

Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten

in Preußen

1900 bis 1910.

Bericht

an

Seine Majestät den Kaiser und König

erstattet von dem

Minister der öffentlichen Arbeiten.



Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH

1911.

Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten

in Preußen

1900 bis 1910.

Bericht

an

Seine Majestät den Kaiser und König

erstattet von dem

Minister der öffentlichen Arbeiten.



Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH

1911.



Mit 23 Abbildungen im Text und 42 Anlagen sowie 4 Kartenbeilagen.

Additional material to this book can be downloaded from <http://extras.springer.com>

ISBN 978-3-642-94061-3 ISBN 978-3-642-94461-1 (eBook)

DOI 10.1007/978-3-642-94461-1

Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1911

Inhaltsverzeichnis.

1. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

	Seite
Organisation, Geschäftsumfang, Personal	3
Akademie des Bauwesens	4
Prüfungswesen für den Staatsdienst im Baufache	5
Literarische und wissenschaftliche Tätigkeit	8
Fortbildungskurse	8
Fachwissenschaftliche Vorlesungen	8
Beteiligung an Ausstellungen und Kongressen	9
Verkehrs- und Baumuseum	9

2. Das Eisenbahnwesen.

A. Die Staatseisenbahnen.

1. Bahng e b i e t.

Entwicklung des Eisenbahnnetzes	13
Umfang des Staatseisenbahnnetzes	16

2. Bah n b a u.

Ausbau zweiter, dritter und vierter Gleise	17
Oberbau	18
Brücken	20
Stationen	21
Werksstätten	24
Beleuchtungsanlagen	25

3. O r g a n i s a t i o n u n d V e r w a l t u n g.

Organisation	25
Eisenbahn-Zentralamt	27
Leitung des Betriebsdienstes bei den Eisenbahndirektionen	29
Überzicht der Direktionsbezirke	29

	Seite
4. Personal.	
Gesamtzahl	29
Etatmäßige und außeretatmäßige Beamte	33
Dienstbezüge	34
Annahme, Ausbildung	36
Dienst- und Ruhezeiten	37
Alters- und Hinterbliebenen-Versorgung	40
Bahnärztliche Behandlung	41
Arbeiter. Anzahl, Löhne und sonstige Zuwendungen	42
Arbeiterverschüsse	44
Regelung der Arbeitszeit	45
Wohnungsfürsorge	45
Lehrwerkstätten	47
Invalidenversicherung.	47
Unfallversicherung	50
Krankenversicherung. Betriebskrankenkassen	50
Eisenbahnverbandskrankenkasse	52
Kranken- und Kleinkinderfürsorge	53
Bekämpfung der Tuberkulose	53
Staatsbeihilfen zur Errichtung von Genesungs- und Erholungsheimen	54
Sonstige Gesundheitspflege	54
Eisenbahn-Töchterhort	55
Eisenbahnvereine	56
5. Betrieb.	
Fahrzeuge. Lokomotiven	56
Personenwagen	58
Hilfszüge	60
Güterwagen	60
Triebwagen	61
Elektrische Zugförderung	61
Regelung und Sicherung des Betriebes	64
Unfälle im allgemeinen	67
Betriebsunfälle	70
Verunglückte Reisende	71
Verunglückte Beamte und Arbeiter	74
Militärische Leistungen	74
6. Verkehr.	
Allgemeines. Rechtliche Grundlagen	75
Wirtschaftliche Beiträge	78
Personen- und Gepäcktarife usw.	79
Fahrkartensteuer	82
Verbesserungen im Personenverkehr	82
Zugleistungen und Verkehrsentwicklung	83
Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnverkehr	85
Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahnverkehr	86
Güter und lebende Tiere. Tarife	86
Vereinbarungen mit den Bundesregierungen über Tarife und Verkehrs- leitung	89

	Seite
Abfertigung und Beförderung	92
Wagenbenutzung, Wagenverbände, Wagenämter und Wagenbureauß . . .	93
Verkehrsentwicklung	97
Güterbewegung	97
7. Finanzwirtschaft.	
Allgemeines	99
Anlagekapital, Anteil der Eisenbahnverwaltung an den Staatsschulden (Eisenbahnschulden)	102
Betriebsergebnisse	103
Betriebsüberschuß und seine Verwendung	109
B. Privateisenbahnen.	
Grundsätze für die Konzessionierung	115
Anzahl und Ausdehnung, Haupt- und Nebenbahnen, Verteilung auf die Provinzen, Anlagekapital, durchschnittlicher Ertrag	116
Finanzielle Beteiligung des Staates an den Privateisenbahnunternehmen	117
C. Kleinbahnen.	
Gesetzliche Maßregeln.	118
Staatliche Unterstützung	118
Anzahl, Länge, Baukosten und Interessenzugehörigkeit der Kleinbahnen .	120
Rentabilität	120
Verhältnis der Staatseisenbahnverwaltung zu den Kleinbahnen (Anschluß- verhältnisse usw.)	126
 3. Die allgemeine Bauverwaltung. 	
A. Geschäftskreis der Bauabteilungen des Ministeriums.	
Geschäftskreis im allgemeinen	131
Einnahmen und Ausgaben	131
Personalnachweis	132
B. Geschäftskreis der Provinzialverwaltungen.	
Änderungen in der Wasserbauverwaltung	133
Änderungen in der Hochbauverwaltung	135
C. Beamte und Arbeiter der Bauverwaltung.	
Änderungen bei den Provinzialbehörden	135
Änderungen bei den Bauinspektionen.	136
Änderungen in der Beschäftigung der Regierungsbaumeister	137
Änderungen bei den technischen Bureaubeamten	137
Vermehrung der Landmesserstellen	138
Änderungen in den Stellen des Betriebs- und Aufsichtsdienstes	138
Soziale Fürsorge für die Beamten und Arbeiter. Arbeiter- und Lohnver- hältnisse	139
Krankenversicherung	140

	Seite
Unfallversicherung	141
Invalidenversicherung.	141
Wohlfahrtseinrichtungen	141
Bau von Mietwohnhäusern	142

D. Förderung des Bauwesens und der sachgemäßen Geschäftserledigung.

Allgemeine Dienstvorschriften für die Wasserbauverwaltung	143
Dienstabweisung für die Baubeamten der Hochbauverwaltung	143
Regelung des Verdingungswesens	144
Wissenschaftliche und praktische Versuche	144
Statistische Darstellungen über Bauten	145
Ausführung von Flußnivellements und Wasserstandsbeobachtungen	146

E. Förderung der Schifffahrt.

1. Maßregeln zur Verbesserung der Binnenschifffahrtsstraßen im allgemeinen.	
Verbesserung der natürlichen Wasserstraßen	146
Ergänzung und Vervollkommnung des Wasserstraßennetzes	147
Kanalvorlagen 1894 und 1899	147
Wasserwirtschaftliche Vorlagen 1901 und 1904	148
Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905	149
2. Maßregeln zur Verbesserung der Seeschifffahrtsstraßen im allgemeinen.	
Nordseegebiet	151
Ostseegebiet	154
3. Entwicklung der Erträge der Wasserstraßen.	
Eichung der Binnenschiffe und Verkehrsabgaben	155
Ertrag der Verkehrsabgaben.	157
Binnenschifffahrtstatistik	158
4. Bezeichnung und Befahrung der Wasserstraßen.	
Allgemeine Maßnahmen	158
Leuchtfeuer (Lichtquellen und Leuchten)	159
Feuerschiffe, Leuchttonnen, Seezeichendampfer	160
Nebelsignale (Luft- und Wasserschallsignale, elektrische Wellen)	161
Zentralstelle (Versuchsfeld), Reichsaufsicht	161
Beziehungen zu ausländischen Seezeichenverwaltungen	161
5. Sturmwarnungs- und Signalwesen.	
Allgemeine Einrichtungen	162
Sturmwarnungstellen	162

F. Maßregeln im Interesse der öffentlichen Sicherheit und der Landeskultur.

Der Wasserausschuß und die Landesanstalt für Gewässerfunde	163
Die Verbesserung des Hochwasserabflusses der Ströme	164
Der Hochwassermelbedienst	166
Die Eisbrecharbeiten	167

G. Bauausführungen der Wasserbauverwaltung.

1. Regulierung natürlicher Binnenwasserstraßen.	
Rhein. Mosel. Ems. Weser. Elbe. Unstrut und Saale. Spree. Alte Oder.	
Oder. Bober. Lausitzer Neiße. Warthe. Freie Neiße. Weichsel.	
Elbinger Weichsel. Pregel, Deime und Großer Friedrichsgraben. Alle.	
Memel mit ihren Mündungsarmen Ruß, Almath, Skirvieth und Gilge	169
2. Kanalisierung natürlicher Binnenwasserstraßen.	
Main. Lahn. Ruhr. Fulda. Aller. Ilmenau. Rhyn. Havel. Obere Spree.	
Dahme. Oder. Neiße. Masurische Schiffahrtsstraßen	175
3. Herstellung und Verbesserung künstlicher Wasserstraßen.	
Spohkanal. Dortmund-Ems-Kanal. Rhein-Weser-Kanal. Blauer Kanal.	
Silokanal bei Brandenburg. Sakrow-Pareßer Kanal. Ruppiner	
Wasserstraße. Großschiffahrtweg Berlin—Stettin. Ober-Spree-	
Kanal. Bromberger Kanal. Wasserstraße zwischen Neiße und Folluscher-	
see. Masurischer Kanal	179
4. Herstellung und Verbesserung der Seeschiffahrtsverbindungen.	
Unterems. Norderneyer Seegatt. Geeste. Unterelbe. Stör. Eider. Haders-	
lebener Föhrde. Fehmarnsund. Stralsunder Fahrwinne. Stettin-	
Swinemünder Schiffahrtsstraße. Elbinger Fahrwasser. Königsberger	
Seefanal.	185
5. Dünenbauten und Inselchutz.	
Niederländische Inseln. Helgoland. Halligen. Hinterpommersche Küste.	
Danziger Bucht. Kurische Nehrung.	188
Sturmschäden	190
Gesamtausgabe	190
6. Herstellung und Verbesserung der Seezeichen.	
Aufwendungen für Seezeichen.	190
7. Anlage und Erweiterung von Binnenhäfen.	
Staatliche Verkehrs- und Handelshäfen	191
Staatliche Sicherheitshäfen	192
Verkehrsanlagen von Gemeinden und Privaten	193
Gesamtausgabe	193
8. Anlage und Erweiterung von Seehäfen.	
a) Staatliche Anlagen: Emden. Norderney und Norddeich. Geeste-	
münde, Handelshafen. Geestemünde, Fischereihafen. Harburg.	
Glückstadt. Büsum. Hufum. Sahnitz. Swinemünde. Dievenow-	
mündung. Stolpmünde. Leba. Danzig-Neufahrwasser. Neufahr-	
Memel	194
b) Kommunale Anlagen: Leer. Lauterbach, Lohme, Stahlbrode. Danzig.	
Bremerhaven	198
9. Bau von Brücken.	
Brückenbauten für staatliche Rechnung	200
Brückenbauten mit staatlicher Beihilfe	201

	Seite
10. Zusammenstellung der verausgabten Kosten.	
Ordinarium	201
Extraordinarium	202
Außeretatmäßig	202
11. Erfolge der Bautätigkeit.	
Vermehrung und Vergrößerung der Schiffsgefäße	203
Entwicklung des Verkehrs	205
Fischereihäfen	209
H. Bauausführungen der Hochbauverwaltung.	
1. Allgemeine Gesichtspunkte	210
2. Tätigkeit im einzelnen.	
a) Allgemeine Bauverwaltung (Hochbauverwaltung)	211
b) Die anderen staatlichen Verwaltungen.	
Staatsministerium	212
Finanzministerium	212
Ministerium für Handel und Gewerbe	212
Justizministerium	213
Ministerium des Innern	213
Ministerium der geistlichen usw. Angelegenheiten	213
Ministerium für Landwirtschaft usw.	214
Ansiedlungskommission	214
c) Tätigkeit für das Reich.	
Auswärtiges Amt	214
d) Zusammenstellung der vollendeten Hochbauten	214
J. Tätigkeit auf dem Gebiete des Wegewesens.	
1. Wegegesetzgebung.	
Wegerecht	218
Chausseegesetzgebung	219
2. Unterhaltung von Land- und Heerstraßen, Brücken und Fähren über nicht schiffbare Gewässer. Übertragung der fiskalischen Wege- und Brückenbaulast auf kommunale Verbände	220
Unterhaltungskosten	221
K. Tätigkeit auf dem Gebiete der Baupolizei.	
1. Gesetzliche Maßnahmen.	
Umlegungsgesetz für Frankfurt a. M.	222
Gesetz gegen Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden	222
2. Baupolizeiverordnungen.	
Baupolizeiverordnungen für den Stadtkreis Berlin und für die Vororte von Berlin	223
Baupolizeiverordnungen für Provinzialstädte	224
Baupolizeiverordnungen für das platte Land	225

3. Baupolizeivorschriften für besondere Gebäudegattungen und besondere Baukonstruktionen.	
Theater, öffentliche Versammlungsräume und Zirkusanlagen	225
Warenhäuser	226
Besondere Baukonstruktionen	226
4. Bebauungspläne	226
5. Bauarbeiterchutz	227
6. Baupolizeigebühren	229
L. Sonstige Tätigkeit.	
Wassergesekentwurf	229
Erweiterter Grunderwerb am Rhein-Weser-Kanal und am Großschiffahrtswege Berlin—Stettin	230
Fischereiverhältnisse auf den Strömen	231

Abbildungen.

1. Die auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge und je 1000 Wagenachskilometer kommenden Beamten und Arbeiter	30
2. Die persönlichen Ausgaben	32
3. Tägliche Dienstdauer und Ruhetage der Stations- und Lokomotivbeamten	39
4. Die Leistungen an Pensionen und Hinterbliebenenbezügen	41
5. Der Jahresdurchschnittslohn für 1 Werkstättenarbeiter, für 1 Betriebsarbeiter und für 1 Bahnunterhaltungsarbeiter	43
6. Leistungen der Eisenbahnbetriebskrankenkassen, auch im Vergleich zu den Betriebskrankenkassen des Reichs	51
7. Fahrzeuge und deren Leistungen	62
8. Aufwendungen für Fahrzeuge	63
9. Die auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen und den deutschen Eisenbahnen vorgekommenen Unfälle	68/69
10. Die auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen, den deutschen und den englischen Eisenbahnen verunglückten Reisenden	72/73
11. Die auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen, den deutschen und den englischen Eisenbahnen verunglückten Beamten und Arbeiter	76/77
12. Vermehrung der Zugkilometer	84
13. Berliner Stadtbahn-, Ringbahn- und Vorortverkehr	87
14. Personen- und Güterverkehr	98
15. Anlagekapital der preußischen Staatsbahnen und Anteil der Eisenbahnverwaltung an den Staatschulden Preußens	103
16. Betriebseinnahmen	104

	Seite
17. Die Betriebsausgaben und ihr Verhältnis zu den Betriebseinnahmen	105
18. Der Betriebsüberschuß im Vergleich zu den Betriebseinnahmen und Ausgaben .	111
19. Die ordentlichen Einnahmen und Ausgaben der Staatseisenbahnverwaltung . . .	112
20. Der Überschuß der preussischen Staatseisenbahnverwaltung und seine Verwendung	113
21. Bewilligte Staatsbeihilfen für Kleinbahnen	121
22. Länge der im Betriebe befindlichen Kleinbahnen	122/123
23. Baukosten der ausgeführten und zur Ausführung genehmigten Kleinbahnen .	124/125

Anlagen.

1. Entwicklung und Umfang der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen in Preußen und in den einzelnen Provinzen	235
2. Verteilung des preussisch-hessischen Eisenbahnbesitzes auf die preussischen Provinzen und die außerpreussischen Staaten	236
3. Die Fahrzeuge und die für ihre Beschaffung aufgewendeten Beträge	239
4. Leistungen der im eigenen Betriebe befindlichen Fahrzeuge auf eigenen und fremden Betriebsstrecken und auf Neubaufstrecken	239
5. Die auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen und den deutschen Eisenbahnen vorgekommenen Unfälle sowie die im Betriebe und bei Zügen vorgekommenen Entgleisungen und Zusammenstöße	241
6. Die auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen, den deutschen und den englischen Eisenbahnen verunglückten Reisenden	241
7. Die auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen, den deutschen und den englischen Eisenbahnen verunglückten Beamten und Arbeiter	243
8. Übersicht über die Truppenbeförderungen aus Anlaß der großen Herbstübungen .	242
9. Normaltransportgebühren der deutschen Eisenbahnen für Personen und Reisegepäck	245
10. Deutsche Fahrkartensteuer	243
11. Zugleistungen und Entwicklung des Personenverkehrs	247
12. Personen und Personenkilometer in den einzelnen Klassen und im ganzen. Verkehrseinnahmen in den einzelnen Klassen, im ganzen sowie im Durchschnitt für die Person und das Kilometer	249
13. Schlafwagenverkehr. Platzkarten für D-Züge. Bahnsteigkarten	250
14. Fahrscheinehefte des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen auf Stationen der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen	251
15. Beförderung von Gepäck und Hunden	251
16. Berliner Stadtbahn-, Ringbahn- und Vorortverkehr	252
17. Hamburg-Altonaer Stadtbahn- und Vorortverkehr	253
18. Regelmäßige Einheitszüge im Güterverkehr	255
19. Einheitszüge für lebende Tiere	257
20. Wichtigere Änderungen der Tarifbestimmungen für den Güterverkehr	258

21. Wichtigere Änderungen der reglementarischen und Tarifvorschriften für die Beförderung lebender Tiere im Teil I des Deutschen Eisenbahn-Tarifs	269
22. Die in der Zeit vom 1. April 1900 bis 31. März 1910 eingeführten wichtigeren Ausnahmetarife	271
23. Bestand und Ladegewicht der Güterwagen. Durchschnittliche Wagenausnutzung. Durchschnittliche tägliche Wagengestellung. Verhältnis der Nutz- und Leerfahrten.	301
24. Wagengestellung in den großen Kohlenbezirken	302
25. Verkehrsentwicklung in den einzelnen Tarifklassen	303
26. Verkehrseinnahmen in den einzelnen Tarifklassen	307
27. Güterbewegung auf den deutschen und den preußischen Eisenbahnen	311
28. Anlagekapital	315
29. Anteil der Eisenbahnverwaltung an den Staatsschulden Preußens	313
30. Betriebsergebnisse der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft	317
31. Finanzielle Ergebnisse der preußischen Staatseisenbahnen	319
32. Die in der Zeit vom 1. April 1900 bis 31. März 1910 in Preußen konzessionierten und eröffneten Privateisenbahnstrecken	320
33. Die preußischen Privateisenbahnen und die in Preußen gelegenen außerpreußischen Staatseisenbahnen	323
34. Die im Betriebe befindlichen Staats- und Privateisenbahnen sowie Kleinbahnen in Preußen	327
35. Bewilligte Staatsbeihilfen für Kleinbahnen	329
36. Anzahl der genehmigten selbständigen Kleinbahnen	330
37. Länge der ausgeführten und zur Ausführung genehmigten Kleinbahnen	331
38. Länge der im Betriebe befindlichen Kleinbahnen	332
39. Baukosten der ausgeführten und zur Ausführung genehmigten Kleinbahnen	333
40. Zusammenstellung der neu hergestellten oder verbesserten und der noch in der Ausführung begriffenen Seezeichen	335
41. Wichtigere Verkehrshäfen und Umschlagsplätze, die von Gemeinden und sonstigen Interessenten ohne staatliche Beihilfen angelegt oder erweitert worden sind	343
42. Zusammenstellung der Hochbauten, die in dem Bereiche der staatlichen Verwaltungen in der Zeit vom 1. April 1900 bis 31. März 1910 ausgeführt oder in Angriff genommen sind	346

Kartenbeilage I: Die Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen am 1. April 1900 und Ende März 1910.

„ II: Übersichtskarte der Verwaltungsbezirke der Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen und der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz Ende März 1910.

„ III: Karte der Wasserstraßen in Preußen und den angrenzenden Staaten.

„ IV: Leuchtfeuer und Nebelsignale der preussischen Küsten 1901—1910.

1.

Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Die Aufgaben und der Geschäftskreis des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten sind in dem vergangenen Jahrzehnt in der Hauptsache unverändert geblieben. Nur in einigen Einzelheiten sind Änderungen erforderlich geworden.

Organisation.
Geschäftsumfang.
Personal.

Bei den Eisenbahnabteilungen erfolgte die Bearbeitung der bau-, betriebs- und maschinentechnischen Angelegenheiten früher in einer Abteilung. Durch die fortdauernde Ausgestaltung des Staatsbahnnetzes und die gewaltigen Fortschritte auf allen Gebieten der Technik, insbesondere auch der Elektrotechnik, nahmen die technischen Geschäfte derartig an Umfang und Bedeutung zu, daß es zweckmäßig erschien, die maschinentechnischen Angelegenheiten von den bau- und betriebstechnischen abzutrennen. Für ihre Bearbeitung wurde am 1. April 1905 eine besondere maschinentechnische Abteilung eingerichtet. — Die obere Leitung der Staatseisenbahnen und die Beaufsichtigung der Privatbahnen erfolgt nach den Bestimmungen der auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 25. März 1907 (Gesetzamml. S. 79) mit Gültigkeit vom 1. April 1907 neu festgesetzten Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen, in der auch die Vorbehalte des Ministers enthalten sind.

Infolge der erhöhten Ansprüche an die Tätigkeit der Staatsbauverwaltung ist im Jahre 1903 die bisherige Abteilung für das Bauwesen in eine Abteilung für den Wasserbau und eine solche für den Hochbau und für die übrigen nicht zu den eigentlichen Wasserbaufragen gehörigen Geschäftszweige der allgemeinen Bauverwaltung zerlegt; an die Spitze der gesamten Verwaltung und zugleich der Abteilung für den Wasserbau ist ein Unterstaatssekretär und an die Spitze der anderen Abteilung ein Ministerialdirektor gestellt worden. Im Jahre 1906 ist eine Ergänzung der neuen Organisation dahin erfolgt, daß der Unterstaatssekretär von einem Teil der mit

der Leitung der Wasserbauabteilung verbundenen laufenden Geschäfte entlastet und für diese eine besondere Direktorstelle eingerichtet worden ist. Eine dritte Ministerialdirektorstelle ist im Jahre 1908 für administrative, finanzielle und wirtschaftliche Angelegenheiten geschaffen worden. Die Wasserbauabteilung und die Hochbauabteilung sind infolgedessen nunmehr zerlegt in je zwei Unterabteilungen, und zwar in eine Bauabteilung und eine Verwaltungsabteilung. An der Spitze der Verwaltungsabteilung der Hochbauabteilung steht ein Dirigent.

Im Jahre 1902 ist die Landesanstalt für Gewässer- und als besonderes Bureau im Ministerium eingerichtet worden, über dessen Aufgaben im Teil 3 besonders berichtet wird.

Die Angelegenheiten der Kleinbahnen mit und ohne Maschinenbetrieb werden seit dem Jahre 1904 von den Eisenbahnabteilungen bearbeitet. Die Bauabteilungen wirken jedoch mit, wenn erhebliche Wege-, Wasser- und Baupolizeiinteressen, insbesondere die Benützung der Straßen und die Ordnung im Straßenverkehr, in Frage kommen.

Der Geschäftsumfang des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten hat eine weitere ansehnliche Vermehrung erfahren, durch die auch eine Vermehrung des Personals notwendig wurde. Die Zahl der vortragenden Räte ist von 51 auf 63 gestiegen, wovon 34 den Eisenbahnabteilungen und 29 den Bauabteilungen angehören. In ähnlichem Verhältnis hat sich die Anzahl der Hilfsarbeiter, der mittleren und der unteren Beamten vermehrt.

Akademie des
Bauwesens.

Dem Minister der öffentlichen Arbeiten untersteht die durch den Allerhöchsten Erlaß vom 7. Mai 1880 eingesetzte Akademie des Bauwesens, die in Fragen des öffentlichen Bauwesens von hervorragender Bedeutung zu hören und insbesondere berufen ist, das gesamte Baufach in künstlerischer und wissenschaftlicher Beziehung zu vertreten, wichtige öffentliche Bauunternehmungen zu beurteilen, die Anwendung allgemeiner Grundsätze im öffentlichen Bauwesen zu beraten, neue Vorschläge in künstlerischer, wissenschaftlicher und bautechnischer Beziehung zu begutachten und sich mit der weiteren Ausbildung des Baufaches zu beschäftigen. Die Akademie zerfällt in die Abteilung für den Hochbau und die Abteilung für das Ingenieur- und Maschinenwesen.

In der Berichtszeit sind

- a) von der Gesamtakademie 11 Gutachten über Entwürfe zu Reichsbauten, Bahnhofsanlagen, Brücken und über allgemeine bauwissenschaftliche Fragen,
- b) von der Abteilung für den Hochbau 52 Gutachten über Entwürfe zu Neubauten des Deutschen Reiches und des Preussischen Staates,
- c) von der Abteilung für das Ingenieur- und Maschinenwesen 5 Gutachten über Stromregulierungen und Schiffahrtswege

abgegeben worden.

Im Jahre 1905 hat die Akademie am 18. Oktober ihr 25 jähriges Bestehen durch eine Festigung gefeiert.

Seit dem 1. April 1907 ist der Akademie durch den Etat der Bauverwaltung ein jährlicher Betrag von 15 000 M zur Förderung ihrer allgemeinen baukünstlerischen und bauwissenschaftlichen Aufgaben überwiesen. Durch diese Mittel ist sie in den Stand gesetzt worden, Preisaufgaben zu stellen, Beihilfen zur Herausgabe von bauwissenschaftlichen Werken zu gewähren, Aufträge zu kunstwissenschaftlichen Arbeiten und Studienreisen zu erteilen und Medaillen an hervorragende Architekten und Ingenieure zu verleihen.

Alljährlich findet am 22. März eine öffentliche Sitzung der Akademie statt, in der über die Verwendung der staatlichen Mittel Rechenschaft abgelegt wird.

Für die erhöhten Anforderungen, die infolge der Fortschritte in der Technik an die staatlichen Baubeamten gestellt werden mußten, reichten die im Jahre 1895 ergangenen Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsbaudienst nicht mehr aus. Es wurden daher unter dem 1. Juli 1900 andere Bestimmungen erlassen.

Prüfungsweisen
für den
Staatsdienst
im Baufache.

Der immer mehr steigende Zudrang zu den höheren Stellen in der allgemeinen Bauverwaltung machte es sodann zur Vermeidung einer unerwünschten Überfüllung bereits im Jahre 1901 erforderlich, die Entscheidung über die Annahme der Anwärter, die bisher den Provinzialbehörden überlassen war, der Zentralinstanz vorzubehalten.

Das Bestreben, die Studierenden des Baufaches gleichmäßig für den Staatsdienst, den Kommunaldienst und die Privattätigkeit vorzubilden und vollständig frei in der Wahl ihrer Tätigkeit zu lassen, hat weiter dazu geführt, vom 1. April 1903 ab die bisherige Vorprüfung und erste

Hauptprüfung für den Staatsdienst im Baufache durch die Diplomprüfung an den Technischen Hochschulen zu ersetzen und die Technischen Prüfungsämter zum 1. Juli 1904 aufzulösen. Durch die Erlangung des Grades eines Diplomingenieurs hat das Studium einen vollkommenen Abschluß erhalten.

Diese Änderung im Prüfungsvesen führte zum Erlaß der neuen Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Baufache vom 1. April 1906. Danach werden nunmehr zur Ausbildung im Staatsbaudienst alle Diplomingenieure, die Wert auf staatliche Ausbildung legen, zugelassen, soweit es ohne Überlastung der Staatsbaubeamten möglich ist. Spätere Anstellung im Staatsdienste finden aber nur die, die besonders gute Prüfungsergebnisse aufzuweisen haben oder sich während der staatlichen Ausbildung als vorzüglich geeignet bewähren.

Mit dem Eintritt in die staatliche Ausbildung erlangt der Diplomingenieur das Recht, während der Ausbildungszeit den Titel „Königlicher Regierungsbauführer“ mit dem ihm nach der Allerhöchsten Ordre vom 11. Oktober 1886 verliehenen Range der Referendare zu führen. Beim Ausscheiden aus der staatlichen Ausbildung erlischt das Recht zur Führung dieses Titels.

Die Bauführer werden nach Ablegung der Staatsprüfung, die vor dem königlichen Technischen Oberprüfungsamt erfolgt, zu Regierungsbaumeistern ernannt.

Das Ergebnis der abgehaltenen Prüfungen ist aus den nachstehenden Zusammenstellungen ersichtlich.

Es haben die Vorprüfung abgelegt:

im Jahre	für das Hochbau-, Ingenieurbau- und Maschinenbaufach								für das Schiffbau- und Maschinenbau- fach der Marine	
	Zahl der Prüflinge			zu- sammen	Fachrichtung			die Prüfung haben bestanden	Zahl der Prüflinge	die Prüfung haben bestanden
	in Berlin	in Hannover	in Aachen		Hoch- bau- fach	Inge- nieur- bau- fach	Ma- schinen- bau- fach			
1900	406	188	40	634	155	214	265	445	40	35
1901	437	179	37	653	182	223	248	416	25	16
1902	473	188	31	692	173	259	260	478	17	15
1903	240	93	14	347	93	147	107	245	17	15
1904	—	4	—	4	—	4	—	4	—	—
zuf.	1556	652	122	2330	603	847	880	1588	99	81

Es haben die erste Hauptprüfung abgelegt:

im Jahre	für das Hochbau-, Ingenieurbau- und Maschinenbaufach							für das Schiffsbau- und Maschinenbaufach der Marine		
	Zahl der Prüflinge			zu- sammen	Fachrichtung			die Prüfung haben bestanden	Zahl der Prüflinge	die Prüfung haben bestanden
	in Berlin	in Hannover	in Machen		Hoch- baufach	Inge- nieur- baufach	Ma- schinen- baufach			
1900	222	59	17	298	98	101	99	233	16	16
1901	260	87	18	365	123	124	118	291	25	23
1902	240	99	35	374	130	148	96	290	30	29
1903	374	98	26	498	171	197	130	381	34	29
1904	55	25	—	80	27	26	27	70	3	3
zuf.	1151	368	96	1615	549	596	470	1265	108	100

Der zweiten Hauptprüfung und Staatsprüfung haben sich unterzogen:

im Jahre	Zahl der Regierungsbauführer für das					zusammen	die Prüfung haben bestanden
	Hoch- baufach	Ingenieurbau- fach		Eisenbahn- baufach	Maschinen- baufach		
		Wasser- und Straßen- baufach					
1900	53	—	97	—	49	199	174
1901	78	60	—	69	77	284	244
1902	81	40	—	61	70	252	223
1903	77	47	—	53	72	249	218
1904	84	46	—	50	75	255	232
1905	105	56	—	42	49	252	215
1906	103	75	—	34	65	277	241
1907	100	69	—	48	55	272	224
1908	89	86	—	47	46	268	223
1909	102	83	—	43	32	260	228
zuf.	872	562	97	447	590	2568	2222
			1106				

Literarische
und
wissenschaftliche
Tätigkeit.

Auf literarischem Gebiete dienen ähnlichen mitteilenden und anregenden Zwecken mehrere periodisch erscheinende Veröffentlichungen. In den Eisenbahnabteilungen wurde die Herausgabe des Archivs für Eisenbahnwesen und der Zeitschrift für Kleinbahnen, der die Mitteilungen des Vereins Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen angeschlossen sind, fortgesetzt.

Von den Bauabteilungen wurden die Zeitschriften für Bauwesen, das Zentralblatt der Bauverwaltung und die Zeitschrift „Die Denkmalspflege“ fortgeführt.

Die Zeitschriften waren andauernd mit Erfolg bemüht, weiteren Kreisen die Kenntnis wissenschaftlicher Vorgänge auf den einschlägigen Gebieten in allen Ländern und die Ergebnisse wissenschaftlicher Forschung und praktischer Erfahrung zu vermitteln. Der steten Fühlung mit hervorragenden Fachleuten und Fachzeitschriften Deutschlands und des Auslandes hat besondere Aufmerksamkeit gegolten.

Fortbildungskurse.

Das Bedürfnis zur Fortbildung der Baubeamten, namentlich auf den Gebieten, die in neuester Zeit eine rasche Entwicklung erfahren und eine zunehmende Bedeutung für die Aufgaben der Bauverwaltung erlangt haben, hat seit dem Jahre 1903 zu der Einrichtung und regelmäßigen Abhaltung verschiedener Informationskurse geführt, zu denen die mit solchen Aufgaben besonders befaßten Baubeamten nach und nach einberufen werden.

Die bisher abgehaltenen Kurse haben sich auf Bau- und Wohnungshygiene, Städtebau, Wasserversorgung und Abwässerbeseitigung, Elektrotechnik, Statik sowie Fischerei bezogen; auch wird den Beamten Gelegenheit gegeben, sich an rechts- und staatswissenschaftlichen Fortbildungskursen zu beteiligen. Bei diesen besteht durchgängig die Einrichtung, daß den Vorträgen seminaristische Übungen folgen, auch werden in der Regel Besichtigungen nahegelegener Fabriken, Musteranstalten usw. veranstaltet. Die Kurse haben sich bewährt und die an ihre Einrichtung geknüpften Erwartungen erfüllt.

Fach-
wissenschaftliche
Vorlesungen.

Ähnliche, teils wissenschaftliche, teils praktische Zwecke verfolgen die auf Veranlassung des Ministers der öffentlichen Arbeiten an den Universitäten in Berlin und Breslau, ferner in Köln, Elberfeld, Frankfurt a. Main, Halle a. Saale und Hannover regelmäßig, in der Mehrzahl von höheren Eisenbahn-

beamten abgehaltenen Vorlesungen. Sie erstrecken sich auf das Gebiet der allgemeinen Eisenbahnverwaltung, des Eisenbahnrechts, des Eisenbahnbetriebs, der Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere des Tarifwesens, der Elektrotechnik und der Technologie. Die Vorlesungen, die in der Regel je ein halbes Jahr dauern, werden von den jüngeren, hauptsächlich den in der Ausbildung begriffenen technischen und administrativen Eisenbahnbeamten, daneben aber auch aus anderen Kreisen fleißig besucht.

Die Eisenbahnabteilungen des Ministeriums beteiligten sich an der Beschickung der Gewerbeausstellung zu Düsseldorf 1902 und der internationalen Ausstellung zu Mailand 1906. Durch Sonderausstellungen von Betriebsmitteln, Modellen, Schaubildern u. dergl., durch Hergabe von Plänen und Modellen wurden auch im engeren Rahmen gehaltene Städtebauausstellungen gefördert.

Beteiligung an Ausstellungen und Kongressen.

Die Bauabteilungen des Ministeriums beteiligten sich u. a. bei den Kongressen des internationalen Verbandes für die Materialprüfungen der Technik in Budapest, Brüssel und Kopenhagen, an den internationalen Schiffahrtkongressen in Paris, Düsseldorf, Mailand und St. Petersburg, an dem internationalen Kongreß für Salubrität und Gesundheitspolizei der Wohnungen in Genf und an den internationalen Ausstellungen in St. Louis, Paris und Mailand. Auch war das Ministerium auf den jährlichen deutschen Denkmalstagen vertreten. Modelle und Zeichnungen ausgeführter Staatsbauwerke wurden u. a. auch auf die Berliner Kunstausstellungen in den Jahren 1901, 1904 und 1907, die Wiener internationale Baukunstausstellung und den Schiffahrtkongreß in Mailand geschickt.

Im Laufe der Zeit hatten sich an den verschiedensten Stellen Modelle, Probestücke, Pläne usw. aus dem Gebiete des Verkehrs- und Bauwesens in großer Zahl angesammelt, die meist in unzulänglichen und zur Aufbewahrung ungeeigneten Räumen untergebracht waren. Um sie zu erhalten und nutzbar zu verwerten, sind diese Modelle usw. in einem Museum, dem „Verkehrs- und Baumuseum in Berlin“ vereinigt worden. — Die ursprünglichen Sammlungen sind durch zahlreiche neue Modelle und Schaustücke, die teils auf Kosten der Verwaltung gefertigt, teils von Dritten (Vereinigungen, privaten Werken, Privatpersonen usw.) gestiftet worden sind, ergänzt und erweitert worden. Auf ihren weiteren Ausbau wird ständig Bedacht genommen.

Verkehrs- und Baumuseum.

Eingeteilt ist das Museum, das eine selbständige Verwaltungsstelle bildet, in drei Abteilungen, und zwar je eine für das Eisenbahnwesen, für Wasserbau und für Hochbau.

Das Verkehrs- und Baumuseum, das im Erdgeschoß des in der Invalidenstrasse gelegenen ehemaligen Hamburger Bahnhofsgebäudes Unterkunft gefunden hat, ist der allgemeinen Besichtigung zugänglich. Es gibt nicht nur dem Publikum Gelegenheit, die Geschichte und den jeweiligen Stand des Verkehrs-, Eisenbahn- und Bauwesens kennen zu lernen, sondern bietet namentlich auch Fachleuten und Studierenden Anregung und Belehrung.

Die Eröffnung des Verkehrs- und Baumuseums hat am 14. Dezember 1906 im Beisein Eurer Kaiserlichen und Königlichen Majestät stattgefunden.

2.

Das Eisenbahnwesen.

A. Die Staatseisenbahnen.

1. Bahngebiet.

Das preußisch-hessische Staatseisenbahnnetz umfaßte an Haupt-, Neben- und Schmalspurbahnen Entwicklung
des Eisenbahn-
netzes.

am 1. April 1900	30 347,73 km,
Ende März 1910	37 162,43 „ „
es hat sich somit um	6 814,70 km

oder 22,5 % im letzten Jahrzehnt vergrößert.*)

Der Zuwachs war ungefähr der gleiche wie im vorangegangenen Jahrzehnte, wo er 6 505,50 km, also rd. 309 km weniger betrug.

Die Vermehrung erfolgte:

- a) durch Aufnahme der Main-Neckarbahn und der von der Main-Neckarbahn verwalteten hessischen Nebenbahnen Oberstadt—Pfungstadt, Widenbach—Seeheim und Weinheim—Fürth i. D. in die preußisch-hessische Gemeinschaft auf Grund des Staatsvertrags vom 14. Dezember 1901 mit 118,93 km;
- b) durch Erwerb von Privatbahnen mit 1 093,44 „ .

Bei den Verstaatlichungen handelte es sich ebenso wie im vorangegangenen Jahrzehnt darum, durch Ankauf verschiedener noch im Privatbesitz verbliebener Bahnen von allgemeiner Bedeutung

*) Auf diesen Zeitraum — vom 1. April 1900 bis Ende März 1910 — erstreckt sich der ganze Bericht. Die einzelnen Jahre sind die Etatsjahre (1. April bis 31. März), die mit einer Zahl bezeichnet sind (also das Jahr 1900/01 mit 1900). Wo andere Zeitabschnitte zugrunde gelegt werden mußten, ist dies besonders bemerkt.

das Staatsisenbahnnetz fester zusammenzuschließen. Erworben wurden:

im Jahre 1902

die Ostrowo=Skalmierzycer und die Eisenberg=Crossener Bahn mit zusammen 24,78 km,

im Jahre 1903

die Marienburg=Malwkaer, die Altdamm=Kolberger, die Stargard=Cüstriner, die Kiel=Ekernförde=Flensburger und die Dortmund=Gronau=Enschedeer Bahn sowie die Ostpreussische Südbahn mit zusammen 940,54 km,

im Jahre 1904

die Breslau=Warschauer Bahn mit 55,34 km,
ferner die schmalspurigen Strecken der Feldbahn Salungen — Dorndorf — Bacha und Dorndorf — Kaltennordheim sowie die schmalspurigen Bahnen Laffowitzweiche — Bibiella, Kesselgrube — Rudy = Piekar und Poremba — Redenhütte nebst Abzweigungen mit zusammen 65,36 km,

im Jahre 1905

die Bahnstrecken vom Bahnhof Senftenberg nach Meuroweiche und von Meuroweiche nach Bahnhof Zschipkau mit 7,42 km.

Von besonderer Bedeutung für die Ausgestaltung des Staatsisenbahnnetzes waren die Verstaatlichungen des Jahres 1903 und der Erwerb der Breslau=Warschauer Bahn;

c) durch Übernahme folgender Eisenbahnen von der Bergverwaltung:

Fischhausen—Palmnicken im Jahre 1903 18,43 km
und Laffowitzweiche—Friedrichshütte (schmalspurig)
im Jahre 1905 5,97 km;

d) durch Neubau. Im ganzen sind 5 577,93 km neue Bahnen mit einem Bauaufwand von rd. 889 000 000 M hinzugetreten, von denen Preußen 5 350,91 km, Hessen 225,17 km und Baden 1,85 km hergestellt hat.

Von den auf Kosten Preußens gebauten neuen Linien liegen in Preußen 5 035,42 km, in außerpreussischem Gebiete 315,49 km.

In dem vorausgegangenen Jahrzehnte hatte der Zuwachs durch Neubau 4 293,70 km betragen; die Erweiterung des Staatsbahnbesitzes durch Neubau ist hiernach während der Berichtszeit nicht unerheblich größer gewesen. Auch jetzt wieder kam es wesentlich darauf an, durch den Bau von Neben- und Zweigbahnen die Linien des Staatsbahnnetzes enger zusammenzuschließen und die abgelegenen Landesteile, die minder vollreichen Städte und verkehrsärmeren Gegenden an die großen Verkehrslinien anzuschließen. Dabei mußte sich wieder die Neubautätigkeit in verhältnismäßig höherem Maße auf die Gebiete mit vorwiegend landwirtschaftlichem Betriebe besonders im Osten richten, weil sich das Eisenbahnnetz in den dichter bevölkerten gewerblichen Teilen des Landes, namentlich im Westen bereits früher stärker entwickelt hatte. Wie aus der Anlage 1 ^{Anlage 1.} hervorgeht, kommen von den in Preußen gebauten neuen Linien mit einer Gesamtlänge von 5 035,42 km auf die sechs östlichen Provinzen (Ost- und Westpreußen, Pommern, Posen, Schlesien und Brandenburg) 3 056,11 km, auf die sechs westlichen Provinzen 1 979,31 km. Das Staatsbahnnetz erweiterte sich im ganzen durch Neubau in Preußen um 18,71 %, und zwar in den sechs östlichen Provinzen um 22,50 %, in den sechs westlichen um 14,85 %, während die Zunahme in dem vorangegangenen Jahrzehnt im ganzen 17,7 %, in den sechs östlichen Provinzen 22,2 % und in den sechs westlichen 13,3 % betragen hatte.

Auch in dem Staatsbahngelände außerhalb Preußens wurde, wie die obigen Zahlen erkennen lassen, der Bau von Nebenbahnen, soweit nötig unter finanzieller Beteiligung der anderen Staaten nach Möglichkeit gefördert.

In Übereinstimmung mit den bei der ersten Gesetzesvorlage über den Bau staatlicher Nebenbahnen im Jahre 1879 aufgestellten Grundsätzen wurde daran festgehalten, daß von den beteiligten Interessenten der Regel nach zum mindesten der Grund und Boden dem Staate unentgeltlich zur Verfügung zu stellen ist. Seit dem Jahre 1896 ist diesen hierbei die Wahl gelassen, ob sie das erforderliche Gelände hergeben oder statt dessen eine im Gesetz festgesetzte Entschädigungssumme zahlen wollen. Bei den in den letzten 10 Jahren gesetzlich genehmigten Bahnbauten ist in 68 Fällen die Vergabe des Grund und Bodens und in 39 die Zahlung der Entschädigungssumme gewählt worden, während in 26 Fällen zum Teil der Grund und Boden in Natur gestellt, zum Teil die Entschädigungssumme gezahlt ist; in 13 weiteren Fällen steht die Entscheidung noch aus. In den Fällen, wo die Interessenten durch Übernahme der vollen Grund-

erwerbskosten zu stark belastet erschienen, sind ihnen, wie auch schon in früheren Jahren, Staatszuschüsse gewährt worden, während andererseits da, wo die Übernahme der Grunderwerbskosten allein als eine genügende Beteiligung nicht angesehen werden konnte, daneben noch die Leistung unverzinslicher Barzuschüsse in Frage kam. Derartige Barzuschüsse sind im Gesamtbetrage von 523 000 *M* geleistet worden.

Im Bau befanden sich am 1. April 1910 an neuen Staatsbahnen für preußische Rechnung rd. 1400 km; rd. 1000 km waren gesetzlich genehmigt, aber noch nicht in Angriff genommen, zumeist weil die gesetzlichen Vorbedingungen noch nicht erfüllt waren. Hierfür waren am 1. April noch 453 000 000 *M* verfügbar. Aus dem Gesetz vom 25. Juli 1910 (Gesetzsamml. S. 141) sind weitere 314,2 km mit einer Bausumme von 56 261 000 *M* hinzugetreten.

Von der gesamten Zunahme des preußisch-hessischen Staatseisenbahnnetzes, die nach dem oben Gesagten 6 814,70 km betrug, kommen auf Preußen 6 101,29 km, und zwar 3 944,09 km auf die sechs östlichen und 2 157,20 km auf die sechs westlichen Provinzen, auf die übrigen Bundesstaaten 715,66 km. Im ganzen erweiterte sich das Staatseisenbahnnetz um 22,46 %, und zwar in Preußen um 22,67 %, in den anderen Bundesstaaten

Anlage 2. um 20,91 %. Das Nähere ergibt die Anlage 2.

Umfang des
Staatseisen-
bahnnetzes.

Das preußisch-hessische Staatseisenbahnnetz umfaßte Ende März 1910:

21 887,19 km oder 58,90 %	Hauptbahnen,
15 036,15 „ „ 40,46 „	vollspurige Nebenbahnen,
239,09 „ „ 0,64 „	Schmalspurbahnen

zusammen: 37 162,43 km.

Siervon liegen in Preußen	33 015,24 km oder 88,84 %,
in anderen deutschen Staaten	4 138,81 „ oder 11,14 „,
im Auslande	8,38 „ oder 0,02 „.

Von den in Preußen liegenden 33 015,24 km kommen nach Anlage 1

auf die sechs östlichen Provinzen . . .	17 528,88 km,
auf die sechs westlichen Provinzen . . .	15 486,36 „.

Auf 10 000 Einwohner kommen

in den östlichen Provinzen	9,40 km,
in den westlichen Provinzen	7,47 „,

während nach dem Flächeninhalt auf je 100 qkm kommen

in den östlichen Provinzen 8,68 km,
 in den westlichen Provinzen 10,63 „ .

Hieraus ergibt sich, daß der — dünner bevölkerte — Osten zwar im Verhältnis der Einwohnerzahl etwas besser ausgestattet ist, nach dem Flächeninhalt aber das Verhältnis sich für den Westen günstiger stellt.

Die Entwicklung des Staatsbahnnetzes während des letzten Jahrzehnts und sein Umfang Ende März 1910 ist aus der als Anlage 2 abgedruckten Übersicht und der Kartenbeilage I zu ersehen.

Karten-
beilage I.

Eine Vergleichung des Eisenbahnbestandes in Preußen — Staats- und Privateisenbahnen und nebenbahnähnliche Kleinbahnen — mit anderen Staaten zeigt, daß Preußen in der Entwicklung seines Eisenbahnnetzes nicht zurückgeblieben ist. Ende 1907 — dieses Jahr ist gewählt, weil das Zahlenmaterial für das Ausland nur bis zu diesem Zeitpunkte vorliegt — waren vorhanden:

in Preußen:	42 653 km	oder 11,2 km	auf 10 000 Einwohner	und 12,2 km	auf 100 qkm,
davon					
Westfalen:	3 609 „	„	9,5 „	„	17,9 „
Rheinprovinz:	5 008 „	„	7,5 „	„	18,6 „
in Bayern:	7 674 „	„	11,5 „	„	10,1 „
in Sachsen:	3 059 „	„	6,6 „	„	20,4 „
in Österreich- Ungarn: }	41 605 „	„	8,8 „	„	6,2 „
in Großbritannien und Irland: }	37 150 „	„	9,0 „	„	11,8 „
in Frankreich:	47 823 „	„	12,3 „	„	8,8 „

Hiernach ist im Verhältnis zum Flächenraum der Eisenbahnbestand Preußens allerdings bedeutend geringer, als der des Königreichs Sachsen. Dieser Unterschied ist erheblich kleiner, wenn man die reich industriell entwickelten Provinzen Rheinland und Westfalen mit Sachsen vergleicht. Im Verhältnis zur Einwohnerzahl ist nur in Bayern und dem dünn bevölkerten Frankreich die Länge der Eisenbahnen größer als in Preußen.

2. Bahnbau.

Infolge der andauernd zunehmenden Dichtigkeit des Verkehrs mußten auf zahlreichen Bahnstrecken die Gleise vermehrt werden. Auf einzelnen Strecken sind zweite, auf andern auch dritte und vierte Gleise angelegt worden. Dadurch ist der allgemeine Verkehr gefördert und die Leistungsfähigkeit der Bahnen für Zwecke der Landesverteidigung erhöht worden. Es sind in der

Ausbau
zweiter, dritter
und vierter
Gleise.

Zeit vom 1. April 1900 bis 31. März 1910 gebaut worden und zum Bau vorbereitet:

1. zweite Gleise:

- a) im allgemeinen Verkehrsinteresse 3 021 km für 235 000 000 M,
 b) besonders im Interesse der Landesverteidigung 322 „ „ 22 700 000 M,

2. dritte und vierte Gleise:

- a) im allgemeinen Verkehrsinteresse 196,6 km für 122 700 000 M,
 b) besonders im Interesse der Landesverteidigung 15 „ „ 3 000 000 M,

zusammen 3 554,6 km für 383 400 000 M.

Der Anteil der zwei- und mehrgleisigen Strecken am gesamten Staatsbahneß stellte sich

	am 1. April 1900	am 1. April 1910
a) bei den Hauptbahnen auf . . .	59,9%	70,2%
b) bei den Nebenbahnen auf . . .	3,2%	3,0%
c) bei den Haupt- und Nebenbahnen zusammen auf	39,8%	42,7%.

Oberbau.

Eine weitere Ausbildung des Oberbaues mit Stahlschienen auf hölzernen oder eisernen Querschwellen war geboten infolge der gesteigerten Fahrgeschwindigkeit und der Gewichtszunahme der Züge. Diese Verstärkungen sind auch für einen ruhigeren Lauf der Fahrzeuge von Bedeutung.

Für die Schienen der Hauptbahnen war im Jahre 1899 noch ein Gewicht von 41 kg auf 1 m ausreichend. Schon 1906 führte das Anwachsen der Radkräfte dazu, mit dem Schienengewicht auf 45 kg hinaufzugehen. Auch für die Nebenbahnen genügte die bis dahin gebräuchliche Schiene von 31 kg auf 1 m nicht mehr, es ist dafür die 33,4 kg schwere Schiene als Regelform eingeführt worden.

Für den Neubau von Bahnen und für Gleiserneuerungen werden zur Zeit nur beschafft

a) auf Hauptbahnen	|	mit Schnellzügen und starker Belastung .	Schienen von 45 kg Gewicht,
		mit geringerer Belastung	„ „ 41 „ „ ,
		ohne Schnellzüge . .	„ „ 33,4 „ „ ,
b) auf Nebenbahnen		„ „ 33,4 „ „ ,	

Der Einbau dieser an Stelle vorhandener schwächerer Schienen ist in den verfloffenen 10 Jahren erheblich gefördert worden, teilweise unter Inanspruchnahme außerordentlicher Geldbewilligungen in Höhe von 90 000 000 M. Es waren im Frühjahr 1910 mit Schienen von 45 kg Gewicht 3740 km Gleis versehen, mit Schienen von 41 kg Gewicht 19 200 km Gleis. Gegen das Jahr 1900 bedeutet dies einen Zuwachs von 3740 km der 45 kg-Form und von 16 900 km der 41 kg-Form.

Auch die auf eine Schienenlänge kommende Schwellenzahl ist, um die Festigkeit und Leistungsfähigkeit des Oberbaues zu erhöhen, vermehrt worden. Die Entfernung der Stützpunkte der Schienen ist auf Schnellzugstrecken von 85 bis 63 cm und je nach der Belastung der Strecken weiter auf 63 bis 60 cm verringert worden.

Mit der stärkeren Beanspruchung des Oberbaues sind die Befestigungs- und Verbindungsteile kräftiger ausgestaltet worden. An Stelle der Haken- und Nägel sind fast durchweg Schwellenschrauben eingeführt, auch sind die Unterlagsplatten zwischen der Schiene und der Schwelle verstärkt und die Mittel gegen das Wandern der Schienen vermehrt und verbessert worden.

Dem Schienenstoß als dem empfindlichsten Teile des Gleises ist besondere Sorgfalt zugewendet worden. Die Länge der überstehenden, durch Laschen verbundenen Enden der Schienen ist durch Einführung von Breit- und Schwellen zur Unterstüzung der Schienenstöße von 17 cm bis auf etwa 5 cm verkürzt worden. Dadurch und durch das größere Gewicht dieser Schwellen — 128 kg gegen 62 kg einer gewöhnlichen eisernen Schwelle — ist dem Schienenstoß eine festere Lage gegeben, die einen ruhigeren Übergang der Räder von einer Schiene zur anderen fördert. Von diesen Anordnungen darf ein längerer Bestand des Oberbaues, also auch eine Herabminderung der jährlich für Gleiserneuerung aufzuwendenden Kosten und somit eine größere Wirtschaftlichkeit erhofft werden.

Die Zahl der Schienenstöße hat eine weitere Einschränkung dadurch erfahren, daß für Schnellzugstrecken eine Schienenlänge von 15 m statt der früheren 12 m, für die übrigen Strecken eine solche von 12 m statt der früheren 9 m als Regel vorgeschrieben ist.

Die Verbesserung der Bettung ist erheblich gefördert worden. Auf den Betriebsstrecken sind eingebaut:

im Jahre 1899:	1 670 000	cbm Kies,	791 000	cbm Steinschlag,
„ „ 1909:	2 015 000	„ „	2 800 000	„ „

Hierbei ist die Verwendung von Stein Schlag — dem vorteilhafteren Bettungsstoff — von 32 auf 56% gestiegen. Die Gesamtmenge des zur Erneuerung verwendeten Bettungsmaterials hat sich fast auf das Doppelte erhöht.

Das Verfahren zur Durchtränkung der Holzschwellen gegen Fäulnis ist weiter durchgebildet und vervollkommnet. Dadurch kommt neben dem günstigen Einfluß, den die bessere Unterbettung auf die Lebensdauer einer Schwelle ausübt, auch der aus der Tränkung mit Teeröl sich ergebende Vorteil in höherem Maße zur Geltung.

Die Bauart der Weichen hat eine wertvolle Verbesserung dadurch erfahren, daß lange, federnde Weichenzungen an Stelle der bisher üblichen, um einen Drehstuhl beweglichen Zungen eingeführt worden sind. Damit ist eine Stoßlücke in den Weichen beseitigt, die zu unruhiger Fahrt und schnellerem Verschleiß Anlaß gab.

Zur Erprobung von brauchbar erscheinenden Neuerungen auf dem Gebiete des Oberbaues ist in der Nähe von Dranienburg eine besondere elektrisch betriebene Versuchsbahn eingerichtet worden.

Brücken.

In dem abgelaufenen Jahrzehnt ist eine stattliche Anzahl neuer großer Brücken entstanden. Der Rhein, an dessen beiden Ufern sich ein stets reicheres industrielles Leben und ein riesenhafter Verkehr entwickelt, nimmt hierbei die erste Stelle ein. Es sind neue Eisenbahnübergänge geschaffen bei Mainz über den Rhein und den Main, in der Ausführung begriffen bei Köln und Düsseldorf, in Vorbereitung bei Duisburg-Ruhrort.

Von hervorragender Bedeutung sind die Arbeiten bei Köln, wo zwei neue Brücken für je zwei Gleise nahezu vollendet sind und die alte zweigleisige Eisenbahnbrücke nebst der angrenzenden Straßenbrücke durch neue, stärkere und geräumigere Bauwerke ersetzt werden. Hierbei sind nicht nur die eisernen Überbauten, sondern auch die sämtlichen Brückenpfeiler durch neue ersetzt worden, was außergewöhnlich große Gründungsarbeiten erfordert hat. Die alten Pfeiler waren zu kurz, um alle Brückenkörper aufzunehmen, und eine bloße Verlängerung erschien bedenklich. Die Gesamtbreite des Stromes wird nunmehr nicht mehr in vier, sondern nur noch in drei Öffnungen geteilt, deren mittlere die bedeutende Spannweite von fast 170 m erhalten hat. Hierdurch wird zugleich die Schifffahrt wesentlich erleichtert.

An räumlicher Ausdehnung noch bedeutender ist die annähernd in der Mitte zwischen Graudenz und Dirschau einen neuen wertvollen Übergang

über die Weichsel herstellende Brücke bei Marienwerder, die zugleich dem Eisenbahn- und dem Straßenverkehr übergeben werden konnte. Sie überspannt mit fünf Mittelöffnungen von je 132 m Länge den gewaltigen Strom und mit fünf Flutöffnungen von je 80 m die Vorlande.

Ganz besondere Aufgaben, die man in früheren Zeiten kaum gekannt hat, sind aus der Notwendigkeit erwachsen, die zahllosen vorhandenen Brücken älterer Bauart den sehr erhöhten Anforderungen des neuzeitlichen Verkehrs anzupassen. Die Zahl, Schwere und Geschwindigkeit der Züge ist in den letzten Jahrzehnten so gewachsen, daß die meisten älteren, für viel bescheidenere Verhältnisse berechneten Brücken nicht mehr den früheren Sicherheitsgrad aufwiesen. Um diesen unerwünschten Zustand gründlich zu beseitigen, mußte eine genaue Beschreibung einer jeden Brücke in einem besonderen Buche angefertigt und ein (wegen der Höhe der aufzuwendenden Mittel) über eine ganze Reihe von Jahren zu erstreckender Plan für die Verstärkung oder vollständige Erneuerung jedes einzelnen Bauwerks aufgestellt werden. Dann waren die Verstärkungsentwürfe selbst zu schaffen und die Arbeiten an Ort und Stelle auszuführen. Diese sehr umfangreichen und in manchen Fällen schwierigen Arbeiten sind zwar noch nicht ganz abgeschlossen; wohl aber ist durch die genaue Aufnahme und die fortlaufende Buchführung über den Zustand und das Verhalten aller eisernen Brücken sowie durch die Verstärkung der minder tragfähig befundenen ein Zustand geschaffen, der auch für den schwersten Verkehr volle Sicherheit verbürgt.

Dem stetig wachsenden Verkehr entsprechend sind auch die für den Zu- und Abgang der Reisenden sowie für die Annahme und Ausgabe der Güter notwendigen Anlagen an Zahl und Umfang fortgesetzt vermehrt worden. Stationen.

Nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung werden unterschieden a) Bahnhöfe als Stationen mit mindestens einer Weiche für den öffentlichen Verkehr, b) Haltepunkte als Stationen ohne solche Weichen.

Es betrug die Zahl der

- | | | | | |
|--------------------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|
| a) Bahnhöfe 1.—3. Klasse | am 1. April 1900: | 2390, | am 1. April 1910: | 2690, |
| b) Bahnhöfe 4. Klasse | | | | |
| (Haltestellen) . . . | „ 1. „ | 1900: 1918, | „ 1. „ | 1910: 3060, |
| c) Haltepunkte . . . | „ 1. „ | 1900: 1015, | „ 1. „ | 1910: 1338, |

zusammen am 1. April 1900: 5323, am 1. April 1910: 7088.

Danach sind neu eingerichtet worden:

a) Bahnhöfe 1.—3. Klasse	300	oder	12,6%	der Zahl von	1900,
b) Bahnhöfe 4. Klasse (Haltestellen)	1142	„	59,5%	„	„
c) Haltepunkte	323	„	31,8%	„	„
	zusammen		1765	„	33,2%
				„	1900.

Die Vermehrung der Bahnhöfe 4. Klasse (Haltestellen) und Haltepunkte ist besonders den kleineren Städten und dem platten Lande zugute gekommen.

An außerordentlichen Mitteln sind für den Neubau und die Erweiterung von Stationen, Rangierbahnhöfen sowie Anschluß-, Hafen- und Verbindungsbahnen bewilligt worden:

a) für den Neubau von Stationen	47 339 000	M.
b) für die Erweiterung von Stationen und Rangierbahnhöfen	769 935 000	„ „
c) für die Herstellung von Anschluß-, Hafen- und Verbindungsbahnen	67 594 000	„ „
	zusammen 884 868 000 M.	

Insbefondere sind bewilligt für

die Bahnhöfe zu

Aachen, weitere Kosten	4 445 000	M.	Cöln Eifelort	. . .	4 380 000	M.
Atona	2 950 000	„	Cöthen		5 800 000	„
Andernach	2 096 000	„	Dortmund (E. M. und			
Angermünde	2 214 000	„	B. M.), weitere			
Bad Nauheim	2 920 000	„	Kosten		10 530 000	„
Barmen-Mittershausen	6 215 000	„	Falkenberg (S. S. G.)		2 500 000	„
Bebra	4 833 000	„	Frankfurt a. M.			
Berlin (Frankfurter			Hauptpersonen-			
Allee)	2 450 000	„	bahnhof		3 150 000	„
Berlin (Friedrichstraße)	10 935 000	„	Frankfurt a. M.			
Bielefeld	2 860 000	„	Ostbahnhof		9 480 000	„
Bremen	16 800 000	„	Frankfurt a. D.		11 800 000	„
Breslau, Mochbern	4 666 000	„	Friedberg (Hessen)		6 950 000	„
Brieg, weitere Kosten	2 783 000	„	Geisede		2 297 000	„
Brühl	2 120 000	„	Gera		6 820 000	„
Cassel (Oberstadt)	8 615 000	„	Görlitz		10 725 000	„

Hagen i. Westf.	27 820 000 M	Kemscheid	2 620 000 M
Hamburg, weitere		Rheine	6 394 000 „
Kosten	6 971 000 „	Rothensee	5 550 000 „
Herbesthal	4 455 000 „	Sagan	3 670 000 „
Herne	11 100 000 „	Schneidemühl	3 100 000 „
Hirschberg	2 000 000 „	Solingen	2 221 200 „
Homburg v. d. S.	4 690 000 „	Sonneberg	2 740 000 „
Kalk Nord	15 200 000 „	Spandau	16 100 000 „
Kandrzin	9 500 000 „	Schwerte	4 395 000 „
Kattowitz, weitere		Schwientochlowitz	2 390 000 „
Kosten	3 830 000 „	Tempelhof	4 704 600 „
Kiel	9 100 000 „	Wohwinkel	11 625 000 „
Leipzig	43 239 000 „	Wahren	6 900 000 „
Löhne	6 763 000 „	Wanne	7 970 000 „
Meiderich, Hafen	7 700 000 „	Weddau	6 000 000 „
Modder	2 450 000 „	Weißenfels	7 700 000 „
Mülheim a. Rhein	9 000 000 „	Weißensee	3 600 000 „
M.-Gladbach (B. M.)	6 000 000 „	Weßlar	3 940 000 „
Myslowitz	2 000 000 „	Wiesbaden, weitere	
Neunkirchen	12 380 000 „	Kosten	9 830 000 „
Oberhausen West	3 100 000 „	Wilmersdorf=	
Osnabrück	6 875 000 „	Friedenau	2 199 000 „
Peiskretscham	3 350 000 „	Zeitz	8 434 000 „ ,
Pöfen	6 435 000 „		

die Verbindung von Mombach über Kostheim nach Bischofsheim mit Anschlüssen an die Bahnhöfe Wiebrich Ost und Mainz behufs Ergänzung und Erweiterung der Bahnhofsanlagen bei Mainz 6 799 000 M,

die Herstellung einer Verbindungsbahn von Danzig nach dem Holm 2 150 000 „ ,

die Herstellung einer neuen Verbindung zwischen Aachen und Hergenrath 5 405 000 „ ,

die Umgestaltung der Bahnanlagen auf der Berliner Stadtbahn 3 650 000 „ ,

die Hochlegung der Bahnstrecke Potsdam—Wildpark einschließlich des Bahnhofs Wildpark und des in diese

Strecke fallenden Teils der anschließenden Linie Treuensbrieken—Rauen	4 625 000 M,
die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen Frankfurt a. Main Ost und Frankfurt a. M.=Sachsenhausen	8 615 000 „,
die Herstellung einer zweigleisigen Verbindung zwischen den Bahnhöfen Hillesheim (Linie Dümpelfeld—Liffendorf) und Gerolstein nebst selbständiger Einführung der Bahn von Prüm in den Bahnhof Gerolstein	5 200 000 „,
die Umgestaltung der Ringbahn zwischen Treptow und Kirdorf	9 100 000 „,
die Herstellung einer Umgehungsbahn bei Elm	11 721 000 „.
Ferner sind bewilligt worden für	
den Ausbau der Nebenbahnstrecke Bentzen—Lissa—Kroto- schin—Skalmierzycze zur Hauptbahn	8 568 000 „,
die Umgestaltung der Bahnanlagen zwischen Bochum und Dortmund	12 300 000 „,
die Umgestaltung der Bahnanlagen zwischen Lehrte und Wunstorf	46 936 000 „,
die Umgestaltung der Bahnanlagen in und bei Köln	48 926 000 „,
die Umgestaltung der Bahnanlagen zwischen Essen und Oberhausen	17 500 000 „,
den Ausbau der Bahnstrecke Remagen—Dümpelfeld	6 400 000 „,
den Ausbau der Nebenbahn Allenstein—Kobbelbude zur Hauptbahn	2 380 000 „,
den Ausbau der Strecke Dudweiler—Friedrichsthal	2 683 000 „,
die Herstellung einer Eisenbahn-Dampffährenverbindung zwischen Saßnitz und Trelleborg (ohne die Kosten der Schiffe)	4 300 000 „,
den Ausbau der Nebenbahnen Striegau—Merzdorf und Fauer—Kohnstock zu Hauptbahnen	4 750 000 „.
Diese Bewilligungen sind in den Summen zu a bis c nur insoweit enthalten, als sie für die dort bezeichneten Zwecke bestimmt sind.	

Werksstätten.

Umfangreiche Erweiterungsbauten sind bei fast allen bedeutenden Werksstätten ausgeführt worden, die Nebenwerksstätten Hoyerstwerda, Jena und Meiningen sind in Hauptwerksstätten umgewandelt, und in Cassel, Darmstadt, Delitzsch, Gleiwitz, Opladen, Oppeln, Reddinghausen, Saarbrücken-

Burbach und Schneidemühl sind neue Werkstätten mit einem Kostenaufwande von 55 000 000 *M* errichtet worden, wobei alle in technischer und hygienischer Beziehung gemachten Erfahrungen berücksichtigt worden sind. Die neuen Werkstätten sind mit elektrischer Beleuchtung und mit elektrischem Kraftbetrieb ausgerüstet. An den meisten älteren Werkstätten sind diese Einrichtungen nachträglich hergestellt. Bei dieser Betriebsweise konnten die raumbeengenden und wegen der Riemenverbindungen und Vorgelege für die Bedienungsmannschaft nicht ungefährlichen Wellenleitungen wesentlich eingeschränkt werden. Die größeren Werkstätten für Holzbearbeitung sind mit Späneabfaugevorrichtungen ausgerüstet. In allen größeren Werkstätten sind Speiseräume, Wasch- und Badeeinrichtungen vorhanden.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der mechanischen Werkstätten und im wirtschaftlichen Interesse ist ganz besonderer Wert auf die Verwendung möglichst vollkommener Werkzeugmaschinen gelegt worden.

Die Zahl der in den Werkstätten beschäftigten Arbeiter betrug im Jahre 1900 im Durchschnitt 47 416, im Jahre 1909 69 282, hat also um 46% zugenommen.

Die meisten Bahnhofsanlagen von Bedeutung und auch zahlreiche ^{Beleuchtungs-} weniger wichtige Bahnhöfe sind mit eigenen Elektrizitätswerken ausgerüstet ^{anlagen.} oder an bestehende städtische oder private Stromerzeugungsanlagen angeschlossen worden. Im ganzen sind heute etwa 37 000 Bogenlampen und etwa 210 000 Glühlampen vorhanden.

Soweit Gasbeleuchtung besteht, ist diese durch ausgedehnte Anwendung von Gasglühlicht wesentlich verbessert worden; auch Petroleumglühlicht wird vielfach verwendet.

Die stetig fortschreitende Entwicklung der Hilfsmittel zur Beleuchtung wird aufmerksam verfolgt. Neuerungen werden im Bereiche der Eisenbahnverwaltung durch Versuche auf ihren Wert geprüft.

3. Organisation und Verwaltung.

Die durch den Allerhöchsten Erlaß vom 15. Dezember 1894 genehmigte, ^{Organisation.} am 1. April 1895 in Kraft getretene Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen hat sich in ihren Grundzügen und in ihrem Aufbau weiterhin bewährt. Die Erledigung der Geschäfte ist eine rasche und einfache, auch sind die mit der Einführung der Verwaltungsordnung angestrebten wirtschaftlichen Vorteile in jeder Hinsicht erzielt worden.

Obgleich in der Zeit vom 1. April 1900 bis 31. März 1910 das Staats-eisenbahnnetz sich um rd. 6800 km oder 22,5 % vergrößert hat und die Verkehrsleistungen in noch höherem Maße gestiegen sind, konnten die in Zugang gekommenen Strecken den vorhandenen 21 Eisenbahndirektionen leicht angegliedert werden.

Die Zahl der Eisenbahninspektionen, denen die Ausführung und Überwachung des örtlichen Dienstes nach den Anordnungen der Eisenbahndirektionen obliegt, mußte aber dem Streckenzuwachs entsprechend vermehrt werden. Neu errichtet sind 32 Betriebsinspektionen, 18 Maschineninspektionen, 32 Werkstätteninspektionen und 9 Verkehrsinspektionen, so daß am 31. März 1910 276 Betriebsinspektionen, 100 Maschineninspektionen, 109 Werkstätteninspektionen und 94 Verkehrsinspektionen bestanden haben.

Seit dem Jahre 1909 sind aus Zweckmäßigkeitsgründen bei verschiedenen minder wichtigen Betriebs-, Maschinen- und Werkstätteninspektionen die Stellen der Vorstände mit geeigneten mittleren Beamten besetzt worden. Diesen Inspektionen ist die Bezeichnung *N e b e n* inspektion beigelegt worden. Die hiermit gemachten Erfahrungen entsprechen den gehegten Erwartungen; es wird deshalb beabsichtigt, die Maßnahme auf einige andere Inspektionen auszuweiten, die sich dafür eignen.

Die für die Unterhaltung, Überwachung und Ausgestaltung der elektrischen Telegraphen-, Signal- und sonstigen Sicherungsanlagen am 1. April 1895 eingerichteten Telegrapheninspektionen — bei jeder Eisenbahndirektion eine — sind auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 23. Dezember 1901 am 1. April 1902 wieder aufgelöst worden. Ihre Geschäfte sind, soweit sie allgemeine Bedeutung haben und den ganzen Direktionsbezirk betreffen, den Eisenbahndirektionen, im übrigen aber den Betriebsinspektionen zugewiesen worden. Hierdurch ist erreicht, daß nunmehr den für die Durchführung des geordneten Betriebes berufenen Stellen auch die Unterhaltung aller dem Betrieb dienenden Anlagen obliegt.

Die Vergrößerung der Bezirke und die Zunahme des Verkehrs ließen es angezeigt erscheinen, die Präsidenten der Eisenbahndirektionen, wie es die Verwaltungsordnung vorsieht, in ihrer Aufsichtstätigkeit zu entlasten. Ihre ständigen Vertreter sind deshalb mit der vertretungsweise Wahrnehmung von Präsidialbefugnissen in größerem Umfange betraut worden. Daneben ist bei den wichtigeren Eisenbahndirektionen außer dem Oberregierungsrat und dem bau- oder betriebstechnischen Oberbaurat noch ein maschinen-technischer Oberbaurat als Vertreter des Präsidenten bestellt; auch haben

die Eisenbahndirektionen, denen besonders große Aufgaben obliegen, mehrere Oberräte der gleichen Fachrichtung zugeteilt erhalten.

Weiterhin machten die stetig wachsenden Aufgaben der Eisenbahn-^{Eisenbahn-}direktionen es notwendig, sie von allen Geschäften zu entlasten, die nicht ^{Zentralamt.}unmittelbar mit der Bezirksverwaltung zusammenhängen. Als solche kamen vorzugsweise die Geschäfte in Betracht, die an sich zur Zuständigkeit der Eisenbahndirektionen gehören, aber von einer Direktion für größere Direktionsgruppen oder für den ganzen Staatsbahnbereich gemeinsam zu erledigen sind. In das Ministerium konnten diese Geschäfte nicht übernommen werden, weil dadurch eine solche Überlastung der obersten Zentralstelle herbeigeführt worden wäre, daß ihr bei den vorliegenden großen Verwaltungsaufgaben der Überblick verloren gegangen sein würde. Dies war um so weniger angängig, weil sich schon das dringende Bedürfnis geltend gemacht hatte, das Ministerium von Geschäften vorbereitender und ausführender Art zu entlasten, die im Laufe der Zeit in Ermanglung einer geeigneten anderen Stelle in der Zentralstelle bearbeitet worden waren. Es konnte sonach nur die Schaffung einer besonderen Stelle in Frage kommen. Zufolge des Allerhöchsten Erlasses vom 25. März 1907 wurde zu diesem Zweck mit dem 1. April 1907 das Königliche Eisenbahn-Zentralamt in Berlin errichtet, das den Eisenbahndirektionen gleichgeordnet ist und die Geschäfte zu erledigen hat, deren einheitliche Regelung für alle oder mehrere Eisenbahndirektionsbezirke geboten ist. Dementsprechend sind dem Eisenbahn-Zentralamt übertragen:

A. der Ausgleich

1. der Güterwagen nebst der Mitüberwachung des Wagenumlaufs und der Abrechnung mit fremden Eisenbahnen,
2. von Personen- und Gepäckwagen bei besonderen Anlässen nebst der Vorbereitung der Verteilung neubeschaffter Fahrzeuge auf die Eisenbahndirektionsbezirke, der Mitüberwachung des Umlaufs der Personen- und Gepäckwagen, ferner der Vertretung bei den Wagenbeistellungsverhandlungen und der Abrechnung mit fremden Eisenbahnen;

B. nach den vom Minister allgemein oder im Einzelfalle getroffenen Weisungen die Beschaffung

1. der Schienen, eisernen und hölzernen Schwellen, Weichen und Herzstücke und des Kleineisens,

2. der Fahrzeuge, einschließlich der elektrischen,
 3. der Steinkohlen, des Koks und der Steinkohlenbriketts;
- C. zur Vorbereitung der Entscheidung des Ministers die Bearbeitung
1. von Musterentwürfen für den Oberbau, die Weichen und andere Oberbauanordnungen, für Stellwerkseinrichtungen und für Hochbauten,
 2. von Musterentwürfen für die Fahrzeuge nebst ihren Bestandteilen und Zubehörstücken, für Wasserstationseinrichtungen, Wasser- und Lastenfrane, Drehscheiben und Schiebebühnen,
 3. von Vorschlägen zur Erhöhung der Betriebssicherheit,
 4. allgemeiner Werkstattangelegenheiten,
 5. allgemeiner Fragen, betreffend die Bau-, Betriebs- und Werkstattsmaterialien sowie die Geräte, nebst der Leitung und Beaufsichtigung der Versuchsanstalt für Oberbaumaterialien und Bettungstoffe sowie des Holztränkungswesens und der chemischen Versuchsanstalt,
 6. allgemeiner Druckfachenangelegenheiten,
 7. einheitlicher Geschäfts- und Dienstanweisungen, Finanz-, Bureau-, Kassen- und Kontrollordnungen,
 8. allgemeiner Personal- und Wohlfahrtssachen;
- D. die Vermittlung
1. der Befetzung mittlerer Beamtenstellen, soweit Regelungen für den gesamten Staatsbahnbereich in Betracht kommen,
 2. des Austausches von Neubaupersonal und von technischen Dienstbewerbern,
 3. des Austausches von Arbeitskräften;
- E. die Verwaltung der Kleiderkasse für die Beamten der Staatseisenbahnverwaltung;
- F. die Wahrnehmung der Vorstandsgeschäfte für die Pensionskasse der Arbeiter und die Verbandskrankenkasse.

Weiterhin hat das Eisenbahn-Zentralamt die Geschäftsführung und Leitung in den Ausschüssen, die namentlich in den vorstehend unter C erwähnten Angelegenheiten für den Staatsbahnbereich aus Vertretern der Eisenbahndirektionen und aus Inspektionsvorständen bestellt sind. Auch liegt ihm die Leitung von Versuchen ob, die von den Ausschüssen beschlossen und von dem Minister genehmigt oder angeordnet sind. Zur Vorbereitung

allgemeiner Angelegenheiten bestehen zur Zeit 14 solcher ständigen Ausschüsse.

Bei den Eisenbahndirektionen ist in der Leitung und Beaufsichtigung des Betriebsdienstes insofern eine Änderung eingetreten, als die damit betrauten Dezenten von allen sonstigen Geschäften freigemacht und ihnen dafür tunlichst umfangreiche Geschäftsbezirke zugewiesen worden sind. — Je nach dem Umfang und der Bedeutung ihrer Aufgaben sind bei den Eisenbahndirektionen jetzt ein oder zwei betriebsleitende Dezenten vorhanden. Wo letzteres der Fall ist, ist — unbeschadet der Selbständigkeit im eigenen Bezirk — die Mitwirkung beider Dezenten bei allen wichtigeren Entscheidungen vorgesehen. In Verbindung hiermit sind für den Betrieb langer, sich über mehrere Direktionsbezirke erstreckender Linien geschäftsführende Verwaltungen eingerichtet worden, deren Aufgabe im wesentlichen ist, dahin zu wirken, daß der Betrieb auf diesen Linien, insbesondere die Durchführung der Züge, unabhängig von der Abgrenzung der Direktionsbezirke nach einheitlichen Grundsätzen erfolgt.

Leitung des Betriebsdienstes bei den Eisenbahndirektionen.

Diese im Sommer 1908 zunächst für 19 durchgehende Betriebsstrecken getroffene Anordnung hat sich so gut bewährt, daß sie auf weitere Strecken ausgedehnt werden konnte.

Die Vereinfachung des Geschäftsganges und der Geschäftserledigung bei den Eisenbahndirektionen und den ihnen nachgeordneten Stellen ist Gegenstand dauernder Beachtung gewesen. Im Kontroll- und Abrechnungswesen sind aus organisatorischen Erwägungen verschiedene Änderungen durchgeführt worden, u. a. ist auch der Eisenbahndirektion in Posen am 1. April 1903 eine Verkehrskontrolle I und eine Fahrkartenverwaltung und am 1. April 1904 eine Verkehrskontrolle II zugeteilt worden.

Der Umfang der Verwaltungsbezirke der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen am 1. April 1910 und ihre örtliche Abgrenzung ist in der Kartenbeilage II dargestellt.

Übersicht der Direktionsbezirke.
Kartenbeilage II.

4. Personal.

Im Jahre 1900 betrug die Zahl der Beamten und die auf Grund der geleisteten Tagewerke ermittelte Zahl der Arbeiter 350 938. Sie ist bis zum Jahre 1909 auf 478 407, also um 36,32 % gewachsen.

Die Vermehrung des Personals veranschaulichen die Abbildung 1 (Seite 30) und die nachfolgende Übersicht.

Gesamtzahl.

Beamte und Arbeiter kommen:

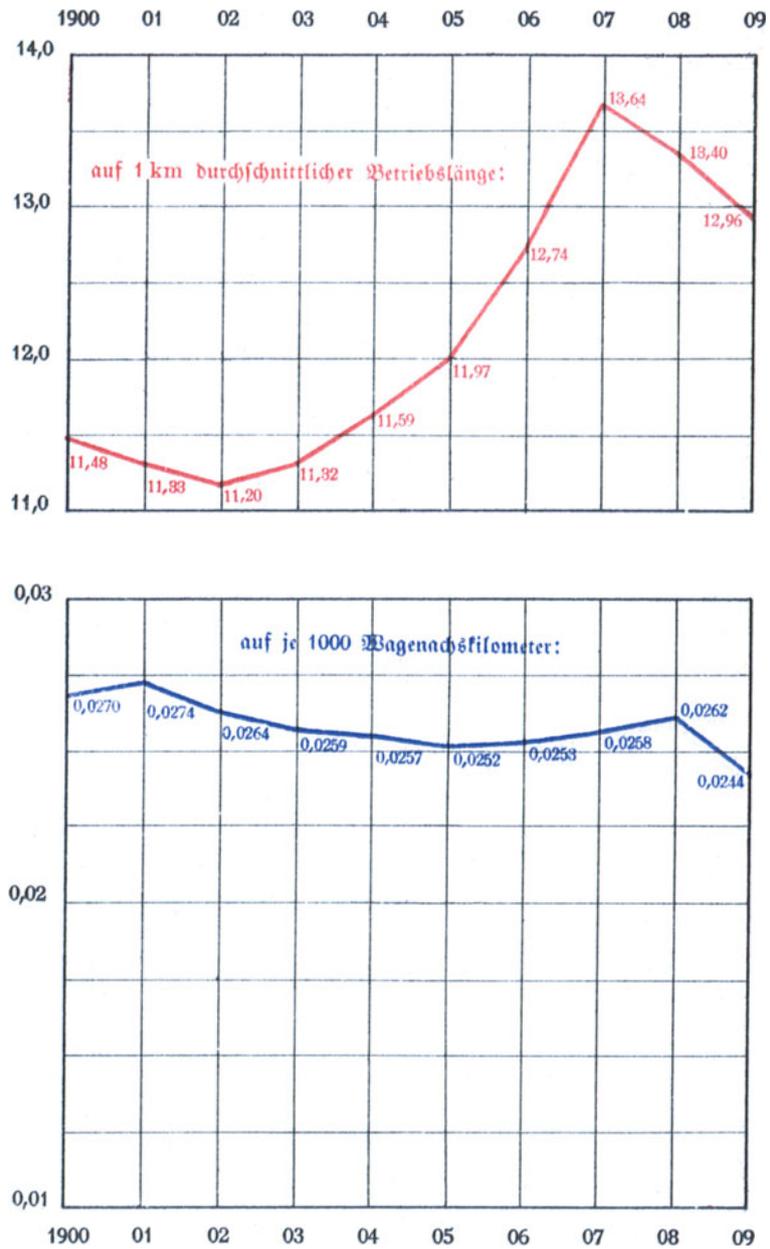


Abbildung 1.

Es sind beschäftigt worden:

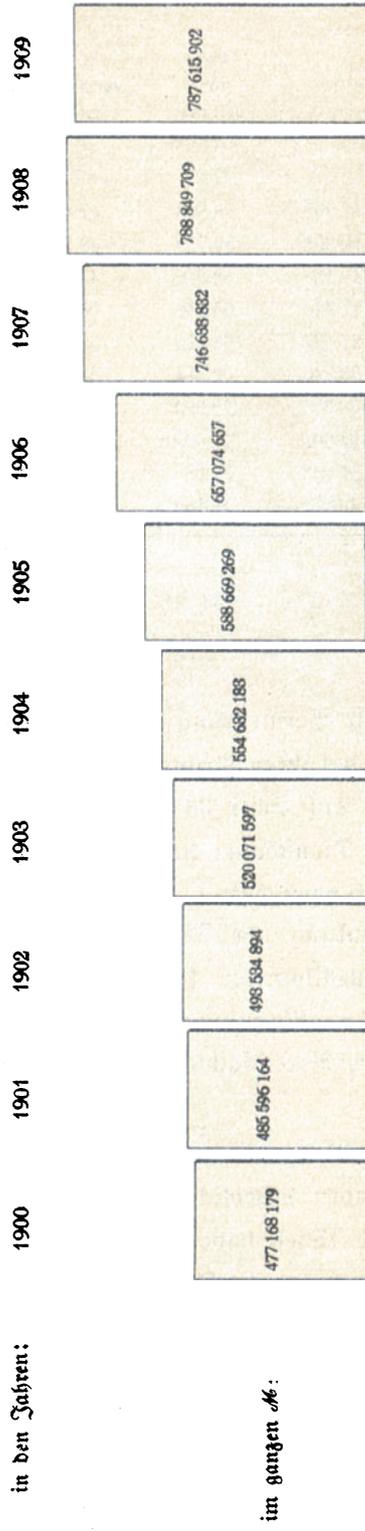
im Jahre	etatmäßige Beamte	außer- etatmäßige Beamte	Betriebs- arbeiter	Bahn- unter- haltungs- arbeiter	Berufstätten- arbeiter	insgesamt
1900	123 552	8 346	112 801	58 823	47 416	350 938
1901	126 862	7 690	110 301	59 779	48 120	352 752
1902	127 801	7 756	110 158	62 376	48 083	356 174
1903	131 429	8 639	117 635	65 262	50 586	373 551
1904	134 872	7 773	127 137	68 912	53 947	392 641
1905	145 115	8 063	133 920	69 414	56 996	413 508
1906	153 920	9 381	148 358	73 994	62 382	448 035
1907	164 512	9 473	164 602	79 005	68 726	486 318
1908	173 434	9 059	151 043	81 538	69 808	484 882
1909	176 077	8 647	146 212	78 189	69 282	478 407
Die Vermehrung beträgt gegenüber dem Jahre 1900	+ 42,51 %	+ 3,61 %	+ 29,62 %	+ 32,92 %	+ 46,12 %	+ 36,32 %

Die aus Abbildung 1 ersichtliche Vermehrung des Personals von 11,48 auf 12,96 Köpfe für das Kilometer hat ihren Grund teils in der Steigerung des Verkehrs, teils darin, daß, wie auf Seite 38 näher dargelegt ist, eine erhebliche Verkürzung der täglichen Dienstdauer und eine Vermehrung der Ruhetage bei dem Personal stattgefunden hat.

Das ungeachtet der Einschränkung der Dienstzeiten wahrnehmbare Sinken der auf je 1000 Wagenachskilometer kommenden Personalziffer erklärt sich aus der wachsenden Vervollkommnung der geschäftlichen und mechanischen Einrichtungen und der Vereinfachung der Geschäfte in allen Dienstzweigen.

Infolge der Vermehrung des Personals und der Verbesserung seiner Bezüge sind die persönlichen Ausgaben erheblich gewachsen, was die Abbildung 2 (Seite 32) veranschaulicht. Diese haben hiernach eine Steigerung von 65,06 % erfahren. Der Anteil der persönlichen Ausgaben an den Gesamtausgaben ist ungefähr der gleiche geblieben. Im Verhältnis zu den Einnahmen sind die persönlichen Ausgaben infolge der erheblichen Verbesserung der Bezüge des Personals gestiegen. Ebenso sind die persönlichen Ausgaben auf Betriebslänge und Betriebsleistung zurückgeführt, größer geworden. Der Aufwand für 1 Kopf des Personals ist von 1360 M auf 1646 M, also um 21,03 % gestiegen.

Die persönlichen Ausgaben
(mit Ausschluß der gesetzlichen Pensionen und Hinterbliebenenbezüge)
betrugen:



von der Gesamtausgabe %/o:

auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge M:

auf je 1000 Wagenachsleistung M:

von der Gesamteinnahme %/o:

auf 1 Kopf des Personals M:

57,62	58,08	57,45	57,27	57,34	56,15	56,17	56,57	57,11	56,25
15604	15591	15514	15764	16370	17038	18688	20946	21802	21333
36,64	37,71	36,62	36,13	36,34	35,84	37,09	39,67	42,65	40,25
34,27	35,87	35,24	34,22	34,67	34,04	35,18	38,21	41,30	38,81
1360	1377	1386	1392	1413	1424	1467	1535	1627	1646

Abbildung 2.

Im Jahre 1900 waren 123 552, 1909 dagegen 176 077 etatsmäßige Beamte vorhanden. Die Steigerung beträgt also mehr als 42% gegenüber einer Steigerung bei dem Gesamtpersonal (Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern) von 36,3%.

Das Verhältnis der etatsmäßigen zu den außeretatsmäßigen Beamten hat sich, wie folgende Übersicht zeigt, zugunsten der ersteren erheblich gebessert:

Etatsmäßige
und außer-
etatsmäßige
Beamte.

Im Jahre	sind Beamte beschäftigt gewesen			Es waren mithin	
	überhaupt	etatsmäßig	außeretats- mäßig	etatsmäßig %	außeretats- mäßig %
1900	137 519	123 552	13 967	89,84	10,16
1909	188 261	176 077	12 184	93,53	6,47

Bei vorstehenden Prozentzahlen ist in Betracht zu ziehen, daß die Anwärter für etatsmäßige Unterbeamtenstellen überwiegend nicht im Beamten-, sondern im Arbeiterverhältnis (als ständige Hilfsbeamte) beschäftigt werden. Ihre Zahl stellte sich am 1. April 1910 auf 36 210.

Werden nur die höheren und mittleren Beamten gegenübergestellt, so ergibt sich folgendes Bild:

Im Jahre	sind höhere und mittlere Beamte beschäftigt gewesen			Es waren mithin	
	überhaupt	etatsmäßig	außeretats- mäßig	etatsmäßig %	außeretats- mäßig %
1900	48 591	41 777	6 814	85,98	14,02
1909	63 518	56 540	6 978	89,01	10,99

Im Etat für das Jahr 1909 waren 4163, d. i. 2,36% der Gesamtzahl (176 759) etatsmäßige hessische Beamtenstellen vorgesehen. Nachdem die Verwaltung der Main-Neckarbahn am 1. Oktober 1902 auf die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft übergegangen ist, werden im Etat der Eisenbahnverwaltung seit dem Jahre 1903 auch Stellen für badische Staatsbahnbeamte angeführt (nach dem Etat für 1909 = 257); diese Beamten werden zwar nach badischen Grundsätzen, jedoch zulasten der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft besoldet.

Neu geschaffen sind die etatsmäßigen Stellen der Kottenführer, Schirr-
männer, Betriebswagenwerkmeister, Oberbahnmeister, technischen Betriebs-
kontrolleure, Oberbaukontrolleure, Betriebsmaschinenkontrolleure, der Trieb-
wagenführer, Vorstände der Nebeninspektionen, der Ingenieure und Land-
messer. Die Beamtenklasse der technischen Bureauassistenten ist an die
Stelle der Zeichner erster Klasse sowie der Zeichner getreten. Die Dienst-
verhältnisse des weiblichen Personals sind weiter ausgestaltet worden unter
Schaffung der etatsmäßigen Stellen der Eisenbahngehilfinnen, mit denen
die schon vorhandenen Stellen der Fahrkartenausgeberinnen vereinigt sind.
Den mit der Unterhaltung der Stellwerksanlagen betrauten Handwerkern
ist die etatsmäßige Anstellung als Stellwerkschlosser, Stellwerksoberschlosser
und Werkführer für Stellwerke ermöglicht worden.

Die Telegraphenmeister sind weggefallen; ihre Obliegenheiten sind
auf die Bahnmeister übergegangen, deren Ausbildung erweitert worden ist.
Auch die Telegraphisten fallen allmählich fort; ihre Dienstgeschäfte gehen
auf andere Beamtenklassen, nämlich die der Eisenbahnassistenten, Unter-
assistenten, Eisenbahngehilfen und Eisenbahngehilfinnen über. Ebenso
kommen die Etatsstellen der Bremser und Packmeister in Wegfall. Ihre
Dienstobliegenheiten gehen auf die Schaffner und Zugführer über.

Da die mittleren Beamten seit dem 1. Oktober 1899 gemeinsam für den
Bahnhofs-, Abfertigungs- und (nichttechnischen) Bureaudienst angenommen
und ausgebildet werden, so sind die bisherigen Stations- und Bureauassistenten
zu einer Beamtenklasse mit der Gesamtbezeichnung „Eisenbahnassistent“
und die früher getrennten Beamtenstellen der Stationsvorsteher zweiter
Klasse, Güterexpedienten und Stationseinnehmer zu der Gesamtgruppe der
Vorsteherstellen vereinigt worden. Letztere sind zum großen Teil auch für den
BureauDienst bestimmt, wo ihre Inhaber als Anwärter zum Eisenbahn-
sekretär beschäftigt werden.

Im Bahnhofs-, Abfertigungs- und BureauDienst sind die Dienstgeschäfte
nach ihrer Schwierigkeit in drei Arbeitsraten zerlegt worden. Die einfachen
Geschäfte werden durch Unterbeamte und weibliche Arbeitskräfte wahrge-
nommen, während mit der Erledigung der wichtigeren Geschäfte mittlere
Beamte (zum Teil in gehobener Dienststellung) betraut sind.

Dienstbezüge.

Die Dienstbezüge der Eisenbahnbeamten haben eine bemerkens-
werte Verbesserung erfahren. Für eine Reihe von Beamtenklassen ist
schon in den Jahren 1904, 1905 und 1907 eine Aufbesserung des Gehalts

vorgenommen, wofür die Mehraufwendungen 1904 = 1 073 000 *M*, 1905 = 211 000 *M* und 1907 = 9415000 *M* betragen haben. Den im Jahre 1907 an dieser Gehaltsaufbesserung nicht beteiligten unteren und mittleren Beamten sind in Übereinstimmung mit dem Vorgehen der übrigen Staatsverwaltungen wegen der im Wirtschaftsleben herrschenden allgemeinen Teuerung außerordentliche einmalige Beihilfen im Gesamtbetrage von rd. 12 Millionen Mark gewährt worden. Sodann hat im Jahre 1908 eine allgemeine Aufbesserung und organische Neuregelung der Beamtengehälter stattgefunden, wobei auch die Gehaltsätze der Beamten der Eisenbahnverwaltung wesentlich erhöht worden sind. Der durchschnittliche Gehaltsaufwand (ohne Wohnungsgeldzuschuß und sonstige Bezüge) für einen etatsmäßigen Beamten ist von 1456 *M* im Jahre 1900 auf 1699 *M* im Jahre 1909 oder um rd. 17 % gestiegen.

Eine teilweise Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses, die eine Jahresmehrausgabe von 235 000 *M* verursachte, hat am 1. Oktober 1902 stattgefunden durch die Aufhebung der früheren Servisklasse V; die Beamten an Orten dieser Servisklasse haben den Wohnungsgeldzuschuß der Servisklasse IV erhalten. Vom 1. April 1904 ab sind viele Orte infolge einer Neufestsetzung des Servistarifs und der Klasseneinteilung der Orte in höhere Servisklassen aufgerückt, wodurch sich die Bezüge der dort stationierten Eisenbahnbeamten um 640 000 *M* verbessert haben. Am 1. April 1906 ist der Wohnungsgeldzuschuß der sämtlichen Unterbeamten um die Hälfte der bisherigen Sätze erhöht worden, was eine Mehraufwendung von 6421 000 *M* zur Folge gehabt hat. Sodann ist in Verbindung mit der neuen Befoldungsordnung am 1. April 1908 eine allgemeine Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses für sämtliche Beamte vorgenommen worden.

Die Befoldungsätze der außeretatsmäßigen Beamten sind gelegentlich der Einkommenserhöhungen für die etatsmäßigen Beamten in den Jahren 1907 und 1908 ebenfalls aufgebessert worden.

Bei Durchführung der Dienst Einkommensverbesserungen für das Jahr 1908 hat eine Neuregelung des Stellenzulagewesens stattgefunden. Die früher den Beamten des äußeren Betriebsdienstes für schwierigen Dienst bewilligten Stellenzulagen sind eingeschränkt und werden jetzt nur noch als Zulagen für besondere Dienstobliegenheiten gewährt, die über die der bekleideten Statsstelle entsprechenden Anforderungen hinausgehen. Die Teuerungszulagen, mit denen bislang die an teuren Orten stationierten Unterbeamten und außeretatsmäßigen Beamten ausgerüstet

waren, sind eingezogen worden. Unter Berücksichtigung dieses Minderaufwandes haben die vom 1. April 1908 ab durchgeführten Einkommensverbesserungen für die Staatseisenbahnbeamten einen Mehraufwand von insgesamt 50 Millionen Mark zur Folge gehabt.

Seit dem 1. April 1907 zahlt die Staatseisenbahnverwaltung für jeden zum Tragen einer Dienstkleidung verpflichteten Unterbeamten einen Dienstkleidungszuschuß von jährlich 30 *M* an die Kleiderkasse. Durch eine Kleiderkassenordnung ist im einzelnen bestimmt worden, in welcher Weise der Zuschuß bei der Dienstkleiderbeschaffung zu verwenden ist. Im Etatsjahre 1909 betrug die Zahl der Unterbeamten, für die von der Verwaltung ein Dienstkleidungszuschuß gezahlt worden ist, 115 465 und die Gesamtausgabe an Zuschuß 3 442 652 *M*.

Zur Aufbesserung der Pensionsbezüge der Lokomotivbeamten und Schiffsmaschinisten, die infolge ihrer aufreibenden und gefährvollen Berufstätigkeit verhältnismäßig früh dienstunfähig werden, ist vom 1. April 1904 ab der pensionsfähige Teil der Nebenbezüge für Lokomotivführer und Schiffsmaschinisten von 350 auf 540 *M* und für Lokomotivheizer von 250 auf 300 *M* erhöht worden.

Zur Stärkung des Deutschtums in den ehemals polnischen Landesteilen wird eine Ostmarkenzulage in Höhe von 10% des jeweiligen Gehalts gewährt an die dort fünf Jahre ununterbrochen beschäftigt gewesenen mittleren, Kanzlei- und Unterbeamten, und eine Ostmarkenpensionszulage an die mit einer Ostmarkenzulage bedachten Beamten beim Übertritt in den Ruhestand, soweit sie ihren Wohnsitz im Zulagegebiet behalten. Die höheren Beamten erhalten zur Bestreitung der für die Ausbildung der Kinder aufzuwendenden Kosten besondere Beihilfen (Ostmarkenerziehungsbeihilfen). Diese Zuwendungen sind im Jahre 1903 eingeführt worden; sie sollen einerseits Beamte mit nationaler Gesinnung zu einem möglichst langen Ausdauern in jenen Landesteilen veranlassen und ihnen andererseits einen gewissen Ausgleich bieten für die ihnen bei erhöhten Anforderungen erwachsenden Erschwerungen des Lebens. Im Etat der Eisenbahnverwaltung für das Jahr 1910 sind vorgesehen für Ostmarkenzulagen 1 100 000 *M*, für Ostmarkenpensionszulagen 63 000 *M* und für Ostmarkenerziehungsbeihilfen 5000 *M*.

Annahme,
Ausbildung.

Die Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten, die die Grundlage für die Annahme und Ausbildung

dieses Personals bilden, sind nach einem Beschlusse des Bundesrats in neuer Fassung erschienen mit Wirkung vom 1. Mai 1906. Sie ermöglichten in mancher Beziehung eine wirtschaftlichere Verwendung des Personals. So konnten insbesondere in größerem Umfange mittlere Beamte in einfacheren Dienstgeschäften durch geeignete Unterbeamte ersetzt werden. Um nichtsdestoweniger eine zuverlässige und glatte Abwicklung des Dienstes sicherzustellen, ist durch eine sorgfältige Auswahl des Nachwuchses für den Unterbeamtendienst darauf hingewirkt worden, daß das untere Personal für seine Tätigkeit besser befähigt ist.

Da sich das Bedürfnis herausgestellt hat, dem technischen Bureaudienst erfahrene und tüchtige Beamte des Außendienstes zuzuführen, so sind die Stellen der technischen Eisenbahnsekretäre den Bahnmeistern und Werkmeistern zugänglich gemacht. Um den Ortslabedienst in nähere Verbindung zum Zuglabedienst zu bringen, sollen die Lademeister für die Folge den Schaffnern (Ladeschaffnern) entnommen werden. Die Wagenmeister ergänzen sich künftig aus den Wagenwärtern, damit die im Fahrdienst erworbenen Kenntnisse der Wagenwärter auch für den stationären Wagenuntersuchungsdienst nutzbar gemacht werden.

Infolge der Veränderungen in der Ausbildung und Zusammensetzung des Beamtenkörpers und mit Rücksicht auf die Neuherausgabe der vom Bundesrat festgesetzten Befähigungsvorschriften sind auch die Bestimmungen der Prüfungsordnung über die Ausbildung und Dienstkenntnis des Personals mehrfach geändert worden. Vollständige Neuausgaben sind in den Jahren 1906 und 1909 erschienen.

Bei den hohen Anforderungen, die der Eisenbahndienst an die körperliche Rüstigkeit des Personals stellt, ist bei der Annahme der Bewerber eine besonders sorgfältige Untersuchung ihrer körperlichen Tauglichkeit geboten. Die preußische Staatseisenbahnverwaltung hat daher genaue Vorschriften für die Feststellung der körperlichen Tauglichkeit für den Eisenbahndienst erlassen. In diesen Vorschriften sind von besonderer Wichtigkeit für die Betriebssicherheit die Anordnungen über die Prüfung und fortgesetzte Überwachung des Sehvermögens (der Sehschärfe und Farbentüchtigkeit). Das Verfahren für die Untersuchung des Farbensinns hat im Jahre 1906 eine wertvolle Verbesserung erhalten durch ein von Professor Dr. W. Nagel eingeführtes neues Untersuchungsverfahren, das eine zuverlässigere Feststellung der Farbentüchtigkeit und damit eine sorgfältigere Auswahl des Betriebspersonals gewährleistet.

Dienst- und
Ruhezeiten.

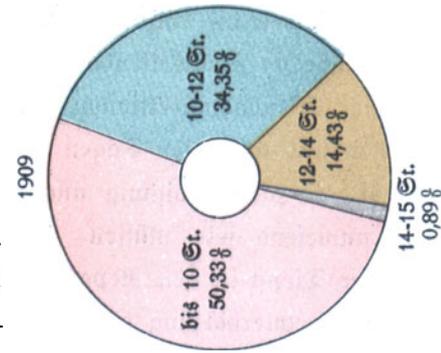
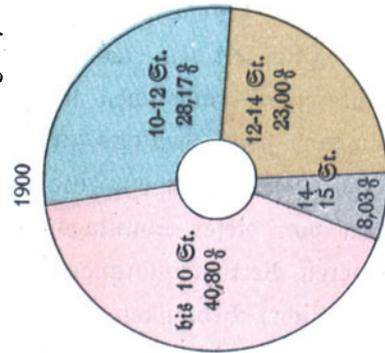
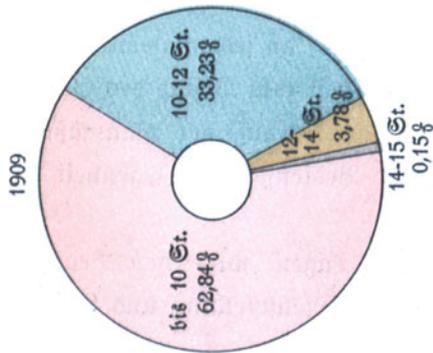
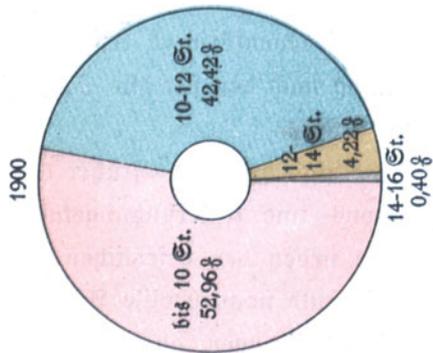
Die allgemeinen Regeln über die Dauer der Dienst- und Ruhezeiten der Betriebsbeamten sind ununterbrochen zum Vorteil des Personals fortentwickelt worden. Von den Verbesserungen sind die folgenden hervorzuheben:

1. Herabsetzung der Höchstdauer einer Dienstschicht von 16 auf 15 Stunden. (Schichten von dieser Dauer sind nur bei leichtem, durch reichliche Pausen unterbrochenem Dienst zulässig.)
2. Einführung besonders ausgiebiger Ruhezeiten vor und nach den einwöchigen Nachtdienstperioden.
3. Damit die Abwesenheit des Fahrpersonals von der Heimat abgekürzt und seine Ruhe in der Häuslichkeit vermehrt wird, sollen die auswärtigen Dienstpausen und Ruhezeiten auf das unentbehrliche Maß beschränkt werden.
4. Trotz des an den hohen Festtagen gesteigerten Personenzugverkehrs ist dem im Personenzugdienste beschäftigten Fahrpersonal Weihnachten, Ostern und Pfingsten je ein Ruhetag zu gewähren.
5. Ausdehnung der wichtigsten Bestimmungen über die Dienstdauer, die Ruhezeiten und Ruhetage der Betriebsbeamten auf die Dienstregelung aller übrigen Bediensteten, einschließlich der Arbeiter.

Die preußischen Vorschriften sind für die übrigen deutschen und auch für fremde Bahnverwaltungen vorbildlich gewesen. Sie sind die Grundlage für die im Jahre 1898 zwischen den beteiligten deutschen Bundesregierungen vereinbarten, im Jahre 1909 neu herausgegebenen Bestimmungen über die planmäßige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten. Die im Rahmen dieser Bestimmungen gehaltenen preußischen Sonderbestimmungen räumen aber dem Personal in mehreren wichtigen Punkten (Höchstdauer der Dienstschichten, Mindestdauer der Ruhezeiten, Zahl der Ruhetage) weitergehende Vergünstigungen ein als die Vereinbarungen der Bundesregierungen; überdies gelten die grundlegenden Bestimmungen — über die Vereinbarungen hinausgehend — nicht nur für die Betriebsbeamten, sondern auch für alle übrigen Eisenbahnbediensteten. Als Beispiel dafür, wie sich die dienstliche Inanspruchnahme des Personals am Anfang und Ende des Berichtszeitraumes gestaltet hat, sind in Abbildung 3 (Seite 39) für zwei der wichtigsten Beamtengruppen des Betriebsdienstes die Zahl der täglichen Dienststunden und der monatlichen Ruhetage in den Jahren 1900 und 1909 gegenübergestellt.

Stationsbeamte.

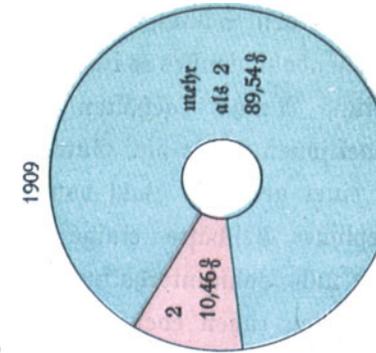
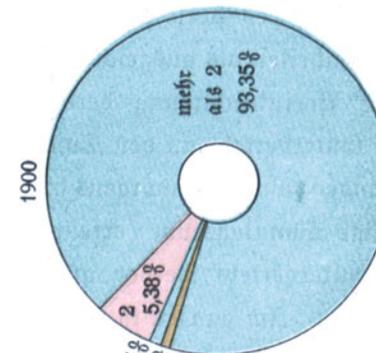
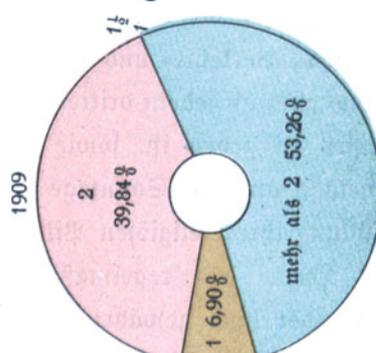
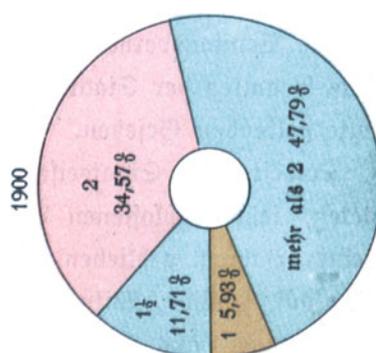
Tägliche Dienstdauer



Lokomotivbeamte.

Tägliche Dienstdauer

Zahl der Ruhetage im Monat



1. Tägliche Dienstdauer in 1900 abzüglich der mindestens einfündigen Mittagspausen; in 1909 abzüglich aller mindestens halbfündigen, dem Personal zur Verfügung stehenden Dienstpauzen.

2. In 1900 wurden auch die halben Ruhetage (d. h. die mindestens 18-fündigen Ruhezeiten) berücksichtigt, in 1909 dagegen nur die vollen Ruhetage von mindestens 24 Stunden; daher beim Lokomotivpersonal in 1909 der Rückgang des Personals mit mehr als 2 Ruhetagen im Monat gegen 1900, der aber nur ein scheinbarer ist.

Abbildung 3.

An den **S o n n =** und **F e s t t a g e n** wird, soweit die Anforderungen des Eisenbahndienstes es irgend gestatten, im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung **R u h e** gehalten. Die Bureaus der Eisenbahndirektionen und Inspektionen sowie die Güterabfertigungsstellen sind an diesen Tagen nur mit einer geringen Zahl von Beamten besetzt, die zur Erledigung unaufschieblicher Geschäfte einige Stunden lang anwesend sein müssen. Die Bau- und Bahnunterhaltungsarbeiten sowie der Dienst in den Reparaturwerkstätten ruhen ebenfalls, soweit nicht zur Aufrechterhaltung eines ordnungsmäßigen Betriebes Ausnahmen geboten sind. Während eine Einschränkung des Personenverkehrs bei den in Deutschland bestehenden Lebensgewohnheiten als ausgeschlossen gelten muß, hat es sich seit dem Jahre 1894 ohne Beeinträchtigung berechtigter Verkehrsinteressen ermöglichen lassen, den Güterverkehr an den Sonn- und Feiertagen (und zwar jedenfalls für die Stunden von 4 Uhr morgens bis 8 Uhr abends) so zu beschränken, daß eine fast völlige Sonntagsruhe erreicht ist; Ausnahmen von dieser Sonntagsruhe im Güterverkehr werden nur zu Zeiten besonderen Verkehrsandranges zugelassen. Im ganzen ist mehr als ein Drittel sämtlicher Bediensteten grundsätzlich an allen Sonn- und Feiertagen dienstfrei. Durch die allgemeine Bestimmung, daß den diese Vergünstigung nicht genießenden Bediensteten (des Betriebs-, Verkehrs- und Bahnbewachungsdienstes) an jedem zweiten, mindestens aber an jedem dritten Sonntag Gelegenheit zum Besuch des Gottesdienstes zu geben ist, sowie durch tunlichste Verlegung der planmäßigen Ruhetage auf die Sonntage ist auch diesen Bediensteten Gelegenheit zur Erfüllung ihrer religiösen Pflichten gegeben.

Neben den regelmäßigen dienstfreien Tagen wird den Beamten Erholungsurlaub gewährt, dessen Dauer je nach Dienststellung und Lebensalter verschieden bemessen wird.

Alters- und
Hinter-
bliebenen-
Versorgung.

Die Pensionsverhältnisse und die Hinterbliebenenfürsorge regeln sich für die Beamten der Staatseisenbahnverwaltung nach den für alle Staatsbeamte geltenden Gesetzen.

Soweit die Staatseisenbahnbeamten Mitglieder der früher errichteten, jetzt geschlossenen Beamten-Pensions- und Unterstützungskassen einzelner Bahnen geblieben sind, stehen ihnen neben den gesetzlichen Anrechten auf Pension, Witwen- und Waisengeld auch noch gewisse Anrechte auf Leistungen aus diesen Kassen zu. Die Leistungen an gesetzlichen und statutmäßigen Pensionen und Hinterbliebenenbezügen betragen:

im Jahre 1900

im Jahre 1909

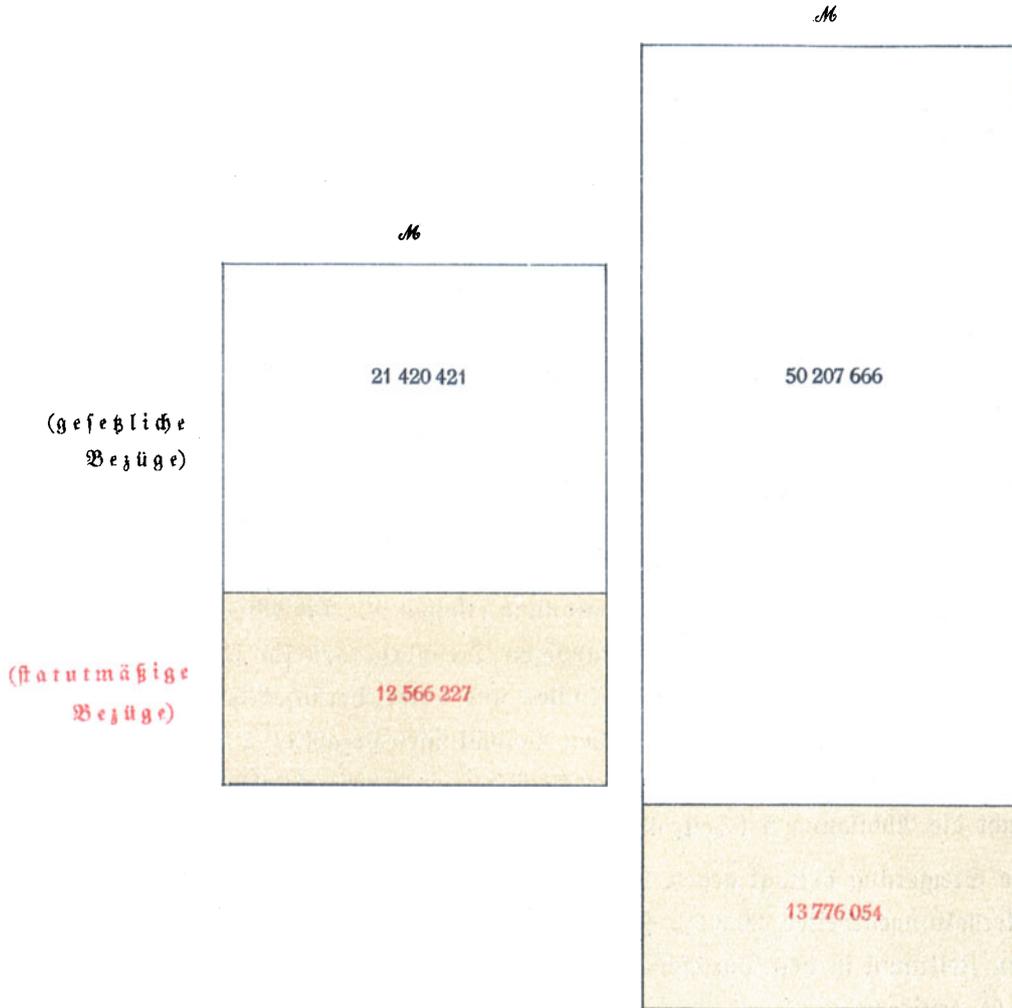


Abbildung 4.

Die mittleren und unteren Beamten des äußeren Dienstes genießen für sich und ihre Angehörigen freie Behandlung durch Ärzte, die von der Verwaltung bestellt sind; auch werden den infolge des Dienstes erkrankten oder verletzten Beamten Arznei und Heilmittel geliefert. Die Kosten hierfür haben sich von 976 418 M im Jahre 1900 auf 2 432 756 M im Jahre 1909 erhöht.

Bahnärztliche
Behandlung.

Auf die Vermehrung der Dienstwohnungen für solche Beamte, die in der Nähe der Betriebsstätten wohnen müssen, ist weiter Bedacht genommen. Die Zahl der Dienstwohnungen für Beamte ist von 24 010 im Jahre 1899 auf 31 200 im Jahre 1909 gestiegen. Daneben waren im Jahre 1909 noch 21 256 Mietwohnungen — gegen rd. 1500 im Jahre 1899 — vergeben, so daß die Zahl der von der Verwaltung gewährten Wohnungen 52 456 im Jahre 1909 — gegen rd. 25 500 im Jahre 1899 — betrug. Von den 21 256 Mietwohnungen kommen 43 auf höhere Beamte, 5997 auf mittlere und untere Beamte und 15 216 auf Hilfsbeamte und Arbeiter.

Arbeiter.
Anzahl, Löhne
und sonstige
Zuwendungen.

Die Zahl der im Arbeiterverhältnis im Jahresdurchschnitt beschäftigten Bediensteten (Hilfsbeamten, Betriebs-, Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter) hat sich von rd. 219 000 auf rd. 294 000, also um 34,2 % vermehrt.

