

**Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes,
des Betriebes, der finanziellen Erträge
und die Organisation der Verwaltung der preußischen
Staatsbahnen**

in Tabellen zusammengestellt

von

Heinr. Macco

Ingenieur

Mitglied des Hauses der Abgeordneten



Springer-Verlag
Berlin Heidelberg GmbH

1908

**Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes,
des Betriebes, der finanziellen Erträge
und die Organisation der Verwaltung der preußischen
Staatsbahnen**

in Tabellen zusammengestellt

von

Heinr. Macco

Ingenieur

Mitglied des Hauses der Abgeordneten



Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH 1908

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

ISBN 978-3-662-32421-9

ISBN 978-3-662-33248-1 (eBook)

DOI 10.1007/978-3-662-33248-1

Vorwort.

Die freundliche Aufnahme, welche eine vom Verfasser jährlich für seine Fraktionsgenossen zusammengestellte Übersicht der Betriebsergebnisse und des Stats der preussischen Eisenbahnverwaltung gefunden hat, veranlaßt ihn, das erstere Material in etwas erweiterter Form in diesem Heftchen zusammenzustellen.

Das Bedürfnis, einen Überblick über das umfangreiche und vielseitige Gebiet der Verwaltung der preussischen Staatsseisenbahnen zu erhalten, und damit eine Beurteilung der von den Beamten erhobenen Ansprüche auf Verbesserung ihres Einkommens zu erleichtern, führte dazu, die in dem letzten Teil enthaltene Zusammenstellung der Organisation der Staatsbahnen und der Stellung und Gehälter der einzelnen Beamtenklassen innerhalb derselben hinzuzufügen.

Es ist weder beabsichtigt, etwas neues für den Fachmann zu bringen, noch Kritik an dem Bestehenden auszuüben, sondern lediglich das Material zur allgemeinen Beurteilung unserer Staatsseisenbahnen in einer leicht übersichtlichen Form den Interessenten darzubieten. Wenn damit ein weiteres Studium veranlaßt und der Kreis derjenigen erweitert wird, die sich mit dem für unser wirtschaftliches Leben so überaus wichtigen Gegenstand der Verkehrsmittel befassen, so ist der Zweck der Arbeit erreicht.

Mit überaus liebenswürdiger Erlaubnis des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten hat das vorliegende amtliche Material der Arbeit zugrunde gelegt werden können. Dem Herrn Minister und Herrn Ministerialdirektor Wehrmann sage ich dafür meinen wärmsten Dank.

Mit Erlaubnis des Herrn Ministers hat Herr Rechnungsrat Schelle im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in gewissenhafter und tatkräftiger Mithilfe die Arbeit unterstützt, und ich drücke auch ihm an dieser Stelle den wohlverdienten Dank aus.

Siegen, im Januar 1908.

Der Verfasser.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
A. Entwicklung und Stand der Eisenbahnen in Preußen.	
Vollspurige Hauptbahnen	9
Vollspurige Nebenbahnen	9
Zugang durch Neubau	9
Zugang durch Ankäufe	9
Zugang an Vollbahnen durch Neubau	9
Zugang an Nebenbahnen durch Neubau	9
Ein-, zwei- und mehrgleisige Strecken der	
Hauptbahnen	14
Nebenbahnen	14
Schmalspurbahnen	14
Länge der zu unterhaltenden Bahnkörper und Gleise	15
Betriebslänge der Kleinbahnen	16
Betriebslänge der Straßenbahnen	16
Staatliche Beihilfe zu Kleinbahnen	16
Übersicht des gesamten preussischen Eisenbahnnetzes	
im ganzen	17
in den einzelnen Provinzen	17
B. Personenverkehr.	
Normale Gebühren des Personen- und Gepäckverkehrs	18
Anzahl der beförderten Personen	19
Anzahl der gefahrenen Personenkilometer	19
Einnahmen für den Personenkilometer	19
Der Personenverkehr in den einzelnen Klassen	20
C. Güterverkehr.	
Tariffschema und Frachtsätze für den Normaltarif der Deutschen	
Eisenbahnen	21
Ausnahmetarife	22
Güterverkehr der einzelnen Tarifklassen in 1906	
in Tonnen	23
in Tonnenkilometer	23
Einnahme per Tonnenkilometer	23

	Seite
Gegen Frachtbriefe gefahrene Güter	
in Tonnen	24
in Tonnenkilometer	24
im Normaltarif	24
in Ausnahmetarifen	24
Einnahmen in Normal- und Ausnahmetarifen	24
Der Kohlenverkehr und seine Einnahmen	25
Gütertransport in den einzelnen Provinzen und Bezirken	
auf den Kilometer Eisenbahn	26
auf einen Quadratkilometer Fläche	26
auf einen Einwohner	26
Eisenbahntransporte	
der Landwirtschaft	28
der Viehwirtschaft	28
der Forstwirtschaft	28
des Berg- und Hüttenwesens	28
D. Der Fuhrpark und seine Leistungen.	
Bestand an Lokomotiven	29
" " Personenwagen	29
" " Gepäckwagen	29
" " Güterwagen	29
Leistungen der Lokomotiven	30
" " Personenwagen	30
" " Güterwagen	31
E. Die finanziellen Ergebnisse des Verkehrs.	
Einnahme aus dem Personenverkehr	32
" " " Güterverkehr	32
" " im ganzen	33
Ausgabe im ganzen	33
Überschuß	33
Verhältnis der Einnahme aus dem Personen- und Güterverkehr	34
Betriebskoeffizient	34
F. Anlagekapital.	
Verwendetes Anlagekapital	35
Einzelposten des Anlagekapitals	36
G. Vergleich der Betriebsergebnisse von 1886 und 1906	37
H. Übersicht der Überschüsse und deren rechnerische Verwendung.	
Rechnungsmäßige Gesamteinnahme und =ausgabe	40
Rechnungsmäßiger Überschuß	40
Grundsumme der Eisenbahnkapitalschuld	40
Reinüberschuß	40
Rechnungsmäßige Verwendung des Überschusses	40

	Seite
Zuschuß zum Extraordinarium	41
Beitrag zu den etatsmäßigen Staatsausgaben	41
Sonstige Verwendung des Überschusses.	41
Rechnerisch verbleibende Staatsbahnkapitalschuld	41
Wirkliche Eisenbahnkapitalschuld	41
Preussische Staatschuld	42
 Die Beamten und Arbeiter sowie die Organisation der Verwaltung.	
Zahl der angestellten Beamten	43
" " Hilfsbedienteten	43
" " beschäftigten Arbeiter	43
Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten	44
Das Zentralamt und die Eisenbahndirektionen	44
Die Betriebsinspektionen	44
Die Maschineninspektionen	44
Die Verkehrsinspektionen	44
Die Werkstätteninspektionen	44
Die Bauabteilungen	44
Das Personal im mittleren und unteren Dienst	44

A.

Die Entwicklung und der Stand der Eisenbahnen in Preußen.

In der folgenden Tabelle 1 ist die Entwicklung der Bahnlänge der vollspurigen Haupt- und Nebenbahnen der preußischen Staatsbahnverwaltung seit dem Jahre 1850 bis Ende 1906 in Spalte 2, 5 und 13 zusammengestellt. Die Spalten 2—10 enthalten die Längen der für Rechnung des preußischen Staates, die Spalten 11 und 12 die für fremde Rechnung seitens der Staatsverwaltung betriebenen Bahnen. Der Zugang in den einzelnen Jahren durch Neueröffnung ist in Spalte 3, der Zugang durch Ankäufe bzw. durch Verstaatlichung in Spalte 4 enthalten. Die Länge der zwei- und mehrgleisigen Bahnen, soweit solche für Rechnung des preußischen Staates betrieben werden, ist in Spalte 9 aufgeführt.

Nach dem Betriebsbericht für 1906 S. 172 hat der preußische Staat seit 1880 erworben an

Hauptbahnen	15 030,38 km
Nebenbahnen	1 863,35 "
Der Bestand an Nebenbahnen betrug Ende 1906 Sp. 10	13 702,91 "
" " " " " " 1880 " "	1 279,63 "
<hr/>	
Demnach Vermehrung an Nebenbahnen in 1880—1906	12 423,28 km
Darunter von anderen erorbene Nebenbahnen . . .	1 863,35 "
<hr/>	
Es sind also an Nebenbahnen seit 1880 gebaut worden	10 559,93 km
Da das preußische Staatsbahnnetz durch Neueröffnung von Strecken seit 1880 Sp. 3 sich um . . .	12 430,41 "
vermehrt hat und sich darunter	10 559,93 "
<hr/>	
Nebenbahnen befinden, so ist dasselbe von 1880 bis 1906 um annähernd	1 870,48 km
Vollbahnen durch Neueröffnung bzw. Neubau vermehrt worden.	

Tabelle 1.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Jahr	A. Vollspurige Haupt- und Nebenbahnen unter							
	a) für Rechnung des preussischen Staates betrieben							
	Bahnlänge am Anfang des Jahres km	Zugang im Laufe des Jahres		Bahnlänge des Jahres km	Davon (Sp. 5)			
		durch Neu- eröffnung von Strecken u. v. km	durch Erwerb von Eisen- bahnen km		preußi- sches Eigentum km	heffi- sches km	hadi- sches km	zwei- und mehr- gleisig km
1850	—	87,45	—	87,45	87,45	—	—	—
1851	87,45	162,28	—	249,73	249,73	—	—	—
1852	249,73	273,03	389,48	912,24	912,24	—	—	—
1853	912,24	115,63	—	1 027,87	1 027,87	—	—	1,51
1854	1 027,87	—	—	1 027,87	1 027,87	—	—	1,51
1855	1 027,87	—	34,94	1 062,81	1 062,81	—	—	9,79
1856	1 062,81	38,57	—	1 101,38	1 101,38	—	—	31,62
1857	1 101,38	151,43	—	1 252,81	1 252,81	—	—	124,49
1858	1 252,81	39,57	—	1 292,38	1 292,38	—	—	196,06
1859	1 292,38	1,02	—	1 293,40	1 293,40	—	—	284,98
1860	1 293,40	200,39	—	1 493,79	1 493,79	—	—	417,30
1861	1 493,79	57,99	—	1 551,78	1 551,78	—	—	417,97
1862	1 551,78	15,21	—	1 566,99	1 566,99	—	—	419,36
1863	1 566,99	—	—	1 566,99	1 566,99	—	—	419,36
1864	1 566,99	41,43	—	1 608,42	1 608,42	—	—	500,53
1865	1 608,42	93,53	—	1 701,95	1 701,95	—	—	556,74
1866	1 701,95	1 101,32	—	2 803,27	2 803,27	—	—	1 037,98
1867	2 803,27	155,59	—	2 958,86	2 958,86	—	—	1 140,53
1868	2 958,86	200,68	—	3 159,54	3 159,54	—	—	1 293,80
1869	3 159,54	35,63	—	3 195,17	3 195,17	—	—	1 350,37
1870	3 195,17	49,86	—	3 245,03	3 245,03	—	—	1 380,65
1871	3 245,03	301,36	—	3 546,39	3 546,39	—	—	1 529,56
1872	3 546,39	124,49	49,97	3 720,85	3 720,85	—	—	1 761,22
1873	3 720,85	149,81	—	3 870,66	3 870,66	—	—	1 920,25
1874	3 870,66	—	—	3 870,66	3 870,66	—	—	1 997,22
1875	3 870,66	230,18	—	4 100,84	4 100,84	—	—	2 335,00
1876	4 100,84	84,43	223,54	4 408,81	4 408,81	—	—	2 457,67
1877	4 408,81	394,99	—	4 803,80	4 803,80	—	—	2 531,28
1878	4 803,80	451,48	—	5 255,28	5 255,28	—	—	2 649,07
1879	5 255,28	794,14	—	6 049,42	6 049,42	—	—	2 867,20

Tabelle 1.

