ohne daß übermäßig lange Reisewege die Erfolge des Heilverfahrens beeinträchtigen. Besondere Heime für Kinder befinden sich in Bernburg (Saale) und Westerham (Bayern). Genesungsheime für Erholungsbedürftige betreibt die Reichsbahnversicherungsanstalt in Empfing und Marquartstein, beide in Bayern. Letzteres ist erst vor kurzem erbaut und mit allen modernen Einrichtungen eines Leichtkrankenhauses ausgestattet.

Die Ausnutzung der Heime hat sich im Jahr 1934 entsprechend der Zunahme an Mitgliedern günstig gestaltet. Wenn auch nicht rechnungsmäßig nachzuweisen, so ist mit Sicherheit anzunehmen, daß die zahlreichen Heilverfahren vermindernd auf die Rentenlast der Reichsbahnversicherungsanstalt einwirken.

b) Reichsbahnversicherungsanstalt Abteilung B.

Entsprechend der Zunahme der versicherten Mitglieder auch in der Abteilung B der Reichsbahnversicherungsanstalt und in Auswirkung der im Archiv 1934 S. 1378 ff. behandelten Sanierungsmaßnahmen hat sich auch die geldliche Lage der Abteilung B günstig entwickelt, wie nachfolgende Zahlen beweisen:

	Mitgliederstand		Beitragseinnahmen		Zahl der Rentenempfänger	
	31. 12. 33	31. 12. 34	1933	1934	31. 12. 33	31. 12. 34
Apk I . . .	218 565	267 259	29 379 253	36 756 622	152 756	152 201
„ II . . .	31 563	38 743	4 185 665	5 459 709	11 802	11 796
„ III . . .	22 923	23 305	3 115 802	3 618 045	9 616	9 470
„ IV . . .	10 407	13 234	1 466 362	1 826 102	4 243	4 422
„ V . . .	12 464	15 174	1 724 958	2 116 383	6 818	6 772
„ VI . . .	2 172	3 102	279 602	388 759	1 200	1 207
„ VII . . .	2 093	2 759	263 230	335 885	763	755
Zusammen	300 187	363 576	40 414 872	50 501 505	187 198	186 623
1934 mehr oder weniger gegenüber 1933 . .		+63 389		+10 086 633		— 575

	Rentenausgaben		Vermögensstand	
	1933	1934	31. 12. 33	31. 12. 34
Apk I	30 895 768	30 721 036	72 991 390	89 468 406
„ II	2 867 581	2 882 917	29 006 204	33 284 428
„ III	2 237 234	2 236 418	13 537 648	16 047 352
„ IV	929 170	1 047 975	7 697 539	8 887 727
„ V	1 292 279	1 315 490	9 380 044	11 047 541
„ VI	221 301	228 008	644 515	842 900
„ VII	174 989	178 622	941 483	1 142 786
Zusammen	38 618 322	38 610 466	134 198 823	160 721 140
1934 mehr oder weniger gegenüber 1933 . .		— 7 856		+ 26 522 317

Trotz dieses im Augenblick verhältnismäßig günstigen Standes der Abteilung B ist nicht zu verkennen, daß auch nach dem Ergebnis des Geschäftsjahrs 1934 die endgültige Sanierung der Abteilung B in einer Form, die die Erhaltung der gegenwärtigen Renten gestattet, noch nicht erreicht ist und auch in Zukunft voraussichtlich nur durch erhebliche Zuschüsse der Verwaltung zu erlangen sein wird.

B. Die Krankenversicherung (Reichsbahnbetriebskrankenkassen).

Das Gesetz über den Aufbau der Sozialversicherung (vgl. A 1) hat auch in die Verhältnisse der Krankenkassen eingegriffen und ihr Gesicht erheblich verändert. Zunächst hat die oben (vgl. S. 1473) behandelte Einführung der Gemeinschaftsaufgaben die Krankenkassen in gewisser Beziehung unter die Landesversicherungsanstalten, die Betriebskrankenkassen der Reichsbahn unter die Reichsbahnversicherungsanstalt gestellt (Abschnitt II § 5 des Gesetzes über den Aufbau der Sozialversicherung). Wie schon oben (S. 1474) erwähnt, ist die Frage, ob und inwieweit die Gemeinschaftsaufgaben gegenüber dem gegenwärtigen Zustand bei der Krankenversicherung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im einzelnen Veränderung bringen, noch nicht entschieden.

Sodann führt Abschnitt II Artikel 7 § 2 des Gesetzes über den Aufbau der Sozialversicherung den Führergrundsatz auch bei den Reichsbahnbetriebskrankenkassen ein. Die früheren Vorstände und Ausschüsse sind weggefallen. Leiter der Reichsbahnbetriebskrankenkasse ist künftig der Führer des Betriebs oder sein Stellvertreter. Da die Betriebskrankenkassen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für eine Mehrzahl von einzelnen selbständigen Betrieben innerhalb eines Reichsbahndirektionsbezirks (in Bayern sogar für mehrere Reichsbahndirektionsbezirke) eingerichtet sind, paßt diese Regelung nicht unmittelbar auf die besonderen Verhältnisse bei der Reichsbahn. Als Führer der versicherten Betriebe und damit als Leiter der Betriebskrankenkasse kommt nur der Präsident der Reichsbahndirektion oder sein Stellvertreter in Frage. Der Dezernent der Reichsbahndirektion, der den Vorsitz in der Betriebskrankenkasse führt, ist als der durch den Geschäftsplan bestellte Stellvertreter des eigentlichen Betriebsführers anzusehen. Damit bleibt bei den Betriebskrankenkassen der Reichsbahn in bezug auf ihre Leistung alles bei dem bisherigen Zustand. Einer besonderen Berufung des Leiters nach den Vorschriften des Abschnitts II Artikel 7 § 4 Satz 1 bedarf es nicht.

Der Leiter der Betriebskrankenkasse erhält ebenfalls einen Beirat, dem aber nach der Sonderbestimmung des Abschnitts II Artikel 7 § 3 Absatz 3 des Gesetzes über den Aufbau der Sozialversicherung nur Versicherte und Vertreter des Führers des Betriebs, diese mit der gleichen Stimmenzahl, angehören. Dagegen sind im Beirat der Betriebskrankenkassen im Gegensatz zu dem der Invalidenversicherungsanstalt und der sonstigen Krankenkassen die Ärzte und Gebietskörperschaften nicht vertreten.

Für die Bildung des Beirats der Betriebskrankenkassen gilt Abschnitt II Artikel 7 § 4 und Abschnitt II Artikel 2 § 20 der 5. Verordnung über den Aufbau der Sozialversicherung. Bei sämtlichen Reichsbahnbetriebskrankenkassen führen die Leiter im Beirat die Stimmen der Vertreter des Betriebsführers selbst. Die Aufgaben des Beirats der Betriebskrankenkassen bestehen wie die des Beirats in der Invalidenversicherung nach Abschnitt II Artikel 7 § 5 zur Zeit in der Unterstützung und Beratung des Leiters bei der Verwaltung des Versicherungsträgers. Es ist noch nicht entschieden, ob dem Beirat künftig auch das Recht, in wichtigen Fragen zu beschließen und zu bestimmen, eingeräumt werden wird.

Eine bedeutsame Neuerung der Aufbaugesetzgebung ist ferner die Gemeinlast. Abschnitt II Artikel 8 § 3 sieht für sämtliche Träger der Krankenversicherung (also auch für die Betriebskrankenkassen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft) die Pflicht zur Abführung eines nach Absatz 2 a. a. O. noch zu bestimmenden Hundertsatzes der Grundlohnsumme an einen Vermögensstock vor, der, ohne die wirtschaftliche Selbstverantwortung der einzelnen Kassen zu berühren, zum Ausgleich ungerechtfertigter Verschiedenheiten in der Höhe der Beiträge und Leistungen der einzelnen Kassen verwandt werden soll. Da die Aufbau-Gesetzgebung die einzelnen Kassen hat bestehen lassen und von der Gründung einer Einheitskrankenkasse, ähnlich der Landesversicherungsanstalt der Invalidenversicherung, abgesehen hat, ist sie bestrebt, wenigstens durch einen Ausgleich, dem alle Krankenkassen des Reichs unterworfen werden, eine Angleichung in den Beiträgen und Leistungen herbeizuführen. Alle näheren Einzelheiten über Höhe und Umfang des Ausgleichs sind bisher nicht abschließend bekannt geworden, so daß sich ein endgültiges Bild über die Bedeutung der Gemeinlast noch nicht abgeben läßt.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist unabhängig hiervon bestrebt, die Unterschiede, die zwischen den Beiträgen und Leistungen der einzelnen Reichsbahnbetriebskrankenkassen bestehen, möglichst auszugleichen. Im Berichtsjahr wurden noch Beiträge zwischen 6 und 3,9 % des Grundlohns erhoben. Die nachfolgende Übersicht gibt ein Bild, in welchem Umfang die Beitragssätze bei den einzelnen Kassen seit 1929 geändert worden sind:

Reichsbahnbetriebskrankenkasse	Ende 1929	Ende 1932	ab 1. 1. 1934	ab 1. 1. 1935
Altona	8,1	6,3	5,4	4,9
Berlin	8,4	6,0	4,8	4,2
Brandenburg West	7,5	6,0	4,8	4,8
Breslau	8,4	6,6	5,1	4,1
Wuppertal	8,7	6,0	5,0	5,0
Erfurt	9,0	6,0	5,4	5,0
Essen	8,1	5,4	4,2	4,2
Frankfurt (M)		6,0	4,8	4,8
Frankfurt (O)	8,1	5,0	5,0	5,0
Halle (Saale)	7,5	5,0	5,0	5,0
Hannover	7,5	6,0	5,4	5,0
Kassel	9,0	6,3	6,0	6,0
Köln	7,8	6,3	5,0	5,0
Königsberg (Pr)	9,0	5,4	4,5	4,5
Mainz	7,5	5,0	5,0	4,8
Münster (Westf)	7,8	5,0	5,0	5,0
Oppeln	9,0	6,9	6,9	5,1
Stettin	9,0	6,3	6,3	5,1
Trier	7,5	4,8	4,5	3,9
Schwerin	7,5	5,0	4,5	3,9
Dresden	7,5	5,7	4,8	4,8
Karlsruhe	7,5	5,0	4,5	4,5
Oldenburg	8,1	5,0	4,8	
Stuttgart	7,5	5,0	4,5	4,5
Rosenheim	7,0	5,0	4,8	4,5
Ludwigshafen	7,5	5,0	4,5	4,5
Alle Reichsbahnbetriebskrankenkassen zusammen	8,0	5,6	5,0	4,7

Inzwischen sind die Beitragssätze bei einigen Kassen weiter gesenkt worden.

Auch bei den Leistungen der verschiedenen Reichsbahnbetriebskrankenkassen ergeben sich noch erhebliche Verschiedenheiten, die aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich sind:

Uebersicht der Leistungen der Reichsbahn-

Laufende Nummer	1 Name der Reichsbahnbetriebskrankenkasse	2 Ist der Grundlohn bestimmt nach dem wirklichen Arbeitsverdienst des einzelnen Versicherten? (§ 180 Abs. 2 Ziff. 1)	3 Lohnstufen? (§ 180 Abs. 2 Ziff. 2)	4 Wieviel Hundertstel vom Grundlohn betragen die Beiträge im allgemeinen?	5 der Versicherten, die während der Krankheit Arbeitsentgelt erhalten? (§ 189 Abs. 1)	6 Wie hoch ist die Krankenscheingebühr? (§ 187b)	7	8 Wieviel Hundertstel: Der Zuschlag zum Krankengeld für den Ehegatten?	9 für jeden sonstigen Angehörigen?	10 Das satzungsmäßige Krankengeld von der 7. Woche der Arbeitsunfähigkeit an (§ 191 Abs. 2) für alle Lohnstufen?	11 für die unteren Lohnstufen?	12 Das satzungsmäßige Krankengeld für Versicherte nach Wegfall des Arbeitsentgelts? (§ 189 Abs. 1)
1	Altona	nein	ja	4,9	4,4	25 Rpf		.	.	50	.	50
2	Berlin	nein	ja	4,5	3,9	25 Rpf		.	.	50	.	50
3	Brandenburg-W.	nein	ja	4,8	4,32	25 Rpf		.	.	50	.	50
4	Breslau	nein	ja	5,0	4,5	25 Rpf		.	.	50	.	50
5	Wuppertal . . .	nein	ja	5,0	4,5	25 Rpf		.	.	50	.	50
6	Erfurt	nein	ja	5,0	4,5	25 Rpf		.	.	50	.	50
7	Essen	nein	ja	4,2	3,6	25 Rpf		.	.	50	.	50
8	Frankfurt a. M..	nein	ja	4,8	3,3	25 Rpf		.	.	50	.	50
9	Frankfurt a. O..	nein	ja	5,0	4,8	25 Rpf		10	.	50	.	50
10	Halle	nein	ja	5,0	4,5	25 Rpf		.	.	50	.	50
11	Hannover . . .	nein	ja	5,0	4,5	25 Rpf		.	.	50	.	50
12	Kassel	nein	ja	6,0	5,4	25 Rpf		.	.	50	.	50
13	Köln	nein	ja	5,0	4,5	25 Rpf		.	.	50	.	50
14	Königsberg . .	nein	ja	4,5	3,9	25 Rpf		.	.	50	.	50
15	Mainz	nein	ja	5,0	4,5	25 Rpf		.	.	50	.	50
16	Münster	nein	ja	5,0	4,5	25 Rpf		.	.	50	.	50
17	Oppeln	nein	ja	6,0	5,4	25 Rpf		.	.	50	.	50
18	Stettin	nein	ja	5,1	4,5	25 Rpf		.	.	50	.	50
19	Trier	nein	ja	3,9	3,6	25 Rpf		.	.	50	.	50
20	Schwerin . . .	nein	ja	3,9	3,3	25 Rpf		5	5	50	.	50
21	Dresden	nein	ja	4,8	4,0	25 Rpf		10	5	50	.	50
22	Karlsruhe . . .	nein	ja	4,5	4,2	25 Rpf		5	5	50	.	50
23	Oldenburg . . .	nein	ja	4,8	4,32	25 Rpf		10	5	60	.	60
24	Stuttgart . . .	nein	ja	4,5	4,05	25 Rpf		10	.	60	.	60
25	Rosenheim . .	nein	ja	4,5	3,9	25 Rpf		10	5	50	.	50
26	Ludwigshafen .	nein	ja	4,5	3,9	25 Rpf		10	5	50	.	50

betriebskrankenkassen. Stand am 1. Oktober 1934.

13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
vom Grundlohn betragen: Krankengeld und Zuschläge zusammen höchstens?	Das allgemeine Hausgeld? (§§ 186 Abs. 1, 194 Ziff. 1)	Der Zuschlag zum Hausgeld bei Versicherten mit mehr als einem Angehörigen für jeden weiter. Angehörigen? (§ 194 Ziff. 1)	Hausgeld und Zuschläge zusammen höchstens?	Das Taschengeld? (§ 194 Ziff. 2)	Dauert die satzungsmäßige Krankenhilfe länger als 26 Wochen? (§ 187 Ziff. 1) Wie lange über 26 Wochen hinaus? insgesamt Wochen?	mit dem gesetzl. Krankengeld (50 % des Grundlohns)?	mit höherem Krankengeld? (§ 191 Abs. 2)	(nur) mit Krankenpflege?	Wird Fürsorge für Genesende gewährt? (§ 187 Ziff. 2)	Krankenpflege für Familienangehörige (§ 205) a) während der ersten 13 Wochen der Erkrankung. Wieviel Hundertstel werden erstattet: von den Kosten der Arznei und kleineren Heilmittel? (§ 205 Abs. 3)	von den Kosten der Hilfsmittel, Stärkungs- und anderen als kleineren Heilmittel? (§ 205 Abs. 3)
50	33⅓	5	50	25	.	.	.	.	nein	70	.
50	33⅓	.	33⅓	15	.	.	.	.	nein	70	.
50	33⅓	.	33⅓	.	.	.	.	.	nein	70	.
50	33⅓	5	50	.	.	.	.	.	nein	70	.
50	33⅓	5	50	25	13	13	.	13	ja	70	70
50	33⅓	5	50	25	.	.	.	.	nein	70	50
50	33⅓	5	50	25	.	.	.	.	nein	70	.
50	33⅓	.	.	.	.	.	.	.	nein	50	.
60	33⅓	5	50	20	.	.	.	.	ja	50	.
50	25	.	25	.	.	.	.	.	nein	70	.
50	33⅓	für 2. Angehörigen 4⅕, f. 3. Angehörigen 2½	40	25	.	.	.	.	nein	70	.
50	25	.	25	.	.	.	.	.	nein	70	.
50	30	5	45	25	.	.	.	.	ja	50	.
50	33⅓	5	50	50	.	.	.	.	nein	70	40%, höchstens 35,— RM
50	33⅓	5	50	20	.	.	.	.	nein	60	.
50	25	.	25	.	.	.	.	.	nein	70	.
50	25	.	25	.	.	.	.	.	nein	50	.
50	33⅓	.	33⅓	.	.	.	.	.	nein	70	.
50	33⅓	5	50	25	.	.	.	.	nein	70	.
70	33⅓	.	33⅓	25	.	.	.	.	nein	70% (höchst. 35,— RM für kleinere Heilmittel)	70
60	33⅓	5	60	.	.	.	.	.	nein	70	.
75	33⅓	5	50	12½	.	.	.	.	nein	70	70%, höchstens 14,— RM
75	33⅓	5	75	25	.	.	.	.	nein	70	70
70	33⅓% f. 1.-6. Woche, 40% f. weit. Woch.	.	40	25	13	.	13	.	ja	70	.
75	33⅓	5	75	25	.	.	.	.	nein	70	100%, höchst. 75,— RM, bei Zahnersatz 66⅔%, höchstens 50,— RM
75	33⅓	5	75	25	.	.	.	.	nein	70	bis zum Höchstbetrag von 75,— RM

Laufende Nummer	25	26
	Wie hoch ist der Zuschuß zu den Kosten der Hilfsmittel, Stärkungsmittel und anderen als kleineren Heilmittel? RM	Erstreckt sich die Familienkrankenpflege auch auf „sonstige" Familienangehörige (§ 205 Abs. 3) und welche?
1	—	nein
2	Zahnersatz für Mitglieder und Angehörige: Bei Zahnersatz von mindestens 4 nebeneinanderliegenden Zähnen oder von 5 Zähnen in einem Kiefer; für Neuarbeit höchstens 3,— RM, für Umarbeitung höchstens 2,— RM je Kaueinheit; für Reparatur einer Gaumenplatte höchstens 3,— RM; für Erneuerung einer Klammer höchstens 2,— RM; für Ansetzen eines Zahnes höchstens 2,— RM.	ja!: Auf die an Stelle der Ehefrau den Haushalt führende Tochter, wenn die Ehefrau dauernd entweder aus dem Haushalt ausgeschieden ist, oder infolge Krankheit oder Gebrechen den Haushalt nicht führen kann und die Tochter von dem Mitglied ganz oder überwiegend unterhalten wird.
3	Zahnersatz nur für Mitglieder: je Zahn 2,— RM, wenn mehr als 4 Zähne erforderlich; höchstens Ersatz für 24 Zähne = 48,— RM.	nein
4	3/5 der Kosten für Zahnersatz, höchstens 50,— RM.	nein
5	Zahnersatz für Mitglieder und Angehörige: je Zahn 3,—, höchstens 30,— RM, bei 15 Zähnen und mehr höchst. 60,— RM, bis zu 20,— RM für kleinere Heilmittel. bei Umarbeitung je Zahn 2,— RM, bei Reparaturen bis zu 10,— RM	ja!: auf die an Stelle der Ehefrau den Haushalt führende Tochter, Mutter oder Schwester des Versicherten oder dessen Ehefrau.
6	Mindestens 14,— RM, höchstens 75,— RM.	nein
7	bis zu 50,— RM für Hilfsmittel, bis zu 20,— RM für größere Heilmittel, für Zahnersatz 3,— RM je Zahn bis zum Höchstbetrag von 45,— RM.	ja!: auch für die den Haushalt führende Tochter, Mutter oder Schwester des Versicherten oder seiner Ehefrau, wenn die Ehefrau entweder aus dem Haushalt ausgeschieden ist oder infolge Krankheit oder Gebrechen den Haushalt nicht führen kann.
8	.	nein
9	.	nein
10	.	nein
11	Nur bei Zahnersatz: a) 2,— RM für jeden Zahn, b) 50% der Kosten bei Reparaturen.	nein
12	.	nein

27	28	29	30						
Wird Krankenhauspflege (§ 205 Abs. 3) gewährt?		Ist dem Versicherten eine Beteiligung an den Wegegebühren auferlegt (§ 205 Abs. 3) g. F. in welcher Höhe?	Wird Familienkrankenpflege auch nach der 13. Krankheitswoche gewährt? (§ 205 Abs. 3)						
			Ärztliche Behandlung		Arznei und kleine Heilmittel	Hilfsmittel, Stärkungs- und andere als kleinere Heilmittel	Krankenhauspflege		
ganz?	bis zu welchem Höchstbetrag?		ganz?	oder bis zu welchem Höchstbetrag?	bis zu welchem Höchstbetrag?	bis zu welchem Höchstbetrag?	wieviel Wochen nach der 13. Woche?	ganz?	oder bis zu welchem Höchstbetrag?
ja	.	nein	.	.	.	.	.	.	.
ja	.	nein	.	.	.	.	.	.	.
ja	.	nein	.	.	.	.	.	.	.
nein	70% der Verpflegungs- usw. Kosten	nein	.	.	.	.	.	.	.
nein	80% der Gesamtkosten	nein	ja	.	70%	60.— RM	13	nein	80%
nein	4/5 der tatsächlichen Kosten der untersten Verpflegungsklasse	nein	.	.	.	.	.	.	.
nein	90% der Gesamtkosten	nein	.	.	.	.	.	.	.
nein	4/5 der Gesamtkosten auf die Dauer von 10 Wochen	nein	.	.	.	.	.	.	.
nein	90% der Krankenhauskosten	nein	.	.	.	.	.	.	.
ja	Kosten f. ärztliche Bhdlg. in III. Kl., volle Kosten f. Arznei und kleinere Heilmittel sowie 60% der Kosten für Unterbringung und Verpflegung. Hat das Krankenhaus einen festen Satz für Kur und Verpflegung, 80% dieses Satzes.	nein	.	.	.	.	.	.	.
ja	.	nein	.	.	.	.	.	.	.
nein	Erwachsene müssen 1,— RM u. Kinder unter 15 Jahr. —,60 RM täglich zuzahlen	nein	.	.	.	.	.	.	.