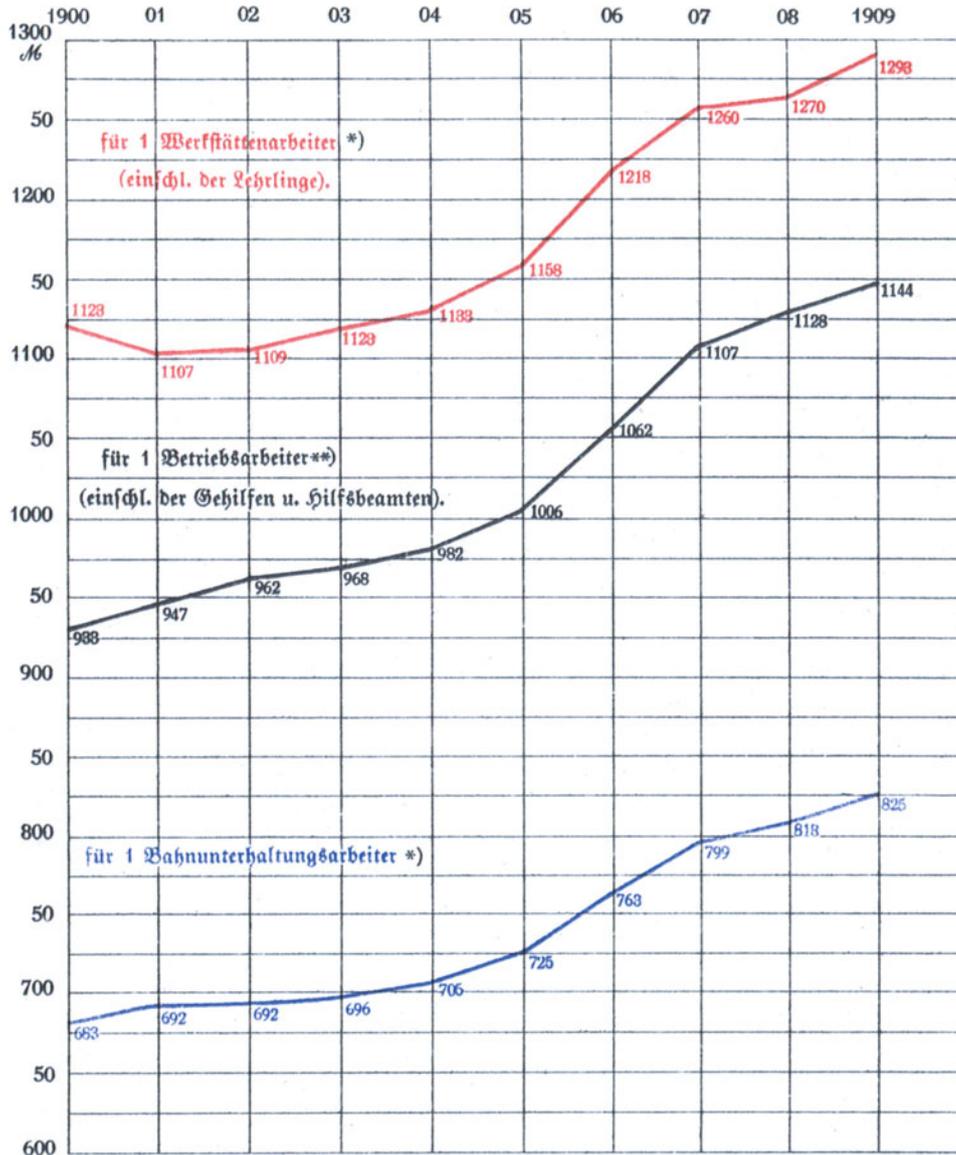
Für die Regelung der Lohnverhältnisse dieser Bediensteten gelten für den gesamten Staatsbahnbereich einheitliche Grundsätze, nach denen in jedem Eisenbahndirektionsbezirk eine Lohnordnung erlassen ist. Die Mindest- und die Höchstlöhne werden von den zuständigen Dienstbehörden für jeden Dienstort nach den örtlichen Lebensverhältnissen und unter Berücksichtigung der von anderen Arbeitgebern unter gleichen Verhältnissen gezahlten Löhne festgesetzt. Die Entwicklung der Durchschnittslöhne der Arbeiterschaft veranschaulicht die Abbildung 5 (Seite 43).

Die Steigerung beträgt gegen 1900 für Betriebsarbeiter 22,6 %, für Bahnunterhaltungsarbeiter 20,8 %, für Werkstättenarbeiter 15,1 %. In demselben Zeitraum ist das Durchschnittseinkommen der Beamtenschaft um etwa 22 % gestiegen.

Mit Rücksicht auf die Bestimmungen des § 616 B. G. B. wird den im Arbeiterverhältnis beschäftigten Bediensteten seit dem Jahre 1904 in Fällen vorübergehender unverschuldeter Dienstbehinderung (wie bei militärischen Übungen, infolge Erfüllung staatsbürgerlicher Pflichten und bei Arbeitsverfall wegen dringender persönlicher Angelegenheiten) eine Lohnvergütung gewährt.

Daneben wird diesen Bediensteten seit dem Jahre 1907 bei guter Führung und zufriedenstellenden Leistungen alljährlich ein Erholungsurlaub bewilligt. Er darf betragen

Jahresdurchschnittslohn.



*) bei durchschnittlich 300 Lohntagen im Jahre.

***) bei Lohnbezug für alle Tage im Jahre.

Abbildung 5.

- a) bei den Hilfsbeamten des Bahnbewachungsdienstes bis zu 6 Tagen,
 b) bei den übrigen Hilfsbeamten bis zu 8 „ ,
 (zu a und b nach mindestens fünfjähriger Beschäftigung
 im Staatsbahndienst);
- c) bei den Arbeitern des Betriebs- und Werkstättendienstes
 a) nach einer mindestens siebenjährigen Beschäftigung
 bis zu 4 „ ,
 b) nach einer mindestens zehnjährigen Beschäftigung
 bis zu 6 „ .

Zur Erzielung einer besseren und schnelleren Erholung kann den beurlaubten Arbeitern freie Eisenbahnfahrt gewährt werden.

Im Jahre 1909 ist an 89,78 % der urlaubsberechtigten Arbeiter Urlaub erteilt worden.

Arbeitern, die eine längere Reihe von Jahren ununterbrochen im Dienste der Eisenbahnverwaltung gestanden haben, werden bei zufriedenstellenden Leistungen und guter Führung Belohnungen in Gestalt einmaliger Lohnzulagen gewährt. Diese Zulagen betragen früher für eine 25, 35 und 50 jährige Beschäftigung 30, 60 und 100 M. Seit dem 1. Februar 1904 sind diese Zulagen erhöht worden. Sie betragen nach 20, 25, 30, 35, 40, 45 und 50 jähriger Beschäftigung 20, 30, 40, 60, 80, 100 und 150 M. Die Zahl der Zulagenempfänger ist seit dem Jahre 1900 von 2809 auf 8003 im Jahre 1909, also um 184,91 % gestiegen. Am 13. März 1910 ist eine weitere Erhöhung der einmaligen Lohnzulagen für Arbeiter eingetreten, indem unter Beibehaltung der seitherigen Wartezeiten künftig Beträge von 20, 50, 60, 80, 100, 200 und 300 M gezahlt werden.

Arbeiterausgänge.

Die Arbeiterausgänge sind bei der Staatsbahnenverwaltung im Jahre 1892 zunächst für die Arbeiter der Werkstätten und Gasanstalten als Beiräte für die das Arbeitsverhältnis angehenden allgemeinen Angelegenheiten der Arbeiterschaft eingerichtet worden. Da sie ihren Zweck, die Verständigung zwischen der Verwaltung und den Arbeitern zu erleichtern, erfüllt haben, sind sie im Jahre 1905 auch auf die Arbeiter der übrigen Dienstzweige (Betriebs-, Verkehrs- und Bahnunterhaltungsdienst) ausgedehnt worden. Die Wirksamkeit der Ausgänge ist Anfang 1910 dadurch erhöht worden, daß die Ausgänge, die bis dahin nur beim Vorhandensein von mindestens 100 zusammengehörigen

Arbeitern deselben Dienstzweigs gebildet werden durften, nun schon für eine Mindestzahl von 50 solcher Arbeiter eingerichtet werden können. Am 31. März 1910 waren im Staatsbahnbereich 618 Ausschüsse vorhanden, die 145 317 Arbeiter vertraten.

Die Arbeitszeit der im **B e t r i e b s = , V e r k e h r s =** und **B a h n =** Regelung der Arbeitszeit. **u n t e r h a l t u n g s d i e n s t** tätigen Arbeiter muß bei den einzelnen Dienststellen verschieden bemessen werden, da sie sich nach der Schwere und der Verantwortlichkeit des Dienstes, dem Umfang der Arbeitspausen und den örtlichen Verhältnissen richtet. Indessen gelten die grundlegenden Bestimmungen über die Dienstdauer, die Ruhezeiten und die Ruhetage der Eisenbahnbetriebsbeamten auch für die Diensterteilung der Arbeiter jener Dienstzweige, so daß eine Überbürdung der Arbeiter ausgeschlossen ist.

Die Arbeitszeit in den **R e p a r a t u r w e r k s t ä t t e n** (Haupt- und Nebenwerkstätten) ist dagegen für den Staatsbahnbereich einheitlich geregelt, da die Tätigkeit der Werkstättenarbeiter sich überall unter den gleichen Arbeitsbedingungen vollzieht. Im Jahre 1906 ist die reine Arbeitszeit der Werkstättenarbeiter von 9½ auf 9 Stunden herabgesetzt worden, ohne daß die Arbeiter eine Lohneinbuße erlitten haben. Diese Vergünstigung, von der etwa 64 000 Arbeiter betroffen wurden, ist von den Beteiligten dankbar begrüßt worden.

Ihr besonderes Augenmerk hat die Eisenbahnverwaltung von jeher darauf gerichtet, für Beamte und Arbeiter, die auf Dienstwohnungen keinen Anspruch haben, aber aus Betriebsrücksichten in der Nähe der Betriebsstätten wohnen müssen und dort Wohnungen überhaupt nicht oder nur unter besonders ungünstigen Bedingungen erlangen können, Wohnungen aus Staatsmitteln herzustellen. In einem Zeitraum von 20 Jahren — von 1890 bis 1909 — sind hierfür mehr als 36 Millionen Mark durch die Stats der Eisenbahnverwaltung bereitgestellt worden. Außerdem wurden in dem letzten Jahrzehnt noch 12,4 Millionen Mark zur Errichtung von Wohnungen für gering besoldete Eisenbahnbedienstete in den östlichen Grenzgebieten flüssig gemacht. Daneben wurden in den Kostenanschlägen für größere Bauausführungen (Errichtung neuer und Erweiterung vorhandener Betriebsstätten), für neue Bahnen usw. besondere Mittel für die Herstellung von Wohnungsgelegenheiten vorgesehen. Für den preußischen Teil der Eisenbahngemeinschaft stehen erhebliche Mittel aus den preußischen Gesetzen über die Wohnungsverhältnisse der in den Wohnungs- fürsorge.

staatlichen Betrieben beschäftigten Arbeiter und gering besoldeten Staatsbeamten zur Verfügung; sie haben am 31. März 1910 die Höhe von 45 Millionen Mark erreicht. Mit dieser Summe werden an etwa 350 Orten insgesamt 9740 Wohnungen geschaffen. Im ganzen waren zu diesem Zeitpunkt 52 500 staats eigene Dienst- und Mietwohnungen vorhanden.

Die Mittel der Wohnungsfürsorgegesetze ermöglichen es der Eisenbahnverwaltung, auch die Bestrebungen gemeinnütziger Baugenossenschaften zur Verbesserung und Vermehrung der Wohnungsgelegenheiten durch Gewährung von staatlichen Baudarlehen zu fördern. Bis zum 31. März 1910 waren an 100 Baugenossenschaften Staatsdarlehen von insgesamt 28 100 000 M teils ausbezahlt, teils zugesagt oder in Aussicht gestellt. In gleicher Weise sind aus den Mitteln der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, die zugleich als besondere Kasseneinrichtung die Aufgaben einer gesetzlichen Versicherungsanstalt hat, für 67 Baugenossenschaften, die zum größten Teil auch von der Eisenbahnverwaltung Darlehen empfangen haben, insgesamt 19 Millionen Mark zur Verfügung gestellt worden. In den Häusern der Baugenossenschaften, die vom Staate oder von der Arbeiterpensionskasse oder von beiden durch Gewährung von Baudarlehen gefördert sind, hatten am 31. März 1910 9900 Eisenbahnbedienstete eine ihren Bedürfnissen entsprechende Wohnung inne.

Es waren demnach von Eisenbahnbediensteten benutzt

52 500 Wohnungen in staats eigenen oder vom Staate angemieteten Häusern,

9 900 Wohnungen in Häusern der vom Staate oder von der Arbeiterpensionskasse durch Gewährung von Baudarlehen geförderten Baugenossenschaften,

zusammen 62 400 Wohnungen.

Bei einer zur gleichen Zeit vorhandenen durchschnittlichen Gesamtzahl von rund 470 000 männlichen Eisenbahnbediensteten — die weiblichen Personen (Schrankenwärterinnen, Eisenbahngehilfinnen usw.) sind hier außer Betracht gelassen, weil sie in der Regel keinen eigenen Haushalt führen — ergibt sich, daß auf 100 Eisenbahnbedienstete rd. 13,3 Wohnungen kommen. Nimmt man ferner an, daß etwa 10 % aller männlichen Eisenbahnbediensteten keinen eigenen Haushalt führen, so erhöht sich die Zahl der auf 100 Bedienstete mit eigenem Haushalt kommenden Wohnungen auf 14,8.

Eine weitere Maßnahme zur Vermehrung der Wohnungsgelegenheiten ist durch die Förderung des Ein- und Zweifamilienhausbaues, und zwar als

Eigenhausbau, getroffen. Aus den Mitteln der Wohnungsfürsorgegesetze werden an verheiratete Unterbeamte und ständige Arbeiter, die das 25. Lebensjahr erreicht und das 45. noch nicht überschritten haben und selbst noch kein Haus besitzen, Baudarlehen zum Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern, in deren letzteren die eine Wohnung vermietet werden darf, hergegeben. Das Baudarlehn soll die Höhe von drei Vierteln der Gebäudeselbstkosten, bei einem Zweifamilienhause den Betrag von 6000 M nicht übersteigen. Es ist jährlich mit 3½% zu verzinsen und mit 2½% unter Zuwachs der ersparten Zinsen und Zinsezinsen zu tilgen. Bisher sind rd. 1 200 000 M hierfür vertraglich zugesagt. 85 Ein- und 194 Zweifamilienhäuser sind fertiggestellt, während 3 Ein- und 4 Zweifamilienhäuser noch im Bau sind.

Seit dem Jahre 1879 bildet die Staatseisenbahnverwaltung in besonderen Lehrwerkstätten, deren Zahl am 1. April 1910 = 68 betrug, Lehrlinge für die hauptsächlichsten Handwerkszweige des Eisenbahnwerkstättenwesens aus. Bei der Annahme werden die Söhne von Eisenbahnbediensteten vorzugsweise berücksichtigt. Die Lehrlinge erhalten von ihrer Einstellung ab einen nach den örtlichen Verhältnissen und ihren Leistungen bemessenen Lohn. Bis zum 1. April 1910 sind 14 377 Lehrlinge in den verschiedenen Handwerken zu Gesellen herangebildet worden; Ende des Jahres 1909 waren 3089 Lehrlinge vorhanden. Junge Leute, die die Gesellenprüfung gut bestehen und sich auch während der Lehrzeit durch einwandfreie Führung und tüchtige Leistungen ausgezeichnet haben, erhalten als Belohnung Bücher fachwissenschaftlichen Inhalts, Reißzeuge, Taschenuhren und andere nützliche Gegenstände. Für hervorragende Leistungen sowohl in der Gesellenprüfung als auch bei öffentlichen Ausstellungen von Lehrlingsarbeiten kann die Allerhöchst gestiftete Lehrlingsmedaille in Kupfer und für besonders ausgezeichnete Leistungen auch in Silber verliehen werden.

Lehrwerkstätten.

Zur Versorgung arbeitsunfähig gewordener Arbeiter hatte die Eisenbahnverwaltung schon vor dem Inkrafttreten der gesetzlichen Invaliditäts- und Altersversicherung zwei Klassen, eine für Betriebs-, die andere für Werkstättenarbeiter errichtet, die den Mitgliedern beim Eintritt der Erwerbsunfähigkeit Pension und auch im Falle des Todes den Hinterbliebenen Witwen- und Waisengeld gewährten. Am 1. Januar 1891, mit dem Inkrafttreten der gesetzlichen Invalidenversicherung, sind diese Klassen zu einer verschmolzen, die (in der Abteilung A) für alle bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigten versicherungspflichtigen Personen die Aufgabe einer Versiche-

Invalidenversicherung.

rungsanstalt im Sinne des Invalidenversicherungsgesetzes erfüllt und außerdem (in der Abteilung B) für die mindestens ein Jahr lang bei ihr beschäftigten Bediensteten eine weitergehende Fürsorge durch Gewährung von Zusatzrenten, Witwen- und Waisen- sowie Sterbegeldern bezweckt.

Die Kassen werden unentgeltlich verwaltet. Die Eisenbahnverwaltung zahlt außerdem einen Zuschuß in voller Höhe der Mitgliederbeiträge und seit dem 1. April 1906 zur Abteilung B noch einen außerordentlichen Zuschuß in Höhe eines Sechstels der zu dieser Abteilung fließenden Gesamtbeiträge. Durch diesen Zuschuß wurde es ermöglicht, daß die Bezüge an Zusatzrenten, Witwen- und Waisengeldern, die bereits in den Jahren 1895, 1900 und 1904 erhöht waren, vom 1. April 1906 ab weiter verbessert werden konnten, und zwar in der Höhe, daß sie gegenüber den Bezügen am 1. Januar 1891 eine Steigerung bis 120 % erfahren haben. Die Erhöhung der Leistungen der Abteilung B ist auch noch dadurch begünstigt, daß die durch die Verwaltung der Abteilung A entstehenden Kosten nicht von der Verwaltung in Anspruch genommen, sondern dem Vermögen der Abteilung B zugeführt werden. Dieser Betrag belief sich im Jahre 1909 auf rd. 253 000 M.

Die bessere Versorgung trägt wesentlich dazu bei, daß eine stets größere Anzahl von Arbeitern die Beschäftigung bei der Eisenbahnverwaltung als dauernde betrachtet. Während im Jahre 1900 75 % sämtlicher Arbeiter der Abteilung B angehörten, belief sich der Prozentsatz im Jahre 1909 auf 90.

Das Wachstum der Mitgliederzahl und der Leistungen in den Jahren 1900—1909 veranschaulicht folgende Gegenüberstellung:

Jahr	Abteilung A			Abteilung B		
	Zahl (am Schlusse des Jahres)		Höhe der gezahlten anteiligen Renten M	Zahl (am Schlusse des Jahres)		Höhe der gezahlten Pensionen, Zusatzrenten, Witwen- und Waisengelder, Sterbegelder M
	der Mitglieder	der Empfänger von Alters-, Kranken- und Invalidenrenten		der Mitglieder	der Empfänger von Pensionen, Zusatzrenten, Witwen- und Waisengelder	
1900	229 637	8 442	1 187 915	175 093	20 955	1 303 914
1909	314 628	18 086	2 620 070	289 903	49 896	5 281 833

Das Vermögen der Pensionskasse ist von 69 040 113 M am Schluß des Jahres 1900 auf 148 801 568 M am Schluß des Jahres 1909 gestiegen.

Infolge ihrer günstigen Entwicklung macht die Pensionskasse von dem ihr nach § 18 des Invalidenversicherungsgesetzes zustehenden Rechte zur Übernahme des Heilverfahrens erkrankter Mitglieder in großem Umfange Gebrauch. Insbesondere wendet sie lungenkranken Mitgliedern durch

Unterbringung in Heilstätten ihre Fürsorge zu und nimmt hiermit an der Bekämpfung der Lungenschwindsucht wesentlichen Anteil. Um den zahlreichen Anträgen auf Unterbringung in Heilstätten schneller entsprechen zu können, hat sie zwei eigene Lungenheilstätten „Moltkefels“ in Schreiberhau im Riesengebirge und „Stadtwald“ in Melsungen mit einem Kostenaufwande von rd. 2 Millionen Mark errichtet. Die erstere Heilstätte besitzt 104, die letztere 120 Betten.

Im Jahre 1909 ist 1268 lungenkranken Mitgliedern und 674 an anderen Krankheiten leidenden Mitgliedern eine ständige Heilbehandlung zuteil geworden. Außerdem wurde noch bei 978 nicht lungenkranken Personen eine nicht ständige Heilbehandlung abgeschlossen. Die Kosten des Heilverfahrens beliefen sich im Jahre 1909 auf 560 993 M.

Neben dem Bedürfnis der Fürsorge für lungenkranke Arbeiter ist die Pensionskasse auch dem weiteren Bedürfnis gerecht geworden, für die Arbeiter, die nach Eintritt der Erwerbsunfähigkeit allein dastehen oder bei Angehörigen keine ausreichende Pflege und Wartung finden können, durch Errichtung von Invalidenheimen Stätten zu schaffen, in denen sie sorgenfrei ihren Lebensabend verbringen können. Seit dem Jahre 1904 sind Invalidenheime in Jenkau bei Danzig, in Birkenwerder bei Berlin und in Herzberg am Harz eröffnet worden, in denen am Schluß des Jahres 1909 zusammen 128 Invaliden Aufnahme gefunden haben. Die Ausgaben für Invalidenhauspflege betragen im Jahre 1909 46 969 M.

Von der Verwaltung sind an Zuschüssen geleistet worden:

im Jahre	laufende Beiträge in Höhe der Mitgliederbeiträge		außerordentlicher Zuschuß zur Abteilung B
	zur Abteilung A	zur Abteilung B	
	M	M	M
1900	1 534 224	2 107 264	—
1901	1 543 796	2 253 414	—
1902	1 523 646	2 358 233	—
1903	1 608 933	2 377 318	—
1904	1 723 699	2 642 907	—
1905	1 808 700	2 860 422	—
1906	2 033 608	3 108 411	878 475
1907	2 270 994	3 754 271	1 438 176
1908	2 295 881	4 075 948	1 480 833
1909	2 233 482	4 270 878	1 550 691
	18 576 963	29 809 066	5 348 175

zusammen über 53 Millionen Mark.

Unfall-
versicherung.

In den den Unfallversicherungsgesetzen unterworfenen Betrieben der Staatseisenbahnverwaltung waren durchschnittlich beschäftigt:

im Kalenderjahre 1900 = 224 128 Personen,
 „ „ 1909 = 306 690 „ .

Die Zahl der Empfänger von Entschädigungen betrug:

1900 21 335,
 1909 34 721.

An Entschädigungen wurden gezahlt:

1900 3 887 980 M.,
 1909 7 305 367 M.

Kranken-
versicherung.
a) Betriebs-
krankenkassen.

Eine weitgehende Krankenfürsorge ist für die Arbeiter und deren Angehörige durch die auf Grund des Krankenversicherungsgesetzes errichteten Eisenbahnbetriebskrankenkassen geschaffen worden. Diesen Kassen gehören nicht nur die im eigentlichen Eisenbahnbetriebe beschäftigten versicherungspflichtigen Personen an, sondern auch die Gehilfen des Kanzlei-, Bureau- und Kassendienstes, auf die von der Eisenbahnverwaltung — früher als von den übrigen Ressorts der Staatsverwaltung — die Verpflichtung zur Teilnahme an den Krankenkassen erstreckt worden ist. Die Zahl der Mitglieder der Betriebskrankenkassen ist vom 1. Januar 1900 bis zum 1. Januar 1910 von 227 952 auf 318 266, d. i. um 39,6 % gestiegen.

Die Leistungen der Kassen gehen sämtlich weit über die gesetzlichen Mindestbeträge der Arbeiterkrankenkassen hinaus. Während nach dem Krankenversicherungsgesetz freie ärztliche Behandlung, freie Arznei und Heilmittel nur den Kassenmitgliedern selbst gewährt werden, gewähren die Eisenbahnbetriebskrankenkassen auch deren Angehörigen freie ärztliche Behandlung und übernehmen ganz oder teilweise die Kosten für die an die Angehörigen gelieferten Arzneien und Heilmittel. Während ferner das Gesetz die Gewährung von Krankengeld nur für die Dauer von 26 Wochen und nur in Höhe der Hälfte des (zur Kasse veranlagten) Tagesverdienstes verlangt, geben die Eisenbahnkassen nach beiden Richtungen erheblich mehr. In welchem Umfange dies geschieht und wie sich dabei die Leistungen der Eisenbahnkassen zu denen der Betriebskrankenkassen des Reichs verhalten, ergibt sich aus nachstehender Abbildung.

Von 100 Betriebskrankenkassen gewährten im Jahre 1908 ein Krankengeld

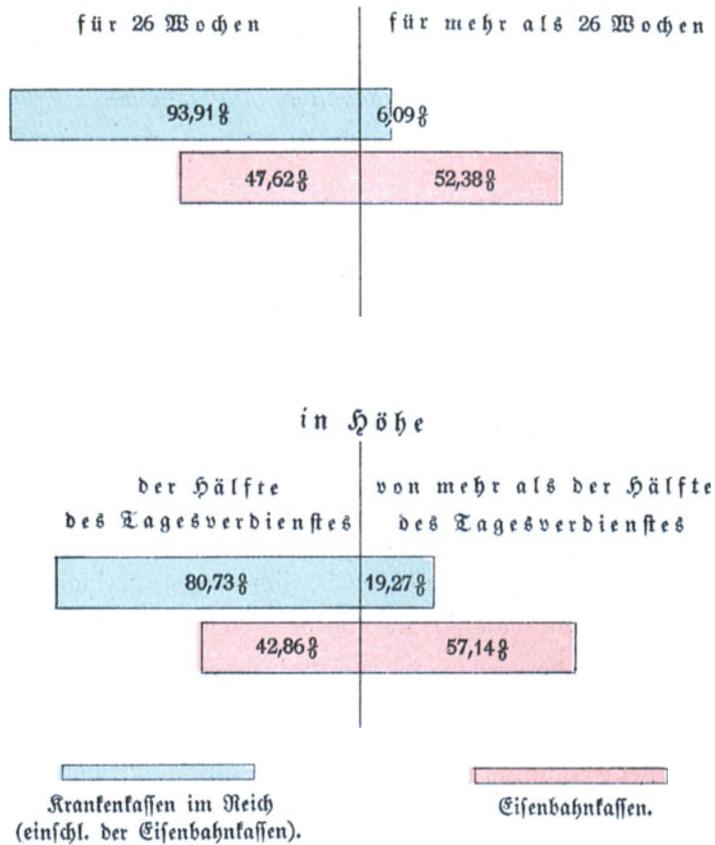


Abbildung 6.

Den Leistungen entspricht die Höhe der Krankheitskosten. An Leistungen kamen:

	im Jahre 1908		
	auf ein Mitglied <i>M</i>	auf einen Erkrankungsfall <i>M</i>	auf einen Krankheitstag <i>M</i>
bei sämtlichen Betriebskrankenkassen im Reich	30,42	61,97	3,39
bei den Eisenbahnkassen	33,85	85,60	3,77

Das Anwachsen des Vermögensbestandes der Eisenbahnbetriebskrankenkassen und des von der Eisenbahnverwaltung geleisteten Zuschusses wird in der folgenden Gegenüberstellung veranschaulicht:

Es betrug		
im Jahre	das Gesamtvermögen (am Jahreschluß) <i>M</i>	der Zuschuß der Verwaltung <i>M</i>
1900	7 779 806	2 106 531
1909	14 392 055	3 753 023

b) Eisenbahn-
verbands-
krankenkasse.

Neben den auf Grund gesetzlicher Vorschriften errichteten Eisenbahnbetriebskrankenkassen bietet die von dem „Allgemeinen Verbands der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen“ errichtete, am 1. Oktober 1904 in Wirksamkeit getretene Eisenbahnverbandskrankenkasse den nach dem Krankenversicherungsgesetze versicherungspflichtigen Bediensteten Gelegenheit, sich gegen geringe Beiträge außer einem Sterbegelde von 30 bis 150 *M* einen Zuschuß zu dem gesetzlichen Krankengeld in der Höhe zu versichern, daß sie bei Erkrankungen einen Lohnausfall nicht erleiden.

Um bei Errichtung der Kasse auch den älteren Bediensteten den Beitritt zu ermöglichen, ohne ihnen die Leistung zu hoher Beiträge aufzuerlegen, ist der Kasse von der Eisenbahnverwaltung ein einmaliger Zuschuß von 3 Millionen Mark gewährt und ihre unentgeltliche Verwaltung übernommen worden.

Von den im Jahre 1909 im Durchschnitt vorhanden gewesenen Mitgliedern (220 275) kamen auf die preußisch-hessischen Staatsbahnen 210 835, d. i. 65,73 % der Durchschnittszahl der Mitglieder der Betriebskrankenkassen. Es wurden im Jahre 1909 gezahlt:

an Krankengeld 2 438 589 *M*,
„ Sterbegeld 109 782 „.

Außer der Krankengeldversicherung hat die Kasse auch eine Arzneiversicherung eingerichtet. Hierdurch soll insbesondere den unteren Beamten eine Erleichterung in der Bestreitung der Ausgaben für Arznei und Heilmittel geboten werden.

Um den von Krankheiten heimgesuchten Familien der Arbeiter und unteren Beamten Krankenpflege, Unterstützungen bei den häuslichen Ver-
 richtungen, Versorgung mit Wäsche und ähnliche Hilfen angedeihen zu lassen, werden den Anstalten und Vereinen, die sich, insbesondere an kleinen Orten mit zahlreichem Personal der Eisenbahnverwaltung, dieser Aufgabe hingeben, Unterstützungen gewährt.

Kranken- und
Kleinkinder-
fürsorge.

In gleicher Weise werden auch Einrichtungen der Kleinkinderfürsorge, insbesondere Kleinkinderschulen, gefördert, die es den minderbemittelten Bediensteten ermöglichen, am Tage ihrer Arbeit nachzugehen, während sie ihre Kinder in guter Obhut wissen. An mehreren Orten, an denen die Verwaltung für ihre Bediensteten in größerem Umfang und zusammenhängend Wohnhäuser (Kolonien) errichtet hat, sind von ihr eigene Kleinkinderschulen geschaffen worden. Die gewährten Unterstützungen sind vom Jahre 1903, in dem zum erstenmal Mittel hierfür in den Etat eingestellt wurden, bis zum Jahre 1909 von 11 700 *M* auf rd. 99 100 *M* gestiegen. Von den im Jahre 1909 unterstützten 306 Vereinen ist, soweit sie über ihre Tätigkeit Aufzeichnungen geführt haben, allein in 21 436 Krankheitsfällen Fürsorge geübt worden. Gegen 6000 Kindern wurde Kleinkinderfürsorge zuteil. Eine große Anzahl hat entweder unentgeltlich oder gegen ermäßigtes Schulgeld in Kleinkinderschulen Aufnahme gefunden.

Soweit den an Tuberkulose erkrankten Bediensteten nicht schon von der Arbeiterpensionskasse oder den Krankenkassen Hilfe zuteil wird, erachtet es die Verwaltung zugleich im Interesse der Bekämpfung dieser Krankheit für ihre Aufgabe, ihnen und ihren Angehörigen durch Gewährung von Unterstützungen die Aufnahme in Lungenheilstätten zu ermöglichen, die Beschaffung besserer Ernährung und die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse zu erleichtern. Soweit geboten, werden ihnen Spudflaschen, Thermometer, Tysoform durch die Verwaltung beschafft. Auch wird auf die Bestellung von Pflegepersonal und Aushilfe in der Wirtschaftsbeforgung insbesondere dann Bedacht genommen, wenn die Hausfrau erkrankt ist. Durch Vorträge der Bahn- und Bahnkassenärzte, durch Verbreitung geeigneter Schriften werden die Bediensteten über das Wesen, die Verhütung und die Heilung der Tuberkulose aufgeklärt. Durch Desinfektoren, die von der Verwaltung gestellt werden, werden die Wohnungen unentgeltlich während des Verlaufs der Krankheit desinfiziert.

Bekämpfung
der
Tuberkulose.

Im Jahre 1909 ist diese Fürsorge 545 Beamten und 891 Arbeitern und ihren Angehörigen zuteil geworden. Die Ausgaben hierfür beliefen sich auf rd. 120 800 *M*, von denen auf Arbeiter rd. 53 900 *M* kommen.

Staatsbeihilfen
zur Errichtung
von
Genesungs-
und
Erholungs-
heimen.

Seit dem Jahre 1904 werden im Etat Mittel bereit gestellt, um Vereinigungen von Eisenbahnbediensteten (Eisenbahn- oder Fachvereinen) bei Errichtung von Genesungs- und Erholungsheimen zu unterstützen, in denen Staatseisenbahnbedienstete gegen mäßiges Entgelt Unterkunft und Verpflegung finden können. Die Beihilfen werden gegen Bestellung einer Sicherheitshypothek gewährt, sind unverzinslich und gehen nach 30 Jahren in das Eigentum des Vereins über. Es sind bisher 400 000 *M* für diesen Zweck aufgewendet worden. Durch diese Beihilfen haben die von den Eisenbahnvereinen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Bromberg, Cassel, Erfurt, Magdeburg und Münster in Lubmin, Bomblin, Carlshafen, Elgersburg, Isenburg und Borkum errichteten Eisenbahnheime, das Erholungs- und Genesungsheim der Lokomotivführer in Münden und das Erholungsheim der Dienststellenvorsteher in Ost-Dievenow tatkräftige Förderung erfahren.

Sonstige
Gesundheits-
pflege.

Für Arbeiter, die ihre Arbeitspausen außerhalb der Familie zubringen müssen, wird ebenso gesorgt, wie für die in derselben Lage befindlichen Beamten. Den Bahnhofsz- und Streckenarbeitern werden, soweit erforderlich, geeignete Räume überwiesen, in denen sie sich während der Ruhepausen aufhalten können und Schutz gegen die Unbilden der Witterung finden.

Bei der hohen Bedeutung einer regelmäßigen Ernährung für die Gesundheit ist durch Errichtung von Kantinen Fürsorge getroffen worden, daß die Bediensteten nicht nur Gelegenheit finden, mitgebrachte Speisen und Getränke zu erwärmen, sondern auch gegen einen mäßigen Preis ein kräftiges Mittagessen zu erhalten. Die Bahnhofswirte sind ebenfalls zur Abgabe von Speisen gegen billige Preise verpflichtet worden. Insbesondere auch ist in den letzten Jahren durch Beschaffung von Kaffeemaschinen und durch Herstellung von Brausewasseranlagen dafür gesorgt worden, daß die Bediensteten gegen einen ganz geringen Preis alkoholfreie Getränke erhalten. Die Maßnahmen haben wesentlich zur Bekämpfung des Alkoholgenusses beigetragen.

Für unverheiratete Arbeiter sind an mehreren Orten Ledigenheime errichtet worden, in denen sie gegen niedrige Preise Wohnung und Kost erhalten.

An vielen Orten sind Badeanstalten vorhanden, deren unentgeltliche Benutzung dem Lokomotiv- und Fahrpersonal sowie den im Betriebsdienst, bei der Bahnunterhaltung, auf den Güterböden und in den Werkstätten beschäftigten Beamten und Arbeitern zusteht. Die Zahl dieser Badeanstalten belief sich am 1. April 1910 auf 1043 gegen 411 am 1. April 1901.

Als ein weiteres Zeichen für das Gefühl der Zusammengehörigkeit unter dem Personal ist auch die Stiftung „Eisenbahn-Töchterhort“ anzusehen, die im Jahre 1902 mit einem aus freiwilligen Beiträgen der Beamten, Hilfsbeamten und Arbeiter der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen aufgebrauchten Stiftungskapital von über 100 000 *M* errichtet worden ist. Die Stiftung bezweckt, unverheirateten Töchtern nach dem Tode des Vaters im Falle der Bedürftigkeit und Würdigkeit, insbesondere zur Ausbildung und Förderung ihrer Erwerbsfähigkeit, Beihilfen zu gewähren. Zu Bewilligungen für Töchter von Unterbeamten und Arbeitern muß satzungsgemäß mindestens ein Betrag aufgewendet werden, der den zur Verwendung kommenden Zinsen des von Unterbeamten und Arbeitern aufgebrauchten Stiftungsvermögens und ihrer nicht dem Stiftungskapital zufließenden späteren Spenden entspricht. Der in den Satzungen der Stiftung niedergelegte Gedanke der Errichtung von Versorgungshäusern ist bereits durch die Erbauung eines eigenen Töchterheims „Christianenheim“ in Erfurt zur Ausführung gekommen. Das am 3. April 1910 eröffnete Heim soll älteren Waisen, die ganz oder größtenteils erwerbsunfähig sind, dauernden Aufenthalt (Pfleglinge), jüngeren Mädchen während der Ausbildung für einen Beruf vorübergehenden Aufenthalt (Zöglinge) gewähren. Das Heim bietet für 22 Pfleglinge und 60 Zöglinge Raum.

Eisenbahn-
Töchterhort.

Der Töchterhort, dessen Vermögen Ende 1909 rd. 561 000 *M* betrug, erweist sich als überaus segensreich. Im Jahre 1909 wurden für 947 Waisen 79 454 *M* als Unterstützungen gezahlt, von denen 34 783 *M* auf Töchter von Unterbeamten und Arbeitern kommen. Zur Entsendung von 676 schwächlichen und erholungsbedürftigen jungen Mädchen in Ferienkolonien sind 29 391 *M* aufgewendet worden. Bei ihrer Unterstützungstätigkeit legt die Stiftung besonderen Wert darauf, die Waisen durch Ausbildung für einen bestimmten Beruf auf eigene Füße zu stellen.

Eisenbahn-
vereine.

Zur Belebung und Kräftigung des Bewußtseins der Zusammengehörigkeit der Beamten und Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung als Glieder eines großen staatlichen Verwaltungskörpers und zur Pflege guter, auf Vertrauen beruhender Beziehungen zwischen den Organen der Verwaltung und den Bediensteten sind seit dem Jahre 1897 an verschiedenen größeren Orten Eisenbahnvereine ins Leben gerufen. Beamten und Arbeitern aller Dienstzweige der Staatseisenbahnverwaltung steht der Eintritt in diese Vereine offen. An ihrer Leitung beteiligen sich neben höheren Beamten der Eisenbahndirektionen und Inspektionen mittlere und untere Beamte und Arbeiter. Diese Vereine haben zur Pflege der Geselligkeit, Unterhaltung und Fortbildung ihrer Mitglieder Lesezimmer und Büchereien eingerichtet, auch lassen sie den Mitgliedern unentgeltlichen Rat in rechtlichen und wirtschaftlichen Angelegenheiten durch Beiräte erteilen. Zur Hebung der wirtschaftlichen Lage sind Wohlfahrtseinrichtungen begründet worden. Die Zahl der Vereine ist nach und nach auf 733 mit rd. 415 000 Mitgliedern gestiegen.

Aus den Eisenbahnvereinen sind bereits an mehreren Orten Eisenbahnfrauenvereine hervorgegangen, deren wichtigste Aufgabe die Wöchnerinnen- und Krankenunterstützung in den Familien bedürftiger Mitglieder bildet.

Im Jahre 1904 haben sich die Eisenbahnvereine zu einem Allgemeinen Verband der Eisenbahnvereine der preussisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen zusammengeschlossen, der die Aufgabe hat, die Zusammengehörigkeit der Eisenbahnvereine zu pflegen und ihre gemeinsamen Zwecke zu fördern, insbesondere auch durch Schaffung gemeinsamer Einrichtungen, deren Bedeutung über die Kräfte der einzelnen Vereine hinausgeht und die Zusammenfassung der Gesamtheit oder Mehrheit der Eisenbahnvereine erfordert. Hierzu gehört in erster Reihe die Errichtung von Hilfskassen zur Ergänzung der Krankengelder, der Pensionsbezüge und der Witwen- und Waisenbezüge. Zum Teil ist der Verband dieser Aufgabe bereits in segensreicher Weise durch die Errichtung der Seite 52 erwähnten „Eisenbahnverbandskrankenkasse“ nachgekommen.

5. Betrieb.

Fahrzeuge.
Lokomotiven.

In dem vergangenen Jahrzehnt ist unablässig für eine Verbesserung der Fahrzeuge gesorgt worden.

Durch Beschaffung leistungsfähigerer Lokomotiven ist die Vorspannleistung erheblich eingeschränkt und der Betrieb wirtschaftlicher gestaltet worden. Im Schnell- und Personenzugverkehr werden vier- und zweizahlige vierachsige und fünfachsige Lokomotiven mit zwei und drei gekuppelten Treibachsen (2/4, 2/5 und 3/5 gekuppelte Lokomotiven) verwendet, die imstande sind, auch die schwersten Züge ohne Vorspann zu befördern. Durch Verwendung überhitzten Dampfes und durch größere Heizflächen ist eine Steigerung der Leistungen herbeigeführt worden; auch ist durch Einstellung vierachsiger Tender mit vergrößertem Gewicht und Radstand für eine Entfernung der dreiachsigen Tender aus den zur Personenbeförderung dienenden Zügen Sorge getragen, da diese namentlich bei Entlastung durch den Verbrauch der Kohlen- und Wasservorräte unruhig laufen.

Der Wasserraum der Tender ist, um ein Durchfahren längerer Strecken ohne Anhalten zu ermöglichen, von 12 auf 16 cbm, bei den für Schnellzüge bestimmten Lokomotiven von 20 auf 21,5 cbm, in einzelnen Fällen auch auf 30 cbm vergrößert.

Auch bei den Tenderlokomotiven ist durch Vergrößerung des Wasserraums und durch Anwendung überhitzten Dampfes eine wirksamere Ausnutzung, namentlich im Personenzugdienste, erreicht worden.

Für den Güterzugdienst sind vierachsige Lokomotiven mit vier gekuppelten Treibachsen (4/4 gekuppelte Lokomotiven) in größerer Zahl beschafft worden, die teils mit Heißdampf, teils mit Naßdampf arbeiten und auf den Hauptbahnen zur Beförderung von Güterzügen ohne Vorspann ausreichen. Für Gebirgsstrecken sind Heißdampflokomotiven mit fünf gekuppelten Achsen, für einzelne Strecken Zahnradlokomotiven eingestellt worden.

Mit Heißdampflokomotiven sind für schwere Züge und lange Strecken günstige Erfahrungen gewonnen. Die Lokomotiven sind sparsamer im Kohlen- und Wasserverbrauch und leistungsfähiger als Lokomotiven gewöhnlicher Bauart von gleichem Gewicht. Die Verwendung dieser Lokomotivart ist überall da in Aussicht genommen, wo es das dienstliche Interesse in betriebstechnischer und wirtschaftlicher Hinsicht fordert. Um auch die Naßdampflokomotiven wirtschaftlicher zu gestalten, sind einige versuchsweise mit Dampftrocknern ausgerüstet.

Für die Lokomotivmannschaft sind die Bedingungen des Aufenthaltes auf der Lokomotive, insbesondere bei Tenderlokomotiven, verbessert worden; die Führerhäuser werden geräumiger hergestellt und mit wirksamer Entlüftung versehen; zur Verminderung der strahlenden Wärme des Kessels haben

die Feuerkisten eine Umhüllung mit geeigneten Schutzmitteln erhalten. Ferner sind auf den Lokomotiven Einrichtungen getroffen, die der Lokomotivmannschaft das Wärmen der mitgebrachten Speisen und Getränke ermöglichen, auch sind Sitzgelegenheiten für Führer und Heizer vorgesehen.

Um eine Überschreitung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit zu vermeiden und den Lokomotivführern die Möglichkeit zu geben, die jeweilige Fahrgeschwindigkeit abzulesen und die Lokomotive richtig und wirtschaftlich auszunutzen, werden bei den neuen Personen- und Schnellzuglokomotiven Geschwindigkeitsmesser angebracht. Zur Einschränkung des Funkenauswurfs und zur Beseitigung der dadurch entstehenden Gefahren werden verschiedene neue Einrichtungen erprobt. Mit der Einführung rauchverhütender Feuerungen ist weiter vorgegangen, um die Rauchbildung einzuschränken. Die bei dem starken Verkehr getroffenen Maßregeln für eine möglichst gute Ausnutzung der Lokomotiven haben sich bewährt und sind daher weiter durchgeführt worden. Als solche sind zu nennen: das Durchfahren längerer Strecken ohne Lokomotivwechsel, die Anwendung der Doppelbesetzung der Lokomotiven, die Entlastung des fahrenden Lokomotivpersonals dadurch, daß die Vorbereitungsarbeiten vor Beginn der Fahrt und die Arbeiten nach Beendigung des Dienstes von anderen Arbeitskräften ausgeführt werden. Preußisch-hessische Lokomotiven werden auch auf Linien benachbarter Verwaltungen und ebenso die Lokomotiven dieser Verwaltungen auf den preußisch-hessischen Bahnen verwendet.

Personenwagen.

Die vierachsigen Abteil- und D-Zugwagen, die sich durch ruhigen Gang auszeichnen, sind so stark vermehrt worden, daß alle Schnellzüge aus den für die Reisenden besonders bequemen und sehr widerstandsfähigen D-Zugwagen und die Eilzüge sowie ein Teil der gewöhnlichen Personenzüge aus vierachsigen Abteilwagen gebildet werden können. In die Nachtschnellzüge werden sechsachsige Schlafwagen eingestellt, die in bezug auf Bequemlichkeit und Ausstattung allen berechtigten Anforderungen entsprechen und stark benutzt werden. In den Tageschnellzügen verkehren Speisewagen, deren vermehrte Einstellung einem lebhaften Bedürfnis des Reiseverkehrs entsprach. Ihre Benutzung hat sich wesentlich gesteigert, nachdem sie auch den Reisenden der III. Wagenklasse freigegeben sind. Zahlreiche Kurswagen erhöhen die Bequemlichkeit des Reisens weiter, indem durch sie ein Umsteigen bei längeren Strecken vermieden wird. Durch umfangreiche Versuche mit Drehgestellen verschiedener Bauart und

Verbesserungen am Wagenkasten ist es gelungen, die Bewegungen der Wagen während der Fahrt und die Übertragung störender Geräusche zu mildern. Die Ausstattung der Wagen wird fortlaufend verbessert. Aborte und Wascheinrichtungen sind umgebaut und weitgehenden Ansprüchen der Reisenden entsprechend ausgestaltet worden. Sie werden bei D-Zügen mit Handtüchern und Seife zu freier Benutzung ausgerüstet. Die Beleuchtung ist durch Einführung des hängenden Gasglühlichts, die bis zum Jahre 1912 beendet sein wird, wesentlich verbessert. An Stelle des bisher verwendeten Gemisches von Fettgas und Äthylen konnte wieder zur reinen Fettgasbeleuchtung übergegangen werden, eine Maßnahme, die von großer wirtschaftlicher Bedeutung ist. Schlafwagen erhalten elektrische Beleuchtung, bei der die Lampen von den Reisenden selbst bequem bedient werden können. An der Verbesserung der Heizung der Züge, die fast durchweg mit Dampf vom Lokomotivkessel aus oder durch besondere Heizkesselwagen erfolgt, ist dauernd mit gutem Erfolge gearbeitet worden. Die Bestrebungen gehen dahin, die Regelung der Heizung möglichst selbsttätig zu machen und dadurch Fehler in der Bedienung durch das Personal tunlichst einzuschränken. Zur Lüftung sind die Wagen mit Absaugeeinrichtungen und kleinen Klappfenstern ausgestattet. Völlige Fernhaltung von Staub und Rauch vom Wageninnern wird sich allerdings kaum erreichen lassen. Die Wagen erhalten jetzt breite, leicht zu bedienende Fenster und bequemere Polstersitze. Für landschaftlich schöne Gegenden sind besonders gebaute Aussichtswagen beschafft worden. Bei den Stadt- und Vorortbahnen sind kurzgekuppelte Wagenpaare eingeführt, um die Zahl der in einem Zuge zu befördernden Personen und damit die Leistungsfähigkeit dieser Bahnen zu erhöhen, ohne daß die Bahnsteige verlängert zu werden brauchen. Zur Erhöhung der Sicherheit der Reisenden gegen Überfälle in den Zügen werden die Abteilwagen so gebaut, daß möglichst mehrere Abteile miteinander in Verbindung stehen. Die Bremsen der Züge werden dauernd den Anregungen aus dem Betriebe und von Privaten entsprechend verbessert, um die Betriebssicherheit trotz Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit zu steigern. Mit der Bearbeitung dieser Gebiete ist ein besonderer Ausschuß von technischen Beamten betraut. Für eine gute Reinigung der Wagen sind nach dem Saug- und Druckluftverfahren arbeitende maschinelle Anlagen auf mehreren Bahnhöfen und in den Werkstätten geschaffen. Auch ist in Potsdam eine größere Anlage gebaut, in der verdächtige Wagen den strengsten ärztlichen Anforderungen entsprechend entseucht werden.

Hilfszüge.

Zur Hilfeleistung bei Eisenbahnunfällen sind Hilfszüge in größerer Zahl eingerichtet und so aufgestellt worden, daß sie bei dem besonders ausgebildeten Meldeverfahren in kürzester Zeit mit Ärzten und solchen Beamten und Arbeitern an der Unfallstelle eintreffen können, die im Rettungswesen ausgebildet sind. Die Hilfszüge bestehen aus einem Arztwagen, einem Gerätewagen und nötigenfalls einem Mannschaftswagen. Sie führen Arzneien, Verbandmittel und Werkzeuge zur Freimachung gesperrter Gleise mit sich. Unvermutete Marmierungen sollen die stete Bereitschaft der Hilfszüge gewährleisten.

Auch die Personenzüge selbst sind mit Verband- und Werkzeugkästen sowie zum Teil mit Leitern und Feuerlöschapparaten ausgerüstet.

Güterwagen.

Für Massentransporte sind offene Güterwagen von 20 t Tragfähigkeit beschafft worden. Sie sind den Verkehrsbedürfnissen auf deutschen Bahnen angepaßt und den amerikanischen Wagen in dem Verhältnis von Eigengewicht zum Ladegewicht gleichwertig. Bei den vorhandenen Kotswagen von 15 t Ladegewicht wird die Tragfähigkeit durch Umbau um 5 t erhöht. Für umfangreiche und schwere Stücke bis zu 80 t Gewicht, z. B. Panzerplatten, Schiffssteven, Bergwerks- und sonstige Anlagen, sind Wagen von 30, 40, 50, 60 und 80 t Tragfähigkeit in einer dem Bedürfnis entsprechenden Anzahl beschafft, ebenso Wagen für die Beförderung von Pferden, Kalk, Glas, leichten Gütern, Obst, Wein, Milch und Butter und zwar zum Teil mit Kühl- und Erwärmungseinrichtungen. Selbstentladewagen werden in bestimmten Verkehrsbeziehungen und in Arbeitszügen für den Bahnbau verwendet. Der Versuch, Selbstentladewagen zu schaffen, die für den allgemeinen Verkehr ebenso wie für Massentransporte geeignet wären, ist trotz eifriger Mitarbeit der deutschen Industrie bisher nicht gelungen.

Von großem Vorteil für den Verkehr wird die durch Bildung des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes im Jahre 1909 ermöglichte Beschaffung von Güterwagen einheitlicher Bauart werden. Die Entwürfe solcher Wagen sind zum Teil bereits vereinbart.

Der Bestand der Fahrzeuge der preußisch-hessischen Staatsbahnen am Ende der einzelnen Jahre, ihre Kosten und Leistungen werden in den Anlagen 3 und 4 in Zahlen dargestellt und durch die Abbildungen 7 und 8 (Seite 62/63) veranschaulicht. Während die mittlere Betriebslänge um 22,0 %, die Zahl der Personenkilometer um 84,8 % und der Tonnenkilometer um 49,3 % gestiegen ist, hat sich die Zahl der Lokomotiven um 55,7 %, die der Personenwagen um 64,4 %, die der Gepäck- und Güterwagen um 47,4 %

Anlagen
3 und 4.

und die Tragfähigkeit der letzteren um 65,2 % vermehrt. Für die im Laufe eines Jahres hinzugekommenen Fahrzeuge sind durchschnittlich rd. 160,8 Millionen Mark verausgabt worden.

Es waren vorhanden:

	am 1. April 1900	am 1. April 1910	mithin am 1. April 1910 mehr
	Stück	Stück	%
Lokomotiven	12 460 *)	19 394 **)	55,7
Personenwagen	22 674	37 265	64,4
Gepäck- und Güterwagen	282 794	416 721	47,4
Dabei betrug			
die Anzahl der Sitz- und Stehplätze in den Personenwagen . . .	1 041 706	1 831 554	75,8
die gesamte Tragfähig- keit der Gepäck- und Güterwagen	3 487 024 t	5 758 907 t	65,2

Um den Personenverkehr zwischen benachbarten Ortschaften und auf ^{Triebwagen-} Nebenbahnen zu verbessern und Anschlüsse von Seitenstationen an Schnellzüge zu vermehren, sind Personenwagen mit eigener Triebkraft in Dienst gestellt worden. Zur Zeit sind im ganzen 69 solcher Wagen im Betriebe, von denen 63 elektrische Akkumulatoren und in Verbindung damit elektrischen Antrieb haben. Von den übrigen Wagen haben 5 Dampftrieb; einer wird von einer Benzolmaschine mit elektrischer Übersetzung angetrieben. Eine weitere Entwicklung dieser Verkehrsart ist geplant.

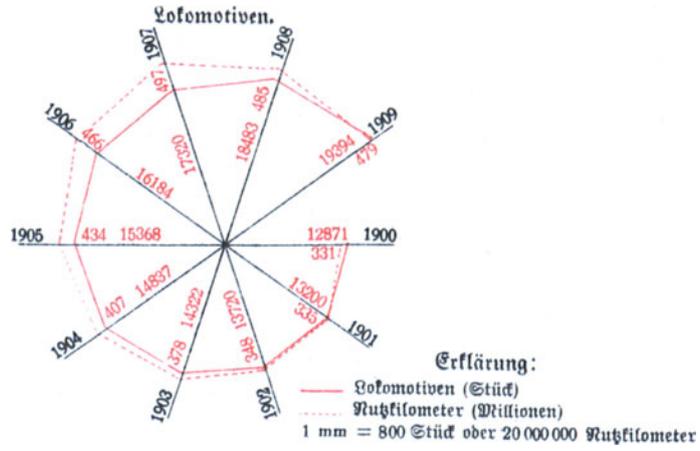
Die günstigen Erfahrungen mit elektrischem Betrieb auf Straßen- ^{Elektrische} ^{Zugförderung} bahnen haben ebenso wie in anderen Ländern auch in Preußen dazu geführt, diese Betriebsart auf der Eisenbahn, und zwar zunächst im Stadt- und Vorortverkehr, zu verwenden.

Bisher sind hiernach ausgerüstet worden die 9,24 km lange Vorortstrecke Berlin (Potsdamer Bahnhof)—Groß-Lichterfelde (Ost) sowie die 26,66 km lange Stadt- und Vorortbahn Blankenese—Ohlsdorf. Auf beiden Strecken verkehren Triebwagen. An Triebwagen dafür sind zur Zeit

*) einschließlich 7 Triebwagen.

**) einschließlich 155 Triebwagen. Außerdem sind noch 24 Triebwagen in Benutzung, die erst im Jahre 1918 in den Besitz der Staatseisenbahnverwaltung übergehen werden.

Fahrzeuge und deren Leistungen.



Personenwagen, Gepäc- und Güterwagen.

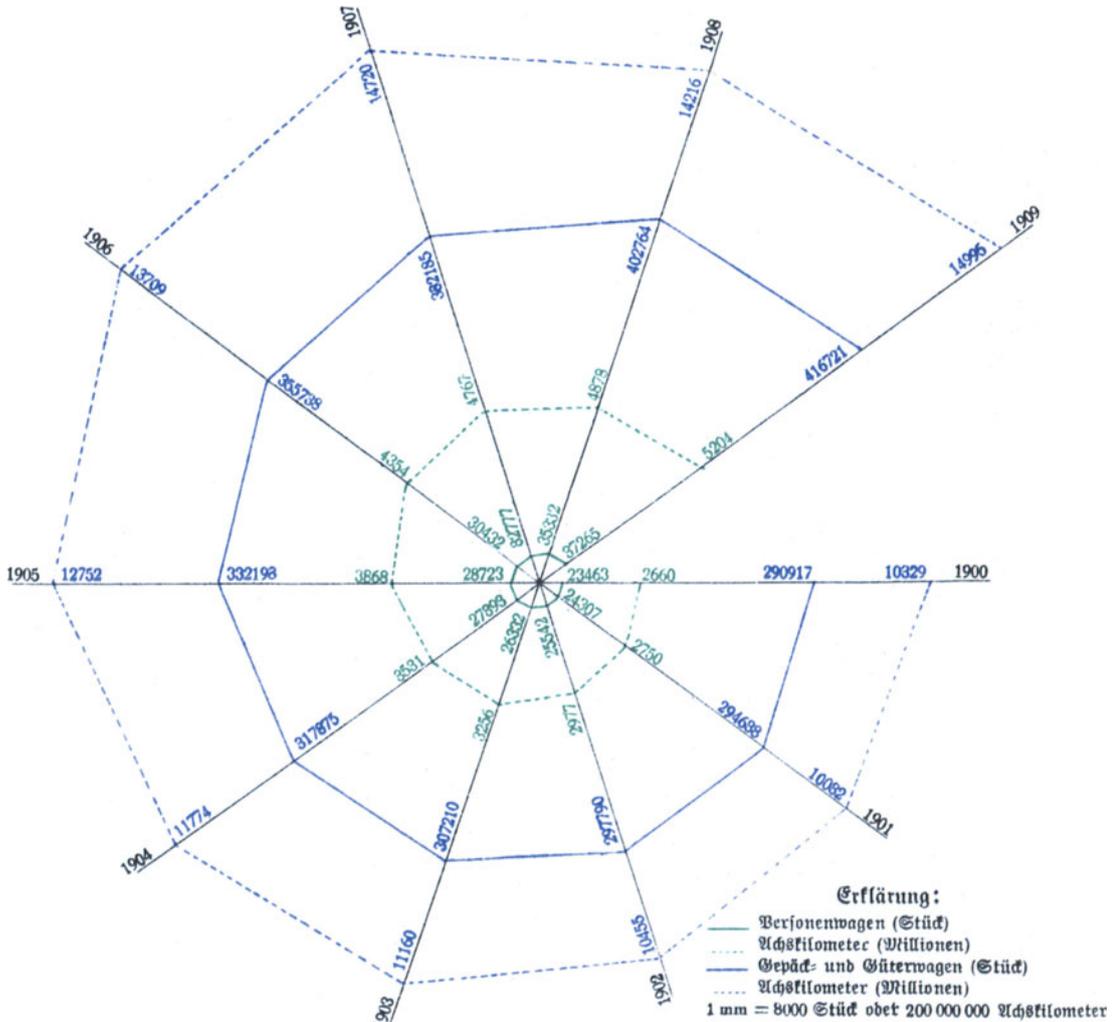
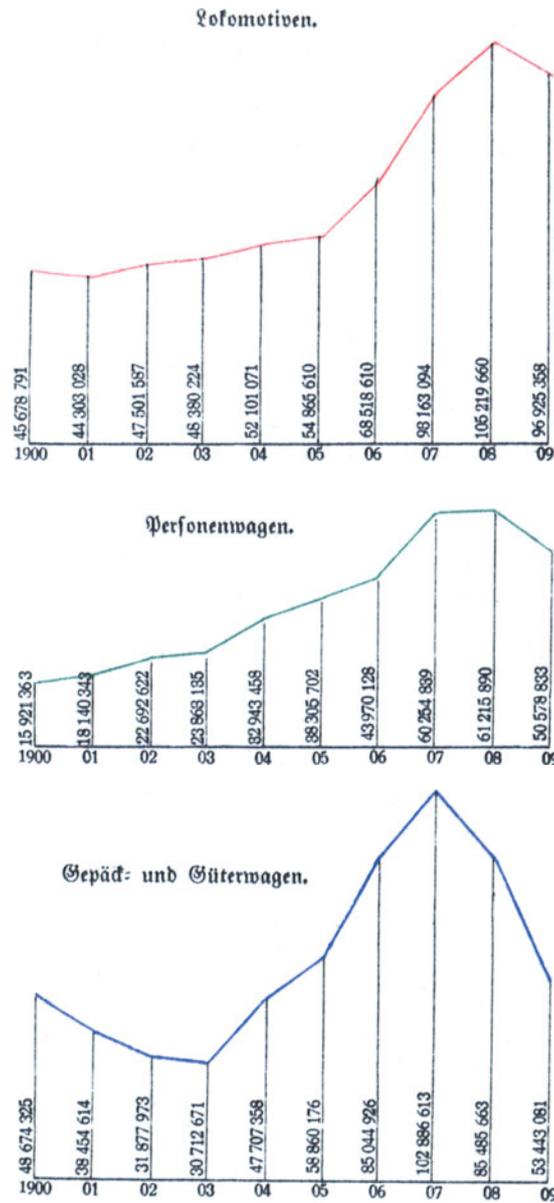


Abbildung 2

Aufwendungen für Fahrzeuge.



1 mm = 2 000 000 M

Abbildung 8

vorhanden 110 Stück, und zwar 24 auf der Strecke Berlin—Groß-Lichterfelde, 86 Stück auf der Strecke Blankenese—Ohlsdorf.

Die elektrische Zugförderung hat gegenüber dem Dampfbetrieb eine Reihe von Vorzügen. Hierzu gehört vor allem auch der, daß bei elektrischer Beförderung Brennstoffe von geringem Wärmegehalt wie Braunkohle und Torf verwendet und hierdurch ein beträchtlicher wirtschaftlicher Gewinn erzielt werden kann, der beim Dampfbetriebe wegfällt. Es wird daher beabsichtigt, auch Fernzüge elektrisch zu betreiben. Gegenwärtig wird dafür die 26 km lange Fernstrecke Bitterfeld—Dessau eingerichtet.

Regelung und
Sicherung des
Betriebs.

Zur Regelung und Sicherung des Betriebes sind vom Bundesrat für alle Eisenbahnen Deutschlands folgende Verordnungen erlassen:

1. die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905;
2. die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 24. Juni 1907, gültig vom 1. August 1907;
3. die Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten vom 8. März 1906.

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung enthält in ihrer jetzigen Gestalt die Vorschriften für den Bau und die Ausrüstung der Bahnanlagen und Fahrzeuge sowie für die Handhabung des Betriebes und der Bahnpolizei.

Da der neuere Oberbau wesentlich höheren Geschwindigkeiten gewachsen ist, als früher gestattet waren, und Fahrzeuge gebaut werden, die bei einer höheren Geschwindigkeit als 100 km in der Stunde sicher fahren, so ist für Personenzüge mit durchgehender Bremse die größte zulässige Geschwindigkeit von 90 auf 100 km erhöht worden. Bei besonders günstigen Verhältnissen ist die Landesaufsichtsbehörde ermächtigt, noch höhere Geschwindigkeiten zuzulassen.

Für Nebenbahnen ist die zulässige höchste Geschwindigkeit unter besonderen Voraussetzungen auf 50 km erhöht worden.

Mit der am 1. August 1907 in Kraft getretenen Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands ist in allen wichtigeren Punkten des Eisenbahnsignalwesens Übereinstimmung und Einheitlichkeit auf allen deutschen Eisenbahnen erreicht. Diese Einheitlichkeit ist für das Fahrpersonal der durchgehenden Züge, die Bahnen mehrerer Bundesstaaten befahren, von besonderem Wert.

Diese vom Bundesrat erlassenen Vorschriften haben eine für die Einheitlichkeit im deutschen Eisenbahnwesen wichtige Ergänzung gefunden in den zwischen den sämtlichen Staatsbahnen und den bedeutenderen Privateisenbahnen vereinbarten, mit Gültigkeit vom 1. August 1907 herausgegebenen einheitlichen Fahr dienst v o r s c h r i f t e n. Sie enthalten die wesentlichen Vorschriften über die mit der Beförderung der Züge im Zusammenhang stehenden Dienstverrichtungen.

Die Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes ist durch weitgehende Vervollkommnung der Sicherungseinrichtungen auf der freien Strecke und auf den Bahnhöfen weiter gefördert worden.

In erster Linie ist die elektrische Streckenblockung weiter ausgebaut und verbessert worden. Auf den deutschen Bahnen wird in Raumabstand gefahren; es darf kein Zug von einer Zugfolgestelle ab- oder durchgelassen werden, wenn nicht vorher festgestellt ist, daß sich der vorausgegangene Zug unter Deckung der nächsten Zugfolgestelle befindet, also den vorliegenden Streckenabschnitt verlassen hat. Die Verständigung über die Zugfolge, insbesondere die Meldung, daß die Zugfahrt ordnungsmäßig verlaufen und der vom Zuge verlassene Gleisabschnitt frei ist, geschah früher durchweg auf telegraphischem Wege. Auf Strecken mit dichter Zugfolge ist diese Verständigung immer mehr durch Streckenblockeinrichtungen ersetzt worden, bei denen das Signal für die Einfahrt in einen Streckenabschnitt unter Verfluß der nächsten Zugfolgestelle liegt. Es wird nach Einfahrt eines Zuges in einen Streckenabschnitt durch ein Blockfeld in der Haltstellung festgelegt und kann nur von der nächsten vorwärts gelegenen Zugfolgestelle durch Blockbedienung freigegeben werden.

Seit dem Jahre 1902 wird diese Streckenblockung in einer gegen die frühere Ausführung wesentlich vervollkommneten Bauart in der vierfeldrigen Form hergestellt. Dabei findet eine Mitwirkung des Zuges statt. Die Freimeldung eines Streckenabschnitts durch Blockbedienung kann nämlich erst erfolgen, wenn der Zug einen Kontakt befahren und dadurch auf elektrischem Wege eine Sperre ausgelöst hat, die eine vorzeitige Blockbedienung zur Streckenfreimeldung verhindert.

Bei der Ausfahrt aus dem durchgehenden Streckengleise eines Bahnhofs wird durch Befahrung eines Schienenkontakts das Ausfahrtsignal auf elektrischem Wege durch den Zug selbsttätig auf Halt gestellt. Die Fahrstellung dieses Ausfahrtsignals und aller anderen auf dieselbe Richtung

weisenden Ausfahrtsignale ist erst dann wieder möglich, wenn der Zug die nächste Zugfolgestelle erreicht hat, das Einfahrtsignal dort wieder in die Haltstellung gebracht ist und den voraufgefahrenen Zug deckt. Mit dieser Streckenblockung sind die wichtigeren zweigleisigen Hauptbahnen ausgestattet.

Auch auf eingleisigen Hauptbahnen ist in größerem Umfange Streckenblockung eingeführt worden. Die Einrichtungen sind dabei so getroffen, daß auch Gegenfahrten ausgeschlossen sind.

Am 1. November 1910 war auf 17 102 km der preußisch-hessischen Staatsbahnen die Streckenblockung teils fertiggestellt, teils im Bau begriffen.

Zur Sicherung der Züge beim Befahren von Weichen und Bahnhofsgleisen schreibt die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Hauptbahnen vor, daß die von ein- oder durchfahrenden Personenzügen gegen die Zungenspitzen befahrenen Weichen mit den für die Fahrt gültigen Signalen derart in Abhängigkeit gebracht sein sollen, daß die Signale erst auf Fahrt gestellt werden können, wenn die Weichen richtig stehen, und daß diese verschlossen sind, solange die Signale auf Fahrt stehen. Darüber hinaus sind gleiche Sicherungen fast überall auch für die ein- und ausfahrenden Güterzüge hergestellt. Auch auf den wichtigeren Stationen der Nebenbahnen ist eine solche Abhängigkeit zwischen Weichen und Signalen vorhanden. Die Bedienung der in dieser Weise voneinander abhängigen Weichen und Signale erfolgt von den sogenannten **W e i c h e n = u n d S i g n a l = s t e l l w e r k e n** aus.

Die Einrichtungen, die die vorgeschriebene Abhängigkeit zwischen den Weichen und Signalen herstellen, werden in vielen Fällen noch durch weitere Sicherheitsvorrichtungen ergänzt. Durch Kontrollriegel wird das richtige Anliegen der Weichenzungen überwacht. Elektrische Sperrfelder, Sperrschienen oder Zeitverschlüsse verhindern das Umstellen unter dem fahrenden Zuge nach Einziehung des Fahrsignals.

Neben den Anlagen, bei denen die Weichen und Signale von einem Punkte aus — dem Stellwerksgebäude — mit Drahtzügen und Gestängen auf mechanischem Wege durch Menschenkraft gestellt werden, wird neuerdings zu dem Umstellen auch elektrische Kraft und Preßluft benutzt, wobei die Weichensteller im Stellwerk nur kleine Steuerungshebel umzulegen haben und körperlich nicht angestrengt werden.

Um die **S i c h t b a r k e i t** der Signale zu erhöhen, sind die Signallaternen wesentlich verbessert worden. Für die Vor- und Lang-

Samfahrtsignale ist mit der Einführung eines aus zwei Lichtern bestehenden Nachtsignals begonnen worden, das besser in die Augen fällt. Dabei wird für die Warnungsstellung statt des früher vorgeschriebenen grünen Lichtes nach den Vereinbarungen der Bundesregierungen allgemein gelbgeblendetes Licht verwendet. Das grüne Licht bedeutet dann immer — sowohl am Hauptsignal als auch am Vorignal — „Fahrt frei“, während es bisher nur am Hauptsignal „Fahrt frei“, am Vorignal aber „Warnung“ bedeutete.

Zur Überwachung der Zuggeschwindigkeit finden Radtaster Verwendung. Auf je 1000 km Betriebslänge sind 151 solcher Einrichtungen vorhanden.

Zur Förderung der Betriebssicherheit sind die Hauptbahnstrecken mit Streckenfernsprechern ausgerüstet worden, die eine schnelle und bequeme Verständigung der Block- und Streckenwärterposten unter sich und mit den nächstgelegenen beiden Stationen ermöglichen. Tragbare Fernsprecher finden Anwendung bei Hilfszügen.

Auf vielen Strecken sind die bisher oberirdischen Block- und Telegraphenleitungen in Kabel verlegt worden, namentlich da, wo erfahrungsmäßig die betriebssichere Instandhaltung und Unterhaltung des Gestänges mit größeren Schwierigkeiten verbunden war, oder wo der weitere Ausbau der Gestänge den Lokomotivführern die erforderliche Übersichtlichkeit über die Strecke und Signale erschwerte.

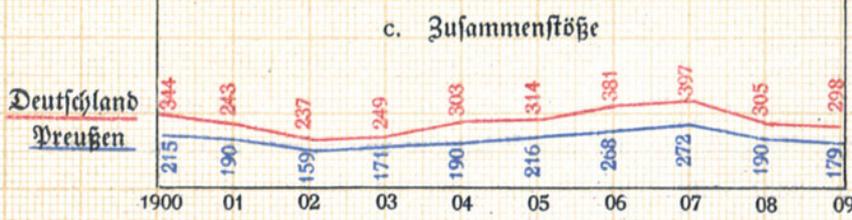
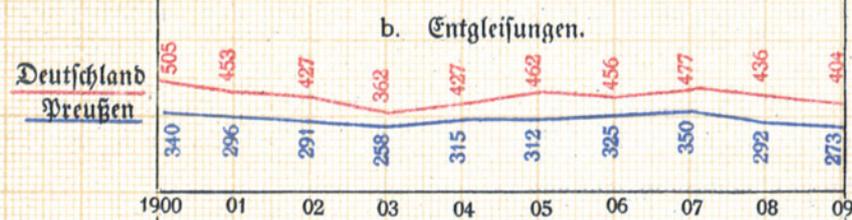
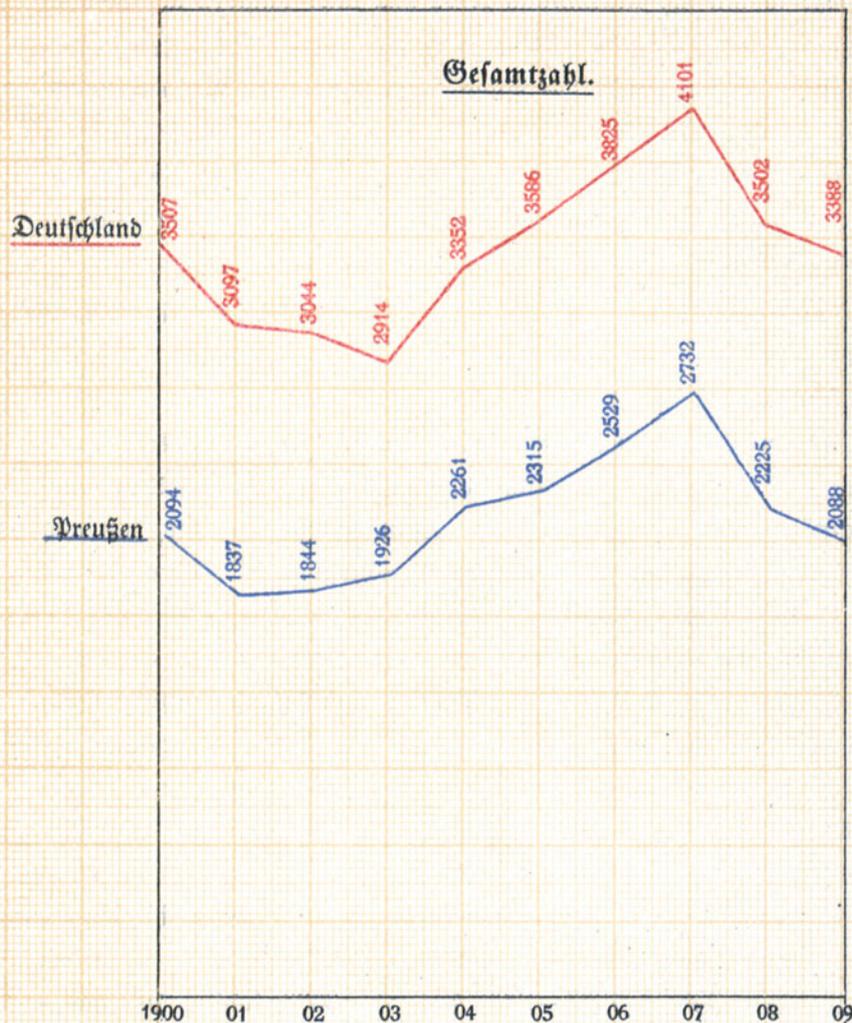
Zur Erhöhung der Betriebssicherheit ist die Beseitigung von Wegübergängen in Schienenhöhe stetig fortgesetzt worden. In den Jahren 1900—1909 sind rd. 3030 solcher Übergänge entweder durch Über- oder Unterführungen ersetzt oder ganz aufgehoben worden.

Unbewachten Wegübergängen der Nebenbahnen sind in größerem Umfange selbsttätige Warnungsläutewerke eingebaut worden.

Die vergleichende Statistik ergibt, daß die preußisch-hessischen Staatsbahnen in bezug auf die Betriebssicherheit eine der ersten Stellen einnehmen, wengleich sie in dem abgelaufenen Jahrzehnt von schweren Unfällen nicht verschont geblieben sind.

Ein schwerer Unfall mit sehr beklagenswerten Folgen fand am 20. Dezember 1901 bei Altenbeken statt.

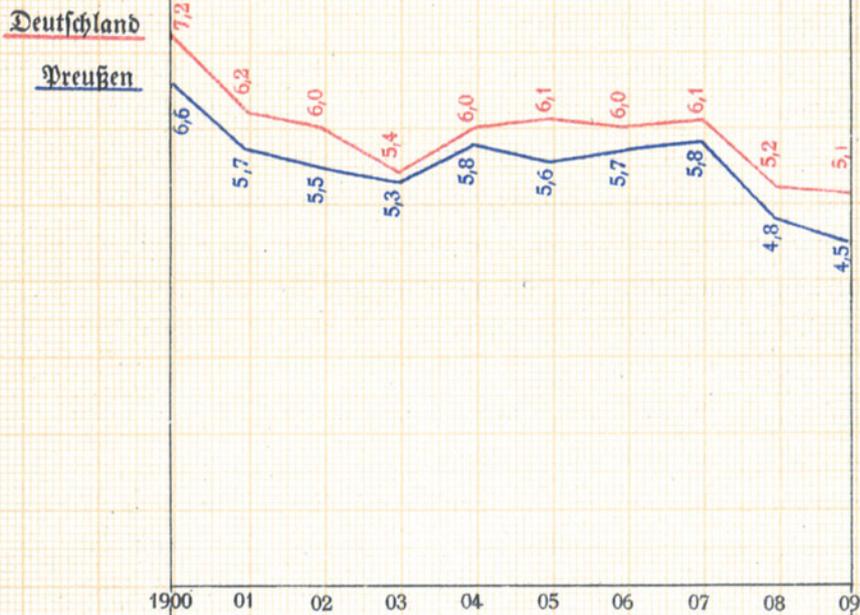
Unfälle im
allgemeinen.



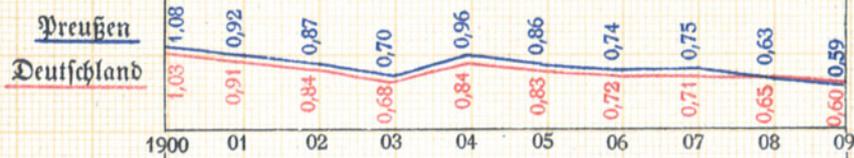
Maßstab 1 mm = 35 Unfälle.

Auf 1 Million Zugkilometer aller Züge.

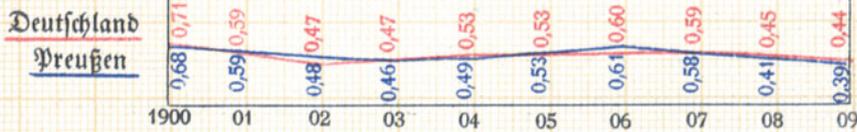
a. Unfälle überhaupt.



b. Entgleisungen.



c. Zusammenstöße



Maßstab 10 mm = 1 Unfall.

Am 7. August 1905 erfolgte bei Spremberg der Zusammenstoß zweier Schnellzüge, bei dem 14 Personen getötet und 22 verletzt wurden.

Im Jahre 1907 entgleiste ein Schnellzug bei Tremessen am 7. August und ein solcher bei Straußberg am 3. September.

Mit zu den schwersten Unfällen, von denen die preußisch-hessischen Staatsbahnen je betroffen wurden, zählt der Zusammenstoß des Luxuszuges mit dem Militärurlauberzug in Mülheim a. Rhein am 30. März 1910.

Anlagen
5 bis 7.

Ungeachtet der Opfer an Leben und Gesundheit, die diese und andere Unfälle mit sich brachten, kann doch festgestellt werden, daß auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen in den letzten Jahren, wie aus den Anlagen 5, 6 und 7 hervorgeht, die Zahl der Unfälle sowie der verunglückten Reisenden und Bediensteten sich im allgemeinen in absteigender Linie bewegt.

Die Abnahme der Zahl der Betriebsunfälle auf 1 000 000 Zugkilometer aller Züge (Anlage 5) ist um so bemerkenswerter, als bei wachsendem Verkehr naturgemäß die Betriebsgefahr in stärkerem Maße zunimmt als der Verkehr.

Zum Vergleich sind die sämtlichen deutschen Bahnen, die die Unfälle nach den gleichen Grundsätzen wie die preußisch-hessischen Staatsbahnen melden, sowie die englischen Bahnen, soweit vergleichsfähige Zahlen vorliegen, herangezogen worden.

Der Vergleich mit den Unfällen auf den englischen Bahnen, deren Netz ungefähr dem der preußisch-hessischen Staatsbahnen gleich ist — England 37 432 km, Preußen-Hessen 36 680 km —, führt aber ebensowenig, wie dies ein Vergleich mit anderen außerdeutschen Bahnen tun würde, zu unanfechtbaren Schlüssen, weil die Statistik der fremden Länder nach anderen Grundsätzen aufgestellt wird. So werden in England z. B. nur die Zusammenstöße und Entgleisungen aufgeführt, bei denen Personenzüge beteiligt sind, während in Deutschland auch die Unfälle bei Güterzügen und im Rangierbetriebe gezählt werden.

Betriebsunfälle.

In Anlage 5 und Abbildung 9 (Seite 68/69) sind die auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen und den deutschen Eisenbahnen vorgekommenen Unfälle sowie die unter diese fallenden Entgleisungen und Zusammenstöße nach ihrer Gesamtzahl zusammengestellt. Da sich hieraus der Stand der Betriebssicherheit nicht ohne weiteres erkennen läßt, sind die Zahlen auch auf eine Betriebseinheit von 1 000 000 Zugkilometer aller Züge berechnet worden. Hieraus ergibt sich im allgemeinen eine absteigende Bewegung der auf die Betriebseinheit berechneten Unfallzahlen.

Im Durchschnitt der letzten 10 Jahre beträgt die Zahl der Unfälle in Deutschland 5,93, auf den preuß.-hess. Staatsbahnen 5,53, „ Entgleisungen „ „ 0,78, „ „ „ „ „ 0,81, „ Zusammenstöße „ „ 0,54, „ „ „ „ „ 0,52 auf 1 000 000 Zugkilometer.

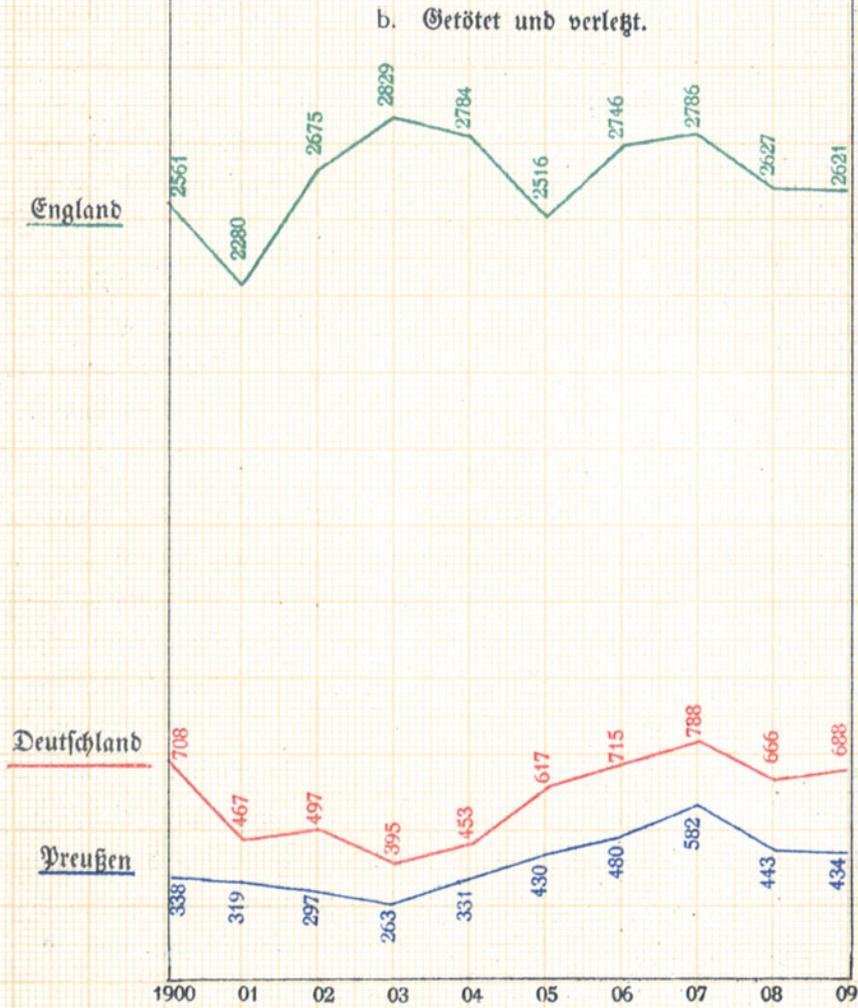
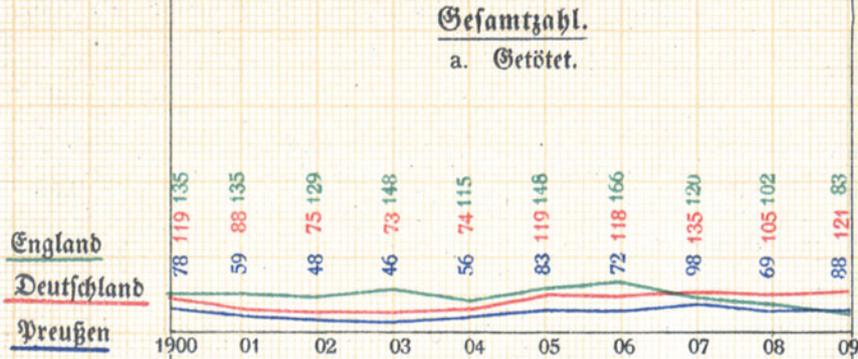
In der Anlage 6 und Abbildung 10 (Seite 72/73) ist die Zahl der getöteten und verletzten Reisenden für die preußisch-hessischen Staatsbahnen, für Deutschland und für England zusammengestellt, ferner sind die Unfallzahlen auf eine Betriebseinheit von 1 000 000 Reisenden berechnet. Hiernach ist die auf 1 000 000 Reisende zurückgeführte Anzahl der verunglückten Reisenden bei den preußisch-hessischen und den deutschen Bahnen annähernd gleich, bei den englischen Bahnen wesentlich höher. Im Durchschnitt der letzten 10 Jahre betragen die Unfallzahlen auf 1 000 000 Reisende

Verunglückte Reisende.

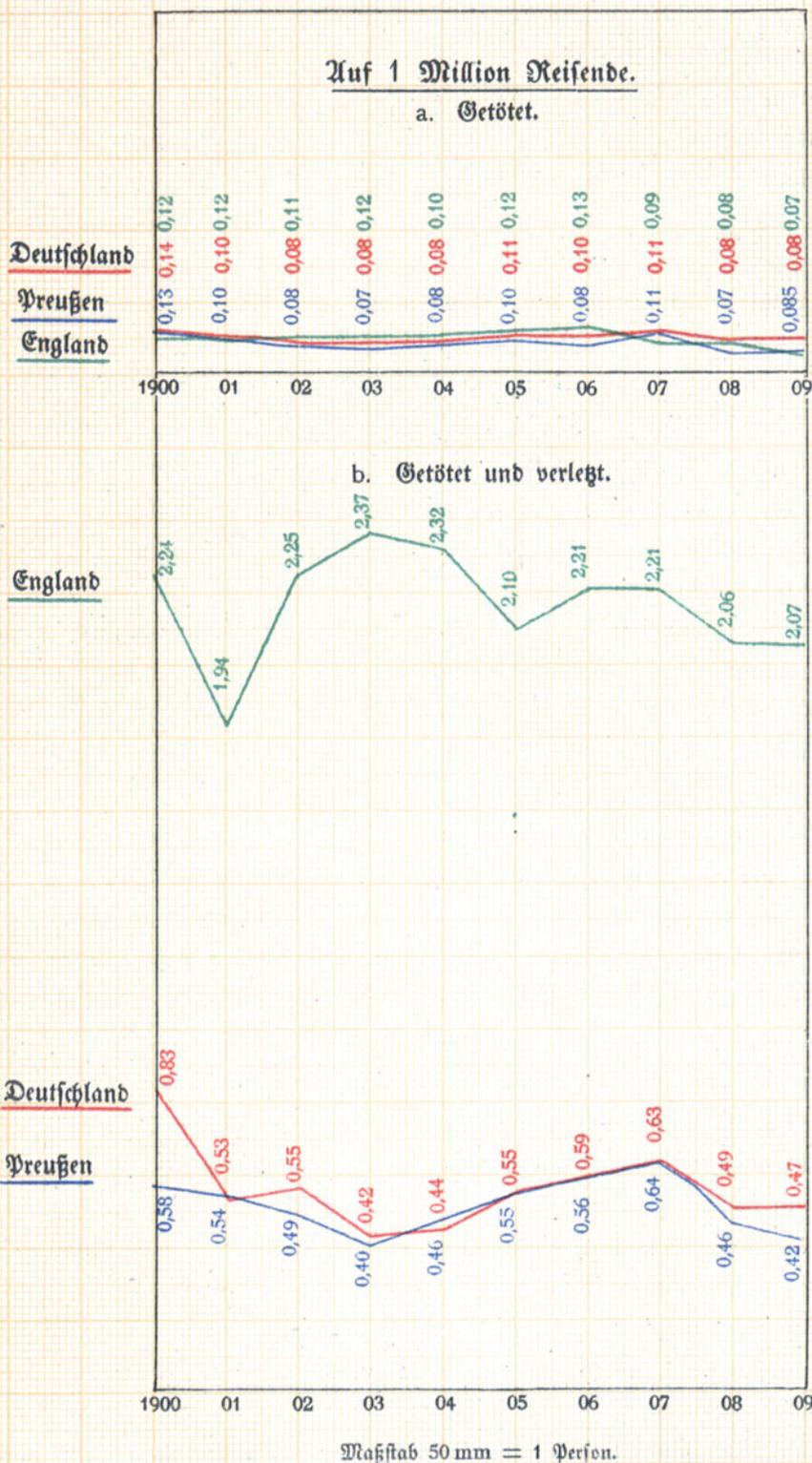
auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen	0,09	} an verunglückten Reisenden,	0,51	} an verunglückten Reisenden überhaupt.		
in Deutschland	0,10				} Reisenden,	0,55
in England	0,11						2,18

Auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen ist das Jahr 1907 mit der Zahl 0,64 der verunglückten Reisenden auf 1 000 000 Reisende das ungünstigste. Diese Zahl bleibt aber weit unter der Zahl 1,94 des für England günstigsten Jahres 1901. Bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen werden die Reisenden, die mehrere Bezirke im direkten Verkehr durchfahren, nur einmal gezählt. In England erscheinen aber die über mehrere Bahnen fahrenden Personen wiederholt in der Statistik, so daß sich aus dieser Ursache eine verhältnismäßig höhere Zahl ergibt als in Preußen. Andererseits wird aber in der englischen Statistik die Zahl der auf Zeitkarten beförderten Reisenden nicht mitgerechnet, während dies in der Statistik der deutschen Bahnen geschieht. Es kann angenommen werden, daß sich der Unterschied dieser statistischen Angaben gegenseitig ungefähr ausgleicht.

Auch bei den unverschuldet durch Zugunfälle verunglückten Reisenden weisen die deutschen Bahnen geringere Zahlen auf als die englischen. Die



Maßstab 1 mm = 25 Personen.



auf 1 000 000 Reisende zurückgeführten Unfallzahlen betragen hierbei im Durchschnitt der letzten 10 Jahre

auf den preußisch-hessischen	} an getö-	} 0,260	} an verun-			
Staatsbahnen				0,012	0,274	glückten
in Deutschland				0,012	0,274	Reisenden
in England	0,012	0,477	überhaupt.			

Verunglückte
Beamte und
Arbeiter.

Die Zahl der durch Unfälle getöteten und verletzten Beamten und Arbeiter — Anlage 7 und Abbildung 11 (Seite 76/77) —, bezogen auf 1000 Beamte und Arbeiter, zeigt im allgemeinen ebenfalls eine absteigende Bewegung. Daß die Zahl der Verletzten auf englischen Bahnen wesentlich höher ist als auf den deutschen Bahnen, hängt zum Teil mit einer seit 1895 in England eingeführten Änderung der statistischen Erhebungen zusammen.

Im Durchschnitt der letzten 10 Jahre betragen die Unfallzahlen, auf 1000 Beamte und Arbeiter bezogen,

auf den preußisch-hessischen	} an	} 3,16	} an verunglück-			
Staatsbahnen				1,03	3,43	ten Beamten und
in Deutschland				0,99	3,43	Arbeitern
in England	1,02	11,12	überhaupt.			

Militärische
Leistungen.

Die Truppenbeförderungen stellen an die Eisenbahnverwaltung während des ganzen Jahres erhebliche Anforderungen. Die Hauptleistung fällt in die Zeit der großen Herbstübungen, wo in der Regel fast gleichzeitig in allen Teilen der Monarchie umfangreiche Beförderungen stattfinden. Eine Übersicht hierüber ist in der Anlage 8 beigelegt. Die Bereitstellung der für die Manöverbeförderungen erforderlichen Betriebsmittel bedarf eingehender Vereinbarungen und gestaltet sich dann besonders schwierig, wenn umfangreiche Transporte in weiter Entfernung voneinander und in so kurzen Zwischenräumen stattfinden, daß ein Ausgleich der Wagen nicht angängig ist. Gleichwohl ist es in letzter Zeit mehr und mehr gelungen, für die Mannschaftsbeförderung fast ausschließlich *P e r s o n e n w a g e n* zu stellen und infolge des einmütigen Zusammenwirkens aller Eisenbahnverwaltungen die Stellung ausgerüsteter Güterwagen für diesen Zweck auf die dringendsten Fälle zu beschränken. Für die glatte Abwicklung der Transporte ist es auch von Bedeutung, ob die berittenen Truppen die Eisenbahn benutzen oder den Weg zwischen ihren Garnisonen und dem Manövergelände in Fußmärschen zurücklegen. Da die Truppenbeförderungen mit der Zeit des gesteigerten Güter-

Anlage 8.

verkehrs im Herbst zusammenfallen, bedarf es weitgehender Vorbereitungen, um Störungen an der einen oder anderen Stelle zu vermeiden. Wie es bisher gelungen ist, die Truppenbeförderungen im allgemeinen ohne nennenswerte Störungen durchzuführen, so ist es auch möglich gewesen, Schädigungen des öffentlichen Verkehrs abzuwenden.

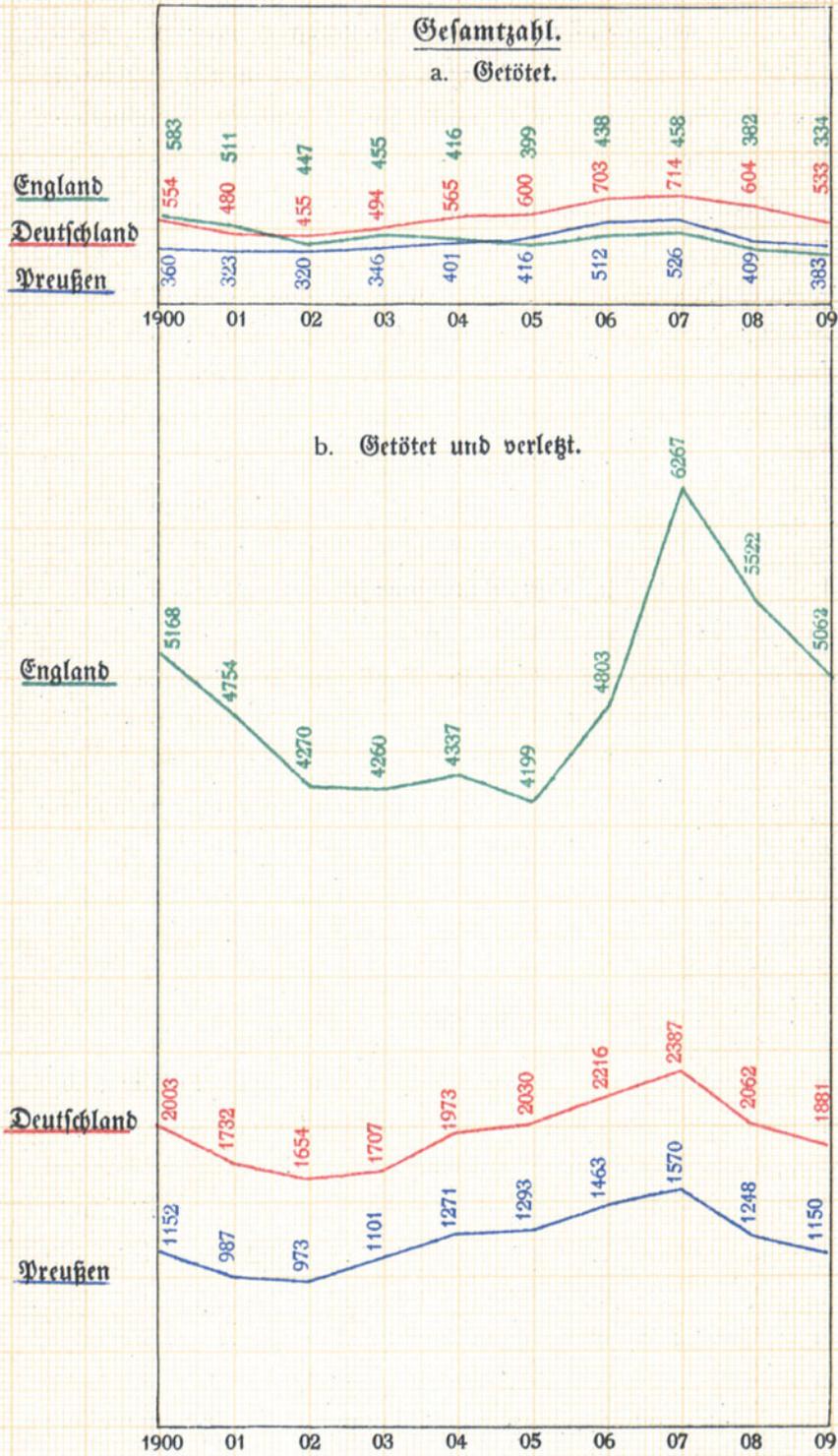
Zur Erreichung einer möglichst großen Schlagfertigkeit im Falle einer Mobilmachung werden ferner fortlaufend von der Eisenbahnverwaltung Sonderzüge zu militärischen Übungen kostenlos zur Verfügung gestellt, um das Ein- und Ausladen von Truppen, feldmarschmäßig gepackten oder aufgeschirrten Pferden und kriegsmäßig beschwerten Fahrzeugen mit Notrampen auf den Bahnhöfen und auf freier Strecke zu üben. Diese Übungen, die sich in früheren Jahren nur auf kleinere Verbände erstreckten, wurden in den letzten Jahren auch in kriegsstarke Formationen vorgenommen. Es sind im Jahre 1900=13, 1901=14, 1902=16, 1903=14, 1904=17, 1905=15, 1906=13, 1907=14, 1908=27 und 1909=22 solche Übungs-sonderzüge von der Eisenbahnverwaltung kostenlos gestellt worden.

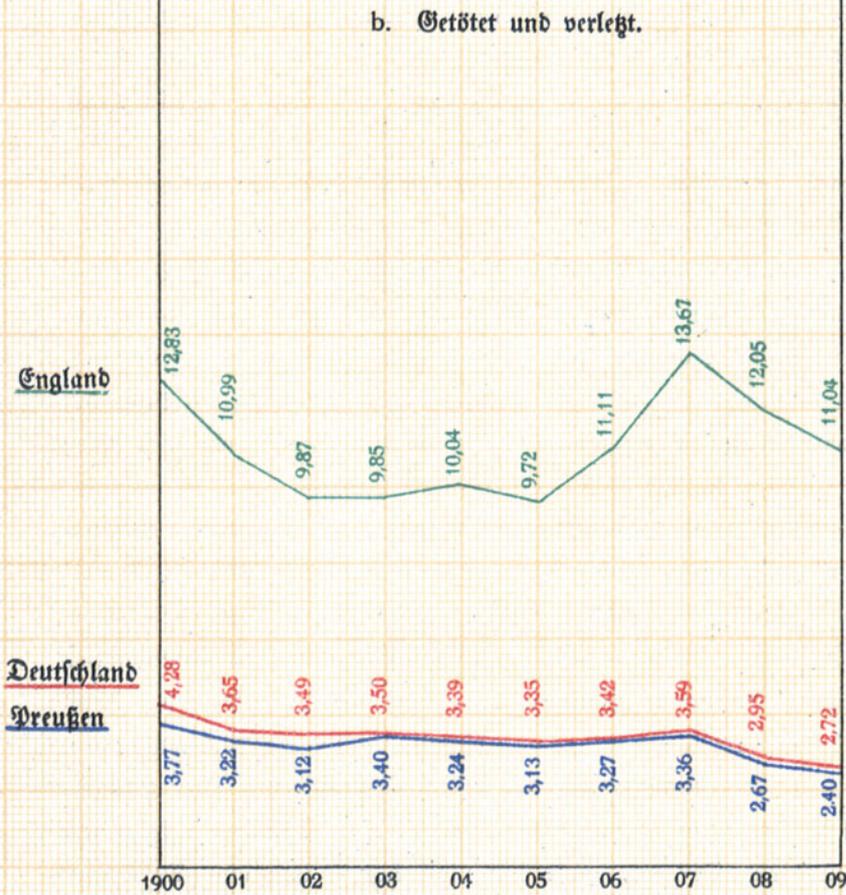
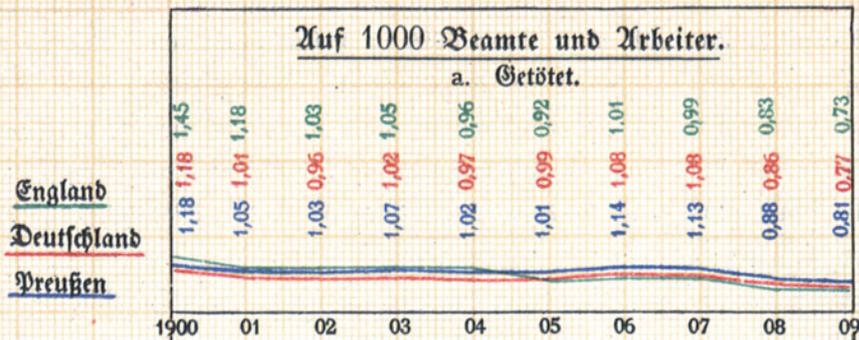
Außerdem sind wiederholt Versuchsfahrten mit Sonderzügen, die in Länge und Belastung ganzen Militärzügen gleichkamen, ausgeführt worden, um die sichere Durchführung des Militärfahrplans auf ungünstigen Bahnstrecken (mit starken Neigungen und scharfen Krümmungen) zu erproben und die erforderliche Zugkraft, das Zuggewicht, die Wagenlänge usw. zu ermitteln oder nachzuprüfen.

6. Verkehr.

Die rechtlichen Grundlagen des Eisenbahnverkehrs des Deutschen Reichs sind in dem vergangenen Jahrzehnt unverändert geblieben, jedoch sind die Bestimmungen in manchen Einzelheiten, den Bedürfnissen des fortschreitenden Eisenbahnverkehrs entsprechend, verbessert worden. Das Internationale (Berner) Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, dem Rumänien im Jahre 1904 und Schweden im Jahre 1907 beigetreten sind, ist auf einer im Jahre 1905 in Bern abgehaltenen internationalen Konferenz neu durchgesehen worden. Die Beschlüsse der Konferenz sind durch Staatsvertrag vom 19. September 1906 genehmigt und am 22. Dezember 1908 in Kraft getreten. Aus diesem Anlaß ist auch die deutsche Eisenbahnverkehrsordnung auf Anregung des Reichs-Eisenbahn-Amtes in den Jahren 1906

Allgemeines.
Rechtliche
Grundlagen.





Maßstab 5 mm = 1 Person.

bis 1908 umgearbeitet worden und in ihrer neuen Fassung am 23. Dezember 1908 veröffentlicht und am 1. April 1909 in Geltung getreten. Die Umarbeitung hat in steter Fühlung mit den Vertretern von Handel, Industrie, Land- und Forstwirtschaft stattgefunden, auch waren bei den Vorberatungen über die Änderung des Internationalen Übereinkommens und der Eisenbahn-Verkehrsordnung Vertreter des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten beteiligt. Infolge der Änderung der gesetzlichen Grundlagen mußten der Deutsche Personen- und Gepäcktarif, der Deutsche Tiertarif und der Deutsche Gütertarif umgearbeitet werden. Die neuen Bestimmungen bringen eine Reihe von Verbesserungen zugunsten des Verkehrs. Vor allem war es für die Industrie von Wichtigkeit, daß für viele für den Eisenbahntransport gefährliche Gegenstände Erleichterungen in den Beförderungsbedingungen und damit Verbilligungen im internationalen und im inneren deutschen Verkehr geschaffen werden konnten.

Die Fortbildung der deutschen Tarife erfolgte wie bisher durch die ständige Tarifkommission und die Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen. Die jetzt geltenden Tarife stehen seit dem 1. April 1910 in Kraft.

Wirtschaftliche
Beiräte.

Die durch Gesetz vom 1. Juni 1882 errichteten w i r t s c h a f t l i c h e n B e i r ä t e , die Bezirkseisenbahnräte und der Landeseisenbahnrat, haben in regelmäßigen Sitzungen über die ihnen durch Gesetz zugewiesenen Verkehrsangelegenheiten — hauptsächlich Tarife und Fahrpläne — beraten. In den Bezirkseisenbahnrat zu Frankfurt a. M. sind infolge des Staatsvertrags vom 14. Dezember 1901 über die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckar-Eisenbahn Vertreter badischer wirtschaftlicher Körperschaften eingetreten.

Die den Landeseisenbahnrat betreffenden Bestimmungen des Gesetzes vom 1. Juni 1882 sind durch das Gesetz vom 15. Juni 1906 (Gesetzsamml. S. 321) dahin geändert worden, daß auch Vertreter außerpreussischer Bundesstaaten, deren Gebiet in größerem Umfang von preussisch-hessischen Eisenbahnen durchzogen wird, zum Landeseisenbahnrat zugelassen werden können. Demgemäß sind 5 Vertreter aus diesen Bundesstaaten in den Landeseisenbahnrat gewählt worden, der nunmehr aus 47 Mitgliedern besteht. Der Landeseisenbahnrat hat im Herbst des Jahres 1908 auf eine 25 jährige erfolgreiche Tätigkeit zurückblicken können. Aus diesem Anlaß ist ihm eine Denkschrift über die ersten 25 Jahre seiner Tätigkeit überreicht, auch sind einzelne seiner Mitglieder durch Verleihung Allerhöchster Auszeichnungen geehrt worden.

Im vergangenen Jahrzehnt hat der Landeseisenbahnrat zwanzig Sitzungen abgehalten, in denen über die dem Landtage vorzulegenden Normaltransportgebühren für Personen, Gepäck, lebende Tiere und Güter, über die wichtigeren, durch die ständige Tariffkommission vertretenen Angelegenheiten und über eine Reihe von Ausnahmetarifen beraten worden ist. Seine gutachtlichen Äußerungen sind eingeholt über die Entwürfe der neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung und die Reform der Personen- und Gepäcktarife. Die Ergebnisse seiner Beratungen sind alljährlich dem Landtage mitgeteilt worden. Den Beschlüssen des Landeseisenbahnrats konnte in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle beigetreten werden.

Am 1. Mai 1907 ist ein neuer einheitlicher Personen- und Gepäck-Personen- und
Gepäcktarife
und Personen-
und Gepäck-
verkehr.tarif auf allen deutschen Eisenbahnen eingeführt worden. Der Tarif ist das Ergebnis langer Verhandlungen zwischen den Regierungen der deutschen Bundesstaaten mit Eisenbahnbefitz. Eine einheitliche Gestaltung der deutschen Personen- und Gepäcktarife war seit Jahrzehnten erstrebt, aber bisher nicht gelungen. Während im Jahre 1877 eine Verständigung aller deutschen Eisenbahnen über einen einheitlichen Gütertarif erreicht war, hatte jede Bahn noch ihren eigenen Personen- und Gepäcktarif, und diese Tarife wichen in vielen Bestimmungen voneinander ab. Dies wurde als ein Mißstand von den Reisenden empfunden und hatte auch für die Eisenbahnen mancherlei Unzuträglichkeiten bei der Bildung direkter Tarife, der Abrechnung usw. zur Folge.

Es wurde darüber geklagt, daß die Zahl der Wagenklassen und die Fahrpreise für das Personenkilometer in Norddeutschland und in Süddeutschland verschieden waren. Schnellzugzuschläge wurden auf den preußisch-hessischen Bahnen nur bei einfachen, in den übrigen Staaten auch bei Rückfahrkarten erhoben. Auf den norddeutschen Bahnen wurde Freigepäck im Gewicht von 25 kg gewährt, was die süddeutschen Bahnen nicht kannten. Dagegen waren die Gepäcksätze für die das Freigewicht übersteigenden Sendungen (0,5 ₰ für 10 kg und 1 km) höher auf den norddeutschen Bahnen, als die Gepäckfrachtsätze auf den süddeutschen Bahnen (0,35 ₰ für 10 kg und 1 km). Sachlich kaum zu begründende Verschiedenheiten in den Preisen bestanden, je nachdem der Reisende eine einfache Fahrkarte, eine Rückfahrkarte oder ein zusammenstellbares Fahrscheineft benutzte.

Ein erster Schritt zur Vereinfachung und Verbesserung des Personentaris war die Festsetzung einer einheitlichen Geltungsdauer für die Rück-

fahrtarten. Diese Geltungsdauer war auf den einzelnen Eisenbahnen verschieden bemessen, ohne daß innere Gründe dafür vorlagen. Die preußisch-hessischen Staatsbahnen setzten vom 4. Juli 1901 ab die Geltungsdauer allgemein auf 45 Tage fest. Die übrigen Staatsbahnen schlossen sich sehr bald diesem Vorgehen an. Infolge dieser Maßregel konnte eine Anzahl von Ausnahmetarifen (Sommerfahrten, feste Rundreisetarten usw.) ohne Schädigung des Verkehrs aufgehoben und damit schon Vereinfachungen erzielt werden. Die Verlängerung der Geltungsdauer hatte zur Folge, daß die Rückfahrtarten in weit größerem Umfange benutzt wurden, und nach und nach 70 bis 75% aller Reisenden mit Rückfahrtarten fuhren.

Als die deutschen Bundesregierungen auf Anregung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten in gemeinsame Beratungen zur Umgestaltung der Personen- und Gepäcktarife eintraten, bestand Einverständnis darüber, daß zunächst die Rückfahrkarte ganz beseitigt werden mußte. Durch die Reform sollten ferner die vorerwähnten Ungleichheiten und außerdem auch eine Reihe von Ausnahmen (Kilometerhefte, Landeskarten) beseitigt werden.

Zu einer allgemeinen Verbilligung der Personen- und Gepäcktarife lag ein Anlaß nicht vor, es war jedoch Aufgabe der Reform, Tarifierhöhungen tunlichst zu vermeiden und, wo dies nicht anging, sie durch sonstige den Reisenden gewährte Vorteile möglichst auszugleichen.

Unter Aufhebung der Rückfahrtarten wurde eine einheitliche *K l a s s e n e i n t e i l u n g* für ganz Deutschland mit gleichen Mindesteinheitsfähen durchgeführt, die für das Personenkilometer in I. Klasse 7 \mathcal{M} , in II. Klasse 4,5 \mathcal{M} , in III. Klasse 3 \mathcal{M} und in IV. Klasse (in Bayern und Baden IIIb-Klasse) 2 \mathcal{M} betragen.

Die Ermäßigung der Fahrpreise infolge der Beseitigung der Rückfahrtarten hatte für die preußisch-hessischen Staatsbahnen einen rechnungsmäßigen Ausfall von 15,6 Millionen Mark zur Folge. Um diesen wenigstens teilweise zu decken, wurden Schnellzugzuschläge allgemein eingeführt und Freigepäck nicht mehr gewährt. Diese beiden Maßnahmen bildeten außerdem ein Entgegenkommen gegen die übrigen deutschen Bahnen, die allgemein Schnellzugzuschläge erhoben und zum Teil Freigepäck nicht gewährten.

Für Benutzung der Schnellzüge wurden feste, auf größere Entfernungen abgestufte Zuschläge eingeführt, nämlich bei Entfernungen bis zu 75 km im Betrage von 25 \mathcal{M} für die III. und 50 \mathcal{M} für die II. und die I. Klasse, für Entfernungen bis zu 150 km von 50 \mathcal{M} und 1 \mathcal{M} und über 150 km von

1 *M* und 2 *M*, d. h. für diese Entfernungen in Höhe der vormaligen Gebühr für Platzkarten, die nunmehr wegfiel.

Der *G e p ä c k t a r i f* wurde abweichend von dem früheren Verfahren als Zonentarif mit festen größeren Gewichtsz- und Entfernungseinheiten gestaltet. Die Gewichtsstufen betragen je 25 kg, mit Ausnahme der 1. und 2. Stufe, wo sie sich auf 10 und 15 kg belaufen, die Entfernungsstufen bis zu 50 km je 25 km, von 51 bis 500 km je 50 km, von 500 bis 800 km je 100 km. Bei Entfernungen von mehr als 800 km erhöhen sich die Sätze nicht mehr. Für Gepäckstücke im Gewicht bis zu 25 kg sind in einer *V o r s t u f e* besonders ermäßigte Preise eingestellt. Der Tarif ist so angelegt, daß, wenn mehrere zusammenreisende Personen ihr Gepäck nach derselben Zielstation zusammen aufgeben, die Preise sich gleichfalls ermäßigen.

Das finanzielle Ergebnis des neuen Tarifs stellte sich rechnermäßig in runden Zahlen so, daß der vorerwähnten Mindereinnahme von 15,6 Millionen Mark Mehreinnahmen infolge der Erhöhung der Einheitsätze der I. Klasse, der allgemeinen Einführung der Schnellzugzuschläge und des neuen Gepäcktarifs im Gesamtbetrage von 9,1 „ „ gegenüberstanden, also ein Ausfall von 6,5 Millionen Mark zu erwarten war.

Es wurden ferner für die zusammengestellten Fahrtscheinhefte des Vereinsreiseverkehrs einheitliche Preise von 7,3 *ℳ* für die I. Klasse, 4,8 *ℳ* für die II. Klasse und 3,2 *ℳ* für die III. Klasse vereinbart.

In der Anlage 9 sind die jetzt geltenden Tariffätze zusammengestellt. *Anlage 9.*

Von dem einheitlichen Tarif bestehen noch folgende Abweichungen:

1. Die Fahrpreisermäßigungen für Kinder, für wissenschaftliche und ähnliche Ausflüge, für milde und soziale Zwecke. Diese Fahrpreisermäßigungen sind bei allen deutschen Eisenbahnen dieselben;
2. Fahrpreisermäßigungen für Monats-, Schüler- und Arbeiterkarten;
3. Fahrpreisermäßigungen für Stadt- und Vorortverkehre;
4. Fahrpreisermäßigungen für Sonntagskarten und für Sonderzüge, insbesondere die Feriensonderzüge. Für die Sonderzüge sind übereinstimmende Fahrpreise und Beförderungsbedingungen vereinbart.

Fahrkarten-
steuer.

Anlage 10.

Als die Verhandlungen der Bundesregierungen über die Personen- und Gepäcktarife bereits in allen wesentlichen Punkten abgeschlossen waren, wurde durch Reichsgesetz vom 3. Juni 1906 die Fahrkartensteuer eingeführt, die am 1. August 1906 für den Binnenverkehr, am 1. Oktober 1906 für den Auslandsverkehr in Kraft getreten ist. Der in Anlage 10 beigelegte Steuer-tarif ist ein nach Fahrpreisen und Wagenklassen abgestufter Feststempel. Die niedrigste (2 Pfennig-) Klasse ist steuerfrei. Die Sätze der drei obersten Wagenklassen stehen im Verhältnis von 1 : 2 : 4. Die Steuersätze der III. Klasse steigen von 5 ₰ bis zu 2 ₳, die der II. Klasse von 10 ₰ bis 4 ₳, die der I. Klasse von 20 ₰ bis 8 ₳. Bei Fahrkarten im Preise von über 50 ₳ tritt eine Erhöhung der Steuer nicht mehr ein.

Die Erhöhungen der Fahrpreise der drei oberen Wagenklassen infolge Einführung der Fahrkartensteuer sind von den Reisenden vielfach in Zusammenhang gebracht mit der Änderung der Personen- und Gepäcktarife, die erst 8 Monate später eingeführt worden ist.

Verbesserungen
im Personen-
verkehr.

Die neuen Tarife sind am 1. Mai 1907 für den gesamten inneren deutschen Verkehr in Geltung getreten und allmählich auch im internationalen Verkehr durchgeführt worden.

Alle Eisenbahnen sind bemüht gewesen, durch Bekanntmachungen, Aushänge, belehrende Erörterungen in der Presse die neuen Tarife in möglichst weitem Umfange zur allgemeinen Kenntnis zu bringen und den Reisenden den Übergang in die neuen Verhältnisse zu erleichtern.

Bei Einführung des neuen Tarifs konnten verschiedene Erleichterungen zur Bequemlichkeit der Reisenden getroffen werden. So wurden Doppelfarten eingeführt, um den Reisenden die Möglichkeit zu geben, bei der Hinreise sich sogleich eine Karte für die Rückfahrt zu lösen. Die Schnellzugzuschlagarten werden außer an den Schaltern auch in den D-Zügen und auf den Bahnsteigen verkauft. Die Wescheinigung der Unterbrechung der Fahrt konnte weggelassen; bei Fahrgelderstattung werden Schreibgebühren nicht mehr erhoben. Die Gepäckabfertigung, insbesondere kleiner Gepäckstücke, wurde einfach und zweckmäßig gestaltet.

Die direkten Fahrkarten und die auf den Stationen aufliegenden direkten Fahrpreise sind bedeutend vermehrt worden.

Die Geltungsdauer der gewöhnlichen Fahrkarte ist allgemein auf 4 Tage festgesetzt. Es sind besondere Bestimmungen getroffen, nach denen

die Lösung von Schnellzugzuschlagkarten und die Abfertigung des Gepäcks — in Ermanglung direkter Fahrkarten — über die Endstation hinaus ermöglicht wird. Zusammengestellte Fahrscheinehefte sind auch für Reisen in einer Richtung zugelassen. Reisegepäck kann — zu den Sätzen des Expressguttarifs — auch ohne Lösung einer Fahrkarte abgefertigt werden.

Die Folgen der Reform haben im wesentlichen den Erwartungen entsprochen, die man daran geknüpft hat, und die in den ersten Monaten vielfach geäußerten Beschwerden besonders solcher Reisender, für die die Fahrpreise etwas erhöht waren, sind jetzt verstummt.