10	11	12	13	14	15	16
preussischer Staatsverwaltung				B. Vollspurige Haupt- und Nebenbahnen in Preußen am Ende des Jahres		
waren:	b) für fremde Rechnung		Zusammen	davon		
	Bahnlänge am Ende des Jahres	Von der Länge in Spalte 11 waren zweigleisig		überhaupt	Staats- und städtische Eisenbahnen	Privatbahnen
Nebenbahnen	km	km	Spalte 5 + 11 km	km	km	km
Die Unterscheidung nach Haupt- und Nebenbahnen besteht erst seit 1880.	481,31 660,45 331,98 356,28 390,17 479,25 495,16 1 050,24 1 117,96 1 222,41	— — — — 5,35 5,35 5,35 230,08 236,76 250,49 254,28 258,13 264,87 264,75 271,92 299,97 320,70 378,10 478,54 526,37 605,39 646,67 704,42 818,37 910,00 942,08 949,26 988,06 988,06 1 001,31	568,76 910,18 1 244,22 1 384,15 1 418,04 1 542,06 1 596,54 2 303,05 2 410,34 2 515,81 2 763,10 2 906,32 2 974,62 2 981,74 3 028,67 3 131,87 4 270,25 4 479,48 4 850,44 4 892,54 5 074,98 5 438,25 5 875,02 6 332,00 6 478,68 6 869,54 7 368,28 8 253,09 9 107,11 9 939,75	Genau vergleichsfähige Aufzeichnungen bestehen erst seit dem Erscheinen der im Reichs-Eisenbahn-Amte bearbeiteten „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands“ (1880).		
—	1 269,31	254,28	2 763,10			
—	1 354,54	258,13	2 906,32			
—	1 407,63	264,87	2 974,62			
—	1 414,75	264,75	2 981,74			
—	1 420,25	271,92	3 028,67			
—	1 429,92	299,97	3 131,87			
—	1 466,98	320,70	4 270,25			
—	1 520,62	378,10	4 479,48			
—	1 690,90	478,54	4 850,44			
—	1 697,37	526,37	4 892,54			
—	1 829,05	605,39	5 074,98			
—	1 891,86	646,67	5 438,25			
—	2 154,17	704,42	5 875,02			
—	2 461,34	818,37	6 332,00			
—	2 608,02	910,00	6 478,68			
—	2 768,70	942,08	6 869,54			
—	2 959,47	949,26	7 368,28			
—	3 499,29	988,06	8 253,09			
—	3 851,83	988,06	9 107,11			
—	3 890,33	1 001,31	9 939,75			

1	2	3	4	5	6	7	8	9
A. Vollständige Haupt- und Nebenbahnen unter								
a) für Rechnung des preußischen Staates betrieben								
Jahr	Bahnlänge am Anfang des Jahres km	Zugang im Laufe des Jahres		Bahn- länge am Ende des Jahres km	Davon (Spalte 5)			
		durch Öff- nung von Strecken n. v. km	durch Erwerb von Eisen- bahnen km		preußi- sches Eigentum km	hessisches Eigentum km	badisches Eigentum km	zwei- und mehr- gleisig km
1880	6 049,16	193,29	5 002,13	11 244,58	11 244,58	—	—	4 762,42
1881	11 244,58	153,11	—	11 397,69	11 397,64	—	—	5 011,65
1882	11 397,69	212,58	2 424,30	14 034,57	14 034,57	—	—	6 491,22
1883	14 034,57	465,17	931,34	15 431,08	15 431,08	—	—	6 732,41
1884	15 431,08	551,77	3 394,88	19 377,73	19 377,73	—	—	7 822,10
1885	19 377,73	431,71	1 108,41	20 917,85	20 917,85	—	—	8 198,60
1886	20 918,56	361,34	—	21 279,90	21 279,90	—	—	8 301,56
1887	21 280,25	600,78	524,58	22 405,61	22 405,61	—	—	8 393,41
1888	22 405,58	555,88	—	22 961,46	22 961,46	—	—	8 476,91
1889	22 961,33	683,29	87,98	23 732,60	23 732,60	—	—	8 910,88
1890	23 732,66	527,69	447,80	24 708,15	24 708,15	—	—	9 111,04
1891	24 708,88	302,09	—	25 010,97	25 010,97	—	—	9 534,98
1892	25 011,03	388,34	—	25 399,37	25 399,37	—	—	10 038,99
1893	25 399,26	310,11	172,31	25 881,68	25 881,68	—	—	10 388,71
1894	25 881,84	422,90	—	26 304,74	26 304,74	—	—	10 468,84
1895	26 304,10	517,17	378,64	27 199,91	27 199,91	—	—	10 695,26
1896	27 199,81	486,69	23,09	27 663,41	27 663,41	—	—	10 854,38
Für Rechnung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.								
1897	27 966,75 ¹⁾	512,76	692,94	29 172,45	28 244,16	928,29	—	11 378,84
1898	29 172,61	603,58	7,07	29 783,20	28 835,02	948,24	—	11 925,12
1899	29 785,45	385,24	—	39 170,69	29 219,39	951,30	—	12 166,17
1900	30 170,48	482,13	—	30 652,61	29 660,09	992,52	—	12 416,01
1901	30 653,13	623,05	—	31 276,18	30 248,21	1 027,87	—	12 549,91
1902	31 394,86 ²⁾	547,62	24,78	31 967,26	30 788,84	1 139,64	38,78	12 807,58
1903	31 967,23	336,32	958,97	33 262,52	32 051,35	1 172,39	38,78	13 133,03
1904	33 263,32	503,85	55,34	33 822,51	32 603,87	1 179,86	38,78	13 246,43
1905	33 822,51	662,45	7,42	34 492,38	33 229,58	1 224,12	38,68	13 397,37
1906	34 492,38	609,50	—	35 101,88	33 817,35	1 245,85	38,68	13 589,60

¹⁾ Hier sind die 303,39 km (u. z. die oberhessischen Eisenbahnen 232,92 km und die hessischen Nebenbahnen Offenbach—Reinheim 39,57 km und Bodenheim—Alzen 30,9 km) mitgezählt, die von Hessen am 1. April 1897 in die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft eingebracht sind.

10	11	12	13	14	15	16
preussischer Staatsverwaltung				B. Vollspurige Haupt- und Nebenbahnen in Preußen am Ende des Jahres		
waren:	b) für fremde Rechnung		Zusammen Spalte 5 + 11 km	überhaupt km	davon	
Nebenbahnen km	Bahnlänge am Ende des Jahres km	Von der Länge in Spalte 11 waren zweigleisig km			Staatss- und städtische Eisenbahnen km	Privat- bahnen km
1 279,63	3 561,57	982,37	14 806,15	19 653,63	11 303,23	8 350,40
1 430,30	3 592,02	971,78	14 989,71	20 020,28	11 539,07	8 480,61
1 923,17	2 877,19	372,89	16 911,76	20 529,23	13 817,25	6 711,98
2 379,75	2 173,09	239,80	17 604,17	21 157,05	18 024,00	3 133,05
3 114,62	729,26	—	20 106,99	21 723,06	19 538,69	2 184,37
3 490,91	222,31	—	21 140,16	22 201,46	19 962,82	2 238,64
3 896,73	222,67	—	21 502,57	22 621,06	20 481,88	2 139,18
4 642,69	41,61	—	22 447,22	23 410,83	21 323,90	2 086,93
5 199,36	52,05	—	23 013,51	24 047,99	21 921,73	2 126,26
5 888,80	52,05	—	23 784,65	24 684,22	22 552,93	2 131,29
6 309,49	52,05	—	24 760,20	25 170,03	23 476,62	1 693,41
6 616,72	52,04	—	25 063,01	25 477,23	23 783,83	1 693,40
7 043,99	52,04	—	25 451,41	25 838,27	24 144,32	1 693,95
7 342,44	52,04	—	25 933,72	26 149,89	24 435,96	1 713,93
7 719,75	52,04	—	26 356,78	26 498,93	24 770,67	1 728,26
8 265,56	52,04	—	27 251,95	26 985,72	25 208,46	1 777,26
8 705,87	52,04	—	27 715,45	27 565,34	25 803,06	1 762,28
9 227,85	72,27	—	29 244,72	28 206,88	26 190,15	2 016,73
9 798,14	72,57	—	29 855,83	28 968,45	26 738,19	2 230,26
10 182,87	72,57	—	30 243,26	29 463,28	27 114,11	2 349,17
10 640,51	72,57	—	30 725,18	29 967,19	27 525,46	2 441,73
11 240,66	72,57	—	31 348,75	30 698,99	28 086,88	2 612,11
11 625,39	72,57	—	32 039,83	31 341,87	28 572,53	2 769,34
12 394,57	72,57	—	33 335,09	31 813,60	29 798,71	2 014,89
12 687,85	72,57	—	33 895,08	32 367,75	30 328,00	2 039,75
13 184,11	72,57	—	34 564,95	33 013,25	30 942,30	2 070,95
13 702,91	72,57	—	35 174,45	33 552,09	31 481,53	2 070,56

²⁾ Hierin mitenthalten: die Main-Neckarbahn 96,17 km und die an diese anschließenden hessischen, nunmehr ebenfalls in die Gemeinschaft aufgenommenen Nebenbahnen Eberstadt—Pfungstadt 1,83 km, Bickenbach—Seeheim 4,35 km und Weinheim—Fürth 16,32 km, im ganzen also 118,93 km.

Über den Ausbau der vorhandenen Bahnstrecken mit einem und mehreren Gleisen in den letzten Jahren gibt Tabelle 2 Auskunft.

Tabelle 2.

	1904		1905			1906		
	Hauptbahnen km	Nebenbahnen km	Hauptbahnen km	Nebenbahnen km	Einmal- spur- bahnen km	Hauptbahnen km	Nebenbahnen km	Einmal- spur- bahnen km
Übertrag	21 134,66	12 687,85	21 308,37	13 184,11	257,20	21 398,97	13 702,91	241,05
eingleisig:								
preussisch	7 823,39	11 941,80	7 852,59	12 387,28	253,20	7 747,26	12 888,14	237,05
bessisch	417,05	393,84	417,52	437,62	—	417,52	459,86	—
zweigleisig:								
preussisch	12 297,49	352,21	12 440,25	357,74	4,00	12 622,05	353,94	4,00
bessisch	368,69	—	368,71	—	—	368,70	—	—
badisch	38,78	—	38,68	—	—	38,68	—	—
dreigleisig:								
preussisch	45,09	—	45,12	1,47	—	43,11	1,47	—
bessisch	0,28	—	0,27	—	—	0,27	—	—
viergleisig:								
preussisch	138,83	—	140,07	—	—	156,32	—	—
fünfgleisig:								
preussisch	5,06	—	5,06	—	—	5,06	—	—
Zusammen								
preussisch	20 309,86	12 294,01	20 483,09	12 746,49	257,10	20 573,80	13 243,55	241,05
bessisch	786,02	393,84	786,50	437,62	—	786,49	459,86	—
badisch	38,78	—	38,68	—	—	38,68	—	—
Zum ganzen	<u>21 134,66</u>	<u>12 687,85</u>	<u>21 308,37</u>	<u>13 184,11</u>	<u>257,20</u>	<u>21 398,97</u>	<u>13 702,91</u>	<u>241,05</u>
	<u>33 822,31</u>	<u>34 492,38</u>	<u>34 492,38</u>	<u>34 749,68</u>	<u>35 101,88</u>	<u>35 101,88</u>	<u>35 342,93</u>	
		<u>34 073,31</u>						

Darob sind:

- eingleisig:
- preussisch
- bessisch
- zweigleisig:
- preussisch
- bessisch
- badisch
- dreigleisig:
- preussisch
- bessisch
- viergleisig:
- preussisch
- fünfgleisig:
- preussisch

Zusammen

- preussisch
- bessisch
- badisch

Zum ganzen

Es waren von den unter preussischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen zwei- und mehrgleisig:

1870	39,1 %	1900	40,6 %
1880	38,7 %	1905	38,7 %
1890	36,7 %	1906	38,75 %
1895	39,2 %		

Die Längen des im Jahresdurchschnitt von der Betriebsgemeinschaft der Staatsbahnen zu unterhaltenden und zu erneuernden Oberbaus und der Bahnanlagen sind in Tabelle 3 angegeben.