Laufende Nummer	25 Wie hoch ist der Zuschuß zu den Kosten der Hilfsmittel, Stärkungsmittel und anderen als kleineren Heilmittel? RM	26 Erstreckt sich die Familienkrankenpflege auch auf „sonstige" Familienangehörige (§ 205 Abs. 3) und welche?
13	Zahnersatz: a) Mitglieder: für jede Kaueinheit ein Zuschuß von 3,— RM, b) Angehörige: für die ersten 5 Zähne 50%, darüber hinaus 1/6, höchstens 50,— RM Gesamtkosten; bis zu 50,— RM, wenn die Dauer eines Heilverfahrens durch die Gewährung eines größeren Heil- oder Hilfsmittels abgekürzt wird und die Kasse dadurch Kosten erspart.	ja!: Auf die an Stelle der durch Tod, Krankheit oder Gebrechen verhinderten Ehefrau den Haushalt führende Tochter, Mutter oder Schwester des Versicherten oder seiner Ehefrau.
14	Zahnersatz für Mitglieder und Angehörige: 40%, höchstens 35,— RM.	ja!: a) auf die unterhaltungsberechtigte Ehefrau; b) unterhaltungsberechtigte Kinder bis zum 18. Lebensjahr, Stiefkinder und Enkel, wenn diese vor Eintritt des Versicherungsfalles von dem Versicherten überwiegend unterhalten worden sind; c) gänzlich arbeitsunfähige Kinder, die das 18. Lebensjahr überschritten haben.
15	von drei nebeneinanderliegenden Schneidezähnen oder vier Backenzähnen ab ein Zuschuß bis zu 3,— RM, insgesamt für höchstens 10 Zähne.	nein
16	Zahnersatz für Mitglieder und Angehörige: je Zahn 2,— RM, höchstens 40,— RM.	nein
17	.	nein
18	.	nein
19	bis zu 60,— RM als Zuschuß zum Zahnersatz für Mitglieder und Angehörige.	ja!: Auf die Tochter, die an Stelle der Mutter den Haushalt führt.
20	höchstens 50,— RM. Zahnersatz für Mitglieder und Angehörige je Zahn bei Behandlung durch Zahnärzte 4,50 RM, durch Dentisten 4,— RM. Höchstbetrag 50,— RM. Angehörige erhalten nur 70%.	ja!: Tochter, Mutter, Schwester, Enkelin des Mitgliedes oder seiner Ehefrau, wenn sie an Stelle der kranken, gebrechlichen, verstorbenen oder von dem Mitglied getrennt lebenden Ehefrau den Haushalt führen.
21	Für Zahnersatz: 75% bei Mitgliedern, 50% bei Angehörigen; keine Höchstsätze.	nein
22	Für Mitglieder 20,— RM u. von den Mehrkosten für Hilfsmittel die Hälfte. Für Familienangehörige von den Mehrkosten für Hilfsmittel ein Viertel. Zahnersatz nur für Mitglieder: je Zahn 2,50 RM, Höchstbetrag 50,— RM. Bei Umarbeitung je Zahn 2,50 RM, bis zu 20,— RM jährlich. Bei Reparaturen 1/2 der Kosten bis zum Höchstbetrage von 10,— RM.	ja!: Auf Eltern des Mitgliedes und seines Ehegatten, wenn sie mit dem Versicherten in häuslicher Gemeinschaft leben und nicht selbst versichert sind. Bei Witwern eine haushaltführende Tochter oder Schwester oder Schwester der verstorbenen Ehefrau.
23	70% der Kosten, höchstens 30,— RM. Zahnersatz für Angehörige und Mitglieder: je Zahn 4,50 RM, außerdem für Platte 4,50 RM und Klammer 3,— RM; bei 8 Zähnen und darüber höchstens 36,— RM (Platte und Klammer wird in diesem Falle nicht bezahlt.)	ja!: Auf Töchter, die an Stelle der aus dem Haushalt geschiedenen Ehefrauen den Haushalt führen.
24	4/5 der Kosten für Zahnersatz.	nein
25	100%, höchstens 75,— RM, bei Zahnersatz 66 2/3%, höchstens 50,— RM.	ja!: 1. Auf die an Stelle der durch Tod, Krankheit oder Gebrechen verhinderten Ehefrau, den Haushalt führenden Tochter, Mutter oder Schwester des Versicherten oder seiner Ehefrau. 2. Auf Eltern, Großeltern und Schwiegereltern. 3. Auf über 18 Jahre alte Kinder, die wegen Gebrechen dauernd arbeitsunfähig sind, sofern die dauernde Arbeitsunfähigkeit schon vor dem 18. Lebensjahre eingetreten ist.
26	bis zum Höchstbetrage von 75,— RM; Zahnersatz für Mitglieder und Angehörige 2/3, Höchstbetrag 50,— RM; Zuschüsse je Zahn 3,40 RM, Platte 5,—, Sauger 2,40, Klammer 2,40. Ersatzkosten unter 15,— RM werden wie kleinere Heilmittel erstattet; bei Mitgliedern 100%, bei Angehörigen 70%.	ja!: Auf Eltern oder Schwiegereltern, unterstützungsbedürftig und auf die an Stelle der Ehefrau den Haushalt führende Mutter, Tochter oder Schwester.

27	28	29	30						
Wird Krankenhauspflege (§ 205 Abs. 3) gewährt?		Ist dem Versicherten eine Beteiligung an den Wegegebühren auferlegt (§ 205 Abs. 3) g. F. in welcher Höhe?	Wird Familienkrankenpflege auch nach der 13. Krankheitswoche gewährt? (§ 205 Abs. 3)						
			Ärztliche Behandlung		Arznei und kleine Heilmittel	Hilfsmittel, Stärkungs- und andere als kleinere Heilmittel	Krankenhauspflege		
ganz?	bis zu welchem Höchstbetrag?		ganz?	oder bis zu welchem Höchstbetrag?	bis zu welchem Höchstbetrag?	bis zu welchem Höchstbetrag?	wieviel Wochen nach der 13. Woche?	ganz?	oder bis zu welchem Höchstbetrag?
nein	Arztkosten voll, 80% der sonstig. Kost.	nein	.	.	.	.	.	.	.
nein	75% der Gesamtkosten	nein	.	.	.	.	.	.	.
ja, auf die Dauer von 6 Wochen	.	nein	.	.	.	.	.	.	.
nein	50% d. Kost.	nein	.	.	.	.	.	.	.
nein	30% d. Kost.	nein	.	.	.	.	.	.	.
nein	50% der Gesamtkosten	nein	.	.	.	.	.	.	.
nein	90% der Pflegekosten (außer Arztkosten)	nein	ja, bis auf die Dauer v. 18 Wochen	.	70%	.	5	nein	90% d. Pflegekosten
ja	.	ja, 1/4	ja	.	70% (kleinere Heilmittel bis zu 35,— RM jährlich)	70% (bis zu 50,— RM jährlich)	13	ja	.
ja	.	nein	.	.	.	.	.	.	.
nein	auf 13 Wochen 75% der Gesamtkosten	nein	.	.	.	.	.	.	.
nein	90% für Ehefrauen u. Töchter, die an deren Stelle den Haushalt führen u. 70% für Kinder	nein	.	.	.	.	.	.	.
ja	.	nein	ja	.	70%	4/5 der Kosten für Zahnersatz	13	ja	.
ja	.	nein	ja	.	70%	100%, höchstens 75,— RM, bei Zahnersatz 66 2/3%, höchstens 50,— RM	13	ja	.
ja	.	nein	ja	.	70%	75,— RM	13	ja	.

Laufende Nummer	31	32	33	34	35	36	37	38	39
	Wieviel Wochen werden gewährt				Stillgeld für (Anzahl der Wochen)		Wieviel beträgt das Wochengeld für		Wieviel Hundertstel vom Grundlohn beträgt das Stillgeld für Familienangehörige? (§ 205 a Abs. 4)
	Schwangerengeld für		Wochengeld für				Mitglieder? § 195 b Abs. 2) (Hundertstel vom Grundlohn)	Familienangehörige? (§ 205 a Abs. 4)	
	Mitglieder? (§ 199)	Familienangehörige (§ 205a Abs. 7)?	Mitglieder? (§ 195b Abs. 1)	Familienangehörige? (§ 205 a Abs. 7)	Mitglieder? (§ 195b Abs. 1)	Familienangehörige? (§ 205 a Abs. 7)			
1	.	.	10	10	12	12	50	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
2	.	.	10—12	10	12	12	50	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
3	.	.	10	10	12	12	50	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
4	.	.	10	10	12	12	50	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
5	.	.	10	10	12	12	50, bei Eintritt der Arbeitsunfähigkeit vor d. Entbindung 75 % bis zum Tage der Entbindung	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
6	.	.	10	10	12	12	50	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
7	.	.	10	10	12	12	50	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
8	.	.	10	10	12	12	50	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
9	.	.	10	10	12	12	50	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
10	.	.	10	10	12	12	50	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
11	.	.	10	10	12	12	50	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
12	.	.	10	10	12	12	50	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
13	.	.	10	10	12	12	50	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
14	6	.	10	10	12	12	50	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
15	.	.	10	10	12	12	50—75, mindestens 50 Rpf pro Tag	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
16	.	.	10	10	12	12	50	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
17	.	.	10	10	12	12	50	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
18	.	.	10	10	12	12	50	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
19	.	.	10	10	12	12	50	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
20	.	.	10	10	12	12	50 (gegebenenfalls mit Zuschlägen bis zu 70%)	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
21	.	.	10	10	12	12	50	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
22	.	.	10	10	12	12	75% vor d. Entbindung, 50% nach d. Entbindung	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
23	.	.	10	10	12	12	60	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
24	.	.	10	10	12	12	75% vor d. Entbindung, 60% nach d. Entbindung	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
25	6	.	10	10	12	12	50, mindest. 50 Rpf tägl., vor der Entbindung 75 solange die Schwang. keine Beschäftg. geg. Entgelt ausübt	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.
26	6	.	10	10	12	12	75 vor der Entbindung, 50 nach der Entbindung	50 Rpf tägl.	25 Rpf tägl.

40	41	42	43
Wie hoch ist der einmalige Entbindungskostenbeitrag? (§ 195 b Abs. 1)	Das Wievielfache des Grundlohns beträgt das Sterbegeld beim Tode		
	eines Mitgliedes? (§ 204)	des Ehegatten eines Versicherten? (§ 205 b)	sonstiger Angehöriger eines Versicherten? (§ 205 b)
10.— RM	20	13⅓	6⅔ bei Kindern bis zum vollendeten 6. Lebensjahre, 10 bei den übrigen unterhaltungsberechtigten Kindern, 6⅔ bei Totgeburten.
10.— RM	30	20	10 bei Kindern bis zum vollendeten 16. Lebensjahr sowie älteren gänzlich arbeitsunfähigen Kindern.
10.— RM	40	26⅔	13⅓ bei Kindern bis zum 16. Lebensjahre, 6⅔ bei Totgeburten.
10.— RM	30	12	12 bei Kindern bis zum vollendeten 18. Lebensjahre.
10.— RM	40	26⅔	20 bei unterhaltungsberechtigten Kindern, 10 bei Totgeburten.
10.— RM	30	15	7½ bei Kindern bis zum vollendeten 6. Lebensjahre, 10 bei älteren Kindern bis zum vollendeten 18. Lebensjahre sowie noch älteren, gänzlich arbeitsunfähigen Kindern.
10.— RM	30	20	15 bei gänzlich arbeitsunfähig gebliebenen Kindern oder einer Tochter, die an Stelle der Mutter den Haushalt führte.
10.— RM	20	.	.
10.— RM	20	10	10 bei Kindern.
10.— RM	20	.	.
10.— RM	20	.	.
10.— RM	20	.	.
10.— RM	40	.	.
10.— RM	20	13⅓	10 bei einem noch nicht 18 Jahre alten, oder einem älteren, gänzlich arbeitsunfähig gewesenem Kinde. 6⅔ bei Totgeburten.
10.— RM	20	13⅓	6⅔ bei Kindern in schulpflichtigem Lebensalter bis zum vollendeten 15. Lebensjahr, 4 bei Kindern vor schulpflichtigem Lebensalter, 3⅓ bei Totgeburten.
10.— RM	20	.	.
10.— RM	20	.	.
10.— RM	20	.	.
10.— RM	40	26⅔	20 bei Kindern bis zu 18 Jahren, 10 bei Totgeburten.
10.— RM	40	26⅔	13⅓ bei Kindern und Totgeburten.
10.— RM	20	.	.
10.— RM	30	15	6 bei Kindern vom 1.—5. Lebensjahr, 7½ bei Kindern vom 6. bis 16. Lebensjahr und bei haushaltführenden Angehörigen.
10.— RM	40	26⅔	10 bei Kindern im Alter bis zu einem Jahre und bei Totgeburten, 20 bei Kindern über 1 Jahr bis zu 16 Jahren und Töchtern, die an Stelle der aus dem Haushalt geschied. Ehefrau den Haushalt führen.
10.— RM	(mindest. 50,— RM) 30	(mindest. 33,35 RM) 20	10 bei Kindern im Alter bis zu 3 Jahren, 15 bei Kindern im Alter über 3 bis 16 Jahren, 5 bei vollständig entwickelten Totgeburten, wenn das Kind während der Geburt od. nachher innerhalb 24 Std. stirbt.
25.— RM	(mindest. 50,— RM) 40	26,66	20 bei Kindern im Alter von 6—18 Jahren, 16 bei Kindern vor dem vollendeten 6. Lebensjahr, 8 bei Totgeburten.
25.— RM	(mindest. 50,— RM) 40	26⅔	20 bei Kindern im Alter von 6—18 Jahren, 16 bei Kindern bis zu 6 Jahren, 8 bei Totgeburten.

Auf Anordnung des Generaldirektors ist die Aufsicht in den wichtigsten Angelegenheiten über sämtliche Reichsbahnbetriebskrankenkassen von den Reichsbahndirektionen auf die Reichsbahndirektion Berlin übertragen. Eine einheitliche Aufsichtsstelle soll die Aufsicht stärken und auf Beseitigung der vermeidbaren Unterschiede hinwirken.

Die günstige geldliche Entwicklung der Betriebskrankenkassen hat angehalten. Im allgemeinen ist ein weiterer Rückgang der Krankenziffer festzustellen. Der durchschnittliche Krankenstand aller Betriebskrankenkassen betrug im Jahr 1934 2,73 % (höchster Stand 3,37 %, niedrigster Stand 1,63 %) gegenüber 2,90 % im Vorjahr. Im Jahr 1929 betrug der Hundertsatz des Krankenstands noch 5,52 %. Daher war wieder eine Anzahl Kassen in der Lage, die Beitragssätze zu ermäßigen und Mehrleistungen einzuführen. Auch die allgemeine Vermögenslage der Betriebskrankenkassen hat sich weiter gebessert. Das Vermögen der Betriebskrankenkassen hat sich im Jahr 1934 um rund 3 Millionen auf rund 42 Millionen RM erhöht. Die durchschnittliche Mitgliederzahl betrug im Jahr 1934 rund 421 000 gegenüber rund 390 000 im Jahr 1933. Die Lage der Heime der Krankenkassen hat im allgemeinen eine weitere Besserung erfahren.

Aus dem Gebiet der Krankenversicherung ist noch folgendes zu erwähnen:

Zwischen den Krankenkassenspitzenverbänden und der kassenzahnärztlichen Vereinigung Deutschlands sowie dem Reichsverband Deutscher Dentisten ist ein Abkommen zur Neuregelung der Vergütung für zahnärztliche Leistung zustande gekommen. Der Entwurf liegt dem Reichsarbeitsminister zur Zeit vor. Danach sollen die Leistungen der Kassenzahnärzte und Kassendentisten künftig von den Krankenkassen durch eine Gesamtvergütung abgegolten werden, die nach einem aus den Ausgaben der Kassen in den Geschäftsjahren 1932 und 1933 ermittelten Kopfpauschale und der Mitgliederzahl festgesetzt wird. Der Verband der Betriebskrankenkassen hat den Reichs- und Preußischen Arbeitsminister gebeten, für den Fall der Allgemeinverbindlichkeitserklärung die nach diesem Abkommen den Spitzenverbänden zustehenden Befugnisse für den Bereich der Betriebskrankenkassen ihm zu übertragen. Eine Entscheidung ist noch nicht ergangen.

Mit dem Reichsapothekerführer werden zur Zeit Verhandlungen über ein für alle Betriebskrankenkassen gültiges Abkommen, das sich an das von ihm mit den Kassenspitzenverbänden abgeschlossene Abkommen anlehnt, geführt. (Schluß folgt.)

Die Schweizerischen Bundesbahnen in den Jahren 1932 bis 1934[1].

Die Jahre 1932 bis 1934 gehören zu den unerfreulichsten Rechnungsabschnitten der Schweizerischen Bundesbahnen. Die seit 1929 anhaltende Verkehrskrise hat sich in diesen Jahren weiter ausgewirkt. In der ersten Hälfte des Jahres 1934 ließ zwar eine deutlich sich abzeichnende Verkehrsbelebung eine Verbesserung der Betriebsergebnisse erhoffen, nach der Jahresmitte traten jedoch erneut Rückschläge ein.

A. Verkehr.

In den Berichtsjahren sind die Einnahmen im Personenverkehr von 150,7 Millionen Franken im Jahr 1931 auf 133,2 Millionen Franken im Jahr 1934 oder um etwa 12 % gesunken. Weniger ausgeprägt ist die Verringerung der Verkehrsleistungen, die von 2938,3 Millionen Personenkilometer im Jahr 1931 auf 2840,4 Millionen im Jahr 1934 oder um etwa 3 % zurückgegangen sind. Hatten die Bundesbahnen im Jahr 1931 noch eine Einnahme von 5,13 Rappen auf den Personenkilometer zu verzeichnen, so waren es im Jahr 1934 nur noch 4,69 Rappen. Daß sich die Schrumpfung in den Einnahmen ungleich stärker als in den Verkehrsleistungen ausgewirkt hat, erklärt sich daraus, daß am Rückgang hauptsächlich der zu normalen Tarifen sich abwickelnde Verkehr beteiligt war und daß in den letzten Jahren die Tarife weiterhin ermäßigt und die Fahrpreisvergünstigungen auf einen größeren Benutzerkreis ausgedehnt worden sind. Beeinflußt wurde dieses Ergebnis auch durch die weitere Abwanderung der Reisenden in die unteren Wagenklassen. Während im

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933 Seite 1017 ff. Die Angaben sind aus den Geschäftsberichten der Schweizerischen Bundesbahnen für die Jahre 1932 bis 1934 entnommen.

Jahr 1931 = 95,18 % der Reisenden die 3. Wagenklasse benutzten, stieg im Jahr 1934 dieser Anteil auf 96,16 %.

In viel stärkerem Maß als auf den Personenverkehr hat sich die Umbildung der wirtschaftlichen Verhältnisse auf den Güterverkehr der Bundesbahnen ausgewirkt. Aus der Gepäck-, Tier- und Güterbeförderung sind im Jahr 1934 188 Millionen Franken vereinnahmt worden, 34,7 Millionen oder etwa 16 % weniger als im Jahr 1931. In ähnlichem Ausmaß haben sich die Verkehrsleistungen verringert, die von 1904,5 Millionen Tonnenkilometer im Jahr 1931 auf 1678,8 Millionen Tonnenkilometer im Jahr 1934 oder um etwa 12 % zurückgegangen sind.

Nach einem seit 1929 fortgesetzten Verkehrsrückgang hatte aber das Jahr 1934 erstmalig eine bescheidene Steigerung der Gütermengen aufzuweisen, während die Frachteinnahmen sich weiterhin in absteigender Linie bewegten.

Zur Hebung des schweizerischen Reiseverkehrs wurde in der Zeit vom 30. September bis 9. Oktober 1933 eine „Schweizer Reisewoche" durchgeführt, die in der Zeit vom 2. bis 10. Juni 1934 wiederholt wurde. Die während dieser Zeit ausgegebenen gewöhnlichen einfachen Fahrkarten berechtigten auch zur freien Rückfahrt. Das finanzielle Ergebnis der ersten Reisewoche wird unter Berücksichtigung der Verkehrsminderung vor und nach der Reisewoche auf mindestens eine halbe Million Franken geschätzt. Der Verkehr der zweiten Reisewoche war etwas schwächer, was auf das weniger günstige Wetter und den Umstand zurückgeführt wird, daß sie außerhalb der Schulferien stattfand.

Vom 7. bis 22. April 1934 wurde eine „Jugendreisewoche" veranstaltet, wobei die Vergünstigung gewährt wurde, daß mit jedem Reisenden, der eine Fahrkarte zum vollen Preise löste, ein Jugendlicher bis zu 16 Jahren oder zwei Kinder bis zu 12 Jahren frei mitreisen konnten. Von den Bundesbahnen wurden in dieser Zeit rund 187 000 Freikarten für Jugendliche ausgegeben.

Zur Förderung des Reiseverkehrs aus dem Ausland gewährten die schweizerischen Transportunternehmungen (einschl. der Postverwaltung) in den Berichtsjahren auf die im Ausland oder bei schweizerischen Grenzstationen gelösten Fahrtausweise eine erhebliche Ermäßigung (30 % bei Einzelfahrtausweisen) unter der Bedingung, daß sich die Reisenden mindestens 7 Tage in der Schweiz aufhielten.

Die Bemühungen zur Förderung des Reiseverkehrs nach der Schweiz hatten im Jahr 1932 einen erfreulichen Erfolg gezeitigt. Im Jahr 1933 blieb jedoch ein großer Teil der gewohnten Kundschaft aus Deutschland aus, auch der Reiseverkehr aus England und Amerika ließ in diesem Jahr wegen der allgemeinen wirtschaftlichen Spannung und vor allem der Währungsunsicherheit viel zu wünschen übrig. Im Jahr 1934 machten sich dann sowohl wirtschaftlich als auch politisch Anzeichen einer Entspannung bemerkbar, die eine Erleichterung im Reiseverkehr zur Folge hatten. Besonders augenfällig war die Zunahme des einheimischen Elements auf den schweizerischen Kurplätzen, daneben aber auch die Vermehrung der deutschen Gäste in den von diesen bevorzugten Gegenden. Hierzu hat vor allem die Lockerung der Devisenbestimmungen Deutschlands in bezug auf den Reiseverkehr nach der Schweiz beigetragen.

Die vom 1. Februar 1931 ab eingeführte Annahme von Privattelegrammen in den Zügen, die ursprünglich auf Telegramme nach schweizerischen Bestimmungsstationen beschränkt war, wurde im Jahr 1932 auf zahlreiche fremde europäische Länder ausgedehnt.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1932 ab wurde, in Verbindung mit einer Anzahl schweizerischer Eisenbahnverwaltungen, mit der „Swissair", Schweizerische Luftverkehrs-A.-G. in Zürich, über den Flug-Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr ein Vertrag abgeschlossen, wonach Flugzeugreisende, die am Antritt oder an der Fortsetzung ihrer Reise im Flugzeug verhindert sind, statt des Flugzeugs die Eisenbahn benutzen können.

Anlaß zu verstärkter Verkehrswerbung im In- und Auslande bot im Jahr 1932 die Feier des 50jährigen Betriebes der Gotthardlinie. Während einer Woche, d. h. vom 28. Mai bis zum 5. Juni 1932, und an zwei darauffolgenden Sonnabenden und Sonntagen wurde eine Reihe wirkungsvoller landschaftlicher Objekte und Bauten allnächtlich durch elektrisches Flutlicht beleuchtet. Je ein Verwaltungssonderzug in jeder Richtung zu ermäßigten Preisen ermöglichte dem Publikum täglich die Besichtigung dieser Veranstaltung.

Am 1. Juli 1932 ist eine Neuausgabe des Tarifs für Generalabonnements in Kraft getreten, die zugunsten der Abonnenten verschiedene Neuerungen bezüglich der Verlängerung der Gültigkeitsdauer bei Krankheit und Militärdienst, die Übertragung und den Umtausch von Generalabonnements aufweist. Zum 1. März 1933 erfolgte eine Neu-

ausgabe des Tarifs für Streckenabonnements, wobei Neuerungen bezüglich der Ausgabe von Abonnements für eine bestimmte Anzahl von Fahrten und der Zulassung der ratenweisen Bezahlung von gewissen Abonnements eingeführt wurden.

In der Zeit vom 10. Dezember 1933 bis zum 20. September 1934 konnten für die Bezahlung des Fahrpreises von schweizerischen nach deutschen Bahnhöfen für die Strecken der Deutschen Reichsbahn Registermark angerechnet werden, sofern es sich um Reisende handelte, die ihren Wohnsitz nicht in Deutschland hatten.

Mit der Internationalen Schlafwagengesellschaft in Paris ist ein neuer Vertrag über den Betrieb von Schlaf- und Speisewagen sowie von Luxuszügen auf dem Netze der Schweizerischen Bundesbahnen für die Dauer von 15 Jahren, beginnend am 1. Januar 1934, abgeschlossen worden.

Am 1. August 1934 wurde der Gütertarif für den inneren Verkehr der Bundesbahnen in zwei Heften neu herausgegeben.

Der wachsende Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Automobil bildete eine ständige Sorgenquelle der Bundesbahnen und ließ die Notwendigkeit einer gesetzlichen Regelung immer mehr hervortreten.

Infolge des starken Rückgangs der Verkehrsmengen hat sich nicht nur die Lage der Eisenbahnen verschlechtert, sondern auch die Lastwagenbesitzer haben starke Ausfälle zu verzeichnen. Die schwache Ausnutzung der Lastwagen hat die Preisunterbietungen nicht nur gegenüber den Eisenbahntarifen, sondern auch unter den gewerbsmäßigen Lastwagenunternehmen stark gefördert. Damit wurde aber auch unter den Besitzern von Motorlastwagen das Bedürfnis nach einer vernünftigen Regelung des Wettbewerbs und der Zusammenarbeit geweckt. In einer Eingabe des Verbandes schweizerischer Motorlastwagenbesitzer an den Bundesrat vom 28. April 1932 ist bereits grundsätzlich anerkannt worden, daß der Fernverkehr vorwiegend der Eisenbahn zu überlassen sei und daß der regelmäßige Motorlastwagentransport sich auf den Nahverkehr beschränken solle.