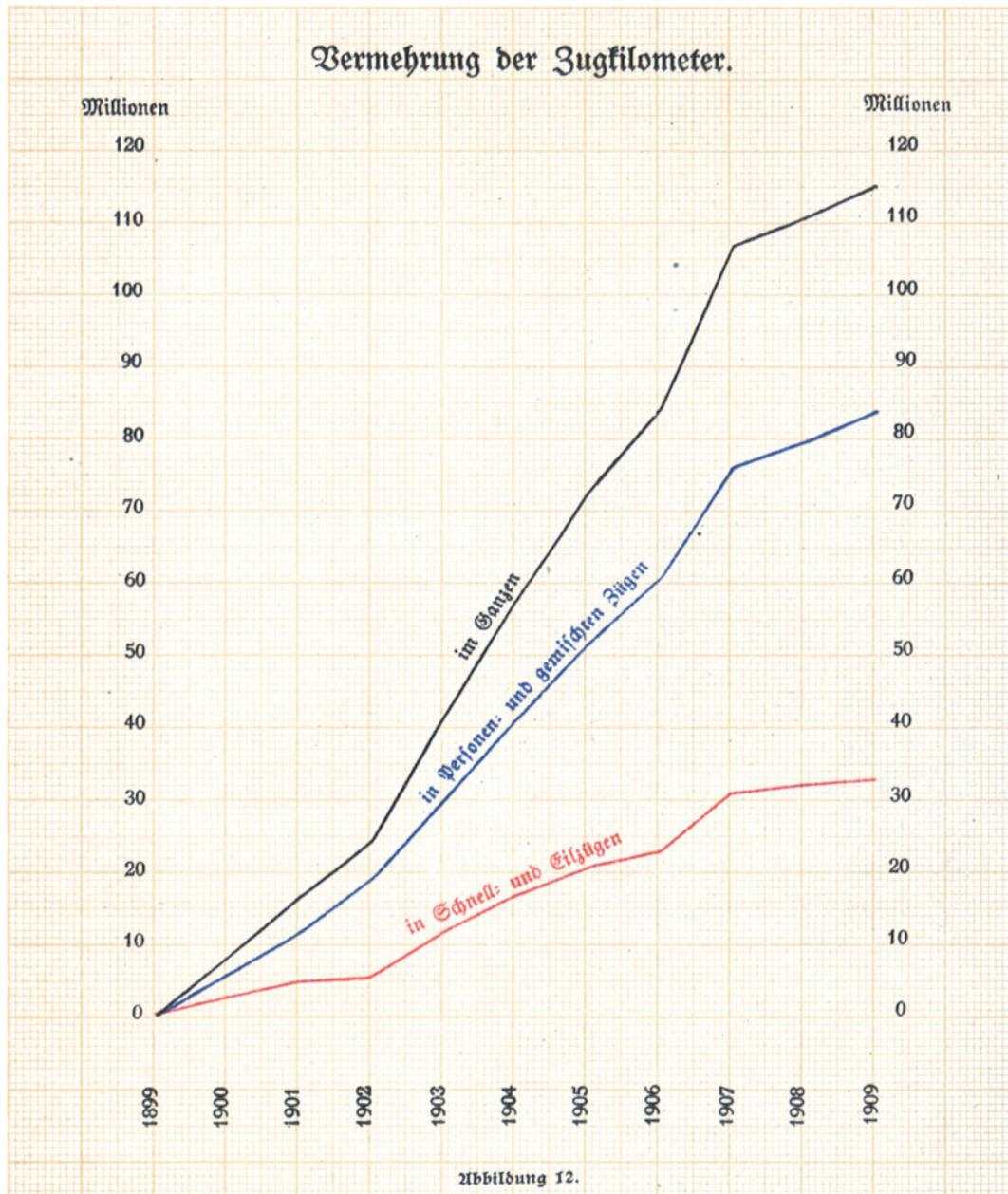
In dem seit Einführung der Reform verfloffenen Zeitraum ist auch sonst der Pflege des Personenverkehrs besondere Aufmerksamkeit gewidmet worden. Die Anzahl der Schnellzüge ist, ebenso wie die der Eilzüge, vermehrt. Schon jetzt werden fast nur noch D-Züge als Schnellzüge gefahren und es wird also der Schnellzugzuschlag nur noch bei D-Zügen erhoben. Andererseits ist der Nahverkehr gefördert durch Einführung der *Triebwagen* auf vielen kleinen Strecken und auf Nebenbahnen in ländlichen, verkehrsärmeren Gebieten. Die Speisewagen und die Schlafwagen sind vermehrt, der Betrieb in diesen Wagen wird sorgfältig überwacht. Der Verkehr der Luxuszüge ist in bisheriger Weise fortgesetzt, einige Züge haben ihre Fahrt auf weitere Strecken ausgedehnt. Der gesamte internationale Verkehr ist durch Einstellung durchgehender Wagen und Vereinbarung direkter Fahrkarten und direkter Gepäcabfertigung gefördert worden.

Von Einzelheiten ist noch zu erwähnen, daß der Militärtarif für Mannschaften vom 1. April 1901 allgemein auf 1 \mathcal{F} für das Personenkilometer herabgesetzt ist.

Die Anzahl der für den Personenverkehr gefahrenen Zugkilometer sowie die Zunahme des Personenverkehrs ergeben sich aus der Anlage 11 und der Abbildung 12 (Seite 84). Hiernach haben sich die Zugleistungen für den Personenverkehr in 10 Jahren um 69,3 % vermehrt, während die Zahl der Reisenden um 87,7 % gestiegen ist. Seit Einführung der Tarifreform werden Schnell- und Eilzüge unterschieden. Die Eilzüge bestehen aus Abteilwagen. Sie sind schnellfahrende Züge mit Personenzugfahrpreisen. Seit dem 1. April 1908 werden ferner den Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung entsprechend die vorwiegend der Personenbeförderung dienen-

Zugleistungen
und Verkehrs-
entwicklung.

Anlage 11.



den Züge als Personenzüge, die vorwiegend der Güterbeförderung dienenden Züge als Güterzüge nachgewiesen. Die gemischten Züge sind als besondere Zuggattung weggefallen.

Anlage 12. Über die Entwicklung des Personenverkehrs und seiner finanziellen Ergebnisse enthält die Anlage 12 (vergl. auch Abbildung 14) das Nähere. Folgendes möge daraus hervorgehoben werden. Es stieg die Anzahl der beförderten Personen von 553 932 123 auf 1 039 657 616 oder um 87,69 %, die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer von 13 044 364 510 auf

24 111 129 988 oder um 84,84%, die Einnahmen aus dem Personenverkehr von 345 397 159 *M* auf 558 517 045 *M* oder um 61,70 %. Dagegen sind die Durchschnittseinnahmen sowohl für eine Person (von 62 auf 54 *₰* oder um 12,9 %) als auch für ein Personenkilometer (von 2,65 auf 2,32 *₰* oder um 12,45 %) herabgegangen. Der Verkehr in der I. Klasse ist in den letzten Jahren (seit 1906 und 1907) infolge der Einführung der hohen Fahrkartensteuer und der erhöhten Tarife herabgegangen. Die Zahl der beförderten Personen zeigt eine absolute Verminderung um 15,56 %, während die Personenkilometer und die Einnahmen sich in dem Jahrzehnt in der I. Klasse erheblich weniger vermehrt haben, als in den übrigen Klassen.

In den Anlagen 13 bis 15 sind der Verkehr und die Einnahmen aus dem Schlafwagenverkehr, den Platzkarten und den Bahnsteigkarten, den Fahrtscheinheften des Vereinsreiseverkehrs und dem Verkehr von Gepäck und Hunden zusammengestellt. Soweit diese Verkehre durch die Tarifreform nicht betroffen sind, weisen sie eine Steigerung sowohl in der Anzahl der Reisenden und Fahrkarten als in den Einnahmen auf. Die Platzkarten sind, wie bemerkt, im Jahre 1907 aufgehoben. Bei den Fahrtscheinheften findet sich zunächst ein Rückgang im Jahre 1902. Infolge der Verlängerung der Geltungsdauer der Rückfahrkarten war die Benutzung der Fahrtscheinhefte nicht mehr so vorteilhaft wie früher (ihre Anzahl fiel von 525 258 auf 314 638, die Einnahmen von 25 057 062 *M* auf 15 412 411 *M*). Bis zum Jahre 1906 hob sich der Verkehr langsam. Nachdem infolge der Tarifreform die Preise der Vereinsreisehefte fast genau dieselben sind wie die der regelmäßigen Fahrkarten, folgte von 1907 ab ein weiteres andauerndes Sinken des Verkehrs und der Einnahmen (1906: 300 743 Hefte mit einer Einnahme von 15 297 996 *M*; 1909: 88 273 Hefte mit einer Einnahme von 6 110 656 *M*).

Der Gepäckverkehr und die Einnahmen daraus sind dagegen seit der Tarifreform bedeutend mehr gestiegen als in den früheren Jahren.

Die Verkehrsdichtigkeit auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge ist von 443 781 Personenkilometern im Jahre 1899 auf 675 023 Personenkilometer im Jahre 1909 oder um 52%, die kilometrischen Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sind von 12 178 *M* auf 16 240 *M* oder um 33% gestiegen.

In den Tarifen auf der Berliner Stadt- und Ringbahn und auf den Berliner Vorortbahnen sind Änderungen nicht eingetreten. Der Vorortverkehr ist auf die Strecke Tegel—Belten ausgedehnt worden. Am 15. Juli 1903

Anlagen
13 bis 15.

Berliner Stadt-,
Ring- und Vor-
ortbahnverkehr.

Anlage 16.

ist auf der Vorortstrecke Berlin—Groß-Lichterfelde der elektrische Betrieb eingeführt worden. Zur Erleichterung des Gepäckverkehrs ist seit dem 1. November 1908 die Einrichtung getroffen, daß das Gepäck zwischen den Berliner Vorortstationen und allen deutschen Stationen direkt abgefertigt werden kann. Die Anzahl der zurückgelegten Fahrten und die Einnahmen aus diesen Verkehrsmitteln sind in Anlage 16 sowie in der Abbildung 13 (Seite 87) dargestellt. Im Stadt- und Ringbahnverkehr sind die Anzahl der Fahrten von 95 718 641 auf 159 684 277, die Einnahmen von 8 898 345 *M* auf 14 103 742 *M*, im Vorortverkehr die der Fahrten von 55 579 988 auf 139 971 690, die Einnahmen von 10 083 932 *M* auf 21 956 075 *M* gestiegen.

Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahnverkehr.

Der Tarif für die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn ist am 5. Dezember 1906, dem Tage der Eröffnung des Hauptbahnhofs in Hamburg, durch den Tarif für den Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr ersetzt worden. Die neuen Preise für die Stadtgebietsstrecke Altona Hauptbahnhof—Haffelbrook sind auf der Grundlage von 2 *ℳ* für die III. Klasse und 3 *ℳ* für die II. Klasse gebildet und nur wenig verändert worden. Weggefallen sind die I. Wagenklasse und die Rückfahrkarten. An Stelle der früheren Zeitkarten sind für diese Strecke Monatskarten mit annähernd gleichen Sätzen wie für die Berliner Stadtbahn aufgelegt worden, jedoch mit dem Unterschied, daß in Hamburg auch Nebenkarten mit ermäßigten Preisen für Angehörige des Hausstandes ausgegeben werden. Die Fahrkarten- und Monatskartenpreise für den Hamburg-Altonaer Vorortverkehr sind im wesentlichen nach den normalen Tagen berechnet. Der neue Tarif hat sich bewährt. Die seit seiner Einführung zurückgelegten Fahrten und die Einnahmen dafür sind aus der Anlage 17 ersichtlich.

Anlage 17.

Auf der Strecke Blankenese—Altona—Hamburg—Ohlsdorf findet seit dem 1. Oktober 1907 elektrische Zugförderung statt, die zu einer erheblichen Steigerung des Verkehrs geführt hat.

Güter und lebende Tiere
Tarife.

Anlagen 18 und 19.

Die Einheitssätze, nach denen die regelmäßigen (normalen) Frachtsätze des Güter- und des Tierverkehrs der Staatsbahnen berechnet werden, und ihre Änderungen sind in den Anlagen 18 und 19 angegeben.

Das für alle deutschen Eisenbahnen seit 1877 bestehende einheitliche Tariffsystem, der „Reformtarif“, hat sich auch weiter bewährt und ist in seinen Grundzügen unverändert geblieben.

Personenverkehr.

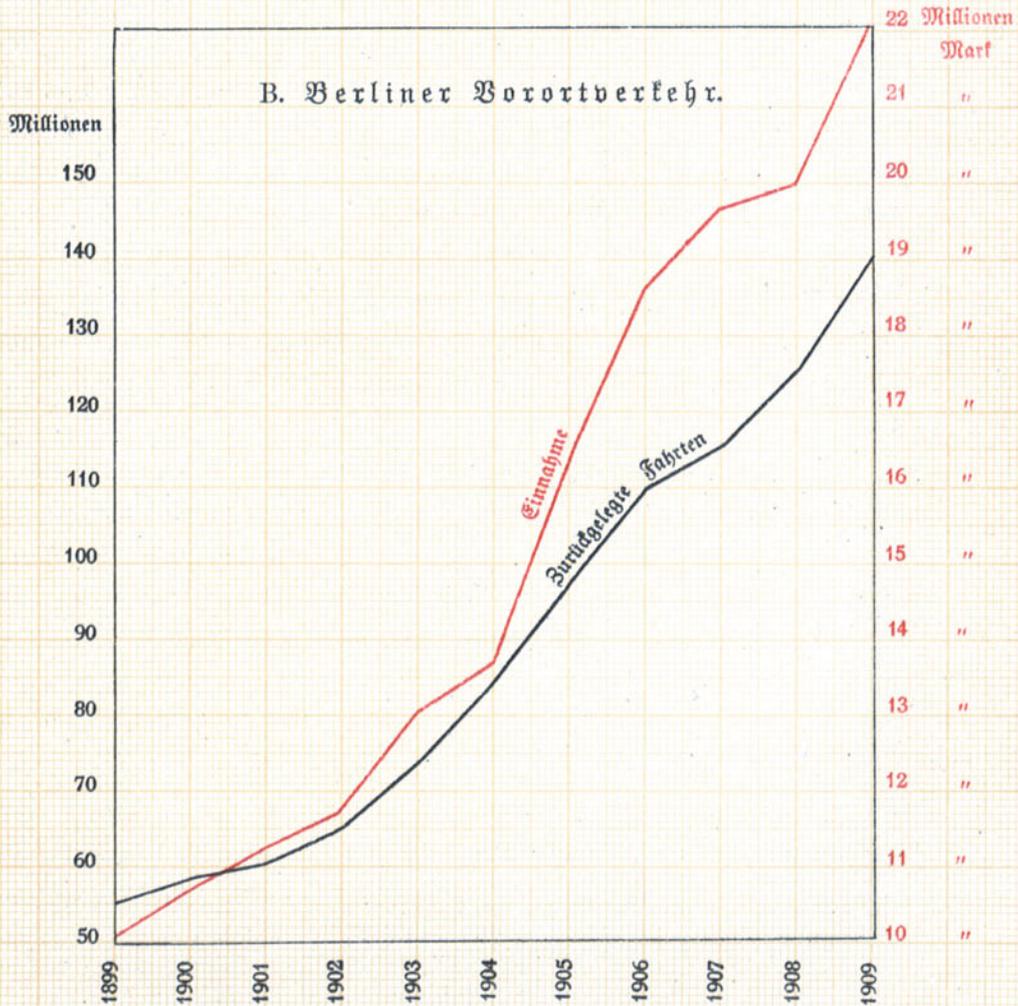
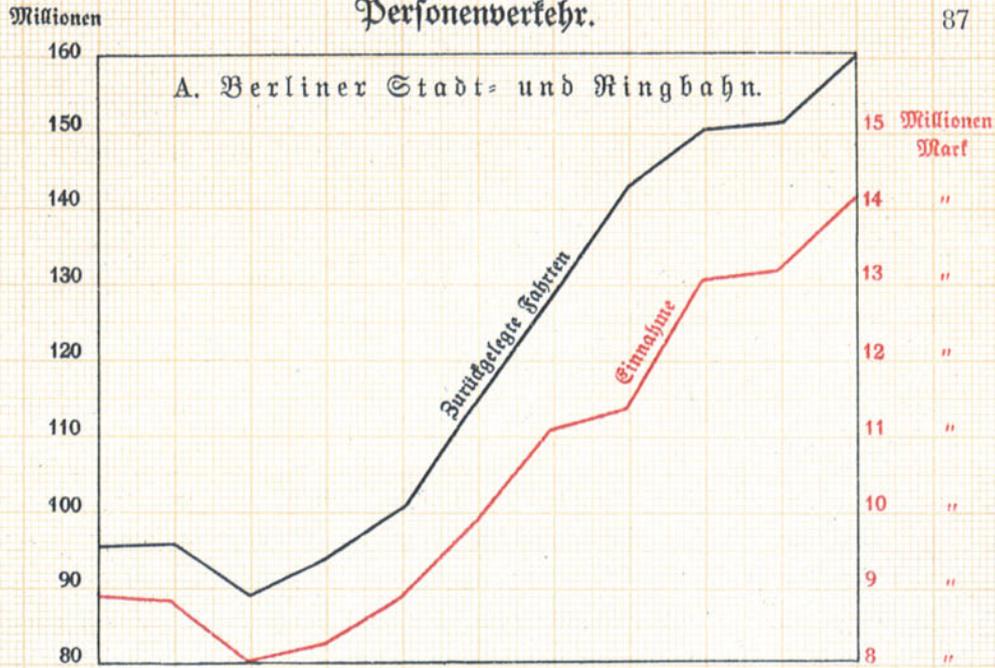


Abbildung 13.

Anlagen
20 und 21.

Wichtigere Änderungen in den allgemeinen-Tarifvorschriften, in der Güterklassifikation und in den besonderen Tarifvorschriften sowie in den reglementarischen und den Tarifvorschriften für die Beförderung lebender Tiere sind in den Anlagen 20 und 21 zusammengestellt.

Anlage 22.

Die Ausnahmetarife sind vermehrt, von den bestehenden viele geändert worden. Hierüber gibt die Anlage 22 näheren Aufschluß, soweit wie zugänglich auch über die wirtschaftlichen und finanziellen Wirkungen.

a) Im Güterverkehr sind von größerer Bedeutung folgende Maßregeln:

Für den Bereich der deutschen Eisenbahnen sind mit Wirkung vom 1. April 1902 die für gebrauchte leere Emballagen bestehenden Frachtermäßigungen auf Glas- und Tonballons (in Körben oder Kübeln) ausgedehnt worden. An demselben Tage sind besondere Frachterleichterungen für gebrauchte leere Bierfässer, gebrauchte leere Bierflaschen und für Kisten (Kisten) mit gebrauchten leeren Bierflaschen in Kraft getreten. Zur Förderung der Verwendung guten Saatguts hatten die preussisch-hessischen Staatsbahnen am 1. September 1905 eine Frachtermäßigung für Getreide und Hülsenfrüchte im Falle der Verwendung als Saatgut bewilligt. Sie ist am 1. April 1907 von sämtlichen deutschen Eisenbahnen übernommen worden.

Erwähnenswert sind noch die durch die Fortschritte der Technik notwendig gewordenen Bestimmungen über die Beförderung von Kraftwagen, von Fahrzeugen für Schwebbahnen (hängende Schienen- und Seilbahnen), von Flugapparaten und Flugmaschinen.

Für den Staatsbahnbereich kommen von wichtigeren Maßregeln hauptsächlich Ausnahmetarife in Betracht. Solche Tarife sind vornehmlich dazu bestimmt, die inländische Gütererzeugung durch Erleichterung des Bezugs der Roh- und Hilfsstoffe und Erleichterung des Abzuges der Erzeugnisse zu fördern. Für die Landwirtschaft und ihre Nebengewerbe waren von besonderer Wichtigkeit die Ausnahmetarife für Zucker zur Ausfuhr, und für den nach inländischen Raffinerien verfrachteten und von dort als Raffinade ausgeführten Rohzucker (1. April 1901), für Saatgut (s. oben), für Heu und Stroh (Aufnahme in den Rohstofftarif seit 10. Juli 1906), für Torfstreu und Torfmull von Torfstreufabrikationen (1. Mai 1907). Den Produktionsbedingungen des Eisengewerbes und einzelner, besonders ungünstig liegender

Bezirke (Siegerland, Lahn- und Dillbezirk, Osnabrücker und Harzer Bezirk) trugen Rechnung die Ausnahmetarife für Eisen erz (1. Juni 1901) und für Gieße re i r o h e i s e n (1. Juli 1901), für Eisen erz und Bren n = st o f f e (10. August 1902; 15. Januar 1905). Zur Linderung oder Hint = anhaltung von Notständen wurden eingeführt Ausnahmetarife für Ste i n = k o h l e n , K o k s u n d B r i k e t t s aus Anlaß des Bergarbeiteraus = standes im Ruhrkohlenbezirk (Februar 1905), für F u t t e r = und S t r e u = m i t t e l wegen der Mißernte in Ostpreußen (26. Oktober 1907 bis 30. Juni 1908), für Steinkohlen, Koks und Briketts wegen großer Kohlenknappheit (1. Januar 1908 bis 31. Dezember 1909), für entrindetes F i c h t e n h o l z von O s t p r e u ß e n — Kahlfraß durch die Nonnenraupe — (20. Dezember 1908 bis 31. Dezember 1911). Hierhin sind auch zu rechnen die besonderen Ausnahmetarife für K a l i f a l z e und D ü n g e k a l k nach O s t p r e u ß e n (24. August 1906) und der allgemeine Ausnahmetarif für f r i s c h e s F l e i s c h (15. Dezember 1906 und 1. Januar 1907 bis 31. Dezember 1909, verlängert bis 31. Dezember 1912), der wegen der hohen Fleischpreise eingeführt worden ist, um eine bessere und billigere Deckung des Fleischbedarfs zu erleichtern.

Zur Beschleunigung und Verbilligung des Bezugs von A r z n e i = m i t t e l n nach ländlichen Gegenden bestehen seit dem 1. Oktober 1907 besondere günstige Fracht- und Beförderungsbedingungen.

Der Binnengütertarif der Staatsbahnen, der in seiner äußeren Ge = staltung schon seit dem 1. Mai 1904 erheblich vereinfacht worden war, aber immer noch aus 10 Einzeltarifen und einem gemeinsamen Heft bestand, hat in der Ausgabe vom 1. Januar 1910 die Form eines einzigen Tarifs erhalten.

b) Im T i e r v e r k e h r sind für alle deutschen Eisenbahnen Frachtermäßigungen für Z u c h t t i e r e und für W e i d e f o h l e n und W e i d e p f e r d e (1. April 1903) sowie für K e n n p f e r d e in gewöhn = lichen Wagen (1. April 1907) eingeführt worden.

Die Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz haben sich im Jahre 1902 gegenseitig zugesichert, über alle wichtigeren Tarifmaßregeln allgemeiner Art im Personen-, Güter- und Tierverkehr, von denen die wirtschaftlichen und Verkehrsinteressen der einzelnen Staaten in erheblicherem Umfange berührt werden können, vor ihrer Durchführung tunlichst zeitig Mitteilung zu machen. Den Regierungen ist hierdurch die Möglichkeit gegeben, zu den geplanten Tarifmaßnahmen rechtzeitig Stellung zu nehmen.

Verein =
barungen mit
den Bundes =
regierungen
über Tarife
und Verkehrs =
leitung.

Im Jahre 1904 nahm Preußen Anlaß, die Regierungen von Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden zu Verhandlungen über eine Vereinfachung und Verbesserung der Verkehrsleitung einzuladen. Es wurde geprüft, ob sich nicht unter Einschränkung des zumeist aus den Zeiten der Vorherrschaft der Privatbahnen herrührenden Wettbewerbs durch eine planmäßige Zusammenfassung des vielfach zersplitterten Verkehrs und durch die Auswahl der leistungsfähigsten Wege eine wirtschaftlichere Betriebsführung ermöglichen ließe, durch die nicht nur dem gemeinsamen Interesse der beteiligten Eisenbahnen, sondern in erster Linie dem öffentlichen Verkehrsinteresse gedient würde. Maßgebend für diese Prüfung waren folgende von Preußen vorgeschlagene und von den übrigen Regierungen angenommene Leitfäden:

1. Es wird anerkannt, daß grundsätzlich der wirtschaftlich beste Weg im Güterverkehr zu wählen ist, der nicht immer der kürzeste sein kann;
2. man ist einig, daß Umwege von mehr als 20 % im Wechselverkehr der deutschen Bahnen als unwirtschaftlich und dem Verhältnis der deutschen Bahnen zueinander nicht entsprechend ohne Entschädigung alsbald zu beseitigen sind;
3. wie unter Beachtung der Grundsätze zu 1 und 2 der Verkehr zusammenzufassen und über die wirtschaftlich vorteilhaftesten Linien zu leiten ist, wird unter den Verwaltungen unter billiger Berücksichtigung der Interessen der Einzelverwaltungen vereinbart.

Nach diesen Gesichtspunkten ist die Leitung des direkten Güter- und Tierverkehrs neu geregelt und am 1. Juli 1905 durchgeführt worden. Innerhalb der zulässigen Wettbewerbsgrenze ist der Verkehr, unter Beseitigung der üblichen zeit- und richtungsweise wechselnden Leitung, auf den betrieblich und wirtschaftlich besten Wegen planmäßig zusammengefaßt. Die hierdurch verursachten Verschiebungen in den Frachteinnahmen der beteiligten Verwaltungen sind möglichst ausgeglichen. Soweit infolge Eröffnung neuer Bahnstrecken oder wegen veränderter Betriebsverhältnisse eine Änderung oder Ergänzung der vereinbarten Verkehrsleitung für zweckmäßig erachtet wird, haben sich die beteiligten Verwaltungen zu verständigen, wobei die vorbezeichneten Leitfäden zu berücksichtigen sind.

Um im Verkehr mit dem Ausland das gemeinsame deutsche Interesse den ausländischen Verwaltungen gegenüber einmütig zur Geltung zu bringen, bestand seit dem Jahre 1886 zwischen den preussischen und außerpreussischen Staatsbahnen eine Vereinbarung, wonach bei widerstreitenden

Interessen in den Auslandsverkehren keine Verwaltung zum Nachteil einer anderen mit ausländischen Eisenbahnen ein Sonderabkommen treffen sollte, ohne vorher den Versuch gemacht zu haben, sich mit den beteiligten Verwaltungen über eine das gemeinsame deutsche Interesse im allgemeinen wahrende Regelung der Sache zu verständigen. Dieses Abkommen wurde in Verfolg der vorerwähnten Verhandlungen über die Verkehrsleitung unter Zustimmung der Bundesregierungen in München, Dresden, Stuttgart, Karlsruhe und Oldenburg im Jahre 1909 dahin ergänzt, daß, wenn die Eisenbahnverwaltungen in solchen Fällen sich nicht zu einigen vermögen, sie die Angelegenheit ihren vorgesetzten Regierungen vorzutragen haben, um durch diese im Wege gemeinsamer Beratung die Entscheidung herbeizuführen.

Behandelte diese Abmachung nur den Fall widerstreitender Interessen im Verkehr mit dem Auslande und den für sie im Kreise der deutschen Verwaltungen anzustrebenden Ausgleich, so gingen die deutschen Regierungen auf Antrag Preußens im Verlauf des Jahres 1909 weiter dazu über, sich zu gemeinsamer Wahrung der Interessen aller deutschen Staatsbahnverwaltungen gegenüber dem Auslande zusammenzuschließen und eine vollständige Interessengemeinschaft herzustellen. Diese nahm, nachdem ihr auch sämtliche deutsche Privatbahnen beigetreten waren, den Namen „Gemeinschaft der deutschen Eisenbahnen“ an. Sie ersetzt die bisher mehr negative Abmachung, sich vor dem Auslande nicht zu befenden, durch positives gegenseitiges Eintreten und Einstehen der deutschen Eisenbahnen füreinander. Ihrer Zuständigkeit unterliegen in erster Reihe Fragen der Verkehrsleitung und Anteilsauscheidung, wobei folgende Gesichtspunkte das Ziel darstellen:

1. Leitung des Verkehrs über den die größten wirtschaftlichen Vorteile gewährleistenden deutschen Weg ohne Rücksicht auf die bestehenden Bahngebiete;
2. gegenseitige Gewährung jeder nur möglichen Unterstützung zur Erreichung tunlichst großer Verkehrsanteile für die deutschen Wege;
3. gemeinsame deutsche Neutralstellung zur Erhöhung der deutschen Frachtanteile auf den Leitungswegen.

Tarifverträge mit dem Auslande sollen hinfort nicht mehr von den einzelnen Staaten und Bahnverwaltungen, sondern nur noch von der Gemeinschaft eingegangen werden, woraus zugleich ein gemeinsames Eintreten für die Interessen des deutschen Wirtschaftslebens folgt. Die Tarifhoheit der einzelnen Bundesstaaten ebenso wie das Recht der Mitwirkung bei der

materiellen Tarifgestaltung bleibt unberührt. Die Geschäftsführung liegt in den Händen der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin. Ihre ersten Erfolge erzielte die Gemeinschaft bei der während der Jahre 1909/10 vorgenommenen Neuregelung der Güter- und Kohlenverkehre mit Osterreich, die infolge der Verstaatlichung der großen österreichischen Privatbahnen von Osterreich eingeleitet wurde.

Abfertigung
und
Beförderung.

Am 1. Februar 1904 ist im Bereich der preußisch-hessischen Staats-eisenbahnen ein neues Verfahren für die Abfertigung der Güter und der lebenden Tiere eingeführt worden, wodurch das Buch- und Rechnungswesen vereinfacht und die Schreibarbeiten vermindert worden sind. Die durch die Vereinfachung erzielte Ersparnis beläuft sich jährlich auf etwa zwei Millionen Mark. Das Verfahren hat sich gut bewährt und ist am 1. Januar 1905 auf sämtliche deutsche Eisenbahnen ausgedehnt worden.

Um den geschäftlichen Verkehr zwischen den Abfertigungsstellen und den Verkehrstreibenden zu erleichtern, ist der Anschluß der Stationen und Güterabfertigungen an das öffentliche Fernsprechnetz unter besonderer Berücksichtigung auch der kleineren, dem ländlichen Verkehr dienenden Orte weiter ausgebaut worden. Die Anzahl der bei den Stationen und Güterabfertigungen an das öffentliche Fernsprechnetz angeschlossenen Fernsprecher betrug:

Ende 1903 . . .	2361,
„ 1904 . . .	2553, also gegen das Vorjahr mehr 192,
„ 1905 . . .	2800, „ „ „ „ „ 247,
„ 1906 . . .	3188, „ „ „ „ „ 388,
„ 1907 . . .	3586, „ „ „ „ „ 398,
„ 1908 . . .	3658, „ „ „ „ „ 72,
„ 1909 . . .	3909, „ „ „ „ „ 251.

Der Verbesserung der Güterbeförderung ist ununterbrochen besondere Aufmerksamkeit zugewendet worden. Es gelang, den Güterbeförderungsdienst auf sämtlichen deutschen Eisenbahnen durch die Herausgabe einheitlicher Beförderungsvorschriften nach gleichen Grundsätzen zu regeln. Die bereits im Jahre 1898 eingeführte Trennung des Fern- und Nahverkehrs, die sich bewährt hat, ist beibehalten. Für die Benützung der verschiedenen Fern- und Nahgüterzüge sind feste Pläne aufgestellt, um die Einstellung von Wagenladungen in ungeeignete Züge und längere Aufenthalte auf Unter-

wegstationen zu verhindern. Die *Stückgutbeförderung* ist zunächst für den Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen nach neuen Grundsätzen umgestaltet und später nach den gleichen Grundsätzen für den gesamten Bereich der deutschen Eisenbahnen einheitlich geregelt worden. Hierdurch ist neben wirtschaftlichen Erfolgen eine erhebliche Beschleunigung der Stückgutbeförderung erreicht. Auch die An- und Abfuhr der Stückgüter nach und von den Bahnhöfen ist für den gesamten Staatsbahnbereich nach gleichen Grundsätzen geordnet worden. In Berlin haben sich mehrere leistungsfähige Expeditionsgeschäfte zu einer bahnamtlichen Kollfuhrgeellschaft zusammengeschlossen, die die Kollfuhrgeschäfte in Berlin und den Vororten besorgt und die sich bewährt hat.

Außer den zur Beförderung von Butter eingestellten Kühlwagen verkehren jetzt auch *Kühlwagen für Fleisch* und andere wärmeempfindliche Güter. Diese Kühlwagen sind so eingerichtet, daß sie im Winter als Kälteschutzwagen Verwendung finden können. Sie werden daher im Winter für die Beförderung frostempfindlicher Güter nutzbar gemacht.

Durch das Reichstempelgesetz vom 3. Juni 1906 ist ein *Stempel für Frachtkunden* eingeführt worden, dessen Erhebung den Güterabfertigungen obliegt.

Einer pünktlichen und rechtzeitigen Gestellung der Güterwagen hat die Eisenbahnverwaltung andauernd die größte Fürsorge gewidmet. Die für die Verteilung der Güterwagen im Gebiete der preußisch-hessischen und der übrigen deutschen Staatseisenbahnen geltenden Bestimmungen und Vereinbarungen sind ersetzt durch das am 1. April 1909 in Kraft getretene „Übereinkommen, betreffend die Bildung eines Deutschen Staatsbahnwagenverbandes“, das einen bedeutenden Fortschritt auf dem Gebiete der Wagenbenutzung darstellt.

Der Deutsche Staatsbahnwagenverband, der unter preußischer Leitung steht, hat sich aus dem Preußischen Staatsbahnwagenverband entwickelt, dem die preußisch-hessischen Staatsbahnen, die Reichsbahnen, die oldenburgischen Staatsbahnen und seit dem 1. April 1908 auch die mecklenburgischen Staatsbahnen angehörten. Der Zusammenschluß aller deutschen Staatsbahnen zum Deutschen Staatsbahnwagenverbande bezweckt vor allem die freie Benutzung der Güterwagen: jede Verbandsbahn kann die Wagen der anderen Verbandsbahnen — mit Ausnahme einer geringen Anzahl von Spezialwagen — wie ihre eigenen verwenden. Die Güterwagen bleiben

Wagen-
benutzung,
Wagen-
verbände,
Wagenämter
und
Wagenbüreau.

zwar Eigentum der einzelnen Verbandsbahnen, sind aber künftig nach einheitlicher Bauart zu beschaffen. Um die ordnungsmäßige Bedienung des Verkehrs zu sichern, ist vereinbart, daß jede Verbandsbahn einen ihrem Versandverkehr genügenden Wagenpark in den Verband einzubringen hat. Soweit der Wagenpark bei dem Inkrafttreten des Verbandes nicht auf der vereinbarten Höhe war, muß er binnen 3 Jahren ergänzt werden. Die Sollzahl der preußisch-hessischen Staatsbahnen ist bereits erreicht. Darüber hinaus ist eine ausreichende laufende Vermehrung der Wagenbestände nach der Verkehrsentwicklung durch das Übereinkommen gesichert.

Die Abrechnung über die gegenseitige Wagenbenutzung innerhalb des Verbandes ist sehr einfach. Jede Verbandsbahn hat für die Leistungen der Verbandswagen auf ihren Strecken eine Entschädigung zu zahlen, die nach Achskilometern berechnet wird. Der Satz, den die Verbandsbahnen für das Achskilometer zu zahlen haben, ist verschieden bemessen. Er beträgt etwas über oder unter 1 \mathcal{M} , je nach dem Zeitaufwand, den das einzelne Bahneß durchschnittlich zur Zurücklegung eines Achskilometers beansprucht. Die Entschädigung fließt dem Verbandsverbande als Einnahme zu; sie wird jährlich an die einzelnen Verbandsbahnen nach Verhältnis der vorgehaltenen Güterwagenachsen verteilt.

Die Einnahmen und Ausgaben an Wagenmieten aus dem Verkehr mit verbandsfremden Bahnen werden nach einem aus dem durchschnittlichen Abrechnungsergebnis früherer Jahre gewonnenen Schlüssel auf die Verbandsbahnen umgelegt.

Der Fortschritt, der sich aus der Bildung des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes für den Verkehr ergibt, liegt darin, daß die deutschen Staatsbahnwagen von den Versendern beliebig verwendet werden dürfen; hierdurch wird auch die Wagengestellung erleichtert.

Der Vorteil für die Eisenbahnen liegt in dem Wegfall zahlreicher unnötiger Leerläufe, in der Vereinfachung des Rangierdienstes, in der einheitlichen Bauart der Wagen, in dem Wegfall der umständlichen Mietabrechnung und der technischen Untersuchung der Wagen auf den Übergangstationen.

Die Vorschriften über die Verteilung der leeren Güterwagen auf die Bedarfsstationen sind in ihren Grundzügen auch in den verflossenen 10 Jahren nicht geändert worden. In den einzelnen Verwaltungsbezirken werden die Wagen nach wie vor durch die Wagenbüreaus der Direktionen auf Grund täglicher telegraphischer Meldungen auf die Bedarfsstellen verteilt. Den

Ausgleich zwischen mehreren Verwaltungsbezirken führen Gruppenausgleichsstellen herbei, den Ausgleich zwischen den Gruppenausgleichsstellen bewirkt das königliche Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, das die Geschäfte des bisherigen Zentralwagenamts übernommen hat.

Daneben ist die Einrichtung des allgemeinen Ablaufs leerer offener Wagen ohne Verteilungsverfügung zur Deckung des regelmäßigen Bedarfs bestimmter Versandgebiete, namentlich der großen Kohlenbezirke, beibehalten und nach den gesammelten Erfahrungen ausgestaltet worden. Dadurch, daß bestimmte Zuführungsgebiete für die großen Kohlenbezirke geschaffen sind, innerhalb deren die Stationen alle verfügbaren offenen Wagen ohne weitere Rückfrage sofort nach dem Bedarfsgebiet abzusenden haben, wird der Wagenumlauf beschleunigt und die Deckung des Bedarfs erleichtert. Nach dem Inkrafttreten des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes sind neuerdings auch mit den süddeutschen Bahnen Vereinbarungen über den allgemeinen Ablauf der leeren offenen Wagen nach den Kohlenbezirken getroffen worden.

Für den Wagenübergang nach und von Privat-Nebenbahnen und Kleinbahnen bestehen allgemeine Bedingungen, wonach diese Bahnen ihre Wagen in den Wagenpark der preußisch-hessischen Staatsbahnen einstellen können. Die preußisch-hessischen Staatsbahnen sind berechtigt, die eingestellten Wagen wie ihre eigenen zu benutzen, haben aber andererseits die Verpflichtung, die Neben- und Kleinbahnen mit leeren Wagen zu versorgen.

Die zur Regelung der gegenseitigen Wagenbenutzung im Verkehr mit fremden Bahnen bestehenden internationalen Vereinbarungen, insbesondere das Wagenübereinkommen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, sind im wesentlichen unverändert geblieben.

Die Fortschritte, die in der wirtschaftlichen Ausnutzung des Güterwagenparks gemacht sind, ergeben sich aus der Anlage 23 für das Staatsbahngebiet und aus der Anlage 24 für die großen Kohlengebiete in Rheinland-Westfalen und in Oberschlesien.

Der Bestand an Güterwagen ist von 276 933 auf 405 900 Stück oder um 46,6 % gestiegen. In erhöhtem Maße ist das Ladegewicht der Güterwagen gewachsen, nämlich von 3,458 Millionen auf 5,697 Millionen Tonnen, d. i. um 64,7 %. Gegenüber einer Zunahme der Betriebslänge für den Güterverkehr um 22,5% hat sich die Zahl der gefahrenen Tonnenkilometer um 54,5% vermehrt. Die durchschnittliche Nettolast für jede bewegte Güterwagenachse ist von 4,02 auf 4,42 t, also um 10% gestiegen. Die Zahl der

Anlagen
23 und 24.

in den Monaten September bis November durchschnittlich arbeitstäglich gestellten Güterwagen hat sich um 49,8% gehoben. Die gefahrenen Achskilometer sind um 38,7% gewachsen. An dieser Steigerung sind die Achskilometer der beladenen Güterwagen mit 40,4%, die Achskilometer der leeren Güterwagen mit 34,8% beteiligt. Auf 1000 beladene Achskilometer kamen im Jahre 1909 420 leere Achskilometer gegen 438 im Jahre 1899, das Verhältnis der beladenen zu den leeren Achskilometern hat sich also um 4,1% verbessert.

Für Kohlen, Koks und Bricketts sind nach Anlage 24 im Ruhrbezirk im Jahre 1909 insgesamt 2 371 591 Wagen, für den Arbeitstag durchschnittlich 7906 Wagen, mehr gestellt worden als im Jahre 1899. Im ober-schlesischen Bezirk ist die Zahl der gestellten Wagen von 1899 auf 1909 um insgesamt 889 503, für den Arbeitstag um 2965 Wagen gestiegen. Während die höchste Gestellung für Kohlen an einem Arbeitstag im Ruhrbezirk am 21. November 1899 16 515 Wagen betrug, ist am 23. November 1907 eine Gestellung von 25 283 Wagen erzielt worden. Im ober-schlesischen Bezirk ist am 10. Dezember 1909 die bisher höchste Leistung in der Wagengestellung für Kohlen mit 10 613 Wagen erreicht worden, während die Höchstleistung nach dem letzten Berichte, und zwar am 11. November 1899, nur 6586 Wagen betrug. Die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen hat in den einzelnen Jahren erheblich geschwanzt. Sie ist besonders hoch gewesen in den Jahren 1905, 1906 und 1907. Die Gründe für die außerordentlich hohen Ausfälle in diesen Jahren liegen vorwiegend in ungünstigen Witterungsverhältnissen, dem zeitweisen Versagen der Flußschiffahrt und den hohen Ansprüchen anderer Gewerbszweige, insbesondere des Rübenbaues.

Zur besseren Wagenausnutzung sind mannigfache Neuerungen getroffen worden, von denen folgende hervorgehoben seien.

Für die Beförderung von Massengütern werden seit einigen Jahren Güterwagen mit einem Ladegewicht von 20 t beschafft. Sie bieten gegenüber den 10 t- und 15 t-Wagen den Vorteil eines günstigeren Verhältnisses der Nutzlast zur toten Last und einer sparsameren Betriebsführung. Am 31. März 1909 waren 18 575 Güterwagen mit 20 t Ladegewicht vorhanden, darunter 9620 Koks-wagen, die je nach Wahl 15 t Koks oder 20 t Steinkohlen aufzunehmen vermögen.

Versuchsweise werden in einzelnen bestimmten Verkehrsbeziehungen Wagen mit Selbstentladevorrichtung zur Beförderung von Kohlen, Koks, Erzen und Kalksteinen verwendet. Die Versuche haben

aber nur teilweise einen schnelleren Wagenumschlag zur Folge gehabt. In vielen Verbindungen konnte für die Eisenbahnverwaltung ein befriedigendes Ergebnis nicht erzielt werden.

Im Verkehr mit Rußland werden seit längerer Zeit — vorläufig in beschränktem Umfange — *Umseßwagen* verwendet, die auf Gruben das Umsetzen von der breiteren russischen Spur auf die schmalere deutsche Spur und umgekehrt durch Unterziehen anderer Radsätze ermöglichen. Ende 1909 waren 528 derartige Umseßwagen vorhanden.

Die Entwicklung des Verkehrs von Eilgut und Frachtgut (in den einzelnen Tarifklassen und im ganzen), von Postgut, von Militärgut und von lebenden Tieren ist in den Anlagen 25 und 26 nach Tonnen und Tonnenkilometern und nach Einnahmen dargestellt.

Verkehrsentwicklung.

Anlagen 25 und 26.

Die Zahl der beförderten Tonnen ist von 199 927 390 auf 309 198 185, mithin um 109 270 795 = 54,66%, die der gefahrenen Tonnenkilometer von 23 789 537 649 auf 35 509 690 673, d. i. um 11 720 153 024 = 49,27% gestiegen. Die Verkehrsdichtigkeit (die auf ein Kilometer kommende Anzahl Tonnenkilometer) weist eine Zunahme von 175 915 tkm = 22,19% auf. Bis auf einen Rückgang in den Jahren 1901 und 1908 nach der Hochkonjunktur des Vorjahres zeigt sich eine fortschreitende Zunahme, die in einzelnen Jahren erheblichen Umfang angenommen hat. Hiermit stimmt das Bild von der Entwicklung der Einnahmen überein, die sich von 860 262 378 *M* auf 1 279 170 718 *M*, also um 418 908 340 *M* = 48,7% vermehrt haben.

Die Entwicklung des Güterverkehrs und des Personenverkehrs sowie der Einnahmen daraus sind auch auf der Abbildung 14 (Seite 98) dargestellt.

Über die Bewegung der Güter zwischen den einzelnen Verkehrsbezirken des Deutschen Reiches werden nach dem Vorgange der preussischen Staatsbahnen seit dem Jahre 1882 regelmäßige Aufzeichnungen gemacht, aus denen einige besonders wichtige Zahlen in Anlage 27 zusammengestellt sind.

Güterbewegung.

Anlage 27.

Auch diese Zahlen bestätigen die gewaltige Hebung des Güterverkehrs. Der Gesamtverkehr des Deutschen Reiches ist um rd. 117 Millionen Tonnen oder 47,18%, der Verkehr der Bezirke, die im großen ganzen das Gebiet der preussischen Staatsbahnen umfassen — das sich bei der Anlage der Statistik nicht genau ausscheiden läßt — um 88 Millionen Tonnen oder 51,65%

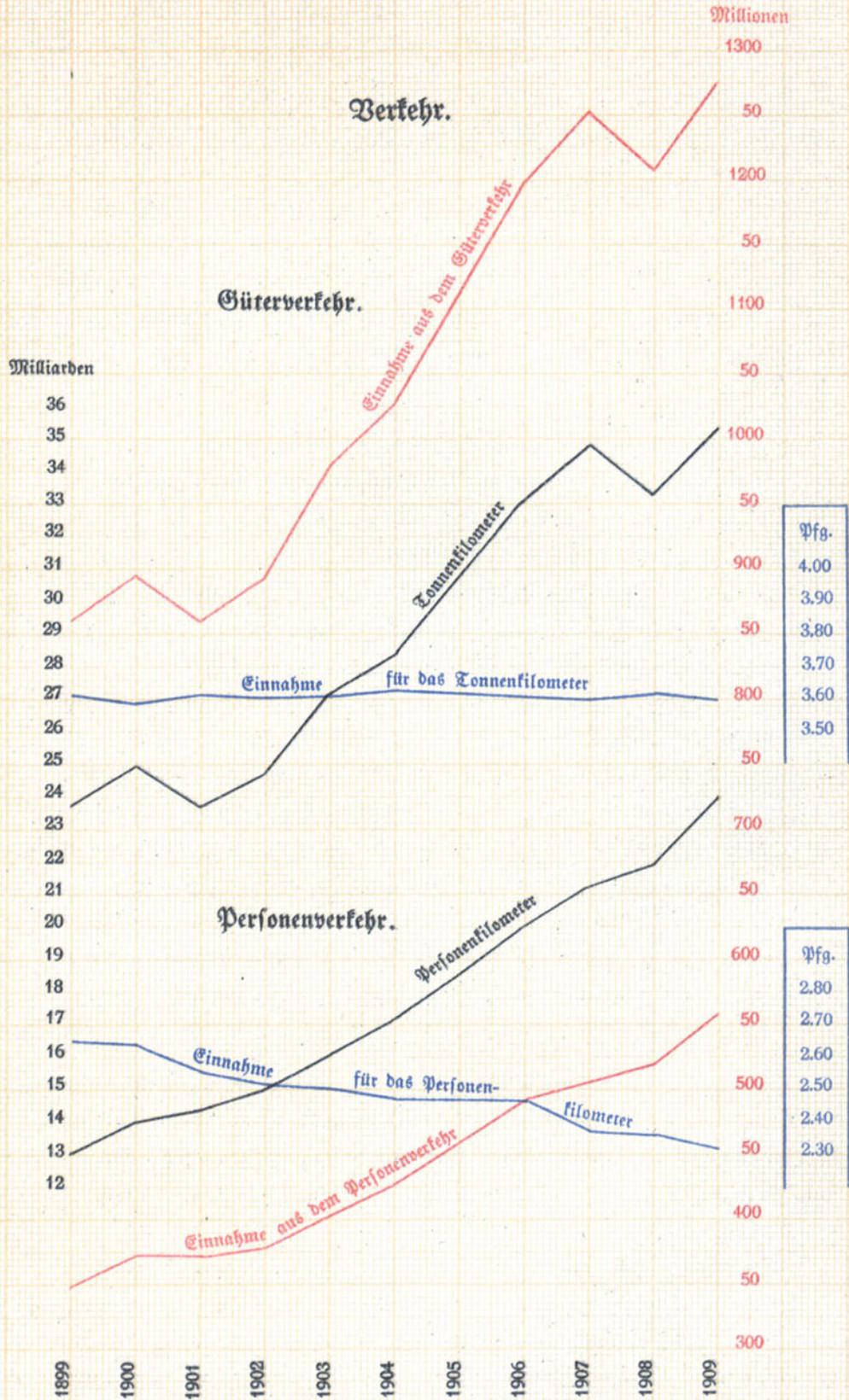


Abbildung 14.

gewachsen. Ähnliche Steigerungen zeigt der Versand der deutschen Seehafenverkehrsbezirke und der Verkehr der großen Häfen des Niederrheins, der Versand der einzelnen, die Provinzen Preußens im wesentlichen umfassenden Verkehrsbezirke und der Versand einzelner besonders herausgegriffener, für Landwirtschaft und Industrie hervorragend wichtiger Gegenstände. Die stärkste Vermehrung finden wir bei der Stadt Berlin (mehr als 168%) und bei der Provinz Pommern (mehr als 89%). Der Versand der Körnerfrüchte hat sich um 12 bis 79%, der der Kartoffeln um 76% und der der Düngemittel — wohl auch infolge der Tarifiermäßigungen — um 101% gehoben; der Versand von Eisen und Stahl ist um 47,65%, der von Roheisen um 26,19% und der von Braunkohlen um 85,87% gestiegen. Im ganzen zeigt sich ein steter, zum Teil überraschend schneller Fortschritt der Güterbewegung, der das lebenskräftige Vorwärtsschreiten des gesamten preußisch-deutschen Wirtschaftslebens veranschaulicht.

7. Finanzwirtschaft.

Im Finanzwesen der Eisenbahnverwaltung sind wesentliche Änderungen Allgemeines. in bezug auf das Verhältnis der Eisenbahnfinanzen zu den Staatsfinanzen eingetreten.

Die Eisenbahnverwaltung ist in ihren Einnahmen und damit auch in ihren Überschüssen von der gesamten Wirtschaftslage abhängig. Bei der großen Bedeutung der Eisenbahnüberschüsse für den gesamten Staatshaushalt wirkten die unvermeidlichen Schwankungen sehr empfindlich auf die Staatsfinanzen ein. Um sie abzuschwächen, sollte durch das Gesetz über die Bildung eines Ausgleichsfonds für die Eisenbahnverwaltung vom 3. Mai 1903 (Gesetzsamml. S. 155) Vorfrage getroffen werden, daß in den Zeiten eines wirtschaftlichen und finanziellen Aufschwungs Mittel zurückgelegt werden, die trotz einer gewissen Stetigkeit in der Ausgestaltung der festen Anlagen und des Fuhrparks der Eisenbahnverwaltung die Ausgleichung rechnungsmäßiger Minderüberschüsse ermöglichen. Zu diesem Zwecke widmete das Gesetz die nach der Jahresrechnung im Staatshaushaltsetat sich ergebenden Überschüsse der Bildung oder Ergänzung eines Ausgleichsfonds, und zwar bis zur Höhe von 200 Millionen Mark. Die weiteren Überschüsse sollten zur Schuldentilgung verwendet werden. Der Ausgleichsfonds sollte nach dem Gesetze verwendet werden:

1. Zur Bildung oder Ergänzung eines Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung bis zur Höhe von 30 Millionen Mark; *)
2. zur Ausgleichung eines rechnungsmäßigen Minderüberschusses der Eisenbahnverwaltung, insoweit dieser nicht durch einen etwaigen Überschuß im gesamten übrigen Staatshaushalt gedeckt wird;
3. zur Verstärkung der Deckungsmittel im Staatshaushalt behufs angemessener Ausgestaltung des Extraordinariums der Eisenbahnverwaltung nach näherer Bestimmung des jeweiligen Staatshaushaltsetats.

Dem Ausgleichsfonds sind zugeführt worden:

erstmalig aus einer Anleihe	30 000 000	M.
der Rechnungsüberschuß des Staatshaushalts in 1903 . . .	63 568 033	„
„ „ „ „ „ 1904 . . .	30 623 435	„
„ „ „ „ „ 1905 . . .	46 164 718	„
„ „ „ „ „ 1906 . . .	14 481 032	„
	184 837 218	M.
	zusammen . . .	184 837 218 M.

Von diesen Mitteln sind zur Bildung und Ergänzung des 30-Millionen-Mark-Dispositionsfonds 134 378 266 M. verbraucht worden. Der Rest mit 50 458 952 M. ist zur teilweisen Deckung des im Jahre 1907 eingetretenen Fehlbetrages in der Rechnung des Staatshaushalts mitverwendet worden. In den Jahren 1908 und 1909 konnten dem Ausgleichsfonds Mittel nicht zugeführt werden, so daß er z. Bt. keinen Bestand hat.

Die durch das Gesetz über den Ausgleichsfonds vom 3. Mai 1903 angestrebten Ziele sind hiernach nicht erreicht worden. Die Bestimmungen versagten gerade in der Zeit, in der die gesamten Staatsfinanzen in Bedrängnis gerieten, und das hatte einerseits seinen Grund darin, daß der Fonds nur durch zufällige Rechnungsüberschüsse gespeist wurde, andererseits darin, daß seine Bestände durch die alljährliche Auffüllung des 30-Millionen-Mark-Dispositionsfonds allzu rasch aufgezehrt wurden, während gleichzeitig die Anforderungen des gesamten Staatshaushalts an die Eisenbahnüberschüsse ständig wuchsen, die Erzielung von Überschüssen aber durch den steigenden Baubedarf immer mehr erschwert wurde.

Diese Umstände drängten zu einer anderen Regelung, die sich sowohl auf das Verhältnis der Eisenbahnverwaltung zu den allgemeinen Staats-

*) Diese Aufgabe ist seit dem Jahre 1909 wesentlich geändert, vergl. nächste Seite.

finanzen, als auch auf das Verhältnis des Eisenbahnbetriebsfonds zum Eisenbahnbaufonds beziehen mußte und die durch den Etat für 1910 tatsächlich erreicht worden ist.

Danach ist die Auffüllung des Ausgleichsfonds nicht mehr auf die Überschüsse beschränkt, die sich über den Etatsanschlag hinaus in der Rechnung wirklich ergeben, sondern es wird diesem Fonds bereits durch den Etat der Teil der Eisenbahnüberschüsse zugeführt, der den Betrag von 2,10 % des statistischen Anlagekapitals übersteigt. Zu den allgemeinen Staatsfinanzen leistet die Eisenbahnverwaltung nur noch einen Zuschuß von 2,10 % ihres statistischen Anlagekapitals. Andererseits werden den Beständen des Ausgleichsfonds Mittel zur Dotierung des 30-Millionen-Mark-Dispositionsfonds für die Regel nicht mehr entnommen, vielmehr ist dieser Dispositionsfonds mit den etatsmäßigen Dispositionsfonds im Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung zu einem etatsmäßigen Gesamtfonds in Höhe von in der Regel 15 Millionen Mark verschmolzen worden. Das Extraordinarium selbst ist auf 1,15 % des statistischen Anlagekapitals (mindestens 120 Millionen Mark jährlich) beschränkt und dessen Entlastung dadurch erreicht worden, daß ein Teil der Zwecke (zweite usw. Gleise, Verbindungsbahnen, Vermehrung der Fahrzeuge usw.), denen bisher das Extraordinarium diente, auf den Anleiheweg verwiesen worden ist. (Vergl. Vermerk zu Kapitel 33 a des Etats der Eisenbahnverwaltung für 1910.)

Diese Regelung setzte voraus, daß dem Eisenbahnetat auch formell alle die Einnahmen und Ausgaben zugewiesen wurden, die ihm materiell zugehörten, was durch den Etat für 1909 geschehen ist.

Hierbei wurde eine Reihe von Einnahmen und Ausgaben aus anderen Etats übernommen. Es waren das namentlich die Einnahmen aus dem Verkauf von Staatseisenbahngrundstücken und die Ausgaben für gesetzliche Pensionen und Hinterbliebenenbezüge sowie zur Verzinsung und Tilgung des nach neuen Grundsätzen berechneten Anteils der Eisenbahnverwaltung an den Staatsschulden. Durch diese Neuregelung hat das sogenannte Eisenbahngarantiefesetz vom 27. März 1882 seine Bedeutung verloren. Es hatte mit seinen Bestimmungen über die Bildung der Grundsumme der Staatseisenbahnkapitalschuld und die buchmäßigen Abschreibungen einen Einfluß auf die tatsächliche Finanzgebarung nicht gewinnen können, sondern stellte nur die buchmäßigen Zu- und Abschreibungen fest und bot damit namentlich für die noch bestehende Eisenbahnschuld zum Teil Zahlen,

die sich immer mehr von der Wirklichkeit entfernten. Die auf Grund dieses Gesetzes aufgestellten Nachweisungen sind nunmehr fortgefallen.

Die durch den Etat für 1909 eingetretenen Änderungen sind bei den nachfolgenden zahlenmäßigen Angaben und Nachweisungen auch für die früheren Jahre berücksichtigt worden.

Einen gewissen, wenn auch nicht erheblichen Einfluß auf die Gestaltung der gesamten Betriebseinnahmen und Ausgaben hatte auch der Staatsvertrag zwischen Preußen, Baden und Hessen über die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckar-Bahn vom 14. Dezember 1901 (Gesetzsamml. 1902 S. 297), der die Verwaltung und Betriebsführung dieser Bahn der Eisenbahndirektion in Mainz übertragen hat.

Anlagekapital,
Anteil der
Eisenbahnver-
waltung an den
Staatsschulden
(Eisenbahn-
schulden).

Das Anlagekapital Preußens für Eisenbahnzwecke setzt sich zusammen aus den Aufwendungen für die Anlage des ursprünglichen Staatsbahnnetzes, für den Erwerb von Privatbahnen, für den Bau neuer Bahnen, für die Ausgestaltung der vorhandenen Staatsbahnen und Vermehrung ihres Fuhrparks. Abgezogen werden die Einnahmen aus der Veräußerung einzelner Linien oder Grundstücke sowie die Zuschüsse Dritter zum Bau neuer Linien oder einzelner Bahnanlagen.

Anlage 28.

Die Entwicklung des gesamten Anlagekapitals für die vom Staate verwalteten preußischen Bahnen, ausschließlich des Anlagekapitals der Wilhelmshaven-Odenburger Bahn, innerhalb des letzten Jahrzehnts geht aus der Anlage 28 hervor.

Von dem Anlagekapital zu unterscheiden ist der Anteil der Eisenbahnverwaltung an den preußischen Staatsschulden, der als „die Eisenbahnschulden“ bezeichnet wird.

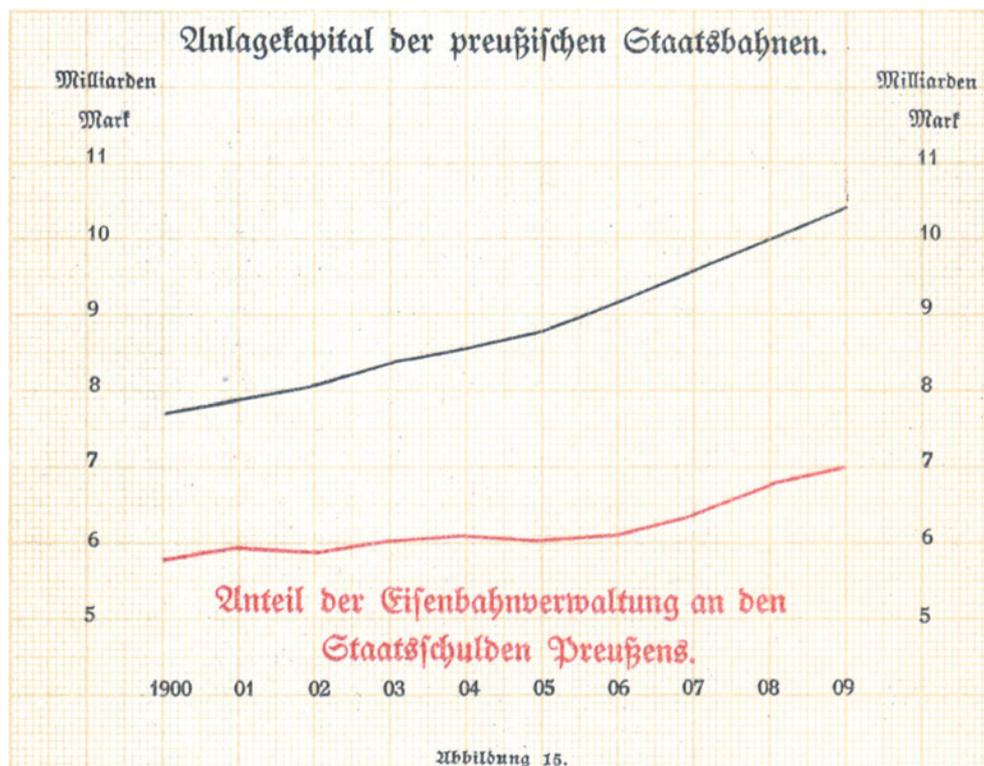
Anlage 29.

Wie sich das Anlagekapital der preußischen Staatsbahnen — einschließlich Wilhelmshaven-Odenburger Bahn — zu den Eisenbahnschulden im letzten Jahrzehnt verhalten hat, geht aus der Anlage 29 und der Abbildung 15 (Seite 103) hervor.

Hiernach stand am Schlusse des Jahres 1909 einem Anlagekapital von 10 464 Millionen Mark eine Eisenbahnschuld von nur 7 023 Millionen Mark gegenüber. Der Unterschiedsbetrag von 3 441 Millionen Mark stellt die Abschreibung von dem Anlagekapital dar.

Anlagekapital und Eisenbahnschulden haben sich nicht gleichmäßig entwickelt; während das Anlagekapital sich ziemlich gleichmäßig, wenn auch allmählich etwas schärfer steigend vergrößert hat, zeigen die Eisenbahnschulden

bis 1906 nur eine geringe Vermehrung, und erst von da ab eine scharfe Steigerung. Es beruht dies darauf, daß in den früheren Jahren reichliche Betriebsüberschüsse zu Kapitalaufwendungen bereit standen, während die sinkenden Betriebsüberschüsse der letzten Jahre eine vermehrte Aufnahme von Anleihen nötig machten.



Die Anlage 30 gibt eine Übersicht über die Betriebsergebnisse der vom Staate verwalteten Eisenbahnen im letzten Jahrzehnt. Unter den Einnahmen sind weitaus die wichtigsten die Einnahmen aus dem Personen- und dem Güterverkehr, die Verkehrseinnahmen, die nebst den sonstigen Einnahmen auch in Abbildung 16 (Seite 104) dargestellt sind.

Betriebsergebnisse.

Anlage 30.

Während das vorhergehende Jahrzehnt auch in den Zeiten allgemeiner Wirtschaftslage einen Rückgang der Eisenbahneinnahmen nicht gebracht, vielmehr eine ständige, seit 1895 sogar sehr beträchtliche Verkehrssteigerung gezeigt hatte, brachte das vorliegende Jahrzehnt zweimal einen beträchtlichen Rückgang in den Einnahmen, und zwar jedesmal in den Jahren des wirtschaftlichen Niedergangs (1901 und 1908). Der Unterschied gegen das vorige

Betriebs-einnahmen.

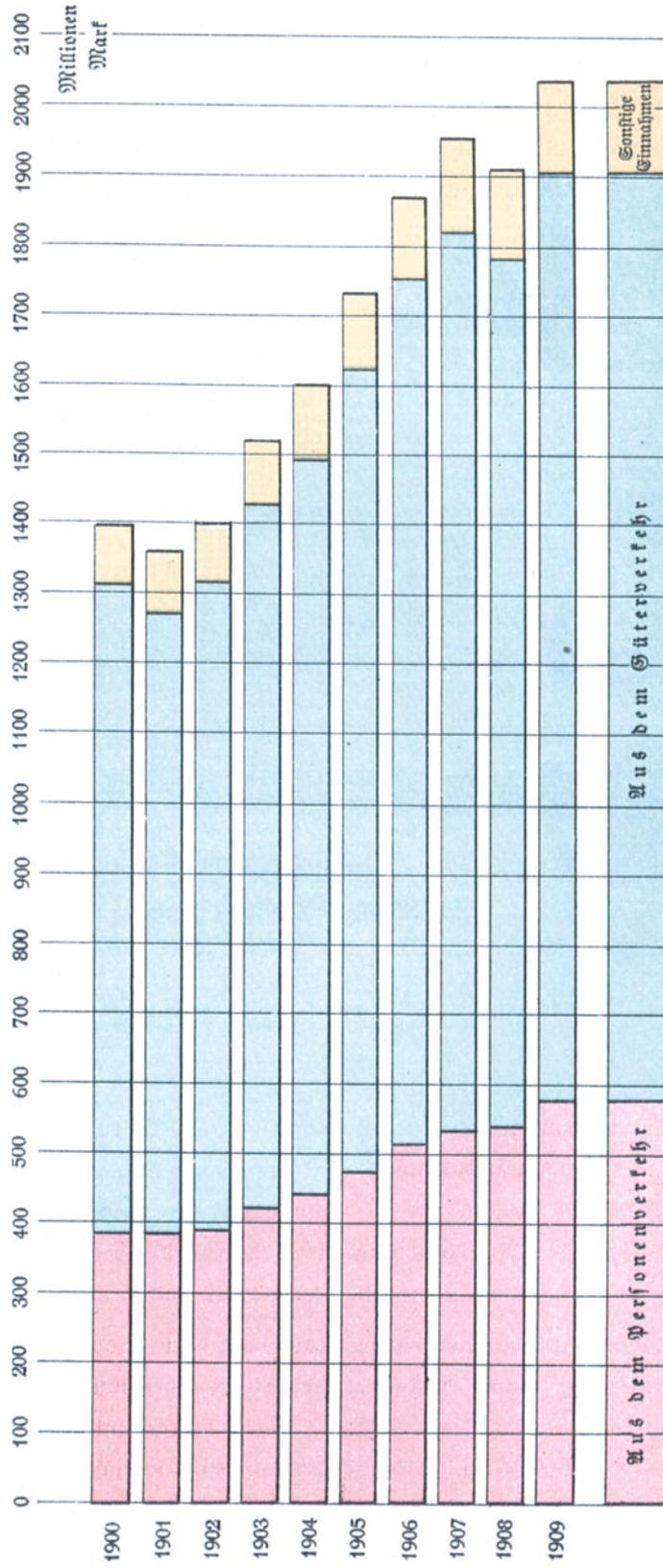


Abbildung 16.

Jahrzehnt dürfte wesentlich auf die Wirkung der Syndikate zurückzuführen sein, die jetzt in den Zeiten des Niedergangs alsbald mit Produktionseinschränkungen vorgehen, während die unorganisierten Werke früher den Preisrückgang in den Zeiten des Niedergangs durch planlose Produktionsvermehrung auszugleichen suchten.

Gegenüber den an anderer Stelle (Seite 84, 85, 97) bereits geschilderten Verkehrseinnahmen verschwindet die Bedeutung der sonstigen Einnahmen. Auch sie sind, wie die Anlage 30 zeigt, von 96,2 Millionen Mark im Jahre 1899 auf 128,4 Millionen Mark im Jahre 1909 gewachsen. Im einzelnen gehören zu den sonstigen Einnahmen die Vergütungen Dritter für Leistungen der Eisenbahnverwaltung, für Überlassung von Fahrzeugen, die Erträge aus Veräußerungen beweglicher Gegenstände (namentlich Materialien) und verschiedene kleinere Einnahmen, wie Pächte, Mieten, Telegraphengebühren usw.

Bei der Zunahme der Einnahmen mußten auch die Betriebsausgaben entsprechend wachsen. In Abbildung 17 (Seite 105) wird dies veranschaulicht.

Die Ausgaben sind hiernach bis zum Jahre 1908 zuerst langsam, von 1904 ab aber stärker gestiegen. Auch das Jahr 1901 zeigt trotz des Einnahmerückgangs eine Steigerung der Ausgaben. Dieselbe Erscheinung zeigt sich 1908 und zwar noch in verschärftem Maße. Die Ausgaben lassen sich eben nicht so schnell dem Verkehrsrückgange anpassen. Dagegen hat das Jahr 1909 trotz steigender Einnahmen einen Rückgang in den Ausgaben gebracht, was vorwiegend auf die durch die bessere Ausgestaltung der Bahnanlagen und des Fuhrparks ermöglichte Einschränkung der Betriebsleistungen zurückzuführen ist. Der Betriebsüberschuß, der im Jahre 1899 rd. 545 Millionen Mark betragen hatte, ist auf rd. 660 Millionen Mark im Jahre 1906 gestiegen, um unter dem Einfluß der ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse des Jahres 1908 auf rd. 485 Millionen Mark zurückzugehen. Es war daher geboten, mit allen Mitteln auf Herbeiführung eines angemessenen Verhältnisses zwischen Einnahmen und Ausgaben hinzuwirken. Daß dies in kürzester Zeit gelungen ist, zeigt der Abschluß des Jahres 1909, in dem wieder ein Betriebsüberschuß von rd. 629 Millionen Mark erzielt worden ist.

Die Betriebsausgaben setzen sich im großen und ganzen aus persönlichen und sächlichen Ausgaben zusammen.

Die Betriebsausgaben und ihr Verhältnis zu den Betriebseinnahmen.



Betriebseinnahmen.

Abbildung 12.

Die persönlichen Ausgaben, einschließlich der gesetzlichen Pensionen, Witwen- und Waisengelder, betragen:

1900 . .	405,1 Millionen Mark,	1905 . .	507,8 Millionen Mark,
1901 . .	415,2 " " ,	1906 . .	562,7 " " ,
1902 . .	424,1 " " ,	1907 . .	638,6 " " ,
1903 . .	447,9 " " ,	1908 . .	678,1 " " ,
1904 . .	477,9 " " ,	1909 . .	683,8 " "

Sie sind in 1909 gegen 1900 um 68,8 % gestiegen, während die Betriebseinnahmen nur um 45,8 % zugenommen haben. Wie sich die Zunahme dieser Ausgaben durch die Mehreinsetzung von Beamten und Arbeitern, die erhebliche Verbesserung des Einkommens und Abkürzung der täglichen Dienstdauer erklärt, ist oben (Seite 31 ff.) dargetan.

In diesen persönlichen Ausgaben sind die Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter nicht enthalten, da sie nach dem Etat bei den sächlichen Titeln erscheinen.

Die sächlichen Ausgaben betragen:

1900 . .	444,4 Millionen Mark,	1905 . .	576,0 Millionen Mark,
1901 . .	445,2 " " ,	1906 . .	645,1 " " ,
1902 . .	462,0 " " ,	1907 . .	722,9 " " ,
1903 . .	490,2 " " ,	1908 . .	747,3 " " ,
1904 . .	522,1 " " ,	1909 . .	716,5 " " .

Im ganzen sind sie also um 61,2 % gestiegen.

Unter den sächlichen Ausgaben sind die wichtigsten die für Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien und Beschaffung der Betriebsmaterialien, für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen und für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge.

Die Ausgaben für die Inventarien und Betriebsmaterialien haben betragen:

1900 . .	107 385 757 M,	1905 . .	140 128 664 M,
1901 . .	108 535 141 " ,	1906 . .	161 581 824 " ,
1902 . .	111 619 610 " ,	1907 . .	184 107 103 " ,
1903 . .	117 678 947 " ,	1908 . .	189 360 670 " ,
1904 . .	128 747 348 " ,	1909 . .	184 930 264 " .

Sie sind also im ganzen um 72,2 % gestiegen. Diese, die Verkehrssteigerung erheblich überragende Zunahme der Ausgaben erklärt sich zum

Teil aus dem erheblichen Steigen der Preise der Materialien (so sind z. B. die Durchschnittsausgaben für 1 Tonne Kohlen von 10,59 *M* im Jahre 1900 auf 12,45 *M* im Jahre 1909, mithin um 17,6 % gestiegen), zum Teil aus der Beschleunigung der Züge.

Für die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen sind verausgabt:

1900 . . .	153 577 655 <i>M</i> ,	1905 . . .	202 223 886 <i>M</i> ,
1901 . . .	152 684 852 „ „	1906 . . .	227 767 136 „ „
1902 . . .	168 794 684 „ „	1907 . . .	247 887 804 „ „
1903 . . .	175 892 838 „ „	1908 . . .	268 566 000 „ „
1904 . . .	177 771 095 „ „	1909 . . .	252 813 000 „ „

Die Ausgabesteigerung beträgt 64,6 %.

Im einzelnen sind in diesem Zeitraum gewachsen die Ausgaben für Löhne der Streckenarbeiter von 38,7 auf 61,4 Millionen Mark,
 Materialien „ 66,8 „ 104,0 „ „ „ „
 sonstige Aufwendungen „ 40,9 „ 70,8 „ „ „ „
 größere Ergänzungen „ 7,2 „ 16,6 „ „ „ „

Die Ausgaben für Unterhaltung und Erneuerung der Fahrzeuge stellten sich

1900 . . .	auf 139 710 773 <i>M</i> ,	1905 . . .	auf 179 082 384 <i>M</i> ,
1901 . . .	„ 140 009 746 „ „	1906 . . .	„ 198 742 333 „ „
1902 . . .	„ 139 622 144 „ „	1907 . . .	„ 231 349 142 „ „
1903 . . .	„ 147 036 909 „ „	1908 . . .	„ 231 476 644 „ „
1904 . . .	„ 163 603 919 „ „	1909 . . .	„ 230 557 286 „ „

Sie sind im ganzen um 65,0 % gestiegen.

Von diesen Ausgaben kommen auf die Erneuerung ganzer Fahrzeuge:

1900 rd.	50,9 Millionen Mark,	1905 rd.	69,9 Millionen Mark,
1901 „	53,4 „ „ „	1906 „	69,9 „ „ „
1902 „	53,2 „ „ „	1907 „	80,0 „ „ „
1903 „	55,7 „ „ „	1908 „	79,9 „ „ „
1904 „	64,4 „ „ „	1909 „	80,0 „ „ „

Die finanzielle Bedeutung der sonstigen sächlichen Ausgaben (für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten, für Benutzung fremder Fahrzeuge und verschiedene Ausgaben), unter denen

die Kommunal- usw. Steuern und die Haftpflichtentschädigungen die erste Stelle einnehmen, ist wesentlich geringer.

Für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit einer Verwaltung pflegt das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen (der sogen. Betriebskoeffizient) einen gewissen Maßstab zu bilden. Dieser belief sich für die preußisch-hessische Finanzgemeinschaft im Rechnungsjahre 1909 auf 68,99 % und war niedriger als bei allen anderen deutschen Staatsbahnen.

Der Betriebskoeffizient war indessen im letzten Jahrzehnt nicht unerheblichen Schwankungen ausgesetzt. Er betrug:

1900	61,02 %,	1905	62,67 %,
1901	63,56 „,	1906	64,66 „,
1902	63,27 „,	1907	69,68 „,
1903	61,72 „,	1908	74,62 „,
1904	62,50 „,	1909	68,99 „.

Im allgemeinen zeigt sich in diesen Zahlen das Bestreben der Verwaltung, die Ausgaben in einem angemessenen Verhältnis zu den Einnahmen zu halten. Wenn gleichwohl in den letzten Jahren wieder eine erheblichere Steigerung des Betriebskoeffizienten zu bemerken ist, so erklärt sich diese Erscheinung zur Genüge aus der Erhöhung der Beamtenbesoldungen, Arbeitslöhne und Materialienpreise, sowie aus dem Bestreben der Verwaltung, die guten Jahre zu Verbesserungen aller Art zu benützen.

Der Betriebsüberschuß der preußisch-hessischen Staatsbahnen betrug:

Jahr	im ganzen	in Prozenten des Anlagekapitals	für 1 km mittlere Betriebslänge
1900	542 797 106 <i>M</i>	6,87 %	17 751 <i>M</i>
1901	493 261 949 „	6,11 %	15 837 „
1902	514 433 091 „	6,22 %	16 171 „
1903	581 726 779 „	6,77 %	17 632 „
1904	599 908 915 „	6,80 %	17 707 „
1905	645 510 380 „	7,13 %	18 683 „
1906	660 079 304 „	7,07 %	18 773 „
1907	592 431 068 „	6,10 %	16 620 „
1908	484 839 585 „	4,78 %	13 400 „
1909	629 321 670 „	5,94 %	17 046 „

Betriebs-
überschuß und
seine
Verwendung.

Danach hat er im ganzen gegenüber 1900 um 15,94 % zugenommen. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß der Zuwachs des Netzes in diesem Jahrzehnt hauptsächlich aus Nebenbahnen besteht, die meist nur geringere Erträge liefern.

Im Verhältnis zum Anlagekapital hat sich der Betriebsüberschuß ermäßigt. Er gewährt gegenwärtig eine Verzinsung des Anlagekapitals von 5,94 % gegenüber 6,87 % im Jahre 1900.

Von dem Betriebsüberschusse haben entsprechend den Staatsverträgen erhalten:

a) H e s s e n.			
1900 . . .	11 377 792 M,	1905 . . .	14 005 112 M,
1901 . . .	10 490 737 „,	1906 . . .	14 406 133 „,
1902 . . .	11 017 377 „,	1907 . . .	12 950 035 „,
1903 . . .	12 594 745 „,	1908 . . .	10 610 067 „,
1904 . . .	12 910 893 „,	1909 . . .	13 535 838 „;
b) B a d e n.			
1902 . . .	451 994 M,	1905 . . .	1 138 495 M,
(Halbjahr $\frac{\text{Oktober 1902}}{\text{März 1903}}$)		1906 . . .	1 035 953 „,
		1907 . . .	620 222 „*),
1903 . . .	1 006 818 „,	1908 . . .	424 099 „,
1904 . . .	1 045 679 „,	1909 . . .	682 757 „.

In der Abbildung 18 (Seite 111) ist der Betriebsüberschuß in seinem Verhältnis zu den Betriebsinnahmen und den Betriebsausgaben, in der Abbildung 19 (Seite 112) sind die gesamten Einnahmen und Ausgaben sowie der Überschuß im Ordinarium bildlich wiedergegeben.

Über die finanziellen Ergebnisse der preussischen Staatseisenbahnen des letzten Jahrzehnts und die Verwendung des erzielten Überschusses geben Anlage 31. die Anlage 31 und Abbildung 20 (Seite 113) Aufschluß.

In diesem Zeitraum sind im ganzen aus dem Betriebe der preussischen Staatsbahnen an Überschüssen 5 589 237 175 M**) erzielt worden. Davon

*) Der Rückgang ist neben der allgemeinen Verminderung des Betriebsüberschusses auf Änderungen in der Verkehrsleitung zurückzuführen.

**) Im ganzen sind seit dem Jahre 1880 — dem Beginn der Verstaatlichung der Privatbahnen — aus dem Betriebe der Staatsbahnen an Überschüssen 11 702 Millionen Mark erzielt worden. Davon wurden verwendet: zur Verzinsung der Eisenbahnschulden 5 464 Millionen Mark, zur Tilgung der Eisenbahnschulden 1 498 Millionen Mark (außerdem wurden

Betriebserüberschuß im Vergleich zu den Betriebseinnahmen und -Ausgaben.

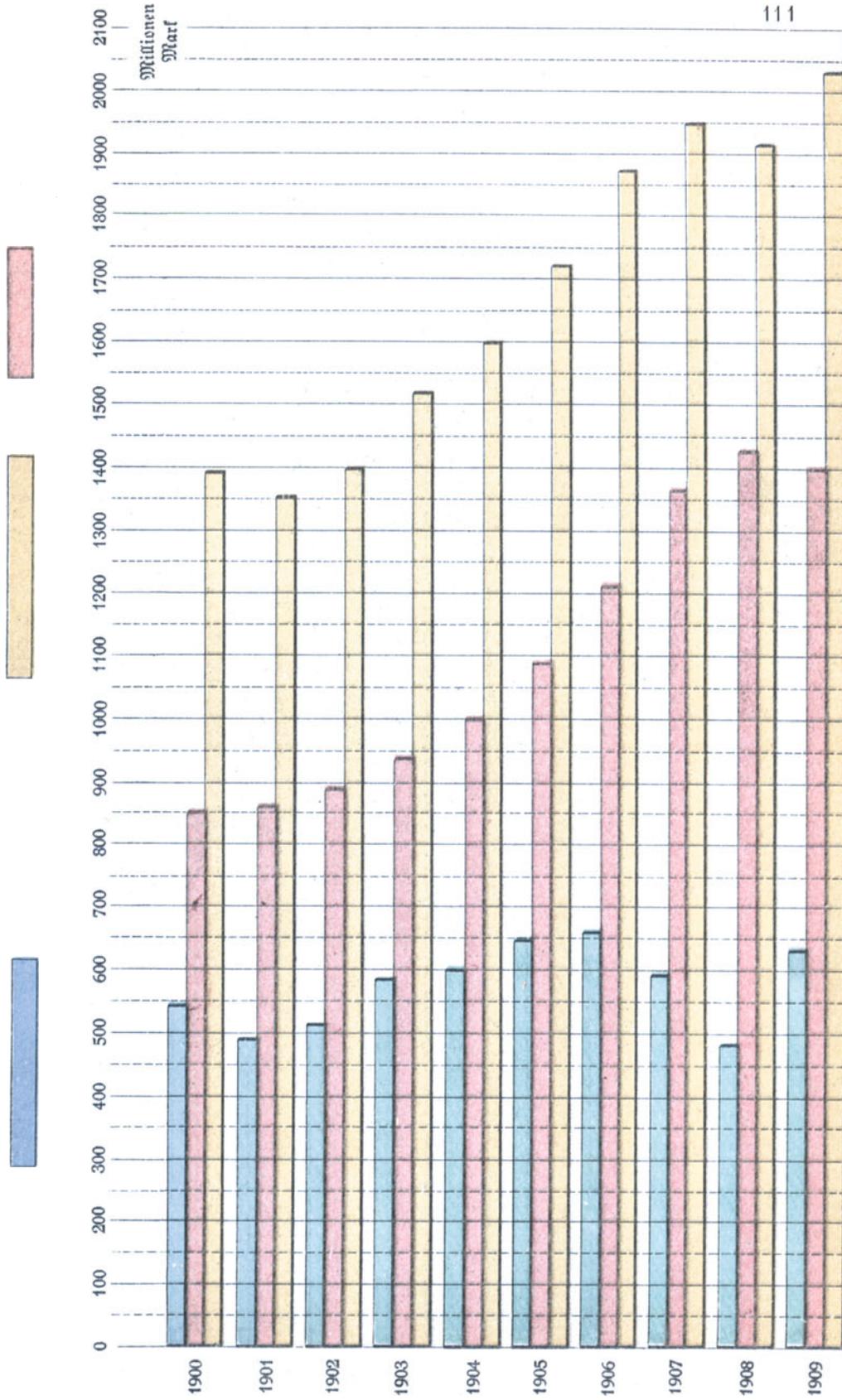


Abbildung 18.

Ordentliche Ausgaben und Ordentliche Einnahmen



der Staatseisenbahnverwaltung.
(ohne Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschulden.)

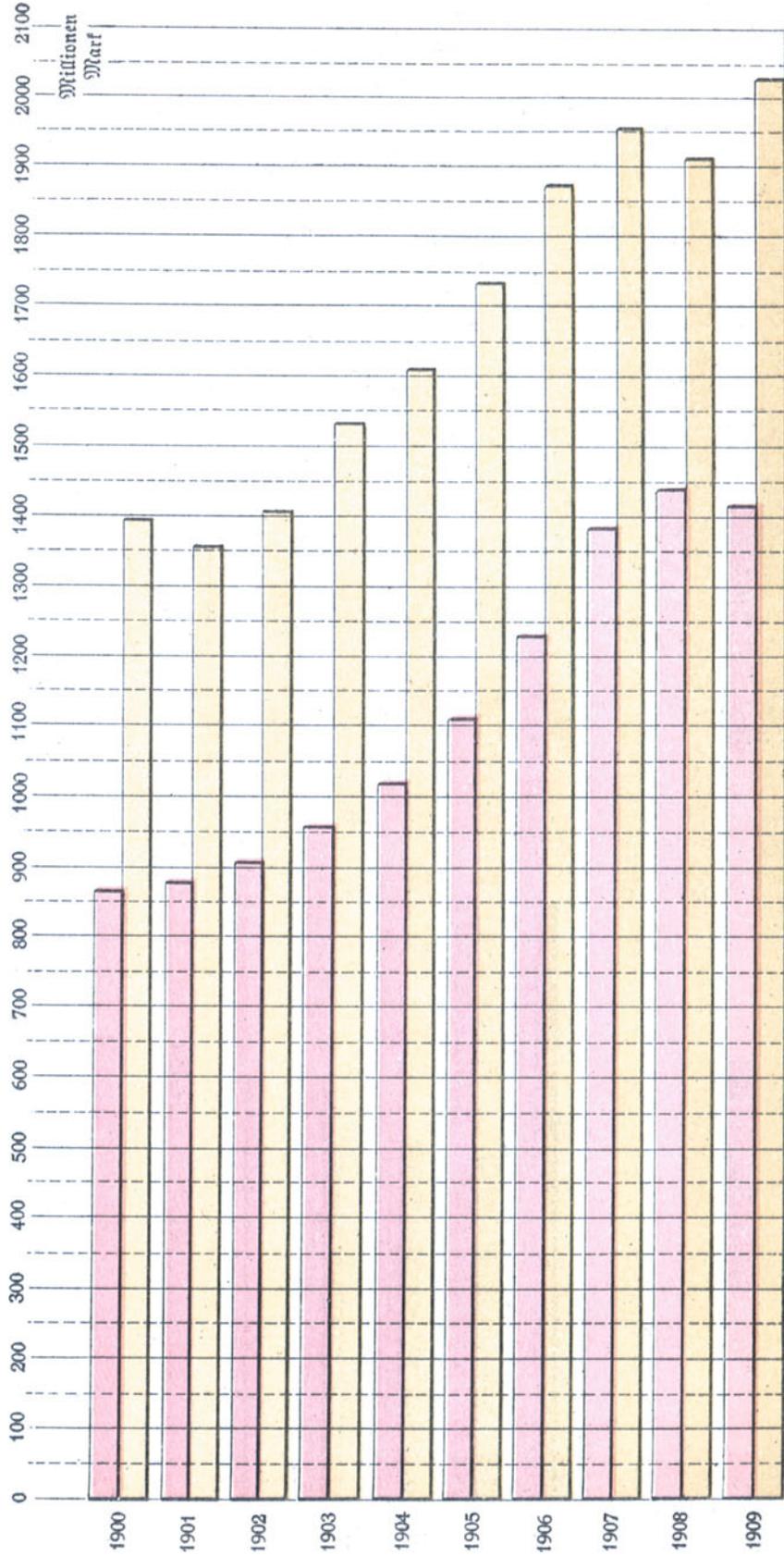


Abbildung 19.

Überschuß der preußischen Staatseisenbahnverwaltung und seine Verwendung.

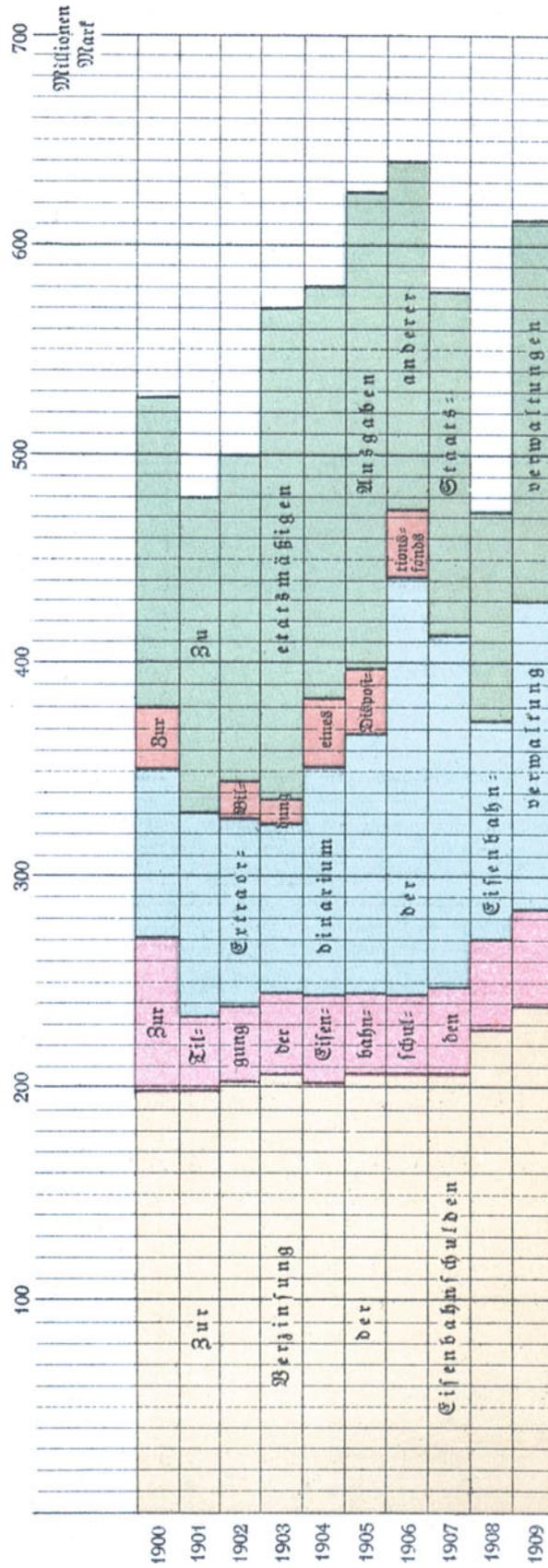


Abbildung 20.

sind verwendet worden: zur Verzinsung der Eisenbahnschulden 2 099 569 140 *M*, zur Tilgung der Eisenbahnschulden — oder was dem gleichkommt, auf bewilligte Anleihen verrechnet — 427 012 249 *M*, zu den Ausgaben des Etatsextraordinariums und den sonstigen außeretatmäßigen Ausgaben nach Abzug der außerordentlichen Einnahmen 1 190 292 946 *M*, zur Ergänzung des außeretatmäßigen und später etatsmäßigen Dispositionsfonds 149 985 573 *M*, im ganzen also für Eisenbahnzwecke 3 866 859 908 *M*, so daß für andere Staatszwecke 1 722 377 267 *M* verfügbar blieben.

Die Aufwendungen aus dem Extraordinarium des Etats und bei den sonstigen außeretatmäßigen Ausgaben haben nach Abzug der entsprechenden Einnahmen betragen

1900 . . .	79 265 466 <i>M</i> ,	1905 . . .	123 223 272 <i>M</i> ,
1901 . . .	94 722 336 „,	1906 . . .	197 875 201 „,
1902 . . .	89 262 111 „,	1907 . . .	164 649 481 „,
1903 . . .	80 289 593 „,	1908 . . .	102 820 895 „,
1904 . . .	110 923 452 „,	1909 . . .	147 261 139 „.

aus den Überschüssen der Eisenbahnverwaltung vor der Übernahme der Anleihen der verstaatlichten Privatbahnen auf die Staatsschuldenverwaltung noch 169 Millionen Mark zur Tilgung dieser Anleihen entnommen, so daß im ganzen 1 667 Millionen Mark aus den Überschüssen der Eisenbahnverwaltung getilgt worden sind), zu den Ausgaben des Etatsextraordinariums und den sonstigen außeretatmäßigen Ausgaben nach Abzug der außerordentlichen Einnahmen 1 591 Millionen Mark, zur Bildung und Ergänzung des außeretatmäßigen, später etatsmäßigen Dispositionsfonds 320 Millionen Mark, im ganzen für Eisenbahnzwecke 8 873 Millionen Mark, so daß für andere Staatszwecke 2 829 Millionen Mark verfügbar blieben.

Für die bestehenden Bahnen sind seit 1880 ausgegeben worden, sogen. Bauausgaben:

	für	für	für	für sonstige
	2., 3. und mehr Gleise	Bahnhofserweiterungen	Bermehrung der Fahrzeuge	Ausführungen, Grundenwerb usw.
Millionen Mark				
aus dem Etatsextraordinarium . . .	144	804	423	316
aus dem außeretatmäßigen und seit 1903 etatsmäßigen Dispositionsfonds	8	52	210	72
aus Anleihen	282	228	533	179

Neben diesen Aufwendungen für die bestehenden Bahnen sind seit 1880 auf Grund besonderer Kreditgesetze ausgegeben worden:

- für den Bau neuer Bahnen (einschließlich 179 Millionen Mark für Fahrzeuge) 1 518 Millionen Mark,
- für die Verstaatlichung von Privatbahnen 3 160 Millionen Mark.

Für die bestehenden Bahnen sind im letzten Jahrzehnt in runden Summen ausgegeben worden (sogen. Bauausgaben):

	für 2., 3. und mehr Gleise	für Bahnhofsz- erweiterungen	für Vermehrung der Fahrzeuge	für sonstige Ausführungen, Gründerwerb usw.
	Millionen Mark			
aus dem Etatsertraordinarium	87	585	339	286
aus dem außeretatmäßigen und seit 1903 etatsmäßigen Dispositionsfonds	5	48	130	61
aus Anleihen	143	7	359	108

Neben diesen Aufwendungen für die bestehenden Bahnen sind in den letzten 10 Jahren auf Grund besonderer Kreditgesetze ausgegeben worden:

für den Bau neuer Bahnen (einschließlich 73 Millionen Mark für Fahrzeuge) rd. 728 Millionen Mark,

für die Verstaatlichung weiterer Privatbahnen rd. 180 Millionen Mark.

Von den für andere Staatszwecke von dem Überschusse der Eisenbahnverwaltung verfügbar gebliebenen Mitteln von zusammen 1 722 377 267 M kamen auf das Jahr

1900	146 543 340 M,	1905	227 540 097 M,
1901	149 275 976 „,	1906	167 808 920 „,
1902	155 442 115 „,	1907	163 820 153 „,
1903	231 240 578 „,	1908	99 172 295 „,
1904	198 063 603 „,	1909	183 470 190 „.

B. Privateisenbahnen.

Die Grundsätze für die Genehmigung von Privateisenbahnen haben sich nicht geändert. Auch nach Durchführung des Staatsbahnsystems werden Schienenverbindungen, die zwar einer allgemeinen Verkehrsbedeutung nicht entbehren, zu deren Einbeziehung in das große Staatsbahnnetz ein dringendes Bedürfnis aber nicht vorliegt, auf Antrag der Privatunternehmung überlassen und zur Allerhöchsten Konzessionierung vorgeschlagen, wenn die im öffent-

Grundsätze für
die Konzessio-
nierung.

lichen Interesse gestellten allgemeinen Bedingungen erfüllt werden. Zu diesen gehören insbesondere eine den Bedürfnissen des Verkehrs und der Landesverteidigung entsprechende Gestaltung des Unternehmens, die Ermittlung und Feststellung des erforderlichen Anlagekapitals, die Gewähr für die ordnungsmäßige Verfassung und verantwortliche Geschäftsführung der Gesellschaft sowie der Nachweis der gesicherten Finanzierung. In der Regel erfolgt die Beschaffung des Anlagekapitals durch Ausgabe von Aktien. Wird das Anlagekapital für ein neues Eisenbahnunternehmen ganz oder teilweise durch Ausgabe von Schuldverschreibungen auf den Inhaber oder durch Aufnahme barer Darlehen beschafft, so müssen leistungsfähige inländische öffentliche Körperschaften die Verzinsung und regelmäßige Tilgung der Anleihen gewährleisten. Den Unternehmern werden im Einverständnis mit den Reichsbehörden die nach den reichs- und landesgesetzlichen Bestimmungen und den Verwaltungsgrundsätzen sich ergebenden Verpflichtungen auferlegt. Neuerdings wird den Privateisenbahngesellschaften die teilweise Anlegung der Gesellschaftsfonds in preussischen Staatspapieren und Reichsanleihen vorgeschrieben.

Soweit die Fürsorge zur Erhaltung und folgerechten Durchführung des Staatseisenbahnsystems und das Interesse der Landesverteidigung es zweckmäßig erscheinen lassen, wird in der Konzession dem Staate das Recht vorbehalten, das Privateisenbahnunternehmen schon vor Ablauf der gesetzlichen Frist von 30 Jahren — in der Regel nach 10 oder 15 Jahren — unter bestimmten Bedingungen zu erwerben.

Da es nach Lage der Gesetzgebung früher nicht möglich war, die Gesamtheit der innerhalb eines Bahnunternehmens vereinigten Vermögenswerte als selbständige Einheit (Bahneinheit) zu verpfänden oder der Zwangsvollstreckung zu unterwerfen und auf dieser Grundlage ein Eisenbahnunternehmen kreditfähiger zu machen, ist das Gesetz über die Bahneinheiten vom 11. Juni 1902 (Gesetzsamml. S. 215, 237 ff.) ergangen, das diesem seit langer Zeit empfundenen Mangel abhilft und die Kreditbeschaffung erleichtert.

Anzahl und Ausdehnung, Haupt- und Nebenbahnen, Verteilung auf die Provinzen, Anlagekapital, durchschnittlicher Ertrag.

Am 1. April 1900 betrug die Länge der konzessionierten Privateisenbahnen rd. 3617 km, von denen sich 3012 km im Betriebe befanden. Seit dieser Zeit sind 562 km Privateisenbahnen genehmigt und rd. 1184 km Privateisenbahnen vom Staate angekauft oder in Kleinbahnen umgewandelt oder — obwohl konzessioniert — nicht ausgeführt worden. Über die neu

konzeffionierten und über die in Betrieb genommenen Privateisenbahnen ergibt sich das Nähere aus Anlage 32.

Anlage 32.

Am 1. April 1910 waren in Preußen insgesamt rd. 2995 km Eisenbahnen an 77 Unternehmer (Gesellschaften, Kreise und sonstige Körperschaften) genehmigt. Davon befanden sich 2948 km im Betriebe und 47 km noch im Bau. Ein Verzeichnis aller in Preußen genehmigten Privateisenbahnen, einschließlich der in Preußen gelegenen Strecken außerpreußischer Staatsisenbahnen, getrennt nach Haupt- und Nebeneisenbahnen, enthält die Anlage 33. Wie sich die Privateisenbahnen auf die einzelnen Provinzen verteilen, ist aus Anlage 34, die auch die Staatsisenbahnen und Kleinbahnen enthält, ersichtlich.

Anlage 33.

Anlage 34.

Das Aktien- und Obligationenkapital der preußischen Privateisenbahnen betrug am 1. April 1910 rd. 257 Millionen Mark. Die Verzinsung des Anlagekapitals war bei den einzelnen Eisenbahnen sehr verschieden. Während einige, namentlich kleinere Unternehmungen keine Dividende erzielten, zum Teil nicht einmal die vorschriftsmäßigen Rücklagen in die Erneuerungs- und Reservefonds machen konnten, haben andere erhebliche Renten, bis zu 14 %, abgeworfen. Im Durchschnitt betrug die Erträge in letzter Zeit etwa 4 % des Anlagekapitals.

Das staatliche Aufsichtsrecht über die Privateisenbahnen im Sinne des § 46 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 (Gesetzamml. S. 505) wird von den Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektionen als königlichen Eisenbahnkommissaren ausgeübt. Die Oberaufsicht steht dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu. Die Staatsaufsicht begreift die Wahrnehmung aller bei den Privateisenbahnen beteiligten öffentlichen Interessen in sich.

An der Aufbringung des Baukapitals einiger Privateisenbahnen hat sich auch der Staat beteiligt, und zwar im letzten Jahrzehnt mit

4 000 000	M	durch Übernahme von Aktien der Brandenburgischen Städtebahn (Treuenbriezen—Neustadt a. Dosse),	Finanzielle Beteiligung des Staates an den Privateisenbahnunternehmungen.
115 630,40	M	durch Übernahme neuer Aktien der inzwischen verstaatlichten Altdamm—Kolberger Eisenbahn und	
400 000	M	durch Übernahme von Aktien der Elmsborn—Barmstedt—Oldesloer Eisenbahn.	

Im ganzen sind seit 1880 aus Staatsmitteln 15 058 170,40 M als Anteile Preußens an dem Baukapitale von Privateisenbahnen zur Verfügung gestellt worden.

Durch diese Beteiligung des Staates ist der Bau von rd. 945 km Privateisenbahnen ermöglicht worden. Es handelt sich hierbei um Eisenbahnen, die zur wirtschaftlichen Hebung zurückgebliebener Landesteile, insbesondere zur Förderung der Landwirtschaft und der damit zusammenhängenden Betriebe notwendig waren, zu deren Herstellung aber die beteiligten Kreise, Gemeinden und Privatpersonen das erforderliche Kapital nicht aufzubringen vermochten. In einigen Fällen kamen auch unmittelbare fiskalische Interessen in Betracht, als der Staat in den durch die fraglichen Eisenbahnen erschlossenen Gegenden Domänen- und Waldbesitz hat.

An den Dividendenerträgen dieser Bahnen hat der Staat nach Maßgabe seines Aktienbesitzes teilgenommen.

C. Kleinbahnen.

Gesetzliche Maßregeln.

Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 ist nicht geändert worden. Jedoch sind an der Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu dem Gesetze mehrfache Ergänzungen und Änderungen vorgenommen worden, und zwar unterm 29. November 1900, 17. September 1902, 17. November 1902, 19. November 1904, 9. Mai 1905 und 26. September 1906. Die Änderungen usw. betreffen nähere Vorschriften über den Bau von Kleinbahnen in der Nähe von Festungen, die Handhabung der Bahnpolizei, die Verpflichtungen der Kleinbahnen im Mobilmachungsfalle, Erleichterungen in der Auffüllung des Erneuerungsfonds sowie Vorschriften für den Bau und Betrieb von Straßenbahnen mit Maschinenbetrieb.

Staatliche Unterstützung.

Der Staat hat es auch in dem letzten Jahrzehnt in weitem Maße sich angelegen sein lassen, das Zustandekommen von Kleinbahnen durch Gewährung von Beihilfen zu fördern. Seit dem 1. April 1900 sind zur Förderung des Baues von Kleinbahnen zur Verfügung gestellt:

durch Gesetz vom	25. Mai	1900	(Gesetzsamml. S. 129)	20 000 000	M.,
" " "	20. "	1902	(" " 175)	20 000 000	" ,
" " "	18. "	1903	(" " 157)	5 000 000	" ,
" " "	25. Juni	1904	(" " 113)	5 000 000	" ,
" " "	6. "	1905	(" " 237)	5 000 000	" ,
" " "	15. "	1906	(" " 185)	5 000 000	" ,
" " "	29. Mai	1907	(" " 103)	5 000 000	" ,
" " "	14. "	1908	(" " 117)	5 000 000	" ,
" " "	28. Juli	1909	(" " 643)	3 000 000	" .

Insgesamt haben bis zum 1. April 1910 zur Verfügung gestanden 102 000 000 M.

Die ministerielle Anleitung zur Begründung der Unterstützungsanträge ist zur Erzielung einer sorgfältigeren Prüfung der Baumwürdigkeit der zu unterstützenden Bahnen wiederholt ergänzt worden. Die zur Vorbereitung der Beschlüsse über die Gewährung von Staatsunterstützungen berufene Kommission ist durch Hinzutritt eines Vertreters des Ministers des Innern verstärkt worden. Sie besteht jetzt aus einem den Eisenbahnabteilungen angehörigen Vertreter des Ministers der öffentlichen Arbeiten, der gleichzeitig die Geschäftsführung zu besorgen hat, einem Vertreter des Ministers des Innern und je zwei Vertretern des Ministers für Landwirtschaft, Domänen und Forsten und des Finanzministers.

Wie durch die Arbeit dieser Kommission die Staatsbeihilfen seit dem Jahre 1900 gewachsen sind, soll nachstehende Darstellung (Seite 121) veranschaulichen (vergl. auch die als Anlage 35 beigelegte Übersicht).

Anlage 35.

Vorausgabe sind an staatlichen Beihilfen

im Jahre 1900	11 195 196,68	M.,
" " 1901	8 908 447,99	" ,
" " 1902	9 365 994,10	" ,
" " 1903	7 816 818,29	" ,
" " 1904	6 233 456,25	" ,
" " 1905	5 873 667,54	" ,
" " 1906	3 827 254,45	" ,
" " 1907	6 632 484,00	" ,
" " 1908	5 470 232,39	" ,
" " 1909	5 676 869,76	" ,
	<u>71 000 421,45</u>	M.

Dazu bis 1. April 1900	17 499 939,00	" ,
mithin im ganzen bis 1. April 1910 . .	<u>88 500 360,45</u>	M.

Anzahl, Länge,
Baukosten und
Interessenzuge-
hörigkeit der
Kleinbahnen.

Anlagen
36—39.

Wie die Kleinbahnen im letzten Jahrzehnt an Anzahl und Länge gewachsen sind, und wie die Baukosten in der gleichen Zeit zugenommen haben, ergibt sich aus den Anlagen 36, 37, 38 und 39 sowie den bildlichen Darstellungen auf Seite 122/123 und 124/125.

Von den am 31. März 1910 vorhandenen oder wenigstens genehmigten nebenbahnähnlichen Kleinbahnen dienen:

P r o v i n z (Bezirk)	dem Personen- verkehr, vorzugs- weise in Städten und deren Umgebung		dem Fremden- (Bade-) Verkehr		vorzugsweise dem Handel und der Industrie		vorzugsweise landwirtschaftlichen Zwecken		annähernd in gleichem Maße dem Handel, der Industrie sowie der Landwirtschaft	
	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km
Ostpreußen	—	—	1	47,00	1	48,34	10	684,33	—	—
Westpreußen	—	—	—	—	—	—	8	512,39	4	61,16
Pommern	—	—	1	5,11	1	1,84	18	1149,47	6	349,44
Posen	—	—	—	—	—	—	9	510,80	3	254,09
Schlesien	—	—	—	—	9	290,64	4	138,83	7	189,75
Berlin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brandenburg (ohne Berlin)	—	—	—	—	8	126,52	11	474,12	12	346,50
Sachsen	—	—	—	—	4	20,97	8	306,98	17	419,13
Schleswig-Holstein	—	—	4	67,08	2	8,75	12	591,70	7	175,08
Hannover	—	—	1	11,40	3	18,61	14	564,31	8	301,03
Westfalen	—	—	—	—	12	119,05	1	60,40	8	269,88
Hessen-Nassau	3	41,87	2	11,27	1	21,00	1	7,72	12	250,84
Rheinprovinz	1	43,28	—	—	27	322,27	2	66,57	13	407,06
Hohenzollern	—	—	—	—	1	77,78	—	—	—	—
Zusammen	4	85,15	9	141,86	69	1055,77	98	5067,62	97	3023,96

Rentabilität.

Die Erträge der Kleinbahnen haben sich allmählich gebessert, wenn- gleich noch immer viele Bahnen keinen Reingewinn abgeworfen, d. h. ihre Betriebseinnahmen nicht hingereicht haben, um die Betriebsausgaben einschließlich der Rücklagen in den Erneuerungsfonds und den Spezial- reservenfonds zu decken.

Wie sich die Verzinsung der Anlagekapitalien der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen (der in Prozenten des Anlagekapitals berechnete Reingewinn

Bewilligte Staatsbeihilfen für Kleinbahnen.

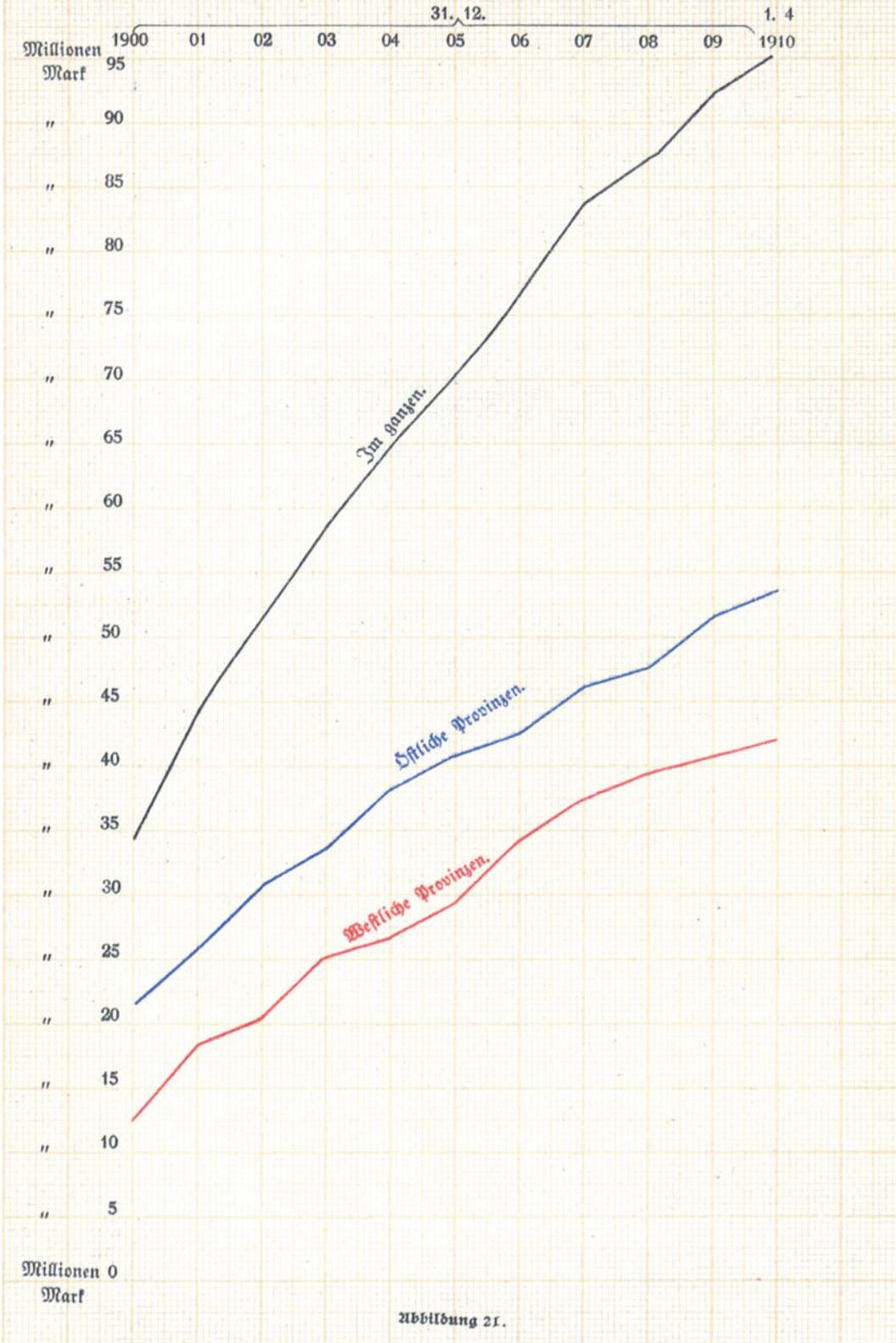
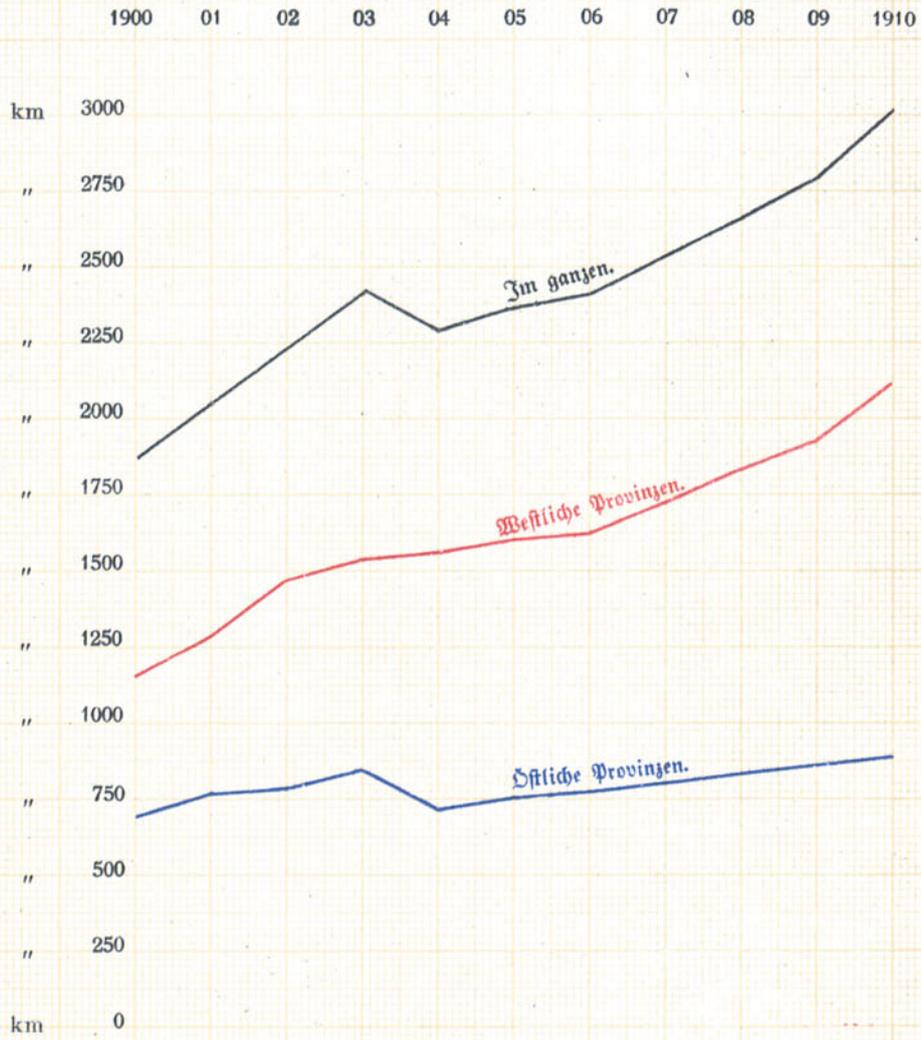
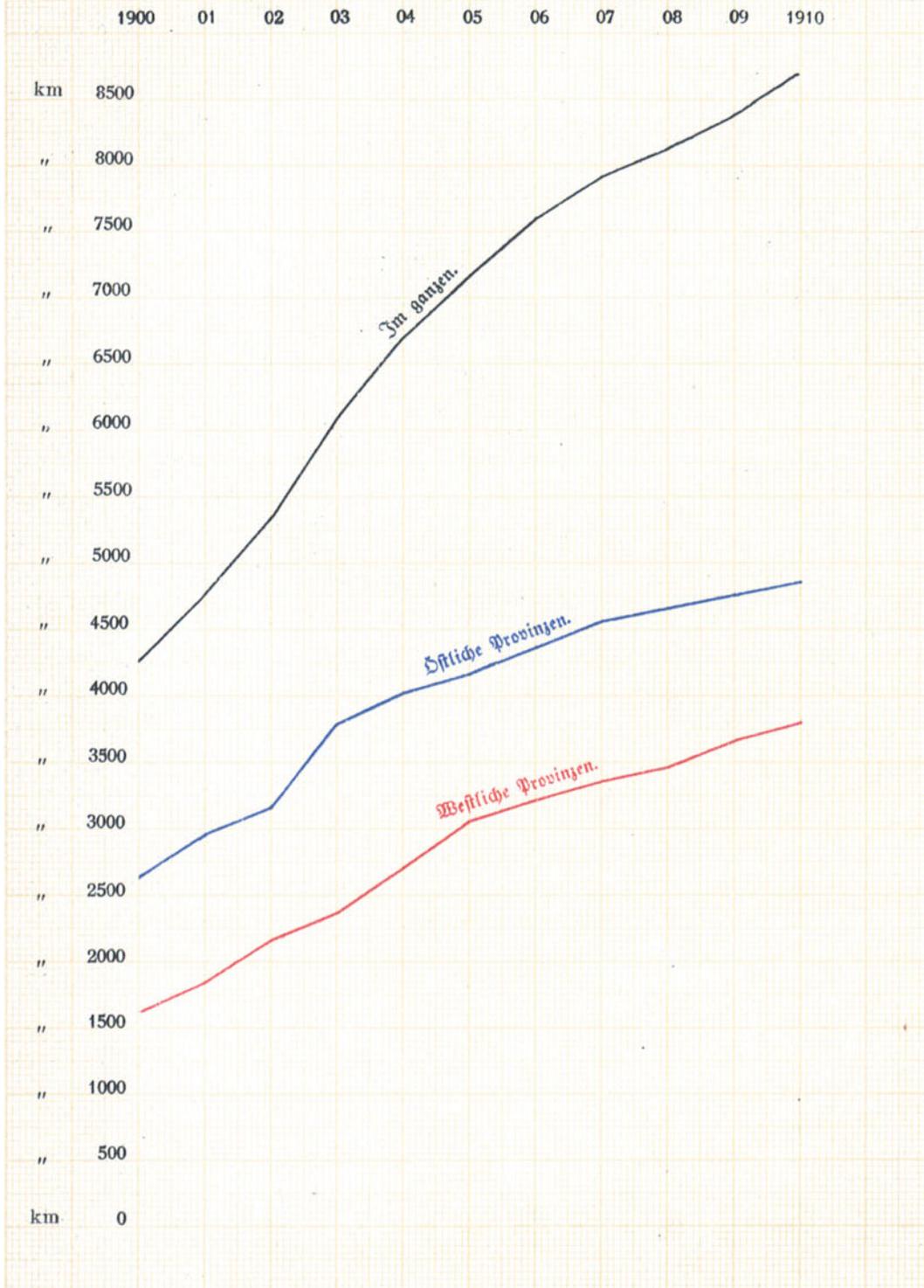


Abbildung 21.