Tabelle 3.

	1	2	3	4	5
	Nach der Wirklichkeit für			Nach dem Etat für	
	1904	1905	1906	1907	1908
1. der zu unterhaltenden Bahnstrecken oder Bahnkörper . km	33 904	34 570	35 184	35 889	36 360
2. der zu unterhaltenden Gleise km	66 783	68 140	69 947	71 285	
a) der durchgehenden Gleise km	47 392	48 218	49 026	50 118	
b) aller übrigen Gleise . km	19 391	19 922	20 921	21 167	
3. Von den durchgehenden Gleisen sind mit Stahlschienen versehen km	46 682	47 689	48 559	49 677	
4. Mit eisernem Oberbau sind durchgehende und Nebengleise versehen km	18 818	19 777	20 950	21 092	
und zwar:					
a) mit eisernen Langschwollen km	755	621	514	460	
b) mit eisernen Querschwellen km	18 063	19 156	20 136	20 632	

Bei der großen Bedeutung, welche die nach dem Gesetz vom 28. Juli 1892 ausgeführten nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in Preußen erhalten haben, sind dieselben, sowie die vorhandenen Straßenbahnen in ihren Längen und nach den einzelnen Provinzen des Staates geordnet, in Tabelle 4 aufgeführt. Gleichzeitig sind die dafür seitens des Staates bewilligten Beihilfen zugefügt.

Es sei dazu bemerkt, daß von den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen annähernd 50 % in normaler Spurweite zur Ausführung gekommen sind.

Tabelle 4.

in	Betriebslänge ¹⁾			Endgültig bewilligte Staatsbeihilfen ²⁾ :		
	ber neben- bahn- ähnlichen Klein- bahnen km	ber Straßen- bahnen km	im ganzen km	Zahl	für km	Betrag M.
	Ostpreußen	700,76	65,49	766,25	11	691,56
Westpreußen	498,71	58,55	557,26	10	437,52	6 989 750
Brandenburg mit Berlin	740,89	501,53	1 242,42	19	647,79	6 084 138
Pommern	1 405,50	35,36	1 440,36	21	1 257,78	10 833 307
Posen	706,02	26,57	732,59	11	671,70	5 456 760
Schlesien	500,72	110,23	610,95	12	372,42	6 881 328
den östlichen Provinzen	4 552,10	797,73	5 349,83	84	4 078,77	46 045 796
Sachsen	617,08	147,52	764,60	15	451,23	5 883 218
Schleswig-Holstein . . .	738,40	120,53	858,93	16	621,00	8 419 364
Hannover	609,55	192,74	802,29	18	690,21	8 024 860
Westfalen	378,36	352,20	730,56	12	313,83	5 252 000
Hessen-Nassau	314,39	146,44	460,83	11	229,13	4 175 025
Rheinprovinz	657,77	769,71	1 427,38	3	78,59	1 352 500
Hohenzollern	38,37	—	38,37	1	78,37	4 224 324
den westlichen Provinzen	3 353,82	1 729,14	5 082,96	76	2 462,36	37 331 291
zusammen .	7 905,92	2 526,87	10 432,79	160	6 541,13	83 377 087

¹⁾ Stand am 31. März 1907.

²⁾ „ „ 31. Dezember 1907.

Die Längen des gesamten in Preußen befindlichen Eisenbahnnetzes, eingerechnet die Kleinbahnen, aber nicht eingerechnet die Privatanschlußgleise ohne öffentlichen Verkehr, sind in Tabelle 5 aufgeführt. Gleichzeitig ist in derselben die Verteilung dieses Eisenbahnnetzes in den einzelnen Provinzen im ganzen Sp. 6 und nach den verschiedenen Arten Sp. 1—5 enthalten. Um die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes in bezug auf die Flächen und die Bevölkerungszahl zu beurteilen, sind die entsprechenden Zahlen in Spalte 7 und 8 zugefügt.

Tabelle 5.

		1	2	3	4	5	6	7	8	
		Erste März 1907								
		Hauptbahnen			zusammen		Einkaufsbahnen		im ganzen	
		Hauptbahnen		zusammen		Einkaufsbahnen		im ganzen		
		auf 10.000 Einwohner		auf 100 qkm		auf 100 qkm		auf 10.000 Einwohner		
		km		km		km		km		
Staatsbahnen unter preussischer Verwaltung		18 709,83	12 438,87	31 148,20	165,20	—	31 313,40	8,98	8,92	
Fremde Staats- und Privatbahnen		446,96	1 956,93	2 403,89	340,63	10 432,79	13 177,31	3,78	3,50	
zusammen		19 156,29	13 395,80	33 552,09	505,83	10 432,79	44 490,71	12,76	11,82	
Davon in:										
Ostpreußen		866,41	1 630,19	2 496,60	—	766,25	3 262,85	8,82	16,04	
Westpreußen		876,87	1 164,79	2 041,66	—	557,26	2 598,92	10,17	15,72	
Brandenburg mit Berlin		2 495,55	1 382,44	3 877,99	—	1 242,42	5 120,41	12,83	9,09	
Pommern		782,48	1 366,37	2 148,85	—	1 440,36	3 589,21	11,91	21,31	
Polen		1 202,42	1 097,55	2 299,97	—	732,59	3 032,56	10,46	15,17	
Schlesien		2 676,03	1 580,29	4 256,32	165,20	610,95	5 032,47	12,48	10,11	
den übrigen Provinzen		8 899,76	8 221,63	17 121,39	165,20	5 349,83	22 636,42	11,21	12,98	
Sachsen		1 869,48	935,71	2 805,19	57,95	764,80	3 627,74	14,36	12,10	
Schleswig-Holstein		839,64	616,42	1 456,06	28,70	858,93	2 343,69	12,33	15,44	
Hannover		1 822,53	1 150,08	2 972,61	34,59	3 809,49	3 809,49	9,89	13,70	
Westfalen		1 940,83	1 128,11	3 068,94	50,27	730,56	3 849,77	19,04	10,47	
Westfalen-Lippe		1 131,50	755,31	1 886,81	20,46	460,83	2 368,10	15,08	11,33	
Rheinprovinz		2 586,78	1 563,69	4 150,47	148,66	1 427,38	5 726,51	21,21	8,78	
Rheinprovinz		65,77	24,85	90,62	—	38,37	128,99	11,29	18,88	
den übrigen Provinzen		10 256,53	6 174,17	16 430,70	340,63	5 082,96	21 854,29	14,88	11,12	
zusammen wie oben		19 156,29	14 395,80	33 552,09	505,83	10 432,79	44 490,71	12,76	11,82	

B.

Der Personenverkehr.

Die normalen Gebühren für den Personen- und Gepäcktransport betragen:

Tabelle 6.

Fahrpreise für Personenzüge.

Für 1 Personenkilometer: I. Klasse 7 Pfennig III. Klasse 3 Pfennig
II. „ 4,5 „ IV. „ 2 „

Schnellzugszuschläge.

Für 1 bis 75 km 0,50 M. in I. und II. Klasse, 0,25 M. in III. Klasse,
„ 76 „ 150 „ 1,00 „ „ I. „ II. „ 0,50 „ „ III. „
über 150 „ 2,00 „ „ I. „ II. „ 1,00 „ „ III. „

Gepäcktarif.

Auf Entfernungen von (Zonen)			Gepäcktarif für Sendungen im Gewichte von							
			1 bis 25 kg	26 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
			M a r k							
Maßzone	1 bis	25 km	0,20	0,40	0,60	0,80	1,00	1,20	1,40	1,60
I.	26	50	0,25	0,50	0,75	1,00	1,25	1,50	1,75	2,00
II.	51	100	0,50	1,00	1,50	2,00	2,50	3,00	3,50	4,00
III.	101	150	0,75	1,50	2,25	3,00	3,75	4,50	5,25	6,00
IV.	151	200	1,00	2,00	3,00	4,00	5,00	6,00	7,00	8,00
V.	201	250	1,25	2,50	3,75	5,00	6,25	7,50	8,75	10,00
VI.	251	300	1,50	3,00	4,50	6,00	7,50	9,00	10,50	12,00
VII.	301	350	1,75	3,50	5,25	7,00	8,75	10,50	12,25	14,00
VIII.	351	400	2,00	4,00	6,00	8,00	10,00	12,00	14,00	16,00
IX.	401	450	2,25	4,50	6,75	9,00	11,25	13,50	15,75	18,00
X.	451	500	2,50	5,00	7,50	10,00	12,50	15,00	17,50	20,00
XI.	501	600	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	21,00	24,00
XII.	601	700	3,50	7,00	10,50	14,00	17,50	21,00	24,50	28,00
XIII.	701	800	4,00	8,00	12,00	16,00	20,00	24,00	28,00	32,00
XIV.	über	800	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	30,00	35,00	40,00

Für schwereres Gepäck, das auf eine Fahrkarte aufgegeben wird, kommen dieselben Sätze mit der Maßgabe zur Anwendung, daß das 200 kg übersteigende Gewicht doppelt zu rechnen ist.

Die Entwicklung des Personenverkehrs seit dem Jahre 1883 hat sich in der Zahl der beförderten Personen nach Tabelle 7 Spalte 2 gestaltet. Die gefahrenen Personenkilometer und deren jährliche

Steigerung sind in Spalte 3 und 4 enthalten. In Spalte 5 ist die durchschnittlich aus dem ganzen Personenverkehr erzielte Einnahme für eine Person und Kilometer angeführt.

Tabelle 7.

1	2		3	4	5
	Es wurden gefahren:		Personenkilometer	Steigerung in v. H.	Einnahme für 1 Personen- kilometer in Pf.
Personen					
1883	132 159 383	3 874 236 532	—	3,40	
1884	159 251 372	4 745 185 270	22,5	3,33	
1885	161 812 362	5 033 067 141	3,3	3,26	
1886	176 077 750	5 347 861 475	6,2	3,22	
1887	191 674 616	5 610 707 374	4,9	3,20	
1888	207 857 296	5 950 709 765	6,1	3,19	
1889	235 134 714	6 706 420 811	12,7	3,09	
1890	274 733 883	7 520 479 823	12,1	2,96	
1891	303 949 780	7 876 475 771	4,7	2,93	
1892	324 530 111	7 894 746 300	0,2	2,90	
1893	347 853 763	8 466 516 270	7,2	2,85	
1894	360 916 092	8 585 956 495	1,41	2,83	
1895	397 759 674	9 439 556 940	9,94	2,81	
1896	436 717 857	10 333 362 094	9,47	2,72	
1897	479 493 025	11 390 524 660	10,23	2,71	
1898	522 278 722	12 349 345 151	8,42	2,67	
1899	553 932 123	13 044 364 510	5,63	2,65	
1900	581 633 770	14 025 022 786	7,52	2,64	
1901	595 161 884	14 409 058 444	2,74	2,57	
1902	608 864 990	15 009 953 498	4,17	2,52	
1903	661 299 132	16 150 593 444	7,56	2,51	
1904	719 747 820	17 176 760 925	6,35	2,48	
1905	787 278 762	18 559 467 133	8,05	2,47	
1906	853 994 940	20 079 497 881	8,19	2,46	

Zur Beurteilung der Verteilung des Personenverkehrs auf die einzelnen Klassen sind in Tabelle 8 die Zahlen der in den einzelnen Klassen beförderten Personen in den angezogenen Jahren angegeben. Gleichzeitig ist in den Spalten 3, 5, 7, 9 und 11 der Prozentsatz der Einnahmen vom Ganzen, welcher in den einzelnen Klassen erzielt worden ist, aufgeführt. Hiernach kann sowohl der Umfang des Verkehrs der einzelnen Klassen, seine Entwicklung, wie auch die Bedeutung der Einnahmen in denselben beurteilt werden.