Um zuverlässige Unterlagen für eine zweckmäßige Zusammenarbeit und Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Motorlastwagen sowie für die Haus-Hausbedienung zu gewinnen, wurden Versuche mit der Automobil-Stückgut-Transportorganisation (Asto)

gemacht. Die Versuche mit diesem gemischten Transportdienst sollten auch darüber Aufschluß geben, welche Ersparnisse und Vereinfachungen im Güterzug- und Bahnhofsdienst durch die gemischte Betriebsweise erzielt werden können. Um die Beibehaltung der Asto ist neuerdings ein heftiger Kampf entbrannt.

Die Hoffnung auf eine gesetzliche Regelung des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Automobil hat sich jedoch bisher nicht erfüllt. Am 1. Juli 1934 ist zwar im Anschluß an das am 1. Januar 1933 in Kraft gesetzte Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr eine Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmäßigen Motorfahrzeugführer in Kraft getreten, doch ist man der Ansicht, daß diese Verordnung trotz des darin enthaltenen Nachtfahrverbots für schwere Motorlastwagen für den Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Automobil nicht von großer Bedeutung ist, zumal der Gesetzgeber den Transport, je nachdem er sich auf der Schiene oder der Straße abwickelt, nach verschiedenen Gesichtspunkten behandelt, indem die Verordnung statt der 48-Stundenwoche, die den Eisenbahnen auferlegt ist, für das Automobiltransportgewerbe die 54- bzw. 60-Stundenwoche einführt.

Im Jahr 1933 wurde von den Bahn- und Automobilinteressenten gemeinsam ein Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Regelung der Beförderung von Gütern und Tieren mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Straßen (sogen. Verkehrsteilungsgesetz) aufgestellt. Hiernach sollte der Automobilgütertransport bis zu 10 km Straßenlänge und innerhalb der Gemeindegrenzen gänzlich frei bleiben, über Entfernungen von 10 bis 30 km aber konzessionspflichtig sein. Transporte über 30 km waren mit einigen Einschränkungen der Eisenbahn vorbehalten. Der Werkverkehr sollte auf jede Entfernung ohne Beschränkung bleiben. Dieser Gesetzentwurf, der mit geringen Änderungen vom Bundesrat, dem Ständerat und dem Nationalrat bereits angenommen war, wurde jedoch in der Volksabstimmung vom 5. Mai 1935 verworfen, und zwar aus ganz verschiedenen, untereinander sich scharf widersprechenden Gründen: Seitens der rechtsstehenden Opposition erfolgte die Ablehnung, weil der Eingriff des Staats in den Straßenverkehr als zu weitgehend, seitens der links stehenden, weil die Einschränkung des Gütertransports mit Lastautos als zu gering empfunden wurde.

Die Lage der Bahnen hat durch diesen Ausgang des Volksentscheids eine neue beträchtliche Erschwerung erfahren. Es ist zu befürchten, daß

das Fortdauern der Automobilkonkurrenz den Bahnen weitere Einnahmeausfälle bringt, sei es durch die fortgesetzte Abwanderung von Transporten auf das Automobil, sei es durch tarifarische Abwehrmaßnahmen, die den Bahnen zwar die Transporte erhalten, jedoch nur zu gedrückten Preisen.

B. Betrieb.

Die Betriebsleistungen, die im Jahr 1930 seit drei Jahrzehnten ihren höchsten Stand erreicht hatten, gingen bis zum Jahr 1933 zurück, nahmen aber im Jahr 1934 wieder etwas zu. Beispielsweise betrug der Rückgang von 1930 auf 1933 bei den Bruttotonnenkilometern und den Wagenachskilometern 10 bis 11 %, bei den Lokomotivkilometern etwa 5 %, bei den Zugkilometern etwa 1,5 %. Die Zunahme von 1933 auf 1934 betrug bei den Bruttotonnen- und den Wagenachskilometern 3 bis 4 %, bei den Zug- und den Lokomotivkilometern etwa 1 %.

Die elektrische Zugförderung wurde weiter ausgedehnt. Während im Jahr 1931 auf den Dampfbetrieb noch 30 % der Lokomotivkilometer und 16 % der Bruttotonnenkilometer entfielen, ist dieser Anteil im Jahr 1934 auf 22 bzw. 9 % zurückgegangen. Dementsprechend sank der Kohlenverbrauch von 243 000 t im Jahr 1931 auf 159 000 t im Jahr 1934, während die für die elektrische Zugförderung verbrauchte Energie im gleichen Zeitraum von 485 auf 516 Millionen kWh stieg.

Von den in den Jahren 1932 bis 1934 beschafften Kohlen wurden etwa 50 % aus dem Saargebiet, 25 % aus dem übrigen Deutschland und 10 % aus England eingeführt. Der Rest der Lieferungsaufträge verteilte sich auf Holland, Frankreich, Belgien und Polen. In den Jahren 1932 und 1933 war auch die einheimische Brikettfabrikation an der Lieferung mit etwa 8 % beteiligt. Der mittlere Preis einer Tonne Kohlen ermäßigte sich in dem gleichen Zeitraum von 33,96 auf 27,17 Franken. Der Kohlenverbrauch für 1 Lokomotivkilometer sank von 15,88 kg im Jahr 1931 auf 14,63 kg im Jahr 1934.

Als Betriebsstrom für den elektrischen Zugbetrieb dient Einphasenstrom von 16⅔ Perioden, die Fahrdrahtspannung beträgt 15 000 Volt. Der Bahnstrom wurde in der Hauptsache von 7 bahneigenen Wasserkraftwerken geliefert, doch wurde ein Teil der Energie auch von bahnfremden Kraftwerken bezogen.

Betriebsstörungen durch Naturgewalten (Felsstürze, Erdrutschungen, Lawinen, Überschwemmungen usw.) waren bei

dem Gebirgscharakter des Landes nicht selten. Der Personenverkehr wurde meist durch Umsteigen oder mit Automobilen aufrechterhalten. Anläßlich einer am 6. Februar 1933 durch einen Felssturz verursachten Gleissperrung zwischen den Bahnhöfen Brunnen und Sisikon mußte ein Aushilfsdienst mit Dampfschiffen auf dem Vierwaldstätter See eingerichtet werden, da der örtlichen Verhältnisse wegen nicht umgestiegen werden konnte und auch die oberhalb des Bahnkörpers liegende Kantonstraße unterbrochen war.

C. Finanzen.

In dem Zeitraum von 1931 bis 1934 sind die Betriebseinnahmen von 389,5 auf 333,6 Millionen Franken, die Betriebsausgaben von 283,3 auf 247,6 Millionen Franken gesunken. Die Betriebszahl, die im Jahr 1931 noch 72,74 betrug und im Jahr 1932 die Höhe von 79,69 erreichte, ist im Jahr 1933 auf 77,22 und im Jahr 1934 auf 74,22 zurückgegangen. Die Gewinn- und Verlustrechung schloß im Jahr 1932 mit einem Fehlbetrag von 49,8 Millionen Franken ab, während die Jahre 1933 und 1934 Fehlbeträge von 48,8 bzw. 43 Millionen Franken aufwiesen.

Mehr als die Hälfte der gesamten Aufwendungen der Bundesbahnen entfielen auf die Personalausgaben. Durch den Personalabbau sowie die Senkung der Gehälter, Löhne und Nebenbezüge ist jedoch der Anteil der Personalausgaben an den Gesamtausgaben von 55,85 % im Jahr 1931 auf 54,09 % im Jahr 1934 zurückgegangen.

Andererseits belastet der Personalabbau in zunehmendem Maße die Pensionskasse, so daß die Leistungen der Verwaltung zur Pensions- und Hilfskasse von 28,6 Millionen Franken im Jahr 1931 auf 32,2 Millionen Franken im Jahr 1934 gestiegen sind.

Mehr als ein Viertel aller Aufwendungen kommen auf den Zinsendienst. Sein Anteil an den Gesamtaufwendungen stieg von 24,39 % im Jahr 1931 auf 27,13 % im Jahr 1934. Diese Kosten fallen um so mehr ins Gewicht, als ihre Höhe von der Unternehmungsleitung nur innerhalb sehr enger Grenzen beeinflußt werden kann. Da die Zinssätze gesunken sind, ist die Steigerung der Kapitalkosten trotz der großen Fehlbeträge der letzten Jahre und der für ihre Deckung erforderlichen neuen fremden Mittel verhältnismäßig gering. An der Vermehrung der Zinslast sind auch die Bauausgaben beteiligt, da die aus Abschreibungen und Tilgungen verfügbaren Mittel zur Bestreitung der zu Lasten des Erneuerungsfonds und des Baukontos gehenden Verwendungen nicht genügten. Vom Jahr 1935

ab werden jedoch voraussichtlich die Abschreibungen und Tilgungen die Bauausgaben übersteigen. Die Nettoschuldenlast der Bundesbahnen würde alsdann nur noch um den Fehlbetrag der Gewinn- und Verlustrechnung ansteigen.

Durch die Aufnahme von Bundesbahnanleihen und die Ausgabe von neuen Depotscheinen nahm der Betrag der festen Anleihen in den drei Berichtsjahren um 432 Millionen Franken zu. Dem standen jedoch Kapitalrückzahlungen in Höhe von 302 Millionen Franken gegenüber, so daß die Anleiheschuld von 2807 Millionen Franken im Jahr 1931 auf 2937 Millionen Franken im Jahr 1934 gestiegen ist.

Da die weitere Anhäufung von Fehlbeträgen der Gewinn- und Verlustrechnung nicht mehr tragbar erschien, sind im Jahr 1934 auf Drängen der Bundesbahnen seitens des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements Maßnahmen zur Vorbereitung der Reorganisation und Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen eingeleitet worden, deren Ergebnis jedoch noch nicht vorliegt.

D. Personalwesen.

Der Personalbestand, der im Juli 1920 mit 40 500 Mann seinen Höchststand erreicht hatte und im Jahr 1931 noch 34 000 Mann betrug, ist auf 30 000 Mann (Februar 1935) gesenkt worden. Infolge der Zurückhaltung in der Anstellung neuen Personals ist andererseits das mittlere Dienstalter der Beamten und Angestellten und damit auch die Zahl der Bediensteten, die die Höchstbesoldung erhalten, dauernd gestiegen. Das mittlere Dienstalter des vorhandenen Personals betrug im Jahr 1920: 14,7 Jahre, 1930: 18,9 Jahre und 1934: 20,6 Jahre. Das mittlere Lebensalter ist von 39,5 Jahren im Jahr 1920 auf 43,1 Jahre im Jahr 1934 angewachsen.

Auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 13. Oktober 1933 über die außerordentlichen und vorübergehenden Maßnahmen zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichts im Bundeshaushalt sind die Besoldungen, Gehälter und Löhne vom 1. Januar 1934 ab bei einem abzugsfreien Betrag von 1600 Franken um 7 % herabgesetzt worden. Ferner werden auf Grund der Verordnung des Bundesrats vom 4. April 1934 ab 1. Mai 1934 die Nebenbezüge um 7 und 5 % gekürzt.

Dem Unfallverhütungsdienst wurde besondere Aufmerksamkeit zugewendet. In den Werkstätten wurden die Betriebseinrichtun-

gen unfallsicher ausgebaut und die Bediensteten mit den Schutzvorrichtungen und ihrer Handhabung vertraut gemacht. Ferner wurde in jeder Werkstätte ein besonderer Beamter bezeichnet, der sich neben seinen Obliegenheiten mit den Aufgaben der Unfallverhütung zu befassen hat und für den einheitlichen Vollzug der erlassenen Unfallverhütungsvorschriften verantwortlich ist.

Zur Verhütung von Augenunfällen im Werkstättendienst wurde u. a. eine allgemeine Dienstvorschrift erlassen, in der das Tragen von Schutzbrillen bei gewissen Arbeiten vorgeschrieben wird. Die getroffene Maßnahme bewirkte, daß die Häufigkeit von Augenunfällen im Jahr 1934 um 65,5 % geringer war als im Durchschnitt der Jahre 1929 bis 1932.

Ähnliche Maßnahmen wie in den Werkstätten wurden auch beim Bahnunterhaltungsdienst und namentlich zur Verhütung von Starkstromunfällen durchgeführt. Die Zahl dieser Unfälle hat infolgedessen seit dem Jahr 1932, trotz fortschreitender Elektrisierung, stark abgenommen.

Trotz Zunahme der Verkehrsleistungen und Abnahme des Personalbestands hat die Unfallhäufigkeit beim gesamten Bundesbahn-Personal seit dem Jahr 1928 um 25 % abgenommen. Die Zahl der durch Unfälle verursachten Todesfälle auf 1000 Bedienstete fiel von 0,98 im Jahr 1928 auf 0,40 im Jahr 1934.

Zur Deckung des Bedarfs an Stationsbeamten wurden in den Berichtsjahren insgesamt 188 Stationslehrlinge eingestellt, die nach einer Lehrzeit von 2 Jahren einen vierwöchigen Schlußkursus durchzumachen haben und alsdann den Wahlfähigkeitsprüfungen unterzogen werden.

Auf Grund der Vorschriften über die berufliche Ausbildung der Beamten wurden sowohl für das mittlere und untere technische Personal als auch für Bahnhofs- und Zugbedienstete Unterrichtskurse abgehalten.

E. Bauwesen.

Die Betriebslänge der Schweizerischen Bundesbahnen (eigene, gepachtete und betriebene Linien) hat sich von 3035 km im Jahr 1931 auf 3013 km im Jahr 1934 verringert. Im gleichen Zeitraum ist die Länge der zweigleisig betriebenen Strecken von 1071 auf 1122, die Länge der elektrisch betriebenen Strecken von 1781 auf 2113 km angewachsen.

An besonders großen Bauten wurden in der Berichtszeit vollendet die Herstellung eines Rangierbahnhofs auf dem Muttenzerfeld

in Basel, die Verlegung der Bahnlinie zwischen Genf und Pregny vor dem Völkerbundspalast und die Erweiterung des Bahnhofs Chiasso. In der Ausführung befanden sich an größeren Bauten die Verlegung des Stückgutbahnhofs Villette in Bern nach Weiersmannshaus, die Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Genf-Cornavin und Eaux-Vives, die Verlegung der Bahnlinie zwischen Bern und Wilerfeld mit gleichzeitigem viergleisigen Ausbau und die Erweiterung der Bahnhöfe Genf und Neuenburg.

Die Bahnhöfe Winterthur, Chur, Pfäffikon (Schwyz) und Brugg haben neue elektrische Kraftstellwerksanlagen erhalten, wobei bei einigen Anlagen alle Haupt- und Vorsignale, bei anderen nur die Einfahr- und Ausfahrvorsignale als Lichttagessignale ausgebildet wurden. An den Einfahrsignalen der Bahnhöfe Winterthur und Chur wurden außerdem bei Tag und Nacht beleuchtete Gleisnummernsignale angeordnet, an denen der Lokomotivführer bei auf Fahrt stehendem Signal erkennen kann, für welches Bahnhofsgleis die Fahrstraße eingestellt ist.

Auf dem Personenbahnhof Zürich befindet sich eine große elektrische Kraftstellwerksanlage in der Ausführung, deren Kosten auf 2,1 Millionen Franken veranschlagt sind.

Zur Erhöhung der Betriebssicherheit und zur Ermöglichung größerer Durchfahrgeschwindigkeiten wurden weitere 47 Bahnhöfe mit modernen Signal- und Sicherungsanlagen ausgerüstet.

Auf einer Reihe von Bahnhöfen, deren Ausweichgleise zur Aufnahme von Zügen mit 150 Achsen verlängert wurden, sind zur Vermeidung ungewöhnlich langer mechanischer Signalleitungen die Einfahrvorsignale durch Lichttagessignale ersetzt worden.

Der elektrische Streckenblock wurde auf 22 zweigleisigen und 7 eingleisigen Strecken eingerichtet. 130 Bahnhöfe erhielten elektrische Weichen- und Signalbeleuchtung.

In der Sitzung vom 1. Dezember 1933 beschloß der Verwaltungsrat, die selbsttätige Zugbeeinflussung nach dem induktiven System „Signum" einzuführen. Er bewilligte hierfür einen Kredit von 3 Millionen Franken, der auf 3 bis 4 Jahre zu verteilen ist. Es ist vorgesehen, die für die selbsttätige Zugbeeinflussung erforderlichen Apparate einstweilen an rund 450 Lokomotiven und 50 Motorwagen sowie an 1000 Vorsignalen auf Strecken mit elektrischem Zugbetrieb einzubauen.

Lieferung und Einbau erfolgen durch die Signum A.-G. in Wallisellen. Im Jahr 1934 sind bereits auf der Strecke Basel—Olten sämtliche Streckengeräte für die selbsttätige Zugbeeinflussung verlegt worden.

104 Wegeübergänge in Schienenhöhe wurden durch Unter- oder Überführungen ersetzt oder durch Parallelwege entbehrlich gemacht. Bei drei Wegeübergängen in Schienenhöhe wurden die Schrankenanlagen durch selbsttätig von den Zügen ein- und ausgeschaltete, optisch-akustische Warnsignale nach der bundesrätlichen Verordnung vom 7. Mai 1929 ersetzt.

Für die Erneuerung des Oberbaus wurde in den Jahren 1932 bis 1934 ein Betrag von insgesamt 35,4 Millionen Franken aufgewendet. Etwa 240 km Gleise und 650 Weichen wurden mit vollständig neuem Material umgebaut.

F. Fahrzeuge.

Infolge der fortschreitenden Elektrisierung ist die Zahl der normalspurigen Dampflokomotiven von 545 im Jahre 1931 auf 478 im Jahre 1934 gesunken, wogegen die Zahl der normalspurigen elektrischen Lokomotiven in dem gleichen Zeitraum von 441 auf 491 stieg. Die Ausrüstung der elektrischen Lokomotiven mit der Sicherheitseinrichtung für einmännige Bedienung wurde fortgesetzt, so daß nunmehr die Mehrzahl der elektrischen Lokomotiven mit dieser Einrichtung versehen ist.

Die Zahl der normalspurigen Personenwagen ist von 3500 auf 3468 gesunken, während die Zahl der Sitzplätze sich von 204 687 auf 208 867 erhöht hat. Die Zahl der normalspurigen Gepäck- und Güterwagen hat sich von 19 384 auf 18 477, ihr Gesamtladegewicht von 271 530 auf 263 247 t vermindert. Das durchschnittlich auf eine Achse entfallende Ladegewicht stieg von 6,9 auf 7,0 t.

Der Einbau der durchgehenden Güterzugbremse, System Drolshammer, in die Güterwagen wurde fortgesetzt. Ende 1934 waren 9527 Wagen mit der Drolshammer-Güterzugbremse und 2768 Wagen mit der Bremsleitung ausgerüstet. Von der Gesamtzahl der am Ende des Jahres 1934 vorhandenen eigenen normalspurigen Güterwagen sind 60,6 % mit der durchgehenden Bremse und 17,6 % mit Bremsleitung versehen. Es sind nur noch an den ehemaligen K^2c-Güterwagen mit Westinghousebremse Steuerventile der Bauart Drolshammer anzubringen und die Dienst- und Privatwagen mit der Güterzugbremse auszurüsten.

Im Jahr 1934 wurden u. a. zwei Diesel-Leichttriebfahrzeuge in Auftrag gegeben.

Das schmalspurige Material hat keine wesentlichen Änderungen erfahren.

Für den Schiffsbetrieb auf dem Bodensee wurden in den Berichtsjahren 2 Dieselmotorschiffe und 1 Motorfähre in Dienst gestellt und dafür 2 Raddampfer ausgemustert, so daß nunmehr die Bodenseeflotte aus 3 Raddampfern, 2 Dieselmotor-Personenschiffen, 3 Dieselmotor-Trajektfähren und einem Trajekt-Schleppkahn besteht.

Nitschke.

Kleine Mitteilungen.

Die Niederländischen Eisenbahnen und ihre Abschreibungsgrundsätze. Im Jahrgang 1929 Seite 752 sind die 1925 und 1928 zwischen dem Niederländischen Staat und den Eisenbahngesellschaften vereinbarten Grundsätze für die Abschreibungen kurz dargestellt worden. Die schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse, in die auch die Niederländischen Eisenbahnen seitdem geraten sind, haben Dr. A. M. Groot veranlaßt, die dieser Regelung zugrunde liegenden Grundsätze zu überprüfen; er ist dabei in einem Aufsatz in der von den Eisenbahnen herausgegebenen Zeitschrift „Spoor en Tramwegen" 1935 S. 395 zu folgender Überlegung gekommen.

Bei der letzten Regelung hielt man es in Holland für richtig, laufend einen bestimmten Prozentsatz des Anschaffungswerts abzuschreiben, man war damals der Meinung, daß dies die beste Form der Abschreibung wäre. Erst einige Jahre später entstand mit dem Aufkommen der sogenannten Amsterdamer Schule hier eine neue Strömung, die diese Art der Abschreibung für unrichtig hielt und aufs neue die sogenannte Annuitätenmethode verteidigte.

Man hatte seinerzeit festgestellt, daß die Abschreibungsgrundsätze der Eisenbahngesellschaften vor 1925 sehr viel zu wünschen übrig gelassen hatten und daß auch die Übernahme von Ausgaben in die Kapitalrechnung bis dahin sehr willkürlich und auf eine betriebswirtschaftlich nicht zu rechtfertigende Art geschehen war. Vor 1925 beschränkte sich die Abschreibung nämlich auf 1½ % für die Fahrzeuge (oder 3 % für die von der ehemaligen Rheinbahn stammenden Fahrzeuge), während der Bilanzwert der ausgemusterten Fahrzeuge und Betriebseinrichtungen einfach als Verlust gebucht wurde. Im Jahr 1928 wurde dann auch festgestellt, daß in den Jahren bis 1925 bei einem Vermögenswert von damals 621 Mio. Gulden 229 Mio. fl. zu wenig abgeschrieben oder zuviel der Kapitalrechnung zugeschrieben waren. Den Eisenbahnen konnte das ziemlich gleichgültig sein, da bei einer etwaigen Verstaatlichung nach den damals gültigen Vereinbarungen der Staat den Saldo der Kapitalrechnung den Gesellschaften zu erstatten hatte. Im Jahr 1928 wurde dann die Regelung getroffen, daß sich der Staat verpflichtete, jährlich 5½ Mio. Gulden den Eisenbahnen zuzuschießen, damit aus dieser Summe allmählich der überkapitalisierte Betrag von 229 Mio. fl. getilgt werden könnte. Tatsächlich wurde jedoch nur 1928 dieser Betrag ganz und 1930 nur ein Teil dieses Betrags für die Abschreibung verwendet, in den übrigen Jahren aber über die Summe anderweitig verfügt.

Über den Grundgedanken der Abschreibungsart 1925 ist folgendes zu sagen: Von den einzelnen Gruppen der Vermögensrechnung wird die zu erwartende technische Lebensdauer festgestellt und darüber hinaus der Restwert ermittelt, d. h. der Wert, den die Gegenstände noch auf dem allgemeinen Markt haben, wenn sie für die gewöhnliche Verwendung im Eisenbahnbetrieb nicht mehr zu gebrauchen sind. Die Abschreibung besteht nun darin, daß der Unterschied zwischen dem in der Vermögensrechnung angegebenen Wert und dem Restwert während der Jahre der vermutlichen Lebensdauer getilgt wird. Im Hinblick darauf, daß der Grund und Boden sowie der Unterbau nicht dem technischen Verschleiß unterliegen, und daß man unterstellt, der Oberbau werde durch einwandfreie Unterhaltung technisch laufend auf der Höhe gehalten, hat man auf diese Posten nichts abgeschrieben. Wohl ordnete man die Einrichtung eines Erneuerungsfonds für den Oberbau an, um die Unterhaltungskosten jährlich möglichst auf der gleichen Höhe zu halten. Außerdem schuf man einen Erneuerungsfonds für Hochbauten und Ingenieurbauten.