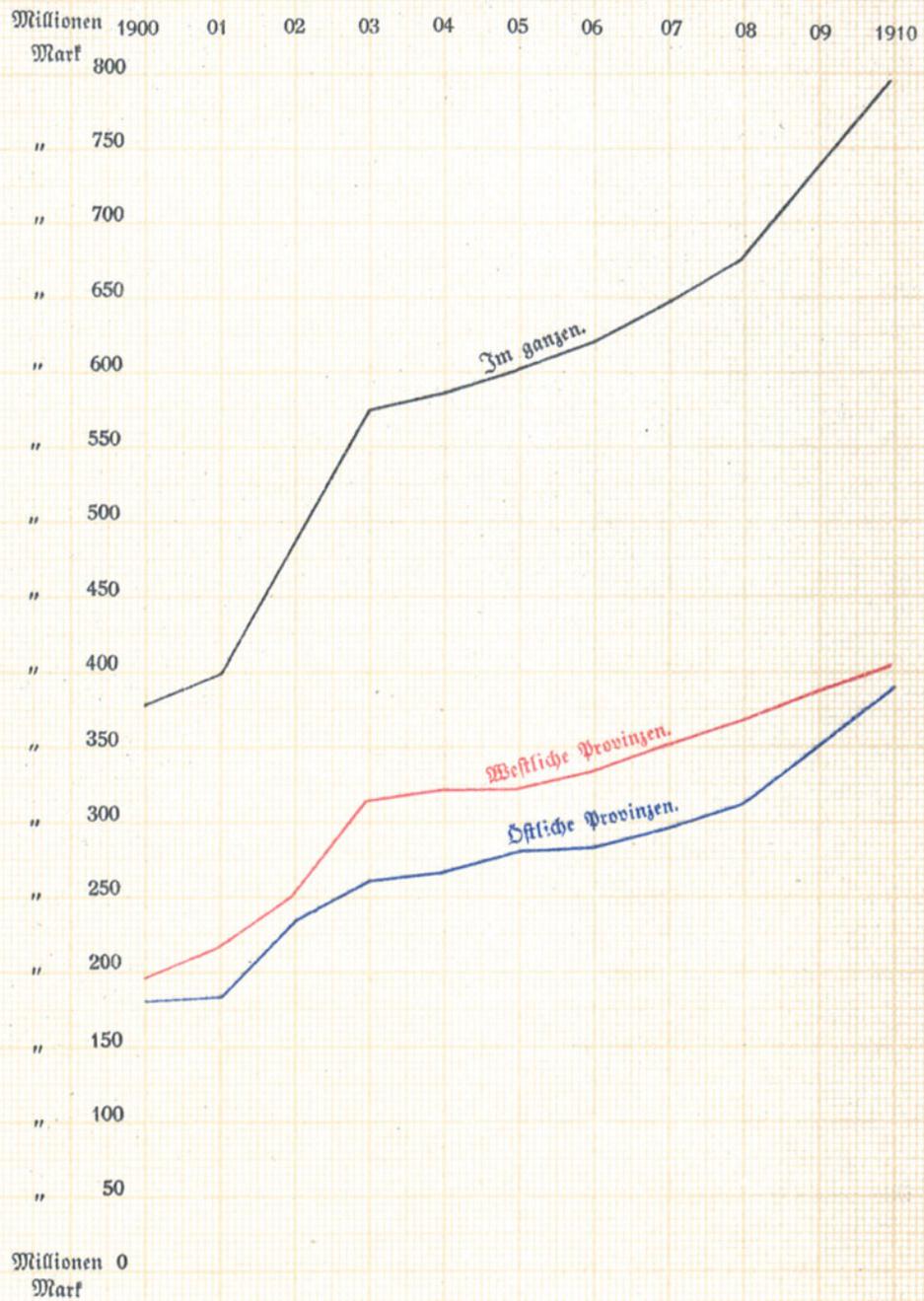
a. Straßenbahnen.



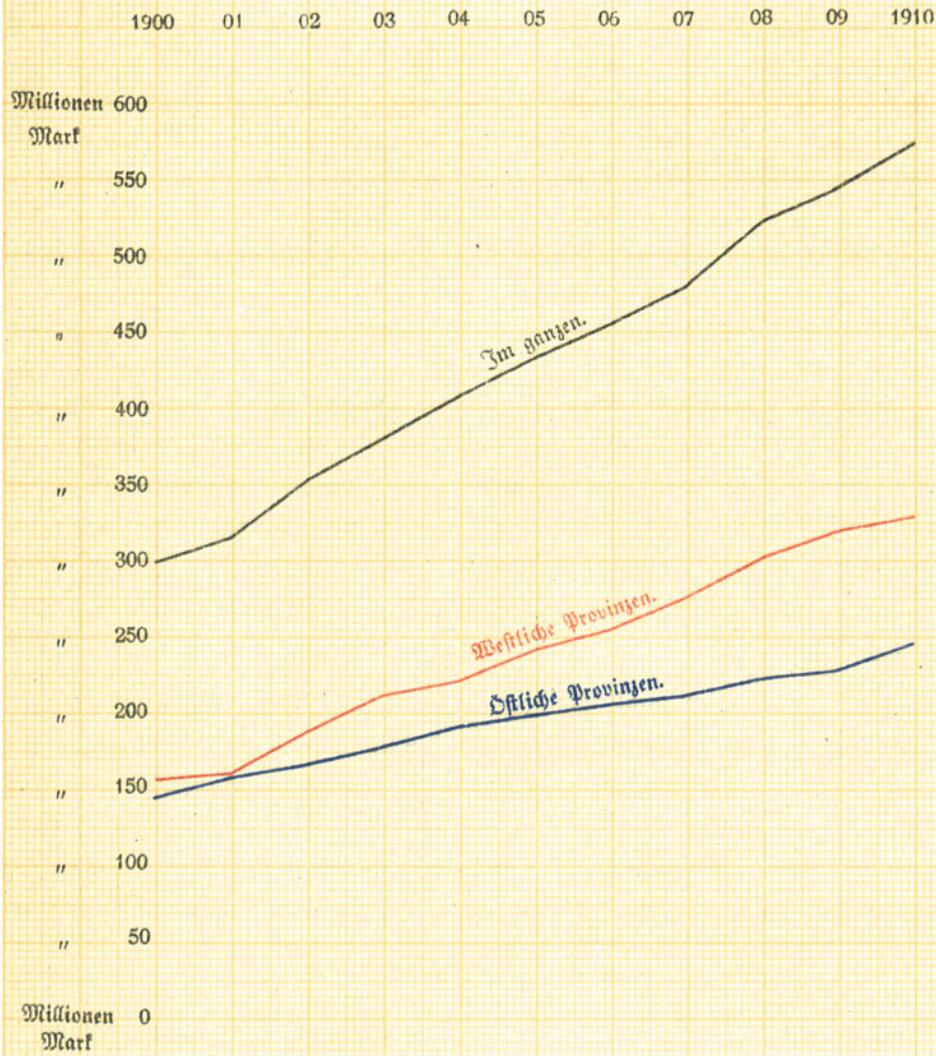
b. Nebenbahnähnliche Kleinbahnen.



a. Straßenbahnen.



b. Nebenbahnähnliche Kleinbahnen.



in vorstehendem Sinne) während der letzten zehn Jahre gestaltet hat, läßt nachstehende Zusammenstellung ersehen:

Berichtsjahre	In Betracht gezogene Bahnen Zahl	0 %	bis zu 1 %	bis zu 2 %	bis zu 3 %	bis zu 4 %	bis zu 5 %	mehr als 5 bis 10 %	über 10 %
		1900	128	35	20	18	22	16	7	9	1
1901	147	36	29	27	24	11	10	7	3
1902	160	29	39	24	31	14	13	7	3
1903	185	26	38	37	28	23	14	15	4
1904	200	19	36	40	42	27	18	16	2
1905	211	20	38	36	55	21	24	14	3
1906	216	18	34	36	55	23	31	15	4
1907	224	27	30	49	46	20	28	21	3
1908	234	29	40	51	46	29	16	21	2
1909	239	25	39	51	35	36	24	25	4

Verhältnis der
Staatseisen-
bahn-
verwaltung
zu den Klein-
bahnen (An-
schlußverhält-
nisse, Wagen-
übergang,
Tarif-,
Verkehrs- und
Abfertigungs-
verhältnisse).

Bei der Prüfung der Frage, in welcher Weise der Anschluß von Kleinbahnen an die Staatseisenbahnen ausführbar ist, und welche Kosten dafür der Kleinbahn zur Last gelegt werden müssen, wird das weiteste Entgegenkommen geübt. Insbesondere werden den Kleinbahnen ertraglose Grundstücke unentgeltlich gegen Zahlung einer Anerkennungsgeld und nutzbringende Flächen, wie Dienstland, Lagerplätze usw. gegen die ortsübliche Pacht überwiesen. Die durch die Ausführung der Kleinbahnanschlüsse der Staatseisenbahnverwaltung aus der Verbesserung ihrer Anlagen erwachsenden Vorteile und Ersparnisse werden den Kleinbahnen bei Berechnung der Anschlußkosten gutgebracht. Ebenso finden die Kleinbahnen auch bei der Bemessung der Gebühren für die laufende Bewachung, Bedienung und Unterhaltung der Anschlußanlagen weitgehende Berücksichtigung, indem die Bewachung und Bedienung in den ersten 5 Betriebsjahren gegen Erstattung der entstehenden Mehrkosten und später gegen angemessene Entschädigung erfolgt, während für die laufende Unterhaltung der Gleise sowie für die Gangbarhaltung, Schmierung und Erleuchtung der Weichen ein Pauschbetrag in Höhe der durchschnittlichen Selbstkosten erhoben wird.

Der Wagenübergang auf Kleinbahnen wird in der Regel davon abhängig gemacht, daß die Kleinbahn eine ihrem Verkehr entsprechende Anzahl Güterwagen beschafft und in den Staatsbahnwagenpark einstellt. Unter dieser Voraussetzung übernimmt die Staatseisenbahnverwaltung auch die

Versorgung der Kleinbahnen mit leeren Wagen für den Übergangs- und unter Umständen auch für den Binnenverkehr. Für die in den Staatsbahnwagenpark eingestellten Güterwagen, deren Reparatur einschließlich Erneuerung der Achsen und Radreifen die Staatseisenbahnverwaltung auf eigene Kosten besorgt, erhält die Kleinbahn eine Entschädigung von 4 % der Beschaffungskosten. In der Regel werden die Wagen nach und von dem Kleinbahnanschluß durch die Staatseisenbahnverwaltung unentgeltlich überführt. Nur bei besonderen Verhältnissen, wie Größe der Entfernung, werden die Selbstkosten der Staatseisenbahn berechnet.

Direkte Tarife werden zwischen den Staatseisenbahnen und den Kleinbahnen schon zur Vermeidung des die Kleinbahnverwaltungen belastenden kostspieligen Abrechnungswesens im allgemeinen nicht eingerichtet. Dagegen können für alle Wagenladungsgüter im Übergangsverkehr mit Kleinbahnen 2 ₰ für 100 kg von der Staatsbahnabfertigungsgebühr gekürzt werden. Anträge der Kleinbahnen auf Gewährung dieser Vergünstigung finden für die meisten Wagenladungsgüter ohne Nachweis des wirtschaftlichen Bedürfnisses das weiteste Entgegenkommen.

Der Stations-, Abfertigungs-, Kassen-, Rechnungs- und Ladedienst der Kleinbahnen auf der Anschlußstation wird in den ersten 5 Betriebsjahren von der Staatseisenbahnverwaltung gegen Erstattung der ihr erwachsenden Mehrkosten übernommen. Später wird ein angemessener Teil der Kosten der Gesamtanlage unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der Kleinbahn erhoben.

3.

Die allgemeine Bauverwaltung.

A. Geschäftskreis der Bauabteilungen des Ministeriums.

Der Geschäftskreis der Staatsbauverwaltung ist im letzten Jahrzehnt ^{Geschäftskreis im allgemeinen.} unverändert geblieben; im Laufe der Berichtszeit haben sich jedoch die Dienstgeschäfte an Umfang wie Bedeutung stetig gesteigert. Im Bereiche der **W a s s e r b a u v e r w a l t u n g** kommen für die Geschäftszunahme hauptsächlich die in der Landtagsession vom Jahre 1905 verabschiedeten wasserwirtschaftlichen Gesetze und die Maßnahmen zur weiteren Ausgestaltung der Schiffsabgaben in Betracht, die der Verwaltung große und schwierige Aufgaben zugewiesen haben.

Für die **H o c h b a u v e r w a l t u n g** gewannen bei dem Anwachsen der größeren Städte die Baupolizei, die Fluchtlinienfestsetzung und die bauliche Städteentwicklung immer mehr an Bedeutung; auch gab es auf dem Gebiete der sozialen Fürsorge für die Arbeiter Gelegenheit zu einer ausgiebigen weiteren Tätigkeit der Verwaltung. Durch das Wachsen des Wohlstandes der Bevölkerung wie durch die Fortschritte auf allen technischen Gebieten sind die an die Bauverwaltung gestellten Anforderungen erheblich größere geworden.

Über den Gesamtumfang der Leistungen der Bauabteilungen in ^{Einnahmen und Ausgaben.} der Zeit vom 1. April 1900 bis zum 31. März 1910 gibt die nachfolgende Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben näheren Aufschluß. Dabei wird bemerkt, daß die Kosten für Hochbauten nur insofern in Ansaß gebracht sind, als sie aus Mitteln der Staatsbauverwaltung bestritten sind.

Die Einnahmen und Ausgaben haben, auf Hunderte abgerundet, betragen:

im Jahre	Einnahmen	A u s g a b e n			im ganzen
		dauernde Ausgaben (Ordinarium)	einmalige Ausgaben (Extraordinarium)	außeretatmäßige Ausgaben (Anleihe- mittel usw.)	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1900	9 431 400	32 962 300	23 299 300	14 940 600	71 202 200
1901	10 077 000	33 697 400	21 706 400	11 364 200	66 768 000
1902	11 656 200	34 470 300	18 577 700	10 584 000	63 632 000
1903	14 653 400	38 105 300	20 649 500	9 026 900	67 781 700
1904	13 579 600	37 687 500	17 861 000	8 099 100	63 647 600
1905	15 995 400	37 388 300	15 441 600	13 536 400	66 366 300
1906	16 423 300	38 644 400	20 303 300	14 152 500	73 100 200
1907	16 920 900	40 572 800	21 736 500	27 442 700	89 752 000
1908	16 457 000	41 580 000	16 975 300	35 408 000	93 963 300
1909	18 895 500	44 214 200	17 679 100	41 871 500	103 764 800
Zusammen	144 089 700	379 322 500	194 229 700	186 425 900	759 978 100

Bei den Einnahmen haben sich namentlich die Erträge der Verkehrsabgaben sowie die Einkünfte aus Miet- und Pachtzinsen für fiskalische Grundstücke vermehrt. Außerdem ist eine erhebliche Steigerung der Einnahmen aus der Ruhrhafenverwaltung zu verzeichnen, die einerseits auf den Verkehrszuwachs und andererseits auf die Einrichtung der Betriebsgemeinschaft mit dem städtischen Hafen Duisburg zurückzuführen ist, dessen Einnahmen und Ausgaben nunmehr im Etat erscheinen.

Die Steigerung der dauernden Ausgaben ist vorwiegend durch die Verstärkung der Unterhaltungsfonds infolge des Hinzutritts von neuen Bauwerken und Verkehrsanstalten veranlaßt. Außerdem sind durch Vermehrung der Beamtenstellen und Erhöhung der Besoldungssätze Mehrausgaben erwachsen.

Die Ausgaben des Extraordinariums entsprechen dem Umfange und Fortschreiten der betreffenden Bauausführungen; das erhebliche Anwachsen der außeretatmäßigen Ausgaben beruht auf der Ausführung der großen wasserwirtschaftlichen Gesetze.

Die wasserwirtschaftlichen Gesetze und die Bautätigkeit auf den angekauften Domänen in den östlichen Provinzen sowie die vermehrten Auf-

gaben auf dem Gebiete der Baupolizei nötigten zu einer weiteren Verstärkung des Personals der Bauverwaltung in der Provinzial- und Lokalinstanz, während in der Zentralstelle der Gesamtbestand unverändert geblieben und nur eine Verschiebung zwischen den einzelnen Beamtenkategorien eingetreten ist.

Es waren vorhanden:

	im Jahre	
	1900	1909
bei der Zentralstelle:		
Vortragende Räte	24	29
Hilfsarbeiter	49	45
Expeditende Sekretäre, Revisoren, Registratoren. und gleichgestellte Beamte	50	67
Bureauhilfsarbeiter, Regierungsbausekretäre usw.	48	30
zusammen	171	171
in der Provinzial- und Lokalinstanz:		
Oberbauärzte	—	9
Regierungs- und Bauärzte	108	169
Bauinspektoren	523	650
Maschinenbauinspektoren	7	11
Regierungsbaumeister	280	330
Landmesser	9	41
Regierungsbausekretäre	68	184
Bausekretäre	168	248
Bauassistenten	—	87
Beamte im Betriebs- und Aufsichtsdienste	1286	1325
zusammen	2449	3054

B. Geschäftskreis der Provinzialverwaltungen.

Zur Vereinfachung der Verwaltung und im Interesse der schiffahrt-
treibenden Bevölkerung sind folgende in verschiedenen Bezirken belegene
Wasserstraßen unter einer Leitung vereinigt worden.

Änderungen
in der
Wasserbau-
verwaltung.

Dem Regierungspräsidenten in Potsdam, dem schon bisher die Ver-
waltung der Strombau- sowie der Strom-, Schiffahrts- und Hafenpolizei-
angelegenheiten, außerhalb seines Verwaltungsbezirks, auf den Wasser-

straßen im Regierungsbezirk Frankfurt westlich der Oder oblag, sind durch den Allerhöchsten Erlaß vom 3. November 1902 die gleichen Befugnisse auch für den zwischen Havel und Elbe belegenen Zhle- und Blauer Kanal, sowie für den außerhalb Berlins westlich der Plözenseer Schleusen belegenen Teil des Berlin-Spandauer Schiffahrtskanals übertragen worden. Gleichzeitig hiermit ist bei der Regierung in Potsdam die Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen nach dem Vorbilde der Strombauverwaltungen eingerichtet worden.

Für die Berliner Wasserstraßen, die in baulicher Hinsicht der Ministerialbaukommission, in polizeilicher Hinsicht dem Polizeipräsidenten in Berlin unterstellt waren, ist die Verwaltung in der Hand des Polizeipräsidenten vereinigt worden.

Die Rheinstromstrecke von der hessischen Grenze oberhalb Wiebrich bis Oberwesel, die zum Teil der Rheinstrombauverwaltung, zum Teil dem Regierungspräsidenten in Wiesbaden unterstand, ist ganz auf die Rheinstrombauverwaltung übertragen worden.

Für die Herstellung des Rhein-Weser-Kanals sind die Kanalbaudirektionen in Essen und Hannover als besondere Baubehörden mit den Rechten und Pflichten von königlichen Behörden geschaffen worden. An der Spitze der beiden Kanalbaudirektionen stehen je ein Oberbaurat und ein Oberregierungsrat als Dirigenten. Die Kanalbaudirektion in Essen ist dem Oberpräsidenten in Münster, die Kanalbaudirektion in Hannover dem Oberpräsidenten daselbst unterstellt. Der ersteren ist die Ausführung des Schiffahrtskanals vom Rhein bis zum Dortmund-Ems-Kanal in der Gegend von Herne sowie die Kanalisierung der Lippe oder die Anlage von Lippe-Seitenkanälen von Wesel bis Lippstadt übertragen, während der letzteren die Herstellung des Kanaltückes von Bevergern zur Weser und nach Hannover mit Zweigkanälen nach Osnabrück, Minden und Linden obliegt.

Als Baubehörde für die Ausführung des Großschiffahrtsweges Berlin—Stettin ist das Hauptbauamt in Potsdam errichtet worden. Zu Dirigenten des Hauptbauamtes, dem gleichfalls die Rechte und Pflichten einer königlichen Behörde beigelegt wurden, sind ein Regierungs- und Baurat und ein Regierungsrat bestellt; es untersteht dem Regierungspräsidenten in Potsdam.

Bei der Herstellung des Rhein-Weser-Kanals, dem Bau des Großschiffahrtsweges Berlin—Stettin und der Verbesserung der Vorflut in der

unteren Oder sind in der Lokalinstantz „Baüämter“ für die örtliche Bauleitung eingesetzt worden.

Um die Zuständigkeit der Provinzialbehörden zu erweitern, sind im Wege der Dezentralisation die Kostengrenzen, innerhalb deren diese Entwürfe und Anschläge selbständig prüfen und feststellen können, für Wasserbauten im allgemeinen von 30 000 M auf 50 000 M erhöht worden. Auch sind diesen Behörden weitergehende Befugnisse beigelegt worden, insbesondere bei der Verwendung der Baumittel, der Verwaltung des Grundbesitzes und des Fährregals, der Feststellung der Tarife für Verkehrsabgaben, der Zuschlagserteilung bei Vergebung von Leistungen und Lieferungen und dem Erlasse oder der Ermäßigung von Vertragsstrafen.

In der Hochbauverwaltung ist aus demselben Grunde die Kostengrenze für die Superrevision der Anschläge zu Staatsbauten im allgemeinen auf 50 000 M, bei Kirchenbauten auf 15 000 M, bei Bauten von Kunstdenkmälern auf 10 000 M erhöht worden. Die Entscheidung über bestimmte bauliche Maßnahmen, wie die Anlegung von elektrischen Lichtleitungen, von Wasserleitungen, Hydranten, Feuerlöschleitungen und von Blitzableitern ist den Provinzialbehörden ebenfalls überlassen worden. Die Ortsbaubeamten haben erweiterte Befugnisse zur Anweisung von Rechnungen und Abschlagzahlungen erhalten und sind ermächtigt, Bauten bis zu 3000 M, mit Ausnahme der besonders schwierigen, selbständig auszuführen und abzurechnen. Bei Erledigung ihrer Dienstgeschäfte dürfen sie minder wichtige Arbeiten den technischen Bureaubeamten in bestimmten Grenzen zur selbständigen Erledigung übertragen und sich in Behinderungsfällen in gewissem Umfange von diesen auch vertreten lassen. Der Geschäftsverkehr zwischen den Ortsbaubeamten und den Behörden der nutznießenden Verwaltungen ist vereinfacht worden.

Änderungen
in der
Hochbauver-
waltung.

C. Beamte und Arbeiter der Bauverwaltung.

Mit Rücksicht auf den Umfang und die Bedeutung ihrer Geschäftstätigkeit ist den Strombaudirektoren und dem technischen Leiter der Verwaltung des Dortmund-Ems-Kanals durch Allerhöchsten Erlaß vom 26. März 1902 die Amtsbezeichnung „Oberbaurat“ mit dem Range der Oberregierungs-

Änderungen
bei den
Provinzial-
behörden.

räte beigelegt worden. Die gleiche Amtsbezeichnung haben die technischen Dirigenten der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen in Potsdam und der Kanalbaudirektionen in Essen und Hannover bei Einrichtung dieser Behörden erhalten.

Den Regierungs- und Bauräten ist ferner durch den Allerhöchsten Erlaß vom 21. September 1905 das Stimmrecht in den Plenarversammlungen der Regierung in dem Umfange beigelegt worden, in dem es den für den höheren Verwaltungs- oder Justizdienst befähigten Mitgliedern der Regierung zusteht.

Die erhebliche Zunahme bedeutender bautechnischer Geschäfte bei einigen Regierungen hat teils zur Errichtung neuer Regierungs- und Bauratsstellen, teils zur Umwandlung von Bauinspektorstellen in Regierungs- und Bauratsstellen geführt. Die Zahl dieser Stellen hat sich demgemäß, unter Hinzurechnung der Oberbauratsstellen, von 108 im Jahre 1900 auf 178 im Jahre 1909 erhöht. Dementsprechend ist der Etatsanfaß für die Gehälter beider Beamtenkategorien von 633 600 *M* auf 1 073 700 *M* gestiegen. Neben dem Gehalte von 4200 *M* bis 7200 *M* beziehen nach der neuen Befoldungsordnung die Oberbauräte noch eine pensionsfähige Zulage von 1200 *M* und das dienstälteste Drittel der Regierungs- und Bauräte eine solche von 600 *M*.

Den Bauinspektoren bei den Regierungen, die den Rang der Räte 4. Klasse besitzen, ist durch den vorerwähnten Allerhöchsten Erlaß vom 21. September 1905 ein Stimmrecht in den Plenarversammlungen der Regierungen in demselben Umfange wie den Regierungs- und Bauräten und den dort beschäftigten bautechnischen Hilfsarbeitern ohne den Rang der Räte 4. Klasse ein Stimmrecht in dem Umfange, wie es bis dahin die Assessoren hatten, beigelegt worden.

Änderungen
bei den Bau-
inspektionen.

Die Tatsache, daß verschiedene Ortsbaubeamte dienstlich überbürdet waren, nötigte in mehreren Regierungsbezirken zur Vermehrung der Bauinspektorstellen. In einzelnen Fällen konnte diese Entlastung durch eine andere Abgrenzung der Dienstbezirke erreicht werden.

Die Zahl der Bauinspektoren ist von 530 im Jahre 1900 auf 661 im Jahre 1909 gestiegen. Entsprechend dieser Stellenvermehrung erhöhten sich die etatsmäßigen Mittel für die Gehälter von 2 469 900 *M* auf 2 957 900 *M*. Die Befoldungsverhältnisse der Bauinspektoren sind inzwischen günstiger geworden. Denn wenn auch durch die neue Befoldungsordnung das

Anfangsgehalt von 3600 *M* auf 3000 *M* herabgesetzt ist, so hat das Höchstgehalt, das in 7 Stufen mit Zulagen von je 600 *M* erreicht wird, eine Steigerung von 5700 *M* auf 7200 *M* erfahren. Außerdem wird den Bauinspektoren jetzt von der Zeit der Beschäftigung im Staatsdienste, die zwischen dem Tage der Erlangung der Anstellungsfähigkeit — als Regierungsbaumeister — und dem Tage der ersten etatsmäßigen Anstellung liegt, der über 4 Jahre hinausgehende Teil bis zur Höchstdauer von 2 Jahren auf das Befoldungsdienstalter angerechnet.

Die Beschaffung einer angemessenen Wohnung hat den Ortsbaubeamten bei dem vielfach bestehenden Wohnungsmangel in kleinen Orten öfter Schwierigkeiten verursacht. Diese Übelstände haben dazu geführt, daß in den Provinzen Westpreußen, Posen und Schlesien für 21 Ortsbaubeamte Dienstwohngebäude mit einem Kostenaufwande von 847 600 *M* errichtet werden mußten.

Während in früheren Jahren auch die Regierungsbaumeister, denen eine Anwartschaft auf Anstellung im Staatsdienste nicht zustand, vorübergehend in der Staatsbauverwaltung beschäftigt wurden, mußte in letzter Zeit hiervon Abstand genommen werden, da eine genügende Zahl von Baumeistern mit Anwartschaft zur Verfügung stand. Diesen kann ferner seit dem Jahre 1909 bereits nach Vollendung einer zweijährigen Staatsdienstzeit die Unwiderruflichkeit ihrer Beschäftigung zugesichert werden, während dies bisher in der Regel erst nach Ablauf von fünf Jahren geschah.

Änderungen
in der Be-
schäftigung der
Regierungs-
baumeister.

Die Regierungsbaumeister erlangen mit dieser Erklärung das Recht auf Ruhegehalt und Hinterbliebenenversorgung nach den gesetzlichen Bestimmungen und können nur noch im Wege des Disziplinarverfahrens aus dem Staatsdienste entlassen werden.

Neu geregelt ist auch die diätarische Befoldung der Regierungsbaumeister. Nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 26. Mai 1909 beträgt sie im 1. Jahre 2700 *M*, im 2. Jahre 3075 *M* und vom 3. Jahre ab 3450 *M*.

Die Zahl der in der Staatsbauverwaltung beschäftigten Regierungsbaumeister ist von 280 im Jahre 1900 auf 330 im Jahre 1909 gestiegen.

Als neue Klasse der etatsmäßigen technischen Bureaubeamten sind die Bauassistenten hinzugetreten, Beamte, die aus der Reihe der in der Bauverwaltung beschäftigten Privattechniker durch eine Prüfung ausgewählt werden. Sie verbleiben dauernd an ihrem Anstellungsort und bilden einen

Änderungen
bei den
technischen
Bureau-
beamten.

Ersatz für die Baufekretäre. Die Schaffung dieser Beamtenklasse erwies sich als notwendig, um den häufigen Wechsel in der Stellenbesetzung bei den Bauinspektionen zu vermeiden, der infolge der Beförderung der Baufekretäre zu Regierungsbaufekretären stattfinden mußte, aber im Interesse des Dienstes unerwünscht war.

Das Gehalt der Bauassistenten beträgt nach der neuesten Besoldungsordnung 1650 bis 3300 *M.*, das der Baufekretäre 1800 bis 3600 *M.*, das der Regierungsbaufekretäre 2100 bis 4500 *M.* Der Gesamtaufwand an Gehältern für alle im Etatsjahr 1909 angestellten 519 technischen Bureaubeamten belief sich auf rd. 1 271 000 *M.*, während für den gleichen Zweck im Jahre 1899 474 200 *M.* verausgabt sind. Die Zahl dieser Beamten ist in der gleichen Zeit von 218 auf 519 gestiegen.

Vermehrung
der
Landmesser-
stellen.

Auch bei den etatsmäßigen Landmessern ist eine verhältnismäßig starke Stellenvermehrung, von 9 auf 41, eingetreten. Sie war infolge der wasserwirtschaftlichen Gesetzgebung vom Jahre 1905 und auch deswegen erforderlich, weil das Kartenmaterial der preussischen Wasserstraßen gründlich neu bearbeitet werden mußte. An Gehältern sind für die 41 Landmesser im Etatsjahre 1909 rd. 140 000 *M.* bereitgestellt.

Änderungen in
den Stellen
des Betriebs-
und Aufwichtsdienstes.

Wesentliche organisatorische Änderungen des im Betriebs- und Aufwichtsdienste der Wasserbauverwaltung beschäftigten Personals von mittleren und unteren Beamten sind nicht vorgenommen worden. Jedoch haben die an die Vorbildung der Beamten zu stellenden Anforderungen im Interesse der Stromunterhaltung und der Schaffung eines Personals, das sich zur Unterstützung der Ortsbaubeamten besser eignet, zum Teil eine Verschärfung erfahren. Zum Wasserbauwartdienste werden in der Regel nur noch solche Bewerber zugelassen, die eine staatliche oder staatlich anerkannte Baugewerkschule mit Tiefbaukursus absolviert oder die Befähigung zum Wallmeister erlangt haben.

Die Anzahl der mittleren Beamten und der besser bezahlten Unterbeamten ist erheblich vermehrt worden, da es im Interesse einer sachgemäßen Verwaltung geboten erschien, die Führung und Maschinenbedienung der größeren wertvollen Fahrzeuge, die früher vielfach Hilfskräften oblag, etatsmäßigen Beamten zu übertragen; dazu kam, daß die Erbauung neuer Fahrzeuge, die Ausdehnung der Abgabenerhebung sowie die Zunahme der Bauarbeiten und des Schiffsverkehrs die Errichtung neuer Stellen erforderlich machten.

Andererseits sind aus Ersparnisrücksichten die geringer besoldeten Stellen des Unterbeamtendienstes, deren Inhaber nur untergeordnete, ohne Beeinträchtigung dienstlicher Interessen auch durch Hilfspersonal im Arbeiterverhältnis zu besorgende Dienste verrichteten, in größerem Umfange eingezogen worden. Neu geschaffen sind 178 Stellen, von denen 65 für mittlere und 113 für besser besoldete untere Beamte bestimmt waren, während sich die Zahl der den niederen Gehaltsklassen angehörigen Unterbeamtenstellen um 138 verringert hat. Insgesamt sind jetzt 1325 Beamte (395 mittlere und 930 Unterbeamte) vorhanden gegen 1285 (330 mittlere und 955 Unterbeamte) im Jahre 1899. Der etatsmäßige Besoldungsbetrag für die hier in Frage stehenden Beamten betrug im Jahre 1899=1 666 800 *M* und ist inzwischen bis auf 2 383 585 *M* gestiegen.

Auf die Bereitstellung von Dienstwohnungen für die Beamten des Außendienstes ist weiter Bedacht genommen worden. Die Zahl der Dienstwohnungen ist von 673 auf 750 gestiegen. An Beschaffungskosten für diese, einschließlich der Dienstländereien, sind aus dem Extraordinarium 1 205 200 *M* und aus dem Ordinarium 1 103 200 „ ,
 zusammen 2 308 400 *M*

aufgewendet worden.

Zur Durchführung einer einheitlichen Dienstkleidung für die Beamten des Betriebs- und Aufichtsdienstes ist die Allerhöchste Genehmigung einer neuen Dienstkleidungsordnung erwirkt worden.

Für die Deckung des Arbeiterbedarfs für die auf Grund der wasserwirtschaftlichen Gesetze vom Jahre 1904 und 1905 auszuführenden Bauten hat die Bauverwaltung weitgehende Anordnungen getroffen. Die Baubehörden sind angewiesen worden, den Zuzug geeigneter Arbeitskräfte durch Inanspruchnahme von Arbeitsnachweisstellen, die dafür durch staatliche Zuschüsse unterstützt werden, und durch Annahme und Ausstattung mittelloser Arbeiter nach Möglichkeit zu fördern, ihr Augenmerk auf die Fernhaltung schlechter Elemente zu richten und darauf Rücksicht zu nehmen, daß nicht der Industrie und der Landwirtschaft unentbehrliche Arbeitskräfte entzogen werden. Zur Erreichung dieses letzteren Ziels ist auf die Heranziehung geeigneter ausländischer Arbeiter hingewiesen, deren Zuzug erleichtert ist. Abgesehen hiervon ist für den gesamten Bereich der Bauverwaltung bei der Annahme der Bau-, Betriebs- und Unterhaltungsarbeiter vorgeesehen, daß solche Personen, die zur Erfüllung ihrer Militärpflicht aus dem

Soziale Fürsorge für die Beamten und Arbeiter.
 Arbeiter- und Lohnverhältnisse.

bisherigen Beschäftigungsverhältnisse bei der Bauverwaltung haben ausscheiden müssen, durch vorzugsweise Wiedereinstellung berücksichtigt werden. Eine besondere Bevorzugung ist auch stellen- oder arbeitslosen ehemaligen Angehörigen der ostasiatischen Truppenteile und der Schutztruppen der afrikanischen Schutzgebiete eingeräumt worden.

Beim Eintritt von Arbeitslosigkeit infolge Rückgangs des Arbeitsangebots auf dem gewerblichen Arbeitsmarkte war es der Bauverwaltung im abgelaufenen Jahrzehnt in mehreren Fällen möglich, durch Ausführung sogenannter Notstandsarbeiten wenigstens einer beschränkten Anzahl von Arbeitslosen Beschäftigung zu bieten.

Die Höhe des Arbeitslohnes richtete sich nach den örtlichen Verhältnissen. Soweit es irgend möglich war, ist in den eigenen Betrieben der Staatsbauverwaltung, insbesondere bei solchen mit dauernd beschäftigten Arbeitern, wie bei der Staatseisenbahnverwaltung ein Aufrücken von bestimmten Mindestlöhnen zu Höchstlöhnen eingeführt worden.

Kranken-
versicherung.

Für die Krankenversicherung der Bauarbeiter bestehen zur Zeit 58 staatliche Krankenkassen, und zwar 55 Betriebs- und 3 Baukrankenkassen, die in ihren Kassenleistungen zum großen Teil über die gesetzlichen Mindestleistungen hinausgehen. Der von ihnen angesammelte Reservefonds beträgt etwa $\frac{1}{2}$ Million Mark; ihre Mitgliederzahl hat betragen:

im Jahre	Mitgliederzahl		Durchschnitt
	höchste	niedrigste	
1900	17 538	7 269	12 403
1909	19 652	8 265	13 958

Den versicherungspflichtigen Personen wird auch bei vorübergehender Unterbrechung der Beschäftigung infolge von Hochwasser, Eisgang und anderen Naturereignissen bis zur Dauer von 4 Wochen und in Urlaubsfällen bis zur Dauer von 14 Tagen die Fortsetzung des Versicherungsverhältnisses unter Beteiligung der Staatskasse an den Versicherungsbeiträgen offen gehalten. Soweit in Betrieben der Staatsbauverwaltung beschäftigte Arbeiter nicht bei staatlichen Krankenkassen versichert sind, gehören sie den zuständigen Ortskrankenkassen oder der Gemeinde-Krankenversicherung an.

Den einem Krankenversicherungszwange nicht unterworfenen Personen ist eine den Mindestleistungen der Gemeinde-Krankenversicherung entsprechende Krankenfürsorge im Wege des Dienstvertrages gewährleistet.

Mit dem Inkrafttreten der neuen Unfallversicherungsgesetze vom 30. Juni 1900 sind die bis dahin von der Zentralbehörde wahrgenommenen Befugnisse und Obliegenheiten der „Ausführungsbehörde“ den Provinzialbehörden (Strombauverwaltungen, Regierungspräsidenten usw.) je für den Umfang ihres Geschäftsbereichs übertragen worden. Die wichtigsten Zahlen aus dem Gebiete der Unfallversicherung beim Beginn und am Ende der Berichtszeit enthält nachstehende Übersicht:

Jahr	Versicherte Personen	Anzahl der zur Anzeige gebrachten Unfälle	Anzahl der Entschädigungsfälle	Folgen der Verletzungen				Ausgaben für Zwecke der Unfallversicherung M
				Tod	Erwerbsunfähigkeit			
					völlige	teilweise	vorübergehende	
1900	24 948	585	98	21	4	23	50	148 490
				98				
1909	23 279	919	144	20	3	33	88	261 828
				144				

Die Invalidenversicherung der Arbeiter erfolgt nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen. Bei freiwilliger Versicherung von Angestellten sind die Provinzialbehörden ermächtigt worden, die Übernahme der Hälfte der Versicherungsbeiträge auf die Staatskasse zu genehmigen.

Im Interesse der Förderung des Wohles ihrer Bediensteten sind von der Wasserbauverwaltung über die bauliche Einrichtung, die Ausstattung und die Belegungsfähigkeit der Wohnschiffe neue Vorschriften erlassen worden. Neu angeordnet ist ferner die Fortzahlung des Lohnes in solchen Fällen, in denen die Arbeiter für eine verhältnismäßig nicht erhebliche Zeit ohne ihr Verschulden an der Dienstleistung behindert sind. In Frage kommen vornehmlich Teilnahme an Kontrollversammlungen, Aushebungen und Musterungen, Erfüllung staatsbürgerlicher Pflichten usw. Zur Gewährung von

Unterstützungen an in Not geratene Arbeiter und deren Hinterbliebene sind die Etatsmittel verstärkt. Die Gewährung von Erholungsurlaub unter Fortzahlung des Lohnes wird vorzugsweise für solche Arbeiter allgemein genehmigt, die das ganze Jahr hindurch an geschlossene Räume gebunden sind oder sonst durch die Anforderungen des Dienstes besonders stark in Anspruch genommen werden. Eine besondere Fürsorge wendet die Staatsbauverwaltung den Arbeitern zu, deren Einstellung zur Ausführung der durch die wasserwirtschaftlichen Gesetze vom Jahre 1904 und 1905 beschlossenen Bauten erforderlich geworden ist. Da diese Arbeiter vielfach in größerer Entfernung von ihrem Wohnort beschäftigt werden, so hat die Staatsbauverwaltung in umfassender Weise für die Bereitstellung guter und billiger Verpflegung unter gleichzeitiger Bekämpfung des Alkoholmißbrauchs sowie für die Schaffung von Unterkunftsmöglichkeiten in geeigneten Baracken, Wohnschiffen oder Privatquartieren gesorgt und die Ausführung ihrer Maßnahmen durch Kontrollvorschriften sichergestellt. Daneben ist die Verwaltung bestrebt gewesen, die Belebung der geistigen Interessen der Arbeiter, ihre Belehrung und Unterhaltung durch Darbietung guten Lesestoffes in kleinen Büchersammlungen, durch geeignete Vorträge u. dergl. zu fördern. Auch auf das Gebiet der Seelsorge hat die Tätigkeit der Bauverwaltung, gegebenenfalls durch Hergabe von Staatsbeiträgen für Anstellung besonderer Geistlicher, sich erstreckt.

Die zugunsten der fahrenden Schifferbevölkerung bestehenden Anstalten, wie das Schifferheim in Magdeburg, der Verein zur kirchlichen Fürsorge für die Fluß- und Kanalschiffer (schwimmende Schifferkirche), das Schifferheim in Cosel sind durch Zuwendungen aus Mitteln der Bauverwaltung bedacht worden.

Bau von
Mietwohn-
häusern.

Zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der Arbeiter und gering besoldeten Beamten sind aus dem bei den ersten beiden Kleinwohnungsgesetzen vom 13. August 1895 und 2. Juli 1898 verbliebenen Bestände und aus den in der Zwischenzeit von dem dritten, sechsten und elften Anleihegesetz für die Bauverwaltung abgezweigten weiteren Mitteln von insgesamt 1 013 900 *M* für den Bau von Miethäusern 605 300 *M* aufgewendet worden. Über den noch verbleibenden Bestand von 408 600 *M* ist bis auf einen Restbetrag von etwa 200 000 *M* gleichfalls verfügt. Die fertiggestellten Bauten befinden sich in den Regierungsbezirken Gumbinnen, Allenstein, Königsberg, Danzig, Potsdam, Aurich, Stade sowie im Bereich

der Weichselstrombauverwaltung und der Dortmund-Ems-Kanalverwaltung. Am 31. März 1910 waren aus Mitteln dieser Kleinwohnungsgeetze an 26 Orten 59 Wohnhäuser mit 186 Wohnungen hergestellt oder in der Ausführung begriffen. Durch die Mieten für die Wohnungen wird das aufgewendete Anlagekapital ungefähr mit 4 % verzinst.

D. Förderung des Bauwesens und der fachgemäßen Geschäftserledigung.

Mit dem Erlaß allgemeiner Verfügungen, durch die der Dienstbetrieb der Wasserbaubeamten auf den einzelnen Gebieten des Bauwesens geregelt wird, ist fortgefahren worden. Die neuen Bestimmungen erstrecken sich auf die finanzielle Kontrolle der Bauten, auf den Erwerb, die Veräußerung und die Nutzbarmachung von Grundstücken, das Kassen- und Rechnungswesen bei den Bauausführungen, die Verwaltung der Geräte und der Bauhöfe sowie die Vermessung und Kartierung der Wasserstraßen. Außerdem sind von den früheren allgemeinen Verfügungen mehrere den veränderten Verhältnissen entsprechend umgearbeitet worden.

Allgemeine
Dienstvor-
schriften für
die Wasserbau-
verwaltung.

In der Hochbauverwaltung ist seit dem Erscheinen der letzten Auflage der Dienstanweisung für die Ortsbaubeamten eine große Zahl von Neuerungen, die teils auf organisatorischem, teils auf geschäftlichem Gebiete liegen, vorgenommen worden, so daß eine Neubearbeitung der genannten Dienstanweisung erforderlich war. Unter diesen Neuerungen sind hervorzuheben die Schaffung von besonderen Stellen für Polizeibauinspektoren und einer neuen Beamtenklasse für den Bureaudienst (Bauassistenten, vergl. S. 137) sowie eine Neuregelung der Zuständigkeit der örtlichen, Provinzial- und Ministerialinstanzen infolge der Geschäftsdezentralisation. Auch machten die Bestrebungen der Denkmalspflege und der Förderung der heimatischen Bauweise sowie das Gesetz über bauliche Verunstaltung von Ortschaften es notwendig, über die Mitwirkung der Baubeamten bei diesen wichtigen Fragen besondere Anordnungen zu treffen. Das neue Volksschulunterhaltungsgesetz brachte eine ausgedehntere Beteiligung der Baubeamten bei dem Bau von Volksschulen mit sich. Über die Bauart der von der Staatsbau-

Dienstanwei-
sung für die
Baubeamten
der Hochbau-
verwaltung.

verwaltung auszuführenden Gebäude mit Rücksicht auf Feuerficherheit und Verkehrsficherheit, über den Bau von Theatern, Zirkusgebäuden und Versammlungsräumen, über das Heizungswesen, die Beanspruchung der Baumaterialien, die Verwendung von Zement und Eisen zu Bauzwecken u. a. m. wurden neue Bestimmungen erlassen.

Die Neubearbeitung der Dienstanweisung für die Hochbaubeamten ist soweit gediehen, daß ihre Herausgabe alsbald erfolgen wird.

Regelung des
Verdingungs-
wezens.

Die Handhabung des Verdingungswezens bei den staatlichen Bauausführungen auf Grund der Bestimmungen vom 17. Juli 1885 hatte im Laufe der Zeit in Unternehmerkreisen zu Klagen und Beschwerden Anlaß gegeben. Da diese zum Teil begründet waren, so wurden nach Anhörung der Beteiligten unterm 23. Dezember 1905 neue allgemeine Bestimmungen eingeführt, durch die u. a. auf die vermehrte Heranziehung von kleineren Gewerbetreibenden und Handwerkern zu den Bewerbungen und auf deren besondere Berücksichtigung bei der Zuschlagserteilung Bedacht genommen ist. Außerdem sind verschiedene Vorschriften über das Verdingungsverfahren, den Abschluß und Inhalt der Verträge und die Zahlungsleistung nach den hervorgetretenen Wünschen geändert worden. Die Bestimmungen sind für die übrigen staatlichen Ressorts ebenfalls eingeführt und neuerdings auch für die Reichsbetriebe übernommen worden.

Wissenschaft-
liche und
praktische
Versuche.

Auf allen Gebieten des Bauwesens zeigte sich ein reges Streben, mit neuen bautechnischen Erfindungen, Bauweisen und Baumaterialien hervorzutreten. Da eine strenge Beurteilung solcher Neuerungen um so mehr geboten erschien, als ihre Bewährung sich nur im Laufe der Zeit, oft erst nach Jahren mit Sicherheit herausstellt, so hat die Bauverwaltung es als ihre besondere Aufgabe betrachtet, nicht nur die Arbeitskraft ihrer Baubeamten zu Versuchen mit solchen Neuerungen, die dem staatlichen Bauwesen und der ganzen Bauwelt Vorteile bringen können, heranzuziehen, sondern auch Geldmittel hierfür zur Verfügung zu stellen. Die Ergebnisse dieser Versuche werden im Zentralblatt der Bauverwaltung zur allgemeinen Kenntnis gebracht.

Die Versuche erstreckten sich unter anderem auf neue Konstruktionen, auf die Haltbarkeit der Baumaterialien bei Nässe, Frost, Feuer und dergleichen, auf die Anwendung besonderer Mittel zum Schutze der Steine gegen Verwitterung und auf das Verhalten von Betonbauten im Moor- und See-

wasser. Vor allem hat die Zementerzeugung und der Beton- und Eisenbetonbau durch Erlaß amtlicher Vorschriften und eingehende, von wissenschaftlichen Autoritäten und hervorragenden Industriellen unterstützte Sonderversuche eine wesentliche Regelung und Förderung erfahren.

In Gemeinschaft mit dem Reichs-Marineamt ist in den Jahren 1901 bis 1903 auf der Schleuseninsel im Tiergarten in Berlin die Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau errichtet worden. Die Anlage hat 365 000 *M* gekostet. Seit ihrer Inbetriebnahme sind auf dem Gebiete des Wasserbaues teils rein wissenschaftliche, teils aus den Anforderungen der Bautätigkeit sich ergebende Fragen untersucht worden. Es seien genannt die Versuche zur Ermittlung der Ausbildung von Strombetten (Weser, Weichsel) unter dem Einfluß bestimmter Einbauten und zur Feststellung der Geschiebebewegung. Ein besonderes Interesse verdienen die Ermittlungen der Widerstände gegen die Fortbewegung von Schleppflößen in Kanälen mit verschiedenen Abmessungen und über die Einwirkungen der Schiffschraube auf die Kanalsohle. Diese Feststellungen bilden die Grundlage für die zweckmäßigste Einrichtung der Schleppdampfer und für die günstigste Ausbildung des Kanalquerschnitts. Eingehende Versuche sind ferner über die Entlastungsanlagen von Talsperren und über die Füllungsrichtungen der Schiffschleusen angestellt. Auf dem Gebiete des Schiffbaues sind bisher über 300 Schiffsmodelle geprüft worden. Es handelte sich dabei um Schleppversuche, durch die die Widerstandsarbeit bei der Fahrt im freien Wasser bestimmt werden sollte. In erster Linie war hierbei das Reichs-Marineamt beteiligt, das dadurch für alle Neubauten seit dem Jahre 1904 die günstigste Formgebung ermittelte.

Die Statistik der *H o c h b a u e n* wird in der Weise geführt, daß alljährlich die Kosten der vollendeten Bauten für jede einzelne Bauanlage, sofern sie den Betrag von 10 000 *M* überschreiten, zusammengestellt werden. Seit dem Jahre 1909 ist jedoch die Statistik der Eisenbahnhochbauten im Hinblick auf die große Zahl dieser Bauten auf solche mit einem Kostenaufwande von mehr als 100 000 *M* beschränkt. Außer den Gesamtkosten werden die Kosten für das Quadratmeter bebauter Fläche, für das Kubikmeter umbauten Raumes und für die Nutzeneinheit mitgeteilt und kurze Angaben über die Bauart der einzelnen Teile gemacht; zur näheren Erläuterung der Gesamtanlage der Gebäude werden Grundrisse beigelegt. Diese im Ministerium bearbeiteten Zusammenstellungen werden fortlaufend in der Zeitschrift für Bauwesen

Statistische
Darstellungen
über Bauten.

veröffentlicht und bieten einen unentbehrlichen Anhalt für die überschlägliche Ermittlung der Baukosten ähnlicher Gebäude. Die umfangreichen Bauausführungen der Heeresverwaltung werden seit dem Jahre 1909 im Kriegsministerium statistisch bearbeitet.

Im ganzen sind Veröffentlichungen über 2823 Bauanlagen erfolgt.

In ähnlicher Weise wie die Hochbauten werden auch die *Wasserbauten* statistisch bearbeitet und veröffentlicht. Berücksichtigt werden hier jedoch im allgemeinen nur Bauwerke und Bauanlagen, die anschlagsmäßig einen Kostenaufwand von mindestens 30 000 *M* erfordern.

Vom Jahre 1901 ab ist eine Statistik der auf Staatskosten oder unter staatlicher Beihilfe hergestellten *Brunnen* eingerichtet worden; sie soll einen Einblick in die Grundwasserverhältnisse gewähren und dazu beitragen, daß bei zukünftigen Brunnenanlagen kostspielige vergebliche Bohrversuche vermieden werden.

Das umfangreiche Werk wird demnächst vollendet und in bestimmten Zwischenräumen durch Nachtragung neu erbauter Brunnen ergänzt werden.

Ausführung
von Fluß-
nivellements
und
Wasserstands-
beobachtungen.

Von dem Bureau für die Hauptnivellements und Wasserstandsbeobachtungen sind weitere 18 000 km, im ganzen bisher rd. 30 000 km Feinnivellements ausgeführt worden. Der hohe Genauigkeitsgrad dieser Feinnivellements gibt für alle wasserbautechnischen und wissenschaftlichen geophysikalischen Fragen sichere Festwerte.

Das dem Bureau zur Überwachung unterstellte Pegelwesen umfaßt etwa 900 Pegelstellen der preußischen Bauverwaltung, von denen mehr als 100 mit selbstzeichnenden Pegeln besetzt sind.

Mit Hilfe der Feinnivellements und des Pegelwesens konnten die Interessen der Wasserwirtschaft und der Wasserbautechnik weiter gefördert werden.

E. Förderung der Schifffahrt.

1. Maßregeln zur Verbesserung der Binnenschifffahrtstraßen im allgemeinen.

Verbesserung
der natürlichen
Wasserstraßen.

Der vor 3 Jahrzehnten begonnene *Ausbau der wichtigeren schiffbaren Flüsse* ist bis auf geringe Rückstände in dem geplanten Umfange zu Ende geführt.

Die Regulierungen erstreckten sich auf den Rhein, die Ems, Weser, Elbe, Oder, Weichsel, Memel, Mosel, Spree und Havel, den Pregel nebst Deime und die Aller; die für diese Bauarbeiten vorgesehenen Gesamtkosten betragen 111 225 000 M. Die Erfolge haben den Erwartungen entsprochen, da die in den Regulierungsplänen gesetzten Ziele fast durchweg erreicht sind und die angewandten Bauweisen sich im großen und ganzen bewährt haben. Über den Fortgang und die Vollendung der Bauten im einzelnen wird in Abschnitt G (S. 169 ff.) eingehender berichtet.

Während diese Regulierungsarbeiten sich ihrer Vollendung näherten, begann im Laufe der Berichtszeit eine diese Arbeiten an Umfang und Bedeutung weit überragende Bautätigkeit, die eine durchgreifende Ergänzung und Vervollkommnung des Wasserstraßennetzes der Monarchie im Interesse der Förderung von Schiffahrt und Verkehr und zur Verbesserung der Vorflut und Verhütung von Hochwassergefahren zum Ziele hat. Es bedurfte langjähriger und schwieriger Verhandlungen, bevor der große wasserwirtschaftliche Plan durch eine Reihe von Gesetzen in den Jahren 1904 und 1905 endgültig festgelegt werden konnte. Die ersten Anfänge der Entwicklung dieser, einen Kostenaufwand von rd. 466 Millionen Mark erfordernden Unternehmungen reichen zurück in die vorausgegangene Berichtszeit.

In dem Gesetze vom 9. Juli 1886 hatte der Landtag den Dortmund-Ems-Kanal ausdrücklich als Teil eines Schiffahrtskanals bezeichnet, der bestimmt sei, den Rhein mit der Ems und in einer den Interessen der mittleren und unteren Weser und Elbe entsprechenden Weise mit diesen Strömen zu verbinden. In Ausführung dieses Gedankens wurde dem Landtag im Jahre 1894 ein Gesetzentwurf über die Fortsetzung des Kanals nach dem Rhein unterbreitet, der jedoch nicht die Zustimmung des Hauses der Abgeordneten fand. Ein gleiches Schicksal hatte die Kanalvorlage vom Jahre 1899, die die Herstellung eines Kanals vom Rhein zur Elbe vorsah. Gegen dieses Projekt wurde geltend gemacht, daß die Kanäle den Eisenbahnen gegenüber nicht wettbewerbsfähig seien. Man war der Ansicht, daß der Rhein-Elbe-Kanal lediglich einem begrenzten Teile des Westens der Monarchie zugute kommen und eine Verschiebung der wirtschaftlichen Verhältnisse insbesondere gegenüber den schlesischen Bergwerken und dem sächsischen Braunkohlengebiet zur Folge haben würde. Außerdem wurde die Befürchtung ausgesprochen,

daß der Kanal die Einnahmen der Staatseisenbahnverwaltung in erheblichem Maße schmälern und dadurch die Staatsfinanzen erschüttern würde.

Wasserwirtschaftliche
Vorlagen
1901 und 1904.

Um dem Einwande zu begegnen, daß nur der Westen durch die Kanalbauten begünstigt werden sollte, beschloß die Staatsregierung, den Wünschen entgegenzukommen, die auch für den Osten der Monarchie neue Wasserstraßen verlangten, und die die wasserwirtschaftliche Fürsorge des Staates auch auf größere und dringliche Aufgaben der Landeskultur ausgedehnt wissen mochten. Hieraus entstand die wasserwirtschaftliche Vorlage des Jahres 1901, die folgende Projekte umfaßte:

1. den Rhein=Elbe=Kanal;
2. den Großschiffahrtweg Berlin—Stettin;
3. die Verbesserung der Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel;
4. die Verbesserung der Warthe von der Mündung der Neße bis Posen;
5. die Verbesserung des Schiffahrtsweges zwischen Schlesien und dem Oder=Spree=Kanal;
6. die Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder;
7. die Verbesserung der Vorflut= und Schiffahrtsverhältnisse in der unteren Havel und
8. den Ausbau der Spree.

Bei Beratung dieser Vorlage fanden die unter 2 bis 8 genannten Projekte beinahe ungeteilte Billigung, während gegen den Rhein=Elbe=Kanal eine Reihe von Bedenken erhoben wurden, die eine Zustimmung des Abgeordnetenhauses zu diesem von der Regierung als den wichtigsten Teil der Vorlage angesehenen Projekte ausgeschlossen erscheinen ließen. Unter diesen Umständen wurde der Landtag am 3. Mai 1901 geschlossen und damit einer weiteren Beratung der wasserwirtschaftlichen Vorlage ein Ende gemacht.

Im Hinblick auf die im Landtage geäußerten Bedenken ließ die Staatsregierung darauf nochmals eingehend prüfen, ob es zweckmäßig und ratsam sei, auf dem betretenen Wege weiterzugehen. Das Ergebnis der angestellten Untersuchungen bildete ein wasserwirtschaftliches Programm, das dem Landtage im Frühjahr 1904 zuging. Nach diesem wurde in Aussicht genommen, die schädlichen Einflüsse der Wasserläufe und Niederschläge zu beseitigen oder ihnen doch soweit als möglich vorzubeugen; anderseits war eine derartige Ausgestaltung der Wasserläufe geplant, daß diese fortan allen beteiligten Erwerbszweigen dienstbar und nutzbar gemacht würden. Dieses

Ziel sollte durch Meliorationen für die Landwirtschaft, durch Gewinnung von Betriebskraft für die Industrie und durch Schaffung von Wasserwegen für Handel und Verkehr erreicht werden. Gegenüber der Vorlage von 1901 erfuhren die Aufgaben der Bauverwaltung teils eine Einschränkung, teils eine Erweiterung. Die Verbindung des Wesergebietes mit der Elbe wurde fallen gelassen und der Rhein=Elbe=Kanal auf die Strecke Rhein—Hannover beschränkt. In Erweiterung der früheren Vorlage sah das Programm Maßnahmen an der oberen und mittleren Oder im Schiff= fahrts= und Vorflutinteresse vor; auch wurden allgemeine Bestimmungen zur Verhütung von Hochwassergefahren in Vorschlag gebracht. Nach Vor= nahme einiger Änderungen haben nunmehr beide Häuser des Landtages mit großer Mehrheit ihre Zustimmung zu den betreffenden Gesetzent= würfen erteilt. Die daraufhin zur Verabschiedung gelangten Gesetze, die teilweise auch das Ressort des Landwirtschaftsministeriums berühren, sind folgende:

1. Gesetz, betreffend die Verbesserung der Vorflut an der unteren Oder, der Havel, Spree, Lausitzer Neiße und dem Bober, vom 4. August 1904;
2. Gesetz, betreffend Maßnahmen zur Verhütung von Hochwasserge= fahren in der Provinz Brandenburg und im Havelgebiet der Provinz Sachsen, vom 4. August 1904;
3. Gesetz, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen, vom 1. April 1905;
4. Gesetz, betreffend Maßnahmen zur Regelung der Hochwasser=, Deich= und Vorflutverhältnisse an der oberen und mittleren Oder, vom 12. August 1905 und
5. Gesetz zur Verhütung von Hochwassergefahren vom 16. August 1905.

Das vorstehend unter 3. aufgeführte Wasserstraßengesetz hat im Ab= Wasserstraßen= gesetz vom 1. April 1905. geordnetenhaufe gegenüber der Regierungsvorlage insofern eine Änderung erfahren, als die ganze Lippe von Wesel bis Lippstadt in das Bauprogramm einbezogen worden ist.

In dem Gesetzentwurf war die Frage offen gelassen, ob die Weser von Hameln abwärts kanalisiert oder Staubecken im oberen Quellgebiet des Stromes hergestellt werden sollten. Das Wasserstraßengesetz sieht Star= becken vor, an deren Kosten sich Bremen beteiligt.

Für Schlefien ist im Gesetze entsprechend den früheren Erklärungen der Königlichen Staatsregierung eine Sicherung gegen eine Verschiebung der Wettbewerbsverhältnisse durch den Großschiffahrtweg Berlin — Stettin vorgesehen.

In Verbindung mit den geplanten Unternehmungen soll ferner eine Verbesserung der Landeskultur nach Möglichkeit herbeigeführt werden, zu welchem Zweck der Staatsregierung 5 Millionen Mark zur Verfügung gestellt werden.

Endlich ist für den Rhein-Weser-Kanal die Einführung des staatlichen Schleppmonopols beschlossen worden.

Als bald nach Verabschiedung des Gesetzes wurde mit den Vorbereitungen zu seiner Ausführung begonnen. Zunächst trat die Regierung mit den beteiligten öffentlichen Verbänden in Verbindung, denen im Gesetze die Übernahme gewisser Leistungen angeschlossen war. Die Verhandlungen führten in allen Fällen zur Übernahme der Verpflichtungen. Durch den Staatsvertrag vom 19./30. Oktober 1906 erwirkte Preußen von Schaumburg-Lippe die Erlaubnis, den Rhein-Weser-Kanal durch das Fürstentum zu führen, und verpflichtete sich andererseits, vom Hauptkanal aus eine einschiffige Abzweigung in der Richtung auf Stadthagen bis nach Lauenhagen auf seine Kosten vorzustrecken. Außerdem erklärte sich die preußische Staatsregierung bereit, den Wünschen, die von Schaumburg-Lippe wegen Ausführung einer als Verkehrszubringer dienenden Bahn geäußert wurden, entgegenzukommen.

Da die im Wesergebiet geplanten Sammelbecken zum Teil in Waldeck liegen und da für dieses Fürstentum ein allgemeines Enteignungsgesetz nicht bestand, war es notwendig, ein Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum für Sammelbeckenanlagen in den Fürstentümern Waldeck und Pyrmont zu erlassen. Dieses geschah am 31. Juli 1906.

Damit waren die Vorbedingungen für die Ausführung der Projekte erfüllt. Um den Interessenten bei dem Bau und Betriebe der nach dem Wasserstraßengesetz herzustellenden und auszubauenden Wasserstraßen Gelegenheit zur beratenden Mitwirkung zu geben, sind gemäß § 17 des genannten Gesetzes nach dem Vorbilde der bei der Eisenbahnverwaltung bestehenden Bezirks-Eisenbahnräte und des Landes-Eisenbahnrats durch Königliche Verordnung vom 25. Februar 1907 für die Dauer der Bauausführung 6 örtliche Wasserstraßenbeiräte und ein Gesamtwasserstraßenbeirat gebildet worden. Außerdem sind in Ausführung der §§ 8 und 17 desselben Gesetzes für die

neuen Wasserstraßen Finanzbeiräte gebildet, die den öffentlichen Verbänden, die die gesetzlich geforderten Garantieverpflichtungen übernommen haben, eine beratende Mitwirkung in den die Unternehmungen berührenden finanzwirtschaftlichen Fragen gewähren.

Bei Verabschiedung des Wasserstraßengesetzes waren von beiden Häusern des Landtages noch weitere Wünsche wegen des Baues von Schleppzugschleusen neben den vorhandenen einschiffigen Schleusen in der Oder und dem Dortmund-Ems-Kanal, wegen der Mosel-, Saar- und Lahnkanalisierung und der Regelung der Wasserverhältnisse im masurischen Seengebiet geäußert. Die Staatsregierung wurde durch Resolutionen aufgefordert, diesen Bauten alsbald näherzutreten. Die Wünsche sind zum Teil schon erfüllt. Mit Ausführung der Schleppzugschleusen in der Oder und im Dortmund-Ems-Kanal ist begonnen. Die Baukosten werden durch die Etats der Bauverwaltung angefordert. Der Bau des Masurischen Kanals und der Bau von Staubecken im masurischen Seengebiet ist in die Wege geleitet, nachdem durch Gesetz vom 14. Mai 1908 die Mittel bewilligt waren. Dagegen lassen es die über die Mosel-, Saar- und Lahnkanalisierung angestellten Untersuchungen zweckmäßig erscheinen, von deren Ausführung vorläufig Abstand zu nehmen.

Über die im Rahmen der vorgedachten wasserwirtschaftlichen Gesetze und die sonst noch ausgeführten oder begonnenen bedeutamen Verbesserungen des Wasserstraßennetzes wird in Abschnitt G (Seite 169 ff.) berichtet.

Unter den künstlichen Wasserstraßen, die ohne staatliche Beihilfe ausgeführt sind, ist der Teltow-Kanal zu erwähnen, der in feierlicher Weise am 2. Juni 1906 durch Eure Majestät dem Verkehr übergeben worden ist. Er verbindet bei einer Länge von 37 km die Wendische Spree mit der Havel und verkürzt die Wasserstraße für den Durchgangsverkehr von der Elbe nach der oberen Spree um 16 km. Die Kosten des Kanals haben sich auf 48 Millionen Mark belaufen und sind vom Kreise Teltow getragen. Ein Seitenkanal, der Friedrich-Leopold-Kanal, führt nach dem Wannsee.

2. Maßregeln zur Verbesserung der Seeschiffahrtstraßen im Allgemeinen.

Die ständig zunehmenden Abmessungen der Seeschiffe und die Steigerung des Verkehrs haben das Bedürfnis nach weiterem Ausbau der Seeschiffahrtstraßen mehrfach hervortreten lassen. Dabei kam im Nordsee-

gebiet insbesondere die Herstellung größerer Fahrwassertiefen für den transatlantischen Verkehr in Frage, um die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Häfen gegenüber dem Ausland zu stärken und zu steigern.

Für die Verbesserung des Fahrwassers der *Unterems* waren bereits vor dem Jahre 1900 größere Arbeiten ausgeführt. Diese genügten jedoch noch nicht, um den Seehafen Emden für den regelrechten Schiffahrtsbetrieb mit Seedampfern größter Art zugänglich zu machen; das Fahrwasser der Unterems mußte daher vertieft und zum Teil verbreitert und begradigt werden. Durch Ausführung der geplanten Arbeiten ist es gelungen, ein Fahrwasser von 10 m Tiefe unter gewöhnlichem Hochwasser herzustellen und zu erhalten.

An dem Ausbau des Fahrwassers der *Unterweser* sind die drei Uferstaaten Preußen, Bremen und Oldenburg beteiligt. Die von Bremen in den Jahren 1887 bis 1894 durchgeführte Verbesserung der Unterweser von Geestemünde nach Bremen ermöglicht nur den Verkehr für Schiffe von 5 m Tiefgang. Sie genügte auf die Dauer dem Verkehrsbedürfnisse nicht mehr. Bremen trat daher im Jahre 1903 mit einem weitergehenden Entwürfe hervor, nach dem das Fahrwasser in angemessener Breite auf 8,5 m vertieft werden sollte, so daß Schiffe mit einem Tiefgange von 7 m in einer Tide von Bremen nach See gelangen können. Preußen hat diesem bremischen Plane in dem Staatsvertrage vom 29. März 1906 zugestimmt. Da jedoch infolge der früher ausgeführten Flußverbesserungen die Wasserstände im Weserstrom oberhalb Bremens gesunken und dadurch auch eine Senkung des Grundwasserstandes sowie eine Verminderung der fruchtbaren winterlichen Überflutungen in den preußischen Marschgeländen hervorgerufen waren, so hat sich Bremen in jenem Staatsvertrage verpflichtet, in der Weser bei *Hemelingen* ein *Wehr* nebst *Schiffahrtsschleusen* zu errichten. Dieser Bau, dessen Kosten sich auf rund 10 Millionen Mark belaufen, ist bereits nahezu fertiggestellt. Die Entschädigungsansprüche der Anlieger für die Vergangenheit sind durch Geldabfindungen von Bremen befriedigt worden. Im Hinblick auf die bei den seitherigen Vertiefungsarbeiten gemachten Erfahrungen hat Preußen sich ferner weitgehende Sicherungsmaßnahmen ausbedungen, die insbesondere den Schutz der Stromanlieger bezwecken. Außerdem verstand sich Bremen noch zu einer Anzahl von Leistungen, die darauf hingingen, trotz der Verschiebung der Verkehrsverhältnisse eine gewisse Gewähr für die gedeihliche Weiterentwicklung des gewerblichen Lebens von Geestemünde zu geben. Die Vertiefungs-

arbeiten sind noch nicht in Angriff genommen, da es Bremen bisher nicht gelungen ist, die Zustimmung Oldenburgs zu dem Staatsvertrage zu erhalten.

In der Außenweser ist es Bremen mit den durch die Verträge zwischen den Staaten Preußen, Oldenburg und Bremen vom 11. März 1891, 25. Februar 1896 und 1. März 1900 bereitgestellten Mitteln gelungen, im allgemeinen eine Fahrwassertiefe von 8 m unter gewöhnlichem Niedrigwasser herzustellen. Dagegen wurde im Dwarsgatt die hier bereits erstrebte Tiefe von 10 m nicht erreicht. Auf Antrag Bremens wurden daher, auch weil die ständig zunehmende Größe der Seeschiffe die Erreichung einer Fahrtiefe von 10 m auf der ganzen Außenweser notwendig machte, durch Vertrag vom 15. November 1906 weitere 6 Millionen Mark bewilligt. Die Arbeiten werden von Bremen ausgeführt. Zur Deckung jener Kosten werden die Erträgnisse der Schiffsabgaben mitverwendet, die nach dem Staatsvertrage zwischen Preußen, Oldenburg und Bremen vom 6. März 1876 auf der Unterweser von Wegeßack abwärts erhoben werden. Jedoch hat Preußen, falls die bremischen Aufwendungen bis zum 1. Januar 1950 nicht gänzlich gedeckt sein sollten, vorbehaltlich späterer Erstattung aus dem Ertrage der Schiffsabgabe $\frac{2}{12}$ des Fehlbetrages übernommen.

Die Bestrebungen auf eine den gesteigerten Anforderungen der Schifffahrt entsprechende durchgreifende Korrektur der Unterelbe haben den erwünschten Erfolg gehabt.

Auf Grund der durch den Staatsvertrag mit Hamburg vom 19. Dezember 1896 erhaltenen Befugnis hatte Preußen den unteren Teil des Röhlsbrandes vom Mühlensleeth bis zur Norderelbe auf 6 m unter Mittelhochwasser vertieft und diese Tiefe dort und auf der Süderelbe bis Harburg aufwärts dauernd erhalten. Nachdem in Harburg jedoch ein neuer Seehafen von 9,8 m Tiefe unter Mittelhochwasser geschaffen war, genügte die auf der Zufahrtstraße vorhandene Fahrtiefe den Anforderungen nicht mehr. Preußen trat daher mit Hamburg in neue Verhandlungen ein, die zum Abschluß des Staatsvertrages vom 14. November 1908 geführt haben. Nach diesem erhält Preußen das Recht, den Röhlsbrand alsbald nach der geplanten Verlegung seiner Mündung auf 10 m unter Mittelhochwasser zu vertiefen. Über dieses Maß hinaus soll Preußen die weitere Vertiefung freistehen, wenn und soweit in der Norderelbe vor der Röhlsbrandmündung eine größere für die Seeschiffahrt benutzbare Tiefe entsteht oder künstlich hergestellt wird. Es ist ferner Vorsorge getroffen, daß eine etwaige weitere Vertiefung des Röhlsbrandes bis zu 14 m unter Mittelhochwasser nicht durch bauliche Maßnahmen

Hamburgs unter dem Flußbette gestört wird. Durch diese Vertragsbestimmungen ist für die zukünftige Entwicklung Hamburgs in weitgehendstem Maße gesorgt. Die Kosten der zunächst in Aussicht genommenen Vertiefungs- und Regulierungsarbeiten, die für absehbare Zeit den Bedürfnissen der Harburger Häfen genügen werden, sind auf 6 520 000 *M* veranschlagt, von denen durch das Extraordinarium für 1909 und 1910 bereits 3 250 000 *M* bereitgestellt worden sind. Die Bauarbeiten werden im Etatsjahr 1910 begonnen und in 4 Jahren beendet werden.

Andererseits hat Hamburg nach dem Vertrage das Recht erhalten, auf der Unterelbe die Sohle des Strombettes den fortschreitenden Anforderungen der Seeschiffahrt entsprechend zu vertiefen. Zunächst beabsichtigt Hamburg, eine Tiefe bis zu 10 m unter Mittelniedrigwasser herzustellen.

Ostseegebiet.

Im Gebiete der Ostsee kamen mehrere schon vor 1900 begonnene Verbesserungen, über deren Ziele und Ausführung bereits früher berichtet ist, zum Abschluß, nämlich die Vertiefung des Fahrwassers der *S a d e r s =* *l e b e n e r F ö h r d e* auf 5,3 m unter Mittelwasser, der Bau der 6,5 m tiefen *S c h i f f a h r t s t r a ß e* von *K ö n i g s b e r g* durch das *F r i s c h e H a f f n a c h P i l l a u* und die Verbesserung der *S c h i f f a h r t s t r a ß e S t e t t i n — S w i n e m ü n d e*. Bei letzterer handelte es sich nur noch um Nachbaggerungen und Verbreiterung der 7 m tiefen Fahr-*r i n n e*. Im Anschluß an diese Arbeiten ist der *S w i n e s t r o m* im Hafengebiet von *S w i n e m ü n d e* auf 8 m und das *S e e g a t t* auf 9 m vertieft worden.

Unter den sonst noch ausgeführten Verbesserungen ist hervorzuheben der Ausbau des *n o r d w e s t l i c h e n S t r a l s u n d e r F a h r w a s s e r s*. Der Verkehr des *S t r a l s u n d e r H a f e n s* war für tiefergehende Schiffe bisher auf das südlich der Insel *Rügen* bestehende östliche Fahrwasser angewiesen. Um den Handel der Stadt, der seit Jahren zurückgegangen war, wieder zu beleben und der Stadt den Wettbewerb mit den benachbarten Küstenstädten zu erleichtern, war ein besserer Anschluß des Hafens an den durchgehenden Küstendampfer- und Seeleichterverkehr in der Richtung nach Westen dringend geboten.

Über die zur Verbesserung der Seewasserstraßen im einzelnen ausgeführten Arbeiten wird unter Abschnitt G. 4 (S. 185 ff.) weiter berichtet. Außer den vorstehend aufgeführten Verbesserungen der Seeschiffahrtsverbindungen ist noch die für Rechnung des Reichs in Angriff genommene Verbreiterung des *K a i s e r = W i l h e l m = K a n a l s* zu erwähnen. Der Kanal wird

in Zukunft eine Wassertiefe von 11 m besitzen; seine Sohlenbreite wird von 22 m auf 44 m gebracht. An jedem Ende werden 2 Seeschleusen von 330 m Länge, 45 m Breite und 13,77 m Tiefe unter gewöhnlichem Hochwasser erbaut. Die Eisenbahnbrücken zu Rendsburg und Laterpfahl werden durch Hochbrücken ersetzt, deren Unterkante 42 m über dem Wasserspiegel des Kanals liegt. Außerdem wird die Kiel-Holtenauer Straße durch eine Hochbrücke überführt. Die Gesamtkosten der Kanalerweiterung sind auf 223 Millionen Mark veranschlagt.

Über die vorhandenen schiffbaren natürlichen Wasserstraßen und die Kanäle sowie über die in der Ausführung begriffenen Bauten auf den Binnenwasserstraßen gibt die Kartenbeilage III Aufschluß.

Karten-
beilage III.

3. Entwicklung der Erträge der Wasserstraßen.

Nachdem die zwischen Österreich und Deutschland für die Elbe vereinbarte Eichordnung für die Binnenschifffahrt im Jahre 1900 auf die Weser und die östlichen Wasserstraßen ausgedehnt war, wurde die von den Schiffahrtsbeteiligten gewünschte Umarbeitung der Tragfähigkeitstarife in Ladungstarife alsbald in die Wege geleitet. Ihre Umgestaltung war für die wichtigeren preußischen Binnenschifffahrtswege bis zum Jahre 1903 im wesentlichen durchgeführt. Die beladenen Frachtschiffe bezahlen nunmehr die Abgaben lediglich nach dem Gewicht der Ladung. Sie sind entsprechend der Belastungsfähigkeit der einzelnen Güter im allgemeinen nach 4 Güterklassen abgestuft. Die Belastung mit Schiffahrtsabgaben paßt sich damit der jedesmaligen Verkehrsleistung und dem Verdienste des Schiffers besser an.

Eichung der
Binnenschiffe
und Verkehrs-
abgaben.

Durch § 19 des Wasserstraßengesetzes vom 1. April 1905 ist die Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen angeordnet. Es entstand eine lebhafte Erörterung darüber, ob diese Bestimmung vereinbar sei mit der Vorschrift in Artikel 54 der Reichsverfassung, wonach solche Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten erhoben werden dürfen. Um den Verfassungskonflikt zu vermeiden, entschloß sich die Staatsregierung, den Weg der Reichsgesetzgebung zu beschreiten, indem sie gleichzeitig ihre Bemühungen darauf richtete, für den von ihr vorzulegenden Gesetzentwurf eine solche Mehrheit im Bundesrat zu gewinnen, die auch für eine Verfassungsänderung genügen würde. Dieses Ziel ist durch fünfjährige Verhandlungen mit den Bundesregierungen erreicht worden.

Hierbei ist der Gedanke maßgebend gewesen, die Schiffahrtsabgaben nicht nur auf den preußischen Strecken der gemeinsamen Ströme, insbe-

sondere des Rheins, der Weser und der Elbe, sondern auf ihrer ganzen Länge innerhalb des Reichsgebiets und für gemeinsame Rechnung zu erheben. Der Ertrag der Abgaben soll in eine gemeinsame Kasse fließen und zur Ausführung von Stromverbesserungen sowie zur Unterhaltung des Fahrwassers verwendet werden.

Danach würde künftig für den Ausbau des gemeinsamen Wasserstraßennetzes nicht nur die Steuerkraft des Einzelstaates, in dessen Gebiet eine zur Schiffbarmachung geeignete oder der Verbesserung bedürftige Stromstrecke liegt, sondern die Gesamtheit der aus den Schifffahrtsabgaben fließenden, von dem Verkehr eines ganzen Stromes oder Stromgebietes aufgebrachten Mittel zur Verfügung stehen. Eine solche Regelung rechtfertigt sich deshalb, weil die Schifffahrt eines zusammenhängenden Wasserstraßennetzes ein gemeinsames Interesse an dessen Vergrößerung und Verbesserung hat. Sie entspricht aber auch besonders den Interessen der wenig steuerkräftigen kleineren Bundesstaaten, die den Ausbau ihrer Anteile an gemeinsamen Wasserstraßen erstreben, ohne daß sie bisher die erforderlichen Mittel aus eigener Kraft aufbringen konnten.

Dank dieser Gestaltung der Interessen hat sich der Bundesrat am 2. Februar 1910 mit der auch für eine Verfassungsänderung ausreichenden Mehrheit von 46 zu 12 Stimmen dahin entschieden, dem Grundgedanken des preußischen Gesetzesvorschlages

Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes unter billiger Heranziehung der Beteiligten durch Erhebung mäßiger Schifffahrtsabgaben und Zusammenfassung der Uferstaaten innerhalb der einzelnen Stromgebiete in Zweckverbände zur Finanzierung der erforderlichen Bauten aus gemeinsamen Stromkassen

grundsätzlich zuzustimmen.

Sogleich nach diesem Bundesratsbeschlusse sind mit den in der Minderheit gebliebenen Bundesstaaten Verhandlungen angeknüpft, um auch ihre Zustimmung für jenen Grundgedanken dadurch zu gewinnen, daß bei der Durchführung und Ausgestaltung ihren Interessen soweit als möglich Rechnung getragen würde. Auf diese Weise ist schließlich eine Verständigung über einen neuen Gesetzentwurf erzielt worden, der an die Stelle des im März 1909 veröffentlichten ersten preußischen Entwurfs tritt. Danach werden die Bundesstaaten des Rhein-, Weser- und Elbgebiets zu je einem autonomen Zweckverbände vereinigt, der den Ausbau der natürlichen Wasserstraßen seines

Gebiets mit den aus Schifffahrtsabgaben zu gewinnenden Mitteln ermöglichen soll. Die ersten Aufgaben der Verbände werden durch Gesetz bestimmt; die Übernahme weiterer Aufgaben kann von ihnen beschlossen werden. Verbandsorgane sind die aus Vertretern der beteiligten Bundesstaaten zusammengesetzten Verwaltungsausschüsse und die aus Vertretern der Schifffahrtsbeteiligten gebildeten Strombeiräte, denen im allgemeinen eine beratende, bei besonders wichtigen Angelegenheiten aber auch eine beschließende Mitwirkung zusteht. Die Abgabenerhebung soll beginnen, wenn ein Viertel der Baukosten für die im Gesetz genannten Stromverbesserungen aufgewendet ist. Die Abgabensätze sollen nach Stromabschnitten, und zwar unter Berücksichtigung ihrer verschiedenen Leistungsfähigkeit für den Verkehr, abgestuft sein.

Der nach diesen Gesichtspunkten aufgestellte Gesetzentwurf ist inzwischen dem Reichstage vorgelegt worden.

In Übereinstimmung mit den Wünschen der Beteiligten ist darauf Bedacht genommen worden, die Bestimmungen der Abgabentarife für die Seehäfen möglichst zu vereinheitlichen und sie den Bedürfnissen des Seehandels mehr anzupassen.

Im Interesse der Seeschifffahrt im allgemeinen sowie insbesondere zur Förderung der Küstenschifffahrt und zur Hebung des sogenannten Zwischenhafensverkehrs sind verschiedene Vergünstigungen für die Entrichtung von Hafengeld eingeführt.

Die Einnahmen an Verkehrsabgaben sind durch Bezollung neuer Verkehrsanlagen, durch Abgabenerhöhungen, besonders aber durch die Zunahme des Verkehrs erheblich gestiegen. Sie haben betragen

im Jahre 1900	5 463 100	M,
„ „ 1901	6 372 100	„,
„ „ 1902	7 293 100	„,
„ „ 1903	7 607 200	„,
„ „ 1904	7 490 500	„,
„ „ 1905	8 882 700	„,
„ „ 1906	9 148 100	„,
„ „ 1907	9 391 500	„,
„ „ 1908	8 232 100	„,
„ „ 1909	9 884 800	„.

Ertrag der
Verkehrs-
abgaben.

Der Rückgang im Jahre 1904 ist auf die Behinderung der Schiffahrt durch die Trockenheit des Sommers 1904 zurückzuführen. Der Rückgang des Jahres 1908 ist eine Folge des langen Winters 1908/09 und des damaligen wirtschaftlichen Niederganges.

Binnen-
schiffahrt-
statistik.

Bei der Vorbereitung und Einführung der vom Bundesrat am 25. Juni 1908 erlassenen Bestimmungen über die Statistik des Verkehrs und der Wasserstände auf den deutschen Binnenwasserstraßen ist die Bauverwaltung in erheblichem Maße beteiligt gewesen. Diese Bestimmungen sind am 1. Januar 1909 in Kraft getreten. Die Ergebnisse der Statistik sollen ein genaueres Bild von der Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen geben und zugleich auch zuverlässige Unterlagen für künftige Tarifmaßnahmen bilden.

4. Bezeichnung und Befeuernng der Wasserstraßen.

Allgemeine
Maßnahmen.

Nachdem die einheitliche Umgestaltung der Tonnen und Baken nach den durch Bundesratsbeschluß vom 31. Juli 1887 festgestellten Grundsätzen bereits im wesentlichen durchgeführt war, regte das Reichs-Marineamt im März 1902 bei den Küstenbundesstaaten die Einführung einheitlicher Bestimmungen auf dem Gebiete der Leuchtfeuer und Nebelsignale an. Aus dem Zusammenwirken der Staatsbauverwaltung mit der nautischen Abteilung des Reichs-Marineamts ging der Entwurf zu den „Grundsätzen für die Leuchtfeuer- und Nebelsignale der deutschen Küsten“ hervor, der alsbald die Zustimmung der übrigen Bundesstaaten gefunden hat und am 1. März 1904 endgültig festgestellt worden ist. Da die Durchführung der neuen Bestimmungen die Mehrzahl aller bestehenden wichtigeren Leuchtfeuer- und Nebelsignale betraf, so sind hierfür besondere Mittel bereitgestellt worden. Im Jahre 1911 werden die Grundsätze in Preußen mit einem Gesamtaufwand von etwa 330 000 M vollkommen durchgeführt sein.

Ebenso nachdrücklich ist an der Vervollständigung der Seeschiffahrtzeichen an verschiedenen bisher nur spärlich bedachten Küstenstrichen gearbeitet worden. Namentlich konnten an der pommerischen Küste, auf der Oderbank, auf und um Rügen und Fehmarn, in der Eekernförder und in der Flensburger Förde sowie am Kleinen Belt die vorhandenen Lücken ausgefüllt werden. Besonders große Mittel — in Höhe von etwa

1¼ Millionen Mark — sind an der Westküste der Provinz Schleswig-Holstein aufgewendet worden, wo die Schwierigkeit der natürlichen Verhältnisse bis dahin zur äußersten Beschränkung genötigt hatte.

Alle diese Maßnahmen haben den Erfolg gehabt, daß das preußische Seezeichenwesen, das früher hinter dem französischen und englischen zurückstand, nunmehr keinen Vergleich zu scheuen braucht.

Die gesamten einmaligen Aufwendungen in der Zeit vom 1. April 1900 bis dahin 1910 haben rd. 6 Millionen Mark gegen 855 600 M in der letzten Berichtsperiode betragen; die laufenden Ausgaben sind in derselben Zeit von rd. 400 000 M auf jährlich rd. 1 Million Mark gestiegen, wovon rd. 650 000 M auf die Leuchtfeuer- und Nebelsignale und rd. 350 000 M auf Tonnen und Baken kommen, ungerechnet die Bezüge der im Seezeichenwesen tätigen Beamten, die sich zur Zeit auf jährlich 170 000 M belaufen.

Einen allgemeinen Überblick über die damit erzielten Fortschritte gibt folgende Zusammenstellung:

Art der Anlagen	Anzahl			Stärke der Leuchtfeuer in Kilo H.K.		
	1900	1910	Zu- wachs	1900	1910	Zuwachs
Festgegründete Leuchtfeuer	153	302	149	626,7	86 301,6	85 674,9
Feuerschiffe*)	6	10	4	1,1	109,2	108,1
Leuchtkonnen	5	32	27	0,2	4,2	4,0
Festgegründete Nebelsignale	18	24	6	auf 628,0	86 415,0	85 787,0
Schwimmende "	9	22	13			
Wasserschallsignale	—	6	6			
	rd.	rd.				
Tonnen	1800	2400	600			

*) Ungerechnet die jetzt wesentlich stärkeren Reserven.

Die große Zunahme der Lichtstärke bei den Leuchtfeuern ist sowohl der Vermehrung der Feuer als auch der Verbesserung der Lichtquellen und Leuchten zuzuschreiben. Das elektrische Bogenlicht wurde, wie früher berichtet, zuerst auf der Unterems und zu Arkona (als Wechselstrom) und auf Helgoland (als Gleichstrom) verwendet. Da die Betriebskosten dieser Feuer sich unverhältnismäßig hoch stellten, so wäre eine weitere Verwendung des Bogen-

Leuchtfeuer
(Sichtquellen
und Leuchten).

lichts in Frage gestellt gewesen, wenn nicht alsbald eine ungleich wirtschaftlichere Ausbildung dieser Lichtart gelungen wäre; diese wurde bei den neueren Leuchtfeuern Stilo und Fershöft, Hörnum und Westerheverland von vornherein, bei den älteren Emsfeuern nachträglich mit bestem Erfolg eingeführt. Mit Rixhöft, das gegenwärtig umgebaut wird, soll indessen die Verwendung des Gleichstrombogenlichts einstweilen abgeschlossen sein. Einen wesentlichen Fortschritt brachte die Einführung des Steinölgühlichts, das an Wirtschaftlichkeit und verhältnismäßiger Lichtausbeute bisher unerreicht dasteht. Mit Gasgühlicht, das namentlich auf Feuerschiffen und Leuchttonnen und bei unbewachten Feuern verwendet wird, sind ebenfalls vorzügliche Erfolge erzielt worden. Die früher beschafften Leuchten stammten fast sämtlich aus französischen Schleifereien. Die Staatsbauverwaltung hat ihre reichlichen Bestellungen nunmehr ausnahmslos deutschen Werkstätten zugewandt, deren Tatkraft und Opferfreudigkeit sie durch wissenschaftlichen Rat unterstützt und in Gemeinschaft mit dem Reich und den übrigen Küstenstaaten durch Aufstellung von Normalien in feste Bahnen gelenkt hat. Der Erfolg ist nicht ausgeblieben. Die Schleiferei von Leuchten hat inzwischen in Deutschland eine Vollkommenheit erzielt, die vom Auslande nicht mehr übertroffen wird, was auch im Interesse der deutschen Volkswirtschaft mit Freuden zu begrüßen ist. Als neues optisches Hilfsmittel ist leztthin der sogenannte Tripel Spiegel des Reißwerks in Jena gewonnen worden, der die Eigenschaft hat, den auf ihn fallenden Lichtstrom geschlossen nach der Lichtquelle zurückzusenden. Auf Baken im Wattenmeer und auf Anseglungstonnen wird diese Vorrichtung gute Dienste leisten.

Feuerschiffe,
Leuchttonnen,
Seezeichendampfer.

In Anlehnung an französische Vorgänge haben die neuen größeren Feuerschiffe Formen erhalten, die ihnen neben voller Seetüchtigkeit so ruhige Bewegungen verleihen, daß eine Ausrüstung mit weit vollkommeneren Leuchten möglich geworden ist.

Die Verankerung bei den Nordseefeuerschiffen hat sich noch nicht hinreichend bewährt. Es werden zur Zeit Maßnahmen erwogen, von denen eine erhöhte Sicherheit gegen Kettenbrüche erhofft wird.

Ferner sind Leuchttonnen auch an Stellen ausgelegt worden, wo sie dem vollen Seegang ausgesetzt waren. Die Versuche sind zur Zufriedenheit ausgefallen. Zur Unterhaltung der im Bereiche des Regierungsbezirks Schleswig ausliegenden sehr zahlreichen Feuerschiffe und Leuchttonnen ist ein besonders ausgerüsteter Dampfer erbaut worden.

Die Luftschallsignale: Sirenen, Hörner, Kanonen konnten nur in Einzelheiten vervollkommen werden, da die natürlichen Hindernisse, die der gleichmäßigen Ausbreitung des Schalls aus der Ungleichmäßigkeit der Wärme, Feuchtigkeit und Spannung der Luft erwachsen, unüberwindlich bleiben. Größere Gewähr bieten in dieser Hinsicht die Wasserchallsignale, die schon früher in Deutschland geplant und teilweise erprobt, neuerdings durch die Bemühungen amerikanischer Unternehmungen weite Verbreitung gefunden haben. Alle preußischen Feuerschiffe sind nunmehr mit Wasserglocken ausgerüstet. Versuche, auch Tonnen mit künstlich geläuteten Glocken zu versehen, haben noch nicht ganz zum Ziele geführt.

Nebelsignale (Luft- und Wasserchallsignale, elektrische Wellen).

Die Wasserchallsignale werden bisher nur von der großen Schifffahrt benutzt. Das Streben der Wasserbauverwaltung ist jedoch darauf gerichtet, sie mit der Zeit auch der kleinen Schifffahrt nutzbar zu machen.

Endlich sind Versuche im Gange, die elektrischen Wellen im Nebelsignaldienst zu verwenden.

Um die gleichzeitige Verfolgung so zahlreicher und verschiedenartiger Aufgaben des Seezeichenwesens überhaupt zu ermöglichen und um die zweckentsprechende Bearbeitung dieser Angelegenheiten zu gewährleisten, sind im Ministerium Sonderreferate und ein technischer Ausschuß für das Seezeichenwesen eingerichtet worden. Daneben ist dort ein Versuchsfeld geschaffen, das trotz seiner ungünstigen Lage und seiner unzureichenden Räumlichkeiten doch schon auf manchen Gebieten eine ersprießliche Tätigkeit entfaltet hat.

Zentralstelle (Versuchsfeld), Reichsaufsicht.

Auch hat sich die sorgfältige Pflege der Beziehungen zur Reichsaufsicht, insbesondere die von Preußen angeregte Bildung einer ständigen, mündlich verhandelnden Kommission, als sehr förderlich für die Tätigkeit jener Zentralstelle erwiesen.

Mit den benachbarten ausländischen Küstenstaaten sind Verhandlungen angeknüpft worden, die die rechtzeitige gegenseitige Mitteilung der allgemeinen Pläne von Neuanlagen und Änderungen sichern sollen, damit insbesondere dem zufälligen Zusammentreffen gleicher oder allzuähnlicher Kennungen benachbarter Feuer oder Signale vorgebeugt werden kann.

Beziehungen zu ausländischen Seezeichenverwaltungen.

Die früher angeknüpften Verhandlungen mit der königlich Dänischen Regierung über die Auslieferung geborgener Seezeichen haben im Jahre 1904 zu einem befriedigenden Abkommen geführt.

Die zur Zeit an der Nord- und Ostsee vorhandenen Leuchtfeuer und die dort ausgelegten Feuerschiffe sind aus der Kartenbeilage IV ersichtlich.

Karten-
beilage IV.

5. Sturmwarnungs- und Signalwesen.

Allgemeine
Einrichtungen.

Zur Erhöhung der Wirksamkeit des Sturmwarnungsdienstes an den preußischen Küsten ist im Jahre 1902 zwischen den beteiligten preußischen Ressorts und dem Reichs-Marineamt vereinbart worden, die Bedienung sämtlicher Sturmwarnungstellen einheitlich nach der von der Deutschen Seewarte für ihre Signalisten erlassenen Dienstanweisung zu regeln. Um den sachgemäßen Ausbau des Sturmwarnungswesens zu sichern, sind ferner alljährlich Besprechungen der in Betracht kommenden örtlichen Reichs- und Landesbehörden abgehalten worden.

Diese Einrichtungen haben sich durchaus bewährt. Die Vereinheitlichung des Sturmwarnungswesens ist im wesentlichen erreicht und das der Deutschen Seewarte, als der Zentralstelle des Wetternachrichtendienstes, zur wissenschaftlichen Verwertung zugängliche Beobachtungsmaterial dadurch erheblich vermehrt worden. Die inzwischen ausgeführten Neubauten sind zum großen Teil eine Folge dieser alljährlichen Besprechungen.

Sturm-
warnungs-
stellen.

Aus Mitteln der allgemeinen Bauverwaltung sind die Sturmwarnungstellen am Uckerkanal und auf der Peenemünder Schanze neu erbaut worden. Außerdem ist die vom landwirtschaftlichen Verein in Neuhaus a. D. errichtete, im Jahre 1904 durch den Sturm zerstörte Sturmwarnungstelle auf Staatskosten neu hergestellt worden. Für die landwirtschaftliche Verwaltung sind Sturmwarnungstellen in Fischhausen, Neukuhren, Karfeln, Kuwertshof, Stilo, Kappeln und Oldersumer Schleuse neu errichtet worden. Der Neubau der Windsemaphorstationen zu Pillau und Memel ist zu gleichen Teilen aus Mitteln der Bau-, der landwirtschaftlichen und der Handelsverwaltung erfolgt, während der Betrieb und die Unterhaltung der Stationen in den Händen des Reichs-Marineamts liegen.

In den hinterpommerschen Häfen werden den ausfahrenden Fischern an sogenannten Wetterjäulen durch Buchstaben und Ziffern Windstärken und -Richtungen der Stationen Brusterort und Arkona bekanntgegeben.

Als Folge der Herausgabe des Signalverkehrsbuchs für Kriegs- und Handelsschiffe deutscher Flagge durch das Reichs-Marineamt sind die Feuer-

schiffe Borkumriff, Amrumbank, Außeneider, Eidergaliot, Fehmarnbelt und Ralkgrund mit Nachtsignaleinrichtungen, sogenannten Morseblinklaternen, ausgerüstet worden. Auf dem Feuerschiffe Fehmarnbelt werden seit dem Jahre 1906 versuchsweise Tagesstromsignale gezeigt, um die Schiffer über die starken und unregelmäßigen Strömungen in der westlichen Ostsee zu unterrichten.

Für vertriebene oder sonst nicht auf ihren Stationen, aber noch in See befindliche Feuerschiffe ist die Führung eines einheitlichen Tagessignals eingeführt worden.

F. Maßregeln im Interesse der öffentlichen Sicherheit und der Landeskultur.

Die Arbeiten des Wasserausschusses sind im Anfange des Jahres 1900 beendet. Nachdem im Jahre 1901 die Darstellung der hydrographischen, wasserwirtschaftlichen und wasserrechtlichen Verhältnisse für die Gebiete der Weser und Ems erfolgt war, hat der Ausschuß auf Grund der früher bearbeiteten Unterlagen am 15. März 1901 sein Gutachten über die Verbesserung der Hochwasserverhältnisse im Memel- und Weichselgebiet und am 27. Mai 1902 ein gleiches Gutachten für das Weser- und Emsgebiet erstattet. Hiermit waren die Aufgaben des Wasserausschusses erschöpft, so daß seine Auflösung durch den Allerhöchsten Erlaß vom 5. Januar 1903 erfolgen konnte. Gleichzeitig ist jedoch bestimmt worden, daß in Zukunft ein Beirat von drei Laienmitgliedern bei den Arbeiten der Landesanstalt für Gewässerkunde zu beteiligen sei; diese Anstalt war durch den Allerhöchsten Erlaß vom 14. April 1902 errichtet worden und hat folgende Aufgaben zu erfüllen:

Der Wasserausschuß und die Landesanstalt für Gewässerkunde.

- a) die Sammlung, einheitliche Bearbeitung und Ergänzung der Beobachtungen über den Abflußvorgang bei schiffbaren und nicht schiffbaren Gewässern sowie die Ermittlung der dafür maßgebenden Verhältnisse;
- b) die Verwertung dieser Untersuchungsergebnisse durch Veröffentlichung und erforderlichenfalls durch Mitwirkung bei der Lösung wasserwirtschaftlicher Fragen aller Art.

Die Landesanstalt untersteht den Ministerien der öffentlichen Arbeiten und für Landwirtschaft, Domänen und Forsten; sie ist keine besondere Behörde, sondern bildet ein Bureau in dem erstgenannten Ministerium. Die Veröffentlichung ihrer Untersuchungsergebnisse erfolgt in den Jahrbüchern für die Gewässerkunde Norddeutschlands, die bisher für die Abflußjahre 1901 bis 1907 herausgegeben sind; die Jahrbücher für 1908 und 1909 werden bis zum Ende des Jahres 1910 fertiggestellt. Neben den Jahrbüchern werden noch besondere Mitteilungen veröffentlicht, die zusammenfassende Darstellungen, Behandlung einzelner Fragen und andere Arbeiten enthalten.

Das Arbeitsfeld der Anstalt ist auf alle Gewässer Norddeutschlands ausgedehnt worden, da die beteiligten Bundesstaaten ihr die Ergebnisse ihrer Beobachtungen und Untersuchungen zur Bearbeitung und Veröffentlichung überlassen. Für die nicht zu Norddeutschland gehörenden Teile der Stromgebiete findet eine Heranziehung der Beobachtungen nur in solchem Umfange statt, wie es zur Verfolgung der Erscheinungen bis zu den oberen Gebietsabschnitten erforderlich ist.

Außer den erwähnten Arbeiten hat die Landesanstalt vielfach gutachtliche Äußerungen erstattet und größere Gutachten in Erfüllung besonderer Aufträge abgegeben.

Die Verbesserung des Hochwasserabflusses der Ströme.

Zu den Obliegenheiten der Strombauverwaltungen gehört auch die Beobachtung und Untersuchung der Hochwasserverhältnisse, die einheitliche Leitung von Maßregeln zur Abwendung und zur Bekämpfung von Hochwasser- und Eisgefahren und die Überwachung der Stromdeiche.

Für die Beobachtung und Untersuchung der Hochwasserverhältnisse bestand bis zum Rechnungsjahre 1905 ein besonderer Fonds, aus dem im Durchschnitt jährlich 37 500 M aufgewendet wurden. Seitdem werden diese Ausgaben aus dem Stromunterhaltungsfonds mitbestritten.

Die Anordnungen zur Freihaltung des Überschwemmungsgebiets, die sich bisher hauptsächlich nach § 1 des Deichgesetzes vom 28. Januar 1848 und einigen Bestimmungen des Allgemeinen Landrechts richteten, bedurften einer Klarstellung. Diesem Zweck dient das Hochwasserschutzgesetz vom 16. August 1905. Sein Geltungsbezirk umfaßt den ganzen Umfang der Monarchie, mit Ausnahme der Gebiete in den Provinzen Hannover und Schleswig-Holstein, in denen die Überschwemmung hauptsächlich durch das Eindringen des Nordseewassers herbeigeführt wird.

Für die einzelnen Flußgebiete ist folgendes anzuführen:

Die Hochwasserverhältnisse an der *W e s e r* unterhalb *Hoya* bedurften im allgemeinen der Verbesserung. Die Interessenten erhielten zu diesem Zwecke und insbesondere zur Beseitigung von Hecken auf den Deichvorländern eine staatliche Beihilfe von etwa $\frac{1}{5}$ der Gesamtkosten im Betrage von 80 000 *M.* Von den Beteiligten ist außerdem die Zurückverlegung des vorspringenden Deichs bei *Mangelsen* und die Schließung einer Deichlücke bei *Büden* ausgeführt worden.

Mit einem Kostenaufwande von 58 700 *M.* sind die gesamten Hochwasserverhältnisse der *F u l d a* unterhalb *Cassel* und der *Weser* von *Münden* bis *Bremen* eingehend untersucht. Daraufhin ist ein Hochwasserregulierungsplan aufgestellt worden, der für alle ferneren Arbeiten auf diesem Gebiet einen Rahmen abgeben soll. Für den Bereich der Stadt *Cassel* sind Entwürfe bearbeitet worden, die zum Ziele haben, die Abflußhemmnisse in der *Fulda* zu beseitigen. Mit einzelnen Teilausführungen hat die Stadt bereits begonnen. Die alte *Fuldabrücke* ist im Umbau; für die geplante Veränderung des alten *Fuldawehres* mit der dazu gehörigen *Schiffchleuse* liegt ein Entwurf vor.

Zur Sicherung des Hochwasserabflusses in der *Elb e* wird die Durchführung eines Hochwasserregulierungsprojekts erstrebt, das wesentliche Verbesserungen der *Elbdeichanlagen*, Regulierung der *Vorländer* sowie Ausfüllung von schädlichen *Kolken* vor und hinter den *Deichen* vorsieht. Letztere Arbeit wird vorteilhaft durch drei inzwischen von der *Staatsbauverwaltung* beschaffte *Saugspüler* bewirkt werden.

Wesentlich beteiligt war die *Staatsbauverwaltung* bei der Fertigstellung und Durchführung der *Gesetze* vom 3. Juli 1900, 4. August 1904 und 12. August 1905, durch die für die *Oder* und ihre *Nebenflüsse* zur Verbesserung der *Vorflut* und zum Schutze gegen Hochwasser *Geldmittel* in Höhe von 150 446 800 *M.* (einschließlich eines außerdem bewilligten Betrages von 2 000 000 *M.*) in Aussicht genommen worden sind. Nach den beiden zuerst genannten *Gesetzen* sind durch den Staat $\frac{1}{5}$, durch die *Provinzialverbände* $\frac{1}{5}$ der Gesamtkosten von 90 446 800 *M.* aufzubringen und von den Interessenten in der Hauptsache die *Zins- und Tilgungsgarantien* zu leisten. Nach dem *Gesetz* von 1905 beteiligt sich der Staat an der *Bauausführung* nur durch *Beihilfen*, während im übrigen die Interessenten die auf 60 Millionen *Mark* berechneten Kosten nach Maßgabe ihres Vorteils aufzubringen haben.

Die zur schnelleren Abführung der Hochwasserwellen auf Grund der Gesetze vom 4. August 1904 an der *S p r e e*, der *D a h m e*, einem Teil des *Oder-Spree-Kanals* und der unteren *H a v e l* in der Ausführung begriffenen Bauten sind in dem Abschnitte G unter Nr. 1 und 2 (S. 169 ff.) erläutert.

Anschließend an die im Jahre 1895 fertiggestellte Begradigung der *Weichselmündung* ist in den Jahren 1901 bis 1907 auf Grund des Gesetzes vom 25. Juni 1900 eine Regulierung des Hochwasserprofils der *Weichsel* von *Gemlich* bis zur *Mogatabzweigung* bei *Piedel* vom Staat unter Beteiligung der Deichverbände ausgeführt worden. Die anschlagsmäßigen Kosten dieser Regulierung haben sich auf 9 200 000 *M* belaufen.

Weitere größere Hochwasserregulierungen sind gelegentlich des im Jahre 1909 beendeten Baues der Eisenbahn- und Straßenbrücke bei *Münsterwalde* durch Begradigung des rechtsseitigen *Weichseldeichs* und Abgrabung der *Vorländer* ausgeführt worden. Unterhalb *Thorn* sind aus Anlaß des Baues des *Thorner Holzhafens* durch Verlängerung des linksseitigen *Messauer Flügeldeichs* und Freilegung des *Vorlandes* auf beiden Ufern Verbesserungen geschaffen worden. Von sonstigen Maßnahmen ist eine Abgrabung am linken Ufer der *Weichsel* unmittelbar unterhalb der russischen Grenze hervorzuheben, wo die auf russischem Gebiete fortschreitende *Verwilderung des Stromes* eine Zeitlang auf das preußische Gebiet übergreifen drohte.

Die notwendige jährliche Aufbaggerung einer tiefen Rinne in der *Weichselmündung* hat die Beschaffung eines neuen leistungsfähigen *Waggergeräts* erforderlich gemacht. Die 665 000 *M* betragenden Kosten sind durch das *Extraordinarium des Bauverwaltungsetats* für 1903 und 1904 flüssig gemacht worden.

Der
Hochwasser-
Meldebienst.

Um den beteiligten Ministerien jederzeit eine Übersicht über die *Wasserstandsverhältnisse der Ströme* und ihrer wichtigsten *Nebenflüsse* zu ermöglichen, ist angeordnet worden, daß der *Landesanstalt für Gewässerkunde* täglich eine größere Anzahl von *Meldungen* über die *Wasserstände* übermittelt wird. Diese bewirkt fortlaufend ihre bildliche Darstellung, so daß jede bemerkenswerte *Änderung* sogleich erkennbar ist. Die *Meldungen* erfolgen durch *Postkarten*, bei *Hochwasser* von den wichtigsten *Pegelstellen* durch *Drahtnachrichten* oder *telephonische Mitteilungen*. Treten *gefährliche oder gefahrdrohende Hochfluten* ein, so erstattet die *Anstalt* täglich einen *zusammen-*

fassenden Bericht mit Hinweisen auf die Niederschlags-, Frost- und Schnee- verhältnisse für den inneren Dienst der Ministerien der öffentlichen Arbeiten und für Landwirtschaft, Domänen und Forsten. Diese Nachrichten werden auch weiteren Kreisen dadurch nutzbar gemacht, daß sie auszugsweise täglich der öffentlichen Wetterdienststelle in Berlin und durch diese den Zeitungen mitgeteilt werden. Die anderen Wetterdienststellen erhalten tägliche Meldungen über die Wasserstände an den für ihren Bezirk besonders wichtigen Pegelstellen und veröffentlichen diese wie die Berliner Wetterdienststelle.

Die Hochwassermeldeordnungen sowie die Bestimmungen über den Hochwasser- und Eiswachdienst sind in der Hauptsache beibehalten worden, da sie sich gut bewährt haben. In Angelegenheiten des Hochwassernachrichtendienstes soll künftighin die Mitwirkung der Ministerien nur bei Fragen grundsätzlicher Art und bei besonderen Anlässen erfolgen.

Die Veröffentlichung von Hochwasservorausagen erfolgt jetzt für das Gebiet des Rheins, der Weser, der Elbe und der Oder. An der Weichsel wird plötzliches Steigen der Wasserstände durch weithin sichtbare Signale im voraus angekündigt.

An der Oder werden auch bei Niedrigwasser während der Schifffahrtszeit für die Strecke von Breslau bis Fürstenberg täglich die zu erwartenden Wasserstände bekannt gemacht.

Die Erfahrung hat gelehrt, daß die Eisbrechdampfer das Die Eisbrecharbeiten. geeignetste Mittel bieten, Eisverfahrungen auf den Strömen vorzubeugen oder, soweit dies nicht gelingt, sie in kürzester Zeit zu beseitigen.

Für die Weichsel und die Elbe ist daher im Etatsjahre 1904 je ein weiterer Eisbrechdampfer mit einem Kostenaufwande von 160 000 *M* und 50 000 *M* beschafft worden. Auf der Weichsel stehen seitdem neun, auf der Elbe acht Eisbrecher zur Verfügung.

Eisbrecharbeiten an der Weser oberhalb Bremens kommen verhältnismäßig selten vor. Waren sie ausnahmsweise erforderlich, so wurden bisher zu dem Zweck Bremer Staatsdampfer angemietet. Dieses Verhältnis führte indes zu Unzuträglichkeiten. Als daher in den Jahren 1906 und 1908 die Wasserbaukreise Verden und Hoya neue Schlepp- und Vereisungsdampfer bekamen, sind diese so eingerichtet worden, daß sie auch das Eisbrechen auf der preussischen Weserstrecke besorgen können.

Die Zusammenkünfte und Besprechungen über die Hochwasser- und Eisgefahren am Rhein haben nach der mit Holland getroffenen Vereinbarung vom 24. August 1893 regelmäßig stattgefunden. Die Beschaffung von Eisbrechdampfern ist jedoch bisher weder für die holländische, noch für die preussische Strecke erforderlich geworden.

Auf der Oder mußten zur Verhütung von Eisverfetzungen fast in jedem Jahre Eisbrecharbeiten mit gemieteten Privatdampfern ausgeführt werden.

Auch auf dem Altmath- und Rußstrom sind Eisbrecharbeiten unter Hinzuziehung von Privatdampfern versuchsweise vorgenommen worden.

Die Ausgaben für die Bekämpfung von Hochwasser- und Eisgefahren waren — abgesehen von den Kosten der für Zwecke des Schiffsverkehrs erfolgten Aufeisungen von Seeverbindungen, Häfen u. dergl. — den Witterungsverhältnissen der einzelnen Winter entsprechend sehr verschieden; im Durchschnitt haben sie sich jährlich auf 284 000 M belaufen.

Von den Kosten, die durch Ausführung von Aufeisungsarbeiten durch den Staat auf der im Regierungsbezirk Danzig belegenen Strecke der Weichsel verursacht werden, fällt auf Grund des § 3 des Gesetzes vom 25. Juni 1900 dem Marienburger, Danziger und Elbinger Deichverband zusammen ein Drittel zur Last. Mit den Deichverbänden und Gemeinden, die für die im Regierungsbezirk Marienwerder belegene Strecke der Weichsel in Betracht kommen, sind Verträge abgeschlossen worden, wonach sie ebenfalls etwa ein Drittel der Aufeisungskosten zu übernehmen haben.

Zu den Kosten des Eisauflaufs auf der Oder hat in den letzten Jahren der Deichverband des Niederoderbruchs zwei Fünftel für sein Gebiet beigetragen.

Die zu den gleichartigen Kosten auf dem Altmath- und Rußstrome von den Interessenten zu leistenden Beiträge sind von Fall zu Fall vereinbart worden.

G. Bauausführungen der Wasserbauverwaltung.

1. Regulierung natürlicher Binnenwasserstraßen.

Die Regulierungsarbeiten des Rheins von Bingen abwärts bis zur holländischen Grenze, deren Kosten auf 22 000 000 *M* veranschlagt waren, sind, entsprechend den Festsetzungen in der Denkschrift vom 3. November 1879, Ende des Jahres 1901 beendet worden. Das Ziel der Regulierung (vergl. Seite 146 ff.) ist im allgemeinen erreicht. Nur das Bingerlochfahrwasser weist statt der in den anschließenden Strecken erzielten Fahrwasserbreite von 90 m und einer Tiefe von 2 m eine Breite von 30 m auf, während das daneben liegende, etwa 80 m breite zweite Fahrwasser eine um 50 cm geringere Tiefe hat.

Rhein.

Für die Nachregulierung des Rheins auf der Strecke zwischen Mainz und Bingen waren die außerordentlich bereitgestellten Mittel von 250 000 *M* am Schlusse des Jahres 1900 bis auf 73 900 *M* verausgabt. Der Rest ist im letzten Jahrzehnt verwendet. Damit ist auch hier im allgemeinen eine Fahrwassertiefe von 2,00 m bei ausreichender Breite hergestellt.

Die Erhaltung der Fahrwasserverhältnisse, die Pflege und Verbesserung der Anlandungen, die Beseitigung der Hochwasserschäden vom Februar 1909 sowie die weiteren Verbesserungen und umfangreichen Vermessungen haben für die obigen Strecken des Rheins außerdem noch 2 047 300 *M* erfordert.

Für die weitere Vertiefung des Rheins von St. Goar bis zur Mainmündung auf 2,5 m unter gemitteltem Niedrigwasser ist ein Entwurf aufgestellt, der für die Überwindung der Stromschnelle im Binger Loch die Errichtung einer Schleuse neben dem zweiten Fahrwasser vorsieht. Diese Baukosten sind auf 31 000 000 *M* veranschlagt. Die Ausführung des Entwurfs ist von der Einführung von Schiffsabgaben auf dem Rhein abhängig. Technisch wird zur Zeit weiter untersucht, ob eine Vertiefung des Rheins unterhalb Cöln namentlich im Interesse der Rheinschiffahrt ausführbar ist.

Wojel. Die Arbeiten an der *Wojel* beschränkten sich auf die Erhaltung des erreichten Zustandes und geringe Verbesserungen. Die Kosten wurden im allgemeinen aus Unterhaltungsmitteln gedeckt. Nur für die Regulierung der *Wasserbilliger Fahrt* sind im Jahre 1900 28 000 *M* außerordentlich bereitgestellt worden.

Ems. Schon seit längerer Zeit war eine Begradigung der *Emsstrecke* zwischen *Papenburg* und *Leer*, auf der das scharf gewundene Fahrwasser der Schifffahrt erhebliche Schwierigkeiten bereitet, angeregt worden. Den Anträgen der Interessenten konnte in beschränktem Maße insofern Rechnung getragen werden, als durch die Etats der Jahre 1905 bis 1907 Geldmittel in Höhe von 1 639 000 *M* zur Beseitigung der gefährlichsten Krümmung zwischen *Markt* und *Hilkenborg* zur Verfügung gestellt wurden. Die Arbeiten sind soweit gefördert, daß die Eröffnung des Durchstichs im Jahre 1911 erfolgen wird. Verausgabt sind bis zum Schlusse des letzten Rechnungsjahres 780 000 *M*.

Auf der *Emsstrecke Papenburg — Leerort* mußten zur Erhaltung der Fahrwassertiefe wiederholt Baggerungen ausgeführt werden. Die Stromverhältnisse der *Ems* haben sich von *Leerort* bis *Emden* nicht wesentlich geändert. Die hier vorhandene Tiefe von 5,5 m unter mittlerem Hochwasser hat sich ohne Baggerungen dauernd gehalten. Bei *Weener* ist von der Gemeinde ein Bohlwerk von 315 m Länge für den Umschlagsverkehr und eine Schußschleuse zur Abhaltung der Sturmfluten erbaut worden. Die Kosten betragen 297 000 *M* und 230 000 *M*. An diesen Summen ist der Staat mit einem Zuschuß von 150 000 *M* beteiligt.

Weser. Von den insgesamt auf 667 000 *M* veranschlagten Kosten für die *Nachregulierung der Weser* waren bis zum 1. April 1900 433 000 *M* durch das Extraordinarium des Etats bereitgestellt. Der Rest ist inzwischen flüssig gemacht, und die letzten Arbeiten sind in der Ausführung begriffen. Der Erfolg entspricht im wesentlichen dem gesteckten Ziele.

Zur Verminderung der regelmäßig wiederkehrenden Unterhaltungsarbeiten ist mit der Anlage steinerner Strombauwerke an Stelle vergänglicher Packwerksbauten fortgefahren. Bei den neueren Regulierungsbauten an der *Weser* sind ferner in scharfen Krümmungen die Buhnen durch vollständig hinterfüllte Uferdeckwerke ersetzt, wodurch eine gleichmäßigere Wasserführung und eine sichere Schifffahrt gewährleistet wird. Durch Einbau von

Grundswellen, die eine weitere Vertiefung der Flußsohle verhindern, wird dem weiteren Sinken des Niedrigwasserstandes entgegengewirkt und streckenweise sogar der Niedrigwasserstand erhöht; es wird dadurch erstrebt, tunlichst ohne Baggerungen stets hinreichende Fahrwassertiefen zu erhalten. Im ganzen sind für alle oben genannten Zwecke in den Jahren von 1900 bis 1909 rd. 910 000 *M* durch das Extraordinarium des Etats bereitgestellt, außer 490 000 *M*, die in den Jahren 1908 und 1909 für den Erwerb der in Münden belegenen Fuldamühle bewilligt worden sind.

Die durch die Denkschrift vom Dezember 1893 in Aussicht genommene *Nachregulierung der Elbe* von der sächsischen Grenze bis zur Seeemündung ist als beendet zu betrachten. Von dem nach Abzug der Bauleitungskosten auf 4 124 600 *M* veranschlagten Kostenbedarf ist der Restbetrag mit zusammen 878 800 *M* bis zum Jahre 1906 zur Verfügung gestellt worden. Außerdem sind im Interesse einer besseren Wasserabführung und zur Abhaltung der starken Stromangriffe auf die bestehenden Bühnenanlagen für den Neubau und die Erweiterung von Deckwerken am Payerer Ufer, bei Cumlosen, Dommisch, Bleddin und Döbeltitz in den Jahren 1904 bis 1907 538 200 *M* aus dem Extraordinarium bewilligt worden. Eibe.

Die Regulierung der *Unstrut und Saale*, für die insgesamt 4 000 000 *M* vorgesehen waren, ist beendet worden. Soweit die erstrebte Fahrwassertiefe von 0,80 m und 0,70 m sowie von 0,93 m unterhalb der Elstermündung beim niedrigsten Wasserstande auf einigen Strecken durch diese Arbeiten noch nicht ganz erreicht war, ist sie aus Mitteln des Ordinariums geschaffen worden. Unstrut und Saale.

Zur Verbesserung der Schiffahrtstraße und zur leichteren Hochwasserabführung hat an der *Mündung der Spree in die Havel* eine Erweiterung und Begradigung des Flußlaufes stattgefunden, wofür rd. 144 000 *M* ausgegeben sind. Infolge dieser Bauarbeiten ist die Zuschüttung dreier Nebenflutwege und die Erschließung des anliegenden Geländes für die Bebauung ermöglicht worden. Spree.

Oberhalb Spandau sind in der Spree 2 scharfe Krümmungen, die für die Schiffahrt gefährlich waren, mit einem Betrage von 470 000 *M* beseitigt worden.

Alte Oder.

Die bisher nur in geringem Umfange schiffbare Alte Oder zwischen Briezen und Oderberg sowie der Freienwalder Landgraben sind mit einem Kostenaufwande von 330 000 M für den Verkehr mit Finowfäbren ausgebaut worden.

Oder.

Durch Regulierungsarbeiten ist für die Schifffahrt auf der Oder von Ratibor bis Kofel bei Mittelwasser eine Fahrwassertiefe von 1,5 m mit einer Aufwendung von 430 900 M hergestellt worden.