Tabelle 8.

1	2		3		4		5		6		7		8		9		10		11
	I. Klasse		II. Klasse		III. Klasse		IV. Klasse		Militär										
	Zahl der befähigten Personen	% der Einkünfte v. G.	Zahl der befähigten Personen	% der Einkünfte v. G.	Zahl der befähigten Personen	% der Einkünfte v. G.	Zahl der befähigten Personen	% der Einkünfte v. G.	Zahl der befähigten Personen	% der Einkünfte v. G.	Zahl der befähigten Personen	% der Einkünfte v. G.	Zahl der befähigten Personen	% der Einkünfte v. G.	Zahl der befähigten Personen	% der Einkünfte v. G.	Zahl der befähigten Personen	% der Einkünfte v. G.	
1882	1 269 351	6,4	14 748 962	29,6	65 689 749	41,7	35 257 834	19,8	3 510 880	2,5									
1885	1 101 858	4,9	17 070 370	27,6	88 596 512	43,4	50 987 533	21,5	4 056 089	2,6									
1890	1 262 025	4,5	27 380 342	25,8	136 105 387	40,6	104 607 192	26,0	5 378 937	3,1									
1895	1 335 399	4,26	41 031 988	24,19	204 888 049	40,86	144 359 178	28,11	6 145 060	3,08									
1900	2 118 615	4,84	57 788 179	23,41	279 872 096	38,83	234 111 947	31,18	7 742 933	2,24									
1901	2 124 605	4,42	58 045 671	22,28	258 068 192	39,24	268 592 457	32,00	8 330 959	2,06									
1902	2 259 059	4,22	60 562 199	22,07	261 878 631	39,07	276 256 948	32,74	7 908 153	1,90									
1903	2 300 204	4,09	65 010 757	21,54	285 474 589	38,89	299 565 860	34,02	8 947 722	1,96									
1904	2 493 190	3,97	71 597 394	21,00	313 947 292	39,62	322 827 446	33,55	8 882 498	1,86									
1905	2 681 594	4,06	77 584 304	20,91	341 473 141	40,19	356 315 392	33,03	9 224 331	1,81									
1906	2 466 414	3,73	81 822 545	20,44	373 634 564	40,87	385 745 162	32,95	10 326 255	1,91									

C.

Der Güterverkehr.

Die Güter, welche auf der preussischen Staatsbahn zu normalen Tariffätzen gefahren werden, sind in der Güterklassifikation nach dem in Tabelle 9 aufgeführten Schema eingeteilt, und die in den einzelnen Klassen enthaltenen Güter werden nach den angeführten Einheitsätzen berechnet. Zu den Streckenätzen tritt die gleichzeitig angeführte Abfertigungsgebühr hinzu.

Tabelle 9.

Das Tariffschema und seine Einheitsätze für die deutschen Eisenbahnen.

A. Stückgut.

<u>Streckenatz für 1 t/km</u>				<u>Abfertigungsgebühr für 1 t</u>	
1. Allgemeine Stückgutklasse.					
	bis 50 km Entfernung		11 Pf.		
anstoßend	51	200	"	10	"
"	201	300	"	9	"
"	301	400	"	8	"
"	401	500	"	7	"
"	501	und mehr	"	6	"
2. Ermäßigte Stückgutklasse, für alle Entfernungen 8 Pf.					
3. Allgemeine Eilstückgutklasse, doppelter Satz wie zu 1.					
4. Ermäßigte Eilstückgutklasse, Satz wie zu 1.					
	bis	10 km	100	Pf.	
11	"	20	"	110	"
21	"	30	"	120	"
31	"	40	"	130	"
41	"	50	"	140	"
51	"	60	"	150	"
61	"	70	"	160	"
71	"	80	"	170	"
81	"	90	"	180	"
91	"	100	"	190	"
	über	100	"	200	"
wie zu 1					
doppelter Satz wie zu 1					
wie zu 1					

B. Wagenladungen.

<u>Streckensatz für 1 t/km</u>	<u>Abfertigungsgebühr für 1 t</u>
1. Klasse B. Aufgabe von 10 t 6 Pf.	bis 10 km Entfernung. 80 Pf. 11 " 20 " " 90 " 21 " 30 " " 100 " 31 " 40 " " 110 " über 40 " " 120 "
2. Klasse A ₁ . Aufgabe von 5 t 6,7 Pf.	wie b. d. allg. Stückgutklasse.
3. Spezialtarif I. Aufgabe von 10 t 4,5 Pf.	bis 50 km Entfernung. 60 Pf. 51 " 100 " " 90 " über 100 " " 120 "
4. Spezialtarif II. Aufgabe von 10 t 3,5 Pf.	wie zu Spezialtarif I.
5. Klasse A ₂ . Aufgabe von 5 t 5,0 Pf.	wie zu Spezialtarif I.
6. Spezialtarif III. Aufgabe von 10 t bis 100 km Entfernung 2,6 Pf. über 100 " " 2,2 "	wie zu Spezialtarif I.
7. Eilgut	

in Wagenladung den doppelten Satz der Wagenladungs-klassen A₁ und B ausschließlich der im Spezialtarif für bestimmte Eilgüter aufgeführten Güter, die nach dem einfachen Satz der betreffenden Klasse berechnet werden.

Die auf den preussischen Staatsbahnen geltenden Ausnahmetarife sind sehr verschieden, sowohl bezüglich der Höhe der Abfertigungsgebühr, wie auch der Höhe der Streckensätze. Der umfassendste Ausnahmetarif, der Rohstofftarif, wird mit einem Streckensatz von 2,2 Pf. per Tonne und Kilometer bis 350 km Entfernung und anstoßend daran mit 1,4 Pf. per tkm sowie 0,7 M. Abfertigungsgebühr per Tonne berechnet.

Der geltende niedrigste Ausnahmetarif für Seeschiff von der Küste der Nordsee nach dem Binnenlande hat eine Streckengebühr von 0,8 Pf. per Tonne und Kilometer ohne jede Abfertigungsgebühr, aber mit der Bedingung eines Versandes von mindestens 20 t auf einen Frachtbrief.

Um ein Bild davon zu geben, in welchem Umfange die von den preussischen Staatsbahnen gefahrenen Güter in den einzelnen Klassen des Güterschemas verteilt sind, ist in der folgenden Tabelle 10 der Güterverkehr des Jahres 1906 nach diesen Klassen verteilt, in Spalte 2 nach der gefahrenen Tonnenzahl, in Spalte 3 nach den gefahrenen Tonnenkilometern, in Spalte 4

nach den Prozentsätzen, in denen die einzelnen Güter nach Tonnenkilometer im Verhältnis zum Ganzen gefahren sind, angeführt.

In Spalte 5 ist das Verhältnis der Einnahme der einzelnen Klassen zu der Gesamteinnahme und in Spalte 6 die durchschnittliche Einnahme für den gefahrenen Tonnenkilometer der einzelnen Klasse gegeben.

Tabelle 10.

Güterverkehr der preussischen Staatsbahn in 1906 nach den einzelnen Klassen.

	1	2			3		4		5		6
		Gefahrene		in v. H.	Einnahme	in v. H.	für 1tkm				
t	tkm										
A. Stückgüter:											
1.	Allgem. Stückgutklasse	7 529 359	1 131 301 510	3,46	10,72	10,99					
2.	Ermäßigte	3 187 015	419 863 984	1,28	3,31	9,15					
3.	Eilstückgut	2 421 575	329 764 031	1,01	4,38	15,42					
B. Wagenladungen:											
1.	Klasse B	4 798 179	801 530 998	2,45	4,51	6,58					
2.	Klasse A ₁	2 251 903	332 481 178	1,02	2,16	7,54					
3.	Spezialtarif I	12 048 964	1 208 072 619	3,70	5,42	5,20					
4.	" II	13 105 160	1 546 783 201	4,73	5,63	4,22					
5.	Klasse A ₂	4 748 603	550 207 363	1,68	2,66	5,62					
6.	Spezialtarif III	61 119 983	5 345 375 973	16,35	14,32	3,11					
7.	Eilgut in Wagenladung	422 668	145 511 378	0,45	0,64	5,07					
8.	Ausnahmetarife	171 655 213	20 877 886 414	63,87	46,25	2,57					

Die folgende Tabelle 11 gibt einen Überblick über die Entwicklung und den Umfang der gegen Frachtberechnung gefahrenen Gütermengen und der für dieselben erzielten Einnahmen. Diese Aufstellung enthält in Spalte 2 die vom Jahre 1882 bis 1906 gefahrenen Güter nach Tonnen. Spalte 3 zeigt die prozentuale Veränderung in den aufeinanderfolgenden Jahren. Spalte 4 und 5 geben dieselbe Entwicklung in den gefahrenen Gütertonnenkilometer. Spalte 6 und 7 zeigen das Verhältnis der nach dem Normaltarif und der nach Ausnahmetarifen gefahrenen Gütertonnenkilometer. In Spalte 8 ist die im Güterverkehr auf den preussischen Staatsbahnen durchschnittlich für einen Tonnenkilometer erzielte Einnahme in Pfennigen angegeben. Schließlich sind in den Spalten 9 und 10 die durchschnittlich für den Tonnenkilometer im Normaltarif und in den Ausnahmetarifen erzielten Einnahmen getrennt aufgeführt.

Tabelle 11.
Gegen Frachtberechnung gefahrene Güter (Stückgut, Eilgut und Frachtgut in Wagenladungen).