Die Eisenbahngesellschaften haben nämlich zahlreiche Werke dieser Art, die Eigentum des Staates sind, zu betreuen, und um nun die Möglichkeit sicherzustellen, diese laufend zu erneuern, ließ man jährlich 2 050 000 fl. in den Erneuerungsfonds abführen. Darüber hinaus wurde die Abschreibung auf die Hochbauten und Ingenieurbauten, die Eigentum der Gesellschaften waren, auf 1½ % des Herstellungswerts festgesetzt.

Die jährliche Abführung der 2 050 000 fl. zeigt eine besondere Eigenart. Auf die Dauer müssen die Gesellschaften dazu übergehen, die Bauten, die nicht ihr Eigentum sind, die sie vielmehr nur im Betrieb haben, zu erneuern und durch die jährliche Abführung des genannten Betrags bilden sie dafür eine tatsächlich vorhandene Rücklage. Wird die Erneuerung durchgeführt, dann wird der Bilanzwert der Bauten um den Betrag erhöht, der zu diesem Zweck aus der Rücklage genommen wird. Die jetzt gültigen Abschreibungsgrundsätze bringen es also mit sich, daß jährlich 2 050 000 fl. zu Lasten des Betriebs in eine wirkliche Rücklage überführt werden.

Obschon diese neuen Grundsätze einen wesentlichen Fortschritt gegenüber früher bedeuteten, ergaben sich doch bald wesentliche Bedenken. Zunächst fällt auf, daß die Abschreibung, trotzdem die Überkapitalisierung von 229 Mio. fl. bekannt war, von dem ganzen Bilanzwert zu geschehen hat und nicht von dem wirklichen Wert. Dadurch wird die Betriebsrechnung unnötig mit der Tilgung eines Betrags belastet, dem Gegenwerte nicht mehr gegenüberstehen und der mit dem Betrieb eigentlich nichts mehr zu tun hat. Andererseits meint Dr. Groot, daß es nicht richtig sei, auf die Bahnanlagen und den Oberbau nichts abzuschreiben, auch wenn angenommen werden mag, daß der Oberbau durchaus ordnungsmäßig auf Kosten des Betriebs unterhalten wird, denn es komme hier nicht allein auf die Verhinderung des technischen Verschleißes an, sondern man müsse auch auf die wirtschaftliche Entwertung Rücksicht nehmen, insofern, als technische Verbesserungen dazu führen können, daß Vermögensgegenstände, die technisch an sich noch durchaus auf der Höhe sind, ganz oder teilweise ihren Wert verlieren, und ebenso könne ein dauernder Verkehrsrückgang oder eine Verkehrsverschiebung eine solche Entwertung oder Minderbewertung von Vermögensgegenständen der Eisenbahn herbeiführen. Wenn man z. B. etwa annehmen wollte, daß in 100 Jahren die Eisenbahnen infolge gänzlich veränderter Umstände

auf dem Gebiet des Verkehrswesens keinen nennenswerten Verkehr mehr zu bewältigen haben, dann muß eben bis dahin der ganze Wert der Eisenbahnen und damit auch der Gegenstände, die an sich keinerlei technischem Verschleiß unterliegen, abgeschrieben sein. Dazu kommt noch ein weiteres. Die jährliche Abschreibung eines bestimmten Prozentsatzes führt zu einer unrichtigen Verteilung der Lasten, die durch die Vermögenswerte hervorgerufen werden, da neben den Abschreibungen auch die Zinsen des Kapitals bezahlt werden müssen, das zur Herstellung der Anlagen aufgewendet worden ist. Die Abschreibung vermindert aber diese Kapitalien und damit den Zinsendienst für sie. Wird nun ein fester Prozentsatz des Herstellungswerts abgeschrieben, dann bleibt der Abschreibungssatz stets auf der gleichen Höhe; da aber der Zinsbetrag laufend geringer wird, muß die gesamte Belastung laufend abnehmen. Mit dieser Methode, die stets den gleichen Satz zur Verfügung stellt, wird also die Gegenwart und die nahe Zukunft zu stark belastet, die fernere Zukunft zu sehr entlastet. Das mag, wenn es den Eisenbahnen gut geht, nicht von Bedeutung sein, wenn aber, wie zur Zeit, mit jedem Pfennig gerechnet werden muß, läßt sich das nicht verantworten. Hier setzt nun die Forderung der Annuitätenmethode ein, die jährlich den gleichen Betrag für Abschreibung und Zinsendienst bereitstellt mit dem Erfolg, daß in dem Maße, wie der Zinsendienst infolge der inzwischen vorgenommenen Abschreibung sinkt, der für die Abschreibung dann noch zur Verfügung stehende Betrag laufend höher wird. Soll z. B. ein Bauwerk im Wert von 10 000 RM in zehn Jahren bei einem Zinsfuß von 5 % abgeschrieben werden, so ist dazu ein Betrag von jährlich 1295,05 RM erforderlich, von dem im ersten Jahr 500 RM für den Zinsendienst gebraucht werden, so daß für die Abschreibung noch 795,05 RM übrig bleiben. Im zweiten Jahr beträgt das abzuschreibende Kapital noch 9204,95 RM, für dessen Verzinsung 460,25 RM nötig sind, so daß für die Abschreibung 1295,05 RM — 460,25 = 834,80 RM gegenüber 795,05 RM im Jahr vorher zur Verfügung stehen. So fällt Jahr für Jahr der Zinsendienst, während der Abschreibungsbetrag immer größer werden kann. Nach zehn Jahren ist nur noch 61,67 RM zur Verzinsung nötig, so daß der Rest von 1233,33 RM zur Abschreibung des restlichen Kapitals verwendet werden kann.

Von besonderer Bedeutung ist diese Art der Abschreibung auch für die künftige Erweiterung, indem nach den jetzigen Verhältnissen jährlich 2½ % der Beträge für die Abschreibung zur Verfügung gestellt werden muß, während nach der Annuitätenlehre in der ersten Zeit kaum ein Drittel dieses Betrags hierzu nötig ist.

Die von Groot vorgenommene Anwendung dieser Grundsätze auf die jetzige Lage der Niederländischen Eisenbahnen braucht hier im einzelnen nicht erörtert zu werden. Es mag genügen, festzustellen, daß unter Ausschaltung des überkapitalisierten oder toten Betrags von 229 Mio. fl. die Betriebsrechnung selbst dann um etwa 10½ Mio. Gulden entlastet werden kann, wenn auch auf den Grund und Boden und die eigentlichen Bahnanlagen, die jetzt abschreibungsfrei sind, etwas — 75jährige Lebensdauer vorausgesetzt — abgeschrieben wird. Dieser Betrag stellt immerhin ein Drittel des Betriebsverlustes des Jahrs 1934 oder etwa den sechsfachen Wert des Betrags dar, der für die Zahlung einer Dividende von 4 % auf das Inhaberkapital der beiden Eisenbahngesellschaften nötig ist.

Soweit die Ausführungen Dr. Groots. Wenngleich wohl noch nicht klar genug der Unterschied zutage tritt zwischen der Tilgung des zur

Herstellung der Bahnanlagen geliehenen Kapitals, die neben der Verzinsung zu geschehen hat und die sich nach den Verhältnissen des Geldmarkts richten muß, und der Abschreibung der damit geschaffenen Anlagen, die von deren Lebensdauer abhängt, sind die Darlegungen doch gewiß von Interesse und es wäre zu wünschen, daß Dr. Groot noch Gelegenheit fände, sie später weiter zu vertiefen. *Overmann.*

Neues aus dem sowjetischen Eisenbahnwesen. Die Kritik, die auf dem VII. sowjetischen Parteikongreß über das Eisenbahnwesen geübt wurde, war hart. Gleich zum Beginn des Parteitags hatte Stalin darauf hingewiesen, daß das Verkehrswesen den Engpaß bilde, der die weitere Entwicklung der russischen Volkswirtschaft gefährde. Die Fortschritte der letzten Jahre auf anderen Gebieten könnten zunichte werden, wenn es nicht gelinge, das Verkehrswesen entscheidend zu bessern. Noch schärfere Worte hatte der Kriegskommissar Woroschilow gefunden. Er unterstrich in seinen Ausführungen die Abhängigkeit der militärischen Kampffähigkeit von einem gut arbeitenden Verkehrswesen, das er als den leiblichen Bruder der Roten Armee bezeichnete. Das Verkehrswesen müsse ebenso auf den Krieg vorbereitet sein wie die Armee, statt dessen werde es aber nicht einmal den Anforderungen des Friedens gerecht.

Aus alledem gewann man damals den Eindruck, daß bei allen beteiligten Stellen und Persönlichkeiten neben der Erkenntnis, daß die Zustände des Verkehrswesens unhaltbar waren und eine unmittelbare Bedrohung der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes darstellten, der feste Wille bestand, das Zurückbleiben des Verkehrswesens zu beseitigen.

Obwohl seit der Ernennung des neuen Kommissars für Verkehr Kaganowitsch erst einige Monate vergangen sind, kommt die Nachricht aus Rußland, daß sich der Wechsel in der Leitung der sowjetischen Eisenbahnen in mancher Hinsicht bereits bemerkbar mache. Abgesehen von gewissen äußeren Erscheinungen, wie z. B. der größeren Sauberkeit auf den Bahnhöfen und Bahnsteigen und einer strafferen Disziplin des Begleitpersonals der Personenzüge, zeigen vor allem die steigenden Ziffern über die tägliche Beladung von Güterwagen, daß Kaganowitsch mehr als seine Vorgänger zu erreichen scheint.

Der neue Verkehrskommissar steht auf dem Standpunkt, daß im Interesse der gesamten Volkswirtschaft der UdSSR. dem Güterverkehr unbedingt das Primat über die Personenbeförderung zukommt und daß die Bedürfnisse der Bevölkerung hinter der Güterbeförderung zurückstehen müssen. So ist der Grundsatz der Bevorzugung des Güterverkehrs auf Kosten des Personenverkehrs im Sommerfahrplan, der ab 1. Juni d. J. gilt, rücksichtslos durchgeführt worden. Eine für den in der UdSSR. reisenden Ausländer besonders fühlbare Einschränkung hat der Verkehr der sog. Internationalen Schlafwagen erfahren. Bisher verkehrten solche auf der Strecke Moskau—Leningrad in drei Zugpaaren, vom 1. Juni ab führt nur der unter der Bezeichnung „Roter Pfeil" bekannte Expreßzug einen internationalen Schlafwagen, der sich durch größeren Komfort auszeichnet. Der Expreßzug nach Tiflis ist ausgefallen, und der durchgehende Verkehr Moskau—Tiflis wird jetzt durch einen Personenzug bedient.

Bekanntlich kann sich die Sowjetunion nicht entschließen, für den Aufbau des Eisenbahnwesens die Hilfe des Auslands in Anspruch zu

nehmen. Indessen macht die Sowjetindustrie erhebliche Anstrengungen, den Bedürfnissen irgendwie nachzukommen. Der Plan für 1935 sieht die Lieferung von 80 000 Güterwagen seitens der Industrie an die Eisenbahnen vor. Gegenüber dem Vorjahr, in dem insgesamt 26 830 Wagen geliefert wurden, würde dies eine Vermehrung auf das Dreifache bedeuten. In den ersten fünf Monaten d. J. sind fast 27 000 Wagen hergestellt worden, also bereits mehr als im ganzen Vorjahr. Um dies zu erreichen, wurden auch solche Werke zur Waggonfabrikation herangezogen, die sich bisher niemals mit dem Bau von Eisenbahnwagen befaßt haben. *Dr. Wehde-Textor, Oppeln.*

Finanzlage der chinesischen Eisenbahnen[1]. Die Entwicklung des Eisenbahnwesens ist bekanntlich in China sehr langsam vor sich gegangen, es sind nicht viel mehr als 10 000 km Strecken entstanden. Der Grund dafür liegt in den zahlreichen Erschütterungen, die das Land von internationaler Seite über sich hat ergehen lassen müssen, so daß kein Kapital für den Bau von Eisenbahnen hat angesammelt werden können. Von den 10 000 km Eisenbahnen sind mindestens neun Zehntel mit fremdem Kapital gebaut. Die Anleiheverträge enthalten meist sehr ungünstige, den chinesischen Interessen abträgliche Bestimmungen. Auch aus Gründen der inneren chinesischen Schwierigkeiten und der Mißwirtschaft der Behörden waren die Eisenbahnanleiheverpflichtungen Chinas, deren Gesamtbetrag sich im Jahr 1925 noch auf 594 896 000 Dollar beziffert hatte, im Jahr 1933 auf die große Summe von 1 170 839 000 Dollar angewachsen, wovon neun Zehntel Forderungen des Auslands darstellen. Das Anwachsen dieser Zahlen schreitet infolge der jährlichen Zinszuschläge unglaublich schnell fort und die Lage wird, falls nicht bald Abhilfe geschaffen wird, unhaltbar. Viele Linien sind derart verschuldet, daß sie Schwierigkeiten hatten, sich selbst auch nur zu behaupten. Seit der Herrschaft der nationalen Regierung konnte ein großer Teil der dringend nötigen Ausdehnung der Verkehrsmittel verwirklicht werden, das Programm Sun Yat Sen's, das 100 000 Meilen umfaßt, hat an Aussicht gewonnen, Schritt für Schritt verwirklicht zu werden. Angesichts der geschilderten Verhältnisse konnte das Eisenbahnministerium auf dem Gebiet der Neubauten aber nur die wichtigsten Aufgaben in Angriff nehmen, hauptsächlich die Vollendung der Lunghai- und der Canton-Hankowbahnen. Die Hauptaufmerksamkeit mußte auf die Regelung der bisherigen Eisenbahnverschuldung verwendet werden, um durch eine Hebung des Kredits neue Kapitalquellen für den weiteren Ausbau zu erschließen.

Einnahmen- und Ausgabewirtschaft.

Nach Beendigung der Bürgerkriege der Jahre 1926 bis 1930 konnte der vorher recht gewinnreiche Bahnbetrieb nicht wiederhergestellt werden, weil im Gefolge der großen Überschwemmung im Jangtsetal im Jahr 1931 und des Beginns der mandschurischen Verwicklungen die welt-

[1] Nach einem Artikel in der Shanghaier Zeitschrift Chinese Economic Journal, 1935, Heft 4, in dem sich der chinesische Vizeminister des Eisenbahnwesens, Tseng Chung Ming über die Finanzlage der chinesischen Eisenbahnen ausspricht. Das Heft ist im Hamburgischen Weltwirtschaftsarchiv vorhanden.

wirtschaftliche Depression auch China in ihren Bann zog und seit 1933 einen stetigen Rückgang der Wirtschaftstätigkeit herbeiführte, der sich im Betrieb der chinesischen Bahnen deutlich spürbar machte. Somit ergaben sich für die Einnahmen und Ausgaben der dem Eisenbahnministerium unterstehenden Staatsbahnen folgende Ziffern in 1000 Dollar:

	1931	1932	1933
Betriebseinnahmen insgesamt	152 736	173 400	143 399
Militär- und Zivilfrachten	10 815	8 418	15 281
Betriebseinnahmen netto	141 921	128 982	128 118
Betriebskosten	100 637	97 077	102 356
Betriebsgewinne	41 284	31 905	26 762
Kapitalausgaben	9 497	6 468	11 934
Aufwendungen für militärische und zivile Ausgaben	8 353	5 649	9 720
Anleihetilgung und Verzinsung	19 732	17 175	12 111
Nettogewinn	3 720	2 613	—
Nettoverlust	—	—	8 003

Anleiheregelung.

Angesichts dieser Verhältnisse wurde die Notwendigkeit einer Regelung aller einheimischen und ausländischen Eisenbahnanleiheverpflichtungen dringend und im Ministerium wurde ein Programm hierfür ausgearbeitet, das zunächst die mit den Linien Tsientsin—Pukow, Nangking—Shanghai, Shanghai—Hangchow—Ningpo, Tao—Tsing und Hunan—Hupeh zusammenhängenden Verbindlichkeiten umfaßte.

Die bei chinesischen Banken eingegangenen Schulden drücken das Eisenbahnministerium besonders wegen der hohen Zinsen. Es wurde ein Plan für die Regelung dieser Schulden aufgestellt. Die Schulden der Peping—Suiyuan-Bahn wurden geregelt und es besteht der Plan, mit den noch ausstehenden Verbindlichkeiten ähnlich zu verfahren. Man hofft, schon in naher Zukunft mit Rückzahlungen auf diese Schulden beginnen zu können.

Neubauten.

In den letzten Jahren hat das Eisenbahnministerium keine Mühe in der Fortentwicklung der chinesischen Bahnen gespart. Pläne für den Ausbau der alten Strecken und für die Neubauten sind aufgestellt, aber die Finanzlage stellte sich immer wieder als Fessel heraus. Im gegenwärtigen Zeitpunkt ist es dem chinesischen Staatsschatz unmöglich, nennenswerte Summen zum Zweck der Entwicklung des Eisenbahnwesens bereitzustellen, man kann auch kein fremdes Kapital bekommen, solange nicht der Kredit der chinesischen Eisenbahnen wiederhergestellt ist. Viel scheint von der Mitwirkung der chinesischen Finanz erhofft zu werden, die bereits den Ausbau der Teilstrecken Tatung—Tungkuan und Tungkuan—Hsianfu der Lunghai-Bahn durch einen Vorschuß in Höhe von 4,5 Mio Dollar ermöglichte. Die chinesischen Banken haben auch die Anleihe für den Bau der mittleren Teilstrecke der Canton—Hankow-Bahn im Betrage von 1,5 Mio Dollar gezeichnet, die allerdings durch den englischen Anteil der Boxerentschädigung gesichert war. Die zur Zeit im Bau befindliche Yüshan—Pinghsiang-Bahn, die als Verbindungslinie zwischen der Canton—Hankow-Bahn und der Hangchow—Kiangshan-

Bahn nach Fertigstellung eine wichtige Rolle spielen wird, zumal sie ein an Bergbau, Industrie, Handel und Ackerbau überaus reiches Gebiet erschließen hilft, erfordert insbesondere eine Aufwendung von rund 50 Mio Dollar für den Bau der Teilstrecke Yüshan—Nanchang, die in Zusammenarbeit zwischen deutschen und chinesischen Interessen von einer chinesischen Bankgruppe aufgebracht worden sind.

Erst die Gesundung des Finanzsystems wird es möglich machen, ein allgemeines Programm für ein nationales Eisenbahnnetz in Angriff zu nehmen. Inzwischen hat die Regierung den richtigen Anfang gemacht, die übergroße Schuldenlast als das wichtigste Hindernis für die Aufstellung eines großen Programms zu beseitigen.

Dr. Wehde-Textor, Oppeln.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Beamtenrecht.

Urteil des Reichsgerichts, III. Zivilsenats, vom 19. März 1935 in Sachen des Reichsbahn-Oberbahnmeisters i. R. K. M., Kläger und Revisionskläger, gegen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, vertreten durch die Reichsbahndirektion O., Beklagte und Revisionsbeklagte. — III. 205/1934. —

Die Entscheidung darüber, ob ein Beamter wegen Schwäche der geistigen Kräfte als dauernd dienstunfähig anzusehen ist, ist als reine Ermessensentscheidung ausschließlich Sache der entscheidenden Verwaltungsbehörde und unterliegt nicht einer Nachprüfung durch die Gerichte.

Tatbestand:

Der Kläger war seit 1911 technischer Bürogehilfe, später Bahnmeisteraspirant, Bahnmeister und Oberbahnmeister bei der Beklagten. Im Jahre 1926 wurde er auf Grund dienststrafgerichtlicher Verurteilung zur Bahnmeisterei 1 nach G. versetzt. Dort erlitt er 1928 einen nervösen Zusammenbruch. Er wurde durch den Nervenarzt Dr. St. untersucht, der weder ein Nervenleiden noch eine Geisteskrankheit feststellen konnte, ihn aber für den Betriebsdienst für ungeeignet erklärte, weil er Psychopath sei und infolge dieser Veranlagung zu entschlossenem und energischem Handeln nicht sicher imstande sei. Der Oberbahnarzt Dr. S., der den Kläger schon von einer Untersuchung im Jahre 1927 kannte, trat diesem Gutachten bei. Der Kläger wurde darauf aus dem Betriebsdienst zurückgezogen und auf Grund der 1928 bestandenen vollen Rechnungsprüfung bei der Bahnmeisterei 2 im Bürodienst beschäftigt.

Im Mai 1932 wurde dem Kläger mitgeteilt, daß beabsichtigt werde, ihn wegen Schwäche seiner geistigen Kräfte und dauernder Unfähigkeit, die ihm bestimmungsgemäß obliegenden Dienstpflichten ferner zu erfüllen, in den dauernden Ruhestand zu versetzen. Der Kläger erhielt und nahm Gelegenheit, sich zur Begründung dieses Standpunktes seiner vorgesetzten Dienststelle zu äußern. Er erhob auch gegen die ihm mitgeteilte gleiche Absicht der Reichsbahndirektion O. Einwendungen, die als stichhaltig nicht anerkannt wurden. Im September 1932 wurde er zum 1. Januar 1933 mit der oben angegebenen Begründung in den dauernden Ruhestand versetzt. Sein Einspruch hiergegen wurde vom Einspruchsausschuß der Reichsbahndirektion O. für unberechtigt erklärt. Ein Antrag auf Wiederanstellung wurde von der Hauptverwaltung der Beklagten aus grundsätzlichen Erwägungen abgelehnt.

Der Kläger sieht in seiner Zurruhesetzung eine Amtspflichtverletzung, weil die Zurruhesetzung aus reiner Willkür erfolgt sei. Die Feststellung seiner

Geistesschwäche beruhe auf Verwertung der veralteten Gutachten und sei unzutreffend, denn er habe das doppelte Arbeitspensum wie sein Nachfolger voll erfüllt, Belohnungen für besondere Leistungen erhalten und noch 1932 die Einheitskurzschrift erlernt und nach seiner Zurruhesetzung die Berechtigung zur Führung des Titels Baumeister erhalten. Das Einspruchsverfahren habe auch unter Verfahrensverstößen gelitten.

Der Kläger verlangt als Schadensersatz zunächst den Unterschied eines vollen Monatsgehalts zu dem entsprechenden Ruhegehalt mit 124,24 RM nebst Zinsen. Die Beklagte bittet um Klageabweisung. Sie bestreitet jede Willkürentscheidung und Amtspflichtverletzung und stellt deshalb die Nachprüfbarkeit der Gründe für die Versetzung in den Ruhestand durch das Gericht in Abrede.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben, das Oberlandesgericht hat sie auf die Berufung der Beklagten abgewiesen. Mit der Revision verfolgt der Kläger seinen ursprünglichen Klageantrag. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe.

Das Berufungsurteil und die Revision gehen übereinstimmend und rechtlich zutreffend davon aus, daß die nach § 22 Nr. 1 der Personalordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Teil I (RAnz. Nr. 40 vom 17. Februar 1925; RMBl. 1925, S. 98) für die Versetzung in den dauernden Ruhestand mit lebenslänglichem Ruhegehalt erforderliche dauernde Dienstunfähigkeit eines Beamten der Beklagten u. a. dann gegeben ist, wenn dieser infolge Schwäche seiner geistigen Kräfte zur Erfüllung der ihm bestimmungsgemäß obliegenden Dienstpflichten dauernd unfähig ist, und daß die Entscheidung, ob diese Voraussetzungen im einzelnen Fall vorliegen, reine Ermessensentscheidung und daher nach ständiger Rechtsprechung des Reichsgerichts ausschließlich Sache der entscheidenden Verwaltungsbehörden, hier also der Reichsbahndirektion O., der Beklagten, ist, so daß sie sich grundsätzlich einer Nachprüfung durch die ordentlichen Gerichte entzieht (RGZ. Bd. 121, S. 232). Diesem bei einer Zurruhesetzung in § 155 RBG. für die Geltendmachung vermögensrechtlicher Ansprüche besonders zum Ausdruck gekommenen Rechtsstandpunkt trägt denn auch der Kläger Rechnung, wenn er seine Klage auf eine angebliche Amtspflichtverletzung der Beamten der Beklagten in der Weise stützt, daß er diesen eine Ausübung ihres pflichtmäßigen Ermessens zum Vorwurf macht, die mit den an eine ordnungsmäßige Verwaltung zu stellenden Anforderungen schlechterdings unvereinbar sei oder sich als reine Willkür darstelle. Er geht damit von den Grundsätzen aus, die die Rechtsprechung zu der Frage entwickelt hat, unter welchen Voraussetzungen die angebliche Unrechtmäßigkeit einer Ermessensentscheidung ausnahmsweise zur Grundlage einer gegen den entscheidenden Beamten oder die an seiner Stelle haftende Körperschaft gerichteten Schadensersatzklage wegen schuldhafter Amtspflichtverletzung gemacht werden kann (vgl. hierzu außer der oben und im Berufungsurteil angezogenen Entscheidung RGZ. Bd. 121, S. 232 auch die Entscheidungen des erkennenden Senats RGZ. Bd. 99 S. 256, Bd. 113 S. 20, Bd. 135 S. 110 (117) und Bd. 138 S. 259 (263).