Für Nachregulierungen der Oder unterhalb Breslau bis Frankfurt a. O. sind in der Berichtszeit noch 334 200 M verausgabt. Es wird ferner erstrebt, unterhalb Breslau durch Nachregulierung und durch Zuschußwasser aus Staubecken die Schifffahrt der Oder derart zu verbessern, daß bei Niedrigwasser stets 1,4 m Wassertiefe vorhanden ist. Im Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 sind zunächst zur Nachregulierung von 3 je 10 km langen Probestrecken in den Wasserbauinspektionen Glogau, Steinau und Kroffen 1 050 000 M bereitgestellt worden. Der Ausbau dieser Probestrecken wird voraussichtlich in diesem Jahre beendet werden. Über den Erfolg wird erst nach vollständiger Fertigstellung sicher geurteilt werden können. Von ihm ist es abhängig, ob der eingeschlagene Weg weiter verfolgt werden wird.

Zu demselben Zweck und in demselben Gesetz sind zur Anlage von Probestaubecken 3 300 000 M vorgesehen. Die Untersuchungen über Anordnung und Umfang dieser Becken sind jedoch noch nicht abgeschlossen.

Auf der Oderstrecke Küstrin—Kaduhn werden auf Grund des Gesetzes vom 12. August 1905 zur Verbesserung der Vorflut und im Schifffahrtsinteresse umfangreiche Baggerarbeiten und Regulierungen ausgeführt werden; hierfür sind 14 000 000 M vorgesehen, zu denen der Staat vorweg 7 000 000 M zu zahlen hat. Die Verhandlungen wegen Beteiligung der in Frage kommenden Interessentenverbände an den Kosten sind dem Abschluß nahe, so daß voraussichtlich bald mit der Bauausführung vorgegangen werden kann.

Durch Gesetz vom 4. August 1904 ist die Ausführung der Arbeiten zur Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder von Kaduhn bis zum Dammshen See bei Stettin angeordnet. Die Gesamtkosten sind auf 46 976 800 M veranschlagt, wovon aus staatlichen Mitteln 41 685 800 M bereitzustellen sind. Außerdem werden zum Ausbau des Vorfluters des Oderbruchs von Hohenfaathen bis Schwedt noch 2 140 000 M aus den Mitteln zur Herstellung des Großschiffahrtsweges Berlin—Stettin verwendet. Die Arbeiten sind seit 3 Jahren im Gange.

Durch Gesetz vom 4. August 1904 sind zur Regulierung der schiffbaren Strecke des Bobers Mittel in Höhe von 710 000 *M* zur Verfügung gestellt. Zu diesen Kosten zahlt die Provinz Brandenburg einen Beitrag von 142 000 *M*. Die Arbeiten sind nahezu vollendet. Bober.

An der Lausiger Neiße, die von Guben bis zur Mündung als Schifffahrtsweg so ausgebaut ist, daß auf ihr finowkanalmäßige Schiffe mit 100 t Ladung bei einem Mittelwasserstande von 1,14 m am Pegel zu Guben noch verkehren können, sind auf Grund des Gesetzes vom 4. August 1904 weitere Ergänzungsbauten vorgenommen. Die erforderlichen Bauarbeiten, für die 20 000 *M* vorgesehen waren, sind zum vorläufigen Abschluß gebracht. Lausiger Neiße.

Wenngleich das für die Warthe angestrebte Regulierungsziel von 1,0 m Wassertiefe bei mittlerem Niedrigwasser im allgemeinen bereits durch die früheren Arbeiten erreicht war, so ergab sich doch die Notwendigkeit, einzelne schlechte Stellen durch 2 Durchstiche und mehrere kleinere Nachregulierungen zu verbessern. Diese Bauarbeiten sind mit einem Gesamtaufwande von 645 600 *M* ausgeführt worden. Um ferner die Strecke von dem Hauptumschlagsplatz Posen abwärts bis zur Nezemündung in erhöhtem Maße für die unterhalb dieser Mündung häufiger verkehrenden 400 t-Schiffe besser nutzbar zu machen, sind im Gesetz vom 1. April 1905 Mittel im Betrage von 2 231 000 *M* vorgesehen. Die hieraus vorzunehmenden Arbeiten (Durchstiche, Abstiche und Brückenerweiterungen) sind mit einem Kostenaufwande von 810 500 *M* etwa zur Hälfte ausgeführt. Warthe.

Die bisher nur für Finowkähne benutzbare Freie Neße — von der Mündung in die Warthe bis zur Einmündung der Drage — erfährt auf Grund des Gesetzes vom 1. April 1905 eine Herabsetzung des Fahrwassers für 400 t-Schiffe. Die zu 1 500 000 *M* veranschlagten Bauarbeiten sind in der Ausführung begriffen. Die bisherige Ausgabe beträgt 339 000 *M*. Freie Neße.

Der Ausbau des Mittelwasserbetts der Weichsel durch Ergänzung der Stromwerke, der aus Mitteln des Extraordinariums erfolgt, ist bis auf unerhebliche Reste zum Abschluß gebracht worden. verausgabt sind insgesamt 6 247 100 *M*. Die Erfolge der Regulierungsarbeiten bestehen einerseits in einer Zunahme der Größe der Schiffsgesäße (vergl. die näheren Weichsel.

Angaben auf Seite 203/204), anderseits in der hauptsächlich den landwirtschaftlichen Interessen zugute kommenden Erleichterung des Eisbrechbetriebs. Die Aufwendungen würden erheblich größere Erfolge haben, wenn von Rußland die ungünstigen Verhältnisse im Mittellaufe des Stroms verbessert würden.

Elbinger
Weichsel.

Von den auf 2 900 000 *M* veranschlagten Kosten zum Ausbau der Elbinger Weichsel und der mit ihr in Verbindung stehenden Wasserstraßen ist für die Jahre 1903 und 1904 der Rest mit 100 000 *M* bewilligt worden. Die Bauarbeiten sind nunmehr beendet. Das Ziel, einen den gesteigerten Anforderungen der Binnenschifffahrt genügenden Wasserweg zwischen der Weichsel und dem Frischen Haff herzustellen, ist erreicht worden.

Pregel, Deime
und Großer
Friedrichs-
graben.

Für die Weiterführung der Regulierung des Pregels von Spitzkrug aufwärts bis Wehlau, für Begradigungen und Uferbefestigungen an der Deime sowie für Vertiefung des Großen Friedrichsgrabens von 1,24 m auf 1,50 m unter niedrigstem Wasserstande sind von der Anschlagssumme von 1 180 000 *M* weitere Mittel im Gesamtbetrage von 651 600 *M* bereitgestellt und damit die Bauarbeiten im wesentlichen beendet. Am Großen Friedrichsgraben ist neben der Vertiefung noch eine Befestigung des rechten Ufers mit einem Kostenaufwand von 298 800 *M* in den Jahren 1901 bis 1906 zur Ausführung gekommen.

Die Regulierungsarbeiten im Pregelgebiet unterhalb Wehlau haben die Sicherheit und Schnelligkeit des Schifffahrtsbetriebes wesentlich gefördert.

Zur Regulierung des oberen Pregels von Wehlau bis Insterburg im Vorflut- und Schifffahrtsinteresse, durch die eine Mindesttiefe von 0,9 m bei mittlerem Sommerniedrigwasser erstrebt wird, sind von den auf 556 200 *M* veranschlagten Baukosten 467 500 *M* bewilligt und zur Herstellung von Durchstichen und von Abflachungen sehr scharfer Krümmungen verwendet worden. Zur Zeit wird ein Entwurf für die Kanalisierung dieser Flußstrecke bearbeitet, der das weitere Ziel verfolgt, den oberen Pregel so auszubauen, daß er in seiner Leistungsfähigkeit dem masurischen Kanal (vergl. Seite 151) nicht nachsteht.

Alle.

Im Jahre 1908 ist in der Alle bei Wehlau der Bau einer neuen Schleuse von 55 m Länge und 9,6 m Breite in Angriff genommen, die

eine baufällige, bisher von privater Seite unterhaltene und dem Verkehrsbedürfnisse nicht mehr genügende Schleuse ersetzen soll. Von den anschlagsmäßigen Kosten von 696 000 *M* sind 646 000 *M* für die Jahre 1908 und 1909 zur Verfügung gestellt worden.

Die Arbeiten an der *M e m e l* und ihren Mündungsarmen erstreckten sich auf Nachregulierungen, auf Maßnahmen zur Verbesserung der Abführung des Hochwassers und Eises und auf die Förderung des Umschlagsverkehrs. Insbesondere gelangten ein Durchstich im Skirwiethlaufe, die Regulierung der Tawelle-Abzweigung am unteren Gilgestrom, die Abaggerung eines Teiles der Insel Raggeningen im Rußstrom und die Erweiterung der Deichenge bei Baltruschkehmen zur Ausführung. Zur Befreiung dieser Kosten sind durch das Extraordinarium Mittel in Höhe von 655 900 *M* bewilligt worden. Die ausgeführten Verbesserungen haben zur Hebung des Verkehrs wesentlich beigetragen.

Memel mit ihren Mündungsarmen Ruß, Armath, Skirwieth und Gilge.

2. Kanalierung natürlicher Binnenwasserstraßen.

In der kanalisierten *Mainstrecke* beschränkten sich die Arbeiten im allgemeinen auf die Erhaltung des erreichten Zustandes. Zu Verbesserungen an den Schleusen zu Dkriftel und Kostheim sowie zur Beseitigung von Hochwasserschäden sind 220 000 *M* besonders bereitgestellt worden.

Main.

Über die Fortführung der *Mainkanalisierung* von Offenbach bis Aschaffenburg ist zwischen den beteiligten Uferstaaten ein Staatsvertrag unterm 21. April 1906 abgeschlossen. Der Beginn der Bauarbeiten ist jedoch nach Artikel XIII. 1 von der Einführung von Rheinschiffabgaben abhängig.

Eine Verbesserung der Schiffbarkeit der *Lahn* ist in den Jahren 1904 bis 1908 von Ems abwärts bis zur Mündung ausgeführt worden, um Schiffen bis zu 190 t Ladefähigkeit und 1,5 m Tauchtiefe jederzeit den Verkehr zu ermöglichen. Für diese Arbeiten sind bis zum Jahre 1908 512 000 *M* verausgabt. Im Februar 1909 sind durch das in seinem Verlaufe ungewöhnliche Hochwasser so erhebliche Schäden verursacht, daß für ihre Beseitigung noch 274 000 *M* zur Verfügung gestellt werden mußten.

Lahn.

Die wiederholt geäußerten Wünsche nach Verbesserung der *Lahn* gaben Veranlassung, der Frage der *Kanalierung* der Flußstrecke

vom Rhein bis Gießen näher zu treten. Im Verein mit der Großherzoglich Hessischen Verwaltung ist ein Entwurf ausgearbeitet worden, der die Herrichtung der Wasserstraße für einen Verkehr mit Schiffen bis zu 400 t Ladefähigkeit vorsieht. Da die auf 35 132 000 *M* veranschlagten Baukosten zu dem zu erzielenden wirtschaftlichen Nutzen außer Verhältnis stehen, ist die Aussicht auf Verwirklichung des Projekts sehr gering.

Ruhr. Auch für die Kanalisierung der Ruhr von der Mündung bis Mülheim ist ein Entwurf ausgearbeitet worden, durch dessen Ausführung der Verkehr für 1000 t-Schiffe ermöglicht werden soll. Der Kostenüberschlag schließt mit 7 000 000 *M* ab. Die Wirtschaftlichkeit dieses Unternehmens wird geprüft.

Fulda. Für die Kanalisierung der Fulda sind noch einige Nacharbeiten ausgeführt worden. Die anschlagsmäßigen Gesamtkosten von 3 785 250 *M* sind vollständig verbraucht.

Aller. Zum Ausbau der schiffbaren Aller von Celle bis zur Grenze des Regierungsbezirks Lüneburg sind von den auf 360 000 *M* veranschlagten Kosten insgesamt 200 000 *M* im Extraordinarium der Jahre 1906 und 1909 bereitgestellt worden. Durch diese Nachregulierungsarbeiten sollen die ungenügenden Wassertiefen und die zu starken Krümmungen des Flußlaufs unter Aufrechterhaltung einer Wassertiefe von 0,90 m bei mittlerem Niedrigwasser beseitigt werden. Die Arbeiten sind in der Ausführung begriffen. Für die Herstellung einer Schiffsliegestelle nebst Helling und Reparaturwerkstatt zu Celle sind 42 400 *M* aus dem Extraordinarium verausgabt worden.

Da der Schiffsverkehr auf der schiffbaren Aller infolge der sich ausbreitenden Kali- und Ölindustrie in den Kreisen Celle und Fallingb. fortgesetzt zunimmt, wurde eine weitere Verbesserung der Aller von Celle bis zur Leinemündung im Schiffsverkehrsinteresse notwendig. Das Ziel dieser Verbesserung geht dahin, durch Anlage von 4 Staustufen bei Oldau, Banneke, Buchholz und Hademsdorf eine durchgängige Wassertiefe von 1,50 m zu erreichen, was durch die oben erwähnten Regulierungsarbeiten allein nicht möglich ist. Von den auf 3 800 000 *M* veranschlagten Kosten sind durch das Extraordinarium der Jahre 1908 und 1909 1 500 000 *M* bereitgestellt worden. Die Stauanlage Oldau ist betriebsfertig. Die

Arbeiten für die 2. Staustufe bei Banneke sind begonnen worden. Die Ausnutzung der an den Stauanlagen gewonnenen Wasserkraft für Elektrizitätswerke hat die Stadt Celle vom Staate gepachtet.

Der sogenannte *I m e n a u k a n a l* stellt einen Teil des *I m e n a u*-
flusses dar und ist von der Wassergenossenschaft der *I m e n a u*niederung
seinerzeit als Schiffahrtsstraße ausgebildet und seitdem auch unterhalten
worden. Im Schiffahrtsinteresse und namentlich zur Ermöglichung der
Dampfschiffahrt ist die gesamte Unterhaltung dieser Wasserstraße auf den
Staat übernommen. Zur Ausführung von Uferinstandsetzungsarbeiten an
dem Kanal sind im Extraordinarium der Jahre 1906 bis 1909 insgesamt
155 000 *M* zur Verfügung gestellt und verwendet worden.

Von den beiden Schleusen an der Einmündung des *s c h i f f b a r e n*
R h y n s in den Glückstädter Hafen ist die größere in den Jahren 1905
bis 1908 durch einen massiven Neubau ersetzt, dessen Kosten 209 600 *M* be-
tragen haben.

Die auf Grund des Gesetzes vom 4. August 1904 angeordnete Ver-
besserung der Vorflut- und Schiffahrtsverhältnisse in der unteren *H a v e l*,
für die ein Betrag von 11 390 000 *M* vorgesehen ist, hat zur Annahme
eines Kanalierungsentwurfs geführt, nach dem neben den beiden
vorhandenen Staufufen von Brandenburg und Rathenow noch 3 neue hin-
zugefügt werden. Der Entwurf sieht die Vertiefung und Erweiterung
des Havelstroms zwischen den Staufufen, die Anlegung neuer Durchstiche,
eine Ausbaggerung vorhandener Seitenarme sowie die Herstellung neuer
Vorfluter in der Niederung vor. Hierdurch soll erreicht werden, daß in
Zukunft das Hochwasser schneller abgeführt wird und die Havelwiesen von
zu langem Stauwasser befreit werden. Andererseits wird durch die geplanten
Stauanlagen der Grundwasserstand in den Sommermonaten besser als
bisher gehalten und der Schiffahrt auch bei kleinen Wasserständen eine ge-
nügende Tiefe geboten werden. Die 1905 begonnenen Arbeiten sind gut
gefördert und werden voraussichtlich 1912 vollendet werden.

In der oberen *H a v e l w a s s e r s t r a ß e* ist eine zweite
Schleuse bei Zehdenick mit einem Aufwande von etwa 800 000 *M* erbaut
worden.

Oberer Spreew. Die durch Gesetz vom 4. August 1904 vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung der Vorflut- und der Schifffahrtsverhältnisse auf der oberen schiffbaren Spreew umfassen neben der Ausführung von Durchstichen und Profilerweiterungen eine völlige Kanalifizierung der Strecke von Leibsch bis Flutkrug durch Anlegung von 5 neuen und Verbesserung einer vorhandenen Staustufe. Die auf 4 308 900 *M* veranschlagten Arbeiten sind im Jahre 1906 begonnen. Die bis zum Schluß des Etatsjahres 1909 aufgewendeten Kosten betragen 1 981 000 *M*.

Dahme. Auf der ebenfalls nach dem Gesetz vom 4. August 1904 auszubauenden schiffbaren Dahme vom Streganzener See bis Königsmusterhausen sollen durch die an den 2 vorhandenen Staustufen zur Abführung von Spreehochwasser zu treffenden Maßnahmen gleichzeitig die Interessen der Schifffahrt gefördert werden. Diese zu 453 000 *M* veranschlagten Arbeiten sind schon recht weit vorgeschritten. Verausgabt sind 247 600 *M*.

Oder. Durch das Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 sind die Mittel zur Verfügung gestellt, um im Anschluß an die ausgeführte Kanalifizierung der Strecke Kosel—Reiße mündung auch die Oderstrecke von der Reißemündung bis Breslau auf 1,5 m Mindestwassertiefe zu kanalifizieren. Vorgesehen ist an den Staustufen der Bau von Schleppzugschleusen mit einer Nutzlänge von 180 m und einer Breite von 9,60 m. Die Kosten sind auf 15 300 000 *M* berechnet. Die Fertigstellung dieser Arbeiten ist bis 1912 zu erwarten.

Gleichzeitig werden auf der Strecke Kosel—Reißemündung neben den einfachen Schleusen Schleppzugschleusen von denselben Abmessungen hergestellt, deren Baukosten zu 11 115 000 *M* berechnet sind. Dieser Betrag wird durch das Extraordinarium bereitgestellt. Die Arbeiten sollen ebenfalls bis zum Jahre 1912 beendet werden.

Es ist ferner geplant, die Schifffahrtswege in und um Breslau dem Verkehrsbedürfnis entsprechend auszubauen; zu diesem Zweck sind für den Umbau der Sandschleuse in Breslau bereits im Jahre 1909 Grundstücke mit einem Aufwand von 470 000 *M* erworben worden.

Bei der Kanalifizierung der Oder hat es sich nicht vermeiden lassen, daß der Grundwasserstand gehoben und dadurch mehrfach eine erhebliche Schädigung der Besitzer anliegender Ländereien herbeigeführt worden ist. Die

im Gesetz vom 6. Juni 1888 im Betrage von 236 500 *M* bereitgestellten Mittel reichten zu den nötigen Meliorationsarbeiten und Entschädigungen nicht aus. Es mußte deshalb noch ein weiterer Betrag von 1 696 700 *M* flüssig gemacht werden.

Aus Mitteln des Gesetzes vom 1. April 1905 wird auch die einen Teil der Weichsel-Oberwasserstraße bildende, bereits mit 4 Stauufen ausgestattete Strecke der Neße von der Drage- bis zur Küddowmündung durch Einbau von 7 weiteren Stauufen völlig kanalisiert und für den Verkehr von 1,40 m tief eintauchenden 400 t-Schiffen hergerichtet. Aus dem gleichen Anlaß werden auf der östlich anschließenden kanalisierten Neßestrecke bis zum Bromberger Kanal die 2 vorhandenen Stauufen mit größeren Schiffschleusen versehen. Mit den Bauarbeiten ist im Jahre 1909 begonnen worden. Die Anschlagskosten betragen 10 224 000 *M*, verausgabt sind in der Berichtszeit 324 300 *M*.

Neße.

Im Zusammenhang mit den Arbeiten auf der erstgenannten Neßestrecke stehen umfangreiche, von der Wasserbauverwaltung aus Mitteln des Extraordinariums auszuführende und etwa bis zur Hälfte bereits ausgeführte Meliorationsanlagen, die in Zukunft eine planmäßige Bewässerung der ausgedehnten angrenzenden Wiesen ermöglichen werden, nachdem infolge der Flußregulierung des vorhergegangenen Jahrzehnts die natürlichen Winterüberflutungen teilweise fortgefallen sind. Von den auf 2 200 400 *M* veranschlagten Kosten sind bisher 705 000 *M* verwendet worden.

In dem Seglinner Kanal zwischen Spirdingsee und Roschsee ist bei Groß-Bechen eine Wehr- und Schleusenanlage eingebaut, um den Wasserstand des Spirdingsees von dem des Roschsees unabhängig zu machen. Die veranschlagten Kosten von 323 000 *M* sind für die Jahre 1907 bis 1909 bereitgestellt. Die Anlage soll in diesem Jahre in Betrieb genommen werden.

Majorische
Schiffahrts-
straßen.

3. Herstellung und Verbesserung künstlicher Wasserstraßen.

Der die Stadt Cleve mit dem Rhein verbindende Spohkanal konnte bisher nur von Schiffen bis zu 400 t Tragfähigkeit befahren werden. Bei der ständigen Vergrößerung der Rheinfahrzeuge war es schwierig geworden, für die nach Cleve gehenden Frachten geeignete Fahrzeuge zu er-

Spontanal.

halten, was auf die Entwicklung des Handels der Stadt Cleve nicht ohne Einfluß geblieben war. Es sind daher die Abmessungen des Kanals durch Baggerungen und den Bau einer größeren Schleuse in den Jahren 1907 und 1908 so erweitert worden, daß nunmehr 600 t-Schiffe bis Cleve gelangen können. Die Arbeiten sind mit einem Kostenaufwande von 947 000 M beendet; der umgebaute Kanal ist im Herbst 1909 in Betrieb genommen.

Dortmund-
Ems-Kanal.

Am Kanal von Dortmund nach der unteren Ems sind mit den noch zur Verfügung stehenden Mitteln in Höhe von 8 597 100 M die erstmaligen Bauarbeiten beendet.

Ferner sind auf der Teilstrecke der kanalisierten Ems unterhalb Meppen Uferinstandsetzungen vorgenommen worden, für die im Extraordinarium des Jahres 1904 ein Betrag von 20 000 M bereitgestellt war. Eine außergewöhnliche Instandsetzung erforderte wegen Bruchs des Oberhauptes die Meppener Schleuse im Jahre 1904; sie erfolgte durch Einbau eines neuen provisorischen Hauptes, wodurch die nutzbare Länge der Schleuse allerdings verkürzt worden ist. Zur dauernd sicheren und gleichmäßigen Durchführung des Verkehrs auf der unteren Strecke des Kanals sind für den Bau einer zweiten Schleppzugschleuse bei Meppen neben der alten Schleuse aus dem Extraordinarium in den Jahren 1906 bis 1908 insgesamt 1 025 000 M bereitgestellt worden. Die neue Schleuse ist im Jahre 1908 dem Betrieb übergeben. (Vergl. auch unten S. 181.)

Um die Leistungsfähigkeit der Kanalstrecke von Bevergern bis zur Ems bei Hanefenfahr der des im Bau begriffenen Rhein-Herne-Kanals gleichzustellen und um Verkehrsverschiebungen zu verhindern, sollen neben den bestehenden einschiffigen Schleusen 7 Schleppzugschleusen zur Ausführung kommen. Die Kosten sind auf 11 500 000 M veranschlagt, von denen durch das Extraordinarium der Jahre 1908 und 1909 bereits 1 200 000 M bewilligt sind. Die Bauten sind in Angriff genommen.

Rhein-Weser-
Kanal.

a) Rhein-Herne-Kanal (einschließlich Lippe-Seitenkanal Datteln—Hamm).

Die landespolizeiliche Prüfung auf der Kanalstrecke vom Rhein bis nach Herne ist beendet, das Planfeststellungsverfahren sowie der Grunderwerb sind im wesentlichen abgeschlossen. Der weitaus größte Teil der Grundstücke konnte freihändig erworben werden. Die Erdarbeiten

auf reichlich 33 km Länge sind verdungen und von dem insgesamt 13 Millionen Kubikmeter betragenden Erdaushube 1,8 Millionen Kubikmeter gefördert. Von den 50 Eisenbahn- und Straßenbrücken sind 2 Eisenbahn- und 5 Straßenüberführungen ausgeführt und zum Teil dem Verkehr übergeben. Bei 15 weiteren Brücken sind die Bauarbeiten schon weit vorgeschritten. Der Schwarzbach und der Ostbachtücker sind vollendet.

Auch am Kanal Hamm—Datteln konnte die landespolizeiliche Prüfung im allgemeinen erledigt werden. Planfeststellung und Grunderwerb sind planmäßig fortgeschritten, die Erdarbeiten für die erste Teilstrecke ausgeschrieben. Die Verdingung der eisernen Überbauten aller Brücken sowie der Rohre für die Dücker hat stattgefunden, und mit dem Bau der ersten Brücke ist begonnen.

Bis zum Schluß des Rechnungsjahres 1909 sind für die vorbezeichneten Kanalstrecken rd. 24,5 Millionen Mark verausgabt.

b) Ergänzungsbauten am Dortmund-Ems-Kanal.

Die Kanalstrecke Herne—Bevergern wird den mittleren Teil des Kanals vom Rhein zur Weser bilden. Zur Bewältigung des später zu erwartenden sehr erheblichen Verkehrs sind durch das Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 für Ergänzungsbauten 6 150 000 M vorgesehen. Gebaut werden eine zweite Schleuse bei Münster von 10 m Breite und 165 m nutzbarer Länge und statt der ursprünglich geplanten Schleusentreppe bei Henrichenburg eine Schachtschleuse von ebenfalls 10 m Breite, 95 m nutzbarer Länge und 14 m Gefälle. Die Schleuse bei Münster ist im Mauerwerk nahezu fertig. Bei der Henrichenburger Schleuse sind die Gründungsarbeiten im wesentlichen beendet. Verausgabt sind bis jetzt 1,6 Millionen Mark.

c) Ems-Weser-Kanal.

a) Hauptkanal mit Zweigkanälen und Anschluß nach Hannover.

Die landespolizeiliche Prüfung ist in der Hauptsache abgeschlossen, das endgültige Planfeststellungsverfahren zum größten Teil eingeleitet. Der Grunderwerb konnte bisher nur stellenweise erledigt werden, da wegen der großen Zahl der in Anspruch zu nehmenden Grundstücke erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden sind. Die eisernen Überbauten einer großen Zahl von Brücken sind vergeben, zwei Eisenbetonbrücken im wesentlichen fertiggestellt. Im ganzen sind bis zum Schlusse des Rechnungsjahres 1909 rd. 8,3 Millionen Mark verausgabt worden.

β) Sammelbecken im oberen Quellgebiet der Weser.

Die Planfeststellung für das Waldecker Sammelbecken ist zum Teil erfolgt. Der erforderliche Grund und Boden konnte in erheblichem Umfange sowohl im Fürstentum Waldeck als auch im preußischen Kreise Frankenberg freihändig erworben werden. Die Ausführung der Talsperrnmauer ist verdungen; mit Ausschachtungsarbeiten sowie Felsprengungen ist begonnen worden.

Für das Diemel-Sammelbecken sind die Vermessungsarbeiten für den auf waldeckischem Gebiet zu erwerbenden Grund und Boden beendet; mit der eigentlichen Bauausführung ist jedoch noch nicht vorgegangen.

Im ganzen sind rd. 2,9 Millionen Mark aufgewendet worden.

d) Lippe-Kanalisation (Lippe-Seitenkanal von Wesel bis Datteln und von Hamm bis Lippstadt).

Nach dem Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 soll mit der Ausführung der Lippe-Kanalisation erst begonnen werden, nachdem die Hauptstrecke des Rhein-Weser-Kanals bis Hannover fertiggestellt ist. Demgemäß sind an der Lippe die Vorarbeiten nur soweit betrieben, wie es der erwünschte Ankauf von Ländereien erforderlich macht. Grundsätzlich ist über die Einmündung des Kanals in den Rhein bei Wesel und über die Anlage eines Seitenkanals auf der Strecke von Haltern bis Datteln an Stelle der ursprünglich hier vorgesehenen Kanalisation der Lippe Bestimmung getroffen worden. Grunderwerb ist bereits in ziemlich erheblichem Umfange erfolgt. Aufgewendet sind bisher im ganzen etwa 300 000 M.

e) Verbesserung der Landeskultur in Verbindung mit dem Rhein-Weser-Kanal und dem Dortmund-Ems-Kanal.

Die Wehr- und Schleusenanlage in Dörverden, die die Weser unterhalb Hoya soweit aufstauen soll, daß ihr oberhalb Hoya jederzeit Wasser zur Bewässerung des Syke-Bruchhausener Meliorationsgebiets entnommen werden kann, ist in Angriff genommen. Der erforderliche Grund und Boden ist durchweg freihändig angekauft. Die Erdarbeiten des Schleusenkanals und die Schleuse selbst sind in der Ausführung begriffen. Zwei Brücken sind vollendet. Im ganzen sind bisher rd. 1,2 Millionen Mark verausgabt worden.

Bei einem Teil der Herbrum-Nhede-Mischendorfer Niederung an der unteren Ems ist infolge Anlegung des Dortmund-Ems-Kanals der Grundwasserstand nachteilig verändert, auch sind die befruchtenden natürlichen

winterlichen Überflutungen vermindert. Um für diese Ländereien die alten Zustände möglichst wiederherzustellen und gleichzeitig Verbesserungen durch zeitgemäße Bewässerungen zu erreichen, ist ein Meliorationsplan ausgearbeitet worden, der als Grundlage für die demnächstigen Verhandlungen mit den Beteiligten dienen soll.

Die Gesamtaufwendungen für den Rhein=Wefer=Kanal mit allen seinen Nebenanlagen, für die insgesamt 250 750 000 *M* bewilligt worden sind, haben bis zum Schluß des Rechnungsjahres 1909 rd. 39 Millionen Mark betragen.

Zur Ausführung neuer Uferbefestigungen am Blauer Kanal sind im Blauer Kanal. Extraordinarium der Jahre 1907 und 1908 insgesamt 50 000 *M* bereitgestellt und verausgabt. Die Arbeiten sind beendet.

Zu den Arbeiten für die Verbesserung der Vorflut= und Schiffahrts=Silokanal bei Brandenburg. verhältnisse an der unteren Havel gehört auch die Anlage einer neuen künstlichen Wasserstraße von 5 km Länge: des Silokanals bei Brandenburg. Neben einer Verbesserung der Vorflut in der Havel wird hierdurch für die Schiffahrt der Vorteil erzielt, daß der Wasserweg um 2 km abgekürzt und die Benutzung des schwierigen engen Havellaufs innerhalb der Stadt Brandenburg vermieden werden kann. Die Kosten sind auf 1 870 000 *M* veranschlagt. Die Arbeiten werden voraussichtlich 1911 vollendet werden.

Die Durchfahrt unter der alten Redlitzer Brücke bereitete der Schiff=Satrow=Vareßer-Kanal. fahrt bisher große Schwierigkeiten. Zur Verbesserung der Schiffahrt=straße zwischen dem Jungfern= und Weißen See ist deshalb bei Redlitz ein Durchstich hergestellt worden, über den eine neue Straßenbrücke mit ausreichenden Abmessungen für die Schiffahrt geführt ist. Von den auf 475 000 *M* veranschlagten Kosten sind 421 200 *M* verausgabt.

Um die ergiebigen Tonlager am Vielißsee aufzuschließen, wird Ruppiner Wasserstraße. eine künstliche Verbindung zwischen diesem und dem Gudelassee mit einem Kostenaufwande von 75 000 *M* hergestellt. Hierdurch wird der Vielißsee unmittelbaren Anschluß an die Ruppiner Wasserstraße und damit an das weitverzweigte Netz der märkischen Wasserstraßen erhalten.

Großschiffahrt-
weg Berlin—
Stettin.

Die Bauarbeiten am Großschiffahrtwege Berlin—Stettin auf der Strecke Berlin—Hohenfaathen sind im vollen Gange. Kleinere Strecken sind bereits fertiggestellt. Die Schwierigkeiten, die die Moor- und Faulschlammassen am Pechteich und Uckersee und die fest verkitteten Steinfelder bei Steinfurth geboten haben, sind mit Erfolg überwunden. Die gewonnenen Bodenmengen werden nach Möglichkeit zur Aufhöhung benachbarter, tief liegender Wiesen verwendet, so daß durch den Kanalbau auch die Landeskultur eine erfreuliche Förderung erfährt. In der Scheitelstrecke werden, soweit der Wasserspiegel über dem Grundwasser zu liegen kommt, auf 25 km Länge umfangreiche Dichtungsarbeiten ausgeführt. Die Schleusen- und Brückenbauten sind programmäßig gefördert. Der Brückenkanal, mit dem die Berlin-Stettiner Eisenbahn überschritten werden soll, ist für 4 Gleise eingerichtet und in der Ausführung. Von der zur Verfügung stehenden Bausumme von 43 Millionen Mark sind 12 211 000 M bis zum Schlusse des Etatsjahres 1909 verausgabt worden. Die Fertigstellung der Bauarbeiten wird voraussichtlich im Jahre 1912 erfolgen.

Oder-Spree-
Kanal.

Zur besseren Bewältigung des gesteigerten Verkehrs sind an den Gefällstufen des Oder-Spree-Kanals bei Fürstenberg, Kersdorf und Wernsdorf zweite Schleusen hergestellt, die eine nutzbare Länge von 57 m und eine Breite von 9,6 m besitzen. Eine gleiche Schleuse ist bei der Gefällstufe Gr. Tränke im Bau. Von den auf 4 561 800 M veranschlagten Kosten sind bisher 4 089 600 M verwendet worden.

Gleichzeitig wird eine Erweiterung und Vertiefung des Kanalbetts (einschl. der Spree-Strecke von Gr. Tränke bis Flutkrug) ausgeführt, deren Kosten auf 9 702 000 M berechnet sind. Von den durch das Extraordinarium bisher zur Verfügung gestellten Mitteln sind 936 900 M verausgabt; außerdem sind für die Strecke Seddinssee—Gr. Tränke, die künftig auch zur Hochwasserentlastung für die Spree dienen soll, aus der durch Gesetz vom 4. August 1904 vorgesehenen Summe von 1 600 000 M bisher 951 600 M aufgewendet worden. Nach Durchführung der gesamten Arbeiten werden die Lastfahrzeuge wieder mit dem ursprünglich zugelassenen, später eingeschränkten Tiefgang von 1,75 m auf dem Kanal verkehren können.

Bromberger
Kanal.

Mit dem Ausbau des Bromberger Kanals für 400 t-Schiffe nach dem Gesetz vom 1. April 1905 ist im Jahre 1908 begonnen; dabei hat sich in der Nähe von Bromberg auf 3 km Länge eine Ber-

Legung der alten Kanallinie als notwendig ergeben. Von den in Aussicht genommenen Kosten von 9 880 000 *M* sind bisher 986 600 *M* verausgabt worden.

Zwischen der oberen (kanalisierten) Nege und dem Follusichsee Wasserstraße zwischen Nege und Follusichsee. ist vom Kreise Znin mit einem Kostenaufwande von 100 000 *M*, wozu der Staat eine Beihilfe von 90 000 *M* gegeben hat, eine rd. 10 km lange, für Finowkähne befahrbare Wasserstraße neu geschaffen worden.

Durch Gesetz vom 14. Mai 1908 ist der Bau eines Schiffs- Majurischer Kanal. kanals vom Mauersee nach der Alle bei Allenburg und von Staubecken im majurischen Seengebiete genehmigt worden. Der rd. 52 km lange Kanal soll 10 Schleusen mit einer Breite von 6,5 m und einer Länge von 45 m erhalten, seine Kosten sind zu 15 620 000 *M* berechnet. Die unentgeltliche und kostenfreie Bereitstellung des Grund und Bodens hat ein aus der Provinz Ostpreußen, der Stadt Königsberg und der Kaufmannschaft zu Königsberg bestehender Garantieverband übernommen. Die Kosten der Staubecken, für die die Provinz Ostpreußen einen Beitrag von 200 000 *M* zu leisten hat, sind auf 1 815 000 *M* berechnet. Mit den die Bauausführung einleitenden Arbeiten ist im Jahre 1908 begonnen worden. Die Geländeaufnahmen für den Kanal sind beendet.

4. Herstellung und Verbesserung von Seeschiffsverbindungen.

Die in der vorigen Berichtszeit begonnenen, auf 396 400 *M* veranschlagten Arbeiten zur Sicherung der Bühnen und Leitwerke des Emsfahrwassers bei Emden sind weitergeführt worden und beendet. Unterems.

Zur Schaffung einer Fahrwassertiefe von 10 m unter gewöhnlichem Hochwasser in der Unterems von Emden bis in See und zur Erhaltung dieser Tiefe sind umfangreiche Baggerungen ausgeführt worden. Durch das Extraordinarium sind zu diesem Zwecke in den Jahren 1900 bis 1909 rd. 5,4 Millionen Mark bereitgestellt worden.

Neuerdings wird zur Herabsetzung der Kosten auf diesem Gebiet der Eigenbetrieb der Staatsbauverwaltung in vollem Umfang an Stelle des Unternehmerbetriebs gesetzt.

Norderneyer
Seegatt.

Zur Vertiefung und Erhaltung der Schiffahrtsrinne im Norderneyer Seegatt und insbesondere im Schluchter auf 3 m unter gewöhnlichem Niedrigwasser ist ein Betrag von je 100 000 M in den Jahren 1907 bis 1909 für Rechnung des Extraordinariums verausgabt worden. Da die Fahrrinne infolge der ununterbrochenen starken Sandbewegung vor der ostfriesischen Küste stets wieder versandet, so werden die Baggerungen einstreilen fortgesetzt.

Geeße

Nach dem zwischen Preußen und Bremen abgeschlossenen Staatsvertrage vom 29. März 1906 über die weitere Vertiefung der Unterweser zwischen Bremen und Geestemünde ist eine Regulierung der Geeße von der Mündung bis oberhalb der Drehbrücke in Aussicht genommen. Durch die Regulierung soll zunächst eine Fahrwassertiefe von 3 m unter Niedrigwasser hergestellt werden. Die Gesamtkosten der von Preußen auszuführenden Arbeiten sind auf 800 000 M veranschlagt. Hiervon ist im Extraordinarium der Etats für die Jahre 1907 und 1908 ein Betrag von 180 000 M flüssig gemacht. Bremen hat nach dem Vertrage den Bau und die Unterhaltung eines Strombauwerks an der Einfahrt zur Geeße und außerdem die Zahlung eines Beitrags von 150 000 M übernommen. Die Ausführung hängt von der Durchführung der in Abschnitt E 2 (Seite 152) erörterten Unterweservertiefung ab, zu der Oldenburg seine Zustimmung noch nicht gegeben hat.

Unterelbe.

Die Sperrschleuse im Reiherstieg bei Harburg ist am 1. Juni 1904 dem Verkehr übergeben. Gleichzeitig mit diesem Schleusenbau wurde der obere Teil des Reiherstieges vertieft und verbreitert, so daß jetzt eine Fahrtiefe von 3 m unter mittlerem Niedrigwasser in einer Sohlenbreite von etwa 30 m vorhanden ist. Die Kosten der Schleuse und der Baggerarbeiten haben 1 141 500 M betragen.

Das auf Grund des Staatsvertrages mit Hamburg vom 19. Dezember 1896 regulierte Fahrwasser der Südereibe bedurfte zur Erhaltung seiner Tiefe noch umfangreicher Räumungsarbeiten. Zur Deckung der Kosten sind neben den Aufwendungen aus dem Ordinarium außerordentliche Zuschüsse von zusammen 1 208 000 M notwendig gewesen. Die Gesamtkosten haben 2 623 900 M betragen.

Stör

Zur Verbesserung der Schiffahrtsrinne in und vor der Mündung der Stör in die Elbe ist im Jahre 1908 ein 710 m langer Leitdamm aus Faschinen

und Steinschüttung mit einem Kostenaufwande von 73 200 *M* hergestellt worden.

Die baufällige hölzerne Osterschleufe am Hafen zu *Friedrichstadt* Eider. an der Eider wird durch einen massiven Neubau, dessen Kosten auf 137 000 *M* veranschlagt sind, ersetzt.

Die im Jahre 1899 begonnene Vertiefung des Fahrwassers in der Haderslebener Fährde. *Haderslebener Fährde* war im Jahre 1902 im wesentlichen beendet. Von den im Extraordinarium bereitgestellten Mitteln in Höhe von 910 000 *M* sind bis zum Schlusse der Berichtszeit 838 600 *M* verausgabt worden.

Die Verbesserung des Fahrwassers des *Fehmarnjunds* Fehmarnjund. ist in den Jahren 1900 bis 1904 zur Ausführung gelangt. Durch Baggerungen ist die Fahrrinne von 3,3 auf 5,2 m vertieft und auf 60 m verbreitert worden. Die Aufwendungen haben 97 400 *M* betragen.

Die nordwestliche *Stralsunder Fahrinne* Stralsunder Fahrinne. wurde, den Bedürfnissen der Schifffahrt entsprechend (vergl. auch Seite 154), in den Jahren 1906 bis 1908 mit einem Kostenaufwande von 322 400 *M* auf 4 m unter Mittelwasser vertieft. Die Städte Stralsund und Barth haben zu diesen Kosten einen Betrag von zusammen 50 000 *M* zugeschossen.

Zu den Verbesserungsarbeiten an der *Schiffahrtstraße Stettin* — Stettin-Swinemünder Schiffahrtstraße. *Swinemünde* sind im Jahre 1901 noch weitere 1 032 900 *M* aufgewendet worden. Die Gesamtausgabe hat damit 6 150 000 *M* betragen.

Die in der Hafeneinfahrt von Swinemünde zwischen Leuchtturm und Molenkopf entstandenen, für die Uferneinlassungen gefährlichen Übertiefen sind mit einem Kostenaufwand von 220 000 *M* mit gutem Erfolg durchbaut worden.

Für die *Kaiserfahrt* zwischen dem Stettiner Haff und der Swinemündung war planmäßig eine Wasserpiegellbreite von 180 m vorgesehen. Nachdem diese Breite durch die Tätigkeit des Stromes erreicht war, ist auch das Ostufer gegen Einbrüche und Verwilderungen mit Faschinendeckung versehen und hierfür sind in den Jahren 1906 bis 1908 331 000 *M* verausgabt worden.

Das Dorf *Kaseburg* war bei Herstellung der Kaiserfahrt von der Insel *Ugedom* abgetrennt und dann mit dieser wieder durch eine Seilfähre verbunden worden. Um die bei diesem Betriebe aufgetretenen Mißstände zu

heben, ist in den Jahren 1901 bis 1904 eine Dampffähre mit einem Kostenaufwande von 192 000 *M* hergestellt worden.

Endlich erforderte die bessere Beleuchtung der Swine und Kaiserfahrt im Jahre 1908 den Umbau der Akkumulatorenbatterie auf dem Bauhof Swinemünde, der 37 000 *M* gekostet hat.

Elbinger
Fahrwasser.

Zur Herstellung der normalen Tiefe von 3,14 m im Elbinger Fahrwasser und zur Instandsetzung des Elbinger Hafens sind neben dem staatlichen Beitrage zu den Unterhaltungskosten von jährlich 41 500 *M* außerordentliche Beiträge von je 25 000 *M* in den Jahren 1900, 1901 und 1902 verausgabt worden.

Königsberger
Seekanal.

Für die Herstellung einer 6,5 m tiefen Fahrrinne von Königsberg durch das Frische Haff nach Pillau ist der Restbetrag von 2 000 000 *M* durch die Etats für 1900 und 1901 flüssig gemacht worden. Der Kanal ist am 15. November 1901 dem Betriebe übergeben worden. Seine Erbauung veranlaßte die Stadt Königsberg, neue Einrichtungen für den Umschlagsverkehr im städtischen Hafen zu schaffen. Die Aufwendungen für dessen Ausbau haben 4,5 Millionen Mark betragen.

Auf die Entwicklung von Industrie und Handel der Stadt hat der Kanal günstig eingewirkt. An beiden Pregelufern sind industrielle Anlagen entstanden. Während vor Eröffnung des Kanals nur Schiffe von 800 cbm Nettoraumgehalt mit voller Ladung über Haff verkehren konnten, sind später solche bis zu 6400 cbm nach Königsberg heraufgegangen.

5. Dünenbauten und Inselchutz.

Düfriessche
Inseln.

Die Düfriesschen Inseln bedurften auch in der laufenden Berichtszeit eines fortgesetzten Schutzes gegen den Angriff der Meeresfluten.

Auf der Insel Borkum mußte zur Sicherung des im Abbruch liegenden Nordweststrandes eine Verlängerung der Dünenchutzmauer im Jahre 1907 in Angriff genommen werden. Von den auf 640 000 *M* veranschlagten Kosten sind bis zum Schlusse des Etatsjahres 1909 für eine 940 m lange Strecke rd. 530 000 *M* verausgabt worden.

Zur Befestigung des Weststrandes der Insel Norderney ist ein weiterer Betrag von 100 000 *M* durch den Etat für 1900 bewilligt worden.

Auf *Baltrum* ist die Sicherung des Weststrandes und eine Verstärkung der Strandschutzbauten zur Ausführung gelangt. Die aufgewendeten Kosten aus dem Extraordinarium haben 490 800 *M* betragen.

Zur Sicherung der Felseninsel *Helgoland* sind von Preußen und dem Reiche Schutzmauern beim Blockhorn, Raastealhorn, vor Jung Höll, bei Madock am Fellinghorn und zwischen Pfanne und Spighorn erbaut worden. Von diesen hat Preußen — unter Beteiligung des Reichs mit $\frac{1}{3}$ der Kosten — die Mauer am Blockhorn errichtet, während das Reich — unter Beteiligung Preußens mit $\frac{1}{3}$ der Kosten — alle übrigen Mauern ausgeführt hat. Die Baukosten aller Mauern waren auf 767 500 *M* veranschlagt und haben sich in Wirklichkeit auf 754 000 *M* gestellt, wovon der Anteil Preußens 307 400 *M* beträgt.

Zum Schutze der *Halligen Oland* und *Apelland=Gröde* und zur Herstellung eines Verbindungsdammes von Oland nach dem Festland und nach Langeneß-Nordmarsch ist von den auf 1 265 100 *M* veranschlagten Gesamtbaukosten der Restbetrag mit 92 100 *M* für 1900 bereitgestellt worden. Außer diesen Arbeiten gelangte die Sicherung der *Halligen Langeneß-Nordmarsch* mit einem Kostenaufwande von 685 200 *M* zur Durchführung.

Als eine der wichtigsten Maßnahmen zur Sicherung des Inselchutzes ist die Landfestmachung und Sicherung der *Insel Nordstrand* hervorzuheben. Die veranschlagten Kosten betragen 818 800 *M*, wovon 810 400 *M* bis zum Schlusse des Etatsjahres 1909 verausgabt worden sind.

Um die Ortschaften *Funkenhagen*, *Bornhagen* und *Sorenbohm* gegen die Angriffe der See zu schützen, sind Bühnen auf der ganzen Küstenstrecke und eine Ufermauer vor dem Orte *Sorenbohm* in den Jahren 1904 und 1905 ausgeführt worden. Zu den Baukosten im Gesamtbetrage von 592 000 *M* haben die Interessenten 40 000 *M* beigetragen.

Dem Schutze der abbrüchigen Hochufer vor den Leuchttürmen *Drehöft* und *Rixhöft* und der Sicherung der *Westerplatte* bei Neufahrwasser dienen Uferbefestigungen, die mit einem Betrage von 555 500 *M* zur Ausführung gelangt sind. Hiervon waren 340 200 *M* zur Beseitigung

der durch die Stürme des Winters 1904/05 verursachten Schäden erforderlich.

Kurische
Nehrung.

Die Festlegung der Wanderdünen auf der Kurischen Nehrung von der Südspitze bei Memel bis Schwarzort ist mit Erfolg beendet. Außer dem vorgesehenen Betrage von 1 459 000 *M* waren noch 189 100 *M* zur Deckung des Haffufers der Nehrung erforderlich. Von dem Gesamtaufwand ist der Restbetrag von 634 100 *M* in den Jahren 1900 bis 1905 bewilligt worden.

Sturmischäden.

Zur Beseitigung der durch die Stürme des Winters 1904/05 verursachten Schäden an den wasserbau fiskalischen Anlagen der Nordseeküste waren für die Regierungsbezirke Aurich, Stade und Schleswig insgesamt 927 300 *M* erforderlich.

Auch an der Ostseeküste haben die wasserbau fiskalischen Anlagen durch die Sturmfluten im April 1903, im Dezember 1904 sowie im November 1906 erheblich gelitten. Zur Wiederherstellung der Bauten und zur Errichtung neuer Werke, die künftigen Schäden möglichst vorbeugen sollen, sind in den Jahren 1903 bis 1909 in den Regierungsbezirken Stralsund, Stettin, Köslin, Danzig und Königsberg aus dem Extraordinarium insgesamt 3 256 500 *M* verwendet worden.

Gesamtausgabe.

Hiernach haben die gesamten einmaligen Ausgaben 9 181 300 *M* betragen, gegenüber einer Summe von 7 598 300 *M*, die für die entsprechenden Zwecke in der Zeit vom 1. April 1890 bis 31. März 1900 ausgegeben ist. Die Steigerung dieser Ausgaben beträgt rd. 21 %. Dazu kommen noch die sehr erheblichen Beträge, die alljährlich für die dauernde Unterhaltung aus den der Bauverwaltung zur Verfügung stehenden Mitteln aufgewendet und in der Zusammenstellung Seite 201 berücksichtigt worden sind.

6. Herstellung und Verbesserung der Seezeichen.

Aufwendungen
für Seezeichen.

Mit der durch das Anwachsen des Schiffsverkehrs auf den deutschen Seegewässern gesteigerten Tätigkeit der preußischen Staatsbauverwaltung auf dem Gebiete des Seezeichenwesens sind die Ausgaben hierfür gestiegen. Die gesamten einmaligen Aufwendungen betragen, wie bereits Seite 159 bemerkt ist, rd. 6 Millionen Mark.

Davon kommen

1. auf die Ergänzung und die Verbesserung der Leucht- feuer und Nebelsignale in der Nordsee	3 048 800 M ;
2. desgl. in der Ostsee	2 131 500 „ ;
3. auf einmalige Aufwendungen an Unterhaltung der Leuchtfeuer und Nebelsignale	348 000 „ ;
4. auf Ergänzung und Verbesserung der Betonung und Bebauung	112 000 „ ;
5. auf Seezeichendampfer, Tonnenlegerfahrzeuge und Tonnenplätze	328 000 „ ;
	<hr/> 5 968 300 M.

Damit sind die Ausgaben ungefähr auf das siebenfache der Ausgaben in der vorigen Berichtszeit gestiegen.

Über die einzelnen Bauausführungen gibt die Anlage 40 näheren ^{Anlage 40.} Aufschluß.

7. Anlage und Erweiterung von Binnenhäfen.

Auch jetzt ist im allgemeinen an dem Grundsatz festgehalten worden, daß nur die Anlegung der erforderlichen Winter- und Schutzhäfen Sache der Staatsverwaltung sei und daß die Herstellung von Handels- und Verkehrshäfen sowie die Ausgestaltung der staatlichen Sicherheitshäfen mit Umschlagsvorrichtungen den Gemeinden oder beteiligten Schiffahrtsinteressenten überlassen bleiben müsse.

Nur bei den vorhandenen staatlichen Handels- und Verkehrshäfen ^{Staatliche Verkehrs- und Handelshäfen.} Ruhrort, Saarbeck, Cassel und Rosel ist zur weiteren Förderung des Verkehrs hiervon abgewichen worden. Im einzelnen ist folgendes hervorzuheben.

Der fiskalische Hafen zu Ruhrort ist im Jahre 1905 mit dem städtischen Hafen zu Duisburg zu einer Betriebsgemeinschaft vereinigt worden. Beide stehen nunmehr unter der Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen, der zur Beratung wichtiger Fragen ein Hafenbeirat beigegeben ist.

In den Jahren 1902 bis 1908 ist eine bedeutende Erweiterung des Ruhrorter Hafens durch Ausbau von drei neuen Hafenbecken ausgeführt und durch Herstellung des Hafenkanals ein neuer Zugang zu diesen Becken

geschaffen. Von den vorgesehenen 11 Kohlenkippern sind 7 fertiggestellt, auch sind 70 neue Ladebühnen errichtet. Endlich sind in dem den Hafen kreuzenden Hauptstraßenzug neue Brücken ausgeführt. Die Kosten dieser Bauarbeiten belaufen sich auf rd. 21 Millionen Mark.

In den Jahren 1907 und 1909 sind die früher eisenbahnfiskalischen Häfen Ruhrort und Hochfeld an die Wasserbauverwaltung übergegangen.

Über die Größenverhältnisse der Häfen gibt folgende Zusammenstellung Auskunft:

B e z e i c h n u n g		Hafen Ruhrort		Hafen Duisburg	Gesamtzeit aller vier Häfen
		1900	1910	1900—1910	1910
das ganze Hafengebiet umfaßt	ha	164,0	424,0	173,0	631,4
davon					
Wasserflächen	ha	51,3	128,0	42,5	183,4
Umschlags- und Lagerplätze	ha	71,0	124,7	78,5	225,0
Wege- und Eisenbahnanlagen	ha	41,7	171,3	52,0	223,0
Bahngleise	km	60,0	140,0	105,0	265,0

Der Betriebshafen *S a a r b e c k* am Dortmund-Ems-Kanal ist durch Verlängerung der Kaimauer in den Jahren 1905 bis 1907 mit einem Kostenaufwande von 50 700 *M* erweitert worden.

In *C a s s e l* ist der Handelshafen zu Verkehrszwecken durch Verlängerung der Kaimauer und Erweiterung der Gleisanlagen weiter ausgebaut. Dafür sind aus Fonds der Wasserbauverwaltung 22 000 *M* und aus denen der Eisenbahnverwaltung 24 000 *M* aufgewendet worden.

Um den stetig steigenden Verkehr bewältigen zu können, mußte der Sicherheits- und Umschlagshafen zu *R o s e l* durch Herstellung zweier neuer Hafenbecken, durch Erweiterung der Hafeneinfahrt und Aufstellung zweier elektrisch betriebener Kohlenkipper vergrößert und die Kaimauer um 495 m verlängert werden. Für alle diese Maßnahmen sind 2 686 700 *M* verausgabt worden.

Staatliche
Sicherheits-
häfen.

Neue staatliche Sicherheitshäfen sind bei Brohl, Bodberg, Haren, Hörter, Nienburg, Verden, Dppeln, Frankfurt a. D. und Labiau mit einem Kostenaufwande von 1 073 300 *M* angelegt worden; die Erweiterungsbauten an den vorhandenen Sicherheitshäfen von Schierstein, Wittenberg, Lauenburg und Fürstenberg erforderten insgesamt 309 200 *M*. Außerdem

ist der sehr bedeutende Holzhafen bei Brahemünde mit staatlichen Mitteln in Höhe von 871 800 *M* und unter finanzieller Beteiligung der Stadt Bromberg durch Vergrößerung der Stauhöhe um mehr als das Doppelte erweitert worden.

Der Bau von Verkehrsanlagen durch Dritte, insbesondere durch Gemeinden, ist ferner durch Hergabe von staatlichen Beiträgen gefördert worden. So sind für die Anlage der Häfen bei *S e m e l i n g e n*, *R i n t e l n*, *C e l l e* und *R o t h e n s e e* bei Magdeburg, die zugleich dem Winterschutz der Fahrzeuge zu dienen bestimmt sind, Beihilfen von zusammen 293 000 *M* bewilligt. Die Stadt *S p a n d a u* hat einen Beitrag von 600 000 *M* erhalten, weil sie durch ihre bei Tiefwerder an der Havel ausgeführten Bauarbeiten gleichzeitig erhebliche Verbesserungen für die durchgehende Schifffahrt geschaffen hat. Für die Stadt *R a t i b o r* ist ein Zuschuß von 113 200 *M* zum Bau eines Handels- und Sicherheitshafens bereitgestellt; mit den Bauarbeiten ist noch nicht begonnen worden.

Verkehrs-
anlagen von
Gemeinden und
Privaten.

Für den Betrieb des in einen Umschlagshafen auszubauenden staatlichen Sicherheitshafens zu *D p p e l n* hat sich eine Aktiengesellschaft gebildet, an der der Staat mit etwas mehr als der Hälfte des Gesamtkapitals von 1 287 000 *M* beteiligt ist. Neben dem auf 280 000 *M* bewerteten Sicherheitshafen wird der Staat einen auf etwa 375 000 *M* geschätzten Barbetrag einbringen. Bereitgestellt sind einstweilen 50 000 *M*. Endlich hat die Wasserbauverwaltung die Hälfte der Herstellungskosten für einen Holzhafen unterhalb *T h o r n*, der zugleich als Sicherheitshafen dient und im Jahre 1909 in Betrieb gesetzt ist, in Höhe von 1 500 000 *M* übernommen.

Die Gesamtaufwendungen haben hiernach 28 569 900 *M* betragen, während für die Ausführung und Verbesserung staatlicher Binnenhäfen (Verkehrs- und Schutzhäfen) sowie als Beiträge zur Anlage von Verkehrshäfen durch Dritte in der Zeit vom 1. April 1890 bis dahin 1900 aus den im Extraordinarium des Etats der Bauverwaltung und außeretatmäßig bereitgestellten Mitteln 9 365 000 *M* verausgabt sind.

Gesamtausgabe.

Die Zahl der von Privaten, Erwerbsgesellschaften oder Gemeinden ohne staatliche Beihilfen neu angelegten oder erweiterten Häfen und Umschlagsplätze ist auch in dem letzten Jahrzehnt recht bedeutend gewesen. Hervorzuheben sind besonders die in der Anlage 41 näher bezeichneten Bauten.

Anlage 41.

8. Anlage und Erweiterung von Seehäfen.

a) Staatliche Anlagen.

Emden.

Die im Jahre 1899 begonnenen Arbeiten, den Außenhafen Emden zu Umschlagszwecken nutzbar zu machen, sind im Jahre 1904 mit einem Kostenaufwande von 1 504 000 *M* zum Abschluß gelangt. Der Ausbau der Westmole am Außenfahrwasser ist bereits im Jahre 1901 mit einer Ausgabe von 725 000 *M* beendet worden. Der weitere Ausbau des Außenhafens, der infolge der Zunahme des Verkehrs erforderlich wurde, erfolgte durch Anlage von Uferbefestigungen und Kranen, durch Verlängerung der Kaiwand, Vergrößerung der Schuppen usw. Die Mittel hierfür waren auf 5 384 000 *M* veranschlagt. Aufgewendet sind bis jetzt 5 270 000 *M*. Für die Einrichtung eines Freibezirks sind ferner 148 000 *M* und für die Verlängerung des Kais am Kohlenkipper rd. 74 300 *M* verausgabt.

Mit dem Ausbau des Emdener Seehafens in großem Maßstabe ist 1904 durch die Eindeichung einer 300 ha großen Wattensfläche, östlich vom Außenhafen, begonnen worden. Auf dem so gewonnenen Gelände wird jetzt ein großer, leistungsfähiger Seehafen, der sowohl dem Handel als auch der Industrie dienen soll, hergestellt. Bei der Anlage des Hafens ist der Grundsatz des offenen Hafens verlassen worden. Der Dockhafen soll durch eine Seeschleuse von 260 m Länge, 40 m Breite und 13 m Tiefe unter gewöhnlichem Hochwasser zugänglich gemacht werden. Der Hafen wird einstweilen auf eine Tiefe von 10 m unter gewöhnlichem Hochwasser ausgebaut. Die Ausführung der ganzen Hafenanlagen einschließlich der Eindeichung ist auf rd. 20 938 500 *M* veranschlagt; von dieser Summe sind bis zum Schluß des Rechnungsjahres 1909 rd. 9 340 000 *M* verausgabt.

Die Hafenanbauten und die Verbesserung der Unterems haben auf den Verkehr Emdens günstig eingewirkt. Denn während im Jahre 1900 nur 37 Schiffe mit 5 m und mehr als 5 m Tiefgang den Hafen anliefen und nur 4 Dampferlinien regelmäßig dort verkehrten, war im Jahre 1909 die Zahl jener Schiffe auf 436 und die Zahl der Dampferlinien auf 10 gestiegen. Die Einfuhr von See stieg von 168 466 t im Jahre 1900 auf 1 011 648 t im Jahre 1909, die Ausfuhr über See von 51 010 t auf 970 293 t. Im gleichen Zeitraum vermehrte sich die Einfuhr auf Fluß- und Kanalschiffen von 121 540 t auf 816 736 t, die Ausfuhr von 169 594 t auf 908 872 t. Der Seeverkehr ist demnach um das Neunfache, der Fluß- und Kanalverkehr um das Sechsfache gestiegen.

Zur Sicherung des Hafens *Norderney* und zur Herstellung einer neuen Landungsbrücke sind in den Jahren 1905 und 1907 111 700 *M* und zur Ausbesserung der massiven Leitwerke am Hafen *Norddeich* in den Jahren 1906 und 1907 41 000 *M* verwendet worden.

Norderney und Norddeich.

Mit der Ausgestaltung des *Geestemünder* Hafens ist fortgeföhren worden. In den Jahren 1900 bis 1902 wurden weitere für die Unterbringung von Baumwolle bestimmte Lagerplätze mit einem Kostenaufwande von 88 000 *M* überdacht. Die für eine auf dem Hafengelände erbaute Schiffswerft und Maschinenfabrik notwendig gewordene Verlegung des alten Weiserdeichs am Südenbe des Hafens erforderte 100 000 *M*. Auch mußte eine Ausbesserung des Fluttorepaars der Kammerfchleuse vorgenommen und für die Beschaffung eines Reservefluttorepaars gesorgt werden. Von den auf 148 000 *M* veranschlagten Kosten sind bis zum Schlusse der Berichtszeit 35 000 *M* verausgabt.

Geestemünde, Handelshafen.

Für den Fischereihafen sind 705 000 *M* zum Ausbau der Fischhalle III, zur Verlängerung der Kaimauer am Nordufer, zur Erweiterung des Elektrizitätswerkes, zum hochwasserfreien Abschluß des Geländes hinter der elektrischen Zentrale und zum Ausbau des Wegenetzes, der Entwässerung und Wasserversorgung bereitgestellt worden; 903 000 *M* sind für Erneuerungs- und Ergänzungsbauten und 1 585 000 *M* für den weiteren Ausbau des Hafens bewilligt. Endlich sind 247 000 *M* für die Verlängerung und Zugänglichmachung der Kaimauer am Nordufer, 89 000 *M* für Verlegung der Kohlenlagerplätze nach dem Nordufer und 426 000 *M* für Geländeankauf (Eisreich) verfügbar gemacht. Von diesen Summen sind verausgabt 3 628 500 *M* und außerdem von den vor 1900 bereitgestellten Mitteln . . . 490 100 *M*, so daß in den Jahren 1900/1909 insgesamt 4 118 600 *M* für den Fischereihafen aufgewendet worden sind.

Geestemünde, Fischereihafen.

Die Verbesserungen der Hafeneinrichtungen haben besonders günstig auf die Hebung des Verkehrs eingewirkt. In dem Zeitraum 1900 bis 1909 ist die Zahl der Fischdampfer von 64 auf 100, die Zahl der Fangreisen von 894 auf 2445, das Gewicht der eingebrachten Fische von 16 366 006 kg auf 33 992 526 kg gestiegen (vergl. im übrigen Seite 210).

Um der Stadt und dem Hafen *Sarburg* einen erhöhten Schutz gegen Hochwassergefahren zu gewöhren, ist das Innenhaupt der Hafenschleuse

Sarburg.

des Binnenhafens mit einem eisernen Fluttore ausgestattet, das für sich allein imstande ist, die höchsten Sturmfluten abzuhalten. Die Baukosten sind durch den Etat für 1900 bewilligt und haben 94 200 *M* betragen.

Der Binnenhafen genügte im Laufe der Zeit nicht mehr den steigenden Anforderungen der Seeschifffahrt. Denn die für den überseeischen Verkehr benutzten Schiffe konnten wegen der Abmessungen und der Bauart der Hafenschleuse vielfach nur nach kostspieligem Leichtern in den Hafen einlaufen. Die Stadt Harburg hat deshalb im Einvernehmen mit der Staatsbauverwaltung 3 offene Hafeneinschnitte (Tidehäfen) mit 9,8 m Wassertiefe unter gewöhnlichem Hochwasser in der an Harburg angrenzenden Feldmark Lauenburg unter Aufwendung von 9 969 000 *M* ausgeführt. Die neue Hafenanlage soll mit Ausnahme einer kleinen Fläche, die für den Umschlagsverkehr bestimmt ist, der Industrie dienen. Eine Anzahl von Fabriken hat sich bereits im Hafengebiet angesiedelt. Zu den Hafenbaukosten hat der Staat neben der freien Hergabe des ihm gehörigen, 6 ha großen Außendeichlandes einen festen Beitrag von 2 500 000 *M* gegeben. Außerdem erfolgt auf Staatskosten die Errichtung einer Kai- und Krananlage am Becken I des neuen Hafens, die bis auf kleinere Nebenarbeiten vollendet und in Betrieb genommen ist. Von den bereitgestellten Mitteln im Betrage von 1 144 800 *M* sind 1 006 300 *M* verausgabt.

Hiervon abgesehen sind noch von der Wasserbauverwaltung 46 300 *M* zur Instandsetzung der Bohlwerke zu beiden Seiten der großen Hafenschleuse und 119 800 *M* zum Ankauf des Grund und Bodens für die Herstellung einer Gleisverbindung zwischen der Insel Hohe Schaar und dem Bahnhof Wilhelmsburg ausgegeben worden; außerdem sind 63 000 *M* als einmaliger Zuschuß zur Unterhaltung des Hafens bewilligt und 62 100 *M* zum Bau einer massiven Ufermauer als Ersatz für das baufällige hölzerne Bohlwerk am Nordende des Ziegelwiesenkanals verwendet worden. Im ganzen belaufen sich die staatlichen Aufwendungen für den Hafen Harburg auf 3 891 700 *M*.

Glückstadt.

Von den für den Hafen G l ü c k s t a d t ausgeführten Bauarbeiten sind die Errichtung einer 180 m langen Kaimauer im Binnenhafen, die Erneuerung der eisernen Sturmtore für die Dockschleuse und der Ausbau des Bauhofs hervorzuheben, die 157 700 *M* gekostet haben. Im Jahre 1908 ist der Bau einer massiven Kaimauer als Ersatz für das baufällige hölzerne Bohlwerk im Außenhafen in Angriff genommen. Von den auf 180 000 *M* veranschlagten Kosten sind 99 000 *M* verausgabt worden.

Die von der Gemeinde B ü s u m seinerzeit angelegte kleine Hafenanlage hat sich zu einem Mittelpunkt für die Krabbenfischerei im Wattenmeer entwickelt. Da die geringen Abmessungen des Hafens dem Verkehr nicht mehr genügten, hat der Staat eine Erweiterung ausgeführt, die 142 500 M gekostet hat. Die alte Hafenanlage ist in das Eigentum des Staates übergegangen. Büsum.

Die Aufwendungen für den Hafen H u s u m betragen 907 500 M. Husum.
Neu erbaut ist eine Schußschleuse; die Anlage eines Kais von 210 m Länge und die Vertiefung der zugehörigen Hafenstrecke und der Husumer Aue auf 5 m unter gewöhnlichem Hochwasser ist im wesentlichen durchgeführt.

Infolge der neuen Dampffährverbindung S a ß n i ß — Trelleborg mußte der Hafen S a ß n i ß in den Jahren 1908 und 1909 mit den für den Betrieb erforderlichen Einrichtungen versehen werden, deren Kosten im Gesamtbetrage von 4 300 000 M die Staatseisenbahnverwaltung bestritten hat. Saßnitz.

Die Vertiefung der Fahrrinne nach Stettin machte auch eine Vertiefung des S w i n e m ü n d e r Hafens erforderlich. Hierfür und für die Schaffung neuer Schiffs Liegeplätze sind insgesamt 250 000 M und für die Erneuerung baufälliger Ufereinfassungen 207 500 M bereitgestellt worden. Swinemünde.

Zur Verbesserung des ständig wachsenden Fährverkehrs Swinemünde-Ostswine sind mit 210 000 M Kosten in den Jahren 1906 bis 1909 ein neuer Fährdampfer sowie 2 kleinere Fährschiffe beschafft und die Fährhäfen neu ausgestaltet worden.

Im Jahre 1902 ist eine Liegestelle für Fischerfutter in der D i e v e n o w m ü n d u n g mit einem Kostenaufwande von 32 000 M geschaffen. Hierzu Dievenow-
mündung.
haben die Interessenten 6000 M beigetragen.

Der im Jahre 1899 begonnene Neubau der Molenenden des S t o l p m ü n d e r Hafens ist fortgeführt worden. Von den auf 951 000 M veranschlagten Gesamtkosten sind 739 200 M verausgabt. Um neue Lagerplätze am westlichen Ufer der Stolpe zu gewinnen, ist im Jahre 1908 mit dem Bau einer Ufermauer begonnen, der bisher 106 000 M gekostet hat. Stolpmünde.

- Leba.** Die Bauarbeiten für Vertiefung der *L e b a m ü n d u n g* auf 2,5 m unter Mittelwasser, für die bereits in den Jahren 1898 und 1899 ein Betrag von 203 000 *M* bereitgestellt worden war, sind beendet worden. Um die Spülkraft des ausgehenden Lebastromes zu verstärken, ist im Jahre 1901 noch ein Leitwerk an der Westseite für 54 700 *M* errichtet und im Jahre 1907 dessen Verlängerung bis annähernd zur Höhe des Östmolenkopfes in Angriff genommen worden. Von den auf 128 000 *M* veranschlagten Kosten sind bis zum Schlusse des Etatsjahres 1909 77 600 *M* verausgabt worden.
- Danzig-Neufahrwasser.** Im Hafen zu *D a n z i g - N e u f a h r w a s s e r* ist neben kleineren Bauarbeiten eine Vertiefung des Hafenbassins auf 8 m bei Mittelwasser, ferner die Erweiterung des Lotzenbootshafens zu einem Fischereihafen und die Vertiefung der toten Weichsel von der Mottlaumündung bis zum Ganskrug auf 7,4 m zur Ausführung gelangt. Die Kosten haben 352 300 *M* betragen.
- Neukuhren.** An der samländischen Küste bei *N e u k u h r e n* ist mit einem Kostenaufwande von 661 000 *M*, wozu der Kreis Fischhausen 10 000 *M* beigetragen hat, ein Hafen gebaut worden, der der Fischerei treibenden Bevölkerung bei ungünstigem Wetter als Zufluchtsort dienen soll.
- Memel.** Um die außergewöhnliche Gaiung im *M e m e l e r* Hafen abzuschwächen und die Versandungen der Hafeneinfahrt tunlichst zu verringern, hat eine Verlängerung der Südermole stattgefunden. Von der Anschlagsumme von 2 529 500 *M* sind im Etatsjahre 1900 rd. 594 300 *M* außeretatsmäßig verausgabt, während in der Berichtszeit durch den Etat 1 642 500 *M* bereitgestellt worden sind. Die Mole ist bis auf die Aufmauerung fertig. Das angestrebte Ziel ist erreicht.
- Die gesamten für den Hafen zu Memel im Extraordinarium bereitgestellten Mittel haben 1 858 100 *M* betragen.

b) F ü r k o m m u n a l e A n l a g e n

sind nachbezeichnete staatliche Beihilfen gewährt worden:

- Leer.** Die Stadt *L e e r*, deren Einwohnerzahl noch nicht 13 000 beträgt, hat unter Abschneidung einer großen Schleife des Ledafusses einen Hochwasserhafen geschaffen, der rd. 3 500 000 *M* gekostet hat. Hierzu hat der

Staat einen Beitrag von 540 000 *M* gegeben, während die Seelächten einen solchen von 188 000 *M* geleistet haben. Außerdem ist der Stadt zu den Kosten des beim Hafenbau erforderlichen Kesseldurchstiches eine Staatsbeihilfe von 106 000 *M* bewilligt worden. Durch diesen Bau ist es der Stadt Veer gelungen, sich sturmflutfrei einzudeichen.

Die Anlage eines Hafens bei *Lauterbach*, einer Fischerboots-Lauterbach,
Vohme,
Stahlbrode. liegestelle bei *Lohme* auf Rügen und eines Fischereihafens bei *Stahlbrode* ist durch Gewährung von Beihilfen in Höhe von 50 000 *M*, 69 000 *M* und 26 000 *M* an die Gemeinden und an den Kreis Grimmen unterstützt worden.

Die Stadt *Danzig* hat eine Erweiterung ihrer Hafenanlagen durch Dausig. die Herstellung des Kaiserhafens in den Jahren 1901 bis 1903 vorgenommen. Da der Kaiserhafen zugleich dem durchgehenden Verkehr der großen Seeschiffe dient, so hat der Staat zu den Baukosten eine Summe von 1 205 100 *M* beigetragen. Die Gesamtbaukosten für den Kaiserhafen stellen sich zur Zeit auf 4 775 900 *M*.

Wegen der ohne staatliche Beihilfe ausgeführten Hafenausbauten wird auf die Anlage 41 verwiesen. Zu erwähnen sind außerdem noch die großen Hafenanlagen, mit denen Bremen an der Unterweser vorangegangen ist. Durch den Staatsvertrag vom $\frac{21. \text{Mai } 1904}{26. \text{Mai } 1905}$ hat Preußen an Bremen hierzu ein Gelände von 516 ha bei *Bremervorhaben* Bremervorhaben. abgetreten, das zum Ausbau großer Handelshäfen, die vornehmlich für den Lloyd bestimmt sind, verwendet werden soll. Bremen hat dagegen an Preußen ein fast gleich großes Wiesengelände im Wümmegebiet in der Nähe der Stadt Bremen abgetreten. Der Vertrag ist erst nach langen Verhandlungen, die vornehmlich den Schutz der preußischen Nachbarorte Geestemünde und Lehe bezweckten, zum Abschluß gelangt.

9. Bau von Brücken.

Brückenbauten
für staatliche
Rechnung.

Für staatliche Rechnung sind folgende Neu- und Umbauten an Brücken ausgeführt:

Wasserstraße	Ort	Baufosten M	Bemerkungen
Mosel	Zurlaubeu	24 000	
Sauer	Wasserbillig	134 600	Die Hälfte der Baukosten trägt das Großherzogtum Luxemburg.
Lippe	im Flahm	73 700	
Emś	Hanefenfähre	120 000	Umbau: Noch nicht beendet; 16 800 M trägt die Eisenbahnverwaltung.
Wefer	Nienburg	455 400	Bau- und Unterhaltungslast ist gegen Zahlung eines Ablösungskapitals von 533 941 M auf die Provinz Hannover übergegangen, welche auch den Neubaue ausgeführt hat.
"	Gr. Gutbergen	54 100	Umbau.
Geeſte	Geeſtemünde	517 000	Unter Beteiligung der Gemeinden usw. mit 257 300 M.
Elbe	Wittenberg	213 000	
"	Wittenberge	281 000	Davon ſind 132 550 M aus Eigenbahnfonds beſtritten.
Havel	Dranienburg	87 000	
	(Schloßbrücke)		
"	Potsdam	1 561 000	Noch nicht abgerechnet.
	(Glienicker Brücke)		
"	Potsdam	305 000	deſgl.
	(Baumgartenbrücke)		
"	Plaue	249 500	
"	Havelberg	229 000	deſgl.
Boßkanal	Liebenwalde	94 100	
Spree	Charlottenburg	400 400	
	(Schloßbrücke)		
Dahme	Schmöckwitz	182 700	
Oder-Spreekanal	Fürſtenberg	783 500	deſgl.
Oder	Steinau	465 600	
"	Kroffen	355 600	Unter Beteiligung der Stadt Kroffen mit 82 000 M.
"	Cüſtrin	297 600	
"	Niederruizen	514 600	Unter Beteiligung des Kreiſes mit 300 000 M.
Elbingfluß	Elbing	38 000	
Bregel	Taplacen	352 000	Noch nicht beendet.
König-Wilhelm-Kanal	(10 Holzbrücken)	173 000	Erjaßbauten.
Memel	Tilfit	1 768 500	Beiträge der Kommunalverbände 350 000 M.

Brückenbauten mit staatlicher Beihilfe sind ausgeführt:

Brückenbauten
mit staatlicher
Beihilfe.

Wasserstraße	Ort	Anschlags- kosten M	Staatliche Beihilfe M
Lahn	Dehrn	64 600	25 000
"	Dausenau	52 000	5 000
"	Balduinstein	58 737	15 000
"	Obernhof	78 000	20 000
Ems	Bollingerfähre	177 000	42 500
Oste	Osten	280 000	13 000
			(Schwebefähre)
Wefer	Gieselwerder	266 500	65 500
"	Beverungen	350 000	75 000
"	Nienburg	78 200	32 000
Leine	Bordenau	107 000	15 000
Wartze	Schwerin	244 000	60 000

10. Zusammenstellung der verausgabten Kosten.

Die Ausgaben aus dem Ordinarium des Etats haben für die einzelnen Ordinarien Jahre betragen:

Rechnungsjahr	Für die Binnenwasserstraßen M	Für die Seeschiffahrts- verbindungen und Häfen M	Bei der Rührschiff- fahrtsverwaltung und Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen M	Gesamtausgabe M
1900	13 261 500	3 981 900	1 102 100	18 345 500
1901	13 134 600	4 354 400	952 500	18 441 500
1902	13 020 500	4 700 300	1 160 200	18 881 000
1903	13 450 600	4 995 900	3 979 200	22 425 700
1904	13 304 500	5 442 200	2 943 500	21 690 200
1905	13 609 400	5 593 900	2 710 800	21 914 100
1906	13 983 800	5 889 700	1 519 900	21 393 400
1907	14 503 900	6 183 700	1 581 700	22 269 300
1908	14 358 100	6 492 500	1 922 800	22 773 400
1909	14 166 600	6 431 200	1 633 300	22 231 100
zusammen	136 793 500	54 065 700	19 506 000	210 365 200

Gegenüber einer Gesamtausgabe von 147 823 500 M in der vorigen Berichtszeit bedeutet dies eine Steigerung von rd. 42%.

Extra-
ordinarium.Die Ausgaben aus dem *Extraordinarium* beliefen sich auf:

Rechnungsjahr	Für die Binnenwasserstraßen	Für die Seeschiffahrts- verbindungen und Häfen	Bei der Ruhrschiff- fahrtsverwaltung und Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen	Gesamtausgabe
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
1900	5 252 800	9 405 200	—	14 658 000
1901	5 231 700	8 374 900	—	13 606 600
1902	4 925 900	4 565 200	—	9 491 100
1903	4 358 900	3 212 300	—	7 571 200
1904	5 974 500	3 594 200	—	9 568 700
1905	6 359 500	5 176 800	—	11 536 300
1906	8 809 300	8 864 700	—	17 674 000
1907	9 049 700	9 033 800	—	18 083 500
1908	8 589 000	5 184 300	—	13 773 300
1909	8 522 500	5 675 000	—	14 197 500
zusammen	67 073 800	63 086 400	—	130 160 200

Die Ausgaben sind demgemäß im Vergleich zu der Zeit vom 1. April 1890 bis dahin 1900 um 7 399 900 *M* oder rd. 6% gestiegen.

Außeretat-
mäßig.

Außeretatmäßig (insbesondere aus Anleihemitteln auf Grund besonderer Gesetze) sind verausgabt:

Rechnungsjahr	Für die Binnenwasserstraßen	Für die Seeschiffahrts- verbindungen und Häfen	Bei der Ruhrschiff- fahrtsverwaltung und Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen	Gesamtausgabe
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
1900	2 867 500	737 400	—	3 604 900
1901	1 424 200	258 200	—	1 682 400
1902	929 800	131 200	—	1 061 000
1903	626 800	354 400	—	981 200
1904	614 200	783 400	—	1 397 600
1905	2 479 900	1 672 300	2 964 300	7 116 500
1906	5 833 100	45 400	4 312 600	10 191 100
1907	16 497 400	46 600	4 084 200	20 628 200
1908	27 317 300	85 400	2 382 700	29 785 400
1909	34 310 300	117 600	—	34 427 900
zusammen	92 900 500	4 231 900	13 743 800	110 876 200

Hiernach sind die außeretatmäßigen Ausgaben um 41 791 600 *M* oder rd. 27% geringer gewesen als die der vorigen Berichtszeit. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß in die Zeit von 1890 bis 1900 die haupt-

fächlichsten Bauarbeiten für den Kaiser Wilhelm-Kanal, für den Preußen 50 Millionen Mark beigetragen hat, und die für den Dortmund-Ems-Kanal fielen, während erheblichere Summen für die auf Grund der neuen wasserwirtschaftlichen Gesetze auszuführenden Bauten erst in den drei letzten Jahren aufgewendet sind.

11. Erfolge der Bautätigkeit.

Über die durch Einzelanlagen für den Schiffsverkehr erzielten Erfolge sind bereits bei der Ausführung der betreffenden Bauten Angaben gemacht. Durch die nachstehenden Zusammenstellungen, die der Reichsstatistik entnommen sind, soll weiterhin für die einzelnen Verkehrsgebiete dargetan werden, inwieweit die Schifffahrt sich im Laufe der Berichtszeit gehoben und der Verkehr sich entwickelt hat.

Die Zahl und die Tragfähigkeit der im Binnen-^{Bermehrung und Ver-}schifffahrtsverkehr vorhandenen Fahrzeuge^{größerung der} stellten^{Schiffsgefäße.} sich wie folgt:

Bezeichnung des Stromgebiets	Jahr der Aufnahme (31. Dezbr.)	Zahl der		Gesamte Tragfähigkeit der		Durchschnittliche Tragfähigkeit der	
		Schiffe ohne eigene Triebkraft	Dampf- und Motorische	Schiffe ohne eigene Triebkraft	Dampf- und Motorische	Schiffe ohne eigene Triebkraft	Dampf- und Motorische
		t	t	t	t	t	t
Rhein	1897	3 076	418	1 157 900	38 900	378	419
„	1907	3 476	567	1 837 100	56 500	529	100
Ems	1897	451	9	12 800	200	28	27
„	1907	960	58	98 600	4 800	103	82
Wejer.	1897	420	57	67 700	3 700	164	132
„	1907	471	92	150 600	8 000	320	87
Elbe	1897	11 156	940	1 435 900	41 500	129	118
„	1907	12 005	1 771	2 356 500	80 600	196	46
Oder	1897	2 755	225	366 800	8 200	116	99
„	1907	4 052	391	994 100	21 100	245	54
Weichsel	1897	604	75	68 600	2 800	115	120
„	1907	496	82	79 000	4 200	159	51
Memel	1897	334	16	33 200	500	99	31
„	1907	282	28	54 700	3 000	187	107
In Preußen heimatberechtigte Fahrzeuge	1897	13 135	1 077	2 248 500	62 600	174	207
	1907	13 602	1 740	3 790 354	110 074	279	63

Danach ist fast in sämtlichen Stromgebieten die Zahl der Fahrzeuge gestiegen, auch hat sich die gesamte Tragfähigkeit der Schiffe überall erheblich vergrößert.

Die Verringerung in der durchschnittlichen Tragfähigkeit der Schiffe mit eigener Triebkraft ist auf die Einstellung von Motorfahrzeugen mit geringer Tragfähigkeit zurückzuführen.

Die größten Abmessungen und die größte Tragfähigkeit der Schiffe im Binnenverkehr, ohne eigene Triebkraft, betragen:

Bezeichnung des Stromgebiets	Jahr der Aufnahme	Länge	Breite	Tragfähigkeit
		m	m	t
Rhein	1897	90	12	1600
„	1907	110	12,1	2600
Ems	1897	32,4	8,6	150
„	1907	67	8,7	1000
Weser	1897	56	9	500
„	1907	67,2	9,2	1200
Elbe	1897	79	12,3	900
„	1907	84	13,8	1400
Oder	1897	59	8,3	500
„	1907	72	8,4	800
Weichsel	1897	48	9,8	500
„	1907	60,7	9,5	700
Memel	1897	68,5	8	300
„	1907	59,2	8	400

Der Bestand der zum Erwerb durch die Seeschifffahrt bestimmten Fahrzeuge (Kaufahrteischiffe) betrug:

Heimathafen in der Provinz	Jahr der Aufnahme (1. Januar)	Segel- u. Schleppschiffe		Dampfschiffe		Netto- Raumgehalt der größten Schiffe Reg.-Tons
		Zahl	Netto- Raumgehalt Reg.-Tons	Zahl	Netto- Raumgehalt Reg.-Tons	
Rheinprovinz	1899	4	700	8	7 700	2000
"	1909	.	.	13	5 500	2000
Hannover (Emsgebiet)	1899	322	27 100	28	1 600	1800
" "	1909	275	19 000	50	4 700	2500
Hannover (Weser und Elbe) .	1899	442	16 300	52	17 100	3500
" " " "	1909	512	18 100	87	6 900	2500
Schleswig-Holstein (Nordsee) .	1899	411	14 500	36	7 400	2500
" "	1909	428	12 800	65	10 400	2500
Schleswig-Holstein (Ostsee) . .	1899	131	4 300	172	86 700	2500
" "	1909	165	6 400	214	106 800	4000
Pommern	1899	232	14 600	124	39 100	2500
"	1909	169	5 600	138	62 000	4500
Westpreußen	1899	16	3 800	41	14 800	1600
"	1909	52	1 500	37	13 300	1800
Ostpreußen	1899	1	300	33	9 800	1800
"	1909	3	100	29	8 600	1800
In ganz Preußen	1899	1559	81 600	494	184 200	3500
" " "	1909	1604	63 600	633	218 200	4500

Die Übersicht ergibt der Zahl nach eine Vermehrung bei beiden Schiffarten. Der Raumgehalt ist jedoch bei den Segel- und Schleppschiffen niedriger geworden, während er bei den Dampfschiffen zugenommen hat.

Der durch die Schifffahrt vermittelte Verkehr ergibt sich aus nachstehenden Übersichten, die eine erfreuliche Steigerung der Güterbewegung auf den Wasserstraßen dartun. Entwicklung
des Verkehrs.

Im Jahre 1908 wurde die Schifffahrt durch den wirtschaftlichen Niedergang und durch den ungewöhnlich langen Winter ungünstig beeinflusst. Die Ergebnisse dieses Jahres liefern mithin kein zutreffendes Bild. Es sind deshalb auch die Verkehrszahlen des Jahres 1907 in die Übersichten eingestellt worden. Für das Jahr 1909, in dem sich der Schiffsverkehr wieder wesentlich gehoben hat, liegen noch keine abschließenden Zahlenangaben vor.

Binnen-schiffahrt.

Bezeichnung der Wasserstraße	Bezeichnung der Verkehrs- oder Erhebungsstelle	Art des Verkehrs	1899		1907		1908	
			Zahl der Fracht- schiffe	Gesamt- menge der verladenen Güter t	Zahl der Fracht- schiffe	Gesamt- menge der verladenen Güter t	Zahl der Fracht- schiffe	Gesamt- menge der verladenen Güter t
Rhein	Mannheim	Ankunft	12 935	3 715 900	12 237	4 998 700	11 407	4 794 200
		Abgang	12 752	518 900	12 237	830 500	11 407	853 800
„	Cöln	Ankunft	4 135	683 700	4 067	788 800	4 650	831 000
		Abgang	2 028	299 300	1 970	226 700	1 990	206 900
„	Düsseldorf	Ankunft	4 082	493 000	7 198	945 100	6 903	881 000
		Abgang	4 082	88 800	7 198	154 600	6 903	159 100
„	Duisburg	Ankunft	7 796	1 705 800	8 967	2 402 700	8 493	1 862 600
		Abgang	7 714	2 312 500	9 032	3 160 600	7 050	3 870 600
„	Ruhrort	Ankunft	14 056	1 572 400	14 485	2 046 900	16 555	1 950 300
		Abgang	13 951	4 414 200	15 214	5 918 700	15 848	6 994 500
„	Wesel	Ankunft	938	158 900	1 417	716 700	1 467	696 800
		Abgang	938	6 400	1 417	10 200	1 467	12 300
„	Emmerich (Zollgrenze)	Durchgang zu Berg	21 500	8 409 100	29 901	15 999 700	26 776	14 193 100
		Durchgang zu Tal	21 363	3 647 900	29 914	7 189 200	26 900	7 625 000
Main	Frankfurt	Ankunft	4 117	901 400	5 108	1 170 800	4 669	1 050 900
		Abgang	4 121	171 700	5 137	286 800	4 677	231 400
Ems	Leer	Ankunft	4 380	126 800	2 778	120 600	2 643	97 800
		Abgang	4 349	74 900	2 783	54 500	2 628	48 000
„	Emswachtschiff	Durchgang zu Berg	3 572	173 000	3 822	739 400	3 669	794 000
		Durchgang zu Tal	2 826	83 300	3 499	353 500	3 170	598 200
Wefer	Hameln (Schleuse)	Durchgang zu Berg	922	115 000	1 354	148 900	1 301	107 900
		Durchgang zu Tal	902	176 200	1 391	342 400	1 330	324 000
„	Minden	Durchgang	1 510	305 100	2 310	525 500	2 118	394 500
		Ankunft	1 138	140 200	981	87 500	1 023	85 500
		Abgang	394	18 400	364	7 900	371	11 000
Elbe	Schandau (Zollgrenze)	Durchgang zu Berg	8 489	430 900	8 577	633 800	8 430	646 400
		Durchgang zu Tal	9 071	2 898 100	9 284	2 806 700	8 695	2 508 300

Bezeichnung der Wasserstraße	Bezeichnung der Verkehrs- oder Erhebungsstelle	Art des Verkehrs	1899		1907		1908	
			Zahl der Fracht- schiffe	Gesamt- menge der verladenen Güter t	Zahl der Fracht- schiffe	Gesamt- menge der verladenen Güter t	Zahl der Fracht- schiffe	Gesamt- menge der verladenen Güter t
Elbe	Magdeburg	Ankunft	6 932	1 492 200	9 298	1 436 500	8 764	1 195 000
		Abgang	6 889	588 300	9 395	694 300	8 837	609 800
„	Hamburg (Zollgrenze)	Durchgang zu Berg	22 480	2 959 100	31 016	3 880 800	28 425	3 798 900
		Durchgang zu Tal	26 706	2 457 800	34 661	2 970 200	33 620	3 089 000
„	Harburg	Ankunft	13 294	827 800	16 422	1 412 000	15 193	1 340 200
		Abgang	13 200	497 500	16 444	492 200	15 135	490 200
Saale	Calbe	Durchgang zu Berg u. Tal	2 836	413 600	3 368	555 800	3 192	515 600
Spree	Berlin	Ankunft	34 640	5 031 300	34 448	5 885 300	30 103	4 979 700
		Abgang	33 319	626 100	34 294	745 700	29 765	683 300
Oder	Breslau	Ankunft	9 317	448 700	6 224	489 500	5 933	439 600
		Abgang	9 488	864 600	6 024	589 300	5 799	598 500
Warthe	Cüstrin	Durchgang zu Berg	3 657	149 800	3 047	153 300	3 174	177 700
		Durchgang zu Tal	3 723	469 800	3 165	405 000	3 111	375 600
Swine	Swinemünde	Ankunft	2 686	79 300	3 455	56 600	3 282	73 300
		Abgang	3 092	428 300	3 229	453 000	3 055	497 600
Bromberger Kanal	Bromberg (II. Schleufe)	Durchgang zu Berg	1 673	115 000	1 760	192 300	1 802	163 700
		Durchgang zu Tal	1 027	80 500	1 830	83 200	1 859	109 300
Weichsel	Thorn (Zollgrenze)	Durchgang zu Berg	490	49 300	521	58 200	600	71 100
		Durchgang zu Tal	450	42 800	605	53 700	690	63 900
frisches Häff	Pillau	Ankunft	1 268	43 500	1 034	4 800	843	4 300
		Abgang	1 283	141 100	1 034	137 500	843	122 100
Pregel	Königsberg	Ankunft	9 418	485 700	8 073	615 100	8 529	600 700
		Abgang	9 359	103 600	7 806	96 100	8 254	93 400
Memel	Schmaleningken (Zollgrenze)	Durchgang	2 058	91 700	3 023	202 400	3 282	266 600

Seeschifffahrt.

Bezeichnung des Hafens	Art des Verkehrs	1898				1907				1908			
		Segel- schiffe	Dampf- schiffe	zu- sammen Schiffe	Netto- Raumgehalt der Schiffe Reg.-Tons	Segel- schiffe	Dampf- schiffe	zu- sammen Schiffe	Netto- Raumgehalt der Schiffe Reg.-Tons	Segel- schiffe	Dampf- schiffe	zu- sammen Schiffe	Netto- Raumgehalt der Schiffe Reg.-Tons
Cöln	Ankunft	3	213	216	63 400	12	358	370	126 400	28	377	405	138 800
	Abgang	6	214	220	63 800	10	347	357	124 400	22	377	399	137 800
Papenburg	Ankunft	376	64	440	51 600	171	38	209	42 000	131	44	175	37 600
	Abgang	255	66	321	40 500	90	38	128	27 100	77	29	106	21 500
Leer	Ankunft	281	251	532	57 100	148	249	397	58 700	153	228	381	51 100
	Abgang	261	248	509	58 000	160	239	399	56 000	148	222	370	49 000
Emden	Ankunft	651	440	1091	74 600	858	1080	1938	649 500	886	1245	2131	840 200
	Abgang	710	460	1170	87 900	861	1047	1908	648 800	861	1233	2094	842 900
Norddeich	Ankunft	1448	1081	2529	145 000	373	3552	3925	250 400	279	3745	4024	266 600
	Abgang	1453	1081	2534	145 100	365	3551	3916	250 200	277	3743	4020	266 500
Norderney	Ankunft	1573	1233	2806	213 300	649	3599	4248	310 700	692	3820	4512	329 800
	Abgang	1570	1233	2803	213 300	648	3600	4248	311 100	692	3822	4514	329 800
Wilhelmshaven	Ankunft	1453	122	1575	74 300	346	291	637	159 000	391	362	753	88 000
	Abgang	1181	122	1303	66 600	296	289	585	157 700	341	356	697	86 600
Geestemünde	Ankunft	451	1980	2431	339 300	319	2774	3093	364 100	469	2554	3023	443 700
	Abgang	466	1980	2446	340 600	266	2779	3045	384 700	446	2543	2989	425 400
Harburg	Ankunft	351	108	459	99 200	413	211	624	156 000	325	222	547	151 200
	Abgang	461	83	544	77 900	532	106	638	105 100	550	134	684	115 400
Altona	Ankunft	566	442	1008	191 300	1914	2635	4549	645 200	1955	1725	3680	480 900
	Abgang	383	221	604	104 800	1801	2349	4150	515 900	1773	1481	3254	372 700
Glückstadt	Ankunft	131	16	147	18 800	201	26	227	27 000	170	23	193	29 300
	Abgang	93	9	102	12 900	139	22	161	21 800	135	14	149	19 800
Tönning	Ankunft	44	52	96	19 000	64	80	144	20 600	29	32	61	12 500
	Abgang	38	52	90	18 900	58	76	134	20 800	21	37	58	15 000
Friedrichstadt	Ankunft	55	3	58	5 200	69	44	113	13 800	49	28	77	11 000
	Abgang	57	3	60	4 700	39	26	65	11 400	32	28	60	9 400
Husum	Ankunft	952	799	1751	51 000	478	804	1282	43 500	526	899	1425	54 700
	Abgang	940	800	1740	50 200	475	806	1281	43 500	521	899	1420	54 700
Dagebüll	Ankunft	16	725	741	31 600	10	716	726	40 400	2	805	807	39 900
	Abgang	16	725	741	31 600	10	716	726	40 400	2	805	807	39 900
Munkmarsch	Ankunft	237	720	957	59 400	268	514	782	38 100	188	547	735	36 700
	Abgang	233	718	951	59 200	265	514	779	37 900	191	547	738	36 900
Hadersleben	Ankunft	595	316	911	36 200	538	426	964	51 100	542	447	989	51 500
	Abgang	585	314	899	35 400	521	425	946	50 700	508	449	957	50 700
Apenrade	Ankunft	269	59	328	30 900	236	416	652	52 000	223	439	662	51 800
	Abgang	231	53	284	28 900	215	335	550	47 000	197	309	506	44 700
Flensburg	Ankunft	1331	718	2049	191 100	1052	946	1998	252 300	1029	1183	2212	308 200
	Abgang	950	686	1636	184 400	672	1014	1686	267 800	775	1221	1996	284 600
Schleswig	Ankunft	119	36	155	17 500	131	53	184	22 800	167	46	213	23 200
	Abgang	117	35	152	17 200	112	52	164	22 100	154	41	195	21 700

Bezeichnung des Hafens	Art des Verkehrs	1898				1907				1908			
		Segel- schiffe	Dampf- schiffe	zu- sammen Schiffe	Netto- Raumgehalt der Schiffe Reg.-Tons	Segel- schiffe	Dampf- schiffe	zu- ammen Schiffe	Netto- Raumgehalt der Schiffe Reg.-Tons	Segel- schiffe	Dampf- schiffe	zu- sammen Schiffe	Netto- Raumgehalt der Schiffe Reg.-Tons
Rendsburg	Ankunft	151	42	193	31 500	188	62	250	51 000	143	70	213	51 300
	Abgang	104	34	138	26 700	43	50	93	34 400	64	56	120	43 600
Kiel	Ankunft	1062	1964	3026	505 300	1840	2247	4087	624 000	1303	2216	3519	576 800
	Abgang	954	1945	2899	502 000	1382	2182	3564	591 200	1039	2049	3088	528 600
Saßnitz	Ankunft	143	1669	1812	535 200	255	3736	3991	592 300	408	3785	4193	642 100
	Abgang	146	1668	1814	535 600	255	3738	3993	592 100	379	3775	4154	639 300
Stralsund	Ankunft	322	175	497	40 300	395	209	604	53 000	531	232	763	70 400
	Abgang	263	167	430	37 700	353	205	558	51 100	496	230	726	69 800
Stettin	Ankunft	1271	3361	4632	1 490 600	1322	3595	4917	1 874 500	1414	3552	4966	1 719 700
	Abgang	1202	3318	4520	1 480 600	1091	3627	4718	1 889 500	1234	3564	4798	1 726 600
Swinemünde	Ankunft	71	646	717	340 300	47	840	887	326 000	37	922	959	338 900
	Abgang	68	556	624	339 800	42	805	847	316 000	22	862	884	328 100
Kolberg	Ankunft	350	131	481	35 200	180	200	380	47 600	135	200	335	46 400
	Abgang	349	131	480	35 400	184	199	383	47 100	137	202	339	47 000
Stolpmünde	Ankunft	184	175	359	41 800	178	284	462	77 400	146	321	467	87 100
	Abgang	182	174	356	41 500	179	282	461	76 800	147	324	471	87 900
Neufahr- wasser (Danzig)	Ankunft	401	1391	1792	664 500	403	2537	2940	815 000	406	2598	3004	916 000
	Abgang	416	1388	1804	671 300	397	2544	2941	821 100	407	2595	3002	913 800
Pillau	Ankunft	30	327	357	188 800	79	204	283	139 800	47	197	244	135 600
	Abgang	25	307	332	195 000	27	161	188	108 100	26	162	188	106 500
Königsberg	Ankunft	491	1035	1526	348 000	585	1374	1959	568 200	511	1380	1891	570 200
	Abgang	478	1165	1643	403 900	643	1412	2055	584 500	512	1431	1943	591 700
Memel	Ankunft	207	541	748	267 400	159	932	1091	299 100	149	1287	1436	295 300
	Abgang	238	541	779	270 400	198	922	1120	294 600	200	1318	1518	301 500

Vorstehende Übersicht ergibt fast für alle Seehäfen größere Verkehrszahlen. Besonders ist die erhebliche Steigerung des Gesamtnettoraumgehalts der Schiffe in den Häfen Emden, Altona, Kiel, Stettin, Neufahrwasser (Danzig) und Königsberg hervorzuheben. Der Rückgang im Verkehr der Häfen Swinemünde und Pillau ist auf die Herstellung der Seekanäle Swinemünde-Stettin und Pillau-Königsberg zurückzuführen. Infolgedessen brauchten die Häfen Swinemünde und Pillau zum Zwecke des Leichterns nicht mehr angelaufen zu werden.

Bei den Fischereihäfen ist noch zu bemerken, daß das Ergebnis der Fischversteigerungen sich für

Geestemünde . . 1899 auf 4 053 400 *M.*, 1909 auf 6 998 200 *M.*,
 Altona 1899 „ 2 340 800 „, 1909 „ 3 790 400 „
 gestellt hat.

Der staatliche Fischereihafen Geestemünde wurde
 1901 von 2155 Fischereifahrzeugen mit 80 896 Netto-Reg.-Tons,
 1909 „ 2694 „ „ 119 057 „ „ „
 besucht.

Die Ergebnisse der deutschen Ostseefischerei betragen insgesamt
 im Jahre 1897 . . 6 911 300 *M.*,
 „ „ 1906 . . 7 656 800 „.

H. Bauausführungen der Hochbauverwaltung.

1. Allgemeine Gesichtspunkte.

Die Hochbauverwaltung betrachtet es als ihre wichtigste Aufgabe, die auf Staatskosten auszuführenden Bauten in der Gesamtanlage wie in allen Einzelheiten so zu gestalten, daß sie dem Zwecke, dem sie dienen sollen, möglichst vollkommen entsprechen und daß neben den Rücksichten auf Standfestigkeit und Feuer-sicherheit alle gesundheitlichen Anforderungen in bezug auf Licht, Luft und Wärmehaltung erfüllt werden.

Mit dem Bemühen, diesen praktischen und wirtschaftlichen Bedingungen gerecht zu werden, verbindet sich zugleich das Bestreben, jedem Bauwerk auch eine seiner Zweckbestimmung und Bedeutung angemessene äußere Erscheinung und innere Ausbildung zu geben.

Bei der Wahl der Baupläze und bei der Aufstellung der Entwürfe wird Wert darauf gelegt, daß sich das Neuentstehende in die Landschaft, in das Orts- und Straßenbild passend einfügt.

In Anknüpfung an örtliche Verhältnisse wird versucht, die Bauart, wie sie sich in den einzelnen Landesteilen durch Benutzung heimischer Baustoffe entwickelt und als zweckmäßig erwiesen hat, zu bewahren und zu pflegen, ohne daß dabei auf selbständige Fortentwicklung in konstruktiver und architektonischer Beziehung verzichtet wird. Würdige Einfachheit und sachliche Gediegenheit gilt in allen Fällen als Richtschnur. Je nach dem bescheidenen oder

höheren Zweck, dem das Bauwerk dienen soll, und nach der Bedeutung der Behörde, für die es bestimmt ist, wird die Außenarchitektur wie der innere Ausbau entworfen, und in entsprechender Abstufung werden die Kostenanschläge unter Benützung der durch die Statistik gewonnenen Erfahrungssätze aufgestellt.

Wo es die Bedeutung des Bauwerkes rechtfertigt, wird eine Steigerung des künstlerischen Gesamteindrucks vornehmlich durch gute Verhältnisse der Massen, ansprechende Umrißlinien, maßvolle Belebung durch architektonische Gliederung und plastischen Schmuck sowie durch eine harmonische Farbgebung, nicht aber durch Verwendung kostbarer Baustoffe und Häufung von Kunstformen erstrebt.

Gegenüber der in neuerer Zeit aufgetretenen Bewegung, in der kirchlichen wie in der bürgerlichen Baukunst unter Abwendung von allem Herkömmlichen neue Ausdrucksmittel für die Baugedanken der Gegenwart zu suchen, glaubt die Staatsbauverwaltung Zurückhaltung üben zu müssen in der Überzeugung, daß es als ein baukünstlerischer Verlust anzusehen ist, wenn der Boden geschichtlicher Überlieferung verlassen und damit auf die Verwertung des Reichtums an Gestaltungskraft verzichtet wird, den die Kultur früherer Jahrhunderte hinterlassen hat.

2. Tätigkeit im einzelnen.

a) Allgemeine Bauverwaltung.

Von den für Rechnung des Etats der Bauverwaltung ausgeführten Hochbauten kommen in erster Linie die Um- und Erweiterungsbauten der Dienstgebäude für die Zentralverwaltung und der Neubau für das Geheime Zivilkabinett in Betracht. Außerdem wurden das Geschäftsgebäude für das Herrenhaus und die Wohnungen für die Präsidenten der beiden Häuser des Landtages fertiggestellt. Eine umfangreiche Bautätigkeit erwuchs der Hochbauverwaltung daraus, daß die bei den Provinzialbehörden eingetretene Geschäftsvermehrung die Herstellung vieler Neu- und Erweiterungsbauten für Dienstgebäude erforderlich machte. Entsprechend dem Umfang dieser Bautätigkeit sind die Ausgaben gewachsen; sie haben ohne Berücksichtigung der Kosten, die im Bereiche der Wasserbauverwaltung für Hochbauten aufgewendet und bei den Zusammenstellungen Seite 201/202 mitberücksichtigt sind, in den einzelnen Jahren betragen:

Jahr	Aus dem Ordinarium <i>M</i>	Aus dem Extraordinarium <i>M</i>	Außeretatmäßig <i>M</i>	Gesamtausgabe <i>M</i>
1900	560 200	3 167 200	195 500	3 922 900
1901	556 600	1 879 600	630 200	3 066 400
1902	502 700	2 145 200	69 200	2 717 100
1903	602 600	3 914 800	76 800	4 594 200
1904	451 000	2 988 300	48 200	3 487 500
1905	556 400	3 304 100	427 400	4 287 900
1906	657 200	2 385 200	49 200	3 091 600
1907	640 900	2 286 400	156 900	3 084 200
1908	575 200	2 304 200	80 200	2 959 600
1909	558 700	3 051 500	500	3 610 700
zusammen	5 661 500	27 426 500	1 734 100	34 822 100

Gegenüber einer Gesamtausgabe von 22 873 400 *M* in den Jahren 1890 bis 1899 bedeutet dies eine Steigerung von über 50 %.

b) Die anderen staatlichen Verwaltungen.

Auch für die anderen staatlichen Verwaltungen hat die Bautätigkeit der Hochbauverwaltung zum Teil sehr erheblich zugenommen. Im einzelnen ist folgendes zu bemerken:

Staats-
ministerium.

Aus dem Ressort des Staatsministeriums sind die Neubauten verschiedener Staatsarchive zu erwähnen.

Finanz-
ministerium.

Bei der Finanzverwaltung sind, neben den Um- und Erweiterungsbauten an den Gebäuden der Zentralverwaltung und den königlichen Theatern in Berlin, Hannover und Cassel, die zahlreichen Neubauten für die Steuerverwaltung hervorzuheben, während im Bereiche der Handels- und Gewerbeverwaltung die Gebäude für den Fachunterricht, wie die Neubauten einer Handels- und Gewerbeschule für Mädchen in Potsdam und des Kunstgewerbemuseums in Flensburg, sowie die Errichtung eines Kirchhauses in Deynhäusen die meisten Ausgaben erforderten. Außerdem sind das

Ministerium
für Handel und
Gewerbe.

Dienstwohngebäude für den Minister und verschiedene Dienstgebäude für Eichämter und Oberbergämter hergestellt oder in Angriff genommen worden.

Eine besonders große Bautätigkeit mußte für das Ressort des Justizministeriums entfaltet werden, da im Interesse einer geordneten Rechtspflege größere Neu-, Um- oder Erweiterungsbauten von 73 Amts-, Land- und Oberlandesgerichtsgebäuden, von 109 Gerichtsgebäuden mit besonderen Gefängnissen und von 35 Gefängnissen und Strafanstalten sich als notwendig erwiesen, während die Zahl der entsprechenden Bauten in dem Zeitraum vom 1. April 1890 bis dahin 1900 nur 52, 39 und 16 betrug.

Aus dem Ressort des Ministeriums des Innern sind die 12 Neubauten für Polizeidienstgebäude in Städten mit königlicher Polizeiverwaltung und daneben die zahlreichen Bauten von geringerer Bedeutung zu nennen, die zu Dienstwohnungen für Gendarme, Distriktskommissare und Beamte von Strafanstalten bestimmt waren.

Die Ausgaben für Bauten im Bereiche des Ministeriums der geistlichen, Unterrichts- und Medizinalangelegenheiten haben sich im letzten Jahrzehnt ungefähr verdoppelt. Die hauptsächlichsten Mehrausgaben kommen auf die Kirchenbauten und die Bauten für den akademischen Unterricht. Von jenen sind hauptsächlich der Neubau des Domes in Berlin, die Wiederherstellungsarbeiten an den Domen in Königsberg, Altenberg, Weßlar und Köln, an dem Münster in Aachen und die Neubauten in Liegnitz, Bitterfeld und Hocht zu erwähnen; von diesen sind die Neu- und Umbauten der Charité in Berlin, die Neubauten im neuen botanischen Garten in Dahlem sowie die des chemischen Instituts in Berlin, der technischen Hochschulen in Danzig und Breslau, der Irrenkliniken in Breslau und Kiel und der Umbau der alten königlichen Bibliothek hervorzuheben. Ferner wurden 77 größere Bauten für höhere Schulen, Seminare und Alumnate teils ausgeführt, teils in Angriff genommen. Sehr erhebliche Aufwendungen sind auch für Bauten gemacht, die der Kunst und Wissenschaft zu dienen bestimmt sind. Genannt seien die Neubauten des Kaiser Friedrich-Museums, der Akademischen Hochschule für die bildenden Künste und für Musik sowie der Erweiterungsbau des Kunstgewerbemuseums in Berlin. Noch nicht

beendet sind unter anderen die Neubauten der königlichen und der Universitätsbibliothek, des Museums für antike und ältere deutsche Kunst in Berlin und die Wiederherstellungsarbeiten am Schloß in Marienburg.

Ministerium
für Landwirt-
schaft, Domänen
und Forsten.

Für das Ressort des Ministeriums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten sind außer einer großen Anzahl von Bauten für landwirtschaftliche Zwecke, die auch infolge der Neuerverbungen von Domänen hergestellt werden mußten, und außer den im Bereiche der Forstverwaltung erforderlich gewordenen Bauten die umfangreichen Neubauten für die tierärztlichen Hochschulen in Berlin und Hannover, die landwirtschaftliche Akademie in Bonn-Poppelsdorf und die landwirtschaftliche Versuchsanstalt in Bromberg ausgeführt. Zu erwähnen sind auch noch die Bauten in den Kurorten Bad Nenndorf, Ems, Langenschwalbach und in einzelnen Weinbergdomänen.

Ansiedlungs-
kommission.

Von der Ansiedlungskommission für die Provinzen Westpreußen und Posen wurden 21 Kirchen erbaut und mit der Bauausführung von 6 weiteren wurde begonnen.

Das Nähere über alle ausgeführten oder in Angriff genommenen Bauten, die einen Kostenaufwand von mehr als 50 000 *M* verursacht haben, ergibt sich aus der Anlage 42.

Anlage 42.

c) Tätigkeit für das Reich.

Auswärtiges
Amt.

Bei den Bauangelegenheiten des Auswärtigen Amtes hat die Hochbauabteilung des Ministeriums wie bisher mitgewirkt. Insbesondere sind für die Errichtung von Konsulatsgebäuden in Hankau und Tientsin neue Entwürfe aufgestellt und für die würdigere Unterbringung der deutschen Botschaft in St. Petersburg durch verschiedene Umbau- und Neubautentwürfe Vorschläge gemacht worden. Der Neubau für die preußische Gesandtschaft in München und der Umbau der Villa Bonaparte in Rom für Zwecke der preußischen Gesandtschaft beim Vatikan sind unter Oberaufsicht der Hochbauverwaltung vollendet worden.

d) Zusammenstellung der vollendeten Hochbauten.

Die gesamten Kosten aller im Bereiche der staatlichen Verwaltungen vollendeten Hochbauten, soweit die einzelnen Bauausführungen 10 000 *M*

und mehr erfordert haben, betragen 337 130 400 *M.* Gegenüber der entsprechenden Summe aus der vorigen Berichtszeit bedeutet dies ein Mehr von 183 425 700 *M.* oder eine Steigerung um mehr als das Doppelte.

Nach den Ressorts getrennt kommen auf:

	Anzahl der Bauten	Anschlags- kosten <i>M.</i>	Ausführungs- kosten <i>M.</i>	Ersparnis <i>M.</i>	Überschreitung <i>M.</i>
das Ministerium der öffent- lichen Arbeiten	164	31 939 800	31 600 500	339 300	—
das Staatsministerium . . .	11	2 497 200	2 480 700	16 500	—
das Finanzministerium . . .	285	15 844 400	14 632 500	1 211 900	—
das Ministerium für Handel und Gewerbe	10	4 644 400	4 681 200	—	36 800
das Justizministerium	301	80 678 100	79 798 900	879 200	—
das Ministerium des Innern	335	21 450 400	19 550 500	1 899 900	—
das Ministerium der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal- angelegenheiten	1299	133 358 100	135 995 500	—	2 637 400
das Ministerium für Landwirt- schaft, Domänen und Forsten	1863	49 610 300	48 390 600	1 219 700	—
zusammen	4268	340 022 700	337 130 400	5 566 500 2 674 200 2 892 300	2 674 200

Diese Kosten verteilen sich auf die einzelnen Jahre und die Ressorts wie folgt:

Verwaltungs- bereich	Art der Gebäude	Vollendet 1900		Vollendet 1901		Vollendet 1902		Vollendet 1903	
		Zahl	Baufosten M	Zahl	Baufosten M	Zahl	Baufosten M	Zahl	Baufosten M
Ministerium der öffentlich. Arbeiten (Allgem. Bauverw.)	Ministerialgebäude	1	710 000	—	—	1	88 600	1	90 00
	Dienstgebäude für Provinzial- behörden	2	637 800	7	913 300	1	423 000	2	1 710 00
	Dienstgebäude der Wasser- bauverwaltung	5	106 200	18	611 800	8	719 600	8	200 20
Staats- ministerium	Ministerialgebäude	—	—	—	—	1	667 400	—	—
	Archive	3	537 600	1	11 600	1	256 600	—	—
Finanz- Ministerium	Gebäude der Zentralverwalt. Königliche Theater	1	129 000	1	196 000	—	—	2	150 20
	Gebäude der Steuerverwalt. Gebäude f. Kunst u. Wissensch.	66	1 401 500	53	1 098 700	8	395 000	16	401 40
Ministerium für Handel und Gewerbe	Ministerialgebäude	—	—	—	—	—	—	—	—
	Dienstgeb. f. Provinzialbeh. Gebäude für Fachunterricht	—	—	—	—	1	160 000	1	334 30
	Gebäude in Kurorten	—	—	—	—	—	—	1	490 00
Justiz- Ministerium	Ministerialgebäude	—	—	—	—	—	—	—	—
	Gerichtsgebäude	17	2 741 100	7	932 400	7	886 900	5	353 50
	„ nebst Gefängnissen Gefängnisse u. Strafanstalten	6	394 700	10	4 486 500	11	1 799 200	13	4 108 30
	Dienstwohngebäude	7	635 600	8	5 134 500	7	338 200	—	—
Ministerium des Innern	Ministerialgebäude	—	—	—	—	11	433 000	—	—
	Polizeidienstgebäude	—	—	—	—	1	440 300	—	—
	Strafanstalten	—	—	—	—	2	1 603 400	2	276 40
	Dienstwohngebäude	11	100 000	31	478 000	24	342 600	18	362 70
Ministerium d. geistlichen, Unterrichts- und Medizinal- Angelegen- heiten	Ministerialgebäude	—	—	—	—	—	—	1	835 00
	Bauten z. Hebung d. Deutschtums Kirchen	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pfarrhäuser	31	1 826 500	23	1 364 600	18	1 480 700	10	1 658 40
	Elementarschulen	19	478 900	11	313 100	18	475 200	16	394 10
	Höhere Schulen	24	514 200	27	610 500	21	523 600	23	514 30
	Seminare und Alumnate	8	277 200	10	498 200	5	519 200	12	1 616 10
	Seminare und Alumnate	1	94 000	2	284 100	1	48 000	11	1 633 10
Ministerium für Landwirt- schaft, Domänen und Forsten	Turnhallen	3	69 200	2	57 000	3	73 200	1	41 80
	Universitäten	29	3 719 000	45	4 474 700	28	1 834 900	22	2 668 20
	Technische Hochschulen	5	213 200	3	1 321 700	5	327 700	8	361 10
	Geb. f. Kunst u. Wissenschaft Geb. f. d. geistliche Verwalt.	4	162 500	6	5 877 100	1	18 600	—	—
	Geb. f. d. Medizinalverwalt. Ministerialgebäude	—	—	1	136 500	—	—	2	209 00
	Gebäude für Fachunterricht. Gebäude in Kurorten usw. .	—	—	—	—	—	—	—	—
Ministerium für Landwirt- schaft, Domänen und Forsten	Gebäude für General- und Anstiedl.-Kommiss.	1	157 400	3	2 400 000	2	521 500	1	89 70
	Gebäude für General- und Anstiedl.-Kommiss.	1	51 600	—	—	1	52 200	3	126 60
	Forstwirtschaftliche Gebäude. Landwirtschaftliche Gebäude.	—	—	1	58 200	1	91 900	2	173 70
	Gefüßsbauten	40	712 800	76	1 413 000	76	1 510 300	27	455 20
Zusammen	Landwirtschaftliche Gebäude.	126	2 513 100	120	2 322 200	105	2 006 400	86	1 753 80
	Gefüßsbauten	11	620 900	16	335 600	12	240 300	15	377 90
Zusammen		422	18 804 000	484	36 023 500	382	19 206 500	310	21 791 50

Vollendet 1904		Vollendet 1905		Vollendet 1906		Vollendet 1907		Vollendet 1908		Vollendet 1909		Zusgesamt	
Zahl	Baufosten	Zahl	Baufosten	Zahl	Baufosten	Zahl	Baufosten	Zahl	Baufosten	Zahl	Baufosten	Zahl	Baufosten
	<i>M</i>		<i>M</i>		M		M		M		M		M
—	—	—	—	—	—	1	25 500	1	231 000	—	—	5	1 145 100
4	13 999 700	13	7 127 200	5	1 086 600	5	399 300	5	409 000	1	38 000	45	26 743 900
10	228 000	12	642 900	12	290 400	14	292 500	19	466 900	8	153 000	114	3 711 500
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	667 400
1	12 300	—	—	1	329 800	1	21 800	1	412 400	1	231 200	10	1 813 300
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	216 000	5	691 200
—	—	1	39 300	—	—	—	—	3	2 441 200	1	183 000	5	2 663 500
20	802 300	23	730 000	19	503 800	23	708 100	26	2 436 400	19	1 220 400	273	9 697 600
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1 580 200
1	817 800	—	—	—	—	—	—	1	58 200	—	—	2	876 000
—	—	—	—	—	—	1	68 500	—	—	—	—	3	562 800
1	160 700	—	—	1	421 700	—	—	1	790 000	—	—	4	1 862 400
—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 380 000	—	—	1	1 380 000
—	—	—	—	1	191 000	—	—	—	—	—	—	1	191 000
5	8 358 600	10	5 838 900	7	766 200	8	2 808 600	7	3 045 100	6	3 009 200	79	28 740 500
7	4 393 300	12	3 068 600	15	11 354 800	18	3 370 500	14	1 809 100	9	1 460 200	115	36 245 200
5	1 546 100	2	771 500	10	1 071 500	5	231 500	3	164 600	4	2 296 600	51	12 190 100
3	89 500	7	192 600	8	306 400	11	546 700	9	512 200	5	308 700	55	2 432 100
—	—	—	—	—	—	1	1 777 500	—	—	—	—	2	2 217 800
4	2 265 300	3	1 768 900	2	330 900	2	1 818 600	1	658 600	1	60 000	14	7 308 800
2	842 700	1	1 563 100	1	271 100	—	—	1	549 200	2	157 100	11	5 263 000
17	247 500	24	327 900	40	538 400	37	588 300	70	1 054 800	36	720 700	308	4 760 900
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	835 000
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	600 000	1	600 000
8	633 800	16	13 266 900	27	2 021 300	22	2 500 800	27	2 155 900	30	3 869 600	212	30 778 500
18	385 100	21	523 100	17	467 000	19	512 600	32	898 200	20	612 400	191	5 059 700
21	395 200	16	374 400	34	679 900	31	629 200	40	902 300	32	693 300	269	5 836 900
10	620 400	4	302 900	14	1 561 400	16	1 672 800	13	994 700	12	2 010 700	104	10 073 600
11	854 300	14	1 401 700	7	492 100	10	712 700	20	4 717 900	18	3 817 200	95	14 055 100
—	—	1	19 100	1	21 400	—	—	1	30 200	1	46 000	13	357 900
22	2 399 700	29	2 521 500	37	2 588 600	33	3 468 700	37	2 434 000	29	7 738 100	311	33 847 400
5	5 721 100	3	226 900	9	3 653 400	5	95 300	2	725 600	11	2 257 900	56	14 903 900
6	7 262 500	6	3 248 500	10	982 800	2	915 500	4	273 700	—	—	39	18 741 200
—	—	—	—	—	—	1	39 600	1	148 000	—	—	2	187 600
—	—	—	—	—	—	—	—	1	140 000	1	233 200	5	718 700
—	—	—	—	—	—	1	101 600	1	72 200	—	—	2	173 800
1	92 800	1	725 000	2	1 067 400	2	242 200	1	202 900	—	—	14	5 498 900
3	373 400	3	596 600	4	945 800	4	101 400	2	115 300	5	393 300	26	2 756 200
2	120 000	1	60 900	1	56 000	1	60 000	1	70 000	13	2 752 100	23	3 442 800
48	934 200	38	764 000	62	1 198 000	49	1 031 600	47	927 200	35	688 500	498	9 634 800
89	1 951 400	130	2 551 300	109	2 028 000	162	3 593 500	170	3 302 100	103	2 263 800	1 200	24 285 600
10	187 700	6	130 800	8	181 200	11	218 400	6	204 600	5	101 100	100	2 598 500
334	55 695 400	397	48 784 500	464	35 406 900	496	28 553 300	569	34 733 500	410	38 131 300	4 268	33 713 400

J. Tätigkeit auf dem Gebiete des Wegewesens.

1. Wegegesetzgebung.

Wegerecht.

