

für die Eisenbahnen wie für das Publikum vorthellhaft gehalten hätte, so würde dazu schon längst die Initiative ergriffen worden sein, zumal noch im Laufe des vorigen Jahres die Vorschriften für die Gepäckabfertigung nicht bloß auf den preussischen Staatsbahnen, sondern auf fast allen norddeutschen Bahnen nach sehr mühsamen Verhandlungen neu bearbeitet und in einer gemeinsamen Instruktion für die Dienststellen niedergelegt seien. Was die amerikanische Einrichtung für das Publikum wie für die Eisenbahnen werthvoll mache, sei sehr viel weniger die Art der bahnsseitigen Gepäckabfertigung, als vielmehr die Existenz und die Art der Thätigkeit der Expresgesellschaften, welche letzteren hier außer Frage ständen. Die von Herrn WEDDING vorgeschlagene Einrichtung solle auch — nach den eigenen Intentionen

gegenwärtigen Expeditionsapparat voll beibehalten, würden also keinerlei Erleichterung genießen, wohl aber eine erhebliche Einbuße erleiden. Dafs die zu erwartenden Ausfälle durch die vorgeschlagene einheitliche Gebühr von 50 Pf. pro Gepäckstück, auch wenn dieselbe auf das Mehrfache erhöht würde, nicht gedeckt werden könnten, sei so klar und an der Hand der Tarife — aus denen der Redner die Frachtsätze für mehrere Reisetouren vorführte — nachweisbar, dafs es dazu grofser statistischer Erhebungen nicht bedürfe, ganz abgesehen davon, dafs durch eine wesentliche Erhöhung nicht nur Reisen auf kurze Entfernungen sehr belastet werden könnten, sondern auch die Einrichtung selbst bei dem Publikum wenig Anklang finden würde, sowie abgesehen davon, dafs die Erhebung einer einheitlichen — ohne

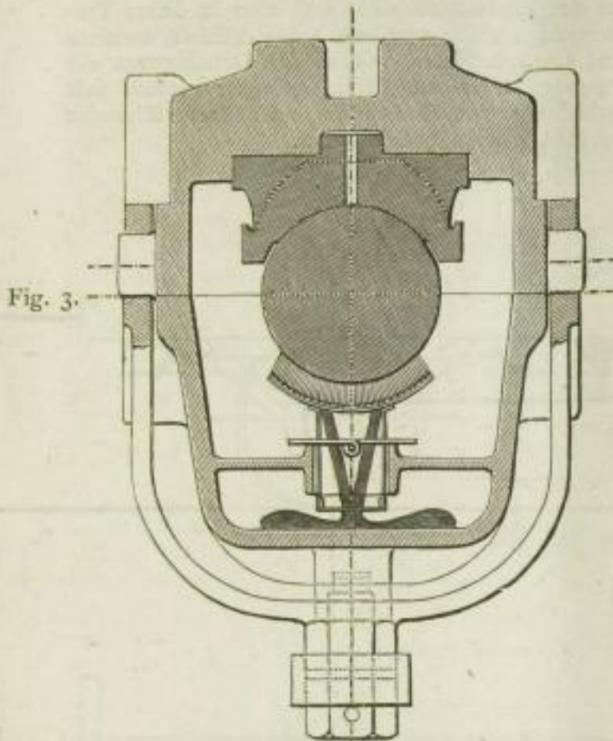


Fig. 3.