Die Rüge der Revision, daß der Berufungsrichter in rechtlich angreifbarer Weise verkannt habe, daß hier in der Tat ein solcher Ermessensmißbrauch vorliege und die Entscheidung über die Zurruhesetzung des Klägers reine Willkür darstelle, ist jedoch unbegründet. Die Revision meint, die nach der Nr. 7

des § 22 a. a. O. im allgemeinen für den Nachweis der Dienstunfähigkeit ausreichende Erklärung der unmittelbar vorgesetzten Stelle schließe nicht aus, daß eine sachgemäße Ausübung des Ermessens unter Umständen doch zu einer Einholung ärztlicher Gutachten nötige. Eine solche Möglichkeit weiterer Beweiserhebungen ist im Abs. 2 der Nr. 7 allerdings ausdrücklich vorgesehen, ihre Notwendigkeit im Sinne der Revision kann unter Umständen gegeben sein. Daß sie es aber hier sei, weil die vorhandenen Gutachten bereits aus den Jahren 1927 und 1928 stammten, trifft schon um deswillen nicht zu, weil die ärztlichen Gutachten des Dr. St. und des Dr. S., die überhaupt erst in der Begründung der letzten entscheidenden Dienststelle, des Einspruchsausschusses, erwähnt sind, von diesem nur in dem Sinne verwertet werden, daß aus der dort festgestellten psychopathischen Veranlagung des Klägers der Schluß gezogen wird, diese Veranlagung beeinflusse — offensichtlich nach den seit Erstattung der Gutachten und Versetzung des Klägers in den Innendienst gemachten Erfahrungen — auch die Leistungsfähigkeit des Klägers im Innendienst nachteilig. Ob sich gegen einen solchen Schluß aus einer ärztlich festgestellten, durch Zeitablauf nicht beeinflußbaren Veranlagung überhaupt etwas erinnern läßt, ist hier nicht zu untersuchen. Daß ein solches Verfahren in hohem Maße sachwidrig sei, wie die Revision meint, und ein solcher Schluß und die darauf gegründete Entscheidung deshalb willkürlich sei, ist jedenfalls zu verneinen. Auch die Art, wie eine Verwaltungsbehörde sich die Überzeugung von den Grundlagen ihrer Ermessensentscheidung verschafft, steht in ihrem Ermessen und ist deshalb in der gleichen Weise wie die Entscheidung selbst der Nachprüfung durch die Gerichte entzogen (s. die zum Abdruck bestimmte Entscheidung des Senats vom 7. Dezember 1934, III 178/34). Auf eine ärztliche Untersuchung kam es im übrigen in dem Sinne gar nicht an, daß die geistige Gesundheit des Klägers im Augenblick der Zurruhesetzung festzustellen gewesen wäre. Das hebt schon das Berufungsurteil zutreffend hervor, wenn es ausführt, daß es sich hier nicht um eine Geistesschwäche des Klägers etwa im Sinne des § 6 BGB., also eine rein ärztliche Frage, sondern um mangelnde geistige Befähigung für seine Dienstgeschäfte, eine der Beurteilung der Dienstvorgesetzten unterliegende Frage, gehandelt habe.

Auch sonst geben die Erwägungen, mit denen der Berufungsrichter das Vorliegen einer willkürlichen oder gänzlich verfehlten Ermessensentscheidung verneint, zu rechtlichen Bedenken keinen Anlaß. Eine Prüfung einzelner Verfahrensmängel des Verwaltungsverfahrens auf Zurruhesetzung des Klägers verbietet sich ohne weiteres, wenn die Verwaltungsbehörde, wie hier, in den Grenzen ihrer Zuständigkeit gehandelt hat (RGZ. Bd. 138 S. 64, 67). Die nach Rüge der Revision vom Berufungsgericht angeblich verfahrenswidrig übergangenen Beweise zur Frage der erhöhten Arbeitsleistung des Klägers im Jahre 1932 und zur Gewährung von Dienstprämien brauchten nicht erhoben zu werden, da diese Punkte bereits im Verfahren vor den Verwaltungsbehörden vorgebracht und gewürdigt waren und ihre tatsächliche Feststellung im gerichtlichen Verfahren eine willkürliche, mit einer ordnungsmäßigen Ermessensausübung schlechterdings unvereinbare Würdigung seitens der Verwaltungsbehörde, auf die es allein hier ankommt, nicht ergeben könnte.

Danach muß der Revision der Erfolg versagt bleiben.

Disziplinarrecht.

Urteil des Reichsdisziplinarhofes Leipzig vom 26. März 1935 in der Disziplinarsache gegen den Reichsbahn-Betriebsassistenten G. — F. 4./1935. —

Dienstentlassung eines Beamten wegen Mittäterschaft bei der Unterschlagung nicht amtlicher Gelder.

Tenor:

Die Berufung des Angeschuldigten gegen die Entscheidung der Reichsdisziplinarkammer zu K. vom 1. November 1934 wird mit der Maßgabe verworfen, daß dem Angeschuldigten neben dem bereits belassenen Ruhegeld noch auf zwei weitere Jahre die Hälfte des gesetzlichen Ruhegeldes belassen wird.

Die baren Auslagen des Berufungsverfahrens fallen dem Angeschuldigten zur Last.

Von Rechts wegen.

Gründe.

Durch die angefochtene Entscheidung ist der Angeschuldigte des Dienstvergehens schuldig befunden. Es ist auf Dienstentlassung erkannt worden, dem Angeschuldigten sind aber vier Fünftel seines Ruhegehalts auf die Dauer von 3 Jahren belassen worden. Die Reichsdisziplinarkammer stützt sich dabei auf ein rechtskräftiges Urteil des Landgerichts in K. vom 4. April 1934, in dem der Angeschuldigte wegen Unterschlagung zu 1 Jahr Gefängnis verurteilt worden ist. Das Landgericht hat angenommen, daß die Schwiegermutter des Angeschuldigten, die Kassiererin der G.-Krankenkasse, Ersatzkasse H., war und in ihren Geschäften von der Ehefrau des Angeschuldigten unterstützt wurde, in den Jahren 1927 bis 1932 mindestens 8000 RM unterschlagen und daß der Angeschuldigte sich dabei der Mittäterschaft schuldig gemacht habe.

Die Feststellungen des Strafrichters binden den Dienststrafrichter. Angesichts der Schwere der Tat bedarf es keiner weiteren Ausführungen, daß die Berufung des Angeschuldigten gegen die Entscheidung der Disziplinarkammer insoweit unbegründet ist, als auf die Dienstentlassung erkannt worden ist. Jemand, der jahrelang Unterschlagungen begeht, kann nicht im Dienste bleiben, auch wenn es sich nicht um Dienstgelder handelt und wenn die Gelder im wesentlichen dazu verwandt sind, der schwerkranken Ehefrau des Angeschuldigten ärztliche Behandlung und Heilmittel zu beschaffen, wozu das Gehalt einschließlich der erheblichen Unterstützungen nicht in dem gewünschten Maße ausreichte. Nicht ohne Bedeutung ist auch die Höhe der vom Strafrichter festgesetzten Strafe, die unmittelbar an die Strafe heranreicht, bei deren Verhängung ein Beamter unmittelbar kraft Gesetzes sein Amt verliert (§ 32 des Ges. zur Änderung von Vorschriften auf dem Gebiete des allgemeinen Beamtenrechts usw. vom 30. Juni 1933). Der Angeschuldigte hat sich aber dienstlich nie etwas zuschulden kommen lassen. Er hat am Weltkrieg teilgenommen. Er hat zwei eheliche Kinder im Alter von 12 und 8 Jahren sowie ein uneheliches Kind im Alter von 1 Jahr. Vor allem mit Rücksicht auf die Kinder schien es deshalb geboten, dem 46 Jahre alten Angeschuldigten, dem es nicht leicht werden wird, in Kürze einen anderen Erwerb zu finden, ein Übergangsgeld auf die Dauer von 5 Jahren zu belassen, das für die ersten 3 Jahre mit der Disziplinarkammer auf vier Fünftel, die weiteren 2 Jahre auf 1/2 des Ruhegeldes zu bemessen war. Mit dieser Maßgabe war also die Berufung zu verwerfen.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Gesetz vom 5. September 1935 über Abänderung der Verordnung über das Reichswirtschaftsgericht.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1141.)

Gesetz vom 5. September 1935 über die Rheinschiffahrtsgerichte.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1142.)

Reichsflaggengesetz vom 15. September 1935.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1145.)

Reichsbürgergesetz vom 15. September 1935.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1146.)

Verordnungen des Reichsministers der Finanzen:

Vom 2. September 1935. Bekanntmachung der neuen Fassung des Wechselsteuergesetzes nebst Durchführungsbestimmungen.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1127.)

Vom 26. September 1935. Verordnung über die Beteiligung der Gemeinden des Saarlandes an den Verwaltungskosten-Pauschbeträgen der Deutschen Reichspost und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1198.)

Verordnung des Reichsarbeitsministers:

Vom 13. September 1935. Zehnte Verordnung zur Neuordnung der Krankenversicherung.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1159.)

Verordnung der Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung:

Vom 12. September 1935. Dritte Verordnung zur Änderung der Richtlinien für die Devisenbewirtschaftung.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1149.)

Verordnung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen:

Vom 27. September 1935. Verordnung über die Straßenverzeichnisse.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1193.)

Verordnung des Reichsministers der Justiz:

Vom 25. September 1935. Verordnung über das Kündigungsrecht der durch das Gesetz zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums betroffenen Personen im Saarland.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1195.)

Verordnungen des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers:

Vom 9. August 1935. Verordnung zum Militärtarif für Eisenbahnwesen.
(Reichsgesetzblatt II, S. 507.)

Vom 19. August 1935. Erste Verordnung zur Änderung der Bauordnung für Bahnanlagen und Fahrzeuge der Schmalspurbahnen des allgemeinen Verkehrs.
(Reichsgesetzblatt II, S. 519.)

Vom 19. August 1935. Verordnung zur Änderung der Bestimmungen über die Befähigung der Eisenbahn-Betriebs- und -Polizeibeamten (Befähigungsvorschriften, abgekürzt BV).
(Reichsgesetzblatt II, S. 520.)

Vom 19. August 1935. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 518 u. 521.)

Vom 28. August 1935. Bekanntmachung über die Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr.
(Reichsgesetzblatt II, S. 523.)

Vom 21. September 1935. Verordnung zur Änderung des Plans für die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1165.)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft:

	Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" Seite
Vom 13. August 1935, betr. Abnahmedienst	901
Vom 16. August 1935, betr. Unterrichtswesen. Schulung der Arbeiter durch die Deutsche Arbeitsfront	902
Vom 23. August 1935, betr. Deutscher Gruß im Schriftverkehr	918
Vom 28. August 1935, betr. Rechnungsvorschriften (Revo)	937
Vom 30. August 1935, betr. Unterrichtswesen, Lehrstoffhefte	938
Vom 5. September 1935, betr. Verzeichnis der Normenzementwerke	954
Vom 7. September 1935, betr. Oberste Bauleitung für Elektrisierungen in Leipzig	954
Vom 9. September 1935, betr. Geschäftsanweisung für die OBK	985
Vom 25. September 1935, betr. Änderung der Dienstvorschrift über die Geschäftsprüfungen bei den Dienststellen (DV 155)	1026
Vom 27. September 1935, betr. Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen	1026
Vom 29. September 1935, betr. Bauordnung für Bahnanlagen und Fahrzeuge der Schmalspurbahnen des allgemeinen Verkehrs (BS)	1026
Vom 28. September 1935, betr. Bestimmungen über die Befähigung der Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten	1053
Vom 3. Oktober 1935, betr. Ankündigungsbaken für Wegübergänge in Schienenhöhe	1054
Vom 7. Oktober 1935, betr. Dienstkleidung des Personals der Schiffahrtsbetriebe	1056
Vom 14. Oktober 1935, betr. Amtliche Festschrift „100 Jahre deutsche Eisenbahnen"	1081
Vom 13. Oktober 1935, betr. Buch: „100 Jahre deutsche Eisenbahner"	1082

Italien[1]). Ministerialerlaß vom 26. März 1935 Nr. 2677, betreffend Feiertagsrückfahrkarten auf den Staatsbahnen.

(Gazz. Nr. 111; Boll. Nr. 20, I, S. 157.)

Rückfahrkarten für Feiertage (einschl. der Sonntage) können auf Entfernungen bis 250 km ausgestellt werden. Sie werden von 12 Uhr des Werktages an, der dem Feiertag vorausgeht, und an diesem selbst ausgegeben. Die Rückreise muß spätestens um 12 Uhr des Werktages angetreten werden, der dem Feiertag folgt. Wenn zwei Feiertage unmittelbar aufeinanderfolgen oder zwischen ihnen nur ein Werktag liegt, so sind die Feiertagskarten bis 12 Uhr des Werktages gültig, der dem letzten Feiertag folgt.

Ministerialerlaß vom 7. Mai 1935 Nr. 3104, betreffend ermäßigte Rückfahrkarten und Monats- und Halbmonatskarten für Bade- und Luftkurorte.

(Gazz. Nr. 116; Boll. Nr. 21, I, S. 181.)

Die Staatsbahnverwaltung wird zur Ausgabe solcher Karten während der nächsten Sommer- und Herbstsaison ermächtigt. Die Ermäßigung beträgt 50 %. Wenn die Eisenbahn für diese Verkehrsbeziehungen im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln steht, kann sie ihre Fahrpreise denen der anderen Verkehrsmittel anpassen.

K. Verordnung vom 20. Mai 1935 Nr. 654, betreffend Errichtung einer Stelle zur Regelung des Devisenverkehrs.

(Gazz. Nr. 121; Boll. Nr. 23, I, S. 203.)

Bei dem Ministerrat wird eine eigene Stelle errichtet, die die Verteilung der Devisen im Zusammenhang mit dem Warenaustausch mit dem Ausland zu ordnen, das Einfuhr- und Ausfuhrwesen in Einklang zu bringen und die Versorgung der Staatsverwaltungsbetriebe mit ausländischen Stoffen zu regeln hat.

Der Leiter dieser Stelle wird vom Regierungschef ernannt und untersteht ihm unmittelbar.

Die Verordnung enthält nähere Vorschriften über das Zusammenarbeiten der Devisenstelle mit anderen Behörden und Stellen. Sie ist vor allem ermächtigt, die Richtlinien für die Verteilung der verfügbaren Devisen aufzustellen. Im übrigen werden ihre Zuständigkeiten und ihre Geschäftsordnung vom Regierungschef festgesetzt werden.

K. Verordnung vom 6. Mai 1935 Nr. 607, betreffend Genehmigung des in Rom am 9. April 1935 abgeschlossenen Staatsvertrags zwischen Italien und der Schweiz über die Gotthardbahn.

(Gazz. Nr. 116; Boll. Nr. 24, I, S. 207.)

Inhalt des Vertrags:

Unter zeitweiliger und teilweiser Abänderung des Art. 10 des Hauptvertrags über die Gotthardbahn vom 13. Oktober 1909, betreffend die Fahrpreise und Gepäckfrachten, stimmt die italienische Regierung zu, daß die Anwendung der schweizerischen Binnen-Personen- und -Gepäcktarife auf die Gotthardbahn bis 1. Mai 1940 verlängert wird. Anderseits verpflichtet sich die Schweizerische

[1]) Abkürzungen: Gazz. = Gazzetta Ufficiale del Regno;
Boll. = Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato.

Bundesregierung, auf dieser Bahn die gegenwärtigen Beförderungspreise nicht zu erhöhen, sie vielmehr entsprechend den Tarifsenkungen, die in diesem Zeitraum im übrigen Schweizer Bahnnetz eingeführt werden sollten, zu ermäßigen.

Diese Bestimmungen haben den Charakter von Ausnahmebestimmungen. Es besteht daher Einverständnis, daß nach Ablauf der genannten Frist die Bestimmungen des Hauptvertrages wieder vollständig in Kraft treten.

K. Verordnung vom 6. Mai 1935 Nr. 609, betreffend Genehmigung der Vereinbarung, die zwischen Italien und Ungarn in Rom am 6. April 1935 hinsichtlich der Errichtung eines ungarischen Zollamts im Hafen von Fiume abgeschlossen worden ist.

(Gazz. Nr. 116; Boll. Nr. 25, I, S. 237.)

Ministerialerlaß vom 16. April 1935 Nr. 2883, betreffend Reiseerleichterungen auf den Staatsbahnen für Familien, die ihren Wohnsitz in Italien haben.

(Boll. Nr. 25, I, S. 248.

Die Reiseerleichterung wird für Familien gewährt, die auf der gleichen Strecke und mit dem gleichen Zuge (wenn auch in verschiedenen Wagenklassen) in Gruppen von mindestens vier erwachsenen Personen reisen.

Ministerialerlaß vom 14. Mai 1935 Nr. 3147, betreffend Fahrpreisermäßigungen für Hochzeitsreisen.

(Boll. Nr. 28, I, S. 303.)

Auf den Staatsbahnen werden für Hochzeitsreisen, auch für Reisen von Ehegatten, die die silberne oder goldene Hochzeit feiern, in der 2. und 3. Wagenklasse folgende Ermäßigungen für eine Hin- und Rückreise oder Rundreise gewährt:

a) für inländische Hochzeitsreisende 80 %, wenn im Reiseweg Rom inbegriffen ist,

b) für Hochzeitsreisende aus der Provinz Rom 80 %, wenn im Reiseweg Rom, Venedig, Florenz, Neapel oder Capri eingeschlossen ist,

c) für Hochzeitsreisende aus dem Ausland 70 %, wenn die Reise in einer Grenzstation, einem Seehafen oder Zollflughafen begonnen und beendigt wird und im Reiseweg Rom inbegriffen ist.

Die Fahrkarte muß spätestens 7 (für Reisende aus anderen europäischen Ländern 14, aus außereuropäischen Ländern 30) Tage nach der Hochzeit ausgestellt werden.

K. Verordnung vom 20. Juni 1935 Nr. 1010, betreffend Einführung des faschistischen Sonnabends.

(Gazz. Nr. 148; Boll. Nr. 29, I, S. 375.)

Auszug.

Die Dienstzeit der Staatsangestellten und Staatsarbeiter muß am Sonnabend spätestens 13 Uhr enden, wenn nicht für besondere Dienstzweige durch das Ministerium anderes bestimmt ist. Die Verkürzung der Dienst- und Arbeitszeit ist durch Verlängerung der übrigen Dienst- und Arbeitszeit auszugleichen.

Die Nachmittage sind für die Ertüchtigung, namentlich vor- und nachmilitärische, und für andere Tätigkeiten auf dem Gebiete der Politik, des Berufswesens, der Kultur und des Sports bestimmt. Zu diesem Zweck muß sich das

Personal zur Verfügung der einschlägigen Organisationen halten. Mindestens ein Sonntag im Monat soll ganz freibleiben.

Nach dem Ministerialerlaß vom 12. Juli 1935 Nr. 112 findet die Dienst- und Arbeitszeitbeschränkung auf das Verkehrspersonal keine Anwendung, soweit es den Betrieb der Verkehrsmittel zu sichern hat.

K. Verordnung vom 28. Juli 1935 Nr. 1375, betreffend Einführung eines Monopols zur Beschaffung von Kohle, Kupfer, Zinn, Nickel und ihren Abfällen im Auslande.
(Gazz. Nr. 177; Boll. Nr. 32, I, S. 433.)

Auszug.

Vom 1. August 1935 an wird ein Monopol zum Erwerb der genannten Stoffe eingeführt. Das Monopol wird der Verwaltung der Staatsbahnen anvertraut, die es durch ihren Beschaffungsdienst ausübt.

Die Verordnung regelt im einzelnen die Übergangsverhältnisse für Unternehmungen, die solche Stoffe vor dem 1. August 1935 im Ausland bestellt haben.

Bücherschau.

Besprechungen.

Pirath, Karl, Prof., Dr.-Ing. Der Schnellverkehr in der Luft und seine Stellung im neuzeitlichen Verkehrswesen, mit 31 Abbildungen im Text. Heft 8 der „Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftlichen Instituts für Luftfahrt an der Technischen Hochschule Stuttgart". Verlag Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin. Preis 4,80 RM.

Die heutige Generation hat sich im letzten Jahrzehnt in den Schnellverkehr zu Lande, zu Wasser und in der Luft eingelebt, ohne sich dessen wohl recht bewußt zu werden. Das lenkbare Luftschiff mit seinen regelmäßigen Reisen nach Südamerika, die Riesenschnelldampfer, die Schnellflugzeuge der Luftverkehrsgesellschaften mit Geschwindigkeiten von über 300 km/h, die Schnelltriebwagen der Eisenbahnen mit Geschwindigkeiten bis 160 km/h sind im heutigen Verkehrsleben eine Selbstverständlichkeit geworden. Allen, die sich für dieses Gebiet besonders interessieren, Volkswirtschaftlern, Technikern, Reisenden, Sportsleuten und den großen Verkehrsverwaltungen wird die Studie „Die allgemeinen Grundlagen des Schnellverkehrs in der Luft" willkommen sein, die Professor Dr.-Ing. Karl Pirath vom Verkehrswissenschaftlichen Institut für Luftfahrt an der Technischen Hochschule Stuttgart in Heft 8 der „Forschungsergebnisse" des genannten Instituts veröffentlicht hat.

Die Abhandlung bringt eine verkehrswissenschaftliche Untersuchung über die technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Grundlagen des Schnellverkehrs in der Luft, die aus umfassenden praktischen Betriebserfahrungen in den Vereinigten Staaten von Amerika und Europa gewonnen ist. Sinn und Ziel dieses Verkehrs sowie seine technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Voraussetzungen werden klargelegt und zur Grundlage für die zweckmäßigste Entwicklung des Schnellverkehrs in der Luft ausgebaut.

In der „Einführung" schildert Pirath im einzelnen, wie der Schnellverkehr in stärkstem Maße das Wollen und Streben im gesamten Verkehrswesen beherrscht und das „Land stärkster Verkehrsunruhe und größter Verkehrsfortschritte" — Vereinigte Staaten von Amerika — den Anstoß zu dieser Entwicklung vor allem im Luftverkehr gegeben hat. Er will im Vergleich zu den amerikanischen Verhältnissen die Unterschiede klarlegen zur richtigen Wahl der für Europa zweckmäßigsten

Mittel und Wege zum Aufbau des Schnellverkehrs in der Luft. In den folgenden Abschnitten geht der Verfasser näher ein auf die Motive allgemeiner und spezieller Art für den Schnellverkehr in der Luft sowie auf seine technischen und betrieblichen Voraussetzungen. Anschließend werden ein wirtschaftlicher Vergleich zwischen dem Schnellverkehr in der Luft und anderen Verkehrsmitteln gezogen sowie die organisatorischen Voraussetzungen für den Schnellverkehr erörtert. Pirath zieht die Schlußfolgerung, besonders für den Luftverkehr werde der Schnellverkehr um so mehr eine Lebensnotwendigkeit, als er in einem möglichst großen Vorsprung in der Reisegeschwindigkeit vor den im Schnellverkehr heute besonders stark nachdrängenden Eisenbahnen und Kraftwagen einen genügenden Ausgleich für seine verhältnismäßig hohen Transportkosten finden muß. In wirtschaftlicher Hinsicht hält der Verfasser den Schnellverkehr in der Luft dem der Landverkehrsmittel wegen seiner besonderen Eignung für hohe Reisegeschwindigkeiten für überlegen. In organisatorischer Hinsicht fordert er eine verstärkte internationale Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen nationalen Verkehrsgesellschaften. Besonders Europa solle den Luftverkehr in jeder Beziehung ausbauen, damit von einem geschlossenen kontinentalen Schnellverkehrsnetz in der Luft die Brücken zum Weltluftverkehrsnetz möglichst bald geschlagen werden könnten.