Mit der Neuregelung des *W e g e r e c h t s* durch Erlaß provinzieller Wegeordnungen nach dem Vorbilde der Wegeordnung für die Provinz Sachsen vom 11. Juli 1891 ist fortgeföhren. Es sind die Wegeordnungen für die Provinzen Westpreußen und Posen vom 27. September 1905 und 15. Juli 1907 erlassen. Sie bezwecken im wesentlichen eine Neuordnung der Wegebaulast auf der Grundlage des Kommunalprinzips unter Beseitigung der Landstraßenbaulast des Staates und der bei Unterhaltung der Landstraßen bestehenden Verpflichtungen der Gemeinden und angrenzenden Grundeigentümer zur Leistung von Hand- und Spanndiensten und zur Unterhaltung der Seitengraben. Im Gegensatz zur Wegeordnung für die Provinz Sachsen ist davon abgesehen, den Kreisen die Verpflichtung zur Gewährung von Wegebaubeihilfen an leistungsunfähige Gemeinden aufzuerlegen, weil man befürchtete, daß infolge Begehrlichkeit der zumeist leistungsschwachen Gemeinden die schon jetzt erhebliche Belastung der Kreise noch vermehrt werden würde. Der in den Wegeordnungen für Westpreußen und Posen zur Geltung gelangte Grundsatz, daß alle auf Observanzen oder besonderen Titeln beruhenden Wegebauperpflichtungen des Staates vorbehaltlich ihrer Ablösbarkeit aufrecht erhalten werden, ist durch das Gesetz vom 8. Juni 1908 auch für die Provinz Sachsen eingeföhrt. Durch dieses Gesetz und ein zweites Gesetz von demselben Tage sind die Bestimmungen der Wegeordnungen für die Provinzen Sachsen und Westpreußen über die Feststellung der Entschädigung bei Ablösung von Wegebauperpflichtungen mit dem in der Provinz Posen geltenden Recht in Übereinstimmung gebracht worden. Der Entwurf einer Wegeordnung für die Provinz Ostpreußen ist dem Landtage zur verfassungsmäßigen Beschlußnahme vorgelegt worden.

Für den Regierungsbezirk Cassel ist unter dem 25. August 1909 ein Gesetz, betreffend die Landwege im Regierungsbezirk Cassel, erlassen, wonach die Wegebaulast an den Landwegen den Kreisen, für bereits vorhandene Landwege in forstfiskalischen Gutsbezirken jedoch dem Forstfiskus — unbeschadet der Verpflichtung des Bezirksverbandes Cassel zur technischen

Leitung und zur Unterstützung des Landwegebaues — obliegt und den Kreisen und dem Forstfiskus die Selbstverwaltung ihrer Landwege gewährt wird.

Die für die einzelnen Provinzen oder Bezirksverbände geltenden Sondergesetze über die Heranziehung von Fabriken und sonstigen gewerblichen Unternehmungen zu Vorausleistungen für den Wegebau sind durch das für den Umfang des gesamten Staatsgebiets erlassene Gesetz vom 18. August 1902 ersetzt. Dieses faßt den Inhalt der bisherigen Sondergesetze im wesentlichen einheitlich zusammen und erstreckt den Kreis der zur Stellung von Vorausleistungsanträgen Berechtigten allgemein auf alle öffentlich-rechtlichen Wegebaupflichtigen mit Ausnahme des Staates, sofern er nicht als Gutsherr in Betracht kommt.

Auf dem Gebiete der *C h a u s s e e g e s e t z g e b u n g* sind durch das ^{Chausseegesetz-} Gesetz vom 29. Mai 1901 die Ziffer 8 der zusätzlichen Vorschriften zu dem preußischen Chausseegelddtarif vom 29. Februar 1840 sowie einige in den vormals Großherzoglich und Landgräfllich Hessischen Gebietsteilen des Regierungsbezirks Wiesbaden geltende gesetzliche Bestimmungen aufgehoben, die die Einführung gleichmäßiger, dem gegenwärtigen Bedürfnis entsprechender straßenpolizeilicher Vorschriften für den Bereich des Regierungsbezirks Wiesbaden hinderten. Nachdem hierdurch die Möglichkeit zu einer einheitlichen Regelung des Fahrverkehrs im gesamten Staatsgebiete nach der Richtung gegeben war, daß sich begegnende Fuhrwerke rechts auszuweichen haben und das Überholen auf der linken Seite zu erfolgen hat, ist das „Rechtausweichen“ und „Linksüberholen“ durch Polizeiverordnungen im ganzen Staatsgebiete angeordnet worden.

In Ausführung des § 6 des Gesetzes, betreffend die Überweisung weiterer Dotationsrenten an die Provinzialverbände, vom 2. Juni 1902 sind die von den Provinziallandtagen (Kommunallandtagen) beschlossenen Reglements über die Verteilung der Renten genehmigt worden. Da die Bestimmungen des Chausseegelddtarifs vom 29. Februar 1840 nach ihrer Fassung auf den Verkehr mit Kraftwagen keine Anwendung finden konnten und andererseits die Bevorzugung der mechanisch bewegten vor den mit tierischer Kraft gezogenen Fahrzeugen nicht gerechtfertigt war, so ist durch den Allerhöchsten Erlaß vom 6. Juni 1904 die Chausseegelddpflicht auf den Verkehr mit Kraftfahrzeugen ausgedehnt und unter dem 23. April 1908 diese Abgabepflicht, weil sich Zweifel über ihren Umfang ergeben hatten, noch ausdrücklich auf Kraftfahräder erstreckt worden.

Im Interesse der Vereinfachung des Geschäftsganges sind die Regierungspräsidenten unter dem 24. August 1906 ermächtigt worden, die dem Chausseegeldtarife vom 29. Februar 1840 angehängten Bestimmungen wegen der Chausseepolizeivergehen auf solche Wege für anwendbar zu erklären, die nach § 12 Ziffer 3 des Gesetzes vom 20. Juni 1887 auf Antrag des Unterhaltungspflichtigen als Kunststraßen von dem Oberpräsidenten anerkannt worden sind. Allgemein sind die Bestimmungen des Chausseegeldtarifs vom 29. Februar 1840 mit einigen wenigen Zusätzen auch auf die Provinz Hannover ausgedehnt worden. Damit ist erreicht, daß im gesamten Staatsgebiete, soweit überhaupt noch eine Abgabenerhebung stattfindet, Chausseegeld nach einheitlichen Sätzen erhoben wird. Ferner ist infolge der Allerhöchsten Ermächtigung vom 28. Januar 1908 die Verleihung des Rechts zur Erhebung von Chausseegeld sowie dessen tarifmäßige Festsetzung nach den Bestimmungen des Chausseegeldtarifs vom 29. Februar 1840 nebst seinen Nachträgen auf die Regierungspräsidenten übertragen, die Abänderung dieser Tarifbestimmungen jedoch der Ministerialinstanz vorbehalten worden.

Der Entwurf eines Gesetzes über die Reinigung öffentlicher Wege liegt dem Landtage zur verfassungsmäßigen Beschlußnahme vor.

2. Unterhaltung von Land- und Heerstraßen, Brücken und Fährn über nicht schiffbare Gewässer.

Übertragung
der fiskalischen
Wege- und
Brückenbaulast
auf kommunale
Verbände.

Mit der im Jahre 1897 begonnenen allgemeinen Übertragung von Wege- und Brückenbaupflichtungen der Staatsbauverwaltung an die Kommunalverbände gegen Gewährung von Abfindungskapitalien ist fortgefahren. In den Provinzen Ostpreußen, Westpreußen, Posen, Sachsen und Westfalen, in der Rheinprovinz und in den Hohenzollernschen Ländern sowie in den Regierungsbezirken Liegnitz, Oppeln, Aurich und Cassel ist die Übertragung — abgesehen von vereinzelt Wegen und Brücken, bei denen es zweckmäßig erschien, daß sie auch fernerhin vom Staat unterhalten würden — zum Abschluß gelangt. In den Provinzen Brandenburg, Pommern, Schleswig-Holstein und Hannover, mit Ausnahme des Regierungsbezirks Aurich, sowie in den Regierungsbezirken Breslau und Wiesbaden sind die Verhandlungen noch im Gange. Für die Übertragung der staatlichen Wege- und Brückenbaupflichtungen sind seit 1900 folgende Beträge gezahlt worden:

Provinz Ostpreußen	7 942 300 <i>M.</i> ,
„ Westpreußen	426 800 „,
„ Posen	17 032 300 „,
„ Brandenburg	1 144 800 „,
„ Pommern	2 370 300 „,
„ Schlesien	2 151 200 „,
„ Sachsen	85 100 „,
„ Hannover	1 893 900 „,
„ Westfalen	92 800 „,
„ Rheinprovinz	20 900 „,
„ Schleswig-Holstein	1 935 000 „,
„ Hessen-Nassau	108 200 „,
Hohenzollernsche Lande	15 100 „,
	<hr/>
	35 218 700 <i>M.</i>

Infolge dieser Übertragung der Baulast auf kommunale Verbände hat sich die Zahl der von der Staatsbauverwaltung nach den Vorschriften des Allgemeinen Landrechts zu unterhaltenden Land- und Heerstraßen sowie der sonst auf Grund rechtlicher Verpflichtungen zu unterhaltenden Wege, Brücken und Fähren bedeutend vermindert. Dementsprechend sind auch die laufenden staatlichen Aufwendungen für diese Verpflichtungen erheblich zurückgegangen. Die verausgabten Kosten, die aus den bei Kapitel 65 Titel 18 des Etats zur Verfügung gestellten Mitteln bestritten worden sind, betragen:

Unter-
haltungskosten.

im Jahre 1900	482 200 <i>M.</i> ,
„ „ 1901	442 200 „,
„ „ 1902	400 200 „,
„ „ 1903	340 000 „,
„ „ 1904	205 400 „,
„ „ 1905	112 900 „,
„ „ 1906	100 700 „,
„ „ 1907	240 300 „,
„ „ 1908	102 600 „,
„ „ 1909	127 600 „,
	<hr/>
zusammen	2 554 100 <i>M.</i>

K. Tätigkeit auf dem Gebiete der Baupolizei.

1. Gesetzliche Maßnahmen.

Das Gesetz vom 28. Juli 1902 mit der Novelle vom 8. Juli 1907, das als Sondergesetz für den Bereich der Stadt Frankfurt a. M. ergangen ist, bezweckt, durch Umlegung und Zusammenlegung von ungünstig gestalteten Grundstücken geeignetes Baugelände neu zu erschließen. Es hat insofern eine günstige Wirkung ausgeübt, als die Eigentümer jetzt eher geneigt sind, freiwilligen Umlegungen zuzustimmen.

Die Befugnisse der öffentlichen Gewalt, durch die der Einzelne im ästhetischen Interesse an der Ausführung unschön wirkender Bauten gehindert werden konnte, waren in Preußen bisher sehr eingeschränkt. Nur in wenigen eng begrenzten Landesteilen galten besondere Vorschriften für den Schutz der Ortschaften gegen verunstaltende Bauausführungen. Landschaftlich hervorragende Gegenden entbehrten überhaupt jeden Schutzes gegen Verunstaltung. Um hier Abhilfe zu schaffen, ist das Gesetz vom 15. Juli 1907 gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden ergangen.

Das Gesetz dehnt die Befugnisse, die der Baupolizei im Gebiete des Allgemeinen Landrechts zur Verhütung grober Verunstaltung von Straßen und Plätzen bisher schon zustanden, auf die ganze Monarchie aus; es schafft für Gemeinden und Gutsbezirke eine Grundlage, auf der weitergehende Ziele in ästhetischer Hinsicht, insbesondere in der Richtung des Schutzes historisch und künstlerisch bedeutender Baulichkeiten verfolgt werden können, und dient dem Schutze landschaftlich hervorragender Gegenden gegen die Verunstaltung durch Bauten.

Als Richtschnur für seine Ausführung durch die beteiligten Behörden ist unterm 4. August 1907 eine besondere Anweisung ergangen. Seither sind in weit über 100 Gemeinden Ortsstatuten zum Schutze des Orts- und Straßenbildes erlassen worden; auch sind die landschaftlich bevorzugtesten Gegenden namentlich der Mark Brandenburg, Hessens und der Rheinprovinz

durch Verordnungen der Regierungspräsidenten bereits dem Schutze des Gesetzes unterstellt. Wegen des Erlasses eines Ortsstatuts zum Schutze historisch und künstlerisch bedeutender Bauwerke in der Stadt Berlin schweben die Verhandlungen.

Als Ergänzung zu dem Gesetze vom 15. Juli 1907 ist von der Verwaltung unterm 10. Januar 1908 eine Denkschrift, betreffend Maßnahmen gegen bauliche Verunstaltungen in Stadt und Land, bekanntgegeben worden, in der die Gesichtspunkte dargelegt sind, nach denen — außerhalb des Rahmens des sogen. Verunstaltungsgesetzes — die Pflege heimatlicher Bauweise gefördert und die Erhaltung der Eigenart eines Orts- oder Straßenbildes gesichert werden kann. Der Zweck der Denkschrift, weitere Kreise zur freiwilligen Mitarbeit an der Erfüllung dieser wichtigen Kulturaufgabe aufzurufen, ist zum Teil bereits erreicht. In einzelnen Gegenden haben die Kreisverbände, in anderen eigens zu dem Zweck gebildete Organisationen die Aufgabe in die Hand genommen und durch Herausgabe von Musterentwürfen zu schlichten Bauausführungen in der Eigenart des Landesteils sowie durch Schaffung besonderer Auskunftsstellen für die Baulustigen die Bestrebungen gefördert.

2. Baupolizeiverordnungen.

Während sich die Bestimmungen der am 15. August 1897 für den Stadtfreis Berlin erlassenen Baupolizeiverordnung und der mit ihr nahezu übereinstimmenden Polizeiverordnung vom 22. August 1898, die für die innerhalb der Ringbahn belegenen, nicht zu Berlin gehörigen Gebietsteile gilt, auch fernerhin als geeignet für eine gedeihliche Entwicklung des Bauwesens der Stadt und ihrer nächsten Umgebung erwiesen haben, ergab sich, daß die für die weitere Umgebung von Berlin, das sogen. Vorortgebiet, unterm 5. Dezember 1892 erlassene Baupolizeiverordnung ihren Zweck einstweilen noch nicht ganz erfüllte. Denn ihre Bestimmungen reichten noch nicht aus, um die Errichtung von größeren Mietshäusern in den Landhausgebieten zu verhindern und namentlich die Bewohner der Villenviertel vor Schädigungen zu bewahren. Diese sind durch die Neuan siedlung oder Ausdehnung von Betrieben zu befürchten, die starken Rauch, Ruß, üble Gerüche, schädliche Ausdünstungen oder ungewöhnliches Geräusch verursachen. Andererseits hatte sich das Bedürfnis nach Ausdehnung des Geltungsbereichs der Vorortbauordnung und nach Einführung einer

Baupolizeiverordnungen für den Stadtfreis Berlin und für die Vororte von Berlin.

weiteren Abstufung der baulichen Ausnutzbarkeit der Grundstücke in den Landhausgebieten herausgestellt. Diesen Forderungen trägt die vom Regierungspräsidenten zu Potsdam unterm 28. Mai 1907 erlassene Baupolizeiordnung für die Vororte von Berlin Rechnung, die nach Anhörung von Sachverständigen, Fachvereinigungen und Interessenten ergangen ist. Ihr Geltungsbereich erstreckt sich auf den größten Teil der Kreise Nieder-Barnim und Teltow und auf angrenzende Gebiete der Kreise Osthavelland und Zauch-Belzig sowie der Stadt Spandau. Die Bestimmungen dieser Verordnung haben sich bisher bewährt.

Das Geltungsgebiet der Vorortbauordnung umfaßt etwa 122 360 ha. Hiervon ist rund ein Fünftel für die geschlossene Hochbauweise freigegeben, während rund vier Fünftel nur offen bebaut werden dürfen, d. h. es müssen alle Gebäude, abgesehen von Doppelhäusern, von der seitlichen Nachbargrenze einen Abstand von 4 oder 5 m innehalten, so daß zwischen den nicht aneinander gebauten Vorderhäusern eine 8 oder 10 m breite Freifläche bleibt. Das für die offene Bebauung vorbehaltene Gebiet ist wiederum in 5 Zonen geteilt, die sich durch die verschiedene Begrenzung der baulichen Ausnutzungsmöglichkeit unterscheiden. In größeren Bezirken ist die Anlage störender Betriebe untersagt. Um den Angehörigen der minder bemittelten Bevölkerungskreise die Errichtung von Eigenhäusern tunlichst zu erleichtern, sind Sondervorschriften für Einfamilienhäuser erlassen worden, die nicht unerhebliche Vergünstigungen gegenüber den für die anderen Bauten gültigen Bestimmungen gewähren.

Durch die Verordnung vom 15. März 1910 hat der Polizeipräsident in Berlin der Vorortbauordnung entsprechende Bestimmungen für die außerhalb der Ringbahn belegenen Gebiete von Deutsch-Wilmersdorf, Schöneberg, Nixdorf, Lichtenberg, Vorhagen-Kummelsburg und Stralau in Kraft gesetzt.

Baupolizei-
verordnungen
für
Provinzial-
städte.

In allen neueren Städtebauordnungen tritt das Bestreben in den Vordergrund, durch Einschränkung und Abstufung der baulichen Ausnutzbarkeit der Grundstücke und durch Einführung des sogen. Bauwuchzwanges für die Außenbezirke die Wohndichtigkeit zu vermindern, die Zuführung von Luft und Licht in die Wohnräume zu verbessern und für die Gebiete der offenen, landhausmäßigen Bauweise das ruhige, unbelästigte Wohnen durch das Verbot der Errichtung von Fabriken zu sichern. Ebenso ist in den meisten Bauordnungen darauf Bedacht genommen, den Angehörigen der minder-

bemittelten Bevölkerungsklassen die Schaffung eines eigenen Heims durch besondere für die Errichtung von Einfamilienhäusern vorgesehene Vergünstigungen zu erleichtern.

Da wiederholt Klage darüber geführt wurde, daß die ländlichen Baupolizeiverordnungen den besonderen Bedürfnissen des landwirtschaftlichen Betriebes nicht ausreichend Rechnung trügen und zum Teil Forderungen stellten, die für das platte Land über das im öffentlichen Interesse gebotene Maß hinausgingen, wurde von der Zentralinstanz nach Benehmen mit dem Deutschen Landwirtschaftsrat die Prüfung und Änderung der ländlichen Bauordnungen angeordnet. Bei der in die Wege geleiteten Revision der Bauordnungen soll vornehmlich dahin gestrebt werden, daß zwischen den polizeilich wahrzunehmenden Interessen (Feuersicherheit, Gesundheit, Standesicherheit, Verkehr) und den auf den landwirtschaftlichen Betrieb zu nehmenden Rücksichten ein billiger Ausgleich gefunden wird. Die Bestimmungen sollen demgemäß so gestaltet werden, daß ein zweckmäßiges Bauen bei Vermeidung unnützer Kosten möglich ist. Um dieses Ziel zu erreichen, sind den Provinzialbehörden wichtige Fingerzeige gegeben, die auf die Milderung der bisher gestellten Forderungen abzielen. Es ist z. B. Vorsorge getroffen, daß die sogen. weiche Bedachung der Gebäude mit Stroh oder Rohr da, wo sie üblich ist, mit den nötigen Vorsichtsmaßregeln weiter zugelassen wird. Auch ist bestimmt, daß die ländlichen Bauordnungen Vorschriften enthalten sollen, die die Errichtung von Einfamilienhäusern erleichtern.

Baupolizei-
verordnungen
für das
platte Land.

3. Baupolizeivorschriften für besondere Gebäudegattungen und besondere Baukonstruktionen.

Auf Grund der in dem vergangenen Jahrzehnt gesammelten Erfahrungen ist unterm 6. April 1909 ein neues Muster für Polizeiverordnungen über die „bauliche Anlage, die innere Einrichtung und den Betrieb von Theatern, öffentlichen Versammlungsräumen und Zirkusanlagen“ den Regierungspräsidenten zugestellt worden. Hierbei sind die auf dem Gebiete des Theaterbaues eingeführten neuen Bauformen, insbesondere die des ranglosen amphitheatralisch ansteigenden Parketttheaters berücksichtigt worden. Unter Aufhebung der früheren Bestimmungen sind hiernach neue Polizeiverordnungen erlassen.

Theater, öffent-
liche Versamm-
lungsräume
und Zirkus-
anlagen.

Diese unterscheiden sich von den früheren hauptsächlich durch eine Verschärfung der im Interesse der Sicherheit zu stellenden Anforderungen. Die Rauchtheater haben eine besondere und die öffentlichen Versammlungsräume mit Bühnenanlagen eine eingehendere Behandlung erfahren. Während bisher nur für große Theater elektrische Beleuchtung vorgeschrieben war, sind nunmehr alle Theater zu ihrer Einrichtung verpflichtet worden.

Warenhäuser. Angesichts der starken Zunahme der Waren- und Geschäftshäuser mit immer größeren Raumverhältnissen ist schon nach wenigen Jahren geprüft worden, ob die feuer- und baupolizeilichen Vorschriften vom 6. Mai 1901 für diese noch genügten. Infolgedessen sind zur Abwendung der den Besuchern und Angestellten solcher Häuser drohenden Gefahren neue Bestimmungen ausgearbeitet, mit deren Durchführung die Regierungspräsidenten unterm 2. November 1907 beauftragt worden sind. Als Waren- und Geschäftshäuser gelten alle Gebäude, in denen in mehr Geschossen als im Erdgeschoß und in dem darüber liegenden Stockwerk größere Mengen brennbarer Stoffe feilgehalten werden. Die gestellten Sonderanforderungen sollen insbesondere eine tunlichst sichere Entleerung dieser großen Verkaufsräume bei Gefahr gewährleisten. Die Einrichtung von Wohnungen im vierten Stockwerk und im Dachgeschoß von Warenhäusern ist überhaupt verboten worden.

Besondere Baukonstruktionen. Über die Verwendung von Konstruktionen aus Eisenbeton bei Hochbauten sind unterm 24. Mai 1907 auf Grund der inzwischen gesammelten Erfahrungen abgeänderte Bestimmungen ergangen, die den Baupolizeibehörden fortan als Grundlage für die Prüfung der Zulässigkeit solcher Bauten zu dienen haben.

Für die Zulassung ebener Decken aus Ziegelsteinen mit Eiseneinlagen kommen diese Vorschriften mit bestimmten Maßgaben ebenfalls in Betracht. Mit den bei Hochbauten anzunehmenden Belastungen und Beanspruchungen der Baustoffe beschäftigen sich die unterm 31. Januar 1910 erlassenen neuen Vorschriften, die für Staats- und Privatbauten gleichmäßig gelten.

4. Bebauungspläne.

Die Gesichtspunkte, die nach den neueren Anschauungen auf dem Gebiete des Städtebaues bei der Aufstellung der Fluchtlinien- und Bebauungspläne Beachtung finden sollen, sind in den ausführlichen, an die Provinzial-

behörden gerichteten Erlassen vom 24. April und 20. Dezember 1906 niedergelegt. Danach ist allen in rascher Entwicklung befindlichen Gemeinden, ganz besonders den Vororten der großen Städte, die rechtzeitige Aufstellung der Pläne nach Maßgabe der voraussichtlichen Entwicklung des Orts nahe gelegt. Neben den Rücksichten der Zweckmäßigkeit, die auf die Ausweisung einer genügenden Anzahl freier Plätze und auf die Anlage ruhiger Wohnstraßen zwischen den mehr für den Verkehr vorzusehenden breiten Straßen zügen hinweisen, soll das ästhetische Interesse bei der Gestaltung der Bebauungspläne nicht außer acht gelassen werden.

5. Bauarbeiterchutz.

Dem Schutze der Bauarbeiter gegen Unfall und Krankheit ist in besonderem Maße Aufmerksamkeit gewidmet worden. Die von den Baugewerksberufsgenossenschaften erlassenen Unfallverhütungsvorschriften, die neben den in den Baupolizeiverordnungen enthaltenen Arbeiterschutzbestimmungen und den polizeilichen Gerüstordnungen an erster Stelle die Aufgabe haben, die mit der Natur des Baugewerbes verknüpfte Unfallgefahr herabzumindern, sind nachgeprüft worden. Die hiernach vorgeschlagenen Abänderungen und Ergänzungen sind den Regierungspräsidenten unterm 16. April 1907 zur geeigneten Verwertung mitgeteilt worden. Soweit die Berufsgenossenschaften inzwischen die für sie geltenden Vorschriften neu gefaßt haben, sind diese Bestimmungen von ihnen berücksichtigt worden. Die Vorschriften über den Schutz der Bauarbeiter gegen Erkrankungen und Gesundheitsschädigungen sind weiter ausgebildet worden. Die neuen Bestimmungen vom 17. Juli 1907 enthalten namentlich über die Anlage und Einrichtung der Baubuden und deren Erwärmung in der kälteren Jahreszeit, die Schaffung von Gelegenheit zum Wärmen von Speisen und Getränken sowie die Herstellung und Beschaffenheit der Bedürfnisanstalten wesentlich schärfere Forderungen. In den meisten größeren und auch in sehr vielen kleineren Gemeinden sind die neuen Grundzüge inzwischen eingeführt. Durch eine ausreichende polizeiliche Kontrolle der Bauausführungen in den einzelnen Gemeinden, die neben der den Berufsgenossenschaften gesetzlich obliegenden Baubeaufsichtigung erfolgt, ist ferner dafür gesorgt, daß jene Bestimmungen in der Praxis auch tatsächlich befolgt werden. Der Erlaß vom 27. Februar 1903, durch den die Polizeibehörden angewiesen

sind, für verschärfte außerterminliche Überwachung der Bauausführungen und für Anstellung des dazu nötigen Personals zu sorgen, hat durchweg zu erheblicher Verbesserung der Verhältnisse geführt. Neuerdings sind die Regierungspräsidenten nochmals angewiesen worden, bei den Gemeinden, in denen die Kontrolle jetzt noch nicht als befriedigend anerkannt werden kann, mit allem Nachdruck auf eine Vermehrung des technisch vorgebildeten Personals hinzuwirken. Das Streben geht dahin, überall, auch in den kleineren Gemeinden und Polizeibezirken, eine ausreichende technische Mitwirkung bei den Geschäften der Baupolizei und eine ausreichende Kontrolle der Arbeiterschutzvorschriften durch die Anstellung von besonderen technischen Beamten zu erreichen. Für die verhältnismäßig kleine Anzahl von Gemeinden mit königlicher Baupolizei sind seit dem Jahre 1902 wesentlich in Rücksicht auf den Bauarbeiterchutz

16	Stellen für	Polizei-Bauinspektoren,
21	„ „	Baufekretäre,
11	„ „	Bauassistenten

neu geschaffen worden.

Im Landespolizeibezirk Berlin üben allein 20 mittlere Beamte lediglich die örtliche Baukontrolle aus. Weiterhin ist angeregt, die niederen Kontrollorgane der Baupolizeibehörden durch Unterrichtskurse, deren Kosten von den beteiligten Gemeinden gemeinschaftlich zu bestreiten sind, für ihre besonders dem Arbeiterschutz gewidmete Tätigkeit fortzubilden. In mehreren Regierungsbezirken ist dieser Anregung bereits mit gutem Erfolge entsprochen worden.

Eine wertvolle Handhabe zur Verminderung der durch Unfähigkeit und Leichtfinn von Unternehmern verursachten Unfälle bietet das unterm 7. Januar 1907 ergangene Reichsgesetz, betreffend die Abänderung der Gewerbeordnung, wonach nunmehr die Möglichkeit besteht, den Stand der Bauunternehmer und Bauleiter von ungeeigneten Elementen zu befreien. Den Polizeibehörden ist nachdrücklich zur Pflicht gemacht worden, in allen geeigneten Fällen das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren zur Entfernung unzuverlässiger Unternehmer zu betreiben. Die Tätigkeit der Verwaltung auf dem Gebiete des Bauarbeiterchutzes ist nicht ohne Erfolg geblieben, wie die vom Reichs-Versicherungsamte veröffentlichte Unfallstatistik zeigt. Während im Jahre 1900 bei den für Preußen in Betracht kommenden 9 Baugewerksberufsgenossenschaften auf 100 000 Arbeiter noch 89 Unfälle

kamen, die den Tod oder die dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit zur Folge gehabt haben, ist diese Ziffer bis zum Jahre 1908, dem letzten, von dem eine Statistik vorliegt, auf 68,2 herabgesunken.

6. Baupolizeigebühren.

In allen Städten und großen Gemeinden, in denen die Baupolizeiverwaltung durch besondere staatliche Organe wahrgenommen wird, sind auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 30. Dezember 1895 Baupolizeigebührenordnungen erlassen worden.

Die dem Staate aus der Gebührenerhebung in Berlin, Charlottenburg, Schöneberg, Nixdorf, Deutsch-Wilmersdorf, Lichtenberg, Borchagen-Kummelsburg, Stralau, Königsberg, Danzig, Potsdam, Cassel, Fulda, Wiesbaden, in den Vororten von Kiel und Hannover, in Geestemünde, Lehe, Wilhelmshaven, Coblenz und Saarbrücken erwachsenen Einnahmen betragen nach dem Durchschnitt der letzten fünf Jahre 594 000 *M.* Im Etat für 1910 sind sie mit 705 000 *M.* vorgesehen.

L. Sonstige Tätigkeit.

Die Umarbeitung des Entwurfs eines einheitlichen preußischen Wasserrechts vom Jahre 1893 durch Kommissare des Ministeriums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten und des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten führte zu einem zweiten Gesetzentwurfe vom Jahre 1906. Dieser ist von den Provinzialbehörden eingehend begutachtet, auch von zahlreichen Interessenten aus der Industrie und der Landwirtschaft besprochen worden. Unter Berücksichtigung des so gewonnenen Materials ist nochmals eine andere Gesetzesvorlage ausgearbeitet worden. In diese sind unter Verzicht auf das früher beabsichtigte besondere Talsperrengesetz auch Bestimmungen über Talsperren mit eingearbeitet, die den sich aus der gegenwärtigen Rechtslage und Rechtsprechung für Talsperren ergebenden wirtschaftlichen Übelständen abhelfen sollen. Insbesondere sind Bestimmungen über die Verleihung des privaten Rechts zur Anlage von Talsperren, über ihre landespolizeiliche Beaufsichtigung und die Heranziehung von Unterliegern zu den Kosten aufgenommen worden. Auch wird nunmehr die Regelung der

Grundwasser- und der Abwässerfrage angestrebt. Die Arbeiten für die Neugestaltung des Wasserrechts sind soweit gediehen, daß von den beiden Ressorts dem Staatsministerium der Gesekentwurf in allernächster Zeit wird unterbreitet werden können.

Erweiterter
Grunderwerb
am Rhein-
Weser-Kanal
und am Groß-
schiffahrtswege
Berlin-Stettin.

Durch das Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 sind der Staatsregierung im ganzen 6 714 000 *M* zur Verfügung gestellt, um an geeigneten Stellen am Rhein-Weser-Kanal und an der neuen Lippe-Wasserstraße Gelände über den unmittelbaren Baubedarf hinaus zu erwerben. Hiermit war über die Grenzen hinausgegangen, die in der seitherigen Praxis dem Grunderwerb gezogen waren. Diese Maßnahme war durch die Besorgnis veranlaßt, daß die Entwicklung des Verkehrs in dem industriell stark entwickelten rheinisch-westfälischen Kohlenbezirk, der mit den großen staatlichen Aufwendungen für den Kanal gefördert werden sollte, durch die Privatspekulation zurückgehalten oder gar unmöglich gemacht werden könnte. Andererseits wollte man die Allgemeinheit mittelbar an der Steigerung des Werts des Grund und Bodens beteiligen, die erfahrungsmäßig bei großen öffentlichen Bauten eintritt.

Nach der Inangriffnahme der genaueren Vorarbeiten erwies es sich bald als zweckmäßig, für den Staat in größerem Umfange Flächen anzukaufen, als anfänglich geplant war. Die Erfahrungen sprachen ferner dafür, bei dem Großschiffahrtswege Berlin—Stettin dieselbe Maßnahme zu treffen. Auf Anregung des Herrenhauses sind daher durch das Gesetz, betreffend den erweiterten Grunderwerb am Rhein-Weser-Kanal und am Großschiffahrtswege Berlin—Stettin, vom 17. Juli 1907 weitere 20 Millionen Mark bereitgestellt worden, so daß nunmehr im ganzen 26 714 000 *M* zur Verfügung stehen.

Es ist in Aussicht genommen, die für Ankäufe bewilligten Gelder folgendermaßen zu verwenden:

1. am Kanal vom Rhein nach Herne	8 913 000 <i>M</i> ,
2. am Lippe-Seitenkanal Datteln-Hamm	2 585 000 „ „
3. am Dortmund-Ems-Kanal	490 000 „ „
4. am Ems-Weser-Kanal	9 536 000 „ „
5. an der Lippe von Wesel bis Datteln und von Hamm bis Lippstadt	3 190 000 „ „
zusammen am Rhein-Weser-Kanal (1—5) . .	24 714 000 <i>M</i> ,
6. am Großschiffahrtswege Berlin—Stettin	2 000 000 „ „
insgesamt (1—6)	26 714 000 <i>M</i>

Eine Beteiligung der Kanalgaranten an dem auf Grund des Gesetzes vom 17. Juli 1907 erfolgenden erweiterten Grunderwerb ist ausdrücklich offengehalten worden. Die Verbände haben jedoch von der gesetzlichen Befugnis keinen Gebrauch gemacht.

Bei der großen Bedeutung des Wasserstraßengesetzes für den Staat ist eine Bestimmung darin aufgenommen, nach der im Notfalle die Grundstücke widerstrebender Eigentümer enteignet werden können. Das Enteignungsrecht ist indessen räumlich auf Grundstücke bis zu 1 km Entfernung von der Mittellinie des Kanals beschränkt worden. Die ursprünglich kürzer bemessene Frist zur Ausübung des Rechts ist auf Antrag des Abgeordnetenhauses durch die Novelle vom 1. August 1909 wesentlich im Hinblick darauf bis zum 1. Juli 1912 verlängert worden, daß es den Beteiligten noch nicht möglich gewesen sei, wegen der von ihnen zu errichtenden Häfen und des dafür erforderlichen Grund und Bodens Entschließungen zu fassen. An der auszubauenden Lippe-Wasserstraße von Wesel bis Datteln und von Hamm bis Lippstadt läuft diese Frist bis zum 1. Juli 1918, da der Bau jener Wasserstraße erst nach Vollendung des Rhein-Herne-Kanals erfolgen soll.

Der mit dem erweiterten Grunderwerb betretene Weg hat sich, wie in der Öffentlichkeit wiederholt anerkannt worden ist, als durchaus zweckmäßig erwiesen. Es sind bis zum Schlusse des Etatsjahres 1909 erworben:

1. am Kanal vom Rhein nach Herne	605 ha für	8 392 000 M,
2. am Lippe-Seitenkanal Datteln-Hamm	131 „ „	1 028 000 „,
3. am Dortmund-Ems-Kanal	19 „ „	199 000 „,
4. am Ems-Weser-Kanal	194 „ „	3 556 000 „,
5. am Waldecker Sammelbecken	16 „ „	82 000 „,
6. an der Lippe von Wesel bis Datteln und von Hamm bis Lippstadt	119 „ „	1 274 000 „,
zusammen am Rhein-Weser-Kanal (1—6)	1084 ha für	14 531 000 M,
7. am Großschiffahrtwege Berlin—Stettin	531 „ „	1 750 000 „,
insgesamt (1—7)	1615 ha für	16 281 000 M.

Es ist nicht in Abrede zu stellen, daß die auf Grund der wasserwirtschaftlichen Gesetze auszuführenden Arbeiten in die Fischereiverhältnisse auf den Strömen eingreifen. Wo Neuregelungen der Stauverhältnisse, Verlegungen des Stromlaufes, Eindeichungen und andere tiefgreifende

Fischereiverhältnisse auf den Strömen.

Maßnahmen Veränderungen von nicht sicher zu übersehender Tragweite für die Fischerei herbeigeführt haben, war vielfach die Entschädigung der Fischer auf der Grundlage des Unterschiedes zwischen den bisherigen und zukünftigen Erträgen der Fischereirechte nicht durchführbar. In solchen Fällen ist der Ankauf der beeinträchtigten Rechte durch den Staat mit den Fischern vereinbart worden; der in dieser Richtung eingeschlagene Weg soll auch weiterhin verfolgt werden. Der Staat nutzt die erworbenen Fischereigerechtigkeiten durch Verpachtung und begegnet durch Auswahl der Pächter der Befürchtung, daß die Staatsankäufe den eingeseffenen Fischerstand in seinem Bestehen gefährden.

Anlagen.

Entwicklung und Umfang der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen
in Preußen und in den einzelnen Provinzen.

Provinz	Einwohner- zahl (31. März 1910)	Flächen- inhalt qkm	Staats- bahnen am 1. April 1900 km	Zuwachs durch Neubau km	Prozent- satz der Ver- mehrung durch Neubau %*	Zuwachs durch Verstaat- lichung usw. km	Staats- bahnen am 31. März 1910 km	auf 10 000 Ein- wohner km	auf 100 qkm km	Verhält- nis der Neben- bahnen zum Gesamt- netz %
Ostpreußen	2 040 604	36 998,75	1 803,78	583,25	32,33	295,46	2 682,49	13,15	7,25	67,67
Westpreußen	1 702 825	25 542,31	1 425,86	684,24	47,99	115,22	2 225,32	13,07	8,71	58,72
Brandenburg mit Berlin	5 972 028	39 905,22	2 974,26	220,54	7,41	141,09	3 335,89	5,59	8,36	25,28
Pommern	1 721 704	30 124,91	1 526,58	398,78	26,12	237,01	2 162,37	12,56	7,18	63,67
Posen	2 054 285	28 982,37	1 987,86	590,94	29,73	29,35	2 608,15	12,70	9,00	54,05
Schlesien	5 149 255	40 324,85	3 866,45	578,36	14,96	69,85	4 514,66	8,77	11,20	37,45
Die östlichen Provinzen	18 640 701	201 878,41	13 584,79	3 056,11	22,50	887,98	17 528,88	9,40	8,68	48,16
Sachsen	3 081 321	25 259,10	2 549,86	90,93	3,57	0,28	2 641,07	8,57	10,46	29,39
Schleswig-Holstein	1 587 845	19 004,18	1 111,02	83,85	7,55	80,72	1 275,59	8,03	6,71	40,98
Hannover	2 884 869	38 506,36	2 304,23	515,21	22,36	—	2 819,44	9,77	7,32	35,65
Westfalen	4 002 932	20 214,39	2 206,81	481,21	21,81	96,89	2 784,91	6,96	13,78	27,86
Hessen-Nassau	2 193 615	15 700,50	1 645,75	325,18	19,76	—	1 970,93	8,98	12,55	42,93
Rheinprovinz	6 972 174	26 996,92	3 511,49	482,93	13,75	—	3 994,42	5,73	14,80	36,64
Die westlichen Provinzen	20 722 756	145 681,45	13 329,16	1 979,31	14,85	177,89	15 486,36	7,47	10,63	34,80
Staat (auschl. Hohenzollern).	39 363 457	347 559,86	26 913,95	5 035,42	18,71	1 065,87	33 015,24	8,39	9,50	41,90

Verteilung des preußisch-hessischen Eisenbahnbesitzes auf die preußischen Provinzen und die außerpreußischen Staaten.

	Ende März 1900 und 1910.				1910 gegen 1900 mehr weniger km
	Vollspurbahnen		Schmalspur- bahnen km	Zusammen km	
	Hauptbahnen km	Nebenbahnen km			
α. Auf die preußischen Provinzen:					
Ostpreußen	590,14 867,19	1 213,64 1 815,30	—	1 803,78 2 682,49	} + 878,71
Westpreußen	633,34 918,71	792,52 1 306,61	—	1 425,86 2 225,32	} + 799,46
Brandenburg mit Berlin	2 350,29 2 492,74	623,97 843,15	—	2 974,26 3 335,89	} + 361,63
Pommern	735,11 785,62	791,47 1 376,75	—	1 526,58 2 162,37	} + 635,79
Posen	1 015,87 1 198,45	971,99 1 409,70	—	1 987,86 2 608,15	} + 620,29
Schlesien	2 628,55 2 824,07	1 108,86 1 527,35	129,04 163,24	3 866,45 4 514,66	} + 648,21
Die östlichen Provinzen	7 953,30 9 086,78	5 502,45 8 278,86	129,04 163,24	13 584,79 17 528,88	} + 3 944,09
Sachsen	1 868,52 1 864,88	681,34 776,19	—	2 549,86 2 641,07	} + 91,21
Schleswig-Holstein	751,60 752,83	359,42 522,76	—	1 111,02 1 275,59	} + 164,57
Hannover	1 724,59 1 814,36	579,64 1 005,08	—	2 304,23 2 819,44	} + 515,21
Westfalen	1 696,33 2 008,97	510,48 775,94	—	2 206,81 2 784,91	} + 578,10
Hessen-Nassau	1 102,39 1 124,88	543,36 846,05	—	1 645,75 1 970,93	} + 325,18
Davon { preussisches Eigentum	1 074,39 1 096,88	541,47 844,16	—	1 615,86 1 941,04	} + 325,18
{ hessisches Eigentum .	28,00 28,00	1,89 1,89	—	29,89 29,89	} —
Rheinprovinz	2 336,54 2 530,70	1 174,95 1 463,72	—	3 511,49 3 994,42	} + 482,93
Hohenzollern	—	—	—	—	} —
Die westlichen Provinzen	9 479,97 10 096,62	3 849,19 5 389,74	—	13 329,16 15 486,36	} + 2 157,20
Davon { preussisches Eigentum	9 451,97 10 063,62	3 847,30 5 387,85	—	13 299,27 15 456,47	} + 2 157,20
{ hessisches Eigentum .	28,00 28,00	1,89 1,89	—	29,89 29,89	} —
Zusammen auf α. Preußen	17 433,27 19 183,40	9 351,64 13 668,60	129,04 163,24	26 913,95 33 015,24	} + 6 101,29
Davon { preussisches Eigentum	17 405,27 19 155,40	9 349,75 13 666,71	129,04 163,24	26 884,06 32 985,35	} + 6 101,29
{ hessisches Eigentum .	28,00 28,00	1,89 1,89	—	29,89 29,89	} —

	Ende März 1900 und 1910.				1910 gegen 1900 <small>mehr weniger</small>
	Vollspurbahnen		Schmalspur- bahnen km	Insgesamt km	
	Hauptbahnen km	Nebenbahnen km			

β. Auf die außerpreussischen Bundesstaaten:

Königreich Bayern	9,15 9,15	— 10,14	—	9,15 19,29	} + 10,14
davon { <i>preussisches Eigentum</i>	—	10,14	—	10,14	} + 10,14
{ <i>hessisches Eigentum</i> .	9,15 9,15	—	—	9,15 9,15	} —
Königreich Sachsen	120,05 142,99	14,04 14,04	—	134,09 157,03	} + 22,94
Großherzogtum Baden	26,91 68,79	— 8,55	—	26,91 77,34	} + 50,43
davon { <i>preussisches Eigentum</i>	—	—	—	—	} —
{ <i>hessisches Eigentum</i> .	26,91	—	—	26,91	} + 9,80
{ <i>badisches Eigentum</i> . .	28,16	8,55	—	36,71	} + 40,63
Großherzogtum Hessen	756,29 841,03	241,61 476,84	—	997,90 1 317,87	} + 319,97
davon { <i>preussisches Eigentum</i>	107,46 118,31	5,09 26,71	—	112,55 145,02	} + 32,47
{ <i>hessisches Eigentum</i> .	648,83 722,72	236,52 450,13	—	885,35 1 172,85	} + 287,50
Großherzogtum Mecklenburg- Schwerin	125,19 125,30	31,58 32,63	—	156,77 157,93	} + 1,16
„ Sachsen-Weimar . .	200,35 200,24	67,42 164,09	—	267,77 388,86	} + 121,09
„ Mecklenburg-Strelitz	75,71 75,66	0,60 0,61	—	76,31 76,27	} — 0,04
„ Oldenburg	41,62 40,93	28,10 28,10	—	69,72 69,03	} — 0,69
Herzogtum Braunschweig	345,80 342,12	56,57 91,08	—	402,37 433,20	} + 30,83
„ Sachsen-Meiningen . .	153,68 153,70	56,71 89,33	48,00 51,32	258,39 294,35	} + 35,96
„ Sachsen-Altenburg . .	45,03 45,03	7,71 24,74	—	52,74 69,77	} + 17,03
„ Sachsen-Coburg-Gotha .	141,20 142,92	127,54 148,36	—	268,74 291,28	} + 22,54
„ Anhalt	215,84 214,65	53,07 53,41	—	268,91 268,06	} — 0,85
Fürstentum Schwarzburg- Sondershausen	60,76 60,76	14,59 14,59	—	75,35 75,35	} —
„ Schwarzburg-Rudolstadt	52,28 52,28	31,39 67,68	—	83,67 119,96	} + 36,29
„ Waldeck	3,87 3,87	31,43 45,88	—	35,30 49,75	} + 14,45
„ Reuß älterer Linie . . .	—	8,02 8,02	—	8,02 8,02	} —
„ Reuß jüngerer Linie . .	31,23 31,23	15,43 30,33	—	46,66 61,56	} + 14,90

	Ende März 1900 und 1910.				1910 gegen 1900 mehr weniger km
	Vollspurbahnen		Schmalspur- bahnen km	Insgesamt km	
	Hauptbahnen km	Nebenbahnen km			
Fürstentum Schaumburg-Lippe . . .	24,32 24,33	—	—	24,32 24,33	} + 0,01
„ „ Lippe	43,97 43,95	39,53 50,84	—	83,50 94,79	} + 11,29
Freie und Hansestadt Lübeck . . .	3,77 3,77	—	—	3,77 3,77	} —
„ „ Bremen . . .	38,63 38,63	1,02 —	—	39,65 38,63	} — 1,02
„ „ Hamburg . . .	28,27 37,51	4,87 4,86	—	33,14 42,37	} + 9,23
zusammen auf β. außerpreussische Bundesstaaten	2 543,92 2 698,84	831,23 1 364,12	48,00 75,85	3 423,15 4 138,81	} + 715,66
{ <i>preussisches Eigentum</i>	<i>1 859,03</i> 1 898,18	<i>594,71</i> 905,44	<i>48,00</i> 75,85	<i>2 501,74</i> 2 879,47	} + 377,73
{ <i>hessisches Eigentum .</i>	<i>684,89</i> 760,03	<i>236,52</i> 458,68	—	<i>921,41</i> 1 218,71	} + 297,30
{ <i>badisches Eigentum. .</i>	— 40,63	—	—	— 40,63	} + 40,63
γ. Auf das Ausland:					
Kaiserreich Österreich	5,26 —	— 3,43	—	5,26 3,43	} — 1,83
die Niederlande	5,37 4,95	—	—	5,37 4,95	} — 0,42
zusammen auf γ. Ausland . . .	10,63 4,95	— 3,43	—	10,63 8,38	} — 2,25
Im ganzen ($\alpha + \beta + \gamma$) Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr	19 987,82 21 887,19	10 182,87 15 036,15	177,04 239,09	30 347,73 37 162,43	} + 6 814,70
{ <i>preussisches Eigentum</i>	<i>19 274,93</i> 21 058,53	<i>9 944,46</i> 14 575,58	<i>177,04</i> 239,09	<i>29 396,43</i> 35 873,20	} + 6 476,77
{ <i>hessisches Eigentum .</i>	<i>712,89</i> 788,03	<i>238,41</i> 460,57	—	<i>951,30</i> 1 248,60	} + 297,30
{ <i>badisches Eigentum. .</i>	— 40,63	—	—	— 40,63	} + 40,63

Anlage 3.

Die Fahrzeuge und die für ihre Beschaffung aufgewendeten Beträge.

Jahr	Bestand am Ende des Jahres				Es sind aufgewendet für die im Laufe des Jahres hinzugekommenen				
	Loko- motiven	Personen- wagen	Gepäc- wagen	Güter- wagen	Lokomotiven	Personen- wagen	Gepäcswagen	Güterwagen	Fahrzeuge im ganzen
	Stück	Stück	Stück	Stück	M	M	M	M	M
1899	12 460	22 674	5 861	276 933	—	—	—	—	—
1900	12 871	23 463	6 247	284 670	45 678 791	15 921 363	4 376 159	44 298 166	110 274 479
1901	13 200	24 307	6 396	288 242	44 303 028	18 140 343	2 032 881	36 421 733	100 897 985
1902	13 720	25 542	6 773	291 017	47 501 587	22 692 622	4 435 957	27 442 016	102 072 182
1903	14 322	26 332	6 974	300 236	48 380 224	23 863 135	2 811 205	27 901 466	102 956 030
1904	14 837	27 393	7 222	310 653	52 105 071	32 943 458	4 833 576	42 873 782	132 755 887
1905	15 368	28 723	7 580	324 618	54 865 781	38 305 702	4 203 423	54 656 753	152 031 659
1906	16 184	30 432	8 328	347 410	68 518 610	43 970 128	9 386 013	75 658 413	197 533 164
1907	17 320	32 777	9 342	372 843	93 163 094	60 254 839	12 276 440	90 610 173	256 304 546
1908	18 483	35 232	10 270	392 494	105 219 660	61 215 890	9 902 674	75 582 989	251 921 213
1909	19 394	37 265	10 821	405 900	96 925 358	50 578 833	6 229 704	47 213 377	200 947 272
				zusammen	656 661 204	367 886 313	60 488 032	522 658 868	1 607 694 417

Anlage 4.

Leistungen der im eigenen Betriebe befindlichen Fahrzeuge auf eigenen und fremden Betriebsstrecken und auf Neubaufstrecken.

J a h r	Lokomotiv-Nutz- kilometer	Wagen-Nutzkilometer			im ganzen
		Personenwagen	Gepäcswagen	Güterwagen	
1900	331 199 393	2 660 319 468	685 142 534	9 643 720 150	12 989 182 152
1901	335 079 944	2 750 393 675	703 666 273	9 328 823 786	12 782 883 734
1902	347 843 882	2 976 766 987	732 933 480	9 721 967 351	13 431 667 818
1903	378 223 806	3 256 034 967	810 599 253	10 349 719 553	14 416 353 773
1904	406 771 554	3 531 219 566	867 335 649	10 906 935 126	15 305 490 341
1905	434 106 072	3 867 705 379	935 768 799	11 816 291 556	16 619 765 734
1906	466 221 624	4 354 355 390	1 063 150 073	12 646 210 789	18 063 716 252
1907	496 975 966	4 767 273 369	1 185 186 620	13 535 220 127	19 487 680 116
1908	485 365 514	4 877 699 771	1 182 235 605	13 033 917 609	19 093 852 985
1909	479 423 767	5 203 911 965	1 219 573 767	13 775 453 336	20 198 939 068

Die auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen und den im Betriebe und bei Zügen vorgekommenen

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Jahr	Betriebsunfälle in Preußen und Deutschland					
	Überhaupt				Entgleisungen	
	Gesamtzahl		Auf 1 000 000 Zugkilometer in allen Zügen		Gesamtzahl	
	Preußen	Deutschland	Preußen	Deutschland	Preußen	Deutschland
1900	2 094	3 507	6,6	7,2	340	505
1901	1 837	3 097	5,7	6,2	296	453
1902	1 844	3 044	5,5	6,0	291	427
1903	1 926	2 914	5,3	5,4	258	362
1904	2 261	3 352	5,8	6,0	315	427
1905	2 315	3 586	5,6	6,1	312	462
1906	2 529	3 825	5,7	6,0	325	456
1907	2 732	4 101	5,8	6,1	350	477
1908	2 225	3 502	4,8	5,2	292	436
1909	2 088	3 388	4,5	5,1	273	404
Der zehnjährige Durchschnitt beträgt			5,53	5,93	—	—

Die auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen, den deutschen

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
Jahr	Überhaupt verunglückte Reisende											
	Im ganzen						Auf 1 000 000 Reisende					
	Preußen		Deutschland		England		Preußen		Deutschland		England	
	getötet	getötet und verletzt	getötet	getötet und verletzt	getötet	getötet und verletzt	getötet	getötet und verletzt	getötet	getötet und verletzt	getötet	getötet und verletzt
1900	78	338	119	708	135	2561	0,13	0,58	0,14	0,83	0,12	2,24
1901	59	319	88	467	135	2280	0,10	0,54	0,10	0,53	0,12	1,94
1902	48	297	75	497	129	2675	0,08	0,49	0,08	0,55	0,11	2,25
1903	46	263	73	395	148	2829	0,07	0,40	0,08	0,42	0,12	2,37
1904	56	331	74	453	115	2784	0,08	0,46	0,08	0,44	0,10	2,32
1905	83	430	119	617	148	2516	0,10	0,55	0,11	0,55	0,12	2,10
1906	72	480	118	715	166	2746	0,08	0,56	0,10	0,59	0,13	2,21
1907	98	582	135	788	120	2786	0,11	0,64	0,11	0,63	0,09	2,21
1908	69	443	105	666	102	2627	0,07	0,46	0,08	0,49	0,08	2,06
1909	88	434	121	688	83	2621	0,085	0,42	0,08	0,47	0,07	2,07
Der zehnjährige Durchschnitt beträgt				—	—	0,09	0,51	0,10	0,55	0,11	2,18	

deutschen Eisenbahnen vorgekommenen Unfälle sowie die Entgleisungen und Zusammenstöße.

8.	9.	10.	11.	12.	13.
Betriebsunfälle in Preußen und Deutschland					
Entgleisungen		Zusammenstöße			
Auf 1 000 000 Zugkilometer in allen Zügen		Gesamtzahl		Auf 1 000 000 Zugkilometer in allen Zügen	
Preußen	Deutschland	Preußen	Deutschland	Preußen	Deutschland
1,08	1,03	215	344	0,68	0,71
0,92	0,91	190	293	0,59	0,59
0,87	0,84	159	237	0,48	0,47
0,70	0,68	171	249	0,46	0,47
0,96	0,84	190	303	0,49	0,53
0,86	0,83	216	314	0,53	0,53
0,74	0,72	268	381	0,61	0,60
0,75	0,71	272	397	0,58	0,59
0,63	0,65	190	305	0,41	0,45
0,56	0,60	179	298	0,39	0,44
0,81	0,78	—	—	0,52	0,54

Anlage 6.

und den englischen Eisenbahnen verunglückten Reisenden.

14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.
Unvericuldet — durch Zugunfälle — verunglückte Reisende											
Im ganzen						Auf 1 000 000 Reisende					
Preußen		Deutschland		England		Preußen		Deutschland		England	
getötet	getötet und verlezt	getötet	getötet und verlezt	getötet	getötet und verlezt	getötet	getötet und verlezt	getötet	getötet und verlezt	getötet	getötet und verlezt
13	174	22	450	16	878	0,02	0,30	0,03	0,53	0,01	0,77
18	175	18	237	—	476	0,03	0,30	0,02	0,27	—	0,41
3	131	4	230	6	738	0,005	0,22	0,004	0,25	0,005	0,62
2	122	6	183	25	794	0,003	0,18	0,007	0,19	0,02	0,67
—	142	—	189	6	540	—	0,20	—	0,18	0,005	0,45
18	230	19	298	39	435	0,02	0,29	0,02	0,27	0,03	0,36
1	255	5	357	58	689	0,001	0,30	0,004	0,29	0,04	0,51
14	357	15	416	18	552	0,02	0,39	0,01	0,33	0,01	0,45
3	204	5	288	—	283	0,003	0,20	0,004	0,21	—	0,22
25	230	25	330	1	391	0,02	0,22	0,02	0,22	0,001	0,31
—	—	—	—	—	—	0,012	0,260	0,012	0,274	0,012	0,477

Die auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen, den deutschen und

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
	Überhaupt verunglückte Beamte und Arbeiter											
Jahr	Im ganzen						Auf 1000 Beamte und Arbeiter der Betriebsverwaltung					
	Preußen		Deutschland		England		Preußen		Deutschland		England	
	getötet	getötet und verletzt	getötet	getötet und verletzt	getötet	getötet und verletzt	getötet	getötet und verletzt	getötet	getötet und verletzt	getötet	getötet und verletzt
1900	360	1152	554	2003	583	5168	1,18	3,77	1,18	4,28	1,45	12,83
1901	323	987	480	1732	511	4754	1,05	3,22	1,01	3,65	1,18	10,99
1902	320	973	455	1654	447	4270	1,03	3,12	0,96	3,49	1,03	9,87
1903	346	1101	494	1707	455	4260	1,07	3,40	1,02	3,50	1,05	9,85
1904	401	1271	565	1973	416	4337	1,02	3,24	0,97	3,39	0,96	10,04
1905	416	1293	600	2030	399	4199	1,01	3,13	0,99	3,35	0,92	9,72
1906	512	1463	703	2216	438	4803	1,14	3,27	1,08	3,42	1,01	11,11
1907	526	1570	714	2387	454	6267	1,13	3,36	1,08	3,59	0,99	13,67
1908	409	1248	604	2062	382	5522	0,88	2,67	0,86	2,95	0,83	12,05
1909	383	1150	533	1881	334	5062	0,81	2,40	0,77	2,72	0,73	11,04
Der zehnjährige Durchschnitt beträgt					—	—	1,03	3,16	0,99	3,43	1,02	11,12

Anlage 8.

Überficht

über die Truppenbeförderungen aus Anlaß der großen Herbstübungen.

im Jahre	Sonderzüge verkehrten		Zahl der Wagen in den Vollzügen	Es wurden befördert							Bemerkungen
	leer	beladen		Offiziere	Mannschaften	Pferde	Kriegshunde	Fahrzeuge	Fahrräder	Gepäck	
	Anzahl							Stück	Stück	kg	
1900	534	784	27 015	26 803	671 181	24 417	36	1061	6836	6 742 000	
1901	533	905	30 026	25 037	643 774	43 729	6	2150	6228	6 922 000	
1902	534	599	19 712	17 923	481 171	20 242	4	953	4482	4 381 000	
1903	594	639	21 806	20 724	547 565	18 918	4	887	5785	4 792 000	
1904	616	677	22 336	19 705	540 104	21 320	8	1127	5432	4 709 000	
1905	606	658	20 942	18 401	506 426	20 772	8	1274	4701	4 671 000	
1906	678	914	27 311	22 809	635 629	33 551	—	2215	6085	5 068 000	
1907	868	1030	34 158	21 561	614 727	70 231	—	4317	5355	18 507 000	
1908	634	815	26 914	21 027	540 044	47 477	—	2993	4881	6 465 000	
1909	596	750	23 385	18 324	477 998	37 462	6	3044	4397	4 105 000	

den englischen Eisenbahnen verunglückten Beamten und Arbeiter.

14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.
Unverschuldet — durch Zugunfälle — verunglückte Beamte und Arbeiter											
Im ganzen						Auf 1000 Beamte und Arbeiter der Betriebsverwaltung					
Preußen		Deutschland		England		Preußen		Deutschland		England	
getötet	getötet und verletzt	getötet	getötet und verletzt	getötet	getötet und verletzt	getötet	getötet und verletzt	getötet	getötet und verletzt	getötet	getötet und verletzt
14	144	16	209	24	204	0,05	0,47	0,03	0,45	0,06	0,51
16	114	21	171	8	164	0,05	0,38	0,04	0,36	0,02	0,38
8	104	14	175	4	114	0,03	0,33	0,03	0,37	0,01	0,26
16	149	22	201	9	155	0,05	0,46	0,05	0,41	0,02	0,36
21	175	30	257	7	121	0,05	0,45	0,05	0,44	0,02	0,28
31	226	39	318	6	118	0,08	0,55	0,06	0,52	0,01	0,27
31	209	38	289	13	153	0,07	0,47	0,06	0,45	0,03	0,35
16	207	21	308	13	249	0,03	0,44	0,03	0,41	0,03	0,54
13	170	25	270	6	170	0,03	0,35	0,04	0,39	0,01	0,37
9	123	13	202	16	145	0,02	0,26	0,02	0,29	0,03	0,32
—	—	—	—	—	—	0,05	0,42	0,04	0,41	0,02	0,36

Deutsche Fahrkartensteuer.

Bei einem Fahrpreise von:	in III.	II.	I. Wagenklasse.
0,60 M bis 2 M	5 ₰	10 ₰	20 ₰
mehr als 2 „ „ 5 „	10 „	20 „	40 „
„ „ 5 „ „ 10 „	20 „	40 „	80 „
„ „ 10 „ „ 20 „	40 „	80 „	160 „
„ „ 20 „ „ 30 „	60 „	120 „	240 „
„ „ 30 „ „ 40 „	90 „	180 „	360 „
„ „ 40 „ „ 50 „	140 „	270 „	540 „
„ „ 50 „	200 „	400 „	800 „

Für Kinderkarten ist die Hälfte der für den vollen Fahrpreis festgesetzten Stempelabgabe, mindestens jedoch 5 ₰ zu entrichten.

Befreit sind: 1. die Militär-, Schüler- und Arbeiterkarten; 2. Fahrkarten der dritten Wagenklasse, soweit im Eisenbahnverkehr eine vierte Wagenklasse nicht geführt wird und wenn der Fahrpreis der dritten Wagenklasse den Satz von 2 ₰ für das Kilometer nicht übersteigt.

Normaltransportgebühren der deutschen Eisenbahnen

Fahrpreise für Personenzüge.*)

Für 1 Personenkilometer I. Klasse 7 \mathcal{F} , III. Klasse 3 \mathcal{F} ,
II. „ 4,5 „, IV. } „ 2 „
IIIb } „ 2 „.

Schnellzugzuschläge.*)

Für 1 bis 75 km 0,50 \mathcal{M} in I. und II. Klasse, 0,25 \mathcal{M} in III. Klasse,
„ 76 „ 150 „ 1,00 „ „ I. „ II. „ , 0,50 „ „ III. „ ,
über 150 „ 2,00 „ „ I. „ II. „ , 1,00 „ „ III. „ .

*) Anmerkung: Die bayerischen und badischen Staatseisenbahnen führen statt der IV. Klasse die III b Klasse.

Die vereinbarten Mindestsätze an Fahrgeld sind von den württembergischen Staatsbahnen für die IV. Klasse, von der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn für die II., III. und IV. Klasse etwas erhöht worden.

Die Fahrpreise der zusammenstellbaren Fahrscheine betragen einschließlich der Zuschläge für Schnellzugsbenutzung

für 1 Personenkilometer

in der I. Klasse 7,3 \mathcal{F} , in der II. Klasse 4,8 \mathcal{F} und in der III. Klasse 3,2 \mathcal{F} .

für Personen und Reisegepäck.

Gepäcktarif.

Auf Entfernungen von (Zonen)	Gewichtsstufen								
	Vorz. stufe	1	2	3	4	5	6	7	8
		Gepäckfracht für Sendungen im Gewichte von							
	1 bis 25 kg	26 bis 35 kg	36 bis 50 kg	51 bis 75 kg	76 bis 100 kg	101 bis 125 kg	126 bis 150 kg	151 bis 175 kg	176 bis 200 kg
<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	
Nahzone 1 bis 25 km	0,20	0,20	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60
I. 26 „ 50 „	0,20	0,25	0,50	0,75	1,00	1,25	1,50	1,75	2,00
II. 51 „ 100 „	0,50	0,50	1,00	1,50	2,00	2,50	3,00	3,50	4,00
III. 101 „ 150 „	0,50	0,75	1,50	2,25	3,00	3,75	4,50	5,25	6,00
IV. 151 „ 200 „	0,50	1,00	2,00	3,00	4,00	5,00	6,00	7,00	8,00
V. 201 „ 250 „	0,50	1,25	2,50	3,75	5,00	6,25	7,50	8,75	10,00
VI. 251 „ 300 „	0,50	1,50	3,00	4,50	6,00	7,50	9,00	10,50	12,00
VII. 301 „ 350 „	1,00	1,75	3,50	5,25	7,00	8,75	10,50	12,25	14,00
VIII. 351 „ 400 „	1,00	2,00	4,00	6,00	8,00	10,00	12,00	14,00	16,00
IX. 401 „ 450 „	1,00	2,25	4,50	6,75	9,00	11,25	13,50	15,75	18,00
X. 451 „ 500 „	1,00	2,50	5,00	7,50	10,00	12,50	15,00	17,50	20,00
XI. 501 „ 600 „	1,00	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	21,00	24,00
XII. 601 „ 700 „	1,00	3,50	7,00	10,50	14,00	17,50	21,00	24,50	28,00
XIII. 701 „ 800 „	1,00	4,00	8,00	12,00	16,00	20,00	24,00	28,00	32,00
XIV. über 800 „	1,00	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	30,00	35,00	40,00

Bei höherem Gewicht als 200 kg werden die Frachtfäße durch Zusammenstoßen der Säße der vorstehenden Tabelle für je 200 kg und für das überschießende Gewicht ermittelt.

Zugleistungen und Entwicklung

Zugleistungen für den Personenverkehr. Zugstärke. Beförderung von Schlaf- und Speisewagen.

im Jahre	Es wurden geleistet Zugkilometer in Millionen							Die durchschnittliche Stärke der Züge betrug			Schlaf- wagen- kurze be- standen	Speise- wagen- kurze be- standen	
	in Schnell- und Eil- zügen	Steigerung in % gegen das Vorjahr	in Per- sonen- zügen	Steigerung in % gegen das Vorjahr	in ge- mischten Zügen	Steigerung in % gegen das Vorjahr	im ganzen	Steigerung in % gegen das Vorjahr	in Schnell- und Eil- zügen	in Per- sonen- zügen			in ge- mischten Zügen
Kilchen													
1899	30,5	4,6	105,1	1,3	31,0	5,8	166,6	2,7	25	21	21	21	29
1900	33,1	8,5	108,4	3,1	33,4	7,7	174,9	5,0	26	21	19	23	31
1901	35,4	6,9	111,9	3,2	35,9	7,5	183,2	4,7	26	20	18	23	34
1902	35,9	1,4	115,7	3,4	39,1	8,9	190,7	4,1	27	21	18	27	41
1903	42,1	17,3	124,3	7,4	41,7	6,7	208,1	9,1	26	21	17	31	44
1904	46,8	11,2	133,7	7,6	43,1	3,4	223,6	7,4	26	21	17	33	47
1905	51,3	9,6	140,1	4,8	47,3	9,7	238,7	6,8	26	21	16	35	49
1906	53,4	4,1	149,2	6,5	47,5	0,4	250,1	4,8	28	23	16	40	55
1907*)	60,8	13,9	170,5	14,3	41,8	-12,0	273,1	9,2	27	22	15	46	61
1908	61,9	1,8	215,1	1,3	—	—	277,0	1,4	27	21	—	50	61
1909	62,6	1,1	219,5	2,0	—	—	282,1	1,8	28	22	—	53	66
Steigerung in 1909 gegen 1899 in %	—	105,2	—	61,3	—	—	—	69,3	—	—	—	152,4	127,6

*) Von 1907 ab sind die Zugleistungen nach andern Grundsätzen ermittelt.

des Personenverkehrs.

Verkehr in den einzelnen Wagenklassen und im ganzen.
Verkehrsdichtigkeit.

Es wurden befördert Personen in Millionen						Es wurden geleistet Personenkilometer in Millionen						Auf 1 km Betriebs- länge wurden befördert Personen
in der						in der						
I.	II.	III.	IV.	Militär	im ganzen	I.	II.	III.	IV.	Militär	im ganzen	
Klasse						Klasse						
1,9	54,7	270,8	219,4	7,1	553,9	207,0	1743,6	5012,8	5 516,4	564,6	13 044,4	18 875
2,1	57,8	279,9	234,1	7,7	581,6	235,7	1906,9	5328,4	5 920,7	633,3	14 025,0	19 522
2,1	58,0	258,1	268,6	8,3	595,1	223,4	1877,1	5349,6	6 245,9	713,0	14 409,0	19 592
2,3	60,6	261,9	276,3	7,9	609,0	222,9	1906,5	5575,6	6 591,6	713,4	15 010,0	19 627
2,3	65,0	285,5	299,6	8,9	661,3	231,9	2007,9	5848,1	7 267,6	789,9	16 145,4	20 551
2,5	71,6	313,9	322,8	8,9	719,7	239,8	2093,9	6405,1	7 649,6	788,4	17 176,8	21 886
2,7	77,6	341,5	356,3	9,2	787,3	262,7	2253,3	7020,8	8 196,5	826,2	18 559,5	23 484
2,5	81,8	373,6	385,7	10,3	853,9	257,8	2370,2	7704,1	8 813,8	933,5	20 079,4	25 045
1,9	85,0	385,6	427,8	10,1	910,4	227,5	2386,2	8000,6	9 786,2	930,9	21 331,4	26 339
1,7	89,9	412,2	441,2	10,4	955,4	216,0	2428,9	8497,9	9 864,8	990,0	21 997,6	27 249
1,6	100,0	456,5	470,2	11,4	1039,7	214,1	2645,0	9379,7	10 793,3	1079,0	24 111,1	29 107
—15,8	82,8	68,6	114,3	60,5	87,7	3,4	51,7	87,1	95,7	91,1	84,8	54,2

Personen und Personenkilometer in den einzelnen Klassen und im ganzen.

1. Personen. *)

Jahr	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Militär	im ganzen
1899	1 923 371	54 685 490	270 810 405	219 433 860	7 078 997	553 932 123
1900	2 118 615	57 788 179	279 872 096	234 111 947	7 742 933	581 633 770
1901	2 124 605	58 045 671	258 068 192	268 592 457	8 330 959	595 161 884
1902	2 259 059	60 562 199	261 878 631	276 256 948	7 908 153	608 864 990
1903	2 300 212	65 010 753	285 474 504	299 568 812	8 947 722	661 302 003
1904	2 493 190	71 597 394	313 947 292	322 827 446	8 882 498	719 747 820
1905	2 681 594	77 584 304	341 473 141	356 315 392	9 224 331	787 278 762
1906	2 466 414	81 822 545	373 634 564	385 745 162	10 326 255	853 994 940
1907	1 911 311	85 016 580	385 572 069	427 837 531	10 097 290	910 434 781
1908	1 695 180	89 855 402	412 181 790	441 250 528	10 374 681	955 357 581
1909	1 624 015	99 979 171	456 481 875	470 177 457	11 395 098	1 039 657 616
Steigerung in 1909 Abnahme gegen 1899	— 299 356	+45 293 681	+185 671 470	+250 743 597	+4 316 101	+485 725 493
in %	— 15,56	+ 82,83	+ 68,56	+ 114,27	+ 60,97	+ 87,69

*) Bei Feststellung der Gesamtzahl der beförderten Personen, d. i. der auf je eine ausgegebene Karte zurückgelegten Fahrten, sind die Rückfahrkarten doppelt und für die Zeitkarten täglich eine Hin- und Rückfahrt, also täglich 2 Personen (Fahrten) berechnet worden.

2. Personenkilometer.

Jahr	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Militär	im ganzen
1899	207 002 506	1 743 608 104	5 012 792 310	5 516 359 191	564 602 399	13 044 364 510
1900	235 653 776	1 906 944 855	5 328 425 012	5 920 663 018	633 336 125	14 025 022 786
1901	223 401 467	1 877 141 918	5 349 550 374	6 245 920 503	713 044 182	14 409 058 444
1902	222 856 618	1 906 488 684	5 575 590 672	6 591 627 601	713 389 923	15 009 953 498
1903	231 947 718	2 007 872 041	5 848 090 435	7 267 586 294	789 881 799	16 145 378 287
1904	239 802 218	2 093 908 881	6 405 058 718	7 649 607 595	788 383 513	17 176 760 925
1905	262 688 391	2 253 281 438	7 020 754 350	8 196 531 934	826 211 020	18 559 467 133
1906	257 848 944	2 370 243 975	7 704 119 160	8 813 806 363	933 479 439	20 079 497 881
1907	227 465 903	2 386 204 956	8 000 641 122	9 786 152 379	930 949 369	21 331 413 729
1908	215 981 070	2 428 942 580	8 497 876 697	9 864 787 697	990 041 411	21 997 629 455
1909	214 068 581	2 644 965 647	9 379 687 377	10 793 359 439	1 079 048 944	24 111 129 988
Steigerung in 1909 gegen 1899	7 066 075	901 357 543	4 366 895 067	5 277 000 248	514 446 545	11 066 765 478
in %	3,41	51,69	87,12	95,66	91,12	84,84

Verkehrseinnahmen in den einzelnen Klassen, im ganzen sowie im Durchschnitt für die Person und das Kilometer.

1. Einnahmen in Mark.

Jahr	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Militär	im ganzen
1899	15 916 282	80 004 370	133 953 622	108 026 856	7 496 029	345 397 159
1900	17 937 871	86 777 690	142 100 816	115 599 609	8 289 064	370 705 050
1901	16 369 407	82 438 477	145 235 652	118 440 806	7 604 146	370 088 488
1902	15 948 893	83 381 728	147 569 584	123 671 927	7 164 530	377 736 662
1903	16 550 354	87 161 454	155 350 365	137 662 056	7 934 316	404 658 545
1904	16 875 547	89 351 602	168 604 948	142 766 116	7 926 330	425 524 543
1905	18 638 050	96 064 367	184 591 502	151 693 479	8 296 381	459 283 779
1906	18 418 024	100 890 651	202 204 623	162 603 081	9 429 374	493 545 753
1907	17 073 738	97 046 529	200 943 500	181 039 175	9 355 843	505 458 785
1908	16 430 670	97 982 552	212 472 889	182 705 449	9 943 220	519 534 780
1909	16 132 515	104 094 476	230 035 987	197 420 258	10 833 809	558 517 045
Steigerung in 1909 gegen 1899	216 233	24 090 106	96 082 365	89 393 402	3 337 780	213 119 886
in %	1,36	30,11	71,73	82,75	44,53	61,70

2. Durchschnittliche Einnahme für die Person und das Kilometer.

Jahr	Einnahme für eine Person						Einnahme für ein Personenkilometer					
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	Militär	im Durchschnitt	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	Militär	im Durchschnitt
	Mark						Pfennig					
1899	8,28	1,46	0,49	0,49	1,06	0,62	7,69	4,59	2,67	1,96	1,33	2,65
1900	8,47	1,50	0,51	0,49	1,07	0,64	7,61	4,56	2,67	1,95	1,31	2,64
1901	7,70	1,42	0,56	0,44	0,91	0,62	7,33	4,39	2,71	1,90	1,07	2,57
1902	7,06	1,38	0,56	0,45	0,91	0,62	7,16	4,37	2,65	1,88	1,00	2,52
1903	7,20	1,34	0,54	0,46	0,89	0,61	7,14	4,34	2,66	1,89	1,00	2,51
1904	6,77	1,25	0,54	0,44	0,89	0,59	7,04	4,27	2,63	1,87	1,01	2,48
1905	6,95	1,24	0,54	0,43	0,90	0,58	7,10	4,26	2,63	1,85	1,00	2,47
1906	7,47	1,23	0,54	0,42	0,91	0,58	7,14	4,26	2,62	1,84	1,01	2,46
1907	8,93	1,14	0,52	0,42	0,93	0,56	7,51	4,07	2,51	1,85	1,00	2,37
1908	9,69	1,09	0,52	0,41	0,96	0,54	7,61	4,03	2,50	1,85	1,00	2,36
1909	9,93	1,04	0,50	0,42	0,95	0,54	7,54	3,94	2,45	1,83	1,00	2,32
Steigerung in 1909 Abnahme gegen 1899	+ 1,65	- 0,42	+ 0,01	- 0,07	- 0,11	- 0,08	- 0,15	- 0,65	- 0,22	- 0,13	- 0,33	- 0,33
in %	+19,93	-28,77	+2,04	-14,29	-10,38	-12,90	-1,95	-14,16	-8,24	-6,63	-24,81	-12,45

Schlafwagenverkehr.

Jahr	Anzahl der Reisenden			Einnahme M
	I. Klasse	II. Klasse	zusammen	
1899	63 290	73 230	136 520	991 823
1900	72 771	83 150	155 921	1 074 599
1901	65 307	80 987	146 294	1 031 060
1902	69 923	88 892	158 815	1 141 316
1903	74 737	97 312	172 049	1 285 398
1904	77 125	103 552	180 677	1 367 745
1905	93 152	134 119	227 271	1 661 423
1906	99 889	152 346	252 235	1 815 054
1907	93 937	165 128	259 065	1 890 282
1908	94 806	181 790	276 596	1 998 126
1909	100 007	203 404	303 411	2 274 480

Platzkarten für D-Züge.

						Einnahme:
Im Jahr 1899	find an	Platzkarten	verkauft	2 392 618	Stück	2 938 981 M
" "	1900	" "	" "	2 703 996	"	3 275 131 "
" "	1901	" "	" "	2 785 536	"	3 198 446 "
" "	1902	" "	" "	2 840 192	"	3 415 661 "
" "	1903	" "	" "	3 122 073	"	3 575 403 "
" "	1904	" "	" "	3 193 926	"	3 604 520 "
" "	1905	" "	" "	3 876 808	"	4 177 207 "
" "	1906	" "	" "	4 598 523	"	4 728 510 "

Bahnsteigkarten.

						Einnahme:
Im Jahr 1899	find	Bahnsteigkarten	verkauft	20 416 454	Stück	2 041 646 M
" "	1900	" "	" "	21 728 969	"	2 172 897 "
" "	1901	" "	" "	22 129 754	"	2 212 976 "
" "	1902	" "	" "	22 233 880	"	2 223 388 "
" "	1903	" "	" "	22 864 180	"	2 286 418 "
" "	1904	" "	" "	24 093 660	"	2 409 366 "
" "	1905	" "	" "	25 740 700	"	2 574 070 "
" "	1906	" "	" "	27 305 370	"	2 730 537 "
" "	1907	" "	" "	28 660 470	"	2 866 047 "
" "	1908	" "	" "	29 321 310	"	2 932 131 "
" "	1909	" "	" "	30 986 160	"	3 098 616 "

Anlage 14.

Fahrcheinhefte des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
auf Stationen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Jahr	Zahl der verkauften Hefte	Streckenabschnitte der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen	Einnahme aus eigenen Streckenabschnitten
Jahr 1899	477 694 Stück	5 447 550 Stück	22 248 246 M
„ 1900	525 258 „	5 818 558 „	25 057 062 „
„ 1901	314 638 „	3 633 054 „	15 412 411 „
„ 1902	242 636 „	3 187 162 „	13 241 835 „
„ 1903	255 858 „	3 105 590 „	13 336 896 „
„ 1904	261 065 „	3 203 173 „	13 595 536 „
„ 1905	280 772 „	3 374 242 „	14 445 386 „
„ 1906	300 743 „	3 423 107 „	15 297 996 „
„ 1907	153 923 „	1 997 562 „	9 478 230 „
„ 1908	108 698 „	1 430 670 „	6 922 992 „
„ 1909	88 273 „	1 215 398 „	6 110 656 „

Anlage 15.

Beförderung von Gepäck und Hundten.

Jahr	Einnahme für die Beförderung von		Zusammen
	Gepäck (bis 1905 mit Einfluß des Expresgutts)	Hunden	
	M	M	M
1899	9 500 954	374 162	9 875 116
1900	10 054 236	397 704	10 451 940
1901	10 024 308	442 357	10 466 665
1902	10 292 117	438 315	10 730 432
1903	11 174 946	471 621	10 646 567
1904	11 780 262	503 366	12 283 628
1905	12 767 207	535 533	13 302 740
1906	11 858 249	600 864	12 459 113
1907	14 287 040	650 878	14 937 918
1908	15 185 564	716 461	15 902 025
1909	16 493 964	799 885	17 293 849

Berliner Stadtbahn-, Ringbahn- und Vorortverkehr.

Jahr	Zahl der zurückgelegten Fahrten			Einnahme in Mark		
	in II. Klasse	in III. Klasse	zusammen	für die II. Klasse	für die III. Klasse	zusammen

A. Stadt- und Ringbahnverkehr.

1899	14 855 952	80 862 689	95 718 641	1 864 490	7 033 855	8 898 345
1900	15 232 167	80 512 937	95 745 104	1 877 811	6 948 391	8 826 202
1901	14 017 847	74 758 250	88 776 097	1 737 044	6 310 052	8 047 096
1902	14 435 889	78 868 584	93 304 473	1 778 661	6 519 804	8 298 465
1903	16 129 399	84 108 611	100 238 010	1 962 796	6 890 655	8 853 451
1904	18 298 917	95 885 702	114 184 619	2 228 791	7 735 083	9 963 874
1905	20 366 597	107 562 371	127 928 968	2 488 311	8 613 277	11 101 588
1906	22 514 242	119 935 581	142 449 823	2 822 018	9 555 110	12 377 128
1907	24 391 686	125 672 865	150 064 551	2 972 495	10 068 797	13 041 292
1908	24 696 032	126 293 703	150 989 735	2 988 096	10 207 482	13 195 578
1909	26 427 549	133 256 728	159 684 277	3 213 626	10 890 116	14 103 742

Vorortverkehr.

1899	9 561 370	46 018 616	55 579 986	2 313 449	7 770 483	10 083 932
1900	9 808 388	49 049 635	58 858 023	2 453 586	8 306 052	10 759 638
1901	9 949 804	50 864 024	60 813 828	2 518 858	8 733 046	11 251 904
1902	10 802 937	55 062 281	65 865 218	2 609 747	9 171 791	11 781 538
1903	12 238 242	61 795 042	74 033 284	2 945 846	10 118 944	13 064 790
1904	13 914 805	70 408 190	84 322 995	3 276 572	10 387 007	13 663 579
1905	15 930 925	81 730 071	97 660 996	3 603 820	12 696 624	16 300 444
1906	17 457 905	91 900 312	109 358 217	4 013 386	14 460 014	18 473 400
1907	18 564 004	96 514 933	115 078 937	4 230 237	15 450 212	19 680 449
1908	19 553 747	105 552 664	125 106 411	4 267 413	15 664 262	19 931 675
1909	24 223 966	115 747 724	139 971 690	4 807 538	17 148 537	21 956 075

Hamburg-Altonaer Stadtbahn- und Vorortverkehr
vom Jahre 1907 ab. *)

Jahr	Zahl der zurückgelegten Fahrten			Einnahme in Mark		
	in II. Klasse	in III. Klasse	zusammen	für die II. Klasse	für die III. Klasse	zusammen
1907	6 176 971	22 476 264	28 653 235	967 376	2 899 600	3 866 976
1908	8 023 790	33 701 618	41 725 408	1 293 956	3 960 067	5 254 023
1909	10 260 784	44 407 259	54 668 043	1 626 454	5 142 448	6 768 902

*) Die Ergebnisse der vorhergehenden Jahre sind wegen der eingetretenen Änderungen in der Tarifgestaltung, der Ausdehnung des Vorortverkehrs und der Betriebsweise zu einem Vergleich nicht geeignet und deshalb außer Betracht gelassen worden.

Regelmäßige Einheitssätze

		Streckenätze für 100 kg							
B e z e i c h n u n g	auf Entfernungen	S t ü c k g u t				W a g e n s			
		Eilgut		Frachtgut		Eilgut		Fracht-	
		ge- wöhn- liches	Spe- zial- tarif für be- stimmte Eil- güter	ge- wöhn- liches	Spe- zial- tarif für be- stimmte Stück- güter	ge- wöhn- liches	Spe- zial- tarif für be- stimmte Eil- güter	allgemeine Wagen- ladungsklassen	
								A ¹	B
		P f e n n i g							
I. Regelmäßige Einheitsätze 1900.									
	bis 50 km	2,2	1,1	1,1					
	Unjtoß 51—200 "	2,0	1,0	1,0					
	" 201—300 "	1,8	0,9	0,9					
	" 301—400 "	1,6	0,8	0,8					
	" 401—500 "	1,4	0,7	0,7					
	" über 500 "	1,2	0,6	0,6					
	auf alle Entfernungen				0,8*)	der doppelte Satz der Klassen A ¹ u. B	der einfache Satz der Klassen A ¹ u. B	0,67	0,60
II. Änderungen sind nicht eingetreten.									

*) Auf Entfernungen über 726 km werden die billigeren Sätze der gewöhnlichen Stückgutklasse berechnet.

im Güterverkehr.

und 1 km					Abfertigungsgebühren für 100 kg										
ladungen					bei Gesamt- entfernungen von	Eil- stück- gut, ge- wöhn- liches	Spe- zial- tarif für be- stimmte Eil- güter als Stück- gut, Fracht- stückgut	Eilgut in Wagenladungen		Klasse A ¹	Klasse B	Spe- zial- tarife A ² bis III			
Spezialtarife								A ²	I				II	III bei Gesamt- entfernungen	
														bis 100 km	von 100 km und mehr	ge- wöhn- liches	Spe- zial- tarif für be- stimmte Eil- güter
P f e n n i g					P f e n n i g										
					1—10 km	20	10	der doppelte Betrag der Klassen A ¹ und B	der einfache Betrag der Klassen A ¹ und B	10	8	6			
					11—20 "	22	11			11	9	6			
					21—30 "	24	12			12	10	6			
					31—40 "	26	13			13	11	6			
					41—50 "	28	14			14	12	6			
					51—60 "	30	15			15	12	9			
					61—70 "	32	16			16	12	9			
					71—80 "	34	17			17	12	9			
0,50	0,45	0,35	0,26	0,22	81—90 "	36	18			18	12	9			
					91—100 "	38	19			19	12	9			
					über 100 "	40	20	20	12	12					

Einheitsätze für A. Einzelne

Zeit der Einführung	Pferde, auch Ponys, ausschl. Fohlen							sonstiges Großvieh Maultiere, Esel	
	in gewöhnlichen Wagen				in Stallungswagen				
	Streckenatz		Abfertigungs- gebühr		Streckenatz		Ab- fertigungs- gebühr	Streckenatz	
	für		für		für		für		
	1 Stück	jedes weitere Stück	jedes der ersten 4 Stück	jedes weitere Stück	1 Stück	jedes weitere Stück in demselben Wagen	je 1 Stück	1 Stück	jedes weitere Stück
	und 1 km		und 1 km		und 1 km		und 1 km		
Pfennig							Pfennig		
1. Juli 1888	20	5	100	80	30	10	100	10	3

B. Tiere in

Zeit der Einführung	Pferde, auch Ponys, ausschl. Fohlen				sonstiges Großvieh (Kindvieh, Esel, Fohlen u. dergl.) und (Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen, Gänse usw.) in einbödigen												
	auf den östlichen Staats- bahnstrecken (östlich Rostock, Neubrandenburg, Wannsee, Berbst, Cöthen, Halle, Leipzig)		auf den westlichen Staats- bahnstrecken (westlich der vorbezeichneten Stationen)														
	Streckenatz für 1 km und	Ab- fertigungs- gebühr für	Streckenatz für 1 km und	Ab- fertigungs- gebühr für	Streckenatz für 1 km und												
	1 qm Ladefläche des benutzten																
1. Oktober 1895	2,5	40	3	40	<table style="border: none; margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="font-size: 2em;">{</td> <td style="padding: 0 10px;">für die ersten 100 km 2,00</td> <td style="font-size: 2em;">}</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 2em;">{</td> <td style="padding: 0 10px;">" 101—200 " 1,75 Anstoß</td> <td style="font-size: 2em;">}</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 2em;">{</td> <td style="padding: 0 10px;">" 201—300 " 1,50 "</td> <td style="font-size: 2em;">}</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 2em;">{</td> <td style="padding: 0 10px;">" jedes weitere " 1,00 "</td> <td style="font-size: 2em;">}</td> </tr> </table>	{	für die ersten 100 km 2,00	}	{	" 101—200 " 1,75 Anstoß	}	{	" 201—300 " 1,50 "	}	{	" jedes weitere " 1,00 "	}
{	für die ersten 100 km 2,00	}															
{	" 101—200 " 1,75 Anstoß	}															
{	" 201—300 " 1,50 "	}															
{	" jedes weitere " 1,00 "	}															
1. April 1907	—	—	—	—	—												

C. Besondere Bestimmungen;

1. Für die Benutzung von Zügen, die für die Beförderung von Tieren überhaupt oder der betreffenden Tierart nicht bestimmt sind, wird ein Zuschlag von 50 % der Streckenätze erhoben.
2. Für Zuchttiere (Pferde, Kindvieh, Schweine, Schafe und Ziegen) werden nach näheren Vorschriften nur 70 % der regelmäßigen Stück- oder Ladungsfracht erhoben, desgleichen für Pferde und Fohlen nach Weiden und von diesen zurück nach der Versandstation.
3. Für Rennpferde in gewöhnlichen Wagen nach und von den Rennplätzen wird für jeden Wagen die Fracht für 6 Pferde nach den Stückätzen für Zuchtpferde erhoben, sofern die Ladungsfracht für 14 qm nicht billiger ist. Der Wagen wird zur ausschließlichen Benutzung gestellt.

lebende Tiere.
Tiere.

(Rindvieh, Fohlen u. dergl.)		Kleinvieh, und zwar						
		Kälber (im Alter bis zu 6 Monaten), Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde (nicht in Begleitung von Personen)			Ferkel, Lämmer, Zicklein und sonstige kleine Tiere, das Stück nicht über 35 kg schwer			
Abfertigungs- gebühr	Streckenfaß		Abfertigungs- gebühr	Streckenfaß		Abfertigungsgebühr		
für	für		für					
je 1 Stück	jedes der ersten 10 Stück	jedes weitere Stück	je 1 Stück	1 Stück	jedes weitere Stück bis zu 10 Stück	je weitere 5 Stück	jedes der ersten 10 Stück	je weitere 5 Stück
	und 1 km			und 1 km				
Pfennig	Pfennig			Pfennig				
60	2	1	20	2	0,5	1,5	10	50

Wagenladungen.

Maultiere, Kleinvieh Hunde, Wagen		Kleinvieh in mehrstöckigen Wagen				
		2 bis 6 Böden		mehr als 6 Böden		
Abfertigungs- gebühr für	Streckenfaß für 1 km und		Abfertigungs- gebühr für	Streckenfaß für 1 km		Abfertigungs- gebühr für

Wagens in Pfennig

40	die um 33 1/3 % erhöhten Gebühren für einen ein- stöckigen Wagen	40	die um 33 1/3 % erhöhten Ge- bühren für einen einstöckigen Wagen	40
—	—	—	die um 50 % erhöhten Gebühren für einen einstöckigen Wagen	40

Ausnahmetarife.

4. Frachtermäßigungen nach dem Oberschlesischen Industriegebiet

- a) 50 % für Schafe und Ziegen
25 % „ Rindvieh (einschl. Kälber) } in Wagenladungen
von den schlesischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Breslau,
Kattowitz und Posen seit dem 1. Januar 1881 bis auf weiteres, solange die
Landesgrenze für die genannten Tiergattungen gesperrt bleibt;
- b) 50 % für Schweine in Wagenladungen von allen Staatsbahnstationen in
den Provinzen Ost- und Westpreußen, Pommern, Brandenburg, Posen und
Schlesien seit dem 1. Juli 1896 bis auf weiteres, für ein beschränkteres
Gebiet vorübergehend von 1889 bis 1891.

Wichtigere Änderungen der Tarifbestimmungen für den Güterverkehr.

I. Änderungen der Zusatzbestimmungen zur Eisenbahn = Verkehrsordnung und der allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn = Gütertarif, Teil I, Abteilung A.

Zeitpunkt der Einführung	Bezeichnung der eingetretenen Änderung	Kurze Angabe der früheren Tarifvorschriften usw.	Bemerkungen (Veranlassung usw.)
1. 4. 1902	Ausdehnung der Frachtvergünstigung für gebrauchte Emballagen auf Blechbüchsen, Glas- und Tonballons, Flaschen, Krüge, Schachteln u. dergl.	Neue Bestimmung zu § 30 der allgemeinen Tarifvorschriften.	Verkehrserleichterung.
1. 4. 1904	Einführung besonderer Lieferfristen für beschleunigtes Eilgut.	Neue Bestimmung zu § 63 der Eisenbahn = Verkehrsordnung.	Bis dahin konnte Beförderung als „Schnellzugsgut“ (mit den Zügen, mit denen die Bestimmungstation am schnellsten erreicht wird) ohne besondere Lieferfrist hierfür vorgeschrieben werden.
1. 4. 1904	Einführung von Bedingungen, unter denen flüssige Luft zur Beförderung zugelassen wird.	Neue Bestimmung zur Anlage B der Eisenbahn = Verkehrsordnung.	Die Bestimmung trägt einem Verkehrsbedürfnis Rechnung.

Zeitpunkt der Einführung	Bezeichnung der eingetretenen Änderung	Kurze Angabe der früheren Tarifvorschriften usw.	Bemerkungen (Veranlassung usw.)
1. 4. 1904	Aufnahme von Tarifbestimmungen für Privatgüterwagen.	Ausdehnung der Bestimmungen für Privatkesselwagen (§ 35 der allgemeinen Tarifvorschriften) auf andere Privatwagen von besonderer Bauart (für Bier, Butter, Fleisch, Wein usw.).	Dem Bedürfnis nach einheitlicher Regelung ist Rechnung getragen worden.
1. 4. 1906	Frachtfreie Rückbeförderung von Kälte- und Wärmeschutzmitteln bei der Beförderung von Eis, frischen Fischen, Kartoffeln, Kohl, Rüben, frischem Obst und Gurken bis zu 5% des Gewichts der Sendung.	Ergänzung des § 53 der allgemeinen Tarifvorschriften. Die frachtfreie Rückbeförderung der Kälte- und Wärmeschutzmittel, die bis dahin nur bei Beförderung von Bier und Mineralwasser gewährt wurde, ist erweitert worden.	Verkehrserleichterung.
1. 4. 1907	Frachtvergünstigungen für Saatgut (Getreide und Hülsenfrüchte); als Stückgut Berechnung zum halben Gewicht, als Wagenladung (10 t) zum Spezial-Tarif III oder (5 t) zur Nebenkategorie Spezial-Tarif II.	Übernahme der seit 1. September 1905 im Wege der Ausnahmetarifierung gewährten Frachtvergünstigung in die allgemeinen Tarifvorschriften (§ 43—45).	Bezugserleichterung.
1. 7. 1907	Frachtvergünstigung für Kupfervitriol und gemahlene Schwefel zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten, wie vor.	Neue Bestimmung (§ 45a der allgemeinen Tarifvorschriften).	Bezugserleichterung.

Zeitpunkt der Einführung	Bezeichnung der eingetretenen Änderung	Kurze Angabe der früheren Tarifvorschriften usw.	Bemerkungen (Veranlassung usw.)
1. 4. 1909	Ausgabe eines neuen Gütertarifs, Teil I, auf Grund der neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung.	—	Änderungen des internationalen Transportrechts, Aufnahme bewährter Zusatzbestimmungen in die Eisenbahn-Verkehrsordnung selbst, Anpassung an die modernen Verkehrsverhältnisse.
1. 4. 1909 und 10. 10. 1909	In die Bestimmungen über die Beförderung von Fahrzeugen sind solche für Kraftwagen und für Fahrzeuge für hängende Schienen und Seilbahnen sowie für Flugapparate und Flugmaschinen aufgenommen worden.	Erweiterung der §§ 24—30 der allgemeinen Tarifvorschriften.	Verkehrsbedürfnis.

II. Änderungen der Güterklassifikation im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B.

(Wo die bisherige Tarifierung nicht angegeben ist, hat die Frachtberechnung bei Aufgabe in Wagenladungen nach den allgemeinen Wagenladungsklassen und bei Aufgabe als Stückgut zur allgemeinen Stückgutklasse stattgefunden.)

Zeitpunkt	Frachtgegenstand	Tarifierung		Bemerkungen
		bisherige	neue	
	a) Erzeugnisse und Rohstoffe der Land- und Gartenwirtschaft, der Vieh- und Fischzucht.			
1. 4. 1900	Getreidekeimlinge als Stückgut . . .	—	Sp. I. f. best. Stg.	
	„ in Wagenladungen .	—	Sp. I. III	
	Hirsechalen, auch zerkleinert	—	„ III	
	Müllbünger, Schappedünger	—	„ III	
	Häute und Felle	—	„ I	
	Salzgurken	—	„ I	
1. 7. 1900	Spiritus, denaturierter	—	„ III	
	Viehzucker, zu Futterzwecken durch Mischung mit anderen Futtermitteln denaturiert	Sp. I. I	„ III	
1. 4. 1902	Lebende Pflanzen, folgende: Forst- und Heckenpflanzen, Obstbäume, Fruchtsträucher, Wildlinge und Ge- sträuche als Eilgut	—	Sp. I. f. best. Eilgtr.	
	Abfälle von Flachs- und Hanfgarn, Ab- fälle der Flachs-, Hanf- und Werg- spinnerei	—	Sp. I. III	
	Kalk, phosphorsaurer, als Knochenprä- zipitat, Futterknochenmehl als Stük- gut.	—	Sp. I. f. best. Stg.	
1. 10. 1902	Desgl. zu Futterzwecken	—	Sp. I. III	
1. 4. 1903	Dampfpflüge und Dreschmaschinen nebst zugehörigen Lokomotiven, Loko- mobilen, Göpeln und sonstigem Zu- behör, wie Eggen, Grubber usw., ge- braucht	Sp. I. I	Sp. I. III	

Zeitpunkt	Frachtgegenstand	Tarifizierung		Bemerkungen
		bisherige	neue	
1. 4. 1904	Kartoffeln, gedörrt und getrocknet, als Stückgut	—	Sp. I. f. best. Stg.	bisher nur im Falle der Ausfuhr zum Sp. I. III.
	Desgl., nicht zu Speisezwecken geeignet	Sp. I. I	Sp. I. III	
	Muschelschalen, zerkleinert, als Stückgut	—	Sp. I. f. best. Stg.	
	Desgl. und Abfälle von Muschelschalen	Sp. I. II	Sp. I. III	
	Eisenvitriol-Gipsmehl als Stückgut . .	—	Sp. I. f. best. Stg.	
	„ in Wagenladungen	—	Sp. I. III	
	Kupferjoda als Stückgut	—	Sp. I. f. best. Stg.	
1. 7. 1904	Fischlebern, auch gemischt mit anderen Fischeingeweiden	—	Sp. I. II	
	Rückstände der Fischtransfabrikation . .	—	„ III	
1. 7. 1905	Musterschalen	Sp. I. II	„ III	
1. 4. 1906	Kalstichstoff, Stickstoffkalk	—	„ III	
	Kalziumkarbid zur Herstellung von Düngemitteln	Sp. I. I	„ III	
	Kastanien, wilde (Kofkastanien) . . .	—	„ III	
1. 7. 1906	Maisabfälle und Maisrückstände aller Art, die bei der Stärkefabrikation gewonnen werden, als Stückgut . . .	—	Sp. I. f. best. Stg.	
	Desgl. in Wagenladungen	—	Sp. I. III	
1. 10.1906	Raupenleim als Stückgut	—	Sp. I. f. best. Stg.	
	„ in Wagenladungen . . .	—	Sp. I. III	
	Abfallfische und Fischabfälle (ausgenommen Lebern)	—	„ III	
	Pflanzenmehl (Mehl aus Moos, Ginster, Heide, Kräutern usw.) zur Herstellung von Melassefutter	—	„ III	
	Fischfuttermehl als Stückgut	—	Sp. I. f. best. Stg.	

Zeitpunkt	Frachtgegenstand	Tarifizierung		Bemerkungen
		bisherige	neue	
noch				
1.10.1906	Fischfuttermehl in Wagenladungen .	—	Sp. I. III	
1. 7. 1907	Rizinuschalen, auch gemahlen (Dünger- mittel)	—	„ III	
1. 4. 1908	Maiskolben, entkörnte, auch zerkleinert und gemahlen	—	„ III	
1. 4. 1909	Rübenblätter	—	„ III	
	Johannisbrot (Karoben), auch zer- kleinert	—	„ I	
	Pferdehaare von Schweif und Mähne, Kinderschweifhaare, rohe	—	„ I	} gewaschene und gereinigte, sowie Borsten gehören zur allgemeinen Wagenladungs- klasse.
	Anderere Tierhaare	Sp. I. II	„ III	
	b) Erzeugnisse und Materialien des Berg- und Hüttenbetriebs und der Metallindustrie.			
1. 4. 1900	Fassonstücke über 2000 kg Einzelgewicht in beliebiger Verpackung und Be- arbeitung	Sp. I. I	Sp. I. II	} bisher nur un- verpackt und roh nach Sp. I. II.
	Magnesia, rohe, kohlenfaure	—	„ III	
1. 4. 1901	Akkumulatoren, alte, unbrauchbare . .	—	„ I	
	Monazit sand	—	„ II	
1. 4. 1903	Emailliermasse, geförnte	—	„ I	
1.10.1904	Abfälle der Zinnverarbeitung	—	„ III	
1. 4. 1905	Hufeisen in roh vorgearbeitetem Zu- stande	Sp. I. I	„ II	
1. 4. 1907	Graphitiegelmehl, Trockenformschwärze	—	„ III	
1. 4. 1908	Akkumulatoren, alte, unbrauchbare . .	Sp. I. I	„ II	
1. 4. 1909	Kraftwagen	—	„ II	
	Fahrzeuge und Wagenkästen für hän- gende Schienen- oder Seilbahnen, unzerlegt	—	„ III	
	Wagenkästen wie vor, zerlegt	—	„ II	
	Kipp- und Förderwagen, Güter- wagen wie vor, als Stückgut	—	Sp. I. f. best. Stg.	
	Anker, Feuerrahmen mit Türen, Seil- und Riemen scheiben, Zylinder	Sp. I. II	Sp. I. III	

Zeitpunkt	Frachtgegenstand	Tarifierung		Bemerkungen
		bisherige	neue	
	c) Erzeugnisse und Materialien der chemischen Industrie.			
1. 4. 1900	Barythydrat, kristallisiert	—	Sp. I. II	
	Elektrodenkohle	—	„ II	
	Mineralöle, mittelschwere	—	„ I	
1. 4. 1901	Kalziumkarbid	—	„ I	
	Kohlenwasserstoffe, leichte (Rohbenzin aus Petroleum, leichte Steinkohlenteeröle wie Benzol, Toluol, Xylol usw.)	—	„ I	Rohbenzin am 1. 4. 1904 wieder in die allgemeine Wagenladungs-kategorie zurückverlegt.
1. 4. 1903	Rohanthrazen	—	„ II	
	Anthrazenrückstände	—	„ III	
10. 7. 1903	Eisenchlorür, fest und in Lösung . .	Sp. I. I	„ II	
1. 4. 1904	Cyanfchlamm, auch gepreßt	—	„ III	
1. 10. 1906	Natriumhydrofulphür (Natriumfulphhydrat)	—	„ II	
1. 4. 1907	Mischsäure	—	„ I	
	Schweflige Säure, wasserfreie, flüssige	Sp. I. I	„ III	
1. 10. 1907	Natriumfulphür (Schwefelnatriumlauge)	—	„ II	
1. 4. 1908	Rückstände der Chlorzinnlösung (Zinnchlorid)	—	„ II	
1. 4. 1909	Karbolensäure, flüssige, 100%ige (Kresol)	Sp. I. I	„ II	
1. 7. 1909	Rückstände der Chlorzinnlösung und zinnhaltige Waschabgänge (Zinnorhydrat), auch eingedickt (Pasten), aus Seidenfärbereien	„ II	„ III	
	d) Baumaterialien.			
1. 4. 1900	Platten und Fliesen aus entglasten Scherben, unpoliert (Keramoplatten und Fliesen)	—	Sp. I. III	
	Maserkitt	—	„ II	
1. 4. 1901	Kalksandbausteine	—	„ III	
1. 4. 1904	Steinholzmasse in Pulverform . . .	—	„ III	
	Steinholzbaulichkeiten	—	„ I	

Zeitpunkt	Frachtgegenstand	Tarifierung		Bemerkungen
		bisherige	neue	
1. 4. 1905	Drahtziegel	—	Sp. I. III	
1. 4. 1907	Magnesiamentplatten	—	„ III	
1. 4. 1909	Asbestzementstriefer	—	„ III	
	Asphaltgoudron	—	„ II	
	Glasplatten (Fliesen) zur Boden- oder Wandverkleidung, undurchsichtig . .	—	„ III	
1. 7. 1909	Ledersteinmasse in Pulverform . . .	—	„ III	
	e) Erzeugnisse und Materialien aus anderen Industrien usw.			
1. 4. 1901	Lumpenhalbzeugmasse, auch mit Zu- satz von Holzstoff usw., feucht (über 40% Wassergehalt)	Sp. I. I	Sp. I. II	
1. 4. 1902	Asbestwaren, alte, abgenutzte, und Ab- fälle davon	—	„ III	
1. 4. 1904	Staubverteilungsmittel als Stückgut .	—	Sp. I. f. best. Stg.	
	„ in Wagenladungen	—	Sp. I. II	
	Raffinierölsatz (schwefelsäurehaltige Rückstände der Rübölraffinerie) .	—	„ III	
	Töpfergeschirr und Steinzeug, ge- meines	Sp. I. II	„ III	} bisher Sp. I. III nur im Falle der Ausfuhr.
	Tonpfeifen	„ II	„ III	
1. 7. 1904	Buden, Zelte, zerlegbare Hallen samt Einrichtungen für Schaustellungen, Feste usw., gebraucht	—	„ III	
1.10.1904	Sandkarren, Kinderschlitten, Kinder- spielfahrzeuge; Fahrräder (auch Motor=), zerlegte, als Stückgut . .	—	Sp. I. f. best. Stg.	
1.10.1905	Tonpfeifen, Töpfergeschirr und Stein- zeug des Sp. I. III als Stückgut .	—	„	
1. 4. 1906	Abfalllauge der Melasseverarbeitung zu Rohspiritus	—	Sp. I. III	
	Korkmehl, Korkschrot	—	„ III	

Zeitpunkt	Frachtgegenstand	Tarifierung		Bemerkungen
		bisherige	neue	
noch				
1. 4. 1906	Pflanzenäsaunen (auch Rapoß), ungepreßt	—	Sp. I. III	
	Staubbindeöl	—	„ II	
1. 4. 1907	Baracken und ähnliche Gebäude, zerlegt, neu	—	„ II	
	Desgl., gebraucht	—	„ III	
	Korkholz	Sp. I. II	„ III	
	Tierleichen, verdorbene Nahrungsmittel sowie sonstige Abfälle aller Art, sämtlich zur Vernichtung in besonderen Anstalten bestimmt. . . .	—	„ III	
1. 4. 1908	Floßgeschirr, gebrauchtes, als Stückgut	—	Sp. I. j. best. Stg.	
	„ „ in Wagenladungen	—	Sp. I. III	
	Abfälle der Be- oder Verarbeitung von Baumwolle und Kunstbaumwolle .	Sp. I. I	Sp. I. II und III	Die bei Probefahrten und Überführungen von Schiffen nach den Bestimmungen mitgeführten sowie zur Bedienung havariierter Schiffe dienenden Schiffsgerätschaften und Gegenstände des persönlichen Gebrauchs.
	Desgl. von Wolle	„ I	Sp. I. III	
1. 4. 1909	Schiffsgeschirr, gebrauchtes, als Stückg.	—	Sp. I. j. best. Stg.	
	„ „ in Wagenladg.	—	Sp. I. III	
	f) Artikel zur Ausfuhr.			
1. 4. 1900	Papier aller Art (ausgenommen mit anderen Stoffen, die die erheblichen Bestandteile bilden, überzogen oder getränkt)	Sp. I. I	Sp. I. II	
	Pappe aller Art	„ I	„ II	
1. 4. 1904	Barythydrat, kristallisiert	„ II	„ III	
1. 4. 1905	Bleiglätte	„ I	„ III	
	Bleiweiß und Mennige	—	„ III	
	Lithoponweiß (Lithopone, Zink-sulphidweiß)	—	„ III	
	Zinkweiß	—	„ III	

Zeitpunkt	Frachtgegenstand	Tarifierung		Bemerkungen
		bisherige	neue	
1. 7. 1905	Elektrodenkohlen im Stückgewicht von mindestens 3 kg	Sp. I. II	Sp. I. III	
1. 10. 1906	Natriumhydro-sulphür (Natriumsulphhydrat)	—	„ III	
1. 4. 1907	Salzsäure	Sp. I. II	„ III	
	Zinfgrau	„ II	„ III	
1. 7. 1907	Schuhcrèmes	—	„ I	
1. 10. 1907	Natriumsulphür (Schwefelnatriumlauge)	—	„ III	
1. 4. 1909	Schleifscheiben (Schleifräder, Schleifwalzen), Abziehsteine und Weßsteine aus Schmirgel	—	„ II	
	Weizenkleberleim, Schusterleim . . .	—	„ I	

III. Besondere Tarifvorschriften und sonstige wichtigere Tarifmaßnahmen der preussisch-hessischen Staatsbahnen.

Zeitpunkt der Einführung	Bezeichnung der Maßnahmen
1. 5. 1904	Neuausgabe des Staatsbahngütertarifs in vereinfachter Form unter Ausdehnung auf die Militärbahn und auf den Wechselverkehr mit den oldenburgischen Staatsbahnen. Der Geltungsbereich wurde in 4 Teilgebiete gegen früher 8 zerlegt. Infolgedessen waren nur 11 Tarifhefte gegen früher 29 erforderlich.
1. 5. 1904	Mit Rücksicht auf die zunehmende Verwendung von Wagen mit größerem Ladegewicht als 15 t ist eine weitere Abstufung der Bahnhofsfrachten eingetreten. Die neuen Gebühren betragen für Wagen von 15 bis 19,9 t Ladegewicht 7,50 M., " " " 20 " 29,9 t " 10,00 " , " " " 30 und mehr t " 15,00 " .
	Die Frachtberechnung für zu Ausnahmetarifen beförderte Massenartikel nach dem Ladegewicht der verwendeten Wagen ist ausgedehnt worden auf:
1. 12. 1904	Stoffe zum Spülversatz im Bergwerksbetriebe,
1. 8. 1905	Kalksandsteine,
1. 4. 1906	Steingruß, ungemahlen, Brocken von Tonwaren und von Beton,
15. 7. 1906	Pflastersteine und Schlackenpflastersteine zur Herstellung von Reihenspflaster, roh behauene Bord- und Strecksteine,
1. 12. 1906	Mosaikpflastersteine,
1. 4. 1908	Gießerei-Rohheisen.
18. 4. 1907	Die von den Vereinen vom Roten Kreuz den Gemeinden und Gutsbezirken zur Bekämpfung von Seuchen überlassenen Baracken werden als Frachtgut auf dem Hin- und Rückwege mit den Personen- und Güterzügen befördert.
1. 10. 1907	Für die regelmäßige Beförderung von Arzneimitteln sind besondere günstige Fracht- und Beförderungsbedingungen eingeführt worden.
1. 1. 1910	Umgestaltung und Neuausgabe des Staatsbahn-Gütertarifs. Die bisherige Gruppeneinteilung ist fortgefallen. Der Tarif besteht aus dem Heft A. Besondere Bestimmungen, den Heften B und C. Kilometerzeiger, dem Heft D. Allgemeine Kilometertariftabelle, dem Heft E. Ausnahmetarife. Der an sich umfangreiche Kilometerzeiger ist so eingerichtet, daß der für die einzelne Station erforderliche Teil von geringem Umfange (enthaltend die Entfernungen nach den übrigen Staatsbahn- usw. Stationen) einzeln ausgegeben werden kann.

Wichtigere Änderungen
der reglementarischen und Tarifvorschriften für die Beförderung lebender Tiere im Teil I des Deutschen Eisenbahn-Tarifs.

Zeitpunkt der Einführung	Bezeichnung der eingetretenen Änderung	Kurze Angabe der früheren Tarifvorschriften usw.	Bemerkungen (Veranlassung usw.)
1. 4. 1903	Festsetzung der Fracht für Zuchttiere auf 70% der regelmäßigen Stück- und Ladungsfracht.	Erhebung von $\frac{2}{3}$ der regelmäßigen Stück- und Ladungsfracht.	Vereinfachung der Frachtberechnung.
1. 4. 1903	Ermäßigung der Fracht für Fohlen und Pferde bei Beförderung nach und von Weiden auf 70 % der normalen Fracht.	Berechnung der vollen Fracht mit 100%.	Verkehrserleichterung.
1. 4. 1907	Ermäßigung der Fracht für Rennpferde in gewöhnlichen Wagen nach und von den Rennplätzen auf die Fracht für 6 Pferde nach den Stückplätzen für Zuchtpferde, sofern die Ladungsfracht für 14 qm nicht billiger ist.	Erhebung der Fracht für 14 qm bei jedem Wagen.	Verkehrserleichterung.
1. 4. 1909	Verpflichtung des Versenders (Empfängers) zum Ersatz aller außergewöhnlichen Beschädigungen durch die Tiere an den Fahrzeugen und Anlagen der Bahn.	Neue Bestimmung zu § 48 (6) der Eisenbahnverkehrsordnung.	Mangels einer entsprechenden Bestimmung begegneten vor dem 1. April 1909 die Ersatzforderungen der Bahn oft Schwierigkeiten.
1. 4. 1909	Ausgabe eines neuen Tiertarifs, Teil I, auf Grund der neuen Eisenbahnverkehrsordnung.	—	Einführung einer neuen Eisenbahnverkehrsordnung infolge Änderung des internationalen Eisenbahntransportrechts.