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
t	Steige- rung über Bermide- nung	b. ₤.	Gefahrene tkm	Steige- rung über Bermide- nung	b. ₤.	Das sind: nach Normal- tarif gefahren b. ₤.	Steige- rung über Bermide- nung	Steige- rung über Bermide- nung	Steige- rung über Bermide- nung	Bemerkungen
						nach Aus- nahme- tarif b. ₤.		nach Normal- tarif b. ₤.	nach Aus- nahme- tarif b. ₤.	
1882	105 036 517	—	8 121 602 997	—	40,9	59,1	3,95	5,41	2,94	*) Die Verminderung der beförderten Mengen im Jahre 1885 ist darauf zurückzuführen, daß von diesem Jahre an — abnehmend von den Vorjahren — die Anzahl der beförderten Tonnen einseitig für die gesamten Strecken der für Rechnung des Staates verwalteten Bahnen zur Nachweisung gekommen ist. (Die sämtlichen auf den Staatsbahnen direkten beförderten Tonnen sind also nur einmal gezehnet worden, während früher die im direkten Durchgangsverkehr beförderten Tonnen in jedem der berührten Direktionsbezirke, also mehrfach, zur Berechnung gelangt sind.)
1883	109 840 589	4,6	8 235 561 503	+	42,6	57,4	4,00	5,39	2,97	
1884	133 954 539	21,9	10 822 141 564	+	39,4	60,6	3,84	5,38	2,86	
1885	86 406 992*)	45,5	10 866 181 275	+	38,7	61,3	3,83	5,36	2,87	
1886	91 936 423	6,4	11 257 297 122	+	47,5	52,5	3,85	4,91	2,89	
1887	98 997 354	7,7	12 090 195 816	+	50,1	49,9	3,84	4,71	2,86	
1888	108 489 989	9,6	13 193 773 631	+	50,2	49,8	3,81	4,64	2,97	
1889	116 923 024	7,8	14 203 420 418	+	52,0	48,0	3,81	4,54	3,02	
1890	118 907 870	1,7	14 339 824 149	+	53,2	46,8	3,80	4,51	2,98	
1891	123 649 407	4,0	14 767 183 739	+	52,6	47,4	3,78	4,47	3,01	
1892	124 884 942	1,0	15 048 683 722	+	52,3	47,8	3,78	4,50	3,00	
1893	129 788 882	3,9	15 879 624 558	+	50,7	49,3	3,74	4,60	2,85	
1894	136 101 939	4,86	16 038 282 875	+	51,56	48,44	3,76	4,65	2,82	
1895	146 653 849	7,75	17 309 086 282	+	54,33	45,67	3,76	4,63	2,73	
1896	158 877 498	8,34	18 273 116 126	+	54,25	45,75	3,75	4,61	2,76	
1897	173 163 931	8,99	19 888 010 408	+	36,83	63,17	3,70	5,42	2,69	
1898	184 428 951	6,51	21 639 187 641	+	36,71	63,29	3,68	5,32	2,65	
1899	197 693 916	7,19	23 403 372 358	+	36,74	63,26	3,55	5,18	2,61	
1900	205 682 212	4,04	24 589 916 064	+	35,73	64,27	3,52	5,17	2,60	
1901	200 491 792	2,52	23 324 699 409	—	35,40	64,60	3,55	5,24	2,63	
1902	210 958 990	5,22	24 392 762 428	+	35,26	64,74	3,54	5,24	2,62	
1903	232 800 404	10,35	26 696 672 590	+	36,71	63,13	3,55	5,25	2,64	
1904	240 553 588	3,38	27 902 458 671	+	36,06	63,94	3,57	5,31	2,69	
1905	265 462 822	10,35	30 337 364 084	+	35,47	64,53	3,55	5,30	2,69	
1906	283 288 622	6,71	32 688 778 649	+	35,68	64,32	3,55	5,28	2,69	

Bei der großen Bedeutung, welche der Transport der Brennmaterialien für die Staatsbahnverwaltung hat, sind in Tabelle 12 in Spalte 2 die jährlich gefahrenen Mengen von Kohlen, Briketts und Koks in Tonnen angeführt. Die Spalte 3 enthält das Verhältnis der von diesen Materialien gefahrenen Tonnenkilometer zu der der Gesamtgütermenge. Spalte 4 enthält das Verhältnis der Einnahme aus dem Transport dieser Güter zu der Einnahme aus dem Transport der Gesamtgütermenge. Spalte 5 gibt die durchschnittlich aus dem Transport dieser Gütermengen jährlich erzielte Einnahme für den Tonnenkilometer in Pfennigen an.

Tabelle 12.

1	2	3	4	5
	Kohlenverkehr.			
	t	tkm v. H.	Einnahme v. H.	Einnahme für 1 tkm Pf.
1882	48 105 742	42,7	31,0	2,87
1883	52 477 557	44,3	32,0	2,88
1884	65 560 427	49,3	34,8	2,70
1885	42 542 726	49,9	35,2	2,70
1886	44 139 324	47,9	33,5	2,69
1887	47 121 363	45,3	33,3	2,80
1888	51 356 685	45,6	33,4	2,79
1889	53 210 277	45,0	32,6	2,76
1890	54 810 814	45,7	33,1	2,75
1891	57 293 175	45,3	33,2	2,77
1892	57 048 841	44,5	32,4	2,75
1893	58 587 005	43,5	31,9	2,74
1894	61 482 274	44,23	32,25	2,74
1895	64 768 883	43,26	31,34	2,73
1896	70 398 084	42,97	31,59	2,77
1897	74 345 282	42,60	29,63	2,57
1898	78 804 314	42,45	29,58	2,53
1899	85 732 145	43,54	30,62	2,50
1900	90 526 309	44,19	31,47	2,51
1901	86 352 566	42,79	30,44	2,53
1902	92 023 310	43,24	30,55	2,50
1903	101 261 627	41,34	29,75	2,55
1904	98 249 223	39,93	28,33	2,53
1905	106 799 523	39,45	28,14	2,53
1906	118 492 534	40,31	29,03	2,56

Um einen Überblick darüber zu ermöglichen, wie sich in den Provinzen und den wichtigsten Industriebezirken des preussischen Staates die Eisenbahnen und ihre Tätigkeit entwickelt hat, sind die, aus dem Archiv für Eisenbahnwesen entnommenen, Angaben für die Jahre 1895 und 1906 in Tabelle 13 zusammengestellt. Diese Tabelle enthält in Spalte 2 und 3 die Längen der vorhandenen Eisenbahnen in den genannten Bezirken für die beiden Jahre. In Spalte 4 und 5

Tabelle 13.

1 B e z i r k e	2		3	
	Länge der Eisenbahn			
	1895		1896	
Provinzen Ost- und Westpreußen, Ost- und Westpreussische Häfen	3 493,86		4 559,90	
Provinz Pommern, Pommersche Häfen	1 527,27		2 154,85	
Provinz Schleswig-Holstein, Fürstentum Lübeck, Elbhäfen	1 401,6		1 586,85	
Weferhäfen, Emshäfen, Provinz Hannover, Herz. Oldenburg, Braunschweig, Lippe-Schaumburg, Kreis Hinteln und Pyrmont	272,64		4 251,15	
Provinz Posen	1 825,49		2 282,53	
Reg.-Bez. Oppeln	1 337,73		1 520,72	
Stadt Breslau, Reg.-Bez. Breslau und Piegritz	2 261,85		2 739,92	
Berlin, Provinz Brandenburg	2 941,58		3 895,78	
Reg.-Bez. Magdeburg, Herzogtum Anhalt . .	1 369,63		1 556,06	
Reg.-Bez. Merseburg und Erfurt, Thüringische Staaten, Kreis Schmalkalden	2 675,67		3 171,71	
Prov. Hessen-Nassau (ohne Kreise Hinteln und Schmalkalden), Oberhessen und Kreis Weßlar	1 974,58		2 302,21	
Ruhrrevier der Provinz Westfalen	560,17		606,32	
Provinz Westfalen, Lippe-Deimold und Waldeck (Arolsen)	1 787,56		2 631,31	
Ruhrrevier der Rheinprovinz	633,59		696,83	
Rheinprovinz rechts d. Rheins (ohne Kr. Weßlar)	600,27		603,43	
Rheinprovinz links d. Rheins und Fürstentum Birkenfeld	2 025,13		2 575,97	
Saarrevier	187,78		263,22	

sind die auf einen Kilometer Eisenbahn entfallenden, jährlich gefahrenen Gütertonnenmengen angeführt. Soweit dies mit wenigen Zahlen möglich, ist die wirtschaftliche Entwicklung der einzelnen Bezirke und die Verfrachtung der gefahrenen Gütertonnen in denselben, in Spalte 6 und 7 auf einen Quadratkilometer Fläche und in Spalte 8 und 9 auf einen Einwohner ausgerechnet, gekennzeichnet.

Tabelle 13.

4		5		6		7		8		9	
Gefahrene Gütertonnen											
auf dem Kilom. Eisenbahn		auf einen Quadr.-Kilom. Fläche				auf einen Einwohner					
1895		1906		1895		1906		1895		1906	
1 703	2 738	95,2	199,8	1,7	3,4	2 358	3 534	119,5	252,8	2,2	4,5
3 920	6 627	282,5	533,0	2,8	4,3	4 572	6 755	268,7	588,7	3,8	7,2
2 529	3 650	159,0	287,7	2,53	4,19	20 330	20 330	1341,0	2 342,0	10,29	15,19
5 481	7 707	407,3	805,7	4,0	7,50	4 617	8 002	322,2	781,2	2,8	5,5
7 536	11 410	745,0	1 280,0	7,29	11,42	4 435	7 652	451,1	922,6	4,0	7,36
3 485	6 486	366,6	794,7	3,41	6,38	56 040	106 100	19140,0	38 430,0	33,33	45,57
6 213	5 733	533,1	725,2	5,77	6,28	49 210	88 860	15790,0	31 340,0	15,39	27,38
10 700	22 380	1659,0	3 485,0	13,07	21,95	6 067	10 020	668,3	1 403,0	4,51	7,63
46 060	62 000	3181,0	5 947,0	19,54	28,42						

Über den Anteil, den die wichtigsten Berufszweige am Eisenbahntransport haben und über die Entwicklung dieses Anteils geben die dem Archiv für Eisenbahnwesen entnommenen Aufstellungen in Tabelle 14 Auskunft. Es brachten hiernach an Gütertonnen zum Versand:

Tabelle 14.

1	2	3
	1895	1906
Die Landwirtschaft . . .	25 986 557 t	43 031 618 t
Die Viehwirtschaft . . .	30 567 599 Stück	42 013 672 Stück
Die Forstwirtschaft . . .	10 316 233 t	19 208 797 t
Berg- und Hüttenwesen .	103 009 296 t	187 635 645 t

D.

Der Fuhrpark und seine Leistungen.

Im Fuhrpark der preußischen Staatsbahnen waren vorhanden :

Tabelle 15.

	1	2	3	4	5
		Loko- motiven	Personen- wagen	Gepäck- wagen	Güter- wagen
Ende des Jahres	1887	8 618	13 503	3 655	169 088
" " "	1888	8 797	13 953	3 791	174 428
" " "	1889	9 118	14 597	3 957	182 729
" " "	1890	9 668	15 466	4 227	192 652
" " "	1891	10 120	16 141	4 406	201 070
" " "	1892	10 564	17 037	4 639	207 392
" " "	1893	10 687	17 444	4 583	211 935
" " "	1894	10 715	17 871	4 648	218 033
" " "	1895	10 929	18 809	4 838	225 386
" " "	1896	11 013	19 593	5 088	237 373
" " "	1897	11 602	21 039	5 457	252 194
" " "	1898	12 070	21 887	5 713	267 397
" " "	1899	12 460	22 674	5 861	276 933
" " "	1900	12 871	23 463	6 247	284 670
" " "	1901	13 200	24 307	6 396	288 242
" " "	1902	13 720	25 542	6 773	291 017
" " "	1903	14 322	26 332	6 974	300 236
" " "	1904	14 837	27 393	7 222	310 653
" " "	1905	15 368	28 723	7 580	324 618
" " "	1906	16 184	30 432	8 328	347 410

Die Leistung der Betriebsmittel sind, ausschließlich der Gepäck-
wagen, aus den folgenden 3 Tabellen 16—18 ersichtlich.

Tabelle 16.
Lokomotiven.

1	2	3		4	5
		Geleistete Lokomotiv-Kilom.			
	Anzahl der Lokomotiven	im Ganzen	p. Kilom. Betriebs-Strecke		Leistung p. Lokom. in km
1896	10 937	390 786 394	14 173		35 772
1897	11 468	421 406 838	14 487		36 819
1898	11 836	457 615 910	15 465		38 742
1899	12 265	480 081 463	15 941		39 221
1900	12 666	507 638 339	16 601		40 192
1901	13 036	523 295 943	16 801		40 225
1902	13 460	547 538 278	17 212		40 749
1903	14 030	593 539 565	17 991		42 364
1904	14 598	640 467 334	18 904		43 969
1905	15 121	686 466 753	19 869		45 512
1906	15 797	747 939 445	21 272		47 440

Zu Spalte 2 Tabelle 16 ist die durchschnittlich im Jahr zur Verfügung stehende Zahl der Lokomotiven angeführt.