In dem gleichen Heft ist eine Studie von Dr.-Ing. Herbert Zöllner „Betriebliche und verkehrswissenschaftliche Untersuchungen über den Schnellverkehr in der Luft" enthalten, die das Problem mehr von der technischen Seite aus beleuchtet. Erörtert werden

Ausbildung von Zelle und Motor bei Schnellflugzeugen,
Flugeigenschaften und Faktoren der Sicherheit bei langsam- und schnellfliegenden Flugzeugen,
betriebliche Leistungsfähigkeit der modernen Schnellflugzeuge,
Wirtschaftlichkeit der konstruktiven Maßnahmen zur Erhöhung der Geschwindigkeit,
Ermittlung und Vergleich der Selbstkosten bei Flugzeugbaumustern verschiedener Höchstgeschwindigkeit,

sowie

die verkehrswirtschaftlichen Vor- und Nachteile beim Einsatz von Schnellflugzeugen.

Das Studium des Heftes sei allen Interessenten wärmstens empfohlen. *Sommerlatte.*

Hein, Georg. Kommentar zum Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande. Verlag: Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft bei der Deutschen Reichsbahn m. b. H. Berlin W 8. 158 Seiten. Preis in Leinen gebunden 5,80 RM.

Das Buch enthält zunächst den Wortlaut des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934, die amtliche Begründung des Gesetzes und den Wortlaut der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes vom 26. März 1935. Es folgen dann die Erläuterungen des Verfassers zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzes und am Schluß eine umfassende Zusammenstellung der in der Materie bisher

ergangenen Entscheidungen der ordentlichen und Verwaltungsgerichte höherer und höchster Instanzen. Nicht berücksichtigen konnte der Verfasser die Richtlinien für die Genehmigung des Gelegenheitsverkehrs vom 13. Juli 1935, die im Reichsverkehrsblatt, Ausgabe B Nr. 20 vom 17. Juli 1935, veröffentlicht sind. Das bedeutet aber keinen Mangel des Buches, weil der Verfasser in seinen Erläuterungen im wesentlichen schon die gleichen Ansichten vertreten hat, wie sie in den Richtlinien durchgeführt und damit rechtens geworden sind. Die Erläuterungen des Verfassers verdienen schon um deswillen besondere Beachtung, weil er in seiner amtlichen Stellung zur Mitarbeit bei der Schaffung des Gesetzes berufen gewesen sein dürfte. Daß er ganz besonders mit der Materie vertraut ist, ergibt sich auch daraus, daß er schon zu der bisherigen gesetzlichen Regelung, der 3. Verordnung des Reichspräsidenten vom 6. Oktober 1931, einen ausführlichen Kommentar verfaßt hatte. Der Verfasser hat in seinen Erläuterungen auch die Rechtsprechung zum bisherigen Recht in weitem Umfange mit herangezogen, und man erkennt daraus, wie die Gesetzgebung in dem neuen Gesetz der Rechtsprechung zu dem bisherigen Recht gefolgt ist. Ein besonderer Vorzug des Buches ist es, daß sich der Verfasser mit Erfolg bemüht hat, zwischen den verschiedenen Interessentenkreisen eine unparteiische Stellung einzunehmen und sich bei seinen Auslegungen ausschließlich von rein sachlichen Erwägungen leiten zu lassen.

Das Gesetz bringt zunächst in den §§ 1—14 allgemeine Vorschriften, dann in den §§ 15—33 Sondervorschriften für Straßenbahnen, Linienverkehr und Gelegenheitsverkehr und endlich in den §§ 34—45 Gemeinsame, Straf- und Übergangsbestimmungen. Die Durchführungsverordnung schließt sich dieser Einteilung an. Der Verfasser bespricht die einzelnen Gesetzesbestimmungen in der Reihenfolge des Gesetzes und hat dabei die einschlägigen Vorschriften der Durchführungsverordnung mit eingearbeitet, so daß zu jeder Frage eine zusammenfassende und erschöpfende Darstellung des ganzen Rechts entsteht. Die Erläuterungen zu den einzelnen Paragraphen des ersten Teils „Allgemeine Vorschriften" sind besonders ausführlich gehalten.

In den Erläuterungen zu § 1 spricht sich der Verfasser über den Begriff der Gewerbsmäßigkeit aus, zu § 3 gibt er Erläuterungen zum Begriff der Straßenbahnen, der ja bekanntlich reichsrechtlich bisher nicht geregelt, sondern dem Landesrecht vorbehalten war. Besonders ausführlich sind die Ausführungen zu § 4. Dieser Paragraph ist auch im Gesetz insofern von besonderer Bedeutung, als er den Begriff der Linie festlegt. Bisher war nach § 1 der VO. vom 6. Oktober 1931 der Begriff der Linie viel ungenauer bestimmt, es blieb der Rechtsprechung vorbehalten, hier klare Verhältnisse zu schaffen. Aus dieser Rechtsprechung hat das neue Gesetz insofern Nutzen gezogen, als es für den Begriff der Linie genaue, eindeutige Vorschriften gegeben hat. So war die Zahl der Fahrten, die für die Frage, ob Linie oder nicht, entscheidend war, bisher nur in der Rechtsprechung zu finden, da die VO. vom 6. Oktober 1931 sich in diesem Punkte mit dem Worte „regelmäßig" begnügte. Jetzt bestimmt das Gesetz selbst genau, wieviel Fahrten maßgebend sind. Nur in der Rechtsprechung war bisher der Grundsatz ausgebildet, daß eine Linie nicht unbedingt an bestimmte Strecken gebunden sein müsse; hier hat der Wortlaut des Gesetzes keine Änderung gebracht. Allerdings gilt dies nur für die Begriffsbestimmung des § 4. Auch wird in der Genehmigungsurkunde, wie im Kommentar richtig ausgeführt ist, die von der

Linie zu benutzende Strecke nicht genau bestimmt sein müssen, es ist also auch eine Linie denkbar, bei der nur die Endpunkte festliegen. Aber wenn in dem Antrag auf Erteilung der Genehmigung nach § 7 der Ausführungsverordnung die Länge der Linie enthalten und eine Übersichtskarte beigegeben sein soll, in der die beantragte Verkehrsstrecke eingezeichnet ist, und wenn nach § 9 der Ausführungsverordnung die Wegeunterhaltungspflichtigen gehört werden sollen, so wird sich für die Genehmigungsbehörden wohl von selbst die Praxis dahin ausbilden, daß die Strecke von der Genehmigungsbehörde mit genehmigt wird, schon um spätere Auseinandersetzungen mit Wegeunterhaltungspflichtigen zu verhindern.

Sehr überzeugend sind bei § 4 die Ausführungen über den Begriff der Öffentlichkeit, der an Hand zahlreicher schon unter der Geltung des früheren Rechts ergangener Entscheidungen eingehend erläutert wird. Endlich gibt der Verfasser in den Erläuterungen zu § 4 auch eine übersichtliche Darstellung der verschiedenen Arten des Personenverkehrs mit Landfahrzeugen unter Hinweis auf die für jede einzelne Art geltenden Paragraphen des Gesetzes. Diese Zusammenstellung ist für die Einführung in das Gesetz und die Ausführungsverordnung sehr zweckmäßig, weil sich die vier Arten des Gelegenheitsverkehrs zum Teil untereinander und zum anderen Teil auch vom Linienverkehr begrifflich nur wenig unterscheiden, trotzdem aber in manchen Punkten stark abweichend geregelt worden sind. Diese Unterschiede muß nicht nur die Genehmigungsbehörde, sondern auch jeder, der um eine Genehmigung nachsucht, und jeder, der im Genehmigungsverfahren gehört wird, genau kennen.

Besonders wichtig für alle Teile ist die Frage, inwieweit bei der Genehmigung zu prüfen ist, ob das Unternehmen den Interessen des öffentlichen Verkehrs zuwiderläuft. Das Gesetz sieht diese Prüfung nicht nur bei Straßenbahnen und Linienverkehr, sondern auch ganz allgemein beim Gelegenheitsverkehr vor (§ 9 Z. 1). Hiermit geht § 11 der Ausführungsverordnung überein. Der Verfasser vertritt in seinen Ausführungen zu § 9 (Seite 68 und 70) den Standpunkt, daß dieses Moment nur bei Straßenbahnverkehr, Linienverkehr und Überlandwagenverkehr zu berücksichtigen ist, nicht dagegen bei den übrigen Arten des Gelegenheitsverkehrs (Droschken-, Ausflugswagen- und Mietwagenverkehr). Er hat dabei wohl die Erwägungen vorweggenommen, die in den Richtlinien für die Genehmigung des Gelegenheitsverkehrs vom 13. Juli 1935 (RV-Blatt Ausgabe B Nr. 20 vom 17. Juli 1935) unter I, 3 ihren Niederschlag gefunden haben. Es muß aber zum mindesten zweifelhaft erscheinen, ob die Richtlinien in diesem Punkte im Einklang mit dem Gesetz selbst stehen und daher überhaupt wirksam sein können. Es ist sehr wohl möglich, daß eine Übersetzung des Unternehmertums besonders im Ausflugswagen- und Mietwagenverkehr zu einem unbilligen Wettbewerb gegen bereits vorhandene öffentliche Verkehrsunternehmungen führt, so daß bei Außerachtlassung dieser Prüfung durch die Genehmigungsbehörden der diesen Unternehmen durch das Gesetz gewährleistete Schutz verloren geht.

Die übrigen für die Genehmigung maßgebenden Bestimmungen des Gesetzes und der VO, wie Voraussetzungen der Genehmigung, Form und Inhalt der Genehmigung werden ausführlich besprochen, ebenso die besonderen Vorschriften, die für den Linienverkehr von Reichsbahn und Reichspost gelten. Das Gesetz gewährt dem Linienverkehr der Reichsbahn die gleichen Vergünstigungen, die bisher nur der Reichspost eingeräumt waren.

Unter den Sondervorschriften sind besonders die Ausführungen des Verfassers über Straßenbahnen zu erwähnen; hier ist, wie gesagt, in dem Gesetz zum ersten Male eine einheitliche reichsrechtliche Regelung getroffen worden. Es ist zu begrüßen, daß der Verfasser dieses neue Recht eingehend erläutert.

Aus diesen wenigen Bemerkungen ist bereits zu erkennen, daß der Kommentar für alle, die mit dem öffentlichen Straßenverkehr zu tun haben, sei es als Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde, sei es als Unternehmer oder als Wahrer öffentlicher Interessen oder als Wegeunterhaltungspflichtige, ein außerordentlich brauchbares Hilfsmittel für das Verständnis der teilweise nicht ganz einfachen Vorschriften darstellt.

Dr. Reinige.

Sarter, Alfred, Dr. jur., Reichsbahndirektionspräsident und **Kittel, Theodor,** Dr. jur., Ministerialrat a. D., Reichsbahndirektor und Mitglied der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Was jeder von der Deutschen Reichsbahn wissen muß. Ein Überblick über Entstehung, Verfassung, Aufgaben und Wirken der Deutschen Reichsbahn, 5. völlig neu bearbeitete Auflage, 68 S., 8°, Berlin 1935, Verkehrswissenschaftliche Lehrmittel-Gesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn.

Seit der Machtergreifung durch die nationalsozialistische Bewegung im Jahr 1933 ist die Stellung der Reichsbahn zum Reich und zur Reichsregierung grundsätzlich anders geworden. Die äußere Gestalt ist zwar geblieben, sie hat aber nur noch formale Bedeutung. Die Reichsbahn steht heute uneingeschränkt der Regierung zur Verfügung und arbeitet nur im Sinne der vom Führer bestimmten Politik, in die sie sich völlig eingegliedert hat. Aus dieser Erkenntnis heraus haben die Verfasser ihr Werk, dessen frühere Auflagen im Archiv, 1926, S. 813, und 1930, S. 1126, besprochen worden sind, völlig neu bearbeitet. In der neuen 5. Auflage ihres Werks haben sie die inneren Zusammenhänge zwischen Reich und Reichsbahn scharf herausgearbeitet, um damit die enge Verbundenheit der Reichsbahn mit dem Reich zu beweisen.

In anerkennenswert knapper und klarer Weise gibt das Werk Aufschluß über die geschichtliche Entwicklung und den heutigen Aufbau der Deutschen Reichsbahn. In der Übersicht der bisherigen Entwicklung wird im Gegensatz zu früheren Auflagen die seit 1932 glücklich überwundene Reparationsbelastung der Reichsbahn nur noch in großen Zügen behandelt, daran schließen sich grundsätzliche Bemerkungen über die heutige Stellung der Reichsbahn und die von ihr betriebene Finanz-, Wirtschafts- und Personalpolitik. Sie werden dadurch ergänzt, daß diese Gebiete noch in besonderen Abschnitten näher behandelt werden. Solche Abschnitte sind vor allem der Wirtschaftsführung und dem Finanzwesen sowie der volkswirtschaftlichen Bedeutung und der kaufmännischen Betätigung der Deutschen Reichsbahn gewidmet. Hierunter findet sich als neu hinzukommender Absatz eine Angabe der Beteiligungen der Deutschen Reichsbahn. Als wichtigste bezeichnen die Verfasser mit Recht die Beteiligung an der Gesellschaft „Reichsautobahnen", deren Verwaltung und Vertretung die Deutsche Reichsbahn hat, um damit ihre

tatkräftige Mitarbeit an einem gedeihlichen Zusammenwirken von Schiene und Landstraße zum Ausdruck zu bringen. Die überragende wirtschaftliche Bedeutung der Reichsbahn wird in anschaulicher Form dadurch gekennzeichnet, daß die neue Auflage einen zahlenmäßigen Vergleich der Reichsbahn mit großen deutschen industriellen Unternehmen bringt. Weiter werden nationalpolitische Einstellung und kaufmännisches Handeln, die sich nicht ausschließen, sondern gegenseitig bedingen und ergänzen, als Hauptgrundsätze für die wirtschaftliche Betätigung der Reichsbahn herausgestellt; sie sind maßgebend für die Tarif-, Beschaffungs- und Baupolitik.

Über das Verhältnis der Reichsbahn zur Reichsregierung führen die Verfasser zutreffend aus, daß es durch zweierlei, nämlich durch das Eigentum des Reichs und die Treuhänderstellung der Reichsbahn-Gesellschaft sowie durch die Eisenbahnhoheit des Reichs maßgebend bestimmt wird. Der Gegensatz der unabhängigen Reichsbahn zur parlamentarischen Reichsregierung mochte früher ein besonderes Reichsbahngericht erforderlich machen, um Streitigkeiten zu schlichten. Heute ist für dessen Tätigkeit kein Raum mehr, da mit dem Wegfall des Parlamentarismus auch der dadurch bedingte Gegensatz verschwunden ist. Ein Schlußabschnitt behandelt die Gliederung der Reichsbahn, die einzelnen Geschäftsstellen und ihre Tätigkeit. Die früheren Auflagen brachten am Schlusse einige wichtige statistische Angaben, sie sind jetzt in den Text eingearbeitet. Für künftige Auflagen wäre zu erwägen, diese Angaben nochmals am Schluß in einer besonderen Übersicht zu bringen. Für Nachschlagezwecke dürften sie unentbehrlich sein.

Dieser kurze Überblick über den Inhalt möge zeigen, welche Fülle von Stoff das vorliegende Buch behandelt. Die Aufgabe, kurz und übersichtlich in die Reichsbahnverhältnisse einzuführen, haben die Verfasser in ausgezeichneter Weise gelöst. Möge das Werk, wie schon in seinen früheren Auflagen — 1933 erschien sogar eine Übersetzung in das Japanische — so auch in seiner neuesten Gestalt weiteste Verbreitung und Beachtung finden. Es ist in hervorragender Weise geeignet, aufklärend über die Reichsbahn zu wirken und Irrtümer und Mißverständnisse über die Stellung der Reichsbahn zu beseitigen, denen man leider immer noch — auch an Stellen, wo man es nicht vermuten sollte, — häufig begegnet.

Dr. Jahnke.

Couvé, Dr. rer. pol., Reichsbahnrat. Die Eisenbahn-Güterabfertigung. Erster Teil: Abfertigungs- und Ladedienst. Mit 43 Bildern. Vierte erweiterte und verbesserte Auflage. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1935. Preis 2,75 RM.

Zu dem von Dr. Couvé herausgegebenen Buch ist nunmehr die 9. Auflage erschienen. Vom Verfasser ist in seiner Darstellung wiederum die erzählende Form gewählt worden, die es dem Leser wesentlich erleichtert, sich in den Geist der leicht trocken und ermüdend wirkenden Dienstvorschriften hineinzudenken. Im sachlichen Aufbau hat sich das Werk gegenüber der vorhergehenden Auflage nicht erheblich verändert. Neu hinzugekommen ist im allgemeinen Teil ein Abschnitt „Bestimmungsfaktoren des Eisenbahngüterverkehrs", in dem geschickt die Zusammenhänge und Verkehrsanforderungen geschildert sind, die für die Ausge-

staltung dieses wichtigen Verkehrszweiges bestimmend sind. In einem neuen Abschnitt IV „Fortentwicklung des Güterverkehrs" zeigt der Verfasser die Maßnahmen, die in neuerer Zeit von der Eisenbahn zur Verbesserung der Verkehrsbedienung, namentlich auch im Wettbewerb mit dem Kraftwagen, getroffen worden sind, nämlich: Die Neuregelung des bahnamtlichen Rollfuhrdienstes nach dem Bahnspeditionsvertrag, die Regelung des Sammelladungsverkehrs und des Verteilerverfahrens, die Bereitstellung von Transportbehältern und der Einsatz des Straßenfahrzeugs für Eisenbahnwagen, des sogenannten fahrbaren Anschlußgleises. Weiter sind darin enthalten die besonderen Unterabschnitte „Reichsbahnkraftwagenvekehr" und „Haus-Haus-Verkehr" und schließlich eine allgemeine Betrachtung „Neuregelung der Kraftverkehrswirtschaft", in der eindringlich auf die Notwendigkeit der Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und Kraftwagen hingewiesen wird.

Das Buch hat durch diese Erweiterungen eine wertvolle Bereicherung erfahren und gibt über die Vorschriften des Abfertigungs- und Ladedienstes in mustergültiger Weise Auskunft. Es kann allen Eisenbahnbeamten, die sich mit dem verwickelten Betrieb dieser Dienstzweige vertraut machen wollen, aufs beste empfohlen werden. *Sommerlatte.*

Jänecke, L., Prof., Dr.-Ing. Welche Höchstgeschwindigkeiten soll man für den Kraftwagenverkehr auf den Autobahnen zulassen? (In der Festschrift zur 25-Jahr-Feier der Technischen Hochschule Breslau.) Verkehrsverschiebung zwischen Schiene, Straße und Autobahn durch die Motorisierung. (Sonderdruck aus der Zeitschrift „Verkehrstechnik", Berlin, Heft 11, 13 und 14.) 1935.
Preis der Sonderdrucke 1,50 RM bei der Buchhandlung Fritzsche, Breslau, Tiergartenstraße 23.

Professor Dr.-Ing. L. Jänecke stellt in der Festschrift zur 25-Jahrfeier der Technischen Hochschule Breslau die Frage: „Welche Höchstgeschwindigkeit soll man für den Kraftwagenverkehr auf den Autobahnen zulassen?" Der mit 30—45 Stundenkm reisende Landstraßenverkehr wird auf der Autobahn wesentlich beschleunigt werden. Aus Sicherheitsgründen wird man mit der Höchstgeschwindigkeit nicht zu weit gehen dürfen. Dagegen sprechen auch wirtschaftliche Gründe. Konkrete Zahlenangaben gewinnt der Verfasser, indem er das Verkehrsbedürfnis am Zeitbedarf mißt und feststellt, daß für eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit über 100—120 und der Höchstgeschwindigkeit über 140 Stundenkm hinaus kein Bedürfnis bestehe. — Ähnliche Zahlen hat auch Remy genannt. Die technische Entwicklung läßt sich nicht absehen. Man möchte aber wünschen, daß der heute alle Welt hynotisierende Verkehrs-Amerikanismus „Time is money" nicht das letzte Verkehrsbedürfnis, daß nicht der „Verkehrssport" die höchste „Verkehrsfreude" bleiben möge. — Der künftige Autobahnverkehr wird größer sein, als der heutige Landstraßenverkehr. Auch das wird die Höchstgeschwindigkeit irgendwie einschränken. Verfasser meint, daß die Hauptbelastung der Autobahn als Neuverkehr durch

den Bau der Bahn erst geweckt werden wird. Dabei wird die Abwanderung von der Eisenbahn nicht ausschlaggebend sein. Diesen Gedanken führt er in einer 2. Untersuchung über die „Verkehrsverschiebung zwischen Schiene, Straße und Autobahn durch die Motorisierung" noch näher aus (Verkehrstechnik 1935). Die gründliche und anschaulich belegte Untersuchung kommt zu folgenden Ergebnissen:

1. Aufsaugung des Landstraßenverkehrs durch die Autobahn:
   Der Fernstraßenverkehr in Richtung der Autobahn wird auf sie übergehen. Der Nahverkehr dürfte dagegen bei den verschieden langen Zufahrtstraßen zur Autobahn und dem weit dichteren Netz der Landstraßen zum größten Teil nicht abwandern.
2. Abwanderung des Personenverkehrs von der Schiene zur Straße und Autobahn:
   Von den Fahrgästen der Bahn, die jetzt Normaltarife benutzen, werden viele abwandern. Die Fahrgäste auf Ausnahmetarif, die zwei Drittel aller Reisenden bei der Bahn ausmachen, dürften der Bahn verbleiben. Die — leider wenig zahlkräftige — Masse des Personenverkehrs ist auf die Bahn angewiesen.
3. Abwanderung des Güterverkehrs zur Straße und Autobahn:
   Der Werkverkehr und der Fernkraftwagenverkehr werden auf den Autobahnen erheblich zunehmen. Güter der Normaltarifklassen werden von der Eisenbahn abwandern. Die Masse der Güter — der niedrigen Tarifklassen — wird bei der Bahn bleiben. Die Bahn ist eben das wichtigste Massentransportmittel zu Lande. —

Wirtschaftlich gesehen ist diese Prognose für die Eisenbahn nicht gerade günstig. Das klar herauszuheben, ist freilich eine wichtige Aufgabe der Verkehrswissenschaft. — Verfasser empfiehlt der Reichsbahn eine allgemeine Verbilligung der Personentarife und hofft auf ihre verkehrwerbende Wirkung. Man kann aber gewisse Kraftwagenerfolge nicht zum Vergleich heranziehen. Noch immer behandelt die Reichsbahn in strenger Erfüllung der ihr obliegenden Verkehrspflicht auch unergiebige Strecken genau so, wie die mit starkem Verkehr. Das gleiche gilt für den Güterverkehr. Trotz aller Verbesserungen werden sich manche Güterkurse entdecken lassen, die mit Kraftwagen schneller bedient werden können. Aber das scheint mir weit mehr an den Möglichkeiten der betrieblichen Organisation des Massenverkehrs zu liegen, als an der Art des technischen Verkehrsmittels. Man sollte sich einmal die Schiene völlig ersetzt denken durch die Straße. Vielleicht wird man finden, daß die Frage: Schiene oder Straße? garnicht die Hauptrolle spielt. Es kommt auch nicht darauf an, etwa die Eigenwirtschaftlichkeit des Unternehmens Deutsche Reichsbahn in der jetzigen Gestalt unter allen Umständen zu sichern. Dagegen gilt es, der deutschen Volkswirtschaft ein alle Verkehrsmittel umfassendes Tarifsystem zu schaffen, das ihre Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit fördert. Ein solches allgemeines Tarifsystem muß freilich auf irgendeiner technisch-wirtschaftlichen Tragkonstruktion ruhen. Diese zu schaffen, den „Deutschen Reichsverkehr" im neuen Staate lebens- und schlagkräftig zu gestalten, ist die wichtigste Aufgabe der nächsten Zukunft, vor allem für die Verkehrswissenschaft. Die Arbeiten des Verfassers liefern einen wertvollen Beitrag dazu. *Capelle.*

Schau, A., Eisenbahnbau, Band I. Sechste, vollständig neubearbeitete Auflage. 224 Seiten Text mit 356 Abbildungen und einem Sachverzeichnis. Leipzig und Berlin 1935. Verlag und Druck von B. G. Teubner. Preis gebunden 10,50 RM.