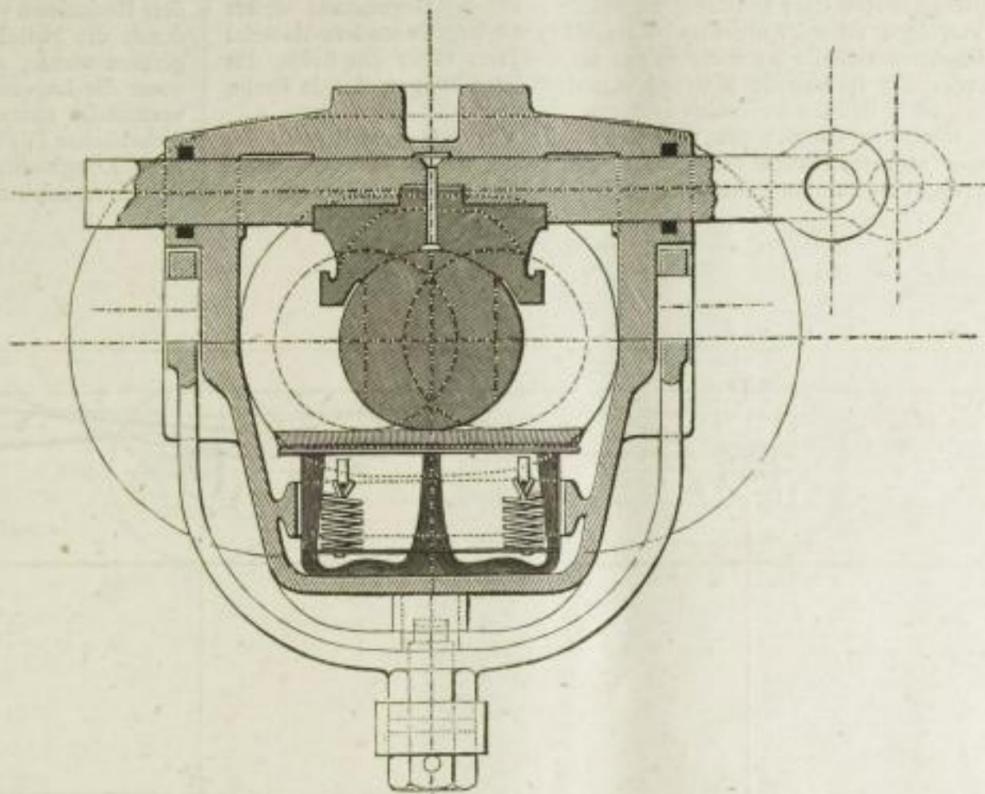


Fig. 5.

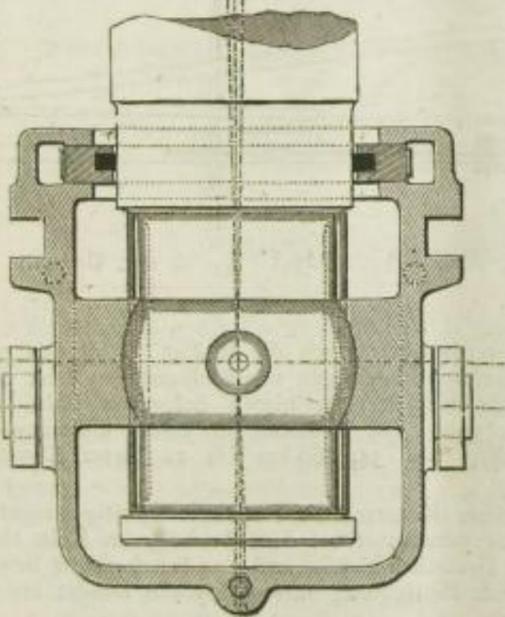


Fig. 4.