Zu Spalte 3 ist die Anzahl der geleisteten Lokomotivkilometer mit eigenen und fremden Lokomotiven auf eigenen Betriebsstrecken angegeben.

Zu Spalte 4 ist dieselbe Angabe auf den Kilometer betriebenen Bahnstrecke ausgerechnet.

Zu Spalte 5 ist die durchschnittliche Leistung einer Lokomotive an Kilometer im eigenen Betriebe angegeben.

Tabelle 17.
Personenwagen.

1	2	3		4	5	6	7
		Geleistete Achskilometer					
	Anzahl der Personenwagen	im Ganzen	p. Kilom. Betriebs-Strecke	Leistung per Achse	auf eine Personenzwagenachse kamen Personen	1000 Achskilometer der Personenzwagen haben eingebracht M.	
1896	19 219	2 080 772 771	75 969	46 247	—	134	
1897	20 623	2 352 838 057	81 654	48 470	—	130	
1898	21 487	2 544 298 179	87 042	50 038	4,80	128	
1899	22 311	2 608 016 902	89 639	49 132	4,95	131	
1900	23 116	2 660 319 468	90 361	48 167	5,2	137,50	
1901	23 948	2 750 393 675	90 151	47 526	5,13	131,8	
1902	24 992	2 976 766 987	94 964	48 576	4,97	125,0	
1903	26 014	3 256 034 967	99 928	50 250	4,90	122,7	
1904	26 953	3 531 219 566	105 689	51 668	4,80	118,8	
1905	28 157	3 869 705 379	111 862	53 081	4,80	118,8	
1906	29 690	4 354 355 390	124 295	55 532	4,80	112,9	

- In Spalte 2 Tabelle 17 ist die Zahl der durchschnittlich im Jahr zur Verfügung stehenden Wagen enthalten.
 Spalte 3 gibt die Zahl der im Jahr geleisteten Achskilometer der eigenen Wagen auf eigenen und fremden Strecken.
 Spalte 4 gibt die Zahl der auf den Kilometer Betriebsstrecke auf eigener Bahn von eigenen und fremden Wagen an.
 Spalte 5 gibt die durchschnittliche Leistung per Achse an.
 Spalte 6 bringt die durchschnittliche auf eine Personenwagenachse entfallende Besetzung von Personen.
 Spalte 7 bringt den auf 1000 Achskilometer entfallenden jährlichen Ertrag in Mark.

Tabelle 18.
 Güterwagen.

1	2	3	4	5	6
	Anzahl	Ladegewicht t	Ladegewicht einer Achse in t	Leistung einer Achse in Achs- kilometer	Leistung eines beladenen Güterwagens t/km
1896	233 066	2 809 595	5,82	16 767	—
1897	250 763	3 036 535	5,98	16 743	132 659
1898	264 241	3 291 553	6,06	16 672	135 447
1899	277 194	3 457 543	6,15	16 810	137 141
1900	286 673	3 634 454	6,29	16 562	140 672
1901	293 133	3 700 708	6,32	15 663	130 954
1902	296 918	3 774 271	6,38	16 107	134 922
1903	303 660	3 924 255	6,43	16 764	143 814
1904	314 126	4 084 306	6,46	17 068	144 916
1905	327 109	4 321 591	6,54	17 750	151 974
1906	346 556	4 683 532	6,63	17 941	157 163

- In Spalte 2 Tabelle 18 ist die durchschnittlich im Jahre zur Verfügung stehende Zahl der Güterwagen angeführt.
 Spalte 3 gibt das Ladegewicht aller vorhandenen Güterwagen in Tonnen.
 Spalte 4 gibt das Ladegewicht, welches durchschnittlich auf eine Achse entfällt.
 Spalte 5 gibt die durchschnittliche Leistung einer Achse in Achskilometer.
 Spalte 6 gibt die durchschnittliche Leistung eines beladenen Güterwagens in Tonnenkilometer.

E.

Die finanziellen Ergebnisse des Verkehrs.

Tabelle 19 gibt die Einnahmen aus dem Personen- (Spalte 2) und Güterverkehr (Spalte 4), getrennt und auf den Kilometer Betriebslänge (Spalte 3 und 5), die Einnahmen im ganzen (Spalte 7) und auf den Kilometer ausgerechnet (Spalte 8).

Tabelle 19.

1	2	3	4	5	6
	Gesamteinnahme				
	aus dem Personenverkehr		aus dem Güterverkehr		Sonstige Einnahmen
	im ganzen	auf 1 km durchschnitt- liche Be- triebslänge	im ganzen	auf 1 km durchschnitt- liche Be- triebslänge	
	M.	M.	M.	M.	M.
1882	125 454 235	8 613	338 378 538	23 522	38 904 831
1883	135 775 859	8 952	360 610 053	23 289	39 659 863
1884	162 408 303	8 377	451 658 992	23 141	44 979 024
1885	168 989 173	8 191	453 512 734	21 564	40 187 589
1886	176 925 725	8 404	473 901 147	22 073	33 160 692
1887	184 630 171	8 449	518 187 453	23 250	34 391 403
1888	194 722 936	8 682	559 319 202	24 449	35 865 383
1889	212 544 758	9 210	604 054 648	25 669	47 596 747
1890	228 751 969	9 483	610 047 161	24 795	50 689 449
1891	237 184 735	9 690	627 450 910	25 133	55 056 020
1892	234 831 578	9 449	632 505 622	24 952	53 612 031
1893	247 888 107	9 843	658 614 940	25 648	54 820 710
1894	250 833 247	9 814	665 503 826	25 542	39 601 322
1895	273 901 836	10 375	697 206 028	25 899	68 312 182
1896	290 698 041	10 801	734 143 370	26 714	74 608 533
1897	319 214 117	11 248	785 857 090	27 104	83 534 139
1898	341 891 320	11 847	836 429 298	28 356	85 117 005
1899	357 969 537	12 178	885 594 245	29 506	96 191 039
1900	384 020 853	12 869	922 785 651	30 280	85 529 126
1901	383 418 500	12 622	884 173 534	28 498	86 130 627
1902	391 371 589	12 616	920 541 606	29 059	88 649 880
1903	419 352 593	13 032	1 007 642 150	30 670	92 793 490
1904	441 011 781	13 410	1 057 703 145	31 349	101 217 221
1905	476 015 677	14 199	1 146 249 174	33 322	106 988 279
1906	509 633 330	14 494	1 235 759 471	35 146	122 474 728

In Spalte 9 sind die Ausgaben im ganzen und auf den Kilometer ausgerechnet (Spalte 10) enthalten.

Spalte 11 und 12 enthalten den Überschuß im ganzen und auf den Kilometer gerechnet.

Spalte 13 ergibt den Überschuß in Prozenten des im Jahresdurchschnitt verwendeten Anlagekapitals.

Die Zahlen der Tafel 20 enthalten die reinen Betriebseinnahmen und -ausgaben der preussischen Staatsbahn, ohne Berücksichtigung der Anteile für Hessen und Baden, ohne Zinsen und Amortisationsbeträge, sowie ohne die Kosten der Ministerialabteilung für das Eisenbahnwesen einschließlich der Dispositionsbefolgungen.

Tabelle 19.

7		8		9		10		11		12		13
				Gesamtausgabe				Gesamtüberschuß				
im ganzen		auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge		im ganzen		auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge		im ganzen		auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge		in v. H. des verwendeten Anlagekapitals (im Jahresdurchschnitt)
M.		M.		M.		M.		M.		M.		M.
502 737 604	34 690	276 128 381	19 053	226 609 223	15 637	5,22						
536 045 775	34 503	313 968 885	20 209	222 076 890	14 294	4,86						
659 046 319	33 166	379 020 264	19 074	280 026 055	14 092	5,09						
662 689 496	31 423	381 405 926	18 085	281 283 570	13 338	4,88						
683 987 564	31 773	379 244 001	17 617	304 743 563	14 156	5,22						
737 209 027	32 989	393 132 023	17 592	344 077 004	15 397	5,77						
789 907 521	34 403	426 187 060	18 562	363 720 461	15 841	6,02						
864 196 153	36 591	478 423 152	20 257	385 773 001	16 334	6,26						
889 488 579	36 014	555 614 153	22 496	333 874 426	13 518	5,26						
919 691 665	36 690	601 847 405	24 010	317 844 260	12 680	4,91						
920 949 231	36 193	581 052 879	22 835	339 896 352	13 358	5,15						
961 323 757	37 299	579 163 279	22 472	382 160 478	14 827	5,68						
955 938 395	36 555	570 523 588	21 817	385 414 807	14 738	5,66						
1 039 420 046	38 468	569 951 357	21 094	469 468 689	17 374	6,75						
1 099 449 944	39 876	595 549 984	21 600	503 899 960	18 276	7,15						
1 188 605 346	40 861	656 927 738	22 583	531 677 608	18 278	7,14						
1 263 437 623	42 696	726 807 124	24 561	536 630 499	18 135	7,07						
1 339 754 821	44 486	776 336 381	25 778	563 418 440	18 708	7,28						
1 392 335 630	45 532	828 118 103	27 081	564 217 527	18 451	7,14						
1 353 722 661	43 463	835 968 931	26 840	517 753 730	16 623	6,41						
1 400 563 075	44 026	859 106 319	27 006	541 456 756	17 020	6,54						
1 519 788 233	46 066	908 057 816	27 524	611 730 417	18 542	7,12						
1 599 932 137	47 223	967 189 760	28 547	632 742 377	18 676	7,17						
1 729 253 130	50 051	1 048 307 834	30 342	680 945 296	19 709	7,52						
1 867 867 529	53 124	1 169 773 093	33 270	698 094 436	19 854	7,48						

M a c c o

In Tabelle 20 ist das Verhältnis der Einnahmen aus dem Personen- (Spalte 2) und Güterverkehr (Spalte 3) im Verhältnis zum Ganzen und in Spalte 4 das Verhältnis der Gesamtausgaben zu den Einnahmen, der Betriebskoeffizient, gegeben.

Tabelle 20.

1	2		3	4
	Verhältnis der Einnahmen zum Ganzen		Gesamt- ausgaben zu den Einnahmen Betriebs- koeffizient	
	Personen- verkehr v. §.	Güter- verkehr v. §.		v. §.
1883	25,7	68,2	57,29	
1884	24,9	69,2	55,73	
1885	25,7	69,1	56,37	
1886	26,1	69,9	54,37	
1887	25,3	70,9	52,34	
1888	24,9	71,5	52,88	
1889	24,9	70,6	53,99	
1890	26,0	69,3	61,11	
1891	25,8	68,2	65,44	
1892	25,5	68,7	63,09	
1893	25,8	68,5	60,26	
1894	26,24	69,62	59,68	
1895	26,35	67,08	54,83	
1896	26,44	66,77	54,17	
1897	26,86	66,11	55,27	
1898	27,06	66,20	57,53	
1899	26,72	66,10	57,95	
1900	27,58	66,28	59,48	
1901	28,32	65,32	61,75	
1902	27,94	65,73	61,34	
1903	27,59	66,30	59,76	
1904	27,56	66,11	60,45	
1905	27,53	66,28	60,62	
1906	27,28	66,16	62,63	

F.

Anlagekapital.