Die noch in vollem Fluß befindliche, bedeutsame Fortschritte zeitigende Entwicklung auf allen Gebieten des Eisenbahnbaues, vornehmlich aber auf dem des Oberbaues und der Weichen, machte die Neubearbeitung des Werkes nötig, dessen fünfte Auflage 10 Jahre zurückliegt.

Nach einer kurzen Einleitung werden die wichtigsten Bahngattungen behandelt und die amtlichen Vorschriften und Vereinbarungen mit kurzen Hinweisen auf ihren Inhalt angeführt. Dann werden die wichtigsten eisenbahntechnischen Grundbegriffe, und zwar Einteilung, zulässige Geschwindigkeit und Achszahl der Züge, Umgrenzung des lichten Raums und Gleisabstand an Hand der amtlichen Bestimmungen erläutert.

Der Schwerpunkt des Werks liegt in dem folgenden der Bahngestaltung gewidmeten Abschnitt. Beschränkten sich die knapp gefaßten Ausführungen des vorhergehenden Abschnitts nur auf das Wichtigste, so nimmt dieser ausführlicher gehaltene Abschnitt, in dem nach Darlegungen über die Querschnittsanordnung des Bahnkörpers der Oberbau und die Weichen eingehend gewürdigt werden, nahezu drei Viertel des Buches ein. Die Anforderungen an die einzelnen Teile des Oberbaus werden dabei in den Vordergrund gestellt, das Zusammenwirken der Einzelteile und Gesamtanordnungen erörtert und die Vor- und Nachteile verschiedener Lösungen gegenübergestellt. Das Buch wirkt dadurch sehr anregend auf den Leser und ermöglicht es ihm, sich durch Vergleich der Anforderungen und der erzielten Lösungen ein eigenes Urteil über die Zweckmäßigkeit der verschiedenen Anordnungen zu bilden. Sehr umfassend werden die Gleislage, die Schienen, die Schwellen, die einzelnen Oberbauteile, die Bettung und der Schienenstoß erörtert. Nicht nur der Reichsbahnoberbau, sondern auch der Oberbau der früheren preußisch-hessischen Staatsbahnen wird an Hand zahlreicher Abbildungen sehr eingehend erläutert. Auch der Verlegung, Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaus ist verhältnismäßig viel Raum gewidmet. Dabei werden die für diese Zwecke verwendeten handbetriebenen Arbeits- und Meßgeräte und kraftbetriebenen Oberbaugeräte beschrieben und durch Abbildungen nach Zeichnungen oder Lichtbildern dargestellt. Die gleiche ausführliche Behandlung wie der Oberbau erfahren auch die Weichen. Außer den verschiedenen Formen der Reichsbahnweichen werden auch die Weichen der früheren preußisch-hessischen Staatsbahnen und die altbrauchbaren Weichen 8a unter Beigabe vieler Abbildungen nach ihrer allgemeinen Anordnung und nach der baulichen Anordnung ihrer Einzelteile einer eingehenden Betrachtung unterzogen. Diese letztgenannten altbrauchbaren Weichen 8a, die aus wirtschaftlichen Gründen einen notwendigen Ersatz für Reichsbahnweichen bilden, werden aus gebrauchten Zungenvorrichtungen und Herzstücken der preußischen Weichen 8a zusammengestellt und können ohne wesentliche Änderung der Gleislage eingebaut werden. Die Bezeichnung dieser Weichen als „Magdeburger Bauart mg 8a“ ist unzutreffend. Den Ausführungen über Weichen folgt ein kurzer Abschnitt über Drehscheiben und Schiebebühnen. Der Hauptteil „Bahngestaltung“ wird beschlossen durch Behandlung der Wegeübergänge, Parallelwege, Ausrüstung der freien Strecke, Einfriedigungen und Schutzanlagen gegen Feuer, Windbruch und Schneeverwehungen.

Im letzten Abschnitt wird in gedrängter Kürze die Anordnung und Ausführung einfacher Eisenbahnhochbauten behandelt, wobei die wichtigsten Abmessungen und Beispiele für die bauliche Ausführung angegeben werden. Ein kurzer aber inhaltsreicher Anhang bringt die wichtigsten allgemeinen, baulichen und betriebstechnischen Grundlagen für die Linienführung einer Eisenbahn.

Während die früheren Auflagen des Buches einen Leitfaden für den Unterricht an Baugewerkschulen und verwandten Lehranstalten bilden sollten, ist der Leserkreis der sechsten Auflage nicht besonders umrissen. Das Buch wird auch in Zukunft in erster Linie dem Baugewerkschüler die erforderlichen Kenntnisse über den Eisenbahnbau vermitteln, daneben aber jedem Eisenbahntechniker von Nutzen sein, der sich schnell über ein Gebiet des Eisenbahnbaus und eingehender über die im Gebrauch befindlichen älteren und neuen Oberbauformen unterrichten will. Ein Sachverzeichnis erleichtert dabei das Auffinden von Einzelheiten. Wenn auch in der Zwischenzeit durch die immer vorwärtsdrängende Entwicklung insbesondere auf dem Gebiet des Oberbaues und der Weichen manches überholt ist, so wird das inhaltreiche Werk als Lehr- und Nachschlagebuch doch gute Dienste leisten. Die übersichtliche Gliederung des Textes, der saubere Druck und die klaren Abbildungen verdienen besondere Erwähnung. *Jaehn.*

Hundert Jahre Hanomag. Geschichte der Hannoverschen Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft vormals Georg Egestorff in Hannover. 1835 bis 1935. Verfaßt von Dr. phil. Dr. jur. Walther Däbritz und Baurat Dr.-Ing. E. h. Erich Metzeltin. Düsseldorf 1935. Verlag Stahleisen m. b. H. IX, 212 Seiten mit 74 Abbildungen, 3 Schaubildern und 36 Zahlentafeln. Preis in Leinen geb. 6 RM.

Am 6. Juni 1835 erteilte das Königlich Großbritannisch-Hannoversche Ministerium an Georg Egestorff in Linden vor Hannover die Genehmigung zur „Anlegung einer Metall-, Gußwaren- und Maschinenfabrik in Verbindung mit einer Eisenumschmelzung". 1871, wenige Jahre nach dem Tode seines Begründers, wurde das Privatunternehmen in eine Aktiengesellschaft mit der Firma „Hannoversche Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft vormals Georg Egestorff" umgewandelt. Die „Hanomag" kann somit am 6. Juni 1935 auf ein hundertjähriges Bestehen zurückblicken. Dieses Ereignis gab den Anlaß zur Herausgabe der vorliegenden Festschrift. Daß sie auch im Jubiläumsjahre der deutschen Eisenbahnen erschien, ist mehr als ein zufälliges Zusammentreffen — waren doch nach zeitgenössischem Urteil die aus den Egestorffschen Werkstätten hervorgegangenen Lokomotiven „den besten aus R. Stephensons Fabrik gleichsam ebenbürtig an die Seite zu setzen".

Das Werk entwickelte sich erst langsam, am 15. Juni 1846 konnte die erste Lokomotive „Ernst August" der Staatsbahndirektion Hannover übergeben werden. Mit dem Beitritt Hannovers zum deutschen Zollverein (1. Januar 1854) nahm der Lokomotivbau einen großen Aufschwung, so daß die Fabrik-Nr. 100 bereits am 11. April 1856 an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn geliefert werden konnte; die Fabrik-Nr. 300 erhielt am 13. Februar 1868 die preußische Ostbahn.

Am 27. Mai 1868 starb der Begründer Georg Egestorff, und seine Maschinenfabrik ging in den Besitz des bekannten Eisenbahnspekulanten

Dr. Strousberg über, der für seine zahlreichen Eisenbahnunternehmungen eine eigene Lokomotivfabrik zu besitzen wünschte. Da er aber bald in Schwierigkeiten geriet, überließ er das Werk der neugegründeten „Hannoverschen Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft vormals Georg Egestorff".

Nun beginnt das wechselvolle Schicksal des Werkes, das nach einem kurzen Aufschwung in der Gründerzeit schwer unter den Nachwirkungen des großen Krachs von 1873 zu leiden hatte und zweimal Kapitalherabsetzungen vornehmen mußte. Ende der 90er Jahre besserte sich die Lage, und das Werk konnte seine Jahresleistung an Lokomotiven, besonders durch eine liebevolle Pflege des Auslandgeschäfts, auf das Doppelte steigern. Während die tausendste Lokomotive am 4. Juni 1873 zur Wiener Weltausstellung fertiggestellt wurde, konnte die Fabrik-Nr. 7000 am 30. Januar 1914 an die Eisenbahn-Direktion Königsberg abgeliefert werden.

Der Weltkrieg brachte nach anfänglichen Schwierigkeiten eine weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit, besonders in Befolgung des Hindenburg-Programms, aber der Verlust des Krieges und die Revolution mit all den bekannten Folgeerscheinungen bereiteten dieser glänzenden Entwicklung ein jähes Ende. Zwar wurden die verheerenden Folgen der Geldentwertung durch die Sonderkonjunktur für den Lokomotivbau und eine Verstärkung des Auslandsabsatzes anfänglich verschleiert — die Zehntausendste Lokomotive verließ am 15. Juli 1922 das Werk —, aber die flüssigen Mittel gingen schnell zu Ende und die Bankvorschüsse wuchsen ins Ungemessene. Der schwerwiegende Entschluß zur Einstellung des Lokomotivbaus wurde Ende 1930 gefaßt.

Obgleich der im Jahr 1924 aufgenommene Kraftwagenbau durch die glückliche Konstruktion des „kleinen Hanomag" einen großen Erfolg erzielte, sah sich die Hanomag gezwungen, am 17. Dezember 1931 die Zahlungen einzustellen. Mit den Gläubigern wurde ein Vergleich geschlossen, und zur Fortführung des Betriebs und zur Gewinnung neuer Mittel für einen Wiederaufbau wurden die verbliebenen Anlagen an eine Betriebs-G. m. b. H. verpachtet. Am 26. Juni 1934 wurde nach einer durchgreifenden Sanierung die neue Hanomag wieder auf eine bereinigte, sichere und verbreiterte finanzielle Grundlage gestellt. Die Aktienmehrheit, die mehrfach wechselte, befindet sich jetzt in Händen des Bochumer Vereins für Gußstahlfabrikation in Bochum.

Wenn auch die Hanomag den Lokomotivbau nicht mehr pflegt, so dient sie durch ihren Kraftwagenbau immer noch der Weiterentwicklung des Verkehrs. Bunt und wechselvoll sind die Schicksale des Werks im verflossenen Jahrhundert gewesen, aus kleinen Anfängen hat es sich in rastloser Arbeit zu einem Unternehmen von Weltruf entwickelt, das zwar von scharfen Rückschlägen nicht verschont geblieben ist, aber mit deutscher Tatkraft das widrige Schicksal zu meistern gewußt hat, unterstützt durch zielbewußte Führung. Für die Folgezeit seien der Hanomag die besten Wünsche gewidmet.

Die Festschrift gibt ein lehrreiches Bild deutscher Wirtschaftsgeschichte, insbesondere der deutschen Notzeit nach dem Krieg und der Novemberrevolution; sie enthält noch zahlreiche Angaben über die technische und wirtschaftliche Entwicklung des letzten Jahrhunderts, die ein Studium des vorzüglich ausgestatteten Buchs in jeder Beziehung empfehlenswert erscheinen lassen. *Schmelzer.*

Elsners Taschenbuch für den Bautechnischen Eisenbahndienst 1935. 323 Seiten. Verlag Otto Elsner, Berlin S. 42, Oranienstr. 140-142. Preis gebunden 2,50 RM.

Das Taschenbuch behandelt in seiner diesjährigen Ausgabe das Gebiet der „Fernsprech- und Fernschreibanlagen", das den Hauptteil des Buches bildet, von Grund auf. Ausgehend von den einfachsten physikalischen Grundbegriffen bis zur Beschreibung der heute gebräuchlichen Apparate wird in kurzen Ausführungen an Hand einfacher, übersichtlicher Skizzen das Wichtigste erörtert, so daß sich auch der Nichtfachmann in kurzer Zeit auf diesem Gebiet orientieren kann. Es folgen als Ergänzung zu den Ausgaben früherer Jahre Angaben über Neuerungen im „Gleis- und Weichenbau", darunter auch die neuen Richtlinien der Reichsbahn für die Befestigung von Wegübergängen in Schienenhöhe, sowie Verzeichnisse, die für den Oberbaufachmann der Reichsbahn wichtig sind.

Im Abschnitt „Bahnunterhaltung" werden Richtlinien für die Aussonderung von Oberbaustoffen, für die Schwellenaufplattung und Bedingungen für die Schweißung von Schienen nach dem elektrischen Widerstandsverfahren aufgeführt. Auch unter dem Abschnitt „Hochbau" findet man amtliche Bestimmungen, die in letzter Zeit in Form von DIN-Blättern erschienen sind, abgedruckt.

Unter „Verschiedenes" verdient ein Verzeichnis „Verdeutschung technischer Fremdwörter" besonders hervorgehoben zu werden.

Das neue Taschenbuch ist, wie seine früheren Ausgaben, ein brauchbares Hilfsmittel für jeden bautechnischen Eisenbahner, dem die Anschaffung bestens empfohlen werden kann. *Klein.*

Neue Werke über Eisenbahnwesen
und verwandte Gebiete.

Haustein, Dr. W., und **Stumpf,** B. 100 Jahre deutsche Eisenbahner. 463 Seiten. Konkordia-Verlag, Leipzig C 1, Goethestr. 6. Preis 8,50 RM.

Lübsen. Die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Dampflokomotive durch konstruktive Maßnahmen zur Senkung des Brennstoffverbrauchs. 104 Seiten. Verlag Julius Springer, Berlin W 9, Linkstr. 23/24. Preis 7,50 RM.

Prion. Lehre vom Wirtschaftsbetrieb, I. und II. Buch. Verlag Julius Springer, Berlin W 9, Linkstr. 23/24. Buch I 162 Seiten, Preis 7,50 RM, geb. 8,50 RM, Buch II 216 Seiten, Preis 9,60 RM, geb. 10,60 RM.

Zeitschriften.

Allgemeiner Tarifanzeiger. Wien.

54. Jahrg. Nr. 34 bis 41. Vom 24. August bis 12. Oktober 1935.

(34—38:) Die Umgestaltung der ungarischen Tarife. — (35:) Die „Rona" aktiviert. — (37:) Reichsbahn und Oderschiffahrt. — (38:) Die neuen Seehafentarife mit der Schweiz. — (39:) Der Völkerbund für beschleunigte Ratifikation des I. Ü. G. — (41:) Das innerfranzösische Eisenbahnfrachtrecht.

Der Bauingenieur. Berlin.

16. Jahrg. Heft 37/38 bis 41/42. Vom 13. September bis 11. Oktober 1935.

(37/38:) Die Reichsautobahnbrücke über den Inn bei Pfraundorf. — (39/40:) Von der Moskauer Untergrundbahn. — (41/42:) Biegungsbeanspruchungen in Querträgeranschlüssen geschweißter Eisenbahnbrücken.

Die Bautechnik. Berlin.

13. Jahrg. Heft 37 bis 44. Vom 30. August bis 11. Oktober 1935.

(37:) Umbau der Stadtbahnbrücken am Kupfergraben in Berlin. — Wichtige Fragen beim Bau der ostpreußischen Reichsautobahn. — (41:) Die Verstärkung der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Worms. — (39:) Der Übergang von der Steinkohle zur Braunkohle in der mitteldeutschen Elektrizitätswirtschaft während des Weltkriegs. — Zur Frage der Hausschäden durch Lastautoverkehr. — (43:) Die Nachprüfung des statischen Verhaltens von Bogen und Bogenreihen durch Modellversuche. — (44:) Brücken aus Breitflanschträgern mit beschränkter Bauhöhe und dichter Fahrbahn.

Braunkohle. Halle a. d. S.

34. Jahrg. Heft 33 bis 40. Vom 17. August bis 5. Oktober 1935.

(33:) Das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. — (40:) Der Übergang von der Steinkohle zur Braunkohle in der mitteldeutschen Elektrizitätswirtschaft während des Weltkrieges.

Caminos de Hierro, Zeitschrift für Verkehr und Technik. Madrid.

10. Jahrg. Heft 194 bis 195. August bis September 1935.

(194:) Der Personenverkehr. Fahrpreisermäßigungen ohne geeignete Ausgestaltung des Zugverkehrs. — Die Eisenbahntarife vom wirtschaftlichen, verwaltungstechnischen und rechtlichen Standpunkt. — Wirtschaftlicher Geist. — Anpassung der Verkehrsmittel und Aufbau der staatlichen Überwachung. — Der erste Versuch zur Bildung eines Wohlfahrtsverbandes des spanischen Eisenbahnpersonals. — Die Verpackung bei der Güterbeförderung. — (195:) Der Kraftwagen als öffentliches Hilfsmittel des Eisenbahnverkehrs. — Welche Sicherheiten bieten Eisenbahn und Kraftwagen?

Chronique des transports. Paris.

14. Jahrg. Nr. 16 bis 19. Vom 25. August bis 10. Oktober 1935.

(16:) L'économie du transport aérien en Europe. — (17:) La coordination des transports au 8. congrès de la Chambre de Commerce International. — (18:) Les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine en 1934. — (19:) La nouvelle tarification des voyageurs. — A qui profite la réduction du tarif des vins?

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

69. Jahrg. Heft 41. Vom 9. Oktober 1935.

Kraftwirtschaft, Siedlung und Industrieverlagerung.

Deutsches Recht. Berlin.

5. Jahrg. Heft 17/18. Vom 15. September 1935.

Wesen und Recht der Reichsautobahnen.

Deutsche Wasserwirtschaft. Berlin.

30. Jahrg. Heft 10. Vom 1. Oktober 1935.

Einige Anregungen zum Reichswassergesetz.

Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.

32. Jahrg. Heft 35 bis 41. Vom 29. August bis 10. Oktober 1935.

(35:) Zur Finanzlage der Reichsbahn. — (36:) Die 50-km-Freigrenze im Güterverkehr auf Lastkraftwagen. — (38:) Die allgemeinen deutschen Spediteurbedingungen. — (39:) Der Kraftfahrzeugbestand in Deutschland im Jahre 1935. — (41:) Fragen des Wohnungsbaues.

Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Berlin.

58. Band. Heft 2. Vom September 1935.

Der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. — Die Bedeutung des § 25 der neuen Reichsstraßenverkehrsordnung.

Elektrotechnik und Maschinenbau. Wien.

53. Jahrg. Heft 33 bis 41. Vom 18. August bis 13. Oktober 1935.

(33:) Ein Umspanner- und Umformerwagen der Österreichischen Bundesbahnen. — (34:) Die neue elektrische Schnellzuglokomotive der Deutschen Reichsbahn. — (41:) Die Kühlung von Großgleichrichtern.

Engineering. London.

Band 140. Nr. 3632 bis 3639. Vom 23. August bis 11. Oktober 1935.

(3632:) First-class sleeping car; London Midland and Scottish Railway. — (3634:) Locomotive for the German State Railways.

Engineering News Record. New York.

Nr. 12. Vom 19. September 1935.

Ditching with hydraulic land dredge. — Arc-welded girders tested to failure. — Findings of joint study of rail fissures.

Ferrocarriles y Tranvias (Eisenbahnen und Straßenbahnen), Monatszeitschrift, Madrid.

Heft 54 bis 55. Vom August bis September 1935.

(54:) Die großen Geschwindigkeiten und der Dampfbetrieb. — Probleme der Eisenbahnwirtschaft. — Der neueste nordamerikanische Leichttriebwagenzug. — Der Behälterverkehr bei der Deutschen Reichsbahn. — Die Umgestaltung der Eisenbahn von Buenos Aires nach dem Pazifik. — Die Schweizer Bundesbahnen im Jahre 1934. — Der Betrieb der nordamerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1934. — Neuerungen im deutschen Dieselmotorbau. — Befugnisse des Obersten Eisenbahnrats. — (55:) Die Anpassung im Güterverkehr beginnt. — Neue Gattung Leichtmetallwagenkasten für Triebwagen und Kraftomnibusse. — Probleme der Eisenbahnwirtschaft. — Die Entwicklung des Berliner Stadt- und Vorortverkehrs. — Erfolg der Verkehrsanpassung in Frankreich.

Le génie civil. Paris.

Band 107. Nr. 7 bis 13. Vom 17. August bis 28. September 1935.

(7:) L'autorail léger et rapide de la Société Ernesto Breda. — (9:) La locomotive à turbines du London, Midland and Scottish Railway. — (10:) Le chemin de fer métropolitain de Moscou. — (11:) La création de projets régionaux d'urbanisme (décret-loi du 25. 7. 1935). — (13:) Les machines à roder et à polir les surfaces métalliques après usinage. — Les centrales de soudure électriques.

Glasers Annalen. Berlin.

59. Jahrg. Band 117. Heft 4 bis 8. Vom 15. August bis 15. Oktober 1935.

(4—7:) Schubspannungen in keiligen Balken. — (5:) Die Technik im Dritten Reich. — (6:) Dr.-Ing. e. h. Gustav Hammer, Direktor der Reichsbahn. — Ein Stromlinienzug im Fernen Osten. — (8:) 100 Jahre deutsche Eisenbahnen. — Die Entwicklung der Wirtschaft durch die Eisenbahnen. — Der „feste Achsstand" der Lokomotiven im Wandel der Zeiten und Vorschriften. — Die Entwicklung der Turbinenlokomotive in Deutschland. — Heimische Treibstoffe zum Betrieb der Motorkleinlokomotiven der Deutschen Reichsbahn. — Der deutsche Dampflokomotivbau und seine Bedeutung für die Ausfuhr. — Neuere Reichsbahn-Verbrennungstriebwagen größerer Leistung. — Die Magnetschienenbremse an den Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn. — Ein neues kraftschlüssiges Getriebe für Verbrennungskraftmaschinen. — Die Entwicklung der Verwendung von Elektrokarren im Eisenbahndienst. — Rückblick auf die Versuchsfahrten von 200 km Geschwindigkeit 1901—1903. — Die neuere Entwicklung im Güterwagenbau. — Die Bedeutung der deutschen Waggonindustrie für die Ausfuhr. — Der Krümmungswiderstand der Eisenbahnfahrzeuge. — Werkstoff-Fragen des letzten Vierteljahrhunderts und ihre Lösung im Eisenbahnbetrieb. — Reichsbahn und Steinindustrie im Austausch wirtschaftlicher Leistungen. — Einfluß der Eisenbahn auf die wirtschaftliche Befruchtung der Steinindustrie im Bezirk Nordwestsachsen. — Eisenbahnen vor 100 Jahren und heute.

Glückauf. Essen.

71. Jahrg. Nr. 39 bis 41. Vom 28. September bis 12. Oktober 1935.

(39:) Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über das Geschäftsjahr 1934. — (40:) Eine neue Abdichtung und Meßanordnung für Bohrlochuntersuchungen. — Der rheinische Braunkohlenbergbau im Jahre 1934. — (41:) Die maschinenmäßige Zwischenförderung in Steinkohlengruben.

Ingenieur-Zeitung. Teplitz-Schönau.

15. Jahrg. Heft 7 bis 8. Vom April 1935.

Kraftfragen des Verkehrswesens.

Juristische Wochenschrift. Leipzig.

64. Jahrg. Heft 39 bis 40. Vom 18. September bis 5. Oktober 1935.

(39:) Die Ausführungsanweisung zur R.Straß.Verk.O. und ihr Verhältnis zu § 25 R.Straß.Verk.O. — Der Erfolgsgedanke in der Ausführungsanweisung zum § 25 R.Straß.Verk.O. — (40:) Das neue Grundbuchrecht. Zweck und wesentlicher Inhalt der neuen Vorschriften.