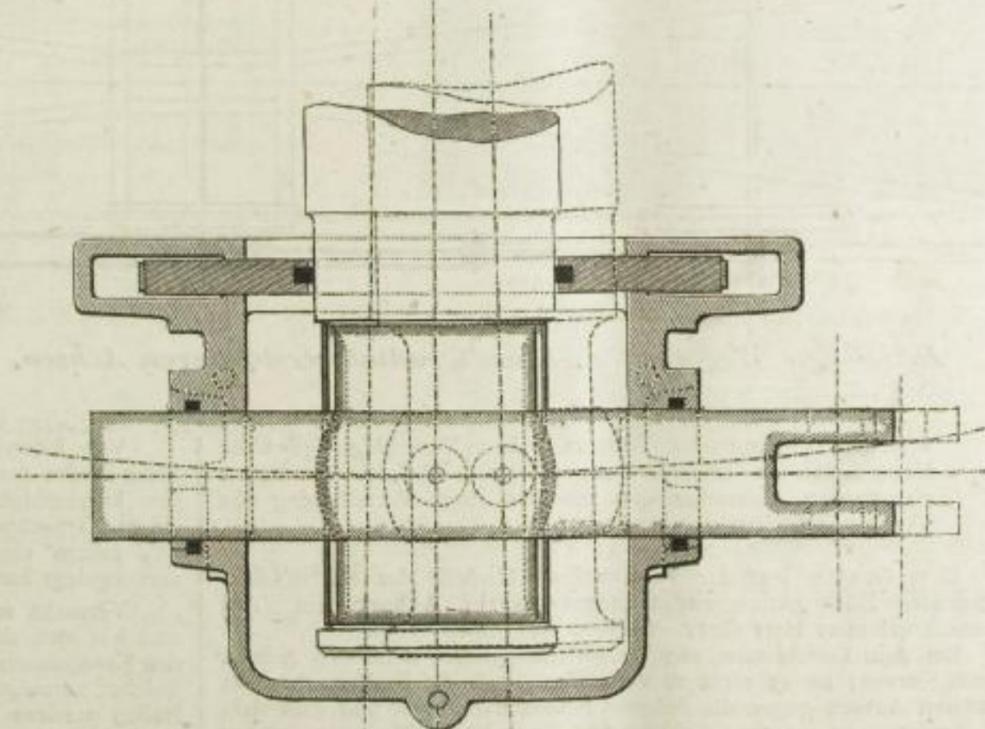


Fig. 6.

Achsbuschse A. Lager drehbar.  $\frac{1}{5}$  der nat. Grösse.

Achsbuschse B. Lager longitudinal verschiebbar.  $\frac{1}{5}$  der nat. Grösse.

des Antragstellers — nicht etwa die gegenwärtig auf den deutschen Bahnen in Uebung stehende Abfertigungsart beseitigen bzw. ersetzen, sondern unter Beibehaltung der letzteren nur fakultativ, und auch dies nur im beschränkten Umfange, zur Einführung kommen, wie es ja theilweise auch durch die bestehenden Vorschriften des Handelsgesetzbuchs, sowie ferner für alle diejenigen Fälle geboten erscheine, in denen von dem Gepäcktransport Bahnen berührt würden, welche die Einrichtung nicht angenommen hätten, nicht annehmen würden. Die Einrichtung käme daher auch nur einem kleinen Theil des Publikums zu Gute, und zwar vornehmlich denjenigen Personen, welche zu bequem seien, zur Erlangung einer schnelleren Abfertigung rechtzeitig nach den Bahnhöfen zu fahren, oder welche an der Gepäckfracht sparen möchten. Die Eisenbahnverwaltungen dagegen müßten ihren

Rücksicht auf Entfernung und Gewicht bemessenen — Gebühr beim Transport auf Bahnen verschiedener Eigenthümer — und deren gebe es in Deutschland noch eine große Zahl — Schwierigkeiten begegnen würde. Die deutschen Bahnen könnten bei den niedrigen Personenfahrtpreisen die Einnahmen aus der Gepäckbeförderung nicht so als Nebensache ansehen, wie dies bei den amerikanischen Bahnen geschehe.

Da nun auch die Einrichtung selbst nach seiner Auffassung keineswegs für deutsche Verhältnisse empfehlenswerth sei, so befürworte er, von statistischen Erhebungen überhaupt abzusehen und es bei der gegebenen Anregung und stattgehabten Besprechung, für welche der Verein dem Herrn WEDDING ja nur dankbar sein könne, bewenden zu lassen.