Tabelle 21 bringt in Spalte 2 die Bahnlängen am Ende des Jahres ohne die Längen der Anschlußbahnen. Das verwendete Anlagekapital Spalte 4 und der sich hieraus ergebende Durchschnitt per Kilometer in Spalte 5 ist aber mit den Anschlußbahnen berechnet.

Tabelle 21.

1	2		3	4		5
	Bahnlänge am Ende des Jahres (ohne Anschlußbahnen)		davon voll- spurige Neben- bahnen und Schmalspur- bahnen	Verwendetes Anlagekapital		für 1 km Bahnlänge ($\approx \frac{4}{2}$)
	im ganzen	km		im ganzen (mit den Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr)	M.	
1882	14 034,57	1 923,17	4 379 770 749	312 070		
1883	15 431,08	2 379,75	4 603 476 671	297 804		
1884	19 486,58	3 223,47	5 545 296 117	284 570		
1885	21 026,70	3 599,76	5 813 559 257	276 485		
1886	21 388,47	4 005,30	5 863 081 204	274 123		
1887	22 613,58	4 750,66	6 002 490 236	265 437		
1888	23 072,18	5 310,08	6 091 801 965	264 032		
1889	23 843,23	5 999,43	6 237 570 771	261 608		
1890	24 817,78	6 419,12	6 403 889 726	258 036		
1891	25 120,45	6 722,20	6 552 735 637	260 853		
1892	25 508,69	7 153,31	6 658 580 016	261 032		
1893	25 990,94	7 451,70	6 770 400 123	260 491		
1894	26 415,09	7 830,10	6 854 443 710	259 490		
1895	27 366,41	8 432,06	7 002 926 027	255 895		
1896	27 826,57	8 872,03	7 098 300 129	255 063		
1897	29 340,82	9 396,22	7 505 238 274	255 795		
1898	29 960,30	9 975,18	7 670 337 183	256 017		
1899	30 347,73	10 359,91	7 811 001 832	257 383		
1900	30 831,06	10 818,96	7 984 934 746	258 990		
1901	31 460,02	11 424,50	8 166 026 819	259 568		
1902	32 151,64	11 809,77	8 384 313 430	260 774		
1903	33 447,36	12 579,41	8 716 811 180	260 613		
1904	34 073,31	12 938,65	8 932 023 561	262 141		
1905	34 749,58	13 441,31	9 173 520 804	263 989		
1906	35 342,93	13 702,91	9 560 243 497	268 808		

Diese Unregelmäßigkeit ist infolge einer Unvollständigkeit der Statistik der früheren Jahre entstanden und mußte, um relativ richtige Angaben zu erhalten, beibehalten werden. Einen größeren Einfluß auf die Schluszzahl in Spalte 5 hat sie nicht.

Die Anlagekosten der preussisch-hessischen Staatsbahnen im Jahre 1906 setzen sich nach den in der Statistik der in Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands Band XXVII nach folgenden in Tabelle 22 angeführten Hauptposten zusammen.

Tabelle 22.

1	2
	M.
Länge des Bahnnetzes 35 102 km	
Grunderwerb	870 510 038
Erdb-, Fels- und Böschungsarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers	1 125 215 863
Einfriedigungen ausschließlich der Bahnhöfe	26 838 743
Wegübergänge einschl. Unter- und Überführungen	280 985 216
Brücken und Durchlässe	649 219 583
Tunnels	134 376 929
Oberbau	2 124 155 460
Signale einschl. Buden und Wärterwohnungen	140 638 861
Stationen	1 241 551 908
Werkstättenanlagen	184 230 030
Außerordentliche Anlagen	141 823 090
Fahrzeuge	1 951 260 861
Bewaltungskosten	378 924 435
Zusammen	137 689 141
Im ganzen	9 387 420 158
per Kilometer	267 434
Gesamte Aufwendung einschl. Zinsen, Kursverlusten, Reserven unter Berücksichtigung der Einnahmen an Kursgewinnen und sonstigen Beträgen	9 270 505 213

G.

Vergleich der wesentlichsten Ergebnisse des Betriebes der preussischen Staatseisenbahnen in den Jahren 1886 und 1906.

Tabelle 23.

1	2		3		4	
	Ende 1886		1906		± v. %.	
Bahnlänge km	21 280		35,343		+ 66,1	
Gefahrene Personenkilometer . .	5 347 861 475		20 079 497 881		+ 275,5	
Einnahme aus der Personen- beförderung M.	172 078 784		493 545 753		+ 186,8	
Einnahme aus der Personen- beförderung für 1 km Be- triebslänge M.	8 174		14 474		+ 77,1	
Einnahme für 1 Personen- kilometer Pf.	3,22		2,46		— 23,6	
Gefahrene Tonnenkilometer bei der Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs	11 257 297 122		32 688 778 649		+ 190,4	
Einnahme aus der Güterbeförde- rung d. öffentlichen Verkehrs M.	433 429 744		1 160 438 289		+ 167,7	
Einnahme für 1 km Betriebs- länge M.	20 188		38 189		+ 64,4	
Einnahme für 1 Gütertonnen- kilometer M.	3,85		3,55		— 7,8	
Gesamte Einnahme im Ordi- narium (Kapitel 10 bis 20 des Etats) M.	686 208 000		1 872 573 000		+ 172,9	
Gesamte Ausgabe im Ordi- narium (Kapitel 23 bis 33 des Etats) M.	460 977 000		1 193 826 000		+ 159,0	
Überschuß im Ordinarium . M.	225 232 000		678 747 000		+ 201,4	
Staatseisenbahn = Kapitalschuld (ohne Rücksicht auf die statt- gehabten Abschreibungen) M.	4 165 745 000		8 967 914 000		+ 115,3	
Gesamte Einnahme der vom Staate verwalteten Eisen- bahnen (Kap. 10 des Etats) M.	683 987 564		1 867 867 529		+ 173,1	
Gesamte Ausgaben der vom Staate verwalteten Eisen- bahnen (Kap. 23 des Etats) M.	379 244 001		1 169 773 093		+ 208,4	
Überschuß der vom Staate ver- walteten Eisenbahnen . . M.	304 743 563		698 094 436		+ 129,1	
Verwendetes Anlagekapital M.	5 852 654 877		9 500 243 497		+ 62,3	
Verzinsung des Anlagekapitals (im Jahresdurchschnitt) v. M.	5,22 v. %.		7,48 v. %.		+ 43,3	

H.

Übersicht der Überschüsse der Staatseisenbahnverwaltung und deren rechnerischen Verwendung.

Die Zahlen der Tabelle 24 geben die wesentlichsten Angaben der rechnerischen Aufstellung, welche die Eisenbahnverwaltung auf Grund der Bestimmungen der Gesetze vom 27. März 1882 und 3. Mai 1903 jährlich aufstellt.

Der Reinüberschuß Spalte 6 ergibt sich nach Abzug der Zinsen der Eisenbahnkapitalschuld Spalte 16, des etwaigen Fehlbetrages im Staatshaushalt bis zur Höhe von 2 200 000 M.

Zu den Angaben der Eisenbahnverwaltung sind hinzugefügt Spalte 9 der jährliche Zuschuß zum Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung und deren außeretatmäßigen extraordinären Ausgaben und nach Abzug dieser Beträge in Spalte 10 der alsdann noch verbleibende Zuschuß der Eisenbahnverwaltung zur Deckung anderweitiger etatsmäßiger Staatsausgaben.

Bezüglich der Festsetzung der Staatseisenbahnkapitalschuld Spalte 5 sowie der Bildung der Ausgleichsfonds Spalte 13 ist folgendes zuzufügen.

Zur Ausführung des Gesetzes vom 27. März 1882 ist darin im § 2 die Staatskapitalschuld (auf Grund der Etatsveranschlagung) für den Zeitpunkt des 1. April 1880 auf **1 498 858 100 M.** festgesetzt und als Staatseisenbahnkapitalschuld angenommen worden. Der für die Verzinsung der am 1. April 1880 vorhanden gewesenen Staatseisenbahnkapitalschuld erforderliche Betrag ist auf **63 914 324 M.** festgesetzt (§ 3 d. G.).

Sofern durch Gesetz oder im Staatshaushaltsetat nicht etwas anderes bestimmt wird, vermehrt sich die Staatseisenbahnkapitalschuld um die Beträge:

1. der auf Grund von Eisenbahnkrediten seit dem 1. April 1880 ausgegebenen und in Zukunft auszugebenden Staatsschuldverschreibungen,
2. der für Eisenbahnzwecke außerordentlich durch den Staatshaushaltsetat oder durch besondere Gesetze bewilligten und in Zukunft zu bewilligenden anderweiten Staatsmittel,
3. der im Falle des Eigentumserwerbes von verstaatlichten Eisenbahnen vom Staate selbstschuldnerisch zu übernehmenden Prioritätsschulden, sobald und soweit sie auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übergehen.

Sie vermindert sich dagegen um die Beträge der nach § 4 des Gesetzes stattgehabten Tilgungen (§ 2 d. Ges.).

Vom Beginn des Rechnungsjahrs 1898 ab ist das Gesetz vom 8. März 1897 (G.-S. S. 43), betr. die Tilgung der Staatsschulden, in Kraft getreten. Ferner ist durch das Gesetz vom 3. Mai 1903 (G.-S. S. 155), betr. die Bildung eines Ausgleichsfonds für die Eisenbahnverwaltung, eine Ergänzung des eben erwähnten Gesetzes eingetreten. Auf Grund dieses Gesetzes sind dem Ausgleichsfonds aus dem Etatsjahre 1903 rd. 63 568 000 M., aus dem Etatsjahre 1904 rd. 30 623 000 M., aus dem Etatsjahre 1905 rd. 46 165 000 M. zugeführt. Durch diese Gesetze ist zwar die Wirkung des Gesetzes vom 27. März 1882 an sich aufgehoben, die Berechnung nach letztem Gesetze wird aber fortgeführt und dabei auch der neue Ausgleichsfonds berücksichtigt.

Hierzu sei bemerkt, daß die tatsächlich noch vorhandene Eisenbahnkapitalschuld, sowie deren Verzinsung und Tilgung nach den Angaben der Finanzverwaltung beträgt:

	Kapitalschuld	Verzinsung	$\frac{3}{5}\%$ Tilgung
1907 . .	6 426,7 Mill. M.	235,4 Mill. M.	39,0 Mill. M.
1908 . .	6 747 " "	247,6 " "	41,0 " "

Angaben über die früheren Jahre sind getrennt nach diesen Zahlen nicht gegeben worden.