Die Lokomotive. Wien.

32. Jahrg. Heft 8 bis 9. Vom August bis September 1935.

(8:) 1-B-1 Gepäcks-Dampftriebwagen Reihe D T 1 der Ö. B. B. — 80 Jahre D-Lokomotive in Europa. Zum Gedächtnis der Haswell-Lokomotive Wien—Raab. — Eisenbahntechnische Zeitfragen IV. — Der kleinste österreichische Dreikuppler mit Schlepptender (Mähr. Grenzbahn). — Altösterreichische Nebenbahntenderlokomotiven. — Triebwagen bei den französischen Staatsbahnen. — Fahrzeugausnutzung bei den Eisenbahnen Nordamerikas. — (9:) BO-BO Elektro-Einheitslokomotive Reihe 1170.200 der Österreichischen Bundesbahnen. — Gölsdorfs E-Lokomotiven im In- und Ausland, ihr Ursprung und Weiterentwicklung. — Die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Budapest—Hegyeshalom.

Meddelelser fra Norges Statsbaner (Mitteilungen der Norwegischen Staatsbahn.) Oslo.

10. Jahrg. Nr. 3 bis 5. Vom Juni bis Oktober 1935.

(3:) Elektrisierung der Voss-Granvin-Bahn. — (4:) Das 25jährige Bestehen des Reisebüros der Norwegischen Staatsbahn in Berlin. — Die Fahrkartenkontrolle auf der Drammensbahn. — Die neuen Schnellzuglokomotiven auf der Drammensbahn. — Stillegung der Privatbahn Nesttun—Os. — Beschlossene Umbauten und Neuanlagen bei der Staatsbahn. — (5:) Normalspurige Eisenbahnverbindung Oslo—Arendal. — 50 Jahre Jaerbahn. — Steinrutsche auf der Raumabahn.

Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung. Brüssel.

Band 6. Nr. 8 bis 10. Vom August bis Oktober 1935.

(8:) Die Triebwagen hinsichtlich ihrer Konstruktion. — (9:) Die Weltwirtschaftskrise und die Eisenbahnen: Einwirkungen der Krise auf den Eisenbahnbetrieb; zur Verminderung der Auswirkung getroffene Maßnahmen. — Neue Vierzylinder-Schnellzuglokomotive 4-6-2 (2-C-1) mit einfacher Dampfdehnung, Type 1, der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen. — Neue elektrische Speisewagen I. Klasse für die London and North Eastern Eisenbahn-Gesellschaft. — (10:) Beitrag zu einer vergleichenden Studie der verschiedenen elektrischen Übertragungssysteme, wie sie bei dieselelektrischen Triebwagen angewandt werden. — Das Problem der Federung von Leichttriebwagen und elektrischen Schnelltriebwagen. — Maschinelle Kontrolle der Ausgaben für Brennstoff und der geleisteten Lokomotivkilometer. — Über die Zuggeschwindigkeit. — Der neue Rangierbahnhof der Schweizerischen Bundesbahnen bei Basel. — Übertragungsverfahren für Diesel-Lokomotiven und Triebwagen. — Mechanische Übertragungen für Triebwagen. — Verfahren zur vereinigten Behandlung von Schnell-Frachtgütern. — Endschlußprüfer für Wechselstrom-Gleisstromkreise auf elektrisch betriebenen Bahnen.

Nordisk Järnbanetidskrift (Nordische Eisenbahnzeitschrift). Stockholm.

61. Jahrg. Nr. 3 bis 8. Vom März bis August 1935.

(3:) Akers neueste Vorortbahn. — Die nordamerikanischen Eisenbahnen und die Krisis. — Der Eisenbahn- und Kraftwagenverkehr in Schweden. — Betriebsstörungen beim Triebwagenverkehr in Holland. — Verkehrswerbung bei der Deutschen Reichsbahn. — (4—5:) Die Brücke über den Kleinen Belt. — (4:) Die Granvin-Bahn (Voss—Eide). — Kraftwagen kontra Eisenbahn. — Einige Bemerkungen über das Gutachten und die Vorschläge des Verkehrsausschusses von 1932. — (5:) Neue Beförderungsbedingungen bei der Norwegischen Staatsbahn. — Die neuen Signalvorschriften der Deutschen Reichsbahn. — Die Signal- und Sicherungsanlage auf dem Bahnhof Aarhus. — Über den Ausgleich des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in Belgien. — Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Post bei der Personenbeförderung in der Schweiz. — (6:) Der Eisenbahnverkehr nach und von den Winterhäfen in Finnland. — Verkehrswerbung und Reklame. — Große Fahrplanveränderungen bei der Schwedischen Staatsbahn im nächsten Jahr. — Reichsbahnwerbeamt. — (7:) Stellungnahme der Schwedischen Staatsbahn zu dem Gutachten über die Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in Schweden. — Außerordentliche Arbeiten bei der Norwegischen Staatsbahn als Hilfe gegen die Arbeitslosigkeit. — Die Jubiläumsausstellung der Deutschen Reichsbahn in Nürnberg. — (8:) Bodenuntersuchungen auf der Kongsvingerbahn. — Die schwedischen Triebwagen des Jahres 1935. — Über Genauigkeit bei der Angabe von Zahlen. — Neue Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn. — Behälter im schwedischen Güterverkehr. — Wechsel in der Redaktion der Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

90. Jahrg. Heft 17 bis 19. Vom 1. September bis 1. Oktober 1935.

(17:) Absteckung und Berichtigung von Gleisbogen. — (18:) Neuere dieselelektrische Triebwagen der Österreichischen Bundesbahnen. — Die neueste Entwicklung der dieselelektrischen Stromlinien-Gliederzüge in den Vereinigten Staaten von Amerika. — Stromlinien-Dampflokomotiven und -Züge. — (19:) Die rangierdienstliche Behandlung der Eisenbahn-Bogenweichen in neuer Beleuchtung. — Das isolierte Gleis im selbsttätigen Streckenblock. — Erfahrungen mit dem Blattfederoberbau.

Railway Age. New York.

Band 99. Nr. 6 bis 13. Vom 10. August bis 28. September 1935.

(6:) Grade separation — as the highway engineer sees. — Insulated cars for shipment of dry ice. — Eastman reorganizes for results. — Reorganization of traffic departments recommended. — Design for high-speed locomotive. — Motor carrier bill passed. — (7:) Two Railroads make way for Bonneville dam. — Coded track-circuit signaling on the Pennsylvania-Railway employees are interested in self-improvement. — Boston and Maine 4-8-2 locomotives for fast freight. — Fifteen-year campaign wins motor carrier regulation. — Special methods for dismantling old equipment. — How reorganize insolvent roads? — The paradox of nationalization. — (8:) Constructs high steel viaduct with company forces. — Auto-stop installed on C. a. N. W. — Regulators should stress economy. — Why electrical transmission? — Congress passes pension bill. — Travel habits shown in replies to questionnaire. — Railroad reorganization bill passed. — The Southern Pacific knows its facts. — (9:) First published report on joint investigation of fissured rails. — Truckers found ignoring hours of service laws. — How to increase freight traffic volume and revenues. — Top icing refrigerator cars with snow ice. — Congress enacts pension tax bill. — Can the iron horse maintain his stride? — (10:) Centralized traffic control on C. a. O. — What will co-ordination save? — North shore reduces truck nosing. — The need for companies providing all forms of transportation. — Are „trainload lot" rates feasible? — Union of three western lines proposed by stockholders. — Train crews deliver supplies on Burlington. — Railways replace more ties in 1934. — (11:) Great bridge at New Orleans nearing completion. — Air conditioning with no locomotive power drag. — Material budgets and surplus topics of prize papers. — Eight roads propose to take over M. a. St. L. — (12—13:) Factors which underlie railway traffic revival. — (13:) Boston and Maine installs new signaling and remote control. — General W. W. Atterbury dies. — Roadmasters celebrate golden anniversary. — Fuel association holds two-day meeting at Chicago.

Railway Gazette. London.

Band 63. Nr. 8 bis 15. Vom 23. August bis 11. Oktober 1935.

(8:) The influence of speed on locomotive haulage capacity and fuel consumption. — New first class sleeping cars, L. M. S. R. — New heavy

duty milling machine. — Roller bearing axleboxes for goods wagons. — Sheffield Twinberrow wagon bogie. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (9:) Carriers in South Africa. — New road vehicle oil engine. — A trandine link. — Recent patents relating to Railways. — Contracts and tenders. — (Supplement:) Great Western Railway. Special centenary number. — (10:) The horse-power of locomotives. — Shoranur-Cochin conversion, South Indian Railway. — New metre gauge locomotives for India. — Resignalling Manchester Central Station. — Water softening plants for the L. N. E. R. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (11:) British Railway statistics. — International Railway congress association. — Keeping locomotive boiler tubes clean. — New Southampton Central Station, Southern Railway. — New Kitson-Meyer locomotives for South America. — General electric sound amplifiers at Euston, L. M. S. R. — (12:) The horse-power of locomotives. — New streamlined locomotive and train, L. N. E. R. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (13:) New 2-10-2 locomotive, Alsace-Lorraine Railways. — Progress in welding large Railway bridges. — Railways and road transport section. — (14:) Motor trolley maintenance of permanent way. — The underground freight railways of Chicago. — (15:) Twenty-five years of Railway signalling. — Engine cleaning on the L. N. E. R. — The locomotive, carriage and wagon workshops of the Nigerian Railway. — The horse-power of locomotives. — The Cairo—Suez direct line, Egyptian State Railways. — Railway developments in Norway.

Railway signaling. Chicago.

Vom Juni bis September 1935.

(Juni:) New York Central extends south bend interlocker. — Modern track relays lengthen primary battery life. — New signaling increases track capacity and safety on the Erie. — Depression operation of interlocking. — Automatic interlocking involves highway crossing signals. — Auto-stop installed on C. a. N. W. — Consolidation of interlockings at Houston, Texas. — (Juli:) Santa Fe signal repair shop at San Bernardino, Cal. — Signaling statistics for 1935. — Semi-automatic interlocking at a crossing on the Alton—Burlington signaling destroyed by floods in Nebraska. — Reading tests two kinds of battery standly for crossing signals. — Spring switch on the Union Pacific. — An improved track circuit for light-weight equipment. — Modern signal aspects on the Boston and Maine. — Centralized traffic control on the Chesapeake and Ohio. — (August:) Mutiple-block signaling. — Signal construction program on the Boston and Maine. — Automatic interlocking on the Philadelphia elevated. — New and unusual signal and relay repair shop on the Chicago Rapid Transit. — The Rudd-Rhea signaling report of the Pennsylvania. — Rules for federal grade crossing work. — (September:) Primary battery costs being reduced on the Santa Fe. — Cab signalling on Lehigh Valley. — Automatic interlockings of two junctions involving spring switches. — Accident at automatic plant.

R. E. A. Der elektrische Betrieb. Halle a. d. S.

33. Jahrg. Heft 9. Vom September 1935.

Das Reichsgericht zum Lieferungszwang (Kontrahierungszwang) der Elektrizitätslieferer.

Die Reichsbahn. Berlin.

11. Jahrg. Nr. 34 bis 42. Vom 21. August bis 16. Oktober 1935.

(34:) Anderthalb Jahrzehnte deutsche Auslandswerbung. — (35:) Das neue zentrale Güter- und Eilgutabfertigungsgebäude Köln-Gereon. — (36:) Bemerkungen zur Rechtslage bei der Erfindungsgemeinschaft. — Bildung der Tarifentfernungen im Güterkraftwagenverkehr der Reichsbahn. — (37:) Die Ausstellung „Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen" in Nürnberg. — (38:) Reichsbahn und Reichsparteitag der Freiheit. — (39:) Reichsbahn befördert „Hindenburgstein" für das Tannenberg-Nationaldenkmal. — Richtlinien für die Auswahl von Bremsprellböcken. — (40:) Die Leistungen der Deutschen Reichsbahn für die Ostlandtagung des VDA in Königsberg 1935. — (41:) Vermessen und Verwiegen von Personenwagenkästen und Prüfen der Drehgestelle. — (42:) Die Dienstkleidung des Personals der Schiffahrtsbetriebe. — Die Reichsbahn-Sonderschau auf der Ausstellung „Die Rhein-Mainische Wirtschaft" in Frankfurt (M.).

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 56. Nr. 33 bis 41. Vom 17. August bis 12. Oktober 1935.

(33:) Straßenbaukosten. — (36:) Gedanken zur Ausgestaltung der Verkehrsunfallstatistik. — (37:) Die Wege im preußischen Siedlungsverfahren. — (41:) Findet die Baupflicht des Kirchenpatrons im Geltungsgebiet des A. L. R. eine Grenze in seiner Leistungsfähigkeit?

Revista del Consejo Administrativo de los FF. CC. Nacionales (Zeitschrift des Verwaltungsrats der kolumbischen Nationaleisenbahnen). Bogota.

Heft 39 bis 41. Vom April bis Juni 1935.

(39—41:) Der Betrieb der Pacific-Eisenbahn. — Der Verkehr auf den Linien des Pacific und des Atlantic. — Statistiken, Einnahmen und Ausgaben, Übersichten.

Revue générale des Chemins de fer. Paris.

54. Jahrg. 2. Halbj. Nr. 3 bis 4. Vom September bis Oktober 1935.

(3:) Les voitures de grandes lignes de la Compagnie des Chemins de fer du Maroc étudiées par l'Office Central d'Études de Matériel de Chemins de fer. — Réparation et renforcement du saut de mouton au point kilométrique 4,485 de l'avantgare de Paris-Nord. — Résultats obtenus en 1934 sur les Grands Réseaux de Chemins de fer français. — (4:) Les automotrices à moteur à combustion interne des Chemins de fer de l'État.

Ruhr und Rhein. Essen.

16. Jahrg. Heft 36 bis 41. Vom 6. September bis 11. Oktober 1935.

(36:) Verkehrswirtschaftliche Tagungen. — Die Frühzeit des rheinisch-westfälischen Eisenbahnsystems. — (40:) Nordische Industriefragen und Preisprobleme. — (41:) Verkehrszunahme bei der Reichspost.

Schmollers Jahrbuch. München und Leipzig.

59. Jahrg. Heft 4. August 1935.

Das Reutlinger List-Archiv.

Stahl und Eisen. Düsseldorf.

55. Jahrg. Heft 40. Vom 3. Oktober 1935.

Der deutsche Außenhandel unter dem „Neuen Plan".

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 106. Nr. 11 bis 14. Vom 14. September bis 5. Oktober 1935.

(11:) Leichttriebwagen für die Bern—Lötschberg—Simplon-Bahn. — Schnelltriebwagen und -züge. — Deutsche Reichsbahnausstellung in Nürnberg. — (12:) Automatische Leistungssteuerungen für dieselelektrische Fahrzeuge. — (14:) Einzelheiten über die Bauausführung großer städtischer Straßentunnel.

Los Transportes, Halbmonatszeitschrift für Eisenbahn-, Straßenbahn- und Kraftwagenverkehr. Madrid.

17. Jahrg. Heft 405 bis 409. Vom August bis Oktober 1935.

(405:) Staatliche Aufsicht und Überwachung des Straßenbeförderungswesens. — Verkehrsanpassung und Staatsaufsicht beim Straßenverkehr. — (406:) Ausgabe von Eisenbahnschatzscheinen und Genehmigung zur Erhöhung der Sondertarife mit den Zuschlägen von 1918 und 1934. — Etwas über die Entschädigungsgerichte. — Verband der spanischen Privatwageneigentümer: Fahrgeschwindigkeit der Züge und Beschädigungen der Güterwagen. — (407:) Verordnungen für die mechanisierte Beförderung von Gütern auf der Straße. — (408:) Vor der Lösung des Eisenbahnproblems. — Die Krisis der Privatwagen und der Kraftwagenverkehr. — (409:) Vorschläge zur Lösung des Verkehrsproblems. — Die Anpassung der Verkehrsmittel im Ausland.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

14. Band. Heft 9. 1935.

Die Sicherung der Niveau-Kreuzung in der internationalen Rechtsprechung.

Verkehrstechnik. Berlin.

16. Jahrg. Heft 16 bis 19. Vom 20. August bis 12. Oktober 1935.

(16:) 100 Jahre deutsche Eisenbahnen. — Die französische Regelung des Wettbewerbs Straße - Schiene im Güterverkehr. — Vom Bau der Reichsautobahnen. — (17:) Die Aktiengesellschaften der Klein-, Straßen- und Vollbahnen. — (18:) Verkehr, Verkehrswirtschaft und Verkehrswissenschaft. — Das Treibstoffproblem in Deutschland. — Das Reichsgericht zur Frage der Haftung bei Verkehrserschütterungs-Schäden. — (19:) Der Neuaufbau des deutschen Verkehrsgewerbes. — Die Einheitsweiche für Rillenschienen. — Der Berliner Nahverkehr.

Verkehrstechnische Woche. Berlin.

29. Jahrg. Heft 34 bis 41. Vom 21. August bis 9. Oktober 1935.

(34:) Neuzeitliche Umgestaltung alter Bahnhofsgebäude. Hier: Empfangsgebäude Braunschweig. — Neuere Verfahren auf dem Gebiet des Gleisbaues. — (35—37:) Stockholm als Verkehrsproblem. — (35:) Die Eisenbahn Djibouti—Addis Abeba. Bahnen und Bahnprojekte in Abessinien. — (36:) Die deutschen Binnenwasserstraßen im Dienste der Ausfuhr. — (37:) Wandlungen des Weltverkehrs. — (38:) Eisenbahn und Außenhandel. — Verkehr und Messe. — (39:) Eisenbahn und Kraftwagen: Fertigwarenindustrie und Auslandsgesetzgebung. — (40:) Der heutige Stand der Laufverbesserung bei Eisenbahngüterwagen. — Die Beanspruchung des Schienenstoßes. — (41:) Ein Jahrhundert deutscher Eisenbahnwerkstätten. — Vorschläge für die praktische Tätigkeit im wissenschaftlichen Verein für Verkehrstechnik.

Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.

87. Jahrg. Heft 39/40. Oktober 1935.

Über italienische Erfahrungen bei der Dichtung von Tunnels.

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 79. Nr. 37 bis 41. Vom 14. September bis 12. Oktober 1935.

(37:) Reichsbahn-Schnelltriebwagen. — Lagerreibung bei Eisenbahnbrücken. — Reichswassergesetz. — (41:) Ideenwandel und Persönlichkeit in der deutschen Eisenbahngeschichte. — Neuzeitliche Bahnhofsanlagen. — Versuchsergebnisse mit Stromlinien-Dampflokomotiven. — 1400 PS-Diesellokomotive der Deutschen Reichsbahn mit Flüssigkeitsgetriebe. — Die elektrischen Triebfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn. — Die Anwendung der Schweißung im Güterwagenbau. — Neuerungen im Personenwagenbau der Deutschen Reichsbahn. — Verbesserungen an der Klotzbremse für schnellfahrende Eisenbahnfahrzeuge. — Neuere Gleisbremsen der Deutschen Reichsbahn. — Die Weichen der Deutschen Reichsbahn. — Holz im Eisenbahnbau. — Der Kraftwagen im Dienste der Reichsbahn. — Stählerne Brücken für Reichskraftfahrbahnen. — Geschweißte Stahlbrücken der Deutschen Reichsbahn. — Das Beschaffungswesen bei der Deutschen Reichsbahn.

Zeitschrift für Bahnärzte. Melsungen.

30. Jahrg. Nr. 9 bis 10. Vom 1. September bis 1. Oktober 1935.

(9:) Vierlings Schrifttum über die bahnärztliche Untersuchung und Begutachtung des Sehorgans. — Reichsbahnsport. — (10:) Über die Blutdruckkrankheit.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Berlin.

67. Jahrg. Heft 8 bis 9. Vom August bis September 1935.

(8:) Der Ausbau der Elbe. — Der Bau des Mittellandkanals. — Wirtschaftliche und sicherheitstechnische Fragen im neuzeitlichen Flußschiffbau. — Der heutige Stand der Erweiterungsbauten am Dortmund-Ems-Kanal. — Die Bedeutung der süddeutschen Wasserstraßen. — (9:) Der Stand des Ausbaues der deutschen Binnenwasserstraßen. — Das ostpreußische Wasserstraßennetz und seine verkehrspolitische Bedeutung.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungswesen (Das Stellwerk). Berlin.

30. Jahrg. Nr. 11 bis 13. Vom 20. August bis 10. Oktober 1935.

(11—12:) Neuere Fortschritte im englischen Eisenbahn-Signalwesen. — Aus Selbstanschlußtechnik und Selbstanschlußbetrieb. — (11:) Die Reichsbahnschranke. — (12—13:) Die selbsttätigen Warnanlagen an Wegübergängen bei der Deutschen Reichsbahn. — (13:) Die Achszähleinrichtungen im Eisenbahnbetrieb.

Zeitschrift für die internationale Eisenbahnbeförderung. Bern.

43. Jahrg. Nr. 8 bis 9. Vom August bis September 1935.

(8:) Die Änderung der Haftungsbestimmungen im römischen I. Ü. G. — (9:) Vergleichung der neuen italienischen Vorschriften für die Eisenbahnbeförderung von gefährlichen und schädlichen Stoffen mit der Anlage I I. Ü. G.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

75. Jahrg. Nr. 34 bis 42. Vom 22. August bis 17. Oktober 1935.

(34:) Die Besteuerung des Grunderwerbs der Reichsautobahnen. — Der Reichsbahnkraftverkehr im Reichsbahndirektionsbezirk Regensburg. — Brennstoffwirtschaft bei Dampflokomotiven auf praktisch-wissenschaftlicher Grundlage. — (35:) Die neue Ordnung des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen im Deutschen Reiche. — Die „Baden", ein neues Dieselmotorschiff der Deutschen Reichsbahn auf dem Bodensee. — Die Eisenbahnbauten in Amsterdam-Ost. — (36:) Vereinsversammlung am 11. und 12. September in Lugano. — Den Vereinsverwaltungen zum Gruß. — Eigenart und Bedeutung der Schweizerischen Bundesbahnen im Vergleich zu anderen Vereinsbahnen. — Der Fremdenverkehr der Schweiz. — Das vollautomatische Führerventil der Knorr-Bremse A.-G. — (37:) Der Zusammenhang der betrieblichen und technischen Pläne untereinander und mit dem Wagenaufkommen. — Die Hauptverkehrswege zwischen

Deutschland und Persien. — Die Schwedischen Staatsbahnen im Jahre 1934. — (38:) Der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband. — Friedrich List und der deutsche Zollverein. - Die französischen Eisenbahnen im Jahre 1934. — Kohlenbahn Moskau—Donbass — Baufortschritt in 1934/35. — (39:) Vereinsversammlung in Lugano am 11./12. September 1935. — Verwaltungs-Sonderzüge und Gesellschaftsreisen der Schweizerischen Bundesbahnen. — (40:) Wenn die Reichsbahn noch die 4. Klasse hätte! — Die Autobahnbetriebs- und Verkehrsordnung. — Die Niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1934. — Verkehrsbelebung an Wochentagen. — (41:) Stettin — Deutschlands größter Ostseehafen. — Mehr Dienst am Kunden. — Weitere Werbearbeit der Reichsbahndirektion Hannover. — (42:) Über den zeitgemäßen Oberbau. — Die neuen strafrechtlichen Sonderbestimmungen für die Eisenbahnen. — Druckluft-Schaumaggregat für Lokomotiven und sonstige Druckluftanlagen.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

55. Jahrg. Heft 37. Vom 11. September 1935.

Die Bahnsteighalle des Seebahnhofs von Le Havre.

POLITECHNIKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA WROCŁAWSKA

Herausgegeben in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck von H. S. Hermann - Büxenstein G. m. b. H. Berlin SW 19.

DEUTSCHE REICHSBAHN

Übersichtskarte

Eisenbahnen mit Schnell- u. Eilzügen
Sonstige Eisenbahnen
Eisenbahnen im Bau
Verkehrslandschaften

März 1935

Bearbeitet in der Kartenstelle der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn

Die Übersichtskarte ohne roten Eindruck der Verkehrslandschaften ist zu beziehen durch: „Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m b H bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin W 9, Potsdamer Platz 1" — Preis 1.00 RM —