

dagegen 844 057 Tonnen, also 35 472 Tonnen mehr, befördert. Ueber die Ergebnisse der am 1. April 1889 eingeführten Ausnahmetarife für Stückgüter zum Export nach außerdeutschen Ländern über Deutsche Seehäfen liegen Feststellungen noch nicht vor.

Was speciell den Vieh-Verkehr anbelangt, so wurden befördert:

	1887:	1888:
Pferde, einzeln . . . . .	3 634 Stück	4 832 Stück
in Wagenladungen . . . . .	2 220 Ladungen	2 280 Ladungen
Anderes Vieh, einzeln . . . . .	18 189 Stück	60 327 Stück
in Wagenladungen . . . . .	28 419 Ladungen	26 825 Ladungen.

Der Verkehr in Pferden hat also sowohl bezüglich der Einzelsendungen als auch hinsichtlich der Wagenladungen zugenommen, wogegen bei anderem Vieh der außergewöhnlichen Zunahme der Einzelsendungen eine Abnahme des Wagenladungsverkehres gegenübersteht. Die letztere war in Rücksicht auf die am 1. Juli 1888 erfolgte wesentliche Verbilligung der Taxen für einzelne Stücke Vieh zu erwarten. Das finanzielle Ergebniß stellt sich für

	1887:	1888:
Pferde, einzeln . . . . . auf	48 452 M	57 319 M
Ladungen . . . . . =	74 448 =	77 439 =
Anderes Vieh, einzeln . . . . . =	47 421 =	80 003 =
Ladungen . . . . . =	684 914 =	658 635 =
	855 235 M	873 396 M.

Der erwartete Einnahmeausfall von 30 000 M ist daher durch infolge der Tarifermäßigung eingetretene Vermehrung der Transporte mehr als ausgeglichen worden.

Dasselbe gilt von den im Jahre 1888 eingeführten neuen und ermäßigten Nebengebühren, welche wider Erwarten ebenfalls Mehr-Erträge geliefert haben.

Es betragen nämlich die gesammten Neben-Einnahmen im Jahre 1887: 1 853 803 M und im Jahre 1888: 2 037 753 M, so daß ein Mehr von 183 950 M sich ergibt.

Verschiedene Klagen über die Höhe der Gütertarife auf den Schmalspurbahnen im Gegensatz zu den Tarifen der normalspurigen Eisenbahnen haben Veranlassung gegeben, mit dem 1. April 1889 auf den Schmalspurbahnen den Streckensatz für Güter des Specialtarifs II von 0,50  $\frac{1}{2}$  auf 0,40  $\frac{1}{2}$  und den des Specialtarifs III von 0,38  $\frac{1}{2}$  auf 0,30  $\frac{1}{2}$  für 100 Kilogramm herabzusetzen, ferner die auf den normalspurigen Bahnen bestehenden Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter und für Holz mit denselben Einheitsätzen auch allgemein auf die Schmalspurbahnen auszudehnen, endlich im Uebergangsverkehre zwischen Schmal- und Normalspurbahnen nicht mehr wie früher zum Erfasse der Umladefosten eine halbe Expeditionsgebühr, sondern nur noch in allen Wagenladungsclassen eine gleichmäßige Gebühr von 2  $\frac{1}{2}$  für 100 Kilogramm zu erheben. Ueber die Wirkung dieser Tarifmaßnahmen läßt sich zur Zeit noch kein Urtheil abgeben, doch erscheint die Erwartung begründet, daß die Verbilligung der Frachten zu einer Stärkung des Verkehrs der schmalspurigen Nebenlinien führen und den nach dem Verkehrsstande vom 1. October 1886 bis 30. September 1887, bei einer Gesamteinnahme von 238 000 M, auf 55 000 M veranschlagten Ausfall ebenfalls nach und nach in einen Ueberschuß verwandeln wird.

Zur Beleuchtung der Güterbewegung und des finanziellen Erträgnisses derselben im Jahre 1889 (bis mit September) dient eine Vergleichung mit den Ergebnissen desselben Zeitraumes im Jahre 1888, wonach im Binnenverkehre 1888: 5 339 156 Tonnen mit 17 577 199 M Einnahme, 1889 dagegen 5 579 829 Tonnen mit 18 672 729 M Einnahme, mithin 240 673 Tonnen mit 1 095 530 M Einnahme mehr, im directen und Durchgangsverkehre 1888: 5 483 947 Tonnen mit 20 243 443 M Einnahme, 1889 dagegen 5 987 615 Tonnen mit 22 127 760 M Einnahme, mithin 503 668