Um das Verhältnis der Eisenbahnkapitalschuld zur gesamten preussischen Staatsschuld, welche auch die Eisenbahnkapitalschuld enthält,

Tabelle 24. Übersicht der Überschüsse der Staatseisenbahn-

1	2		3	4	5	6	7	8
	Rechnungsmäßige				Die Staats- eisenbahn- kapital- schuld be- trägt am Schlusse des Rechnungs- jahres ohne Rücksicht auf die in- ; zwischen statt- gefundenen Abschrei- bungen (Grund- summe)	Der Rein- über- schuß beträgt	nach § 4 Ab- satz 3 Nr. 1 des Gesetzes v. 27. März 1882 zur Plan- mäßigen Tilgung der vom Staate für Eisenbahn- zwecke vor dem Jahre 1879 auf- genommenen oder vor und nach diesem Zeitpunkte selbstschul- nerisch über- nommenen Schulden	Der
	Gesamt- einnahme	Gesamt- ausgabe	Rechnungs- mäßiger Überschuß	nach § 4				
	der Eisenbahnverwaltung			zur Deckung anderweiter ctats- mäßiger Staats- ausgaben				
	in 1000 M.	in 1000 M.	in 1000 M.	in 1000 M.				in 1000 M.
1882/83	433 170	295 059	138 111	2 613 664	42 354	4 005	22 752	
1883/84	564 390	416 541	147 849	3 107 785	35 800	4 040	12 492	
1884/85	585 487	399 400	186 087	3 774 371	45 543	3 649	27 628	
1885/86	651 875	458 047	193 828	4 034 125	35 176	3 631	23 706	
1886/87	686 209	460 977	225 232	4 165 745	67 613	4 451	30 244	
1887/88	733 628	460 259	273 369	4 452 788	108 992	4 139	20 170	
1888/89	791 481	494 628	296 853	4 494 669	133 089	4 223	52 081	
1889/90	865 912	544 428	321 484	4 911 995	156 021	3 498	44 446	
1890/91	887 798	576 357	311 441	5 948 478	115 536	3 024	86 360	
1891/92	921 294	607 346	313 948	6 356 365	99 102	5 584	75 666	
1892/93	922 457	586 293	336 164	6 537 056	118 773	4 348	95 809	
1893/94	962 887	584 281	378 606	6 669 024	162 793	5 420	137 999	
1894/95	957 937	575 835	382 102	6 685 817	171 479	5 578	145 743	
1895/96	1 036 894	574 598	462 296	6 768 577	258 933	5 678	172 080	
1896/97	1 106 970	603 948	503 022	6 858 895	306 459	3 043	185 358	
1897/98	1 190 528	675 064	515 464	7 034 303	329 917	2 766	204 270	
1898/99	1 265 147	744 532	520 615	7 266 017	351 227	2 868	239 163	
1899	1 341 761	795 149	546 612	7 400 213	384 233	2 975	268 076	
1900	1 394 143	845 071	549 072	7 551 588	396 268	3 075	295 820	
1901	1 355 505	851 976	503 529	7 868 947	356 688	3 134	326 638	
1902	1 403 661	876 828	526 833	7 996 011	387 444	3 069	340 855	
1903	1 529 246	929 690	599 556	8 268 847	465 734	3 094	370 299	
1904	1 603 215	989 149	614 066	8 492 112	492 543	2 816	429 729	
1905	1 732 653	1 071 622	661 031	8 657 620	552 246	2 355	473 383	
1906	1 872 573	1 193 826	678 747	8 967 914	581 658	2 414	533 308	
zus.: :	26 796 821	16 610 904	10 185 917	—	6155 621	92 877	4 614 075	
Etat 1907	1 941 571	1 222 969	718 602	9 426 033	626 308	2 432	591 089	
„ 1908	2 048 913	1 345 645	703 268	9 948 654	615 962	2 517	579 724	

verwaltung und deren rechnerische Verwendung.

Tabelle 24.

9	10	11	12	13	14	15	16
Reinüberschuß ist von der Staatseisenbahnkapitalschuld völlig abgeschrieben und hat Verwendung gefunden:							
Absatz § Nr. 2 des Gesetzes vom 27. März 1882				nach dem Gesetze vom 3. Mai 1903 (Gesetzsamml. S. 155), betreffend die Bildung eines Ausgleichsfonds für die Eisenbahnverwaltung			
Zusatz zu Spalte 8		zur Bildung und Ergänzung eines außeretatmäßigen Dispositionsfonds für Zwecke der Eisenbahnverwaltung	zur außerordentlichen Tilgung von Staatsschulden und zur Berechnung auf bewilligte Anleihen	Davon für			weitere Zwecke (§ 3a Ziff. 2 u. 3)
darunter befinden sich als Zuschuß zum Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung und deren ordinären Ausgaben	Demnach verbleiben zur Deckung anderer etatsmäßiger Staatsausgaben			zur Bildung und Ergänzung des Ausgleichsfonds (§ 3)	den Dreißig-Mark-Dispositionsfonds (§ 3a Ziff. 1)		
in 1000 M.	in 1000 M.	in 1000 M.	in 1000 M.	in 1000 M.	in 1000 M.	in 1000 M.	in 1000 M.
3 438	19 314	—	15 597	—	—	—	2 594 846
8 692	3 800	—	19 268	—	—	—	3 042 749
7 347	20 281	—	14 266	—	—	—	3 657 915
8 483	15 223	—	7 839	—	—	—	3 875 054
10 327	19 917	—	32 918	—	—	—	3 952 618
11 616	8 554	—	84 683	—	—	—	4 163 756
12 107	39 974	—	76 785	—	—	—	4 067 074
11 733	32 713	—	108 077	—	—	—	4 314 967
19 701	66 659	—	26 152	—	—	—	5 192 482
21 089	54 577	—	17 852	—	—	—	5 501 288
17 339	78 470	—	18 616	—	—	—	5 554 995
18 867	119 132	—	19 374	—	—	—	5 559 663
20 111	125 632	—	20 158	—	—	—	5 376 994
28 514	143 566	20 000	61 175	—	—	—	5 229 997
40 537	144 821	19 999	98 059	—	—	—	5 017 208
41 305	162 965	49 968	72 913	—	—	—	4 834 250
72 084	167 079	49 898	59 298	—	—	—	4 666 263
74 815	193 261	29 991	83 191	—	—	—	4 411 323
82 516	213 304	29 997	67 376	—	—	—	4 162 604
99 069	227 569	—	26 916	—	—	—	4 117 946
92 558	248 297	15 609	27 911	—	—	—	3 853 863
84 129	286 170	—	28 773	63 568	14 389	49 179	3 656 495
112 423	317 306	—	29 375	30 623	30 000	623	3 382 970
124 723	348 660	—	30 343	46 165	29 999	16 166	2 987 016
199 375	333 933	—	31 455	14 481	29 990	15 509	2 712 247
1 222 898	3 391 177	215 462	1 078 370	154 837	104 378	50 459	—
182 099	408 990	—	32 787	—	—	—	—
104 180	475 544	—	33 721	—	—	—	—

Als Staatseisenbahnkapitalschuld verstehen am Schluß des Rechnungsjahres nach den bis zu diesem Zeitpunkte erfolgten Abschreibungen (letztere einschließlich der abgeschriebenem Erlöse für verkaufte Grundstücke u. s. w.)

beurteilen zu können, ist in Tabelle 25 die preussische Staatsschuld und der zu ihrer Verzinsung erforderliche Betrag in Millionen Mark aufgeführt.

Tabelle 25.

1	2	3
	Stand der Staatsschuld am 31. März	Verzinsung derselben
	in Millionen Mark	
1880	1490,1	62,4
1885	3905,1	152,9
1890	4775,9	200,9
1895	6353,8	240,6
1896	6458,8	242,7
1897	6494,5	237,6
1898	6484,9	221,7
1899	6600,2	223,4
1900	6591,1	226,8
1901	6602,3	232,1
1902	6865,3	236,4
1903	6888,9	242,2
1904	7035,0	242,3
1905	7209,0	247,5
1906	7373,6	252,7
1907	7764,6	264,2
1908	7963,6	275,6

} nach
dem
Etat

J.

Die Beamten und Arbeiter, sowie die Organisation der preußischen Staatseisenbahnverwaltung.

Die Zahl der von der preußischen Staatsbahnverwaltung angestellten und beschäftigten Beamten und Arbeiter ist in ihrer Entwicklung seit dem Jahre 1895 in Tabelle 26 aufgeführt. Das Verhältnis der etatsmäßigen Beamten Spalte 2 zu den außeretatsmäßig angestellten Beamten Spalte 4 in Spalte 3 besonders angeführt.

Die Angaben für die Jahre 1895—1906 entsprechen denen der Wirklichkeit; diejenigen für 1907 und 1908 sind dem Etat entnommen.

Tabelle 26.

1	2				6	8				11
	Beamte		Hilfs- bedien- stete im mittler. und unteren Dienst	Zu- sammen 2, 4 u. 5		Arbeiter			Zu- sammen 7, 8 u. 9	
Etat- mäßige	in % aller Be- amte	Außer- etat- mäßige			im Betrieb	in Bahn- unter- haltung	in Werk- stätten	Zu- sammen 7, 8 u. 9		
1895	96 239	92,83	7 436	46 116	149 791	47 328	49 919	40 124	137 371	287 162
1896	96 787	92,40	7 960	50 121	155 868	48 889	51 332	40 742	140 963	296 831
1897	102 690	92,04	8 878	57 710	169 278	53 136	56 614	42 525	152 275	321 553
1898	113 814	88,37	9 003	58 833	181 656	57 532	59 709	45 674	162 913	344 563
1899	118 575	88,88	8 970	56 654	184 199	57 346	57 983	45 828	161 157	345 356
1900	123 552	93,67	8 346	54 931	186 829	57 870	58 823	47 416	164 109	350 938
1901	126 862	94,28	7 690	53 280	187 332	57 521	59 779	48 120	165 420	352 752
1902	127 801	94,28	7 756	52 660	188 217	57 498	62 376	48 083	167 957	356 174
1903	131 429	93,83	8 639	56 991	197 059	60 644	65 262	50 586	176 492	373 551
1904	134 872	94,55	7 773	63 409	206 054	63 728	68 912	53 947	186 587	392 641
1905	145 115	94,74	8 063	67 864	221 042	66 056	69 414	56 996	192 466	413 508
1906	153 920	94,26	9 381	77 044	240 345	71 314	73 994	62 382	207 690	448 035
1907	165 227	94,83	9 003	61 970	236 270	70 717	72 540	61 625	204 882	441 152 ¹⁾
1908	174 106	94,49	10 143	70 467	254 716	75 464	80 000	68 043	223 507	478 223 ¹⁾

¹⁾ Nach dem Etat.

In den Tabellen 27—30 ist die Organisation der Verwaltung der preussischen Staatsbahn dargestellt. Die Verwaltung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten umfaßt außer der Eisenbahnverwaltung auch die Bauverwaltung. Die Bauverwaltung ist in diesen Darstellungen nicht enthalten, da sich die Arbeit lediglich auf die Eisenbahnverwaltung erstreckt. Das Gehalt des Ministers der öffentlichen Arbeiten ist im Etat bei der Bauverwaltung aufgeführt, es ist daher in Tabelle 28 nicht angegeben.

Die gleichartigen Beamten im Eisenbahn-Zentralamt und den Eisenbahndirektionen sind in Tabelle 28 in den Gehaltsangaben zusammenggezogen, um die Übersicht zu erleichtern. Dagegen sind, mit Ausnahme der bei den Inspektionen selbst beschäftigten Beamten, in Tabelle 29 die Angaben über die Bezüge der Beamten und Arbeiter ausgelassen und hier nur die einzelnen Beamtenklassen in den verschiedenen Dienstzweigen aufgeführt.

Die Bezüge dieser Beamten und Arbeiter sind in Tabelle 30 besonders zusammengestellt, und zwar derart, daß die Beamten mit gleichen Bezügen zusammen in den letzten Kolonnen aufgenommen sind und damit ein Vergleich der Bediensteten, die in denselben Bezugsklassen einrangiert sind, ermöglicht wird.

Das Schema der Wohnungsgeldzuschüsse der einzelnen Servisklassen ist den Tabellen am Schlusse beigelegt. Im übrigen geben die in den Tabellen aufgenommenen Bemerkungen die nötigen Erklärungen zu dem Inhalt derselben.

Im ganzen stimmen die einzelnen Klassen und die Zahl der in denselben aufgeführten Beamten und Arbeiter mit den gleichartigen Zahlen des Etats der Eisenbahnverwaltung für das Jahr 1907 überein.

Additional material from *Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes, des Betriebes, der finanziellen Erträge und die Organisation der Verwaltung der preußischen Staatsbahnen in Tabellen zusammengestellt* ISBN 978-3-662-32421-9, is available at <http://extras.springer.com>