Die in der Zeit vom 1. April 1900 bis 31. März 1910

Tag der Einführung	Frachtgegenstand	Geltungsbereich	Einheitsfüße (Streckenfuß für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) <i>H</i>	Regelrechte Einheitsfüße <i>H</i>
1900 8. Mai, gültig bis 31. Juli 1900	Kartoffeln (Notstandstarif)	Aus den Provinzen Ost- und Westpreußen, Pom- mern und Posen nach dem Überschwemmungsgebiet des Kurischen Haffs	Die tarifmäßige Fracht oder die Frachtanteile der preussischen Staats- bahnen sind um die Hälfte (50%) er- mäßigte worden	
10. September	Eisen-, Stahl- und Kupferdraht für Seefabelwerke	Von Binnenstationen nach den deutschen Nord- und Ostseehäfen	1,7 + 12 (Eisen- u. Stahldraht) und 3,5 bis 2,8 + 12 (Kupferdraht)	3,5 oder 4,5 und 6 + 12
12. September, gültig bis 1. Oktober 1902	Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briquets, auch Torf und Torf- briquets	Von den deutschen See- häfen und den Umschlag- plätzen an inländischen Wasserstraßen nach preu- ssisch-hessischen, oldenbur- gischen und Reichsbahn- stationen	Säge des Rohstoff- tarifs (bis 350 km 2,2 + 7, darüber Anstoß von 1,4)	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
1. November	a) Eisen und Stahl des Spezialtarifs I, soweit nicht unter b genannt, und Kupferblech; b) Eisen und Stahl des Spezialtarifs II, Eisen- bahnlokomotiven, Tender, Dampfwagen, Eisenbahn- wagen, Eisenbahnwagen- kasten und Wagenfrane, Ersatz- und Reserveteile dieser Fahrzeuge	Von deutschen Stationen nach deutschen Seehäfen zur Ausfuhr nach asiati- schen Häfen östlich von Aben, nach Australien und den Inseln des Stillen Ozeans. (Vom 1. Januar 1902 ab ausgedehnt auf die über- seeische Ausfuhr nach säm t l i c h e n außer- europäischen Ländern.)	zu a) 2,2 + 12 zu b) bis 400 km 1,4; darüber 1,2 + 6	4,5 + 6 bis 12 4,5 oder 3,5 + 6 bis 12
1901 6. Februar und später, gültig bis 30. September 1901	a) Futter- u. Streu- mittel (Notstandstarif)	Nach den Provinzen Ost- preußen (vom 1. Juli ab), Westpreußen, Posen, Pommern, Schlesien, fer- ner nach Teilen der Pro- vinzen Brandenburg,	Futtermittel 10 t: Bis 100 km 2,2 + 7, darüber Anstoß von 1,5. Streumittel 10 t: die um 25% er-	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12

eingeführten wichtigeren Ausnahmetarife.

Veranlassung und Zweck der Einführung	Wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung usw.			
Vinderung des Notstands im Überschwemmungsgebiet				
Stärkung des Wettbewerbs der inländischen Kabelindustrie gegenüber dem Ausland				
Erleichterung der Deckung des inländischen Bedarfs	<p>Es wurden befördert:</p> <p>in der Zeit vom 12. September 1900 bis Ende September 1901 1 523 538 t und vom 1. Oktober 1901 bis dahin 1902 1 329 961 t</p>			
Förderung der deutschen Ausfuhr	Es betrug:	die Beförderungsmenge	t	die Einnahme M
Vinderung des in den Empfangsgebieten (Spalte 3) durch vorjährige Mißernte und durch Winterfröste eingetretenen Notstands	Im ganzen	Beförderungsmengen in t. Futtermittel Streumittel		Saatgut
	378 966	327 438	32 955	18 573
	Erhobene Fracht	Einnahme in M. Die gewöhnliche Fracht würde betragen haben		Frachtermäßigung
	1 522 244	2 473 592		951 348

Tag der Einführung	Frachtgegenstand	Geltungsbereich	Einheitssätze (Streckenfuß für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 10) kg) <i>N</i>	Regelrechte Einheitsätze <i>N</i>
noch 1901 1. Dezember bis 31. März 1902		Sachsen, der Rheinprovinz und nach der bayerischen Pfalz	ermäßigten Sätze des Rohstofftarifs. Futter- und Streumittel 5 t: die um 25% ermäßigten Sätze des Spezialtarifs II	3,5+6 bis 12
1. Juli und später, gültig bis 30. Juni 1902 (Futter- u. Streumittel) und bis 15. Oktober 1901 (Saatgut)	b) Futter- und Streumittel, sowie Saatgut (Notstandstarif)	Nach den Provinzen Posen und Westpreußen, ferner nach Teilen der Provinzen Ostpreußen, Pommern, Schlesien und Brandenburg	Für Futter- und Streumittel sind die bestehenden Frachtsätze um 50% ermäßigt. Saatgut 10 t: 3,5 + 6 bis 12, 5 t und Stückgut: die um 25% ermäßigten gewöhnlichen Frachtsätze	4,5 + 6 bis 12
1. April	Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr und Rohzucker an Raffinerien	Im Staatsbahnverkehr u. im direkten Verkehr mit anderen Bahnen, die dieselben Einheitsätze angenommen haben	Sätze des Spezialtarifs III (2,6 bis 2,2 + 6 bis 12)	4,5 oder 6 + 6 bis 12
1. Juni	Eisenerz, eisenhaltige Schlacken usw. zum Hochofen- oder Bleihüttenbetrieb	Nach zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenstationen	Bis 100 km 1,8+7, von 101 bis 190 km Anstoß von 1,5; darüber Anstoß von 1,0 (weitere Ermäßigung des Ausnahmetarifs vom 1. Mai 1893)	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12

Veranlassung und Zweck der Einführung	Wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung usw.																														
<p>Vinderung des Notstands in den in Spalte 3 ge- nannten Empfangsge- bieten</p>																															
<p>Stärkung des Wettbewerbs der deutschen Zucker- industrie und der rüben- bauenden Landwirtschaft auf dem Weltmarkt</p>	<p>Ausgeführt wurden:</p> <table data-bbox="750 1249 1173 1365"> <tr> <td>im Jahre 1900</td> <td>1 004 130 t</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1901</td> <td>1 170 407 „</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1902</td> <td>962 665 „</td> </tr> </table>	im Jahre 1900	1 004 130 t	„ „ 1901	1 170 407 „	„ „ 1902	962 665 „																								
im Jahre 1900	1 004 130 t																														
„ „ 1901	1 170 407 „																														
„ „ 1902	962 665 „																														
<p>Erleichterung des Be- zugs von Eisenerzen, ins- besondere der Minetteerze aus Lothringen und Luxemburg an Stelle aus- ländischer Erze</p>	<p>Eisenerzversand der Reichseisenbahnen und der Luxemburgischen Prinz- Heinrichbahn nach dem Ruhrgebiet:</p> <table data-bbox="638 1470 1340 1862"> <thead> <tr> <th></th> <th align="center">Gewicht t</th> <th align="center">Frachtanteile der preußisch-hessischen Staatsbahnen M</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>im Jahre 1901</td> <td>895 769</td> <td>4 045 764</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1902</td> <td>1 282 626</td> <td>5 691 040</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1903</td> <td>1 647 805</td> <td>7 363 194</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1904</td> <td>1 591 606</td> <td>7 097 405</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1905</td> <td>1 466 497</td> <td>6 580 282</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1906</td> <td>2 297 572</td> <td>10 214 726</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1907</td> <td>2 272 127</td> <td>10 137 070</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1908</td> <td>2 316 366</td> <td>10 339 678</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1909</td> <td>2 432 149</td> <td>10 920 658</td> </tr> </tbody> </table>		Gewicht t	Frachtanteile der preußisch-hessischen Staatsbahnen M	im Jahre 1901	895 769	4 045 764	„ „ 1902	1 282 626	5 691 040	„ „ 1903	1 647 805	7 363 194	„ „ 1904	1 591 606	7 097 405	„ „ 1905	1 466 497	6 580 282	„ „ 1906	2 297 572	10 214 726	„ „ 1907	2 272 127	10 137 070	„ „ 1908	2 316 366	10 339 678	„ „ 1909	2 432 149	10 920 658
	Gewicht t	Frachtanteile der preußisch-hessischen Staatsbahnen M																													
im Jahre 1901	895 769	4 045 764																													
„ „ 1902	1 282 626	5 691 040																													
„ „ 1903	1 647 805	7 363 194																													
„ „ 1904	1 591 606	7 097 405																													
„ „ 1905	1 466 497	6 580 282																													
„ „ 1906	2 297 572	10 214 726																													
„ „ 1907	2 272 127	10 137 070																													
„ „ 1908	2 316 366	10 339 678																													
„ „ 1909	2 432 149	10 920 658																													

Tag der Einführung	Frachtgegenstand	Geltungsbereich	Einheitssätze (Streckenfuß für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) <i>ℳ</i>	Regelrechte Einheitssätze <i>ℳ</i>
noch 1901 1. Juni	Koks zum zollinländischen Hochofenbetrieb und Kohlen zur Herstellung solcher Koks	Von Ruhr-, Aachener und Saarbezirk nach Lothringen, Luxemburg und dem Saarbezirk	von 80 bis 350 km 2,2 + 5 für 80 bis 200 km, + 4 für 201 bis 290 km, + 2 für 291 bis 350 km; über 350 km Anstoß von 1,4 an den Saß für 350 km	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
1. Juli	Steinsalz	Von Steinsalzwerken in der Provinz Sachsen, in Anhalt und Braunschweig nach Stationen der westlichen Bezirke	Bis 100 km 2,2 + 12, von 101 bis 400 km Anstoß von 1,6; über 400 km Anstoß von 1,0	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
1. Juli	Gießereiroheisen	Von Hochofenwerken nach den dem ausländischen Wettbewerb hauptsächlich ausgekehrten Absatzgebieten	Von 151 bis 600 km Anstoß von 1,5 an den Saß des Spezialtarifs III für 150 km; über 600 km Rohstofftarif	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
1. August	Pflastersteine, die nicht zur Herstellung von Reihenpflaster verwendet werden können	Im Staatsbahnverkehr und im direkten Verkehr mit anderen Bahnen, die den Ausnahmetarif angenommen haben	Sätze des Wegebau- stofftarifs (bis 50 km 2,6 + 6; von 51 bis 200 km Anstoß von 1,0; über 200 km — durchgerechnet — 1,4)	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12

Veranlassung und Zweck der Einführung	Wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung usw.																																			
<p>Erhaltung der Wettbewerbsbedingungen zwischen der Hochofenindustrie in Lothringen, Luxemburg und dem Saarbezirk einerseits und der des Ruhrbezirks anderseits (aus Anlaß der weiteren Ermäßigung der Eisenerzfracht — s. vorher)</p>	<p align="center">Verland nach Lothringen und Luxemburg:</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th></th> <th align="center">vom Ruhrbezirk</th> <th align="center">vom Nachener Bezirk</th> </tr> <tr> <th></th> <th align="center">t</th> <th align="center">t</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>im Jahre 1901 . .</td> <td align="right">2 194 700</td> <td align="right">122 400</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1902 . .</td> <td align="right">2 617 400</td> <td align="right">70 000</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1903 . .</td> <td align="right">3 012 000</td> <td align="right">172 600</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1904 . .</td> <td align="right">2 913 200</td> <td align="right">230 800</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1905 . .</td> <td align="right">3 149 200</td> <td align="right">210 800</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1906 . .</td> <td align="right">3 799 200</td> <td align="right">222 900</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1907 . .</td> <td align="right">3 883 000</td> <td align="right">232 000</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1908 . .</td> <td align="right">2 970 600</td> <td align="right">461 000</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1909 . .</td> <td align="right">3 187 000</td> <td align="right">606 600</td> </tr> </tbody> </table>				vom Ruhrbezirk	vom Nachener Bezirk		t	t	im Jahre 1901 . .	2 194 700	122 400	„ „ 1902 . .	2 617 400	70 000	„ „ 1903 . .	3 012 000	172 600	„ „ 1904 . .	2 913 200	230 800	„ „ 1905 . .	3 149 200	210 800	„ „ 1906 . .	3 799 200	222 900	„ „ 1907 . .	3 883 000	232 000	„ „ 1908 . .	2 970 600	461 000	„ „ 1909 . .	3 187 000	606 600
	vom Ruhrbezirk	vom Nachener Bezirk																																		
	t	t																																		
im Jahre 1901 . .	2 194 700	122 400																																		
„ „ 1902 . .	2 617 400	70 000																																		
„ „ 1903 . .	3 012 000	172 600																																		
„ „ 1904 . .	2 913 200	230 800																																		
„ „ 1905 . .	3 149 200	210 800																																		
„ „ 1906 . .	3 799 200	222 900																																		
„ „ 1907 . .	3 883 000	232 000																																		
„ „ 1908 . .	2 970 600	461 000																																		
„ „ 1909 . .	3 187 000	606 600																																		
<p>Erleichterung des Wettbewerbs der mitteldeutschen mit den süddeutschen Steinsalzwerken</p>																																				
<p>Einheitliche Gestaltung der verschiedenen Ausnahmetarife für Gießereiroheisen und weitere Ermäßigung zur Erleichterung des Wettbewerbs gegen das ausländische Roheisen</p>	<table border="0"> <thead> <tr> <th align="left">Es betrug:</th> <th align="center">die Beförderungsmenge</th> <th align="center">die Einnahme</th> </tr> <tr> <th></th> <th align="center">t</th> <th align="center">M</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>vom 1. Juli 1903 bis dahin 1904</td> <td align="right">328 577</td> <td align="right">2 863 728</td> </tr> <tr> <td>„ 1. „ 1904 „ „ 1905</td> <td align="right">416 978</td> <td align="right">3 534 996</td> </tr> <tr> <td>„ 1. „ 1905 „ „ 1906</td> <td align="right">494 713</td> <td align="right">4 081 475</td> </tr> <tr> <td>„ 1. „ 1906 „ „ 1907</td> <td align="right">465 172</td> <td align="right">3 680 653</td> </tr> <tr> <td>„ 1. „ 1907 „ „ 1908</td> <td align="right">407 430</td> <td align="right">3 382 307</td> </tr> <tr> <td>„ 1. „ 1908 „ „ 1909</td> <td align="right">410 322</td> <td align="right">3 482 463</td> </tr> <tr> <td>„ 1. „ 1909 „ „ 1910</td> <td align="right">481 052</td> <td align="right">4 124 372</td> </tr> </tbody> </table>			Es betrug:	die Beförderungsmenge	die Einnahme		t	M	vom 1. Juli 1903 bis dahin 1904	328 577	2 863 728	„ 1. „ 1904 „ „ 1905	416 978	3 534 996	„ 1. „ 1905 „ „ 1906	494 713	4 081 475	„ 1. „ 1906 „ „ 1907	465 172	3 680 653	„ 1. „ 1907 „ „ 1908	407 430	3 382 307	„ 1. „ 1908 „ „ 1909	410 322	3 482 463	„ 1. „ 1909 „ „ 1910	481 052	4 124 372						
Es betrug:	die Beförderungsmenge	die Einnahme																																		
	t	M																																		
vom 1. Juli 1903 bis dahin 1904	328 577	2 863 728																																		
„ 1. „ 1904 „ „ 1905	416 978	3 534 996																																		
„ 1. „ 1905 „ „ 1906	494 713	4 081 475																																		
„ 1. „ 1906 „ „ 1907	465 172	3 680 653																																		
„ 1. „ 1907 „ „ 1908	407 430	3 382 307																																		
„ 1. „ 1908 „ „ 1909	410 322	3 482 463																																		
„ 1. „ 1909 „ „ 1910	481 052	4 124 372																																		
<p>Zur Beseitigung von Zweifeln wurden nur solche Pflastersteine von dem Ausnahmetarif für Wegebaustoffe ausgeschlossen, die zur Herstellung von Reihenpflaster verwendbar sind</p>																																				

Tag der Einführung	Frachtgegenstand	Geltungsbereich	Einheitsätze (Streckenatz für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) <i>ℳ</i>	Regelrechte Einheitsätze <i>ℳ</i>
1902 1. Februar, gültig bis Ende 1902 (später ver- längert)	Eis in Wagenladungen	Im Staatsbahnverkehr und im direkten Verkehr mit anderen Bahnen	Sätze des Wegebau- stofftarifs (bis 50 km 2,6 + 6; von 51 bis 200 km Anstoß von 1,0; über 200 km — durchgerechnet — 1,4)	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
1. Mai, bis Ende April 1907	Bestimmte Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerefabrikation	Im Staatsbahnverkehr und im direkten Verkehr mit anderen Bahnen, die dieselben Ermäßigungen gewähren	Die um 20 % ermäßigten Frachtsätze des Spezialtarifs III und der für Düngemittel bestehenden allgemeinen Ausnahmetarife	
1. Juli	Kupfer, Zinn, Antimon	Von den deutschen Nordseehäfen nach den rheinisch-westfälischen Verbrauchsstationen	3,5 + 12	6 + 12
10. August	a) Eisenerz (später auch Manganerz). b) Koks zum zollinländischen Hochofenbetrieb, sowie Koksöhlen zur Herstellung solcher Koks	Von Verladestationen an der Lahn, Dill und Sieg und einigen anderen Stationen nach den Hochofenstationen des Ruhr-, Saar- und Aachener Gebiets, nach Luxemburg, Lothringen und (von 1903 ab) Georgsmarienhütte Vom Ruhrgebiet und (von 1903 ab) dem Wurmgebiet nach dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, den mittelhheinischen Hochofenstationen, der Georgsmarienhütte und Bienenburg	1,25 + 6 Die Sätze des bestehenden Ausnahmetarifs (vom 1. Juni 1901) sind ermäßigt auf Entfernungen bis 100 km um 3 ℳ, von 101 bis 200 km um 4 ℳ, von 201 km ab um 5 ℳ für 100 kg.	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
1. September	Eisen- und Stahl- draht, auch verkupfert, verpaßt, Drahtflitzen, Stacheldraht, Draht- klammern, Drahtstifte,	Von deutschen Stationen nach deutschen Seehäfen im Falle der überseeischen Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern	Bis 400 km 1,4 + 6; darüber (durchgerechnet) 1,2 + 6	4,5 + 6 bis 12

Veranlassung und Zweck der Einführung	Wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung usw.																								
<p>Unzureichende Eisernernte infolge der außergewöhnlich milden Witterung im Winter 1901/02</p> <p>Weitergewährung des seit dem 1. März 1895 bestehenden Ausnahmetarifs bis zum 1. Mai 1907 mit vereinfachten Anwendungsbedingungen</p> <p>Förderung des deutschen Seehandels</p>	<p>Befördert wurden bis Ende 1902 48 488 t gegen 26 191 t in der gleichen Zeit des Vorjahres.</p>																								
<p>Weitere Ermäßigung des Ausnahmetarifs (Notstandstarifs) vom 1. August 1886 zur Erhaltung des Bergbaues im Lahn-, Dill- und Siegbiet und der auf ihn gegründeten Eiseneruduftrie dieses Gebiets</p>	<p style="text-align: center;">Versand nach Rheinland-Westfalen: vom Siegerland*) vom Lahn- und Dillgebiet</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">t</th> <th style="text-align: center;">t</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>im Jahre 1903</td> <td style="text-align: right;">451 400</td> <td style="text-align: right;">146 000</td> </tr> <tr> <td>" " 1904</td> <td style="text-align: right;">664 300</td> <td style="text-align: right;">138 000</td> </tr> <tr> <td>" " 1905</td> <td style="text-align: right;">813 100</td> <td style="text-align: right;">139 000</td> </tr> <tr> <td>" " 1906</td> <td style="text-align: right;">906 500</td> <td style="text-align: right;">156 000</td> </tr> <tr> <td>" " 1907</td> <td style="text-align: right;">955 700</td> <td style="text-align: right;">158 000</td> </tr> <tr> <td>" " 1908</td> <td style="text-align: right;">945 900</td> <td style="text-align: right;">149 000</td> </tr> <tr> <td>" " 1909</td> <td style="text-align: right;">938 700</td> <td style="text-align: right;">128 000</td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: small;">*) Versand der dem Syndikat angehörigen Gruben. Gerösteter Spat im Verhältnis 1:1,3 in Rohspat umgerechnet.</p>		t	t	im Jahre 1903	451 400	146 000	" " 1904	664 300	138 000	" " 1905	813 100	139 000	" " 1906	906 500	156 000	" " 1907	955 700	158 000	" " 1908	945 900	149 000	" " 1909	938 700	128 000
	t	t																							
im Jahre 1903	451 400	146 000																							
" " 1904	664 300	138 000																							
" " 1905	813 100	139 000																							
" " 1906	906 500	156 000																							
" " 1907	955 700	158 000																							
" " 1908	945 900	149 000																							
" " 1909	938 700	128 000																							
<p>Förderung der deutschen Ausfuhr (Erweiterung des Ausnahmetarifs vom 1. November 1900)</p>																									

Tag der Einführung	Frachtgegenstand	Geltungsbereich	Einheitssätze (Streckenfuß für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) <i>H</i>	Regelrechte Einheitssätze <i>H</i>
noch 1902	Drahtseile, Drahtgeflechte, Schrauben, Muttern und Unterlagscheiben zu Schrauben; Nägel; Ketten; Wagenachsen und Zubehörteile; Kochherdplatten und Springfedern; Roheisen zum Spezialtarif III gehörig			
1903 1. Januar	Grubenhölzer von mehr als 20 bis zu 30 cm Zapfstärke und bis zu 5 m Länge	Nach Kohlenstationen des Ruhrbezirks und nach Sammellagerstationen	Sätze des Rohstofftarifs (bis 350 km 2,2 + 7, darüber Anstoß von 1,4)	3 + 6 bis 12
1. Januar und später	Abgerösteter Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände)	Nach Entzinkungsanstalten	Einheitsätze des Ausnahmetarifs für Eisenerz usw. vom 1. Juni 1901	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
1. Mai und später	Spiritus und Spirit zur Ausfuhr nach dem Zollauslande	Von nördlichen preussischen Staatsbahnstationen nach Seehafenplätzen, nach belgischen und niederländischen Grenzübergangsstationen und nach Zollaussfuhrslagern an Binnenstationen; später ausgedehnt auf Überlandsendungen nach den Balkanländern	Sätze des Spezialtarifs III (2,6 bis 2,2 + 6 bis 12)	6 + 6 bis 12
1. Juni und später	Richorienwurzeln, gedörrte und getrocknete, und Richorienschnitze zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern	Von Versandstationen des Direktionsbezirks Magdeburg und — im Bedarfsfalle — auch der übrigen Direktionsbezirke	Sätze des Rohstofftarifs (bis 350 km 2,2 + 7, darüber Anstoß von 1,4)	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12

Veranlassung und Zweck der Einführung	Wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung usw.							
<p>Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse des Kohlenbergbaues im Ruhrbezirk (Wiederherstellung des früheren Tarifzustands)</p> <p>Behandlung wie Eisenerz zum Hochofenbetrieb</p> <p>Erleichterung der Ausfuhr</p>								
<p>Zur Hebung der Ausfuhr und im Interesse der einheimischen Landwirtschaft</p>	<p>Es betrug:</p> <p>in der Zeit vom 1. Dezember 1903 bis dahin 1904</p>	<table border="0"> <tr> <td>die Beförderungsmenge</td> <td>die Einnahme</td> </tr> <tr> <td align="center">t</td> <td align="center">M</td> </tr> <tr> <td align="right">5 553</td> <td align="right">36 246</td> </tr> </table>	die Beförderungsmenge	die Einnahme	t	M	5 553	36 246
die Beförderungsmenge	die Einnahme							
t	M							
5 553	36 246							

Tag der Einführung	Frachtgegenstand	Geltungsbereich	Einheitsfüße (Streckenfuß für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) <i>St</i>	Regelrechte Einheitsfüße <i>St</i>
noch 1903				
1. September	Manilahanf und Ganf aus deutschen über- seeischen Kolonien	Von deutschen Seehäfen nach deutschen Ver- brauchsplätzen	Sätze des Spezial- tarifs III (2,6 bis 2,2 + 6 bis 12)	3,5 + 6 bis 12
1. Oktober	Steinkohlen und Steinkohlen- briketts	Von Rheinland = West = falen und Oberschlesien nach Dänemark	1,34 + 4,5 (einschl. Zeichenfracht)	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
1904				
1. Februar und später	Schiefertafeln, Griffel und Märbel	Von thüringischen Ver- sandstationen nach deut- schen Seehäfen, nach den Rhein- und Mainum- schlagplätzen und nach Umschlagplätzen an der Elbe und Weser	Sätze des Spezial- tarifs III (2,6 bis 2,2 + 6 bis 12)	6 + 8 bis 12
20. Februar und später	Pflastersteine zur Herstellung von Reihen- pflaster	Von schlesischen, sächsi- schen, mitteldeutschen usw. Verwandstationen nach Berlin und Vororten. Später auf vorgelegene Empfangsstationen aus- gedehnt.	Sätze des Wegebau- stofftarifs (bis 50km 2,6 + 6; von 51 bis 200 km Anstoß von 1,0; über 200 km — durch- gerechnet — 1,4)	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
1. April	Steinkohlen, Steinkohlenkoks (ausgenommen Gaskoks) und Steinkohlen- briketts (Vertrags- tarif)	Von Stationen des Ruhr- bezirks nach Emden, Em- den Außenhafen, Leer und Papenburg in ge- schlossenen Sendungen von 200 bis 300 t zur Ausfuhr über See nach außereuropäischen Län- dern. Vom 1. Oktober ab auch gewährt für die überseeische Ausfuhr nach den europäischen Häfen des Mittelländischen und des Schwarzen Meeres	Durchschnittlich etwa 1,23 + 6 und 0,5 Zeichenfracht	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12

Veranlassung und Zweck der Einführung	Wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung usw.																																
Erleichterung des direkten Bezugs unter Ausschaltung des ausländischen Zwischenhandels	Im ersten Geltungsjahr wurden 826 t befördert. (Für die folgenden Jahre ist der Erfolg des Ausnahmetarifs nicht festgestellt worden.)																																
Erleichterung des Wettbewerbs gegen das Ausland	<p align="center">Nach Dänemark:</p> <table border="0"> <tr> <td>in den Jahren . .</td> <td>1902</td> <td>1903</td> <td>1904</td> <td>1905</td> <td>1906</td> <td>1907</td> <td>1908</td> </tr> <tr> <td></td> <td>t</td> <td>t</td> <td>t</td> <td>t</td> <td>t</td> <td>t</td> <td>t</td> </tr> <tr> <td>vom Ruhrbezirk . .</td> <td>87 005</td> <td>116 915</td> <td>95 433</td> <td>106 345</td> <td>104 889</td> <td>56 403</td> <td>60 055</td> </tr> <tr> <td>von Oberschlesien .</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>1 124</td> <td>88</td> <td>—</td> <td>30</td> </tr> </table>	in den Jahren . .	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908		t	t	t	t	t	t	t	vom Ruhrbezirk . .	87 005	116 915	95 433	106 345	104 889	56 403	60 055	von Oberschlesien .	—	—	—	1 124	88	—	30
in den Jahren . .	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908																										
	t	t	t	t	t	t	t																										
vom Ruhrbezirk . .	87 005	116 915	95 433	106 345	104 889	56 403	60 055																										
von Oberschlesien .	—	—	—	1 124	88	—	30																										
Erleichterung der Ausfuhr	<p align="center">Die Beförderungsmenge betrug in t:</p> <table border="0"> <tr> <td>im Jahre</td> <td>1903</td> <td>1904</td> <td>1905</td> <td>1906</td> <td>1907</td> <td>1908</td> <td>1909</td> </tr> <tr> <td>Berkehr über die deutschen Seehäfen</td> <td>299</td> <td>732</td> <td>479</td> <td>431</td> <td>475</td> <td>600</td> <td>712</td> </tr> <tr> <td>Rhein- und Mainumschlagsplätze .</td> <td>3 296</td> <td>1 611</td> <td>3 124</td> <td>3 918</td> <td>2 718</td> <td>2 815</td> <td>2 486</td> </tr> </table>	im Jahre	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	Berkehr über die deutschen Seehäfen	299	732	479	431	475	600	712	Rhein- und Mainumschlagsplätze .	3 296	1 611	3 124	3 918	2 718	2 815	2 486								
im Jahre	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909																										
Berkehr über die deutschen Seehäfen	299	732	479	431	475	600	712																										
Rhein- und Mainumschlagsplätze .	3 296	1 611	3 124	3 918	2 718	2 815	2 486																										
Erleichterung des Absatzes auf Entfernungen von mehr als 200 km																																	
Erleichterung der Ausfuhr über die Emshäfen im Wettbewerb mit den ausländischen Häfen	Auf Grund des Ausnahmetarifs ist bisher in jedem Jahre ein Beförderungsvertrag über mindestens 120 geschlossene Sendungen von 200 bis 300 t abgeschlossen worden.																																

Tag der Einführung	Frachtgegenstand	Geltungsbereich	Einheitsfäße (Streckenfaß für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) <i>H</i>	Regelrechte Einheitsfäße <i>H</i>
<p>noch 1904 18. Juli und später</p>	<p>Rohe Steine (Bruchsteine, Findlinge, Feldsteine) und Pflastersteine, zur Herstellung von Reihenspflaster nicht verwendbar. Für das westliche Gebiet (zu b) auch gültig für Steinschrotten und Schlacken</p>	<p>a) Nach Staatsbahnstationen der Strecken Cammin—Stettin—Cüstrin—Frankfurt a. D.—Cottbus—Horka—Kohlfurt—Breslau—Brieg—Meiße—Ziegenhals und östlich; später ausgedehnt auf Empfangsstationen in den Kreisen Luckau, Lübben und Beeskow-Storkow; von Stationen desselben Gebiets und einigen außerhalb desselben gelegenen Steinversandstationen. b) Von westlichen Versandstationen im Sauerlande, im Osnabrücker Gebiet, an der Ruhr usw. nach Stationen der Strecken Harburg—Lüneburg—Lehrte—Hannover—Elze—Hameln—Osnabrück—Rheine—Bentheim, sowie westlich und nördlich davon, und einigen benachbarten südlichen Stationen, ferner nach Stationen der Kreise Mhaus, Borken, Burgsteinfurt, Coesfeld, Münster i. W. und Warendorf.</p>	<p>Zu a und b: von 11 bis 50 km 1,5 + 3, darüber Anstoß von 1,1</p>	<p>2,6 bis 2,2 + 6 bis 12</p>
<p>1. August und später, gültig bis 30. Juni 1905</p>	<p>Futtermittel (besonders benannte) (Notstandstarif)</p>	<p>Nach Schlesien, Teilen der Provinzen Posen und Brandenburg, ferner nach dem Königreich Sachsen und Teilen des Königreichs Bayern</p>	<p>Die bestehenden Frachtfäße sind um 50 % ermäßigt</p>	
<p>1905 1. Januar</p>	<p>Kalk, gebrannter, Zement,</p>	<p>Von deutschen Versandstationen nach den Niederlanden</p>	<p>1,7 + 12</p>	<p>2,6 bis 2,2 + 6 bis 12</p>

Veranlassung und Zweck der Einführung	Wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung usw.																																																															
Förderung des Wegebaues in steinarmen Gegenden	<p>Es betrug:</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="2">die Beförderungs-</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>menge</th> <th>die Einnahme</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>t</th> <th>M</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4">zu a:</td> </tr> <tr> <td>im Jahre 1905 . .</td> <td></td> <td>214 415</td> <td>346 569</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1906 . .</td> <td></td> <td>207 498</td> <td>344 438</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1907 . .</td> <td></td> <td>241 396</td> <td>375 145</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1908 . .</td> <td></td> <td>296 222</td> <td>453 722</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1909 . .</td> <td></td> <td>242 543</td> <td>379 084</td> </tr> <tr> <td colspan="4">zu b:</td> </tr> <tr> <td>im Jahre 1905 . .</td> <td></td> <td>32 524</td> <td>43 300</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1906 . .</td> <td></td> <td>64 162</td> <td>85 151</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1907 . .</td> <td></td> <td>103 648</td> <td>133 744</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1908 . .</td> <td></td> <td>86 122</td> <td>110 009</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1909 . .</td> <td></td> <td>159 035</td> <td>278 510</td> </tr> </tbody> </table>						die Beförderungs-				menge	die Einnahme			t	M	zu a:				im Jahre 1905 . .		214 415	346 569	„ „ 1906 . .		207 498	344 438	„ „ 1907 . .		241 396	375 145	„ „ 1908 . .		296 222	453 722	„ „ 1909 . .		242 543	379 084	zu b:				im Jahre 1905 . .		32 524	43 300	„ „ 1906 . .		64 162	85 151	„ „ 1907 . .		103 648	133 744	„ „ 1908 . .		86 122	110 009	„ „ 1909 . .		159 035	278 510
		die Beförderungs-																																																														
		menge	die Einnahme																																																													
		t	M																																																													
zu a:																																																																
im Jahre 1905 . .		214 415	346 569																																																													
„ „ 1906 . .		207 498	344 438																																																													
„ „ 1907 . .		241 396	375 145																																																													
„ „ 1908 . .		296 222	453 722																																																													
„ „ 1909 . .		242 543	379 084																																																													
zu b:																																																																
im Jahre 1905 . .		32 524	43 300																																																													
„ „ 1906 . .		64 162	85 151																																																													
„ „ 1907 . .		103 648	133 744																																																													
„ „ 1908 . .		86 122	110 009																																																													
„ „ 1909 . .		159 035	278 510																																																													
Erleichterung des Bezugs nach den in Spalte 3 genannten Empfangsgebieten, wo infolge lang andauernder, außerordentlicher Trockenheit die Futtermittelerte un- günstig ausgefallen war	<p>Es betrug:</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th>nach dem</th> <th>die Beförderungs-</th> <th>die Fracht-</th> <th>die Ermäßigung</th> </tr> <tr> <th>Notstandsgebiet</th> <th>menge</th> <th>einnahme</th> <th></th> </tr> <tr> <th></th> <th>t</th> <th>M</th> <th>M</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>in Provinz Schlesien . .</td> <td>276 297</td> <td>981 434</td> <td>884 033</td> </tr> <tr> <td>„ „ Posen</td> <td>109 184</td> <td>271 980</td> <td>248 734</td> </tr> <tr> <td>„ „ Brandenburg . .</td> <td>12 724</td> <td>38 365</td> <td>37 460</td> </tr> <tr> <td>Königreich Sachsen*) . .</td> <td>69 368</td> <td>342 068</td> <td>336 630</td> </tr> <tr> <td>„ Bayern*)</td> <td>1 073</td> <td>5 002</td> <td>4 974</td> </tr> </tbody> </table>				nach dem	die Beförderungs-	die Fracht-	die Ermäßigung	Notstandsgebiet	menge	einnahme			t	M	M	in Provinz Schlesien . .	276 297	981 434	884 033	„ „ Posen	109 184	271 980	248 734	„ „ Brandenburg . .	12 724	38 365	37 460	Königreich Sachsen*) . .	69 368	342 068	336 630	„ Bayern*)	1 073	5 002	4 974																												
nach dem	die Beförderungs-	die Fracht-	die Ermäßigung																																																													
Notstandsgebiet	menge	einnahme																																																														
	t	M	M																																																													
in Provinz Schlesien . .	276 297	981 434	884 033																																																													
„ „ Posen	109 184	271 980	248 734																																																													
„ „ Brandenburg . .	12 724	38 365	37 460																																																													
Königreich Sachsen*) . .	69 368	342 068	336 630																																																													
„ Bayern*)	1 073	5 002	4 974																																																													
Unterstützung der inländischen Produktion gegen den ausländischen Wettbewerb	<p>Es betrug von Staatsbahnstationen:</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="2">die Beförderungs-</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>menge</th> <th>die Einnahme</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>t</th> <th>M</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>im Jahre 1905 . .</td> <td></td> <td>27 288</td> <td>72 677</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1906 . .</td> <td></td> <td>35 300</td> <td>85 240</td> </tr> </tbody> </table>						die Beförderungs-				menge	die Einnahme			t	M	im Jahre 1905 . .		27 288	72 677	„ „ 1906 . .		35 300	85 240																																								
		die Beförderungs-																																																														
		menge	die Einnahme																																																													
		t	M																																																													
im Jahre 1905 . .		27 288	72 677																																																													
„ „ 1906 . .		35 300	85 240																																																													

*) Nur Versand von preussisch-hessischen Staatsbahnstationen.

Tag der Einführung	Frachtgegenstand	Geltungsbereich	Einheitssätze (Streckenatz für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) <i>℥</i>	Regelrechte Einheitsätze <i>℥</i>
noch 1905 1. Januar und später	Sand, Schutt und ähnliche Stoffe zum Spülverfahren in Kohlenbergwerken	Von Staatsbahnstationen nach den Kohlenbezirken an der Ruhr, der Saar, in Ober- und Niederschlesien, sowie dem Aachen-Eschweiler Bezirk	Bis 20 km 1,5 + 3; darüber Anstoß von 1,1	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
15. Januar, gültig bis 14. Januar 1910	Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks zum Betriebe der Hochöfen, Siemens-Martin-, Puddel- und Schweißöfen, der Walz- und Hammerwerke	Vom Ruhrbezirk nach dem Siegerland sowie dem Lahn- und Dillgebiet (vom 15. Januar 1906 ab auch nach Georgsmarienhütte und Bienenburg)	Siegerland: 1,4 + 6; Lahn- und Dillgebiet: die gleiche Ermäßigung, wie für die Station Siegen, vom 1. Januar 1906 ab die sich für Burbach in Westfalen als die entfernteste Station des Siegerlandes ergebende Ermäßigung; Georgsmarienhütte: 1,5 + 6; Bienenburg 1,6 + 6	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
1. Februar und später, gültig bis 28. Februar	Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts (Notstandstarif)	a) Von deutschen Nordseehäfen, auch Kiel, Flensburg und Rendsburg, nach Stationen links der Elbe, sowie b) von niederländischen und belgischen Häfen und von Rheinumschlagplätzen nach Rheinland-Westfalen	Zu a: Sätze des Spezialtarifs III (2,6 bis 2,2 + 6 bis 12), gekürzt um 25% Zu b: deutsche Frachtanteile gekürzt um 20%	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
1. September	Pflastersteine zur Herstellung von Reihenpflaster und Schlackenpflastersteine	Von Steinversandstationen des Direktionsbezirks Magdeburg nach Stationen a) des Nord- und	Zu a: bis 100 km 2,6 + 6 bis 9; von 101 bis 200 km Anstoß von 1,5; darüber Anstoß von 1,0.	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12

Veranlassung und Zweck der Einführung	Wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung usw		
Förderung eines zweck- mäßigeren Bergbaube- triebes	Es betrug:	die Beförderungs- menge t	die Einnahme M
	im Jahre 1905 . .	50 522	20 837
	„ „ 1906 . .	142 982	59 167
	„ „ 1907 . .	19 950	8 258
	„ „ 1908 . .	3 497	2 098
	„ „ 1909 . . .	6 600	3 960
Unterstützung des Eisen- erzbergbaues und der Eisenindustrie im Sieger- land und im Lahn- und Dillgebiet (im Osnabrücker Bezirk und im Harz)	Es betrug:	die Beförderungs- menge t	die Einnahme M
	a) nach dem Lahn-, Dill- und Siegbiet:		
	im Jahre 1905 . .	1 144 198	2 923 582
	„ „ 1906 . .	1 527 703	3 840 153
	„ „ 1907 . .	1 159 816	3 109 093
	„ „ 1908 . .	918 338	2 470 187
	„ „ 1909 . .	1 186 394	3 265 744
	b) nach Georgsmarienhütte, Osnabrück und Bienenburg:		
	im Jahre 1905 . .	363 843	824 024
	„ „ 1906 . .	435 637	1 080 884
	„ „ 1907 . .	442 191	956 268
	„ „ 1908 . .	298 280	617 324
	„ „ 1909 . .	360 758	814 684
Linderung der durch den Bergarbeiterausstand im Ruhrgebiet entstandenen Kohlennot und um zu verhüten, daß infolge der letzteren zahlreiche Ar- beiter anderer Industrien beschäftigungslos würden		Beförderungsmenge t	Frachtausfall der preußisch-hessischen Staatsbahnen M
	von deutschen Seehäfen . .	79 414	116 470
	„ Rheinumschlagsplätzen .	180 043	61 582
	„ niederländischen Seehäfen	11 323	5 174
		<u>270 780</u>	<u>183 226</u>
Ermöglichung des Wett- bewerbs der einheimi- schen Pflastersteinindustrie gegen die ausländische im Rüftengebiet.			

Tag der Einführung	Frachtgegenstand	Geltungsbereich	Einheitsfüße (Streckenfuß für 1 km, Abfertigungsgebühr für 100 kg) <i>St</i>	Regelrechte Einheitsfüße <i>St</i>
<p>noch 1905 1. September bis 1. April 1907</p>	<p>Getreide und Hülsenfrüchte zur Verwendung als Saatgut</p>	<p>b) des Ostseeküstengebiets</p> <p>Im Staatsbahnverkehr (Vom 1. April 1907 an ist die Tarifiermäßigung durch Aufnahme der Bestimmungen in den Teil IB des Deutschen Eisenbahngütertarifs für alle Eisenbahnen Deutschlands eingeführt worden)</p>	<p>Zu b: Säbe des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe (bis 50 km 2,6 + 6; von 51 bis 200 km Anstoß von 1,0; darüber — durchgerechnet — 1,4)</p> <p>Stückgut: Säbe des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter (8 + 10 bis 20), gekürzt um 50 %;</p> <p>5 t: Säbe des Spezialtarifs II (3,5 + 6 bis 12);</p> <p>10 t: Säbe des Spezialtarifs III (2,6 bis 2,2 + 6 bis 12)</p>	<p>8 + 10 bis 20</p> <p>5 + 6 bis 12</p> <p>4,5 + 6 bis 12</p>
<p>15. September</p>	<p>Stickstoffkalk, Kalkstickstoff, Kalziumkarbid in Stücken</p>	<p>Im Staatsbahnverkehr und im direkten Verkehr mit anderen deutschen Bahnen, die der Maßnahme beitreten</p>	<p>Säbe des Spezialtarifs III (2,6 bis 2,2 + 6 bis 12), gekürzt um 20 % (Aufnahme der Artikel in den allgemeinen Ausnahmetarif für bestimmte Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdünger = Erzeugung.)</p>	<p>2,6 bis 2,2 + 6 bis 12</p>
<p>1906 17. Februar, gültig bis 31. Dezember</p>	<p>Säbe des Spezialtarifs III, zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmt</p>	<p>Von Oberschlesien nach den deutschen Nord- und Ostseehäfen zur Ausfuhr über See nach England</p>	<p>Säbe des Rohstofftarifs (bis 350 km 2,2 + 7; darüber Anstoß von 1,4), gekürzt um 40 %</p>	<p>2,6 bis 2,2 + 6 bis 12</p>

Veranlassung und Zweck der Einführung	Wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung usw.			
<p>Erleichterung der umfangreicheren Verwendung anerkannten Saatguts</p>	<p>Es betrug:</p>	<p>die Beförderungsmenge t</p>	<p>die Einnahme M</p>	<p>die Frachtermäßigung M</p>
	<p>im Jahre 1906 . .</p>	<p>22 714</p>	<p>150 503</p>	<p>117 928</p>
<p>Unterstützung der inländischen Landwirtschaft und Förderung der inländischen Herstellung stickstoffhaltiger Düngemittel.</p>	<p>Es betrug:</p>	<p>die Beförderungsmenge t</p>	<p>die Einnahme M</p>	
		<p>1100</p>	<p>7149</p>	
<p>Erleichterung des Absatzes von Schnee- und Windbruchholz</p>	<p>Es betrug:</p>	<p>die Beförderungsmenge t</p>	<p>die Einnahme M</p>	
		<p>1100</p>	<p>7149</p>	

Tag der Einführung	Frachtgegenstand	Geltungsbereich	Einheitsfüße (Streckenfuß für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) <i>N</i>	Regelrechte Einheitsfüße <i>N</i>
noch 1906 5. März und später	Petroleum und Erzeugnisse der Petroleumindustrie	Von Österreich-Ungarn nach preussisch-hessischen Staatsbahnstationen	2,6 bis 2,2 + 6	6 + $\frac{12}{2}$
10. Juli	Heu und Stroh	Im Staatsbahnverkehr und im Verkehr mit anderen Bahnen, die dieselben Einheitsfüße angenommen haben	Sätze des Rohstofftarifs (bis 350 km 2,2 + 7; darüber Anstoß von 1,4)	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
15. Juli	Pflastersteine, auch Schlackenpflastersteine zur Herstellung von Reihenpflaster	Von inländischen Steingewinnungsstationen	Sätze des Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe (bis 50 km 2,6 + 6; von 51 bis 200 km Anstoß von 1,0; darüber — durchgerechnet — 1,4)	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
1. August	Kaliumkarbid, zur Herstellung von Düngemitteln bestimmt	Im Staatsbahnverkehr und im direkten Verkehr mit anderen Bahnen, die dieselben Ermäßigungen gewähren	Sätze des Rohstofftarifs (bis 350 km 2,2 + 7; darüber Anstoß von 1,4)	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
24. August	Rohe Kalialze, Düngesalz	Nach der Provinz Ostpreußen	Die auf die Eisenbahnstrecken in Ostpreußen entfallenden Frachtbeträge aus dem niedrigsten Staffelsatz des Kalitarfs (bis 200 km 2,2 + 7; von 201 bis 350 km Anstoß von 1,8; darüber Anstoß von 1,0) und des Düngesalztarifs (bis 50 km 2,6 + 9; darüber Anstoß von 1,4) sind um 75% ermäßigt worden	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12

Veranlassung und Zweck der Einführung	Wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung usw.																		
Erleichterung des Bezugs und im Interesse der Gleichbehandlung mit den russischen und rumänischen Erzeugnissen																			
Erleichterung des Austausches zwischen Überfluß- und Bedarfsgebieten																			
Zur Förderung des Wegebauwes sowie im Interesse der einheimischen Pflastersteinindustrie wurde die bisher nur für bestimmte Verkehrsbeziehungen eingeführte Ausnahmetarifierung verallgemeinert	<p>Es betrug:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>die Beförderungsmenge t</th> <th>die Einnahme M</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>vom Einführungstage bis 31. März 1907</td> <td>420 098</td> <td>981 901</td> </tr> <tr> <td>in der gleichen Zeit des Vorjahres. . .</td> <td>371 276</td> <td>1 013 438</td> </tr> <tr> <td>im Jahre 1907</td> <td>975 373</td> <td>2 265 695</td> </tr> <tr> <td>„ „ 1908</td> <td>959 857</td> <td>2 230 124</td> </tr> <tr> <td>und im Jahre 1909</td> <td>874 619</td> <td>2 035 753</td> </tr> </tbody> </table>		die Beförderungsmenge t	die Einnahme M	vom Einführungstage bis 31. März 1907	420 098	981 901	in der gleichen Zeit des Vorjahres. . .	371 276	1 013 438	im Jahre 1907	975 373	2 265 695	„ „ 1908	959 857	2 230 124	und im Jahre 1909	874 619	2 035 753
	die Beförderungsmenge t	die Einnahme M																	
vom Einführungstage bis 31. März 1907	420 098	981 901																	
in der gleichen Zeit des Vorjahres. . .	371 276	1 013 438																	
im Jahre 1907	975 373	2 265 695																	
„ „ 1908	959 857	2 230 124																	
und im Jahre 1909	874 619	2 035 753																	
Unterstützung der inländischen Produktion stickstoffhaltiger Düngemittel																			
Zur Hebung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Provinz Ostpreußen																			

Tag der Einführung	Frachtgegenstand	Geltungsbereich	Einheitsätze (Streckenatz für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) <i>℥</i>	Regelrechte Einheitsätze <i>℥</i>
noch 1906 1. September	Landwirtschaft- liche Maschinen und Geräte	Von deutschen Stationen nach Polen im direkten Verkehr und im Über- gangsverkehr nach den Grenzstationen	Stückgut: 2,8 + 4; 5 t: 2,4 + 4; 10 t: 2,0 + 3	8 + $\frac{20}{2}$ 5 + $\frac{12}{2}$ 4,5 + $\frac{12}{2}$
1. Dezember	Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb	Ausdehnung auf die auf dem Wasserwege ange- kommenen Sendungen von binnenländischen Wasserumschlagsplätzen	Bis 100 km 1,8 + 7; von 101 bis 190 km Anstoß von 1,5; dar- über Anstoß von 1,0 (f. 1. Juni 1901)	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
15. Dezember, gültig bis 31. Dezember 1909	Fleisch von frischge- schlachtetem Vieh	Im Staatsbahnverkehr und im Verkehr mit an- deren Bahnen, die die gleichen Einheitsätze an- genommen haben	Abfertigung nach dem Spezialtarif für bestimmte Eilgüter	
1907 1. Januar, gültig bis 31. Dezember 1909	desgl. (auf Entfernungen über 100 km)	desgl.	10 t: bis 100 km 6 + 12; von 101 bis 200 km Anstoß von 5,25; von 201 bis 300 km Anstoß von 4,50; über 300 km Anstoß von 3,0; 5 t: die Frachtsätze für 10 t + 10%	6 + 12 6,7 + 20
1. Mai	Torfstreu und Torfmull	Von den Torfstreu- und Kanalarbeitsstationen Dortmund = Hafen und Herne nach allen Stationen	Sätze des Ausnah- metarifs für Wege- baustoffe (bis 50 km 2,6 + 6; von 51 bis 200 km Anstoß von 1,0; darüber — durchgerechnet — 1,4)	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12

Veranlassung und Zweck der Einführung	Wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung usw.		
<p>Erhaltung des deutschen Wettbewerbs</p> <p>Verallgemeinerung des Ausnahmetarifs vom 1. Juni 1901 hinsichtlich der Versandstationen</p> <p>Zur Erzielung einer besseren und billigeren Deckung des Fleischbedarfs</p>	<p align="center">Beförderungsmenge und Fracht im Jahre 1907.</p> <p align="center">44 524 t 660 685 .<i>M</i> gegen</p> <p align="center">31 920 t 585 863 .<i>M</i> im Vorjahre.</p>		
<p>Unterstützung der inländischen Moorkultur im Wettbewerb gegen das Ausland und im allgemeinen Landeskulturinteresse</p>	<p>Es betrug:</p> <p>vom 1. Mai 1907 bis 31. März 1908</p> <p>„ 1. April 1907 „ 31. „ 1908</p> <p>„ 1. „ 1908 „ 31. „ 1909</p> <p>„ 1. „ 1909 „ 31. „ 1910</p>	<p>die Beförderungsmenge</p> <p>78 409 t</p> <p>84 961 „</p> <p>103 433 „</p> <p>146 485 „</p>	<p>die Einnahme</p> <p>244 196 .<i>M</i></p> <p>273 025 „</p> <p>363 716 „</p> <p>531 843 „</p>

Tag der Einführung	Frachtgegenstand	Geltungsbereich	Einheitssätze (Streckenfuß für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) <i>ℳ</i>	Regelrechte Einheitssätze <i>ℳ</i>
noch 1907 1. August	Frische Seefische (später auch frische Seemuscheln)	Von den deutschen Nord- seehäfen und (später) Lü- beck, Schlutup, Warne- münde und Rostock nach westdeutschen Bedarfs- plätzen an und westlich von der Linie Rheine— Münster i. W.—Hamm— Unna — Altenhundem — Behndorf—Wehlar — Sie- ßen—Hanau—Mschaffen- burg	Nach Stationen an der Strecke Rheine — Unna — Altenhundem — Behndorf — Ems — Gau-Algesheim und westlich: bis 150 km: Stückgut = all- gemeine Stückgutklasse; 10 t = Spezialtarif I (anstatt Klasse B); von 151 bis 400 km: Stückgut = Anstoß von 1,0; 10 t = Anstoß von 2,2; über 400 km: Stückgut = allge- meine Stückgutklasse, abzüglich 50%; 10 t = Anstoß von 3,0. 5 t : die Frachtsätze anstatt für 10 t + 10%. Klasse A 1 Nach den übrigen Stationen sind die Stückgutsätze in gleicher Weise mit einem Zuschlag von 100 ℳ für 100 kg gebildet; die Frachtsätze für Wagenladungen sind unverändert geblieben	
26. Oktober, gültig bis 30. Juni 1908	a) Mele, Dlkuchen, Melasse und Me- lassefutter, sämt- lich wie im Spezialtarif III genannt, ferner Heu, Torf und Torfmull; b) frische Kartoff- feln (Notstandstarif)	Zu a: nach der Provinz Ostpreußen Zu b: desgleichen (mit Ausnahme der Kreise Osterode und Reidenburg, auf die jedoch mit Gültig- keit vom 24. Dezember 1907 der Ausnahmetarif nachträglich ausgedehnt wurde)	Die geltenden Frachtsätze sind um 50 % ermäßigt worden	
1908 1. Januar	Eis in Wagenladungen	Von und nach allen Stationen	Sätze des Wegebau- stofftarifs (bis 50km 2,6 + 6; von 51 bis 200 km Anstoß von 1,0; über 200 km — durchgerechnet — 1,4)	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12

Veranlassung und Zweck der Einführung	Wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung usw.								
<p>Zur Unterstützung der deutschen Hochseefischerei gegen den ausländischen Wettbewerb</p>									
<p>Zur Erleichterung des Bezuges mit Rücksicht auf die Mähernte von Futtermitteln, Streustoffen und Kartoffeln in der Provinz Ostpreußen</p>	<p>Es betrug:</p> <table border="0"> <tr> <td>die Beförderungsmenge</td> <td>die Einnahme</td> <td>die Frachtermäßigung</td> </tr> <tr> <td>91 347 t</td> <td>318 853 M</td> <td>307 849 M</td> </tr> </table>			die Beförderungsmenge	die Einnahme	die Frachtermäßigung	91 347 t	318 853 M	307 849 M
die Beförderungsmenge	die Einnahme	die Frachtermäßigung							
91 347 t	318 853 M	307 849 M							
<p>Die in früheren Jahren bei unzureichender Eisernnte vorübergehend gewährten Notstandstarife sind v. 1. Januar d. J. im Interesse der besseren Eiserversorgung allgemein und dauernd eingeführt</p>	<p>Es betrug:</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td>die Beförderungsmenge</td> <td>die Frachteinnahme</td> </tr> <tr> <td>im Jahre 1908 . .</td> <td>4587 t</td> <td>9226 M</td> </tr> </table>				die Beförderungsmenge	die Frachteinnahme	im Jahre 1908 . .	4587 t	9226 M
	die Beförderungsmenge	die Frachteinnahme							
im Jahre 1908 . .	4587 t	9226 M							

Tag der Einführung	Frachtgegenstand	Geltungsbereich	Einheitszüge (Streckenfuß für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) <i>St</i>	Regelrechte Einheitszüge <i>St</i>
noch 1908 1. Januar	Rohpetroleum	Von deutschen Gewinnungsstätten nach deutschen Verbrauchsstationen	Sätze des Spezialtarifs III (2,6 bis 2,2 + 6 bis 12)	6 + 6 bis 12
1. Januar, gültig bis 31. Dezember 1909	Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks (einschließlich Gaskoks), Kokslein (Cinders), Steinkohlenkoks- asche, Steinkoh- lenbriketts	Von und nach allen Stationen (bisher beschränkt auf den Versand von den Produktionsstätten)	Sätze des Rohstofftarifs (bis 350 km 2,2 + 7; darüber Anstoß von 1,4)	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
15. Februar	Steinsalz zum Salzen von Fischen	Von Mittel- und Norddeutschland nach dem deutschen Küstengebiet	Bis 100 km 2,6+6 bis 9; darüber Anstoß von 1,0	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
1. März	Eisenerz und Schlacken aus Frankreich	Von den deutsch-französischen Grenzübergangsstationen nach den inländischen Hochofenbezirken	Bis 100 km 1,8+7; von 101 bis 190 km Anstoß von 1,5; darüber Anstoß von 1,0 (Eisenerztarif vom 1. Juni 1901)	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
1. Juni und. später	Rohbenzin	Von den deutsch-russischen Grenzstationen nach inländischen Bedarfslägen	2,2 + 6	6 + $\frac{12}{2}$
20. Dezember, gültig bis Ende 1911	Entrindetes Stamm- u. Schnitt- holz des Spezialtarifs II von Fichten (Kottannen) aus der Provinz Ost- preußen	Von Ostpreußen nach Stationen über Berlin hinaus bis an die Elbe und östlich bis zur Strecke Berlin—Esterwerda (einschl.)	Sätze des Spezialtarifs III (hier 2,2 + 12)	3,5 + 12

Veranlassung und Zweck der Einführung	Wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung usw.									
<p>Zur Gleichbehandlung der inländischen Industrie mit der ausländischen und zur Aufrechterhaltung des Wettbewerbs gegen die letztere zugestanden</p> <p>Um der Kohlenknappheit entgegenzuwirken</p>	<p>Es betrug:</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th></th> <th>die Beförderungsmenge</th> <th>die Einnahme</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>im Kalenderjahre 1908 . .</td> <td>59 633 t</td> <td>322 188 .<i>M</i></td> </tr> <tr> <td>„ „ 1909 . .</td> <td>69 295 t</td> <td>361 586 .<i>M</i></td> </tr> </tbody> </table> <p>Die Maßregel blieb wegen der rückläufigen Konjunktur ohne besonderen Erfolg.</p>		die Beförderungsmenge	die Einnahme	im Kalenderjahre 1908 . .	59 633 t	322 188 . <i>M</i>	„ „ 1909 . .	69 295 t	361 586 . <i>M</i>
	die Beförderungsmenge	die Einnahme								
im Kalenderjahre 1908 . .	59 633 t	322 188 . <i>M</i>								
„ „ 1909 . .	69 295 t	361 586 . <i>M</i>								
<p>Unterstützung der inländischen Steinsalzwerke gegen den ausländischen Wettbewerb</p> <p>Erleichterung des Bezuges der reichhaltigeren französischen Minetten nach den westlichen Hüttenbezirken</p>	<p>Bis zum 14. Februar 1909 wurden 1289 t befördert gegen 850 t in der gleichen Zeit des Vorjahres.</p>									
<p>Zur gleichen Behandlung des direkten Bahnweges mit dem Donaauwege über Regensburg und dem Seewege, sowie des russischen Rohbenzins mit dem rumänischen und österreichischen</p>										
<p>Erleichterung des Absatzes und dadurch bessere Verwertung von Raupenfrazholz</p>	<p>Es betrug:</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th></th> <th>die Beförderungsmenge</th> <th>die Einnahme</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>im Jahre 1909 . .</td> <td>14 776 t</td> <td>304 016 .<i>M</i></td> </tr> <tr> <td>im Vorjahre . .</td> <td>854 t</td> <td>17 697 .<i>M</i></td> </tr> </tbody> </table>		die Beförderungsmenge	die Einnahme	im Jahre 1909 . .	14 776 t	304 016 . <i>M</i>	im Vorjahre . .	854 t	17 697 . <i>M</i>
	die Beförderungsmenge	die Einnahme								
im Jahre 1909 . .	14 776 t	304 016 . <i>M</i>								
im Vorjahre . .	854 t	17 697 . <i>M</i>								

Tag der Einführung	Frachtgegenstand	Geltungsbereich	Einheitsfüße (Streckenfuß für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) <i>7</i>	Regelrechte Einheitsfüße <i>7</i>
1909 1. März	Wegebaustoffe zur Verwendung im Inlande	Zulassung des allge- meinen Ausnahmetarifs 5 (Wegebaustoffe) für Stoffe zur Herstellung oder Unterhaltung von Privatwegen	Sätze des Aus- nahmetarifs für Wegebaustoffe (bis 50 km 2,6+6; von 51 bis 200 km Anstoß von 1,0; dar- über — durchge- rechnet — 1,4)	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
1. Mai	Rübenblätter, frisch, gedörrt oder getrock- net, auch zerkleinert	Im Staatsbahnverkehr und im Verkehr mit an- deren deutschen Bahnen, die dieselben Einheitsfüße angenommen haben	Sätze des Rohstoff- tarifs (bis 350 km 2,2 + 7; darüber Anstoß von 1,4)	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
11. Mai, gültig bis 31. August 1909	Stroh, Häcksel, Torfstreu (Torfmull) zu Futter- und Streu- zwecken (Notstandstarif)	Von preußisch-hessischen Staatsbahnstationen östlich von der Elbe, für Torfstreu (Torfmull) von den in den Ausnahmetarif 2 t aufge- nommenen Stationen nach bestimmten Kreisen der Regierungsbezirke Breslau, Oppeln, Allen- stein und Königsberg i. Pr.	Für Torfstreu (Torf- mull) 50 % des Roh- stofftarifs, im übrige- n 50 % der tarif- mäßigen Sätze	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
1. August	Drangen (Apfelsinen, Mandarinen, Zitronen)	Von deutschen Seehäfen nach schlesischen Stationen an und südlich von der Linie Wilhelmsbrück — Breslau—Liegnitz—Hirsch- berg i. Schl.	Bis 300 km 6 + 12; von 301 bis 350 km 5,0 Anstoß, von 351 bis 400 km 4,0 An- stoß, von 401 bis 450 km 3,0 Anstoß, von 451 bis 500 km 2,0 Anstoß, von 501 km und mehr 1,0 Anstoß	6 + 12

Veranlassung und Zweck der Einführung	Wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung usw.																				
<p>Erleichterung des Baues und der Unterhaltung von Privatwegen</p> <p>Ermöglichung einer aus- gedehnteren Verwertung der Rübenblätter als Vieh- futter</p>																					
<p>Erleichterung des Be- zuges aus Anlaß eines außergewöhnlichen Mangels im Notstands- gebiet</p>	<p>Es betrug:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>die Beförderungsmenge</th> <th>Einnahme</th> <th>Frachtermäßigung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>für Stroh . . .</td> <td>3142 t</td> <td>17 724 <i>M</i></td> <td>13 873 <i>M</i></td> </tr> <tr> <td>„ Häcksel . . .</td> <td>386 t</td> <td>1 676 <i>M</i></td> <td>1 050 <i>M</i></td> </tr> <tr> <td>„ Torfstreu . .</td> <td>353 t</td> <td>2 154 <i>M</i></td> <td>626 <i>M</i></td> </tr> <tr> <td>zusammen . . .</td> <td>3881 t</td> <td>21 554 <i>M</i></td> <td>15 549 <i>M</i></td> </tr> </tbody> </table>		die Beförderungsmenge	Einnahme	Frachtermäßigung	für Stroh . . .	3142 t	17 724 <i>M</i>	13 873 <i>M</i>	„ Häcksel . . .	386 t	1 676 <i>M</i>	1 050 <i>M</i>	„ Torfstreu . .	353 t	2 154 <i>M</i>	626 <i>M</i>	zusammen . . .	3881 t	21 554 <i>M</i>	15 549 <i>M</i>
	die Beförderungsmenge	Einnahme	Frachtermäßigung																		
für Stroh . . .	3142 t	17 724 <i>M</i>	13 873 <i>M</i>																		
„ Häcksel . . .	386 t	1 676 <i>M</i>	1 050 <i>M</i>																		
„ Torfstreu . .	353 t	2 154 <i>M</i>	626 <i>M</i>																		
zusammen . . .	3881 t	21 554 <i>M</i>	15 549 <i>M</i>																		
<p>Im Interesse des Wett- bewerbs der deutschen Seehäfen</p>																					

Tag der Einführung	Frachtgegenstand	Geltungsbereich	Einheitsätze (Streckenatz für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) <i>M</i>	Regelrechte Einheitsätze <i>M</i>
noch 1909 1. August	K ä s e	Im Staatsbahnverkehr und im Verkehr mit anderen deutschen Bahnen, die dieselben Einheitsätze angenommen haben	Sätze des Rohstofftarifs (bis 350 km 2,2 + 7; darüber Anstoß von 1,4)	2,6 bis 2,2 + 6 bis 12
1910 1. Januar	Fleisch von frisch geschlachtetem Vieh (Rindvieh, Schweinen, Schafen, Ziegen, Pferden, auch Kälbern, Ferkeln, Lämmern, Zicklein)	Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs vom 15. Dezember 1906 (und 1. Januar 1907) ist bis Ende Dezember 1910 verlängert worden.		
25. Januar	Rohkupfer	Von Elbe-, Weser- und Emshafenstationen, von Wilhelmshaven und Stettin nach Oderberg	Sätze des Spezialtarifs II (3,5 + 12)	6 + 12
1. März	Roheisen	Von Oberschlesien nach Berlin und Vororten	2,2 mit ermäßigten Abfertigungsgebühren	2,2 + 12
18. März	Baumwollene Garne und Gewebe	Von Dornach, Haag in Baden, Örrach, Mühlhausen-Nord und Mühlhausen-Wanne nach deutschen Seehäfen	etwa 3 + 20	6,7 + 20

Veranlassung und Zweck der Einführung	Wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung usw.
<p data-bbox="292 499 547 594">Erleichterung des Aus- gleichs zwischen Überfluß- und Bedarfsgebieten</p> <p data-bbox="292 961 547 1094">Zur Interesse der deutschen Seehäfen und im Wett- bewerb gegen ausländische Bahnwege</p> <p data-bbox="292 1129 547 1262">Gleichbehandlung des oberchleifischen mit dem rheinisch-westfälischen Industriebezirk</p> <p data-bbox="292 1297 547 1360">Wettbewerb gegen aus- ländische Bahnwege</p>	

- I. Bestand und Ladegewicht der Güterwagen im Verhältnis zu
 II. Durchschnittliche Wagenausnutzung: a) durchschnittliche
 b) durchschnittliche
 III. Durchschnittliche tägliche Wagengestellung.
 IV. Verhältnis der Nutz- und Leerfahrten.

1.	I.							
	2.		3.		4.		5.	
	Güterwagen				Betriebslänge		Wagstoffometer	
	Bestand am Ende des Rechnungs- jahres	Unter- schied gegen das Vorjahr	Ladegewicht in Tonnen	Unter- schied gegen das Vorjahr	für den Güterverkehr am Ende des Rechnungs- jahres	Unter- schied gegen das Vorjahr	der eigenen Güterwagen auf eigenen und fremden Strecken nach	Unter- schied gegen das Vorjahr
Stück	%	Millionen	%	km	%	Millionen	%	
1899	276 933	—	3,458	—	30 194,27	—	9 465	—
1900	284 670	+ 2,8	3,634	+ 5,1	30 671,61	+ 1,6	9 644	+ 1,9
1901	288 242	+ 1,3	3,701	+ 1,8	31 286,34	+ 2,0	9 329	— 3,3
1902	291 017	+ 1,0	3,774	+ 2,0	31 965,70	+ 2,2	9 722	+ 4,2
1903	300 236	+ 3,2	3,924	+ 4,0	33 229,98	+ 4,0	10 350	+ 6,5
1904	310 653	+ 3,5	4,084	+ 4,1	33 989,70	+ 2,3	10 907	+ 5,4
1905	324 618	+ 4,5	4,322	+ 5,8	34 658,37	+ 2,0	11 816	+ 8,3
1906	347 410	+ 7,0	4,684	+ 8,4	35 214,15	+ 1,6	12 646	+ 7,0
1907	372 843	+ 7,3	5,097	+ 8,8	35 609,58	+ 1,1	13 535	+ 7,0
1908	392 494	+ 5,3	5 440	+ 6,7	36 228,32	+ 1,7	13 034	— 3,7
1909	405 900	+ 3,4	5,697	+ 4,7	36 994,86	+ 2,1	*)	*)
mithin 1909 gegen 1899	+ 128 967	+46,6	+ 2,239	+64,7	+ 6 800,59	+22,5	—	—

*) Seit dem Inkrafttreten des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes (1. April 1909)

der Betriebslänge, den Achskilometern und den Tonnenkilometern.
Leistung einer Güterwagenachse,
Nettolast für jede bewegte Güterwagenachse.

6.		II.		III.	IV.		
Tonnenkilometer		Durchschnittliche Leistung einer Güterwagenachse km	Durchschnittliche Nettolast für jede bewegte Güterwagenachse (beladen) t	Durchschnittliche tägliche Bestellung an Güterwagen in den Monaten September bis November Stück	Achskilometer der eigenen und fremden Güterwagen auf eigenen Strecken		
auf den eigenen Strecken nach Millionen	Unterschied gegen das Vorjahr %				beladen	leer	Auf 1000 beladene Achskilometer entfallen an leeren Achskilometern
25 667	—	16 810	4,02	88 618	6 387	2 794	438
27 039	+ 5,3	16 562	4,16	88 855	6 501	2 883	443
25 923	— 4,1	15 663	4,11	87 651	6 300	2 808	446
26 987	+ 4,1	16 107	4,12	90 460	6 549	2 907	444
29 337	+ 8,7	16 764	4,22	98 485	6 953	3 048	438
30 584	+ 4,3	17 068	4,17	100 203	7 328	3 198	436
33 322	+ 9,0	17 750	4,21	107 595	7 920	3 409	430
36 134	+ 8,4	17 941	4,31	113 821	8 390	3 570	426
38 182	+ 5,7	17 907	4,37	122 121	8 729	3 774	432
37 408	— 2,0	16 203	4,42	125 418	8 464	3 594	425
39 682	+ 6,1	*)	4,42	132 758	8 970	3 767	420
+ 14 015	+54,5	—	+ 0,40 = + 10,0%	+ 44 140 = + 49,8%	+ 2 583 = + 40,4%	+ 973 = + 34,8%	— 18 = — 4,1%
					+ 3 556	= + 38,7%	

werden die Leistungen der eigenen Güterwagen nicht mehr besonders ermittelt.

Wagengestellung in den großen Kohlenbezirken.

Im Kalender- jahre	Gesamt- gestellung von Wagen für Kohlen, Koks und Brifetts zu 10 t Ladegewicht	Zu- und Abnahme gegen das Vorjahr %	nicht rechtzeitig gestellt sind	in % der Be- stellung	durchschnitt- liche Wagen- gestellung für den Arbeitstag (das Jahr zu 300 Arbeits- tagen ge- rechnet)	höchste Wagengestellung für den Arbeitstag	
						Tag	Zahl der Wagen

A. Im Ruhrbezirk.

(Vom 1. Januar 1900 ab sind die Zahlen der am 1. Juli 1903 verstaatlichten Dortmund-
Gronau-Enschedeher Bahn miteingerechnet. Vor 1900 liegen die Zahlen nicht vor.)

1899	4 561 624	—	66 721	1,4	15 205	21. November	16 515
1900	5 101 257	+ 11,8	30 333	0,6	17 004	7. Dezember	18 405
1901	4 985 255	— 2,3	346	0,007	16 617	22. Mai	17 357
1902	4 961 742	— 0,5	1 192	0,02	16 539	15. November	18 520
1903	5 573 885	+ 12,3	16 456	0,3	18 580	19. Dezember	21 130
1904	5 713 452	+ 2,5	39 376	0,7	19 045	17. „	21 067
1905*)	5 573 524	— 2,4	177 095	3,1	18 578	7. „	22 596
1906	6 442 466	+ 15,6	239 486	3,6	21 475	7. „	24 290
1907	6 768 685	+ 5,1	269 045	3,8	22 562	23. November	25 283
1908	6 813 293	+ 0,7	39 646	0,6	22 711	21. Februar	24 691
1909	6 933 215	+ 1,8	16 452	0,2	23 111	18. Dezember	24 922
1909 gegen 1899	+ 2 371 591	+ 52,0	—	—	+ 7 906		

*) Januar-Februar 1905: Bergarbeiterausstand im Ruhrbezirk.

B. Im ober-schlesischen Kohlenbezirk.

1899	1 668 208	—	16 457	1,0	5 561	11. November	6 586
1900	1 764 437	+ 5,8	9 543	0,5	5 881	28. März	6 726
1901	1 790 669	+ 1,5	215	0,01	5 969	11. Dezember	6 942
1902	1 747 661	— 2,4	1 682	0,1	5 825	12. „	7 878
1903	1 776 433	+ 1,6	4 142	0,2	5 921	11. „	7 492
1904	1 783 318	+ 0,4	12 725	0,7	5 944	23. November	7 725
1905	1 987 127	+ 11,4	80 260	3,9	6 624	9. Dezember	10 258
1906	2 183 836	+ 9,9	75 484	3,3	7 279	12. Januar	9 002
1907	2 372 988	+ 8,7	69 091	2,8	7 910	28. Oktober	9 794
1908	2 534 789	+ 6,8	99	0,004	8 449	30. Januar	9 519
1909	2 557 711	+ 0,9	7 040	0,3	8 526	10. Dezember	10 613
1909 gegen 1899	+ 889 503	+ 53,3	—	—	+ 2 965		

Verkehrsentwicklung in den einzelnen Tarifklassen.

Jahr	Es sind					
	I. Eil- und					
	Stückgut					
	Eilgut		der allgemeinen Stückgut- klasse		des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter	
t	tkm	t	tkm	t	tkm	
1899	642 719	96 255 767	6 480 901	867 321 873	2 047 118	258 130 462
1900	1 384 697	176 900 231	5 974 363	847 335 606	2 012 335	267 931 060
1901	1 482 276	178 304 663	5 888 615	824 842 166	2 079 671	268 961 572
1902	1 783 414	214 128 948	6 032 474	850 835 402	2 200 837	287 525 057
1903	1 990 628	235 918 907	6 392 381	917 395 536	2 423 946	315 204 189
1904	1 983 004	252 652 460	6 714 553	1 007 404 534	2 653 305	354 450 394
1905	2 138 875	288 234 973	7 102 595	1 069 875 465	2 994 585	392 861 514
1906	2 421 575	329 764 031	7 529 359	1 131 301 510	3 187 015	419 863 984
1907	2 473 085	334 133 137	7 799 281	1 188 636 407	3 413 119	451 476 056
1908	2 455 688	328 493 337	7 758 715	1 148 630 552	3 338 382	434 863 393
1909	2 508 196	323 679 229	8 027 677	1 222 564 505	3 575 255	464 321 410
Steigerung in 1909 gegen 1899 in %	1 865 477 290,25	227 423 462 236,27	1 546 776 23,87	355 242 632 40,96	1 528 137 74,65	206 190 948 79,88

Jahr	Es sind					
	I. Eil- und					
	Güter der Spezialtarife					
	II zu 10 t		II zu 5 t		III	
t	tkm	t	tkm	t	tkm	
1899	5 814 667	820 415 544	3 007 639	288 640 678	43 958 884	3 917 747 130
1900	5 414 450	762 427 052	3 255 584	313 579 104	45 784 981	4 047 836 409
1901	5 127 717	683 698 403	3 428 500	336 045 297	44 309 049	3 752 924 777
1902	5 391 926	726 309 162	3 588 914	341 176 713	45 484 191	3 856 188 570
1903	6 179 865	804 338 303	3 781 569	364 973 721	50 135 294	4 224 710 168
1904	7 112 054	916 936 683	3 777 324	372 227 143	51 234 828	4 475 839 064
1905	7 604 976	992 423 524	4 124 687	397 655 786	57 469 831	4 873 321 179
1906	8 677 994	1 121 391 318	4 427 166	425 391 883	61 119 983	5 345 375 973
1907	8 812 278	1 183 207 336	4 873 503	487 527 750	62 637 135	5 715 378 204
1908	8 033 039	1 055 479 374	4 608 341	443 268 909	58 040 269	5 108 454 384
1909	8 383 870	1 122 238 508	5 089 902	500 777 022	62 656 836	5 756 050 018
Steigerung in 1909 gegen 1899 in %	2 569 203 44,18	301 822 964 36,79	2 082 263 69,23	212 136 344 73,49	18 697 952 42,54	1 838 302 888 46,92

befördert worden							
Frachtgut							
Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen				Güter der Spezialtarife			
A 1		B		A 2		I	
t	tkm	t	tkm	t	tkm	t	tkm
1 807 054	270 262 927	3 662 185	648 851 754	3 566 188	398 599 888	9 884 873	1 032 845 190
1 764 051	259 238 679	3 655 766	646 137 107	3 578 675	400 782 595	9 952 195	1 063 502 729
1 708 012	247 391 514	3 548 046	604 972 426	3 550 367	395 609 428	9 217 049	964 731 187
1 767 095	261 888 493	3 788 341	650 177 669	3 742 752	419 391 171	9 771 136	993 205 662
1 867 544	278 118 654	3 991 486	676 837 083	3 969 172	446 672 660	10 192 257	1 046 132 802
1 963 336	296 128 829	4 309 162	759 224 388	4 166 245	484 463 880	10 860 786	1 142 381 432
2 081 624	317 049 186	4 526 942	773 655 804	4 451 617	518 797 060	11 310 495	1 137 774 264
2 251 903	332 481 178	4 798 179	801 530 998	4 748 603	550 207 363	12 048 964	1 208 072 619
2 298 936	349 503 372	4 994 080	800 330 149	4 879 841	594 657 008	12 471 737	1 308 414 700
2 230 225	333 537 732	5 023 460	804 134 975	4 709 755	563 092 928	12 652 749	1 294 524 903
2 329 990	348 177 958	5 068 005	810 614 856	5 037 433	595 795 453	13 226 265	1 316 349 051
522 936	77 915 031	1 405 820	161 763 102	1 471 245	197 195 565	3 341 392	283 503 861
28,94	28,83	38,39	24,93	41,26	49,47	33,80	27,45

befördert worden					
Frachtgut					
Güter der Ausnahmetarife in Wagenladungen von 5 bis 10 t ausschließlich		Güter der Ausnahmetarife in Wagenladungen von 10 t und darüber		z u s a m m e n	
t	tkm	t	tkm	t	tkm
373 402	118 706 404	116 448 286	14 685 594 741	197 693 916	23 403 372 358
385 004	123 226 357	122 520 111	15 681 019 135	205 682 212	24 589 916 064
377 139	119 213 223	119 775 351	14 948 004 753	200 491 792	23 324 699 409
399 314	128 116 604	127 008 596	15 663 818 977	210 958 990	24 392 762 428
406 679	134 833 616	141 469 583	17 251 536 951	232 800 404	26 696 672 590
323 545	100 060 948	145 455 446	17 740 688 916	240 553 588	27 902 458 671
353 227	117 762 842	161 303 368	19 457 952 487	265 462 822	30 337 364 084
422 668	145 511 378	171 655 213	20 877 886 414	283 288 622	32 688 778 649
503 104	157 650 309	184 265 899	21 717 293 181	299 421 998	34 288 207 609
489 108	151 708 454	176 838 022	21 144 437 481	286 177 753	32 810 626 422
500 569	156 131 097	189 529 411	22 359 252 524	305 933 409	34 975 951 631
127 167	37 424 693	73 081 125	7 673 657 783	108 239 493	11 572 579 273
34,06	31,53	62,76	52,25	54,75	49,45

Jahr	Es sind befördert worden								
	II. Postgut		III. Militärgut auf Militärfahrtscheine oder Frachtbriefe, einschl. Pferde und Fahrzeuge		IV. Lebende Tiere, einschl. Pferde, auch Luxuspferde, ausgen. Hunde auf Hundefarten und Gepäckscheine		Eilgut, Frachtgut, Postgut, Militärgut und lebende Tiere im ganzen		Gefahrene Tonnenkilometer auf 1 km Anzahl
	t	tkm	t	tkm	t	tkm	t	tkm	
1899	83 416	14 827 991*)	217 752	33 993 750	1 932 306	337 343 550	199 927 390	23 789 537 649	792 619
1900	85 373	14 697 535*)	269 573	45 029 493	2 024 295	342 676 343	208 061 453	24 992 319 435	820 093
1901	91 910	17 278 692*)	287 827	46 087 122	1 949 896	334 472 673	202 821 425	23 722 537 896	764 609
1902	81 187	14 362 051*)	248 882	40 263 213	2 039 817	351 200 657	213 328 876	24 798 588 349	782 834
1903	96 525	17 444 812*)	272 434	41 723 480	2 177 653	380 707 969	235 347 016	27 136 548 851	825 972
1904	98 674	5 837 249	307 398	48 358 514	2 211 121	377 648 105	243 170 781	28 334 302 539	839 793
1905	114 404	6 862 134	335 648	54 562 560	2 403 936	417 354 816	268 316 810	30 816 143 594	895 840
1906	114 854	6 891 228	382 462	61 538 251	2 479 596	445 439 461	286 265 534	33 202 647 589	949 602
1907	126 581	6 795 189	455 088	70 130 882	2 561 555	455 488 702	302 565 222	34 820 622 382	982 811
1908	122 250	6 715 930	444 797	66 182 872	2 572 638	443 146 353	289 317 438	33 326 671 577	927 074
1909	116 498	6 480 433	472 806	66 489 448	2 675 472	460 769 161	309 198 185	35 509 690 673	968 534
Steigerung in 1909 gegen 1899 in %	33,66	— *)	117,13	95,59	38,46	36,59	54,66	49,27	22,19

*) Die Tonnenkilometer sind von 1904 ab nach anderen Grundfäßen ermittelt.

Verkehrseinnahmen in den einzelnen Tarifklassen.

Jahr	Die Einnahme								
	I. Eil- und								
	Eilgut			Stückgut					
	überhaupt	durchschnittlich		der allgemeinen Stückgutklasse			des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter		
		<i>M</i>	für 1 t <i>M</i>	für 1 tkm <i>℥</i>	<i>M</i>	für 1 t <i>M</i>	für 1 tkm <i>℥</i>	<i>M</i>	für 1 t <i>M</i>	für 1 tkm ℥
1899	21 098 486	32,83	21,92	100 140 473	15,45	11,55	23 440 345	11,45	9,08
1900	30 089 813	21,73	17,01	95 630 220	16,01	11,29	24 097 543	11,97	8,99
1901	29 915 245	20,18	16,78	92 898 938	15,78	11,26	24 235 882	11,65	9,01
1902	34 042 214	19,09	15,90	94 884 419	15,73	11,15	25 783 160	11,72	8,97
1903	37 893 117	19,04	16,06	102 212 239	15,99	11,14	28 412 617	11,72	9,01
1904	41 489 160	20,92	16,42	110 953 905	16,52	11,01	32 123 402	12,11	9,06
1905	44 599 848	20,85	15,47	116 959 673	16,47	10,93	35 642 433	11,90	9,07
1906	50 842 353	21,00	15,42	124 374 150	16,52	10,99	38 423 726	12,06	9,15
1907	50 656 672	20,48	15,16	130 006 682	16,67	10,94	41 278 192	12,09	9,14
1908	49 171 711	20,02	14,97	126 558 315	16,31	11,02	39 903 833	11,95	9,18
1909	49 530 235	19,75	15,28	134 672 990	16,78	11,02	42 544 147	11,90	9,16
Unterschied zwischen 1909 und 1899	+ 28 431 749	-13,08	-6,64	+ 34 532 517	+ 1,33	-0,53	+ 19 103 802	+ 0,45	+ 0,08
in %	+ 134,76	—	—	+ 34,48	—	—	+ 81,50	—	—

Jahr	Die Einnahme								
	I. Eil- und								
	Güter der Spezialtarife								
	II zu 10 t			II zu 5 t			III		
	überhaupt	durchschnittlich		überhaupt	durchschnittlich		überhaupt	durchschnittlich	
<i>M</i>		für 1 t <i>M</i>	für 1 tkm <i>℥</i>		<i>M</i>	für 1 t <i>M</i>		für 1 tkm <i>℥</i>	<i>M</i>	für 1 t M	für 1 tkm ℥
1899	33 548 862	5,77	4,09	11 828 123	3,93	4,10	117 118 646	2,66	2,99
1900	30 982 329	5,72	4,06	12 862 020	3,95	4,10	121 620 155	2,66	3,00
1901	28 423 602	5,54	4,16	13 902 244	4,05	4,14	112 806 701	2,55	3,01
1902	29 335 050	5,44	4,04	14 053 185	3,92	4,12	116 251 880	2,56	3,01
1903	32 923 161	5,33	4,09	15 200 932	4,02	4,16	127 165 361	2,54	3,01
1904	37 965 616	5,34	4,14	15 569 543	4,12	4,18	137 916 944	2,69	3,08
1905	40 718 246	5,35	4,10	16 873 048	4,09	4,24	153 519 124	2,67	3,15
1906	46 965 241	5,41	4,19	18 380 220	4,15	4,32	166 150 186	2,72	3,11
1907	49 235 427	5,59	4,16	20 619 379	4,23	4,23	177 782 853	2,84	3,11
1908	43 811 372	5,45	4,15	18 775 068	4,07	4,24	156 973 038	2,70	3,07
1909	46 479 060	5,54	4,14	21 292 738	4,18	4,25	178 707 035	2,85	3,10
Unterschied zwischen 1909 und 1899	+ 12 930 198	-0,23	+ 0,05	+ 9 464 615	+ 0,25	+ 0,15	+ 61 588 389	+ 0,19	+ 0,11
in %	+ 38,54	—	—	+ 80,02	—	—	+ 52,59	—	—

betrag für											
Frachtgut											
Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen						Güter der Spezialtarife					
A 1			B			A 2			I		
überhaupt	durchschnittlich		überhaupt	durchschnittlich		überhaupt	durchschnittlich		überhaupt	durchschnittlich	
<i>M</i>	für 1 t <i>M</i>	für 1 tkm <i>℥</i>	<i>M</i>	für 1 t <i>M</i>	für 1 tkm <i>℥</i>	<i>M</i>	für 1 t <i>M</i>	für 1 tkm <i>℥</i>	<i>M</i>	für 1 t <i>M</i>	für 1 tkm <i>℥</i>
20 038 482	11,09	7,41	42 030 702	11,48	6,48	22 834 898	6,40	5,73	53 564 167	5,42	5,19
19 400 727	11,00	7,48	41 755 915	11,42	6,46	22 889 698	6,40	5,71	55 090 845	5,54	5,18
18 563 405	10,87	7,50	39 156 302	11,04	6,47	22 544 136	6,35	5,70	50 041 851	5,43	5,19
19 478 375	11,02	7,44	41 761 042	11,02	6,42	23 760 247	6,35	5,67	51 387 015	5,26	5,17
20 849 616	11,16	7,50	44 163 714	11,06	6,53	25 350 377	6,39	5,68	54 516 187	5,35	5,21
22 228 440	11,32	7,51	49 001 282	11,37	6,45	27 610 740	6,63	5,70	59 155 154	5,45	5,18
23 690 955	11,38	7,47	50 027 794	11,05	6,47	29 046 375	6,52	5,60	59 091 911	5,22	5,19
25 072 319	11,13	7,54	52 337 428	10,91	6,53	30 926 224	6,51	5,62	62 842 425	5,22	5,20
26 501 385	11,53	7,58	52 556 817	10,52	6,57	33 390 207	6,84	5,62	67 732 883	5,43	5,18
25 214 636	11,31	7,56	52 524 252	10,46	6,53	31 893 185	6,77	5,66	67 549 418	5,34	5,22
26 283 552	11,28	7,55	53 093 162	10,48	6,55	33 649 089	6,68	5,65	68 573 794	5,18	5,21
+ 6 245 070	+ 0,19	+ 0,14	+ 11 062 460	- 1,00	+ 0,07	+ 10 814 191	+ 0,28	- 0,08	+ 15 009 627	- 0,24	+ 0,02
+ 31,17	—	—	+ 26,32	—	—	+ 47,36	—	—	+ 28,02	—	—

betrag für								
Frachtgut								
Ausnahmetarif für Wagenladungen von 5 bis 10 t einschließlich			Ausnahmetarif für Wagenladungen von 10 t und darüber			zusammen		
überhaupt	durchschnittlich		überhaupt	durchschnittlich		überhaupt	durchschnittlich	
<i>M</i>	für 1 t <i>M</i>	für 1 tkm <i>℥</i>	<i>M</i>	für 1 t <i>M</i>	für 1 tkm <i>℥</i>	<i>M</i>	für 1 t <i>M</i>	für 1 tkm <i>℥</i>
7 078 639	18,96	5,96	378 619 281	3,25	2,58	831 341 104	4,21	3,55
7 087 618	18,41	5,75	404 541 660	3,30	2,58	866 048 543	4,21	3,52
6 614 627	17,54	5,55	389 695 104	3,25	2,61	828 798 037	4,13	3,55
7 060 689	17,68	5,51	406 027 438	3,20	2,59	863 824 714	4,09	3,54
7 603 472	18,70	5,64	450 532 682	3,18	2,61	946 823 475	4,07	3,55
5 138 520	15,88	5,14	456 479 967	3,14	2,57	995 632 673	4,14	3,57
6 090 534	17,24	5,17	501 568 160	3,11	2,58	1 077 828 101	4,06	3,55
7 375 281	17,45	5,07	536 748 736	3,13	2,57	1 160 438 289	4,10	3,55
8 806 051	17,50	5,59	555 992 760	3,02	2,56	1 214 559 308	4,06	3,54
8 608 192	17,60	5,67	546 215 265	3,09	2,58	1 167 198 285	4,08	3,56
8 691 303	17,36	5,57	575 269 143	3,04	2,57	1 238 786 248	4,05	3,54
+ 1 612 664	- 1,60	- 0,39	+ 196 649 862	- 0,21	- 0,01	+ 407 445 144	- 0,16	- 0,01
+ 22,78	—	—	+ 51,94	—	—	+ 49,01	—	—

Jahr	Die Einnahme betrug für											
	II. Postgut			III. Militärgut auf Militärfahrtscheine oder Frachtbriefe, einschließlich Pferde und Fahrzeuge			IV. Lebende Tiere, einschl. Pferde, auch Kuruspferde, ausgen. Hunde auf Hundekarten u. Gepäckscheine			Eilgut, Frachtgut, Postgut, Militärgut und lebende Tiere im ganzen		
	überhaupt	durchschnittlich		überhaupt	durchschnittlich		überhaupt	durchschnittlich		überhaupt	durchschnittlich	
	M	für 1 t M	für 1 tkm Pf	M	für 1 t M	für 1 tkm Pf	M	für 1 t M	für 1 tkm Pf	M	für 1 t M	für 1 tkm Pf
1899	1 046 576	12,55	7,06*)	2 469 837	11,34	7,27	25 404 861	13,15	7,53	860 262 378	4,30	3,62
1900	1 028 928	12,05	7,00*)	3 116 178	11,56	6,92	26 064 221	12,88	7,61	896 257 870	4,31	3,59
1901	1 148 121	12,49	6,64*)	3 211 327	11,16	6,97	25 439 486	13,05	7,61	858 596 971	4,23	3,62
1902	1 000 221	12,32	6,96*)	2 811 930	11,30	6,98	26 811 451	13,14	7,63	894 448 316	4,19	3,61
1903	1 250 864	12,96	7,17*)	2 875 458	10,35	6,89	28 666 417	13,16	7,53	979 616 214	4,16	3,61
1904	1 119 084	11,34	19,17	3 396 172	11,05	7,02	28 186 607	12,75	7,46	1 028 334 536	4,23	3,63
1905	1 317 055	11,51	19,19	3 776 525	11,25	6,92	31 166 477	12,96	7,47	1 114 088 158	4,15	3,62
1906	1 324 048	11,53	19,21	4 042 029	10,57	6,57	32 905 609	13,27	7,39	1 198 709 975	4,19	3,61
1907	1 305 866	10,32	19,22	4 885 420	10,74	6,97	33 255 779	12,98	7,30	1 254 006 373	4,14	3,60
1908	1 293 013	10,58	19,25	4 498 973	10,11	6,80	32 955 095	12,81	7,44	1 205 945 366	4,17	3,62
1909	1 465 715	12,58	22,62	4 545 285	9,61	6,84	34 373 470	12,85	7,46	1 279 170 718	4,14	3,60
Unterschied zwischen 1909 und 1899 in %	+ 419 139	+0,03	— *)	+ 2 075 448	— 1,73	— 0,43	+ 8 968 609	— 0,30	— 0,07	+ 418 908 340	— 0,16	— 0,02
	+ 40,05	—	—	+ 84,03	—	—	+ 35,30	—	—	+ 48,70	—	—

*) Die Tonnenkilometer sind von 1904 ab nach anderen Grundsätzen ermittelt.

Güterbewegung auf den deutschen und den preussischen Eisenbahnen.

	J a h r		Kalenderjahr 1909	1909 gegen 1899 mehr	
	1899 t	1904 t		t	%
A. Gesamtverkehr aller deutschen Eisenbahnen	248 218 010	298 421 575	365 314 940	117 096 930	47,18
B. Versand (einschl. des Lokalverkehrs) der norddeutschen Binnenverkehrsbezirke (mit Ausnahme von Mecklenburg und Sachsen) ohne die See- und Rheinhäfen	171 174 644	208 422 611	259 586 504	88 411 860	51,65
Davon aus den Provinzen:					
1. Ost- und Westpreußen	2 959 229	3 664 009	4 818 083	1 858 854	62,82
2. Pommern	1 499 211	2 100 514	2 843 357	1 344 146	89,66
3. Schleswig-Holstein	1 095 422	1 365 697	2 014 462	919 040	83,90
4. Hannover (mit Oldenburg und Braunschweig)	9 428 496	12 146 542	14 635 375	5 206 879	55,22
5. Posen	3 217 750	3 509 836	4 954 894	1 737 144	53,99
6. Schlesien	30 544 825	34 938 136	46 478 890	15 934 065	52,17
7. aus der Stadt Berlin	1 352 526	2 007 734	3 627 062	2 274 536	168,17
8. Brandenburg	7 406 829	10 695 544	12 982 795	5 575 966	75,28
9. Sachsen (mit Anhalt und Thüringen)	20 492 615	25 645 921	31 240 867	10 748 252	52,45
10. Hessen-Nassau (mit Oberhessen und Kreis Weßlar)	5 730 965	7 124 159	9 297 520	3 566 555	62,23
11. Westfalen	42 998 346	52 152 859	62 742 803	19 744 457	45,92
12. Rheinprovinz (ohne Kreis Weßlar)	44 448 430	53 071 660	63 950 396	19 501 966	43,88
Darunter:					
1. Erzeugnisse und Hilfsstoffe der Landwirtschaft:					
a) Weizen	1 260 280	1 262 558	1 416 904	156 624	12,43
b) Roggen	1 124 652	1 471 089	2 023 306	898 654	79,91
c) Mehl, Mühlenfabrikate	1 928 373	1 631 142	1 992 096	63 723	3,30

	J a h r		Kalenderjahr 1909	1909 gegen 1899 mehr	
	1899	1904		t	%
	t	t	t	t	
d) Kartoffeln	1 518 632	1 869 824	2 679 765	1 161 133	76,46
e) Rohzucker	1 158 267	1 345 903	1 579 935	421 668	36,41
f) Raffinierter Zucker	527 217	769 023	746 818	219 601	41,65
g) Düngemittel	4 246 565	6 264 777	8 569 143	4 322 578	101,79
2. Erzeugnisse der Forstwirtschaft:					
a) Rundholz	1 146 481	1 612 788	1 678 213	531 732	46,38
b) Nutzholz	2 091 595	2 597 787	2 976 531	884 936	42,31
c) Brennholz, Grubenholz, Schwellen	2 960 754	4 006 031	4 269 627	1 308 873	44,21
3. Erzeugnisse des Berg- und Hüttenwesens:					
a) Steinkohlen	76 499 766	89 397 439	107 926 324	31 426 558	41,08
b) Braunkohlen	12 396 339	17 240 824	23 040 620	10 644 281	85,87
c) Eisenerz	2 683 580	2 457 730	2 742 983	59 403	2,21
d) Roheisen	4 814 876	4 878 819	6 075 846	1 260 970	26,19
e) Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II	8 215 554	9 542 893	12 130 058	3 914 504	47,65
4. Bedürfnisse des Bauwesens:					
a) Erde	6 909 507	8 793 065	12 607 093	5 697 586	82,46
b) Gebrannte Steine	14 943 103	20 599 203	25 124 349	10 181 246	68,13
C. Versand der deutschen Seehafenverkehrsbezirke	6 533 169	7 893 503	10 201 192	3 668 023	56,14
D. Versand des Verkehrsbezirks der Rheinhäfen Duisburg, Ruhrort und Hochfeld	4 930 527	5 428 274	6 064 011	1 133 484	22,99

Anlage 29.

(Anlage 28 vergl. S. 314/315.)

Anteil der Eisenbahnverwaltung an den Staatsschulden Preußens.

1.	2.	3.	4.	5.	6.
Jahr	Gesamte Staatsschulden Preußens am Ende des Jahres <i>M</i>	Der Anteil der Eisenbahnverwaltung an den Staatsschulden Preußens beträgt <i>M</i>	Das sind in Prozenten der gesamten Staatsschulden <i>%</i>	Dem Anteil der Eisenbahnverwaltung an den Staatsschulden steht ein Anlagekapital der preußischen Staatsbahnen ¹⁾ gegenüber in Höhe von <i>M</i>	Mithin übersteigt das Anlagekapital der preußischen Staatsbahnen den Anteil an den Staatsschulden um <i>M</i>
1899	6 591 100 705	5 826 699 121	88,40	7 576 640 070	1 749 940 949
1900	6 602 323 566	5 791 729 558	87,72	7 740 966 007	1 949 236 449
1901	6 865 304 546	5 956 357 560	86,76	7 912 399 791	1 956 042 231
1902	6 888 914 619	5 925 436 170	86,01	8 092 403 477	2 166 967 307
1903	7 022 503 793	6 064 906 339	86,36	8 420 461 553	2 355 555 214
1904	7 378 469 593	6 103 722 209	82,72	8 629 845 580	2 526 123 371
1905	7 372 999 209	6 073 576 586	82,38	8 863 475 888	2 789 899 302
1906	7 763 534 614	6 168 218 687	79,45	9 183 017 805	3 014 799 118
1907	8 168 624 782	6 402 444 841	78,38	9 590 936 730	3 188 491 889
1908	8 744 771 735	6 808 514 614	77,86	10 013 005 450	3 204 490 836
1909	9 399 788 039	7 023 058 040	74,72	10 464 345 034	3 441 286 994

¹⁾ Einschließlich des preußischen Anteils am Anlagekapital der Main-Neckarbahn und des Anlagekapitals der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn.

Anlage

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Jahr	A m E n d e d e s J a h r e s				Auf 1 km Bahn- länge ³⁾ entfallen	Von dem Betra- entfallen die Bahnen ohne öffentlichen Verkehr
	Preußens ^{1) 2)}	Hessens ¹⁾	Badens (Anteil an der Main- Neckarbahn)	im ganzen		
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
1899	7 563 605 727	247 396 105	—	7 811 001 832	257 383	11 921 769
1900	7 727 930 917	257 003 829	—	7 984 934 746	258 990	11 724 292
1901	7 899 364 777	266 662 042	—	8 166 026 819	259 568	11 763 934
1902	8 085 026 428	290 451 774	8 835 228	8 384 313 430	260 774	11 784 524
1903	8 413 084 504	294 882 424	8 844 252	8 716 811 180	260 613	11 962 524
1904	8 622 256 567	300 777 981	8 989 013	8 932 023 561	262 141	12 075 383
1905	8 855 769 028	308 652 627	9 099 149	9 173 520 804	263 989	12 229 221
1906	9 175 252 646	315 647 540	9 343 311	9 500 243 497	268 802	12 211 187
1907	9 582 580 871	325 365 407	9 638 079	9 917 584 357	277 439	12 211 677
1908	10 004 022 200	335 224 401	9 696 056	10 348 942 657	284 516	12 512 457
1909	10 455 097 444	344 154 872	9 696 326	10 808 948 642	290 519	12 543 997

1) Der Anteil Preußens und Hessens am Anlagekapital der Main-Neckarbahn der Übernahme der Betriebsleitung der Main-Neckarbahn durch die preussisch-hessische

2) Das Anlagekapital der preussischen an Oldenburg verpachteten Wilhelmshaven berücksichtigt.

3) Bei Ermittlung des Einheitsfußes für 1 km Bahnlänge — Sp. 6 — sind die das für sie aufgewendete Anlagekapital hierbei mit eingerechnet worden.

4) Für das Halbjahr $\frac{1. \text{Oktober } 1902}{31. \text{März } 1903}$.

Anlage 23.

(Anlage 29 vergl. S. 313.)

kapital.

8.	9.	10.	11.	12.	13.
ge in Spalte 5 auf	Z m J a h r e s b u r c h s c h n i t t				Das durch- schnittliche Anlagekapital (Sp. 12) wurde verzinst mit %
Schmalpurr- bahnen	Preußens ¹⁾	Sessens ¹⁾	Badens (Anteil an der Main- Neckarbahn)	im ganzen	
<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	
12 057 188	7 497 926 247	244 472 330	—	7 742 398 577	7,03
12 117 508	7 647 323 352	250 726 495	—	7 898 049 847	6,87
12 739 847	7 815 223 038	262 732 233	—	8 077 955 271	6,11
12 761 732	7 992 427 688	279 407 225	4 417 614 ⁴⁾	8 276 252 527	6,22
12 753 472	8 290 523 978	292 652 298	8 839 740	8 592 016 016	6,77
17 026 571	8 518 211 145	297 830 208	8 916 633	8 824 957 986	6,80
17 232 950	8 745 024 993	305 214 311	9 044 081	9 059 283 385	7,13
17 028 100	9 015 690 909	312 911 751	9 221 230	9 337 823 890	7,07
17 208 654	9 379 619 024	320 528 745	9 490 695	9 709 638 464	6,10
17 530 757	9 793 299 339	330 294 904	9 667 067	10 133 261 310	4,78
17 530 508	10 243 606 531	339 689 637	9 696 191	10 592 992 359	5,94

(Ende 1901 = 5 657 799 *M* und 10 491 990 *M*) ist erst vom 1. Oktober 1902 ab — dem Tage Eisenbahngemeinschaft — mitberücksichtigt.

=Oldenburger Bahn (Ende 1900 = 7 377 291 *M*, Ende 1909 = 9 247 590 *M*) ist nicht

Längen der Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr außer Betracht gelassen; dagegen ist

Betriebsergebnisse der preussisch-

1.	2.		3.		4.		5.		6.		7.		8.		9.	
	Bahnlänge am Ende des Jahres (ohne Anschlußbahnen)		davon vollspurige Nebenbahnen und Schmalspurbahnen		Verwendetes Anlagekapital		für		aus dem Personenverkehr		aus dem Güterverkehr		Gesamt			
	im ganzen	km	im ganzen	km	im ganzen (mit den Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr)	M	für 1 km Bahnlänge (Sp. $\frac{4}{2}$)	M	im ganzen	M	auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge	M	im ganzen	M	auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge	M
	km	km	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
1899	30 347,73	10 359,91	7 811 001 832	257 383	357 969 537	12 178	885 594 245	29 506								
1900	30 831,06	10 818,96	7 984 934 746	258 990	384 020 853	12 869	922 785 651	30 280								
1901	31 460,02	11 424,50	8 166 026 819	259 568	383 418 500	12 622	884 173 534	28 498								
1902	32 151,64	11 809,77	8 384 313 430	260 774	391 371 589	12 616	920 541 606	29 059								
1903	33 447,36	12 579,41	8 716 811 180	260 613	419 352 593	13 032	1 007 642 150	30 670								
1904	34 073,31	12 938,65	8 932 023 561	262 141	441 011 781	13 410	1 057 703 135	31 349								
1905	34 749,58	13 441,31	9 173 520 804	263 989	476 015 677	14 199	1 146 249 174	33 322								
1906	35 342,93	13 943,96	9 500 243 497	268 802	509 633 330	14 946	1 235 759 471	35 343								
1907	35 746,90	14 228,65	9 917 584 357	277 439	524 140 961	15 163	1 295 548 709	36 567								
1908	36 373,81	14 743,23	10 348 942 657	284 516	539 393 922	15 385	1 244 911 712	34 631								
1909	37 162,43	15 275,24	10 808 948 642	290 519	580 080 795	16 240	1 321 115 500	36 034								

Anlage 30.

hessischen Eisenbahngemeinschaft.

10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
Einnahme			Gesamtausgabe		Gesamtüberschuß		
Sonstige Einnahmen	im ganzen	auf 1 km durch- schnittl. Be- triebs- länge	im ganzen	auf 1 km durch- schnittl. Be- triebs- länge	im ganzen	auf 1 km durch- schnittl. Be- triebs- länge	in % des ver- wendeten Anlage- kapitals (im Jahres- durch- schnitt)
<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	%
96 191 039	1 339 754 821	44 486	795 246 860	26 406	544 507 961	18 080	7,03
85 529 126	1 392 335 630	45 532	849 538 524	27 781	542 797 106	17 751	6,87
86 130 627	1 353 722 661	43 463	860 460 712	27 626	493 261 949	15 837	6,11
88 649 880	1 400 563 075	44 026	886 129 984	27 855	514 433 091	16 171	6,22
92 793 490	1 519 788 233	46 066	938 061 454	28 434	581 726 779	17 632	6,77
101 217 221	1 599 932 137	47 223	1 000 023 222	29 516	599 903 915	17 707	6,80
106 988 279	1 729 253 130	50 051	1 083 742 750	31 368	645 510 380	18 683	7,13
122 474 728	1 867 867 529	53 124	1 207 788 225	34 351	660 079 304	18 773	7,07
134 294 937	1 953 984 607	54 817	1 361 553 539	38 197	592 431 068	16 620	6,10
125 931 387	1 910 237 021	52 794	1 425 397 436	39 394	484 839 585	13 400	4,78
128 398 691	2 029 594 986	54 973	1 400 273 316	37 927	629 321 670	17 046	5,94

Finanzielle Ergebnisse der

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Jahr	Statistisches Anlag капитал		Preussische Eisenbahn-schulden am Ende des Jahres	Preussisch-hessisch-badische Eisenbahn-Betriebsgemeinschaft					Preussischer Ueberschuß im Ordinarium ohne Verzinsung und Tilgung der Eisenbahn-schulden
	im Jahresdurchschnitt im ganzen (preussisch-hessisches und ab 1902 auch badisches der Main-Neckarbahn)	allein preussisches (einschl. Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn) am Ende des Jahres		Betriebs-Einnahmen	Betriebs-Ausgaben (einschl. gesetzliche Pensionen usw.)	Betriebs-koeffizient (Spalte 6 \times 100 / Sp. 5)	Betriebs-Ueberschuß (Sp. 5—Sp. 6)	Der Betriebs-ueberschuß beträgt in Prozenten des durchschnittlichen Anlagekapitals (Sp. 2) (Rente)	
Millionen Mark						%	Mill. Mk.	%	
1899	7 742,4	7 576,6	5 826,7	1 339,7	795,2	59,36	544,5	7,03	527,6
1900	7 893,0	7 741,0	5 791,7	1 392,3	849,5	61,02	542,8	6,87	527,9
1901	8 078,0	7 912,4	5 956,4	1 353,7	860,4	63,56	493,3	6,11	479,3
1902	8 276,3	8 092,4	5 925,4	1 400,5	886,1	63,27	514,4	6,22	499,7
1903	8 592,0	8 420,5	6 064,9	1 519,8	938,1	61,72	581,7	6,77	570,2
1904	8 825,0	8 629,8	6 103,7	1 599,9	1 000,0	62,50	599,9	6,80	581,9
1905	9 059,3	8 863,5	6 073,6	1 729,2	1 083,7	62,67	645,5	7,13	626,0
1906	9 337,8	9 183,0	6 168,2	1 867,9	1 207,8	64,66	660,1	7,07	640,5
1907	9 709,6	9 590,9	6 402,4	1 954,0	1 361,6	69,68	592,4	6,10	577,7
1908	10 133,3	10 013,0	6 808,5	1 910,2	1 425,4	74,62	484,8	4,78	472,4
1909	10 593,0	10 464,3	7 023,1	2 029,6	1 400,3	68,99	629,3	5,94	613,6

preußischen Staatseisenbahnen.

11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.		
Der preußische Überschuß (Sp. 10) ist verwendet:						Bleiben zur Verwendung für andere Staats- zwecke (Sp. 10— Sp. 16)	Bemerkungen		
zur Ber- zinsung der Eisenbahnschulden	zur etat- mäßigen Tilgung	zur außer- ordent- lichen	als Zuschuß zum Extraordinarium und den sonstigen außeretat- mäßigen Aus- gaben der Eisen- bahnverwaltung	zur Bildung und Ergänzung a) des außeretat- mäßigen Dis- positionsfonds b) des etatsmäßigen 30 Millionen- Dispositions- fonds der Eisen- bahnverwaltung	im ganzen für Eisen- bahn- zwecke (Sp. 11 bis Sp. 15)		Dazu (Sp. 17): a) Fehlbetrag des Staats- haushalts, b) Entnahme aus dem Ausgleichs- fonds	Davon (Sp. 17) ab: a) zur außer- ordentlichen Schulden- tilgung, b) Bestands- erhöhung des Aus- gleichsfonds	Hiernach für andere Staatszwecke erforderlicher Reinüber- schuß der Eisenbahn- verwaltung
Millionen Mark									
200,2	36,9	52,8	70,1	a) 30,0	390,0	137,6	—	a) 4,9	132,7
198,5	36,9	36,7	79,3	a) 30,0	381,4	146,5	—	a) 4,7	141,8
198,7	36,6	—	94,7	—	330,0	149,3	a) 37,5	—	186,8
202,3	37,1	—	89,3	a) 15,6	344,3	155,4	—	—	155,4
206,1	38,1	—	80,3	b) 14,4	338,9	231,3	—	b) 49,2	182,1
204,5	38,4	—	110,9	b) 30,0	383,8	198,1	—	b) 0,6	197,5
207,4	37,8	—	123,2	b) 30,0	398,4	227,6	—	b) 16,2	211,4
206,5	38,3	—	197,9	b) 30,0	472,7	167,8	b) 15,5	—	183,3
207,2	42,0	—	164,7	—	413,9	163,8	a) 21,3 b) 50,5	—	235,6
228,8	41,6	—	102,8	—	373,2	99,2	a) 147,0 ¹⁾	—	246,2
239,4	43,5	—	147,2	—	430,1	183,5	a) 23,4	—	206,9

¹⁾ 1908 gefamter Fehlbetrag 202,0 Millionen Mark.

Davon auf die für 1908 nicht bewilligten Steuern 55,0 " " "

bleiben 147,0 Millionen Mark.

Die in der Zeit vom 1. April 1900 bis 31. März 1910 in Preußen
konzessionierten und eröffneten Privateisenbahnstrecken.

Jahr	Bezeichnung der Strecken	Länge (nach den Vorarbeiten) km
A. Konzessionierte Strecken:		
1900	Gera—Meuselwitz—Witz-Mummsdorf (preussische Strecke)	14,55
	Oberpleis—Herresbach—Rostingen	6,00
	Gain—Marienborn	2,00
1901	Treuenbrießen—Brandenburg a. S.—Rathenow—Neustadt a. D.	125,58
	Augustental—Lüdenscheid und vom Schmalspurbahnhof Lüdenscheid nach dem gleichnamigen Staatsbahnhof	7,00
	Neustadt a. D.—Neuruppin—Herzberg	40,12
	Sallgast—Lauchhammer	12,76
	Münster a. Stein—Scheidt (preussische Strecken)	10,00
	Eidelstedter Verbindungsbahn (Altona—Kaltenkirchen)	2,35
	Braunschweig—Schöningen (preussische Strecke)	2,22
	Hafelünne—Herzlake	8,60
1902	Gütersloh—Hövelhof	25,00
	Hochholzhausen—Hintermeilingen mit einer Rollbahn nach Lahr (Kerkerbachbahn)	7,00
1903	Bedburg—Mödrath, Zieverich—Elsdorf und Bergheim—Rheidt—Kommerskirchen (Kreis Bergheimer Nebenbahnen)	35,78
	Mödrath—Lilbar—Brühl	20,31
	Braunschweig (Nordbahnhof)—Fallerleben (preussische Strecke)	8,65
1904	Hintermeilingen—Mengerskirchen	12,00
	Elmsborn—Barmstedt—Olbesloe	52,16
	Herdorf—Unterwilden (Freien Grundes Eisenbahn) mit Anschlüssen nach den Gruben Pfannenberger Einigkeit und Bautenberg	13,74
	Stiege—Eisfelder Talmühle (preussische Strecke)	0,79
1905	Blankenburg—Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale, Wechsel—Drei Annen-Höhne (Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, preussische Strecken)	15,90
1906	Bentheim—Gronau	18,70
	Neuenhaus—Landesgrenze (Coevorden)	27,10
	Herzlake—Landesgrenze (Lönningen)	5,00
	Löwenberg (Mark)—Herzberg—Lindow—Rheinsberg (Mark)	37,60
1907	Ostervielß—Börßum (preussische Strecke)	15,58
1908	Umgestaltung und Erweiterung der Köln—Bonner Kreisbahnen	—
	Roll- und Seilbahn Hochholzhausen—Obertiefenbach (Kerkerbachbahn)	4,50
1909	Benzelrath—Mödrath—Ober-Volheim und Bedburg—Ameln (Ausbehnung des Kreis Bergheimer Eisenbahnunternehmens)	31,13
Zusammen		562,12

Jahr	Bezeichnung der Strecken	Länge nach der Betriebs- eröffnung km
B. Eröffnete Strecken:		
1900	Nauenndorf—Gerlebogt (preussische Strecke)	7,99
	Vortwohle—Emmerthal(" ")	8,85
	Anschlußbahn der Meppen—Hafelünner Eisenbahn an den Dortmund- Ems-Kanal	0,70
	Derenburg—Minsleben	6,40
	Gütersloh—Laer	32,60
	Cranz—Bobethen-Rantau	14,80
	Straßund—Franzburg	20,70
	Cranz—Cranzbeck	2,20
1901	Brohl—Engeln	17,50
	Warendorf—Friedenhorst	3,70
	Engeln—Weibern	1,40
	Verbindungsgleis der Linien Langenstein—Blankenburg und Langen- stein—Minsleben	0,40
	Reinickendorf—Liebenwalde—Groß-Schönebeck	60,45
	Bobethen-Rantau—Neukuhren	3,23
	Franzburg—Tribsees	15,30
	Laer—Ibbenbüren	35,90
	Gera—Meuselwitz—Witz-Mumsdorf (preussische Strecke)	14,55
	Braunschweig—Schöningen (preussische Strecke)	2,22
	Gain—Marienborn	2,00
	Lübben—Beeskow	40,10
1902	Weibern—Kempenich	3,50
	Hafelünne—Herzlake	8,80
	Verbindungsbahn bei Eidelstedt (Altona—Kaltenkirchen)	2,35
	Sennelager—Wiedenbrück	32,43
	Sallgast—Lauchhammer	12,76
	Borken—Burgsteinfurt mit Abzweigung Stadtlohn—Breden	63,66
	Wandsbek—Rothenburgsort (preussische Strecke)	0,32
	Neustadt a. D.—Neuruppin—Herzberg	40,12
	Oberpleis—Herresbach—Rostingen	5,90
1903	Gütersloh—Hövelhof	25,00
	Mhaus—Enschede (preussische Strecke)	13,95
	Neubedum—Münster i. Westfalen	35,54
1904	Schafsbrücke—Lüdenscheid	1,20
	Neustadt a. D.—Treuenbriezen	125,58
	Bochem—Godorf—Wesseling	5,90
	Münster a. Stein—Scheidt (preussische Strecke)	10,00
	Schafsbrücke—Worth	1,20
	Brunswode—Flechtorf—Fallerleben (preussische Strecke)	8,65
	Mödrath—Liblar—Brühl	20,31
Seite		708,16

Jahr	Bezeichnung der Strecken	Länge nach der Betriebs- eröffnung km
	Übertrag	708,16
noch		
1904	Kreis Bergheimer Nebeneisenbahnen	35,78
1905	Augustental—Worth	4,40
	Rheinuferbahn Cöln—Bonn	28,30
	Hechholzhausen—Hintermeilingen mit Rollbahn nach Lahr	6,20
	Stiege—Eisfelder Talmühle (preußische Strecke)	0,79
1907	Elbingerode—Drei Annen-Höhne (preußische Strecke)	4,43
	Elmsborn—Barmstedt—Olbesloe	52,16
	Blankenburg—Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale (preuß. Strecken)	11,47
	Löwenberg (Mark)—Lindow—Rheinsberg (Mark)	37,60
	Freien Grundler Eisenbahn (Herdorf—Unterswilen) mit Abzweigungen	13,74
	Herzlake—Landesgrenze	5,00
	Hintermeilingen—Waldernbach	10,10
1908	Waldernbach—Mengerskirchen	4,50
	Bentheim—Gronau	18,70
	Dösterwieck—Hornburg—Börffum (preußische Strecke)	15,58
1909	Neuenhaus—Emlichheim	17,90
	Zusammen	974,81

Die preußischen Privateisenbahnen und die in Preußen gelegenen
außerpreußischen Staatseisenbahnen.

Bezeichnung der Bahnen	Haupt- bahnen km	Neben- bahnen km	Im ganzen km
A. Vollspurige Eisenbahnen:			
Militäreisenbahn	70,62	.	70,62
Reichseisenbahnen	29,75	.	29,75
Bayerische Staatseisenbahnen	30,54	5,54	36,08
Sächsische „	7,60	19,50	27,10
Württembergische „	65,77	3,89	69,66
Badische „ . . . . .	.	20,96	20,96
Hamburgische Staatsbahn . . . . .	.	1,30	1,30
Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn . . . . .	.	1,85	1,85
Oldenburgische Staatseisenbahn	82,96	9,81	92,77
Lübeck-Büchener Eisenbahn	87,32	.	87,32
Mhaus-Enscheder Eisenbahn. . . . .	.	13,95	13,95
Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn . . . . .	.	50,06	50,06
Bentheimer Kreisbahn . . . . .	.	76,09	76,09
Brandenburgische Städtebahn . . . . .	.	125,58	125,58
Braunschweigische Landeseisenbahn. . . . .	.	29,24	29,24
Braunschweig-Schöninger Eisenbahn . . . . .	.	2,22	2,22
Cöln-Bonner Kreisbahnen	21,92	57,79	79,71
Crefelder Eisenbahn . . . . .	.	62,80	62,80
Cronberger Eisenbahn . . . . .	.	9,62	9,62
Dahme-Ucker Eisenbahn . . . . .	.	12,53	12,53
Eisern-Siegener Eisenbahn . . . . .	.	14,24	14,24
Elmsborn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn . . . . .	.	52,16	52,16
Freien Brunder Eisenbahn . . . . .	.	13,74	13,74
Farge-Begefader Eisenbahn . . . . .	.	10,33	10,33
Georgs-Marienhütter Eisenbahn . . . . .	.	9,00	9,00
Greifswald-Grimmener Eisenbahn . . . . .	.	48,43	48,43
Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn . . . . .	.	54,14	54,14
Hilbesheim-Feiner Kreisbahn . . . . .	.	31,44	31,44
Hoyaer Eisenbahn . . . . .	.	6,90	6,90
Ilmebahn . . . . .	.	13,25	13,25
Königsberg-Cranzer Eisenbahn. (Im Sommer wird die Strecke Königsberg-Cranz als Hauptbahn betrieben) .	.	48,53	48,53
Seite	396,48	804,89	1201,37

Bezeichnung der Bahnen	Haupt- bahnen km	Neben- bahnen km	Im ganzen km
Übertrag	396,48	804,89	1201,37
Kreis Bergheimer Nebenbahnen	66,91	66,91
Kreis Oldenburger Eisenbahn	43,65	43,65
Kremmen—Neuruppin—Wittstocker Eisenbahn	58,60	58,60
Laufitzer Eisenbahn	74,01	74,01
Liegnitz—Kawitscher Eisenbahn	129,08	129,08
Löwenberg—Lindow—Rheinsberger Eisenbahn	37,60	37,60
Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn	5,40	5,40
Meppen—Haselünner Eisenbahn	29,00	29,00
Mödrath—Lilbar—Brühler „	20,31	20,31
Mühlhausen—Gelebener „	8,97	8,97
Mauendorf—Gerlebogter „	7,99	7,99
Neuhaldensleber „	30,64	30,64
Neustadt—Gogoliner „	41,60	41,60
Niederlaufitzer „	113,30	113,30
Nischersleben—Schöninger „	23,70	23,70
Nsterwick—Wasserlebener „	19,55	19,55
Paulinenaue—Neuruppiner Eisenbahn	30,30	30,30
Peine—Heder Eisenbahn.	7,95	7,95
Prignitzer Eisenbahn	61,49	61,49
Reinickendorf—Liebentwalde—Gr.-Schönebecker Eisenbahn	62,02	62,02
Rinteln—Stadthagener Eisenbahn	6,74	6,74
Ruppiner Kreisbahn	40,12	40,12
Stendal—Tangermünder Eisenbahn	13,74	13,74
Stralsund—Tribseefer „	33,73	33,73
Teutoburger Wald „	101,33	101,33
Vorwohle—Emmerthaler „	8,85	8,85
Westfälische Landes- „	264,98	264,98
Wittenberge—Perleberger „	10,54	10,54
Zschippkau—Finsterwalder „	32,92	32,92
Salzbergen—Reichsgrenze bei Gildehaus	22,01	.	22,01
Herzogenrath— „ „ Kertrade	1,37	.	1,37
Büderich— „ „ Gennep	40,33	.	40,33
Ziegenhals— „ „ Niclasdorf	4,71	4,71
Städtische Hafen- u. Verbindungsbahn in Frankfurt a. M.	7,48	.	7,48
Fredersdorf—Rüdersdorf	5,35	5,35
Lauchhammer—Lauchhammerwerk	0,39	0,39
Anschlußstrecken nach dem Viehhof in Berlin	2,11	.	2,11
Summe A	469,78	2200,36	2670,14

Bezeichnung der Bahnen	Hauptbahnen km	Nebenbahnen km	Im ganzen km
B. Schmalspurige Eisenbahnen:			
Bröltaler Eisenbahn	88,50	88,50
Brohltal-Eisenbahn	23,83	23,83
Gera—Meuselwitz—Wuißer Eisenbahn	14,55	14,55
Gernrode—Harzgeroder Eisenbahn.	0,79	0,79
Kerkerbachbahn	39,53	39,53
Kreis Altenaer Schmalspurbahnen	41,39	41,39
Kreisbahn Eckernförde—Kappeln.	28,70	28,70
Nordhausen—Wernigeroder Eisenbahn	79,06	79,06
Rhene—Diemelthal-Eisenbahn	8,88	8,88
Summe B	.	325,23	325,23
Insgesamt	469,78	2525,59	2995,37
Davon im Betriebe . . .	469,78	2478,47	2948,25
„ Bau	47,12	47,12

Die im Betriebe befindlichen Staats- und Privat-

am 1. April 1900

P r o v i n z	Einwohner- zahl	Flächen- inhalt qkm	Staatseisenbahnen in Preußen		
			Hauptbahnen	Nebenbahnen	im ganzen
			km	km	km
Ostpreußen }	2 031 556	36 989,57	590,14	1 213,64	1 803,78
	2 040 604	36 998,75	867,19	1 815,30	2 682,49
Westpreußen }	1 546 672	25 521,32	633,34	792,52	1 425,86
	1 702 825	25 542,31	918,71	1 306,61	2 225,32
Brandenburg mit Berlin }	4 744 994	39 898,33	2 350,29	623,97	2 974,26
	5 972 028	39 905,22	2 492,74	843,15	3 335,89
Pommern }	1 614 780	30 116,25	735,11	791,47	1 526,58
	1 721 704	30 124,91	785,62	1 376,75	2 162,37
Posen }	1 892 041	28 966,17	1 015,87	971,99	1 987,86
	2 054 235	28 982,37	1 198,45	1 409,70	2 608,15
Schlesien }	4 539 256	40 312,84	2 628,55	1 237,90	3 866,45
	5 149 255	40 324,85	2 824,07	1 690,59	4 514,66
Die östlichen Provinzen }	16 369 299	201 804,48	7 953,30	5 631,49	13 584,79
	18 640 701	201 878,41	9 086,78	8 442,10	17 528,88
Sachsen }	2 783 734	25 251,52	1 868,52	681,34	2 549,86
	3 081 321	25 259,10	1 864,88	776,19	2 641,07
Schleswig-Holstein }	1 341 838	19 001,83	751,60	359,42	1 111,02
	1 587 845	19 004,18	752,83	522,76	1 275,59
Hannover }	2 522 374	38 509,84	1 724,59	579,64	2 304,23
	2 884 869	38 506,36	1 814,36	1 005,08	2 819,44
Westfalen }	2 876 559	20 209,24	1 696,33	510,48	2 206,81
	4 002 932	20 214,39	2 008,97	775,94	2 784,91
Hessen-Nassau }	1 822 934	15 694,15	1 102,39	543,36	1 645,75
	2 193 615	15 700,50	1 124,88	846,05	1 970,93
Rheinprovinz }	5 367 565	26 993,70	2 336,54	1 174,95	3 511,49
	6 972 174	26 996,92	2 530,70	1 463,72	3 994,42
Hohenzollernsche Lande }	66 446	1 142,26	—	—	—
	69 643	1 142,26	—	—	—
Die westlichen Provinzen }	16 781 450	146 802,54	9 479,97	3 849,19	13 329,16
	20 792 399	146 823,71	10 096,62	5 389,74	15 486,36
Staat }	33 150 749	348 607,02	17 433,27	9 480,68	26 913,95
	39 433 100	348 702,12	19 183,40	13 831,84	33 015,24

eisenbahnen sowie Kleinbahnen in Preußen

und 1910.

Fremde Staatseisenbahnen sowie Privat- eisenbahnen in Preußen			Eisenbahnen in Preußen überhaupt				
Hauptbahnen	Nebenbahnen	im ganzen	Hauptbahnen	Nebenbahnen	im ganzen	auf 10 000 Einwohner	auf 100 qkm
km	km	km	km	km	km	km	km
275,40	46,73	322,13	865,54	1 260,37	2 125,91	10,46	5,75
—	48,53	48,53	867,19	1 863,83	2 731,02	13,38	7,38
110,41	6,35	116,76	743,75	798,87	1 542,62	9,97	6,04
—	—	—	918,71	1 306,61	2 225,32	13,07	8,71
72,73	402,92	475,65	2 423,02	1 026,89	3 449,91	7,27	8,65
72,73	588,20	660,93	2 565,47	1 431,35	3 996,82	6,69	10,02
—	289,26	289,26	735,11	1 080,73	1 815,84	11,25	6,03
—	84,01	84,01	785,62	1 460,76	2 246,38	13,05	7,46
—	81,52	81,52	1 015,87	1 053,51	2 069,38	10,94	7,14
—	52,61	52,61	1 198,45	1 462,31	2 660,76	12,95	9,18
—	197,41	197,41	2 628,55	1 435,31	4 063,86	8,95	10,08
1,12	155,19	156,31	2 825,19	1 845,78	4 670,97	9,07	11,58
458,54	1 024,19	1 482,73	8 411,84	6 655,68	15 067,52	9,20	7,47
73,85	928,54	1 002,39	9 160,63	9 370,64	18 531,27	9,94	9,18
7,60	210,01	217,61	1 876,12	891,35	2 767,47	9,94	10,96
6,48	272,78	279,26	1 871,36	1 048,97	2 920,33	9,48	11,56
87,00	252,46	339,46	838,60	611,88	1 450,48	10,81	7,63
87,32	174,57	261,89	840,15	697,33	1 537,48	9,68	8,09
96,50	189,43	285,93	1 821,09	769,07	2 590,16	10,27	6,73
97,13	282,03	379,16	1 911,49	1 287,11	3 198,60	11,09	8,31
104,73	185,22	289,95	1 801,06	695,70	2 496,76	8,68	12,35
7,84	448,74	456,58	2 016,81	1 224,68	3 241,49	8,10	16,04
7,48	36,82	44,30	1 109,87	580,18	1 690,05	9,27	10,77
7,48	56,01	63,49	1 132,36	902,06	2 034,42	9,27	12,96
67,23	193,70	260,93	2 403,77	1 368,65	3 772,42	7,03	13,98
123,62	290,61	414,23	2 654,32	1 754,33	4 408,65	6,32	16,33
65,77	24,91	90,68	65,77	24,91	90,68	13,79	7,94
65,77	24,85	90,62	65,77	24,85	90,62	13,01	7,93
436,31	1 092,55	1 528,86	9 916,28	4 941,74	14 858,02	8,85	10,12
395,64	1 549,59	1 945,23	10 492,26	6 939,33	17 431,59	8,38	11,87
894,85	2 116,74	3 011,59	18 328,12	11 597,42	29 925,54	9,03	8,58
469,49	2 478,13	2 947,62	19 652,89	16 309,97	35 962,86	9,12	10,31

Provinz	Kleinbahnen in Preußen		Von den Kleinbahnen gehören zur Klasse der				Von den nebenbahn-ähnlichen Kleinbahnen entfallen		Staatseisenbahnen, Privat-eisenbahnen und nebenbahn-ähnliche Kleinbahnen		
	Anzahl	Länge km	Straßenbahnen		nebenbahn-ähnlichen		auf 10 000 Einwohner km	auf 100 qkm	Länge km	auf 10 000 Einwohner km	auf 100 qkm
			Anzahl	Länge km	Anzahl	Länge km					
Ostpreußen	7	271,1	2	30,4	5	240,7	1,2	0,7	2 366,61	11,65	6,40
	15	800,74	4	68,96	11	731,78	3,58	1,98	3 462,80	16,97	9,36
Westpreußen	8	145,6	6	41,4	2	104,2	0,7	0,4	1 646,82	10,65	6,45
	16	624,76	5	63,91	11	560,85	3,29	2,20	2 786,17	16,36	10,91
Brandenburg mit Berlin . .	40	899,4	20	453,7	20	445,7	0,9	1,1	3 895,61	8,21	9,76
	56	1 382,12	26	560,28	30	821,84	1,38	2,06	4 818,66	8,07	12,08
Pommern	25	1 236,0	2	30,4	23	1 205,6	7,5	4,0	3 021,44	18,71	10,03
	27	1 506,21	2	36,62	25	1 469,59	8,54	4,88	3 715,97	21,58	12,34
Posen	9	358,9	2	19,1	7	339,8	1,8	1,2	2 409,18	12,73	8,32
	14	758,33	2	27,14	12	731,19	3,56	2,52	3 391,95	16,51	11,70
Schlesien	18	434,6	6	117,1	12	317,5	0,7	0,8	4 381,36	9,65	10,87
	26	704,87	8	122,00	18	582,87	1,13	1,45	5 253,84	10,20	13,03
Die östlichen Provinzen . .	107	3 345,6	38	692,1	69	2 653,5	1,6	1,3	17 721,02	10,83	8,78
	154	5 777,03	47	878,91	107	4 898,12	2,63	2,43	23 429,39	12,57	11,61
Sachsen	30	531,0	14	117,3	16	413,7	1,5	1,6	3 181,17	11,43	12,60
	44	889,60	16	153,04	28	736,56	2,39	2,92	3 656,89	11,87	14,48
Schleswig-Holstein	19	370,0	11	90,8	8	279,2	2,1	1,5	1 729,68	12,89	9,10
	30	910,97	7	114,60	23	796,37	5,02	4,19	2 333,85	14,70	12,28
Hannover	16	460,9	4	160,0	12	300,9	1,2	0,8	2 891,06	11,46	7,51
	31	909,51	9	208,18	22	701,33	2,43	1,82	3 899,93	13,52	10,13
Westfalen	16	245,4	9	126,9	7	118,5	0,4	0,6	2 615,26	9,09	12,94
	49	871,14	30	439,12	19	432,02	1,08	2,14	3 673,51	9,18	18,17
Hessen-Nassau	22	226,1	12	109,1	10	117,0	0,6	0,7	1 807,05	9,91	11,51
	30	489,62	12	168,54	18	321,08	1,46	2,05	2 355,50	10,74	15,00
Rheinprovinz	60	955,1	36	562,5	24	392,6	0,7	1,5	4 165,02	7,76	15,43
	91	1 747,91	53	1 004,54	38	743,37	1,07	2,75	5 152,02	7,39	19,08
Hohenzollernsche Lande . .	—	—	—	—	—	—	—	—	90,68	13,79	7,94
	1	75,54	—	—	1	75,54	10,85	6,61	166,16	23,86	14,54
Die westlichen Provinzen .	163	2 788,5	86	1 166,6	77	1 621,9	1,0	1,1	16 479,92	9,82	11,23
	276	5 894,29	127	2 088,02	149	3 806,27	1,83	2,59	21 237,86	10,21	14,46
Staat	270	6 134,1	124	1 858,7	146	4 275,4	1,3	1,2	34 200,94	10,32	9,81
	430	11 671,32	174	2 966,93	256	8 704,39	2,21	2,50	44 667,25	11,33	12,81

Bemerkung: In den aufgeführten Kleinbahnen sind auch die in einzelnen Fällen nachträglich genehmigten, dem Betriebe noch nicht übergebenen Erweiterungsstrecken inbegriffen.

Bewilligte Staatsbeiträge für Kleinbahnen.
(Stand am 31. Dezember i. J.)

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909
	<i>M</i>	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Ostpreußen	7 497 513	7 497 513	7 497 513	7 665 513	8 905 513	8 991 513	9 375 513	9 800 513	9 883 846	11 456 846
Westpreußen	3 187 350	3 627 350	4 955 350	5 145 350	6 420 750	6 420 750	6 779 750	6 989 750	7 091 750	8 210 250
Berlin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brandenburg(ohne Berlin)	1 990 108	3 131 108	4 310 358	4 717 479	4 849 526	5 408 398	5 408 398	6 084 138	6 246 838	6 464 864
Pommern	4 665 732	5 435 672	6 544 875	6 939 515	8 155 246	9 543 557	9 853 557	10 833 307	12 154 307	12 286 807
Polen	2 387 600	3 382 200	4 191 200	4 857 800	4 857 800	5 158 860	5 357 760	5 456 760	5 493 560	5 512 230
Schlesien	1 758 778	2 783 778	3 440 328	4 090 328	5 090 328	5 580 328	5 730 328	6 881 328	6 881 328	7 705 907
Ges. östliche Provinzen	21 457 081	25 857 621	30 939 624	33 415 985	38 279 163	41 103 406	42 505 306	46 045 796	47 691 629	51 636 904
Sachsen	1 602 000	2 565 000	3 105 000	3 602 935	3 687 479	4 259 479	5 055 718	5 883 218	6 496 053	6 658 053
Schleswig-Holstein	2 707 500	3 362 606	4 855 656	6 481 812	7 118 312	8 368 537	8 419 364	8 419 364	8 842 764	9 116 264
Hannover	2 710 920	4 028 170	4 050 194	4 707 194	5 151 360	5 593 360	6 562 360	8 024 860	9 077 860	10 001 860
Westfalen	2 511 000	3 545 000	3 599 000	3 939 000	4 274 000	4 446 000	4 953 000	5 252 000	5 252 000	5 357 000
Westfalen-Regau	1 725 911	2 565 911	2 666 586	3 932 287	3 946 925	4 106 925	4 138 025	4 175 025	4 143 148	4 142 748
Rheinprovinz	—	592 500	592 500	672 500	672 500	672 500	752 500	1 352 500	1 352 500	1 352 500
Hohenzollern	1 620 324	1 620 324	1 620 324	1 744 324	1 744 324	1 744 324	4 224 324	4 224 324	4 224 324	4 224 324
Ges. westliche Provinzen	12 877 655	18 079 511	20 489 260	25 080 052	26 594 900	29 191 125	34 105 291	37 331 291	39 388 649	40 852 749
Im ganzen (Staat)	34 334 736	43 937 132	51 428 884	58 496 037	64 874 063	70 294 531	76 610 597	83 377 087	87 080 278	92 489 653

Anzahl der genehmigten selbständigen Kleinbahnen.

(Stand am 31. März j. J.)

a) Straßenbahnen.

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Ostpreußen	3	3	3	3	3	4	4	4	5	5	4
Westpreußen	7	7	6	6	5	5	5	5	5	5	5
Berlin	8	8	8	8	8	8	8	8	7	8	11
Brandenburg(ohneBerlin)	14	14	16	15	16	17	18	17	18	18	19
Pommern	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Posen	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Schlesien	7	7	7	8	8	8	8	8	8	8	8
Se. östliche Provinzen	43	43	44	44	44	46	47	46	47	48	51
Sachsen	15	15	15	15	15	15	15	15	15	16	18
Schleswig-Holstein . . .	12	12	12	13	10	10	10	10	9	8	7
Hannover	4	4	5	6	6	7	8	8	9	9	9
Westfalen	13	13	15	16	17	19	19	25	25	28	30
Hessen-Nassau	12	12	13	13	14	14	14	13	12	14	12
Rheinprovinz	40	40	38	41	43	46	44	46	48	53	53
Hohenzollern	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Se. westliche Provinzen	96	96	98	104	105	111	110	117	118	128	129
Im ganzen (Staat)	139	139	142	148	149	157	157	163	165	176	180

b) Nebenbahnähnliche Kleinbahnen.

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Ostpreußen	9	8	8	8	8	9	9	10	11	11	12
Westpreußen	5	5	5	8	9	10	10	10	10	10	12
Berlin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brandenburg(ohneBerlin)	23	26	26	24	25	25	27	28	28	30	31
Pommern	24	24	25	25	24	24	24	25	25	26	26
Posen	10	10	12	11	12	12	12	12	12	12	12
Schlesien	16	17	15	15	16	16	17	18	20	20	20
Se. östliche Provinzen	87	90	91	91	94	96	99	103	106	109	113
Sachsen	18	17	21	25	25	24	24	26	27	28	29
Schleswig-Holstein . . .	9	11	13	18	21	21	22	22	22	23	25
Hannover	17	17	19	19	19	20	19	20	22	24	26
Westfalen	13	13	15	17	16	18	17	18	19	20	21
Hessen-Nassau	14	16	17	17	19	18	19	19	19	19	19
Rheinprovinz	35	36	36	38	37	39	39	38	39	40	43
Hohenzollern	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Se. westliche Provinzen	107	111	122	135	138	141	141	144	149	155	164
Im ganzen (Staat)	194	201	213	226	232	237	240	247	255	264	277

Länge der ausgeführten und zur Ausführung genehmigten Kleinbahnen.

(Stand am 31. März j. J.)

a) Straßenbahnen.

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km
Ostpreußen	40,7	49,4	51,0	55,3	49,59	61,65	62,52	65,49	68,42	69,35	68,96
Westpreußen	51,8	60,3	58,5	58,5	56,65	57,70	58,58	60,23	60,03	63,91	63,91
Berlin	376,8	437,9	446,1	456,0	345,21	350,02	367,62	374,73	388,44	403,03	419,10
Brandenburg(ohneBerlin)	111,1	107,6	112,3	109,9	114,37	118,74	126,03	138,70	149,03	161,12	169,60
Pommern	30,4	30,4	30,4	30,4	30,28	34,47	34,71	37,04	36,91	36,91	39,63
Posen	19,1	21,4	24,3	25,2	24,77	24,77	25,26	26,57	27,10	27,11	27,14
Schlesien	140,1	140,1	149,4	160,8	116,27	117,36	118,11	119,79	123,48	124,95	130,79
Se. östliche Provinzen	770,0	847,1	872,0	896,1	737,14	764,71	792,83	822,55	853,41	886,38	919,13
Sachsen	131,8	137,3	139,3	135,9	141,79	146,85	146,39	147,52	149,35	152,28	160,21
Schleswig-Holstein . . .	102,2	102,2	115,4	133,3	114,82	121,96	121,91	121,91	129,80	128,43	117,80
Hannover	160,0	160,1	185,3	189,1	185,26	187,83	192,74	192,74	196,48	207,11	208,18
Westfalen	208,7	228,7	263,4	278,8	288,42	317,11	320,40	365,18	372,91	408,67	443,10
Hessen-Nassau	109,1	123,5	131,9	141,5	135,42	138,83	140,60	152,97	151,79	167,04	177,59
Rheinprovinz	591,8	617,0	673,4	703,9	740,12	758,23	769,76	836,10	868,26	921,35	1020,85
Hohenzollern	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Se. westliche Provinzen	1 303,6	1 368,8	1 508,7	1 582,5	1 605,83	1 670,81	1 691,80	1 816,42	1 868,59	1 984,88	2 127,73
Im ganzen (Staat)	2 073,6	2 215,9	2 380,7	2 478,6	2 342,97	2 435,52	2 484,63	2 638,97	2 722,00	2 871,26	3 046,86

b) Nebenbahnhähnliche Kleinbahnen.

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km
Ostpreußen	638,9	636,5	634,9	636,1	646,62	699,47	701,36	706,68	725,39	725,40	779,67
Westpreußen	294,8	293,4	293,4	357,4	477,55	491,22	491,23	517,90	520,09	523,49	573,55
Berlin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brandenburg(ohneBerlin)	562,6	689,1	710,1	698,7	713,64	721,00	769,35	809,11	793,30	821,89	947,14
Pommern	1 222,7	1 222,5	1 252,5	1 317,2	1 251,06	1 347,55	1 397,73	1 428,87	1 451,54	1 497,15	1 505,86
Posen	474,9	479,0	662,2	662,9	723,01	725,62	720,49	730,10	735,99	734,89	764,89
Schlesien	421,8	444,9	476,0	490,2	511,45	508,15	534,93	563,30	620,71	619,22	619,22
Se. östliche Provinzen	3 615,7	3 765,4	4 029,1	4 162,5	4 323,33	4 493,01	4 615,09	4 755,96	4 847,02	4 922,04	5 190,33
Sachsen	474,6	457,6	541,2	604,4	609,74	600,75	609,05	623,60	688,85	725,76	747,08
Schleswig-Holstein . . .	312,2	374,6	455,8	622,3	718,26	759,03	766,54	790,38	784,09	824,78	842,61
Hannover	442,5	440,6	500,7	547,8	568,83	602,63	611,67	642,93	734,93	839,52	895,35
Westfalen	257,1	257,1	319,1	353,4	346,26	370,15	391,85	414,16	423,91	438,73	449,33
Hessen-Nassau	250,7	272,7	309,4	309,9	346,57	319,67	326,68	326,45	326,45	332,90	332,70
Rheinprovinz	617,8	631,1	653,3	689,9	680,28	718,46	712,50	759,16	847,59	853,81	839,18
Hohenzollern	38,9	38,9	38,4	38,4	38,44	38,37	38,37	38,37	78,01	77,98	77,78
Se. westliche Provinzen	2 393,8	2 472,6	2 817,9	3 166,1	3 308,38	3 409,06	3 456,66	3 595,05	3 883,83	4 093,48	4 184,03
Im ganzen (Staat)	6 009,5	6 238,0	6 847,0	7 328,6	7 631,71	7 902,07	8 071,75	8 351,01	8 730,85	9 015,52	9 374,36

Länge der im Betriebe befindlichen Kleinbahnen.

Anlage 38.

(Stand am 31. März j. J.)

a) Straßenbahnen.

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km
Ostpreußen	30,4	39,1	40,1	43,3	49,59	60,94	62,52	65,49	68,42	69,35	68,96
Westpreußen	41,4	46,1	44,3	44,3	56,65	57,70	57,70	58,55	60,03	63,91	63,91
Berlin	342,6	398,8	404,7	456,0	345,10	349,50	367,10	369,53	378,31	397,90	398,63
Brandenburg(ohneBerlin)	111,1	101,5	102,6	101,4	111,97	118,74	122,14	132,00	140,08	159,07	161,65
Pommern	30,4	30,4	30,4	30,4	30,28	32,20	34,03	35,36	36,23	36,23	36,62
Posen	19,1	21,4	24,3	25,2	24,77	24,77	25,05	26,57	27,10	27,11	27,14
Schlesien	117,1	117,1	126,4	137,8	106,71	107,80	108,55	110,23	116,88	118,35	122,00
Se. östliche Provinzen	692,1	754,4	772,8	838,4	725,07	751,65	777,09	797,73	827,05	871,92	878,91
Sachsen	117,3	122,4	124,4	135,9	141,79	141,82	146,39	147,52	149,35	149,38	153,04
Schleswig-Holstein . . .	90,8	90,8	103,9	117,6	109,16	120,58	120,53	120,53	128,42	127,05	114,60
Hannover	160,0	160,1	185,3	189,1	185,26	185,26	192,74	192,74	196,48	207,11	208,18
Westfalen	126,9	199,2	263,4	272,8	281,58	310,97	319,56	352,20	366,27	386,41	439,12
Hessen-Nassau	109,1	123,5	125,4	135,0	127,51	133,50	129,10	146,44	147,29	157,51	168,54
Rheinprovinz	562,5	586,3	656,4	685,0	694,40	705,22	718,26	769,71	837,60	879,31	1 004,54
Hohenzollern	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Se. westliche Provinzen	1 166,6	1 282,3	1 458,8	1 535,4	1 539,70	1 597,35	1 626,58	1 729,14	1 825,41	1 906,77	2 088,02
Im ganzen (Staat)	1 858,7	2 036,7	2 231,6	2 373,8	2 264,77	2 349,00	2 403,67	2 526,87	2 652,46	2 778,69	2 966,93

b) Nebenbahnähnliche Kleinbahnen.

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km
Ostpreußen	240,7	256,8	313,2	576,4	645,72	648,45	648,52	700,76	710,86	724,50	731,78
Westpreußen	104,2	109,0	154,5	252,2	352,00	400,19	469,64	498,71	500,90	501,30	560,85
Berlin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brandenburg(ohneBerlin)	445,7	543,3	543,8	634,5	663,58	696,00	721,23	740,89	759,30	788,12	821,84
Pommern	1 205,6	1 222,5	1 233,3	1 278,7	1 211,52	1 256,10	1 359,47	1 405,00	1 432,92	1 448,49	1 469,59
Posen	339,8	479,0	555,1	590,6	709,72	713,54	706,11	706,02	717,06	718,69	731,19
Schlesien	317,5	317,6	349,7	398,9	444,25	462,21	474,41	500,72	514,55	575,17	582,87
Se. östliche Provinzen	2 653,5	2 928,2	3 149,6	3 731,3	4 026,79	4 176,49	4 379,38	4 552,10	4 635,59	4 756,27	4 898,12
Sachsen	413,7	447,8	494,3	525,2	599,14	599,90	605,60	617,08	644,61	688,12	736,56
Schleswig-Holstein . . .	279,2	279,2	348,5	453,5	468,49	572,65	729,92	738,40	761,78	782,44	796,37
Hannover	300,9	410,8	417,1	439,3	438,70	562,78	564,12	609,55	627,73	628,72	701,33
Westfalen	118,5	145,6	225,5	231,4	295,63	337,31	357,81	378,36	416,60	425,21	432,02
Hessen-Nassau	117,0	116,3	166,3	166,3	252,02	291,25	314,62	314,39	314,39	312,72	321,08
Rheinprovinz	392,6	415,4	464,9	500,1	597,21	599,59	599,34	657,67	685,30	720,69	743,37
Hohenzollern	—	—	38,4	38,4	38,44	38,37	38,37	38,37	38,37	75,74	75,54
Se. westliche Provinzen	1 621,9	1 815,1	2 155,0	2 354,7	2 689,63	3 001,85	3 209,78	3 353,82	3 488,78	3 633,64	3 806,27
Im ganzen (Staat)	4 275,4	4 743,3	5 304,6	6 086,0	6 716,42	7 178,34	7 589,16	7 905,92	8 124,37	8 389,91	8 704,39

Baufkosten der ausgeführten und zur Ausführung genehmigten Kleinbahnen.

(Stand am 31. März i. S.)

a) Straßenbahnen.

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Ostpreußen	6 685 900	7 010 900	8 519 400	8 718 800	9 808 534	11 370 306	11 450 078	11 780 601	12 400 373	12 488 367	12 564 674
Westpreußen	9 036 916	9 673 916	9 652 114	10 562 114	10 837 616	11 004 676	11 221 060	11 348 336	11 668 499	11 966 404	12 327 866
Berlin	129 651 759	128 660 759	176 300 045	197 682 045	200 639 897	207 122 191	209 087 511	218 213 779	224 548 716	256 759 457	298 321 935 *)
Brandenburg (ohne Berlin)	9 304 516	10 279 475	10 461 027	10 638 110	11 871 972	12 585 012	13 177 455	15 705 218	22 613 519	24 082 319	26 802 999
Pommern	6 385 000	6 515 500	6 982 834	6 982 834	6 560 090	7 560 000	8 370 000	8 752 400	9 133 400	9 379 500	9 616 400
Posen	3 042 456	4 109 787	4 117 028	4 348 135	4 457 095	4 864 888	5 197 690	5 538 599	5 509 542	5 758 789	5 917 044
Schlesien	16 793 108	17 041 291	17 920 179	21 544 708	21 091 044	25 406 823	25 031 497	25 083 551	25 619 420	28 228 984	28 538 489
Ges. östliche Provinzen	180 899 655	183 291 628	233 952 627	260 476 746	265 266 158	279 913 996	283 535 291	296 422 484	311 493 469	348 663 770	389 089 407
Sachsen	21 709 457	21 736 457	22 797 696	22 790 551	24 127 199	23 515 343	24 168 350	24 388 758	24 554 337	26 660 307	27 488 166
Schleswig-Holstein	18 562 584	18 738 328	20 207 100	63 888 458	65 575 254	65 582 445	65 747 084	65 892 964	66 104 896	67 668 652	68 264 099
Hannover	37 887 539	45 759 159	49 780 615	50 418 624	51 600 547	52 560 954	53 131 703	53 156 254	53 464 332	55 888 593	55 881 949
Westfalen	25 109 216	27 550 169	35 837 567	38 184 830	38 294 568	39 573 710	40 490 031	45 365 236	47 232 793	53 723 802	57 671 651
Westfalen-Altland	21 265 843	26 211 981	27 387 976	30 637 945	31 512 634	31 037 084	33 108 642	35 785 249	38 753 768	40 522 024	42 426 921
Rheinprovinz	70 964 168	75 256 252	93 389 204	106 754 403	108 911 646	111 534 929	116 789 915	125 163 597	133 447 228	141 476 558	155 086 318
Hohenzollern	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ges. westliche Provinzen	195 498 807	215 252 346	249 430 158	312 674 811	320 021 848	323 804 465	333 435 725	349 752 048	363 577 354	385 939 936	406 819 104
Sum ganzen (Staat)	376 398 462	398 543 974	483 382 785	573 151 557	585 288 006	603 718 461	616 971 016	646 174 532	675 070 823	734 603 706	795 908 511

*) Ausschließlich der noch nicht fertiggestellten Kosten für die städtische Untergrundbahn Nord—Süd in Berlin.

b) Nebenbahnähnliche Kleinbahnen.

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
	<i>М</i>	М	М	М	М	М	М	М	М	М	М
Ніппрреуßen	25 246 377	25 650 539	25 650 539	25 540 539	25 965 959	27 718 443	28 017 881	28 705 624	30 047 313	30 581 393	33 775 998
Вестфрреуßen	10 694 000	10 878 800	10 878 800	14 556 807	20 382 902	20 264 616	20 760 472	21 947 149	22 519 687	22 569 614	25 292 627
Ветрін	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вранденбург(ohne Ветрін)	23 851 499	30 447 213	31 187 822	31 398 443	32 945 324	33 569 690	36 480 339	40 152 637	40 846 663	43 387 922	51 141 841
Воммерн	35 226 676	36 395 099	37 448 841	39 519 641	39 677 662	42 469 126	43 186 979	45 478 128	46 841 824	49 052 984	49 868 064
Восен	11 426 718	11 640 658	16 458 457	16 531 355	18 930 036	19 763 102	19 935 662	20 404 819	21 827 931	21 908 602	24 253 550
Вестфелен	37 885 286	41 420 023	43 668 064	44 180 345	53 275 754	53 232 044	54 427 828	56 076 573	61 176 161	61 338 165	61 487 036
Сe. öfentliche Provinzen	144 330 556	156 432 332	165 292 523	171 727 130	191 177 637	197 017 021	202 809 161	212 764 930	223 259 579	228 838 680	245 819 116
Сachsen	34 110 926	26 712 467	31 867 618	34 997 743	36 096 628	35 950 145	36 820 297	38 945 831	45 339 990	46 540 781	47 783 260
Схлесвіг-Голштейн	12 483 765	15 275 199	18 090 451	25 794 765	29 000 102	34 487 212	36 120 474	38 515 342	40 677 254	44 365 168	46 407 690
Ганновер	22 042 094	22 567 472	26 021 211	28 155 906	28 940 425	30 979 850	31 033 942	34 842 756	39 861 630	45 279 213	48 207 602
Вестфален	16 752 000	16 853 377	20 528 997	22 515 316	21 566 480	24 605 668	29 959 861	31 131 665	35 220 910	37 071 470	40 869 665
Велсен-Валлон	15 919 733	21 449 733	25 748 032	26 107 860	30 162 311	27 544 146	28 794 898	28 831 232	29 042 249	30 642 742	31 939 731
Рейнпробінг	54 009 894	54 243 482	62 814 905	70 042 609	70 891 238	83 133 367	87 938 374	94 639 205	103 130 388	106 502 328	107 389 830
Гохензоллern	3 699 400	3 699 400	3 699 400	3 699 400	3 947 400	3 947 400	3 927 940	3 927 940	7 646 940	7 716 870	8 085 140
Сe. westliche Provinzen	159 017 812	160 801 130	188 770 614	211 313 599	220 604 584	240 647 788	254 595 786	270 834 021	300 919 361	318 118 572	330 682 918
Сум ганзен (Стаат)	303 348 368	317 233 462	354 063 137	383 040 729	411 782 221	437 664 809	457 404 947	483 598 951	524 179 940	546 957 252	576 502 034

**Zusammenstellung der neu hergestellten oder verbesserten und
der noch in der Ausführung begriffenen Seezeichen.**

(Vergleiche hierzu auch die Kartenbeilage IV.)

I. Leuchtfeuer und Nebelsignale.

Ortlichkeit		Art der Anlage	Kosten <i>M</i>	Erläuterungen (Wenn nichts besonderes bemerkt ist, handelt es sich um Neuanlagen)
Nordsee: Ostfriesische Inseln und Ems	Norderney	Dampffeuerschiff	315 000 (Preuß. Anteil)	Eisernes Schiff, Sirene u. Wasserglocke. Reserve- feuerschiff. Die Hälfte der Baukosten haben Bremen und Hamburg getragen.
	Seewege vor Norderney	Befeuerung	17 000	4 befeuerte Baken.
	Borkumriff	Feuerschiff	225 000	Eisernes Schiff (Ersatz- bau), Sirene, Wasser- glocke und Funkentele- graphenstation.
	"	Reservefeuerschiff	—	Ersatzbau (in Ausführung). Anschlagssumme 290 000 <i>M</i> .
	Subertgat	Leuchttonne	10 700	—
	Westerems	"	8 000	—
	Borkum	Seefeuer	16 300	Umbau. Verbesserung der Kennung u. Lichtstärke (Steinölgelüchlicht).
	"	Leitfeuer	63 500	Umbau. Verbesserung der Lichtquelle (Gleich- strombogenlampe). Er- neuerung der Maschinen.
	Kampen	Leitfeuer		
	Ostfriesisches Gatje	Leuchttonnen	50 000	6 Tonnen. vor dem Hafen.
Emden	Leuchttonne			
Kobbenplate	"	7 500		

Örtlichkeit		Art der Anlage	Kosten <i>M</i>	Erläuterungen (Wenn nichts besonderes bemerkt ist, handelt es sich um Neuanlagen)
Helgoland	Oberland	Leuchtfeuer	279 000	Ersatz des Petroleumseifers durch ein elektrisches Blitzfeuer. Lichtstärke 42 000 000 HK.
	Bandaneira	Leucht- und Glockentonne	11 300	Bracktonne.
Wejer	Geestemünde	Fischereihafen-Befeuerung	19 000	Reedeboje zur Bezeichnung der D-Grenze der Reede von Bremerhaven-Geestemünde u. 2 Richtfeuer.
Elbe	Stör	Richt- und Quermarkenfeuer	11 000	Bezeichnung der Störmündung.
	Krückau	Richtfeuer	4 700	Bezeichnung der Krückaumündung.
	Reiherstieg	Befeuerung	8 500	7 befeuerte Baken.
Schleswigische Westküste	Hörnum Obde	See- und Richtfeuer	1 166 000	1 Seefeuer, gleichzeitig Oberfeuer für die Einfahrt in das Vortrappetief. Elektrisches Blitzfeuer von 3 800 000 HK. 1 Unterfeuer, elektrisches Glühlicht.
	Amrum	Quermarkenfeuer		Unterstützung des Richtfeuers Hörnum. Blaugasdauerfeuer.
	Amrumbank	Dampffeuerschiff		Eisernes Schiff mit Sirene und Wasserglocke. Funkentelegraphenstation.
	Bellworm	Richtfeuer		Bezeichnung der Nordreher. 2 Feuer; elektrisches Glühlicht.
	Dohsenand	Leuchtboje		Reede bei Bellworm; elektrisches Glühlicht.
	Westerheversand	Leitfeuer		Einseglung in die Mittelreher. Elektrisches Bogenlicht 350 000 HK.
	Steenobde (Amrum)	Unterfeuer		2 000	Bezeichnung der Nordreher in Gemeinschaft mit dem Seefeuer Amrum als Oberfeuer.

Ortlichkeit	Art der Anlage	Kosten <i>M</i>	Erläuterungen (Wenn nichts besonderes bemerkt ist, handelt es sich um Neuanlagen)	
noch Schleswig= sche West= küste	Nordmarsch	Leuchtfeuer	11 000	auf dem Westende der Hallig Nordmarsch.
	Rütergat	Leucht- und Glockentonne	11 500	Versuch.
	Fusumer Aue	Richt- und Quermarkenfeuer	8 000	3 Feuer.
	Eider	Feuerschiff	228 000	Eisernes Schiff, Ersatzbau; Nebelhorn, Wasserglocke und Funkentelegraphenstation.
	Eider Galliot	Feuer- und Lotenschiff	152 000	Eisernes Schiff, Ersatzbau.
	Süderpiep	Leuchttonnen	34 300	1 Leucht- und Glockentonne, 2 Leuchttonnen.
	Außer dem:			
	Pisum	Leuchtfeuer	} 20 000	} Verbesserung der Lichtquellen. Steinölglimlicht.
	Norderney	"		
	Amrum	"		
	Rothecliff	"		
	Schluchtertief	Richtfeuer	} 8 000	} Durchführung der Grundsätze für die Leuchtfeuer und Nebelsignale der deutschen Küsten. Änderung der Kennung.
	Dovetief	"		
	Oste	"		
	Amrum	"		
	Kleinere Hafenseuer und beseuerte Baken	—	rd. 26 000	13 Feuer.
	Reservefeuerschiff Schleswig	Dampffeuerschiff	305 000	Nebelsignal, Wasserglocke.
	Reserve-Leucht- u. Wracktonnen	—	29 500	4 Tonnen.

Örtlichkeit	Art der Anlage	Kosten <i>M.</i>	Erläuterungen (Wenn nichts besonderes bemerkt ist, handelt es sich um Neuanlagen)	
Dtjce : Kleiner Belt	Falskhöft	Quermarkenfeuer	112 000	Ansegelung der Hensburger Föhrde. Quermarken am Breitgrund, Kalkgrund u. Schleisand.
	Alt-Böhl	Nichtfeuer	f. Tassenland	Einfahrt in die Hensburger Föhrde.
	Kalkgrund	Feuerschiff	—	Erfaz (in Ausführung). Anschlagsumme 182 000 <i>M.</i>
	Tassenland	Leuchtfeuer	} zusammen mit Alt-Böhl	} Bezeichnung der Insel Alsen. Steinöl- und Spiritusglühlicht.
	Tranerort	"		
	Augustenhof	"		
	Ballebroe	"		
	Narö	"	260 000	An der Westseite der Alsenföhrde.
	Naröfund	Nichtfeuer	—	Erfaz des alten Hafensfeuers.
Schleswigsche Küste	Heiligenhafen	Fischereifeuer	6 000	—
	Eckernförde	Leitfeuer	51 000	Erfaz des alten Nichtfeuers; Einsteuerung in die Eckernförder Bucht.
	Schleimünde	Leuchtfeuer	19 200	Umbau: Neue Laterne, Leuchte und Lichtquelle (Blaugas).
Fehmarn	Staberhuf	Leuchtfeuer	45 300	Bezeichnung der Südspitze der Insel.
	Westermarkelsdorf	Leuchtfeuer	6 200	Erhöhung zur Vergrößerung der Sichtweite.
	Fehmarnbelt	Feuerschiff	246 000	Eisernes Schiff, Nebelhorn, Wasserglocke.
Gewässer westlich von Rügen	Libben	Leucht- und Glockentonne	22 500	1 Reservetonne.
	Gellen	Quermarkenfeuer	29 000	Klarung der Insel Hiddensee, Blaugasdauerfeuer.

Ortschaft		Art der Anlage	Kosten M	Erläuterungen (Wenn nichts besonderes bemerkt ist, handelt es sich um Neuanlagen)
noch Gewässer westlich von Rügen	Bock	Richtfeuer	18 000	Bezeichnung der Bierendehlskinne.
	Bierendehlsgrund	Richtfeuer	—	Bezeichnung des Gellenstroms, 2 Blaugasdauerfeuer (in Ausführung). Anschlagsumme 104 000 M.
Rügen	Plantagenetgrund	Leucht- und Heultonnen	22 500	1 Reservetonne.
	Safnitz	Molenfeuer und Nebelsignal	41 400	Fettgasfeuer und Nebelhorn.
	"	Erweiterung der Hafenseuerung (8 Feuer)	23 000	1 Hafenrichtfeuer, 2 Fährbetten-Richtfeuer, 2 Leitwerkszungenfeuer, 1 Leucht- und Glockentonne vor dem Hafen (Trajekt Safnitz-Trelleborg).
	Kollickerort	Leuchtfeuer	18 000	Bezeichnung der Steilküste, Spiritusglühlichtdauerfeuer.
	Stubbenkammer	Nebelsignal	57 100	Bezeichnung der Steilküste, Nebelhorn.
Ranzow		Leuchtfeuer	20 000	wie Kollickerort.
	Arkona	Leuchtfeuer und Nebelsignal	237 000	Ersatz des Petroleumfestfeuers durch ein elektrisches Blitzfeuer von etwa 30 000 000 HK. auf gemauertem 35 m hohem Turm. Umbau der Sirenenanlage.
Schiffahrtsweg Swinemünde-Stettin	Swinemünde	Leuchttonne	8 000	vor dem Ölmolenkopf.
	"	Nebelsignal	28 000	Ersatz des Glockensignals durch ein Nebelhorn.
	Kaiserfahrt, Papenwasser, Dammscher Strom und kleines Häff.	Verbesserung der Befuerung	80 000	26 Leuchtbaken, 3 Leuchttonnen.

Ortlichkeit	Art der Anlage	Kosten M	Erläuterungen (Wenn nichts besonderes bemerkt ist, handelt es sich um Neuanlagen)
Pommerische Küste	Oberbank	—	4 Tonnen (in Ausführung) Anschlagsumme 80 000 M.
	Fershöft	133 000	Ersatz des Petroleumfeuers durch elektrisches Blitz- feuer von 4 000 000 HK.; Sirenenanlage.
	Stolpebank	32 600	Reservetonne.
	Kolberg, Rügen- waldermünde u. Stolpmünde	59 000	je 2 neue Molenfeuer. Umbau der vorhandenen Feuer, Erhöhung der Türme, Einbau neuer Leuchten, Verbesserung der Lichtquellen in Kol- berg und Stolpmünde.
	Leba	3 000	Ersatz des alten Leitfeuers an der Hafeneinfahrt.
	Stilo	279 400	Elektrisches Blitzfeuer von 4 000 000 HK. auf 33 m hohem gußeisernen Turm; Nebelhorn.
Westpreußi- sche Küste	Rixhöft	—	Ersatz der beiden Festfeuer durch ein elektrisches Blitzfeuer von 4 000 000 HK. Neue Maschinen- anlage für das Nebel- signal (in Ausführung). Anschlagsumme 125 000 M.
	Heisterneft	—	Umbau zur Verstärkung u. besseren Kennzeichnung des Feuers (in Aus- führung). Anschlag- summe 17 000 M.
Danziger Bucht	Gela	3 000	—
	Neufahrwasser	2 800	Bezeichnung der Hafeneinfahrt.
	Neufähr	10 500	—

Ortlichkeit	Art der Anlage	Kosten M	Erläuterungen (Wenn nichts besonderes bemerkt ist, handelt es sich um Neuanlagen)
Frisches Haff	Königsberger See- kanal, Camsti- gall, Fischhause- ner Wiek und Pregel	Befeuerung 50 000	19 Leuchtbaken.
Pillauer Seetief	Pillau, Norder- mole	Nebelsignal 41 000	Nebelhorn.
Kurisches Haff	Birchtwinscher Hafen	Leuchtfeuer 16 000	—
	Kinderort und Kosfitten	Leuchtfeuer 34 000	Erfolg der Leuchtbaken durch massive Thürme. Verstärkung der Licht- quelle und Änderung der Kennung.
		A u ß e r d e m:	
	Dameshöved	Leuchtfeuer	
	Darßerort	"	
	Dornbusch	"	
	Swinemünde	"	
	Groß-Horst	"	
	Funkenhagen	"	
	Scholpin	"	
	Brüsterort	"	
	Nidden	"	
	Dameshöved	Leuchtfeuer	
	Dornbusch	"	
	Swinemünde	"	
	Funkenhagen	"	
	Scholpin	"	
	Dyhöft	"	
	Brüsterort	"	
	und 20 kleinere Feuer und Leuchtbaken		32 000 Durchführung der Grund- sätze für die Leuchtfeuer und Nebelsignale der deutschen Küsten. Ände- rung der Kennung.

Ortschaft	Art der Anlage	Kosten M	Erläuterungen (Wenn nichts besonderes bemerkt ist, handelt es sich um Neuanlagen)
Darßerort	Rebelsignal	43 000	Durchführung der Grund- sätze für die Leuchtfeuer und Rebelsignale der deutschen Küsten. An- derung der Kennung, Herstellung der sofortigen Betriebsbereitschaft.
Dornbusch	"		
Stubbenkammer	"		
Sahniß	"		
Greifswalder Die	"		
Hela	"		
Billau	"	rd. 18 000	9 Feuer.
Kleinere Hafens- feuer und Richt- feuer an Fluß- mündungen	—		

II. Betonung und Befahrung.

Seetonnen und Baken.

Nordsee	Ems	Betonnung	6 000
	Norderney, Fahr- wasser	"	8 000
	Osternünderung	"	8 000
	Heber	Winterbetonnung	19 000
	Süderau	Betonnung	5 000
Ostsee	Flüggestrand	Seultonnen	8 000
	Bineta und Kosjerowbank	Untiefentonnen	2 000
	Stettiner Haff	Winterbetonnung	15 000
	Stralsund	Ersatztonnen und Stangensee- zeichen	5 000
	Gellen	9 Baken, zum Teil Richtbaken	36 000
	Ruden		
	Altwarp		
	Kriente		
Wollin			
Billau			

Tonnenleger, Tonnenplätze:

Einrichtung von Tonnenplätzen	13 000	
Tonnenlegerfahrzeuge	86 000	Ersatzbauten
Seezeichendampfer für die schleswigsche Ostküste .	229 000	

Wichtigere Verkehrshäfen und Umschlagsplätze,
die von Gemeinden und sonstigen Interessenten ohne staatliche Beihilfen
angelegt oder erweitert worden sind.

A. Anlagen an den Binnenwasserstraßen.

Wasserstraße	Ort	Bezeichnung der Anlage	Nutzbare Uferlänge		Anlage- und Einrichtungs- kosten in der Berichtszeit M	Bemerkungen
			1900 m	1909 m		
Rhein	Biebrich	Werftanlage der Stadt .	—	1 870	41 500	
"	Coblenz	desgl. .	800	1 200	645 400	
"	Bendorf	desgl. .	—	500	265 000	
"	Andernach	desgl. .	—	500	200 000	
"	Cöln-Deutz	Werft- u. Hafenanlage der Stadt	—	2 570	rd. 5 000 000	
"	Leverkusen	Kaianlage der Farbenfabriken	—	420	1 100 000	
"	Düsseldorf-Neisholz	Werftanlage d. Industrietermins	—	667	447 000	Kosten ohne Grund- erwerb und Bahn- anlagen.
"	Neuß	Rhein-Erft-Hafen der Stadt	5 390	11 355	4 588 500	
"	Düsseldorf	Hafenanlage der Stadt .	8 000	11 000	8 534 000	
"	Crefeld	desgl. .	—	3 780	11 700 000	
"	Urdingen	Werftanlage der Stadt .	1 560	1 750	113 000	
"	Rheinhausen	Hafen d. Friedrich-Alfred-Hütte	310	590	493 500	
"	Walsum	Hafen- u. Kaianlage der „Gutehoffnungshütte“	—	958	2 974 000	
"	An der Mumm	Kaianlagen d. Gesellschaft „Deutsche Solvaywerke“	—	150	100 000	
"	Emmerich	Industriehafen der Stadt	—	1 200	377 100	
"	desgl.	Ladebühne und Gleisanlagen der Stadt .	—	40	205 800	
Main	Mainkur-Fechenheim	Hafen der chemischen Fabrik	—	95	343 300	Ergänzung der vor- handenen An- lagen. Der Bau ist 1909 begonnen.
"	Frankfurt	Hafenanlagen der Stadt	7 160	7 160	4 174 000	
"	desgl.	Neue Hafenanlage der Stadt (Osthafen) . .	—	—	72 000 000	
Sponkanal	Cleve	Städtische Hafen- und Werftanlage	—	—	1 370 000	Der Bau ist noch nicht beendet.
Dortmund-Ems-Kanal	Dortmund	Städtische Hafenanlage .	4 860	5 700	3 390 000	einschließlich Ge- treidespeicher, Bahnanischlüsse u/v.
"	Münster	Privathafen	70	450	125 000	

Wasserstraße	Ort	Bezeichnung der Anlage	Nutzbare Uferlänge		Anlage- und Einrichtungs- kosten in der Berichtszeit M	Bemerkungen
			1900 m	1909 m		
Weser	Wotho	Raianlage der Stadt und des Kreises	—	150	100 000	
"	Hamel	Umladehafen der Weser- mühlen	—	58	107 000	
"	Bodenfelde	Ladeschlagb	85	135	130 000	Anschlußbahn.
"	Münden	Umschlagstelle	—	250	600 000	desgl.
"	Bremen	Industriehafen	—	—	18 000 000	Im Bau.
Elbe	Mühlberg	Güterumschlagstelle im Hafen	—	180	30 000	
"	Brottwitz	Umschlagstelle der Zucker- fabrik	—	118	39 000	
"	Prettin	Umschlagstelle der Klein- bahn	—	—	25 000	
"	Afen	Umschlagsanlagen im Handelshafen	—	—	195 000	einschließl. Speicher und Gleisanla- gen.
"	Barby	Umschlagsanlagen im Schutzhafen	—	—	210 000	einschließl. Speicher und Bahnan- schluß.
"	Schönebeck	Umschlagsanlagen	—	—	110 000	einschließl. Gleis- anlagen.
"	Westerhüsen und Salbfe	Umschlagsanlagen	—	—	120 000	
"	Magdeburg	Hafenanlagen	—	—	1 029 000	Verbesserung der Umschlagsanla- gen.
"	Wittenberge	Hafenanlagen	—	—	64 000	Erweiterungsbau.
"	Krömmel	Umschlagseinrichtung der Dynamitfabrik	—	—	250 000	
Plauer Kanal	Genthin	Häfen der Zuckerraffi- nerie-Aktiengesellschaft	—	—	50 000	einschließl. Bahn- anschluß.
Havel	Spandau	Umschlagsanlagen der Stadt	—	380	86 000	
"	"	Hafen der Furnier- und Sägewerke	—	340	18 000	Erweiterungsbau.
"	"	Hafen der Grundrenten- gesellschaft	—	1 200	25 000	
"	"	Ablage der Stadt	—	50	12 000	
Tegeler See	Tegel	Hafen der Gaswerke	—	300	750 000	
"	"	Gemeindehafen	—	1 260	1 220 000	
Finowkanal	Heegermühle	Umschlagsanlagen des Märk. Elektriz.-Werks	—	80	83 000	
"	Eberzwalde	Umschlagsanlage d. Stadt	—	80	35 000	einschließl. Bahn- anschluß.
Alte Oder Spree	Wriezen	Umschlagsanlage d. Stadt	—	200	60 000	
"	Schwielochsee	Umschlagshafen der Kreis- bahn	—	108	79 500	
Dahme	Niederlehme	Umschlagsanlage der Kalk- sandsteinfabrik	—	—	85 000	

Wasserstraße	Ort	Bezeichnung der Anlage	Nutzbare Uferlänge		Anlage- und Einrichtungs- kosten in der Berichtszeit <i>M</i>	Bemerkungen
			1900 m	1909 m		
Spreewälder	Fürstenwalde	Ladebühne der Firma Ph. Holzmann	—	115	31 000	
"	Erkner	Umschlagsanlage der Rütgerwerke	—	—	40 000	
"	Cöpenick	Umschlagsanlage des Elektrizitätswerks	—	—	30 000	
"	Berlin	Städtischer Dsthafen	—	(1375)	1 400 000	Im Bau. Krane und Speicher
"	"	Anlagen a. Humboldthafen	—	—	200 000	
"	"	Umschlagsanlage am Holsteiner Ufer	—	225	46 000	
"	"	Umschlagsanlage am Schleswiger Ufer	—	272	128 000	
"	"	Umschlagsanlage am Bundesratsufer	—	495	410 000	
"	Charlottenburg	Umschlagsanlagen an der Caprivibrücke	—	357	127 000	
"	"	Umschlagsanlagen am Verbindungskanal vor der Gasanstalt	—	—	220 000	
"	"	Städtischer Stichkanal	—	150	78 000	
Oder	Kosel	Petroleumhafen	—	70	55 000	
"	Breslau	Städtischer Handelshafen	—	1 950	5 500 000	Umbau des staatlichen Sicherheitshafens. desgl.
"	Steinau	Umschlagshafen	—	210	150 000	
"	Glogau	Umschlagshafen der Stadt	—	—	150 000	
Laufitzer Neiße	Guben	Städtischer Umschlagsplatz	—	180	92 000	

B. Seehäfen.

Anlagen im Regierungsbezirk Schleswig	Hadersleben	Umschlagshafen	400	577	377 500	Erweiterungsbau.
	Sonderburg	"	350	500	31 000	Erweiterungsbau und Hafengleis.
	Flensburg	"	2 477	2 676	533 500	Erweiterungsbau.
	Kappeln	"	270	343	109 600	desgl.
	Augustenburg	"	88	162	28 600	desgl.
	Cedernförde	"	340	580	74 400	desgl. und Hafengleis.
	Kiel	"	1 060	1 588	2 576 100	Erweiterung, Speicher usw.
	Laboe	"	450	450	81 100	Verbesserungen.
	Meldorf	"	—	230	340 000	Hafenverlegung.
Anlagen im Regierungsbezirk Stettin	Möstenort	"	—	62	85 000	Neuanlage.
	Stettin	Freihafen	—	—	6 103 000	Erweiterungsbau.
	Altdamm	Städtischer Handelshafen	—	275	23 500	Ausbau des staatlichen Hafens.
	Stepenitz	Umschlagshafen	—	305	108 700	
	Neuwarp	Umschlagshafen	—	170	56 500	
Stettin	Rammin	Städtischer Handelshafen	—	—	100 000	

Zusammenstellung der Hochbauten, die in dem Bereiche der staatlichen Verwaltungen in der Zeit vom 1. April 1900 bis 31. März 1910 ausgeführt oder in Angriff genommen sind. *)

Ort	Bezeichnung des Baues	Anschlagskosten	Ausführungskosten	Der Bau ist		Bemerkungen
		M	M	be- gon- nen	be- endet	
A. Bauten der allgemeinen Bauverwaltung.						
Landtagsgebäude.						
Berlin	Geschäftsgebäude des Landtages und Wohnhäuser für die Präsidenten des Abgeordnetenhauses und des Herrenhauses . . .	13 810 300	13 850 900	1893	1904	Die Anschlagsumme ist durch Nachanschläge erhöht.
Ministerialgebäude.						
Berlin	Geheimes Zivilkabinett .	748 000	710 000	1898	1900	
"	Dienstgebäude für die Zentralverwaltung Kaiserhoffstraße 3 (Umbau)	89 000	88 600	1902	1902	
"	Wilhelmstraße 79 (Erweiterung)	90 000	90 000	1903	1903	
"	Kaiserhoffstraße 3 (Erweiterung)	28 000	25 500	1907	1907	
"	Boßstraße 34 (Umbau)	300 000	231 000	1908	1908	
Gebäude für die Provinzialverwaltungen.						
Stettin	Dienstgebäude für das Eichungsamt und die Rentenbank	201 300	186 800	1897	1899	Das Archivgebäude ist bei den Bauten des Staatsministeriums aufgeführt.
Frankfurt a. D.	Regierungsgebäude	1 638 600	1 658 800	1898	1903	Anschlagsumme ist durch Nachanschlag erhöht.

*) Bei den in den folgenden Nachweisungen einzeln aufgeführten Bauten handelt es sich stets um Neubauten, wenn nicht etwas anderes ausdrücklich angegeben ist.

Ort	Bezeichnung des Baues	An- schlags- kosten <i>M</i>	Aus- führungs- kosten <i>M</i>	Der Bau ist		Bemerkungen
				be- gon- nen	be- endet	
Köslin	Regierungsgebäude (Er- weiterung)	419 400	407 200	1898	1901	Ausschließlich Grunderwerbskosten mit rd. 155 800 <i>M.</i>
Bromberg	Regierungsgebäude (Um- und Erweiterungsbau) .	466 200	451 000	1898	1900	
Königsberg	Oberpräsidialgebäude und Regierungsgebäude (Um- und Erweiterungs- bau)	475 100	423 000	1899	1902	
Düsseldorf	Regierungsgebäude (Er- weiterung)	171 600	171 400	1899	1901	Ausschließlich Grunderwerbskosten mit 130 000 <i>M.</i>
Münster	Regierungsgebäude (Er- weiterung)	202 100	197 500	1899	1901	
Potsdam	Regierungsgebäude . . .	2 900 500	2 895 100	1901	1905	Ausschließlich Grunderwerbs- kosten.
Minden	Regierungsgebäude . . .	1 261 700	1 171 100	1901	1905	
Coblenz	Regierungsgebäude . . .	1 873 000	1 912 300	1902	1905	
Münster	Dienstgebäude für das Oberpräsidium und für die Verwaltung des Dortmund-Ems-Kanals	293 500	287 700	1903	1905	
Liegnitz	Regierungsgebäude (Er- weiterung)	184 300	184 300	1903	1905	
Trier	Geschäftsgebäude der Ka- tasterverwaltung . . .	396 500	321 500	1903	1905	
Danzig	Dienstwohngebäude des Regierungspräsidenten.	227 200	227 200	1904	1907	
Doppeln	Regierungsgebäude (Er- weiterung)	214 800	214 600	1904	1906	
Magdeburg	Regierungsgebäude (Er- weiterung)	691 500	711 600	1905	1906	
Murich	Regierungsgebäude (Er- weiterung)	138 900	109 000	1905	1906	
Posen	Regierungsgebäude (Er- weiterung)	221 000	209 200	1906	1908	
Stettin	Regierungsgebäude und Schiffahrtsgebäude . .	2 934 000	.	1906	.	
Düsseldorf	Regierungsgebäude . . .	3 836 418	.	1907	.	
Coblenz	Oberpräsidialgebäude . .	1 928 500	.	1907	.	
Gumbinnen	Regierungsgebäude . . .	1 213 700	.	1908	.	

Ort	Bezeichnung des Baus	An- schlag- kosten <i>M</i>	Aus- führungs- kosten <i>M</i>	Der Bau ist		Bemerkungen
				be- gon- nen	be- endet	
Allenstein	Regierungsgebäude . . .	1 149 300	.	1908	.	
Cöln	Regierungsgebäude (Er- weiterungsbau) . . .	797 500	.	1908	.	
Allenstein	Dienstwohngebäude des Regierungspräsidenten.	175 000	.	1909	.	

Außerdem sind für Bauten von geringerer Bedeutung noch 1 153 700 *M* aufgewendet.

B. Bauten für andere Verwaltungen.

1. Staatsministerium.

Ministerialgebäude.						
Berlin	Dienstgebäude für das Staatsministerium und die General-Ordens- kommission	630 000	667 400	1900	1902	
Archivgebäude.						
Stettin	Staatsarchiv	284 200	266 100	1899	1900	
Düsseldorf	„	252 900	240 500	1899	1900	
Danzig	„	256 500	256 500	1900	1902	
Breslau	„	341 300	329 800	1904	1906	
Magdeburg	„	424 400	412 400	1906	1908	
Wiesbaden	„ (Erweiterung) .	231 200	231 200	1907	1909	

Außerdem sind für Bauten von geringerer Bedeutung noch 76 700 *M* aufgewendet.

2. Finanzministerium.

Gebäude der Zentralver- waltung.						
Berlin	Generallotteriedirektion .	130 000	129 000	1899	1900	
„	Staatsschuldenverwaltung (Erweiterung)	196 000	196 000	1900	1901	
„	Seehandlungssozietät . .	1 016 000	1 041 000	1901	1903	
„	Staatsschuldentilgungs- kasse (Erweiterung) . .	109 300	109 200	1902	1903	
„	Seehandlung (Umbau) .	143 000	.	1909	.	
„	Generallotteriedirektion .	197 000	216 000	1909	1909	
„	Zentralgenossenschaftskasse (Erweiterung)	723 000	.	1909	.	

Ort	Bezeichnung des Baus	An- schlags- kosten	Aus- führungs- kosten	Der Bau ist		Bemerkungen
		M	M	be- gon- nen	be- endet	
	Königliche Theatergebäude.					
Berlin	Königl. Schauspielhaus (Umbau)	2 122 400	2 122 100	1900	1908	
Hannover	Königl. Theater (Umbau)	294 100	284 800	1901	1908	
Berlin	Königl. Theatermagazin- gebäude (Umbau) . .	40 000	34 300	1902	1908	
Cassel	Königl. Theater (Umbau)	41 400	39 300	1905	1905	
Berlin	Königl. Opernhaus (Um- bau)	183 900	183 000	1908	1909	
	Gebäude der Steuerverwaltung.					
Berlin	Postzollabfertigungs- stelle II	108 000	105 200	1899	1900	
Pillau	Grenzaufsehergehöft . .	68 900	60 900	1900	1901	
Halle	Hauptsteueramt	138 000	140 900	1901	1902	
Düsseldorf	"	137 300	134 700	1901	1902	
Coblenz	"	245 000	245 000	1903	1904	
Gleiwitz	"	101 100	99 100	1903	1904	
Dstrowo	Hauptzollamt	74 600	74 500	1904	1905	
Herbesthal	Wohnhaus für Zollaffisten- ten	80 500	70 100	1904	1905	
Glogau	Hauptsteueramt	92 000	90 600	1905	1906	
Königsberg	Oberzolldirektionsgebäude	156 300	152 900	1905	1907	
Stettin	Hauptsteueramt	747 500	733 500	1905	1908	
Hannover	Oberzolldirektionsgebäude	755 600	790 400	1906	1908	
Geestemünde	Hauptzollamt	265 500	259 100	1906	1908	
Berlin	Pachhof (Umbau und Er- weiterung)	312 300	303 300	1906	1909	
Langfzargen	Nebenzollamt	70 500	73 400	1907	1908	
Breslau	Hauptsteuerämter	353 400	344 000	1907	1909	
Essen	Hauptsteueramt	137 500	132 800	1907	1909	
Elbing	Hauptzollamt	100 000	88 100	1908	1909	
Kolmar	Zollamtsgebäude	71 500	.	1908	.	
Wilhelmsbrück	"	75 000	.	1909	.	
Kfingebütel	"	94 000	.	1909	.	
Liegnitz	Hauptzollamt	143 000	.	1909	.	
Cöln	Oberzolldirektionsgebäude	1 154 000	.	1909	.	

Ort	Bezeichnung des Baus	An- schlag- kosten <i>M</i>	Aus- führungs- kosten <i>M</i>	Der Bau ist		Bemerkungen
				be- gon- nen	be- endet	
	Gebäude für Kunst und Wissenschaft.					
Posen	Kaiser Wilhelm-Bibliothek	614 700	651 200	1899	1901	Die Anschlagsumme ist durch Nachanschlag erhöht.
"	Provincial-Museum (Kaiser Friedrich-Museum) . .	889 500	929 000	1899	1902	Die Anschlagsumme ist durch Nachanschlag erhöht.

Außerdem sind für Bauten von geringerer Bedeutung noch 5 799 100 *M* aufgewendet.

3. Ministerium für Handel und Gewerbe.

Ministerialgebäude.						
Berlin	Dienstgebäude für den Mi- nister	783 750	817 800	1903	1904	
"	Dienstgebäude für die Zen- tralverwaltung (Umbau)	66 800	58 200	1907	1908	
Gebäude für Fachunterricht.						
Flensburg	Kunstgewerbe-Museum .	490 000	490 000	1900	1903	
Clausthal	Hüttenmännisches Labora- torium	161 000	160 700	1901	1904	
"	Bergakademie	432 000	421 700	1903	1906	
Potsdam	Handels- und Gewerbe- schule für Mädchen . .	790 000	790 000	1906	1908	
Gebäude in Kurorten.						
Deynhausen	Kurhaus	1 340 000	1 380 000	1905	1908	
Dienstgebäude für Provinzialbehörden.						
Cöln	Eichungsamt	166 000	160 000	1900	1902	
Bonn	Oberbergamt	346 300	334 300	1901	1903	
Danzig	Hafenamtsgebäude . . .	68 500	68 500	1906	1907	
Dortmund	Oberbergamt	930 000	.	1908	.	
Kiel	Eichungsamt	148 000	.	1909	.	

4. Justizministerium.

Ministerialgebäude.						
Berlin	Dienstgebäude für die Zen- tralverwaltung (Umbau)	195 000	191 000	1905	1906	
"	besgl. (Erweiterung) . .	174 200	.	1909	.	

Ort	Bezeichnung des Baues	An- schlag- kosten <i>M</i>	Aus- führungs- kosten <i>M</i>	Der Bau ist		Bemerkungen
				be- gon- nen	be- endet	
Gerichtsgebäude.						
Berlin	Land- u. Amtsgericht I .	7 713 500	7 650 700	1896	1904	Anschlagsumme ist durch Nachanschlag erhöht.
Thorn	Amtsgericht	300 900	278 300	1897	1900	
Andernach	"	107 300	113 400	1897	1901	Vom Anschlag sind 9000 <i>M</i> abgesetzt.
Stettin	" (Erweiterung).	628 800	559 800	1898	1900	Vom Anschlag sind 10000 <i>M</i> abgesetzt.
Mettmann	"	126 400	145 200	1898	1900	Anschlagsumme ist durch Nachanschlag erhöht.
Rhauen	"	111 100	111 000	1898	1900	
Schwerte	"	157 200	161 600	1898	1900	Anschlagsumme ist durch Nachanschlag erhöht.
Bünde	"	117 700	111 000	1898	1900	
Witkowo	"	153 100	144 100	1898	1900	Anschlagsumme ist durch Nachanschlag erhöht.
Wartenburg	"	141 300	143 600	1898	1900	Vom Anschlag sind 9100 <i>M</i> abgesetzt.
Trier	Land- u. Amtsgericht (Umbau)	183 000	183 000	1898	1900	
Brieg	Land- u. Amtsgericht . .	443 800	443 800	1898	1901	Mehrfachige Nachbewilligungen.
Elberfeld	Landgericht (Erweiterung)	173 800	173 800	1899	1900	
Montjoie	Amtsgericht	136 800	136 800	1899	1900	
Stolberg b. Aachen	"	124 500	124 500	1899	1900	
Saarbrücken	" (Erweiterung) .	117 200	117 200	1899	1900	
Lützen	Amtsgericht	113 800	107 400	1899	1900	
Perleberg	"	113 100	94 500	1899	1900	
Osternode	"	138 000	130 600	1899	1900	
Arns	"	124 300	116 800	1899	1901	
Bensberg	"	136 200	168 000	1899	1902	Anschlagsumme ist durch Nachanschlag erhöht.
Geestemünde	" (Erweiterung) .	119 500	119 500	1900	1901	
Gammertingen	"	86 600	86 600	1900	1901	
Riel	Land- u. Amtsgericht (Erweiterung)	214 500	198 900	1900	1902	Nachbewilligung.
Bierßen	Amtsgericht	129 100	131 400	1900	1902	Nachbewilligung.
Kreuznach	Land- u. Amtsgericht (Erweiterung)	111 200	109 900	1901	1902	
Bischofsburg	Amtsgericht	81 300	85 300	1901	1902	
Gumbinnen	"	135 600	130 300	1901	1902	
Liegnitz	Land- u. Amtsgericht (Umbau und Erweiterung) .	63 300	63 100	1901	1902	

Ort	Bezeichnung des Baus	An-	Auß-	Der Bau		Bemerkungen
		schlag-	föhrungs-	ist		
		kosten	kosten	be-	be-	
		M	M	gon-	endet	
				nen		
Neustadt						
a. Rügenberge	Amtsgericht	126 200	122 700	1901	1903	
Bonn	Land- u. Amtsgericht (Er- weiterung)	457 700	455 200	1901	1904	
Charlottenburg	Landgericht III	1 229 000	1 221 100	1901	1905	
Berlin-Schönebg.	Amtsgericht	1 082 400	1 171 900	1901	1905	
Berlin-Wedding	"	1 308 100	1 407 400	1901	1905	
Halle a. S.	Land- u. Amtsgericht (Zi- vilabteilungen)	1 544 300	1 628 200	1901	1905	
Kolmar i. P.	Amtsgericht	92 300	91 700	1902	1903	
Königshütte	Amtsgericht (Umbau und Erweiterung)	99 100	99 100	1902	1903	
Gollnow	Amtsgericht	108 000	95 700	1903	1904	
Gelbern	"	100 700	87 500	1903	1904	
Schweß	Amtsgericht (Umbau und Erweiterung)	69 500	69 500	1903	1904	
Lüben	Amtsgericht	112 700	112 700	1903	1905	
Bromberg	Land- u. Amtsgericht (Er- weiterung)	433 900	430 100	1903	1906	
Erfurt	Land- u. Amtsgericht (Er- weiterung)	137 500	137 500	1904	1905	
Wreßchen	Amtsgericht	120 500	115 500	1904	1905	
Altona	Land- u. Amtsgericht (Er- weiterung)	1 077 300	1 026 800	1904	1907	
Grevenbroich	Amtsgericht	158 200	149 700	1905	1906	
Hogafen	"	99 500	99 100	1905	1906	
Zabrze	Amtsgericht (Umbau und Erweiterung)	266 100	257 600	1905	1907	
Breslau	Land- u. Amtsgericht (Er- weiterung)	201 400	206 900	1905	1907	
Eschwege	Amtsgericht	141 800	131 700	1905	1907	
Halle a. S.	Amtsgericht (Strafabteilg.)	464 800	462 800	1905	1908	
Pofen	Amtsgericht	1 331 200	1 296 200	1905	1908	
Berlin-Moabit	Strafgericht (Umbau) . .	940 200	934 000	1906	1907	
Gladenbach	Amtsgericht	107 600	107 600	1906	1907	
Castellau	"	137 100	137 100	1906	1907	
Elberfeld	"	929 000	893 200	1906	1908	
Düsseldorf	Oberlandesgericht . . .	1 358 400	1 358 400	1906	1909	

Ort	Bezeichnung des Baues	An- schlag- kosten <i>M</i>	Aus- führungs- kosten <i>M</i>	Der Bau ist		Bemerkungen
				be- gon- nen	be- endet	
Gleiwitz	Land- u. Amtsgericht (Erweiterung)	820 400	822 000	1906	1909	
Danzig	Land- u. Amtsgericht	2 205 000	.	1906	.	
Wirsitz	Amtsgericht	120 100	118 600	1907	1908	
Andernach	Amtsgericht (Erweiterung)	145 000	145 000	1907	1908	
Charlottenburg	Obduktions- und Leichen- schauhaus	204 300	204 300	1907	1909	
Hannover	Land- u. Amtsgericht (Zi- vilabteilungen)	2 456 000	.	1907	.	
Cöln	Oberlandesgericht, Land- u. Amtsgericht	5 309 300	.	1907	.	
Cassel	Oberlandesgericht, Land- u. Amtsgericht (Umbau)	69 000	69 000	1908	1909	
Segeberg	Amtsgericht	145 800	130 800	1908	1909	
Eilberfeld	Landgericht (Erweiterung)	424 700	424 700	1908	1909	
Berlin	Kammergericht	3 370 000	.	1908	.	
Glogau	Amtsgericht u. Schwur- gericht	485 500	.	1908	.	
Dortmund	Landgericht (Erweiterung)	798 000	.	1908	.	
Mayen	Amtsgericht	299 000	.	1908	.	
Neustadt D.-S.	"	249 600	.	1909	.	
Duisburg	Land- u. Amtsgericht (Er- weiterung)	1 626 900	.	1909	.	

Außerdem sind für Bauten von geringerer Bedeutung noch 298 400 *M* aufgewendet.

Gerichtsgebäude mit be- sonderen Gefängnissen.						
Gelsenkirchen	Amtsgericht u. Gefängnis	744 500	811 000	1897	1901	Anschlagsumme ist durch Nachanschläge erhöht.
Lützen	" "	113 800	107 400	1899	1900	
Alfeld	" "	132 800	129 700	1899	1900	
Bernstadt	" "	88 400	99 400	1899	1900	
Querfurt	" "	220 000	223 000	1899	1901	
Rixdorf	" "	757 000	832 000	1899	1901	Anschlagsumme ist durch Nachanschläge erhöht.
Cöpenick	" "	559 300	559 300	1899	1901	Anschlagsumme ist durch Nachanschläge erhöht.
Snowrazlaw (jetzt Hohenfalsa)	" "	661 000	647 900	1899	1901	Anschlagsumme ist durch Nachanschläge erhöht.

Ort	Bezeichnung des Baues	An- schlag- kosten <i>M</i>	Aus- führungs- kosten <i>M</i>	Der Bau ist		Bemerkungen
				be- gon- nen	be- endet	
Loßlau	Amtsgericht u. Gefängnis	216 600	216 500	1899	1901	
Ruhrort	" "	486 700	495 300	1899	1901	Aufschlagsumme ist durch Nachanschläge erhöht.
Barmen	" "	524 100	500 700	1899	1901	Aufschlagsumme ist durch Nachanschläge erhöht.
Mülheim a. Rh.	" "	411 700	426 400	1899	1902	Aufschlagsumme ist durch Nachanschläge erhöht.
Dortmund	" "	1 910 900	1 871 500	1899	1903	Aufschlagsumme ist durch Nachanschläge erhöht.
Mysłowitz	" "	647 600	625 700	1899	1903	Aufschlagsumme ist durch Nachanschläge erhöht.
Saalfeld	" "	137 400	126 500	1900	1901	
Homburg	" "					
	(Erweiterung)	79 600	74 300	1900	1901	
Rheinbach	Amtsgericht u. Gefängnis	134 900	132 500	1900	1902	
Kreuzburg D.=Pr.	Gerichtsumbau, Gefängnis	69 000	67 000	1900	1902	
Löwenberg	Amtsgericht u. Gefängnis	176 600	165 800	1900	1902	
Magdeburg	Land- u. Amtsgericht nebst Gefängnis	3 900 900	3 844 100	1900	1904	Aufschlagsumme ist durch Nachanschläge erhöht.
Bergen a. Rügen	Amtsgericht u. Gefängnis (Erweiterung)	155 500	165 700	1901	1902	
Frankenberg Märkisch- Friedland	Amtsgericht u. Gefängnis " "	120 900 115 300	116 200 108 000	1901 1901	1902 1902	
Festenberg	" "	109 100	107 200	1901	1902	
Karlshuh D.=E.	" "	77 600	80 800	1901	1902	
Bochum	" "					
	(Erweiterung)	400 400	400 200	1901	1902	
Rendsburg	Amtsgericht u. Gefängnis	314 800	297 700	1901	1903	
Pleß	" "	352 800	336 500	1901	1903	
Sommerfeld	" "	153 600	132 500	1901	1903	
Borken	" "	126 200	120 600	1901	1903	
Birstein	" "	141 800	136 200	1901	1903	
Neumünster	Amtsgericht u. Zentral- gefängnis	1 586 700	1 585 400	1901	1905	
Stade	Land- u. Amtsgericht und Gefängnis	410 200	402 200	1901	1905	
Bernau	Amtsgericht u. Gefängnis	134 200	134 200	1902	1903	
Zoffen	" "					
	(Erweiterung)	77 100	75 000	1902	1903	
Pr. Eylau	Amtsgericht u. Gefängnis	136 300	136 300	1902	1903	
Pillau	" "	95 200	92 900	1902	1903	

Ort	Bezeichnung des Baues	An- schlag- kosten <i>M</i>	Aus- führungs- kosten <i>M</i>	Der Bau ist		Bemerkungen
				be- gon- nen	be- endet	
Wischwill	Amtsgericht u. Gefängnis	136 500	129 800	1902	1903	
Garz	" "	113 900	98 300	1902	1904	
Uelzen	Amtsgericht u. Erweite- rung des Gefängnisses .	178 700	153 600	1902	1904	
Berlin-Moabit	Strafgericht und Unter- suchungsgefängnis (Er- weiterung)	8 674 200	8 644 200	1902	1906	
Wormbitt	Amtsgericht u. Gefängnis	106 400	104 300	1903	1904	
Pasewalk	" "	135 600	122 600	1903	1904	
Rathenow	" "	249 800	249 800	1903	1905	
Wongrowitz	" "	204 600	198 300	1903	1905	
Schloppe	" "	87 600	88 300	1903	1905	
Rhehdt	" "	299 300	278 500	1903	1907	
Westerland a. Sylt	" "	185 600	168 000	1904	1905	
Mhrensburg	" "	129 100	129 600	1904	1905	
Rybnik	Gericht u. Gefängnis (Um- bau)	186 900	186 900	1904	1906	
Großalmerode	Amtsgericht u. Gefängnis	135 500	132 300	1904	1906	
Gudensberg	" "	132 600	135 800	1904	1906	
Oberhausen	" "	538 200	542 100	1904	1906	
Necklinghausen	" "	774 100	772 100	1904	1906	
Mewe	" "	215 300	214 000	1905	1906	
Baldenburg	" "	129 900	129 000	1905	1906	
Friedland bei Waldenburg	" "	147 500	138 800	1905	1906	
Dranienburg	" "	329 600	329 600	1905	1906	
Cottbus	" "	586 700	581 600	1905	1907	
Ikehoe	" "	216 700	216 700	1905	1907	
Aperrade	" "	220 600	204 300	1905	1907	
Husum	" "	255 000	252 700	1905	1907	
Lüdenscheid	" "	234 100	227 200	1905	1907	
Mhrweiler	" "	206 100	198 000	1905	1907	
Dreßfurt	" "	124 300	124 200	1905	1907	
Fronhausen	" "	134 800	129 000	1905	1907	
Hermesfeil	" "	189 400	187 700	1905	1907	
Görlitz	Amtsgericht u. Gefängnis (Umbau u. Erweiterung)	819 900	.	1905	.	
Offen	Land- u. Amtsgericht und Gefängnis	3 703 300	.	1905	.	
Rödding	Amtsgerichtserweiterung und Gefängnis . . .	54 000	53 300	1906	1906	
Tennstedt	Amtsgericht u. Gefängnis	165 500	153 000	1906	1907	

Ort	Bezeichnung des Baus	An- schlags- kosten M	Aus- führungs- kosten M	Der Bau ist		Bemerkungen
				be- gon- nen	be- endet	
Klöge	Amtsgericht u. Gefängnis	145 600	144 900	1906	1907	
Passenheim	" "	166 000	159 300	1906	1907	
Wandsbek	" "	398 800	399 100	1906	1907	
Freiklar	" "	159 100	159 100	1906	1908	
Sonnenburg	" "					
	(Umbau)	52 100	49 600	1907	1907	
Heydekrug	Amtsgericht u. Gefängnis (Umbau u. Erweiterung)	181 000	180 000	1907	1908	
Gostyn	Amtsgericht u. Gefängnis	147 200	138 700	1907	1908	
Neufalz a. D.	" "	193 900	188 600	1907	1908	
Neumittelwalde	" "	148 600	142 800	1907	1908	
Ufermünde	" "	227 800	229 900	1907	1908	
Pinneberg	" "	225 100	215 200	1907	1908	
Fulda	Amtsgericht (Erweiterung) und Gefängnis . . .	208 500	207 400	1907	1908	
Lebach	Amtsgericht u. Gefängnis	204 500	184 900	1907	1908	
Landsberg a. W.	" "					
	(Erweiterung)	101 500	95 400	1907	1908	
Steinau a. D.	Amtsgericht u. Gefängnis	133 500	123 300	1907	1909	
Langensalza	" "	226 800	200 100	1907	1909	
Wittenberg	" "	402 500	384 700	1907	1909	
Potsdam	Landgericht (Erweiterung), Amtsgericht (Umbau) u. Gefängnis	745 400	.	1907	.	
Wünschelburg	Amtsgericht u. Gefängnis	161 200	154 200	1908	1909	
Rummelsburg	" "	172 300	169 700	1908	1909	
Barby	" "	145 900	128 800	1908	1909	
Rees	" "	162 100	160 100	1908	1909	
Christburg	" "	116 900	114 300	1908	1909	
Gzeräk	" "	194 400	.	1908	.	
Senftenberg	" "	470 000	.	1908	.	
Halberstadt	Landgericht u. Gefängnis	1 194 000	.	1908	.	
Hanau	Land- u. Amtsgericht und Gefängnis	1 028 500	.	1908	.	
Oberkaufungen	Amtsgericht u. Gefängnis	151 600	.	1909	.	
Nordenburg	" "	129 200	.	1909	.	
Pitzchen	" "	125 900	.	1909	.	
Schönebeck	" "	338 300	.	1909	.	
Elmsborn	" "	252 600	.	1909	.	
Emden	" "	546 000	.	1909	.	
Bocholt	" "	329 400	.	1909	.	
Deynhausen	" "	397 200	.	1909	.	

Ort	Bezeichnung des Baues	An-	Aus-	Der Bau		Bemerkungen
		schlag- kosten	füh- rungs- kosten	it	it	
		M	M	be- gon- nen	be- endet	
Weglar	Amtsgericht u. Gefängnis	370 600	.	1909	.	
Wontabaur	" "	231 900	.	1909	.	
W.-Glabbach	" "	1 333 200	.	1909	.	

Außerdem sind für Bauten von geringerer Bedeutung noch 658 700 M aufgewendet.

Gefängnisse und Straf- anstalten.						
Regel	Strafgefängnis	3 258 000	3 258 000	1896	1901	
	Gerichtsgefängnis (Erwei- terung)	330 100	338 700	1897	1900	Anschlagsumme ist durch Nachanschläge erhöht.
Berlin	Untersuchungsgefängnis .	1 177 000	1 133 500	1898	1901	
	Zentralgefängnis für jugendliche Gefangene	230 600	230 600	1898	1901	Anschlagsumme ist durch Nachanschläge erhöht.
Brieg	Gerichtsgefängnis (Erweiterung)	183 000	183 000	1898	1901	Anschlagsumme ist durch Nachanschläge erhöht.
Stettin	" "	135 000	135 000	1899	1900	
Harburg	" "	179 100	187 400	1899	1901	Anschlagsumme ist durch Nachanschläge erhöht.
Glückstadt	Strafgefängnis (Erweite- rung)	55 100	55 100	1900	1900	
Hagen	Gerichtsgefängnis (Erwei- terung)	94 600	90 600	1900	1901	
Gleiwitz	Gerichtsgefängnis (Umbau und Erweiterung) . .	164 000	153 300	1900	1902	
Gollnow	Zentralgefängnis (Erwei- terung)	515 300	490 000	1900	1904	Anschlagsumme ist durch Nachanschläge erhöht.
Danzig	Gerichtsgefängnis (Erweiterung)	717 800	628 800	1901	1904	
Hannover	" "	508 500	508 500	1901	1906	
Stendal	" "	205 500	204 900	1902	1904	
Duisburg	" "	103 500	90 700	1903	1904	
Elbing	" "	135 400	131 700	1903	1904	
Frankfurt a. M.	Gerichtsgefängnis . . .	628 700	555 600	1903	1905	
Naumburg a. S.	Gerichtsgefängnis (Erwei- terung)	249 900	215 900	1903	1905	
Plöthensee	Strafgefängnis (bauliche Erneuerungen)	587 700	587 700	1904	1909	
Landsberg D.-Pr.	Gerichtsgefängnis . . .	58 800	57 200	1905	1906	
Hahnau	" . . .	61 000	57 200	1905	1906	
Hirschberg	" . . .	170 600	163 300	1905	1906	

Ort	Bezeichnung des Baus	An- schlags- kosten <i>M</i>	Aus- führungs- kosten <i>M</i>	Der Bau ist		Bemerkungen
				be- gon- nen	be- endet	
Greifswald	Gerichtsgefängnis (Umbau und Erweiterung) . .	60 500	65 500	1905	1906	
Oldesloe	Gerichtsgefängnis . . .	56 900	58 600	1905	1906	
Wilhelmshaven	Gerichtsgefängnis (Erwei- terung)	90 100	90 100	1905	1906	
Werb	Zentralgefängnis	1 475 500	1 440 300	1905	1909	
Cassel	Gerichtsgefängnis (Erwei- terung)	79 000	75 500	1906	1907	
Tegel	Strafgefängnis (Lager- schuppen)	55 000	55 000	1907	1907	
Friedland D.-Pr.	Gerichtsgefängnis . . .	53 400	52 700	1907	1908	
Zobten	"	65 600	64 400	1907	1908	
Freiendiez	Zentralgefängnis	1 493 000	.	1907	.	
Halle a. S.	Gerichtsgefängnis (Umbau und Erweiterung) . .	220 000	220 000	1908	1909	
Wipperfürth	Gerichtsgefängnis . . .	51 400	48 600	1908	1909	
Hildesheim	"	257 700	.	1908	.	
Berlin-Moabit	Untersuchungsgefängnis (bauliche Ergänzungen)	660 700	.	1908	.	

Außerdem sind für Bauten von geringerer Bedeutung noch 562 700 *M* aufgewendet.

Dienstwohngebäude.						
Marienwerder	Oberlandesgerichtspräsi- dent (Erweiterung) . .	100 000	95 000	1900	1902	
Lautenburg	2 Amtsrichter	54 500	49 400	1904	1905	
Garnikau	2 "	51 300	48 000	1904	1905	
Bentfchen	2 "	50 500	48 900	1905	1906	
Tegel	Strafanstaltsbeamte . .	104 200	82 900	1905	1906	
Neumünster	Zentralgefängnisbeamte .	51 200	48 900	1906	1906	
Cassel	Oberlandesgerichtspräsident	177 000	177 100	1906	1907	
Preungesheim	Zentralgefängnisbeamte .	98 400	106 300	1906	1907	
Jarotfchin	2 Amtsrichter	52 300	52 000	1906	1907	
Wollstein	2 "	55 400	53 700	1906	1907	
Riel	Oberlandesgerichtspräsi- dent (Umbau u. Erwei- terung)	58 000	53 500	1907	1907	
Karthaus	2 Amtsrichter	56 700	56 700	1907	1908	
Hogafen	2 "	53 200	53 100	1907	1908	
Margonin	1 Amtsrichter, 2 Gerichts- schreiber	64 400	54 300	1907	1908	

Ort	Bezeichnung des Bau'es	An- schlag- kosten <i>M</i>	Aus- führungs- kosten <i>M</i>	Der Bau ist		Bemertungen
				be- gon- nen	be- endet	
Düsseldorf	Oberlandesgerichtspräsident	246 000	246 000	1907	1908	
Bremervörde	2 Amtsrichter	67 500	67 500	1908	1909	
Breslau	Oberlandesgerichtspräsident	173 400	173 400	1908	1909	

Außerdem sind für Bauten von geringerer Bedeutung noch 965 400 *M* aufgewendet.

5. Ministerium des Innern.

Ministerialgebäude.						
Berlin	Dienstgebäude für die Zen- tralverwaltung (Erwei- terungsbau)	445 800	440 300	1900	1902	Anschlagsumme ist durch Nachanschlag erhöht.
"	Oberverwaltungsgerichts- gebäude	1 804 500	1 777 500	1905	1907	
Polizeidienstgebäude.						
Berlin	Depot I u. III der be- rittenen Schutzmannschaft	395 000	405 700	1900	1904	
Hannover	Polizeidienstgebäude . .	1 158 300	1 158 300	1900	1904	
Rixdorf	" . .	423 000	406 500	1901	1903	
Wiesbaden	" . .	494 000	494 000	1901	1904	
Danzig	" . .	783 300	783 300	1901	1905	
Thorn	Landespolizeigeängnis .	109 700	83 000	1902	1905	
Stettin	Polizeidienstgebäude . .	940 900	902 600	1902	1905	
Berlin	Depot IV der berittenen Schutzmannschaft . . .	237 000	207 300	1903	1904	
Cöln	Polizeidienstgebäude . .	1 167 300	1 167 300	1904	1907	
Wilhelmshaven	" . .	97 200	97 000	1904	1906	
Cassel	" . .	656 300	651 300	1904	1907	
Berlin	Polizeidienstgebäude am Alexanderplatz (Umbau)	206 900	233 900	1905	1906	Abrechnung noch nicht abgeschlossen.
Kiel	Polizeidienstgebäude . .	670 700	658 600	1905	1908	
Charlottenburg	" . .	1 460 000	.	1906	.	
Berlin	Polizeidienstgebäude in der Magazinstraße . .	1 107 600	.	1907	1909	Abrechnung noch nicht abgeschlossen.
Aachen	Polizeidienstgebäude . .	1 031 500	.	1907	.	
Helgoland	Dienstgebäude für den landrätlichen Hilfsbeam- ten u. den Gendarmen .	60 000	60 000	1908	1909	

Außerdem sind für Bauten von geringerer Bedeutung noch 4 013 700 *M* aufgewendet.

Ort	Bezeichnung des Baues	An- schlags- kosten <i>M</i>	Aus- führungs- kosten <i>M</i>	Der Bau ist		Bemerkungen
				be- gon- nen	be- endet	
Strafanstalten.						
Wittlich	Gefängnis	1 736 400	1 551 500	1897	1902	Anschlagsumme ist durch Nachanschläge erhöht.
Cöln	„ (Erweiterung)	670 500	665 300	1897	1904	
Luckau	Strafanstalt (Umbauten)	177 400	177 400	1900	1904	Einschließlich Bau- leitungskosten von 2500 <i>M</i> .
Anrath	Gefängnis	2 013 500	1 563 100	1900	1905	
Lennep	„	51 900	51 900	1901	1902	
Celle	Strafanstalt (Um- u. Er- weiterungsbauten) . .	154 900	152 100	1901	1903	
Sonnenburg	Strafanstalt (Umbau) . .	102 300	124 300	1901	1903	
Lüttringhausen	Gefängnis	1 407 000	1 271 100	1902	1906	
Saarbrücken	„	583 200	549 200	1904	1908	
Striegau	Strafanstalt (Umbau) . .	58 000	58 000	1906	1909	
Rawitsch	„ „	99 100	99 100	1907	1909	
Cöln	Gefängnis (Aufstockung) .	60 400	.	1909	.	
Wehlheiden	Strafanstalt (Zentralhei- zung)	68 400	.	1909	.	

Außerdem sind für Bauten von geringerer Bedeutung noch 747 100 *M* aufgewendet.

6. Ministerium der geistlichen, Unterrichts- und
Medizinal-Angelegenheiten.

Ministerialgebäude.						
Berlin	Dienstgebäude für die Zen- tralverwaltung (Erwei- terungsbau)	885 400	835 000	1901	1903	
Gebäude für die geistliche Verwaltung.						
Stettin	Konfistorialdienstgebäude (Umbau)	42 600	39 600	1906	1907	
Posen	Dienstwohngebäude für den Konfistorial-Präsidenten	167 000	148 000	1907	1908	
Gebäude für die Medizinalverwaltung.						
Boßbrock	Quarantäneanstalt	146 900	136 500	1900	1901	
Kesserland Emden	„	132 300	132 000	1902	1903	
Neufahrwasser	„	77 500	77 000	1902	1903	
Swinemünde	„	140 000	140 000	1906	1908	
Bertrich	Badehaus u. Umbau des Kurhauses	233 200	233 200	1907	1909	

Ort	Bezeichnung des Baues	An- schlags- kosten <i>M</i>	Aus- führungs- kosten <i>M</i>	Der Bau ist		Bemerkungen
				be- gon- nen	be- endet	
Kirchen.						
Berlin	Dom	10 000 000	11 800 000	1893	1905	Ausführungskosten einschl. der durch die Gemeinden bewillig- ten Aufwendungen.
"	Evangelische St. Golgatha- kirche	279 600	281 600	1897	1900	
Wilhelmshaven	Evangelische Christuskirche	319 000	320 400	1897	1901	
Mühlhausen i. Th.	Marienkirche (Wiederher- stellung)	733 500	678 500	1897	1903	
Brotterode	Evangelische Kirche . . .	113 100	129 800	1898	1900	
Berlin	Evangelische Kirche St. Jo- hannes Evangelist . . .	218 900	210 200	1898	1900	
Münsterberg	Katholische Kirche (Wieder- herstellung)	183 000	194 600	1898	1900	
Leobschütz	Markgraf Friedrich-Gedächtniskirche	138 900	116 000	1899	1901	
Liebmühl	Evangelische Kirche . . .	115 000	95 400	1899	1901	
Neuenburg W.-Pr.	" "	171 700	183 000	1899	1902	
Wormditt	Katholische St. Johannis- kirche (Wiederherstellung)	104 000	107 000	1899	1903	
Halle a. S.	St. Pauluskirche	255 000	313 700	1900	1903	
Herford	Stift Berg (Wiederherstel- lung)	102 700	99 300	1900	1903	
Königsberg	Dom (Wiederherstellung)	676 700	729 200	1901	1907	
Neustadt D.-S.	Evangelische Kirche . . .	246 500	240 200	1902	1904	
Bentschen	" "	154 800	167 400	1902	1905	
Neufahrwasser	" "	179 400	176 500	1902	1905	
Schweidnitz	Katholische Kirche (Zustand- setzung)	140 000	150 000	1902	1909	
Magdeburg	Dom (Wiederherstellungen)	235 000	.	1902	.	
Kirchlinde	Katholische Kirche . . .	213 900	215 300	1903	1906	
Lankwitz	Dreifaltigkeitskirche . . .	293 100	348 200	1903	1906	
Ujch	Katholische Kirche . . .	193 600	190 000	1904	1907	
Flensburg	Kirche St. Jürgen	103 000	274 000	1904	1907	
Böfen						
St. Lazarus	Evangelische Kirche . . .	219 000	236 000	1904	1907	
Böfen-Wilda	" "	192 200	195 600	1904	1907	
Weglar	Dom (Wiederherstellung)	1 000 000	.	1904	.	
Thorn-Moder	Evangelische St. Georgen- kirche	118 600	114 600	1905	1907	
Groß-Strehlitz	Katholische Kirche . . .	343 300	320 000	1905	1908	
Liegnitz	Kaiser Friedrich-Gedächtniskirche	386 800	414 800	1905	1908	

Ort	Bezeichnung des Baus	An- schlags- kosten <i>M</i>	Aus- führungs- kosten <i>M</i>	Der Bau ist		Bemerkungen
				be- gon- nen	be- endet	
Neustettin	Evangelische Kirche . . .	301 400	325 000	1905	1908	
Stargard i. P.	Marienkirche (Wiederher- stellung)	248 100	284 600	1905	1909	
Bitterfeld	Evangelische Kirche . . .	280 000	370 000	1905	1909	
Anklam	Nikolaikirche (Wiederher- stellung)	166 300	257 300	1906	1909	
Nachen	Münster (Wiederherstellg.)	827 800	.	1906	.	
Cöln	Dom (Instandsetzung) .	2 080 000	.	1906	.	
Dobrilugk	Schloßkirche (Wiederher- stellung)	121 000	148 000	1907	1909	
Gollub	Evangelische Kirche . . .	115 000	132 000	1907	1909	
Hasserode	" " . . .	137 200	152 800	1907	1909	
Havelberg	Dom (Wiederherstellung)	76 100	86 100	1907	1909	
Herford	Johanniskirche (Wieder- herstellung)	225 500	261 600	1907	1909	
Höchst a. M.	Katholische Kirche . . .	320 000	316 100	1907	1909	
Neustadt W.-Pr.	Evangelische Kirche . . .	182 000	182 000	1907	1909	
Osternode D.-Pr.	" " . . .	175 000	202 700	1907	1909	
Greifenberg i. P.	St. Marienkirche (Wieder- herstellung)	90 000	.	1907	.	
Haynau i. Schl.	Evangelische Kirche (In- standsetzung)	152 400	173 000	1907	1909	
Lauenburg i. P.	Katholische St. Jakobikirche (Wiederherstellung) . .	56 400	.	1907	.	
Stralsund	Nikolaikirche (Instand- setzung)	73 000	86 800	1908	1909	
Werden	Abteikirche (Wiederherstel- lung)	87 700	147 200	1908	1909	
Dels	Schloßkirche (Wiederher- stellung)	280 000	330 000	1908	1909	
Altenberg	Dom (Wiederherstellung).	169 500	.	1908	.	
Cöln	Kirche St. Martin (In- standsetzung)	171 000	.	1908	.	
Fürstenwalde	Dom St. Marien (Wieder- herstellung)	225 000	.	1908	.	
Czerst	Katholische Kirche . . .	255 500	.	1909	.	
Haynau i. Schl.	" " . . .	200 000	.	1909	.	
Insprburg	Evangelische Kirche . . .	150 000	.	1909	.	
Trier	Dom (Umgestaltung des Westchores)	66 500	.	1909	.	

Ort	Bezeichnung des Baus	An- schlag- kosten <i>M</i>	Aus- führungs- kosten <i>M</i>	Der Bau ist		Bemerkungen
				be- gon- nen	be- endet	
Brodkau	Katholische Kirche . . .	176 000	.	1910	.	
"	Evangelische Kirche . . .	139 600	.	1910	.	
Bromberg	Deutsch-Katholische Kirche	321 000	.	1910	.	
Rosenberg	Katholische Kirche . . .	363 000	.	1910	.	

Außerdem sind für Kirchenbauten von geringerer Bedeutung noch 9 022 000 *M* aufgewendet.

Höhere Schulen.						
Stade	Gymnasium	181 000	179 600	1899	1901	
Cleve	"	216 500	247 600	1899	1902	
Leobschütz	"	210 000	198 400	1900	1902	
Kawitsch	"	255 700	224 200	1900	1903	Anschlagsumme ist durch Nachanschlag erhöht.
Dösnabrück	Gymnasium (Um- u. Er- weiterungsbau) . . .	103 100	106 900	1900	1900	
Gumbinnen	Gymnasium u. Realgym- nasium	320 000	323 000	1901	1903	
Posen=Zeritz	Kaiserin Augusta=Gym- nasium	473 000	462 800	1901	1903	
Dels	Gymnasium	298 000	280 300	1901	1903	
Gleiwitz	" (Umbau)	151 500	150 100	1902	1903	
Trarbach	"	244 000	249 900	1902	1904	
Hadersleben	" (Umbau)	133 400	125 400	1903	1904	
Clausthal	"	229 100	226 700	1903	1905	
Briesen	Realprogymnasium . . .	205 400	203 800	1904	1906	
Niesenburg	Realschule	205 100	201 800	1904	1906	
Nienburg	Progymnasium	267 900	252 400	1904	1906	
Halle a. S.	Lateinische Hauptschule .	387 000	355 600	1904	1906	
Krotoschin	Gymnasium (Um- u. Er- weiterungsbau) . . .	182 900	182 000	1904	1906	
Rastenburg	Realschule	422 400	425 200	1904	1907	
Dortmund	Gymnasium	416 400	413 000	1904	1907	
Münster	"	332 000	296 400	1905	1907	
Murich	"	259 700	259 700	1905	1908	
Putbus	Pädagogium (Um- u. Er- weiterungsbau) . . .	215 100	191 000	1906	1908	
Leer	Realgymnasium	388 000	383 000	1906	1909	
Bromberg	Realgymnasium (Erweite- rungsbau)	125 100	123 000	1907	1908	
Schleswig	Domschule (Erweiterungs- bau)	107 900	107 900	1907	1908	
Culm	Realschule	235 500	235 500	1907	1909	
Seehingen	Gymnasium u. Realschule	422 000	421 400	1907	1909	

Ort	Bezeichnung des Baues	An- schlags- kosten <i>M</i>	Aus- führungs- kosten <i>M</i>	Der Bau ist		Bemerkungen
				be- gon- nen	be- endet	
Hersfeld	Gymnasium (Um- u. Er- weiterungsbau) . . .	228 500	227 000	1907	1909	
Duisburg	Gymnasium	489 500	456 400	1907	1909	
Kiel	" (Um- u. Er- weiterungsbau) . . .	112 000	108 100	1908	1909	
Königshütte	Realschule	357 000	.	1908	.	
Löbau	Progymnasium	108 000	.	1909	.	
Glogau	Gymnasium	348 000	.	1909	.	
Frankfurt a. M.	Sachsenhauser Gymnasium	365 000	.	1909	.	
Elberfeld	Gymnasium	436 200	.	1909	.	
Wesel	Gymnasium u. Realschule	511 000	.	1909	.	
Doppeln	Gymnasium (Um- u. Er- weiterungsbau) . . .	100 000	.	1909	.	
Spandau	Landesturnanstalt . . .	865 000	.	1909	.	

Außerdem sind für Bauten von geringerer Bedeutung noch 2 455 500 *M* aufgewendet.

Seminare und Alumnate.					
Elten	Lehrerseminar	233 000	233 000	1899	1901
Dronhig	Erziehungs- u. Bildungs- anstalt (Um- u. Erweite- rungsbau)	421 500	419 700	1900	1903
Burgsteinfurt	Lehrerinnenseminar . . .	507 900	496 000	1901	1903
Rheydt	Lehrerseminar	309 300	285 200	1901	1903
Berent	Lehrerseminar (Wiederauf- bau)	162 000	161 000	1902	1903
Fraustadt	Lehrerseminar	489 800	488 000	1902	1904
Deutsch-Krone	"	498 100	492 500	1902	1905
Schneidemühl	"	430 600	425 300	1902	1905
Tondern	Lehrgebäude des Seminars	113 000	104 700	1904	1905
Odenkirchen	Lehrerseminar	333 900	310 300	1904	1906
Friedeberg N.-M.	"	318 900	317 300	1905	1907
Hildesheim	Lehrerseminar (Um- u. Er- weiterungsbau) . . .	117 500	109 800	1905	1907
Memel	Lehrerseminar	569 000	555 000	1905	1908
Lyck	"	529 600	522 100	1905	1908
Danzig-Langfuhr	"	543 300	529 000	1905	1908
Neustadt W.-Pr.	"	503 200	500 200	1905	1908
Rogasen	"	530 800	526 000	1905	1908
Bromberg	" (katholisch)	504 900	504 700	1905	1908
Weißenfels	"	525 300	563 900	1905	1908
Lissa	"	313 800	303 400	1906	1908
Gummersbach	"	311 900	309 800	1906	1908

Ort	Bezeichnung des Baues	An- schlag- kosten <i>M</i>	Aus- führungs- kosten <i>M</i>	Der Bau ist		Bemerkungen
				be- gon- nen	be- endet	
Thorn	Lehrerseminar (katholisch)	509 400	506 900	1906	1909	
Lissa	Lehrerinnenseminar . . .	462 000	455 000	1906	1909	
Wongrowitz	Lehrerseminar	539 000	539 000	1906	1909	
Herford	"	287 100	280 300	1906	1909	
Arnsberg	Lehrerinnenseminar . . .	567 200	567 200	1906	1909	
Koblenz	"	558 000	554 000	1907	1909	
Franzburg	Lehrerseminar (Wiederauf- bau)	156 000	169 500	1907	1909	
Breslau						
Pöpelwitz	Lehrerseminar	324 500	311 800	1907	1909	
Braunsberg	Lehrerseminar (Um- und Erweiterungsbau) . .	122 500	120 700	1907	1909	
Thorn	Lehrerseminar (evangelisch)	473 000	.	1907	.	
Schwerin a. W.	"	289 200	.	1908	.	
Beuthen	Lehrerinnenseminar . . .	490 000	.	1908	.	
Gisleben	Lehrerseminar	377 000	.	1908	.	
Prüm	Früheres Abteigebäude, enthaltend Seminar, Amtsgericht und Gym- nasium (Ausbau) . . .	639 500	.	1908	.	
Spandau	Seminar für Stadtschulen	658 000	.	1909	.	
Unna	Lehrerseminar	298 000	.	1909	.	
Rotenburg a. F.	Lehrerinnenseminar . . .	490 000	.	1909	.	
Wipperfürth	Lehrerseminar	290 000	.	1909	.	

Außerdem sind für Gebäude von geringerer Bedeutung noch 2 393 800 *M* aufgewendet, darunter befinden sich 43 Dienstwohngebäude für Kreischulinpektoren.

Gebäude für Kunst und Wissenschaft.						
Marienburg	Schloß (Wiederherstellung)	6 705 000	.	1882	.	
Berlin	Kaiser Friedrich-Museum.	5 549 000	6 021 000	1897	1904	Anschlagssumme ist durch Nachanschlag erhöht.
"	Akademiische Hochschule für die bildenden Künste und für Musik	5 136 000	5 363 900	1898	1901	Anschlagssumme ist durch Nachanschlag erhöht.
Homburg v. d. S.	Prätorium der Saalburg (Wiederaufbau) . . .	360 000	393 700	1899	1901	
Berlin	Kunstgewerbemuseum (Erweiterung)	2 512 600	2 532 600	1901	1905	
Cassel	Kunstakademie	704 500	787 500	1902	1907	

Ort	Bezeichnung des Baues	An- schlags- kosten <i>M</i>	Aus- führungs- kosten <i>M</i>	Der Bau ist		Bemerkungen
				be- gon- nen	be- endet	
Berlin	Königliche u. Universitäts- bibliothek	12 022 000	.	1903	.	
"	Umbau des Gräfl. Arnim- schen Palais für Zwecke der Akademie der Künste	570 000	593 200	1904	1905	
"	Museum für Antike u. für ältere deutsche Kunst . .	6 887 500	.	1909	.	

Außerdem sind für Bauten von geringerer Bedeutung noch 3 049 300 *M* aufgewendet.

Universitätsbauten.						
Marburg	Bibliothek	432 900	438 600	1897	1900	Anschlagsumme ist durch Nachanschlag erhöht.
Berlin	I. Chemisches Institut .	1 669 700	1 669 700	1897	1900	
Göttingen	Anatomisches Institut . .	226 000	226 000	1898	1900	
Kiel	Physikalisches Institut . .	237 600	237 600	1898	1900	
Breslau	" "	335 800	348 500	1898	1900	
Kiel	Frerenklinik	1 243 500	1 226 500	1898	1901	Anschlagsumme ist durch Nachanschlag erhöht.
Königsberg	Bibliothek	512 000	512 000	1898	1901	Anschlagsumme ist durch Nachanschlag erhöht.
Berlin (Dahlem)	Botanischer Garten mit Museum, Pharmazeuti- schem Institut usw. . .	5 165 000	5 975 700	1898	1909	
Berlin	Charité, Neu- und Um- bauten	10 952 000	.	1898	.	Anschlagsumme ist durch Nachanschlag erhöht.
Marburg	Anatomisches Institut . .	601 000	601 000	1899	1901	Anschlagsumme ist durch Nachanschlag erhöht.
Bonn	Chemisches Institut (Er- weiterung)	267 800	274 600	1899	1901	
Breslau	Kinder-Poliklinik u. Klinik	188 000	188 000	1900	1901	Anschlagsumme ist durch Nachanschlag erhöht.
Kiel	Kollegiengebäude (Erwei- terung)	373 500	373 500	1900	1902	Anschlagsumme ist durch Nachanschlag erhöht.
Bonn	Augenklinik	344 500	344 500	1900	1903	Anschlagsumme ist durch Nachanschlag erhöht.
Halle a. S.	Auditorien- und Seminar- gebäude	544 100	544 100	1900	1903	Anschlagsumme ist durch Nachanschlag erhöht.
Greifswald	Chirurgische Klinik . . .	655 300	676 300	1900	1903	Anschlagsumme ist durch Nachanschlag erhöht.
"	Frauenklinik (Erweiterung)	315 200	315 200	1900	1903	Anschlagsumme ist durch Nachanschlag erhöht.
Breslau	Zoologisches Museum . .	559 100	559 100	1901	1904	

Ort	Bezeichnung des Baues	An- schlags- kosten <i>M</i>	Aus- führungs- kosten <i>M</i>	Der Bau ist		Bemerkungen
				be- gon- nen	be- endet	
Kiel	Chirurgische Klinik . . .	702 600	702 600	1902	1904	
Berlin	Poliklinisches Institut für innere Medizin.	923 400	923 400	1902	1905	
Greifswald	Irrenklinik	685 300	709 100	1902	1905	
Breslau	Irrenklinik	862 700	862 700	1904	1907	
Greifswald	Chemisches Institut . . .	513 200	532 000	1904	1907	
Kiel	Kunstmuseum	500 000	500 000	1907	1909	
Berlin	Alte Königl. Bibliothek (Umbau)	1 205 200	.	1908	.	

Außerdem sind für Bauten von geringerer Bedeutung noch 15 106 700 *M* aufgewendet.

Bauten für Technische Hochschulen.						
Aachen	Bibliothek	139 000	139 000	1898	1900	
Berlin= Charlottenburg	Technische Hochschule (Er- weiterung)	1 182 000	1 199 300	1899	1901	Anschlagssumme ist durch Nachanschlüsse erhöht.
Danzig	Technische Hochschule . .	5 629 400	5 629 400	1900	1904	Anschlagssumme ist durch Nachanschlüsse erhöht.
Berlin=Dahlem	Materialprüfungsamt	2 065 400	2 010 400	1901	1906	
Berlin= Charlottenburg	Institut für technische Che- mie	584 300	584 300	1903	1906	
Breslau	Technische Hochschule . .	4 780 300	.	1903	.	
Aachen	Gebäude für das Reiff- museum und die Archi- tekturabteilung	653 400	653 400	1904	1909	
"	Eisenhüttenmännisches und Metallurgisches Institut	1 197 900	1 187 800	1905	1909	
Berlin= Charlottenburg	Chemiegebäude (Erweite- rung)	665 100	713 600	1906	1908	
Hannover	Chemische Institute . . .	1 727 400	.	1906	.	

Außerdem sind für Bauten von geringerer Bedeutung noch 2 786 900 *M* aufgewendet.

7. Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten.

Ministerialgebäude.						
Berlin	Dienstgebäude für die Zen- tralverwaltung Leipziger Platz 10 (Umbau) . .	110 000	101 600	1907	1907	
"	desgl. Leipziger Platz 6-9 (Umbau)	81 400	72 200	1907	1908	

Ort	Bezeichnung des Bauwerks	An- schlags- kosten <i>M</i>	Aus- führungs- kosten <i>M</i>	Der Bau ist		Bemerkungen
				be- gon- nen	be- endet	
	Gebäude für akademischen und Fachunterricht.					
Hannover	Tierärztliche Hochschule .	1 996 200	1 982 200	1895	1901	Anschlagssumme ist durch Nachanschlag erhöht.
Berlin	Tierärztliche Hochschule, Hygienisches Institut .	154 400	157 400	1898	1900	
Weisenheim	Obst- u. Weinbaulehran- stalt (Um- u. Erweite- rungsbau)	235 200	227 300	1899	1901	
Bonn- Poppelsdorf	Landwirtschaftliche Akade- mie, Institute für Boden- und Pflanzenlehre und für Tierphysiologie . .	202 800	202 500	1899	1902	Anschlagssumme ist durch Nachanschläge erhöht.
Berlin	Tierärztliche Hochschule, Anatomisches Institut .	308 000	319 000	1900	1902	
Hannover	Tierärztliche Hochschule, Hygienisches Institut .	192 700	190 500	1900	1901	
Bonn- Poppelsdorf	Landwirtschaftliche Akade- mie, Kalorimeterhaus .	89 700	89 700	1902	1903	
Berlin	Tierärztliche Hochschule, Pharmakologisches Insti- tut (Um- u. Erweite- rungsbau)	92 800	92 800	1903	1904	
"	Landwirtschaftliche Hoch- schule (Erweiterung) .	725 000	725 000	1903	1905	
Dromberg	Landwirtschaftliche Ver- suchsanstalt	945 000	931 000	1904	1906	
Bonn- Poppelsdorf	Landwirtschaftliche Akade- mie, Molkerei u. Gärt- nerhaus	136 400	136 400	1904	1906	
" "	Landwirtschaftliche Akade- mie, (Um- u. Erweite- rungsbau)	81 400	81 400	1905	1907	
" "	desgl. (Erweiterungsbau)	160 800	160 800	1906	1907	
Friedrichshagen Berlin	Institut für Binnenfischerei Landwirtschaftliche Hoch- schule (Erweiterungsbau)	203 000 1 828 800	202 900 .	1906 1906	1908 .	
	Gebäude in Kurorten und für Weinbergdomänen.					
Bad Nenndorf	Badehaus	57 300	52 200	1901	1902	
Trier	Zentralweinfelder	419 800	314 600	1901	1904	

Ort	Bezeichnung des Baues	An- schlags- kosten <i>M</i>	Aus- führungs- kosten <i>M</i>	Der Bau ist		Bemerkungen
				be- gon- nen	be- endet	
Langenschwalbach Ems	Moorbadeanstalt	508 600	481 200	1902	1905	
	Küchengebäude u. Pastil- lenfabrik	107 300	101 500	1902	1903	
Bad Nenndorf	Deisterhaus	64 000	64 500	1904	1905	
" "	Logier- und Badehaus . .	649 300	649 300	1904	1906	
Trier	Küfereigebäude	62 000	50 900	1904	1905	
Welterberg	Weinbergsdomäne, Keltereigebäude.	109 000	102 700	1905	1906	
Serrig	Keltereigebäude	171 300	118 700	1905	1906	
Bad Nenndorf	Schlammbadehaus	90 000	75 100	1906	1906	
Ems	Wasserturm	88 900	88 900	1907	1908	
Geisenheim	Pflanzenpathologische Ver- suchstation	64 000	64 000	1907	1909	
Bad Nenndorf	Kur- u. Theateraal	76 100	70 300	1908	1909	
Ems	Lagerhalle	186 000	186 000	1908	1909	

Außerdem sind für Bauten von geringerer Bedeutung noch 336 300 *M* aufgewendet.

	Gebäude für General- kommissionen.				
Düsseldorf	Dienstgebäude für die Ge- neralkommission (Er- weiterung)	120 000	109 000	1902	1903
	Ansiedlungskommission für die Provinzen West- preußen und Posen.				
Posen	Dienstgebäude für die An- siedlungskommission . .	2 255 000	2 255 000	1905	1909
	Kirchen.				
Wittenburg	Evangelische Kirche . . .	57 950	58 200	1900	1901
Raschkow	" " . . .	91 000	91 900	1900	1902
Waldau	" " . . .	51 000	64 700	1902	1903
Lindenbrück	" " . . .	54 300	53 500	1903	1904
Leichrode	" " . . .	63 400	66 500	1903	1904
Poldersee	" " . . .	54 700	60 900	1904	1905
Ludom	" " . . .	56 000	56 000	1905	1906
Strangen	" " . . .	66 500	60 000	1906	1907
Altraden	" " . . .	57 000	70 000	1906	1908

Ort	Bezeichnung des Baues	In- schlag- kosten <i>M</i>	Aus- führungs- kosten <i>M</i>	Der Bau ist		Bemerkungen
				be- gon- nen	be- endet	
Marienbronn	Katholische Kirche . . .	63 000	77 700	1907	1909	
Osterbitz	Evangelische Kirche . . .	69 000	59 400	1907	1909	
Wd. Kruschin	" " . . .	76 500	.	1907	.	
Zinsdorf	" " . . .	55 000	.	1908	.	
Konec	" " . . .	76 800	.	1908	.	
Nordheim	" " . . .	75 000	.	1909	.	
Seglein	" " . . .	68 500	.	1909	.	
Eigenheim	" " . . .	69 000	.	1909	.	

Außerdem sind für Kirchengebäude von geringerer Bedeutung noch 360 000 *M* aufgewendet.

