

Fortsetzung folgt. In derselben soll die wirtschaftliche Bedeutung des Unternehmens nach 3 Gesichtspunkten geprüft werden: 1. im Hinblick auf die Besiedelung und weitere Erschließung des weiten, noch menschenarmen Gebietes; 2. auf die Stellung hin, die Sibirien als Produktions- und Konsumtionsstätte im Weltmarkte einnimmt, und 3. auf den Einfluss, den die Bahn als Strafe des internationalen Verkehrs voraussichtlich gewinnen wird. K.

10. *Verwaltung, Gesetzgebung, richterliche Entscheidungen.*

Die Aenderungen des Haftpflichtgesetzes durch das Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Referat, erstattet auf der 5. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Strafsenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen in Elberfeld am 12. September 1899 vom Regierungsrath Dr. Eger, Berlin. Ztschr. f. Kleinb. 1900. No. 1, Beilage S. 15 und No. 2, Beilage S. 58.

Ueber Eisenbahn-Politik und Tarifwesen. Von O. Föhlinger, Strafsburg i. E. Ztg. D. E.-V. 1900. No. 5, S. 61.

Besprechung der auf dieses Thema bezüglichen Kapitel aus dem von W. Stieda neu bearbeiteten 3. Bande von W. Roscher's „Nationalökonomik des Handels und Gewerbetreibenden.“

Die Tariff Fragen im Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Von L. Calmar, Chef des Tarifbureaus der Rumänischen Eisenbahnen. Ztg. D. E.-V. 1899. No. 98, S. 1581. — No. 99, S. 1600. und No. 100, S. 1617.

Eingehende Erörterungen betreffend die auf die Frachtberechnung bezüglichen Bestimmungen nebst ihrer geschichtlichen Entwicklung, und Darlegung der z. Z. noch vorhandenen Lücken. K.

Die fehlenden und überzähligen Güter. Von Georg Muschweck, kgl. Generaldirektionssekretär in München. Ztg. D. E.-V. 1900. No. 3, S. 35.

Besprechung der Ursachen für Verschleppung und unfreiwillige Lagerung von Gütern, nebst Vorschlägen zur Vereinfachung und Beschleunigung des Reklamationsverfahrens.

Vagabundirende Güter. Von R. Brand, Münster i. W. Ztg. D. E.-V. 1900. No. 8, S. 109.

Der Aufsatz behandelt dasselbe Thema wie der vorstehende.

Vorschläge zur Vereinfachung der Güterabfertigung. Eine Entgegnung von Dr. Reindl in München. Ztg. D. E.-V. 1900. No. 6, S. 80.

Erörterung beachtenswerther Bedenken gegen die in No. 70 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gemachten Vorschläge.

Die Rechte und Pflichten der Unternehmer gewerblicher Anlagen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer für Gewerbeaufsichts-, Medizinal- und Verwaltungsbeamte, Fabrikbesitzer, Gewerbliche Unternehmer und Arbeiter. Bearbeitet von Dr. Roth, Regierungs- und Medizinal-Rath, Tschorn, Hilfsarbeiter und Vertreter des Regierungs- und Gewerbeamtes am Polizei-Präsidium in Berlin und Dr. Welzel, Gewerbeinspektions-Assistent. Berlin 1899. Verlag von Rich. Scholtz, Preis 15 M.

Die Verfasser haben sich die Aufgabe gestellt, alle in der Gewerbeordnung und in einer großen Zahl anderer Gesetze niedergelegten Vorschriften für die Arbeitgeber in übersichtlicher Form zusammen zu stellen. Der Umfang des 762 Seiten enthaltenden Buches läßt schon erkennen, wie groß die Zahl der diesbezüglichen gesetzlichen Vorschriften ist und rechtfertigt wohl hinlänglich die aufgewendete Arbeit und Mühe. Das Ganze ist in vier Theile gegliedert. I. Theil. Errichtung und Inbetriebsetzung gewerblicher Anlagen aller Art. II. Theil. Der Betrieb gewerblicher Anlagen aller Art. III. Theil. Genehmigungspflichtige Anlagen. IV. Theil. Aufserbetriebsetzung von Anlagen. Die Anordnung des Stoffes ist dem praktischen Gebrauche möglichst angepaßt. Die Bestimmungen sind so geordnet wie der Interessent sie gebraucht, wenn er an einen Betrieb in einer gewissen Zeit der Entwicklung herantritt. Am Schluß des Buches findet sich ein chronologisches Verzeichniß

von Gesetzen und Ministerial-Erlassen den Arbeiterschutz betreffend bis zum Juli 1899. B.

Studie über das Eisenbahnfachbildungswesen in Oesterreich. Von Dr. R. Schindler, Ministerial-Vicesekretär im k. k. Handelsministerium. Oesterr. Eisenbahntg. 1899. No. 21, S. 225 bis No. 24, S. 257.

Darlegung der Einwendungen gegen die übliche Ausbildung von Eisenbahnbediensteten und Vorschläge zu Verbesserungen. P.

Ueber die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Böhmen. Von Johann Rybár, k. k. Baurath, Central-Inspektor der österr. Nordwestbahn. Mit 1 Tafel. Förster 1899. Heft 4, S. 122.

Eine eingehende, mit zahlreichen statistischen Tabellen ausgestattete Darstellung der Entwicklung des Eisenbahnwesens in Böhmen von den ersten Anfängen an bis in die neueste Zeit. Hgn.

Die französischen Staatsbahnen. Von v. d. L. Ztg. D. E.-V. 1900. No. 6, S. 77.

Geschichtlicher Rückblick auf die Entstehung und Entwicklung des französischen Staatsbahnnetzes 1878 durch Ankauf von 10 kleinen Bahnen mit zusammen 1575 km begründet, sämmtlich in mangelhaftem Zustand, schlecht ausgerüstet und wirtschaftlich ganz unselbständig — 1898 = 2813 km. Sodann Auszug aus dem Bericht der Budgetkommission vom Abgeordneten Bourrat, der nachzuweisen sucht, daß die Staatsbahnen in allen Beziehungen, in Verwaltung, Betrieb und finanziellen Ergebnissen den großen Privatgesellschaften als Vorbild dienen können. K.

Neuere Entwicklung des Selbstfahrerverkehrs in Frankreich. Von Gustav Krenke. Ztschr. f. Kleinb. 1899. Heft 12, S. 571.

Angaben über die öffentlichen Selbstfahrerbetriebe in Frankreich und deren gesetzliche Regelung durch die Verkehrsordnung vom März 1899 nebst dazu gehörigen Erläuterungen des französischen Ministers der öffentlichen Arbeiten. K.

Die wirtschaftliche Entwicklung Rußlands und die Eisenbahnpolitik der letzten 10 Jahre. Ztg. D. E.-V. 1900. No. 7, S. 97.

Mittheilungen aus dem vom Finanzminister v. Witte verfaßten, am 1./13. Januar 1900 dem Kaiser vorgelegten Bericht über die wirtschaftliche Lage des Landes. Es befinden sich darin tabellarische Nachweisungen über das fortschreitende Wachstum der Fabrikindustrie im europäischen Rußland während der letzten 20 Jahre, und über die kraftvolle Entwicklung des Bergbaues zur Gewinnung von mineralischen Heizstoffen und von Roheisen, die aber den gesteigerten Anforderungen der Industrie, des Eisenbahn- und Schiffbaues noch nicht voll zu entsprechen vermag, vielmehr sogar eine noch gesteigerte Einfuhr von ausländischer Steinkohle und Roheisen erfordert.

Das Russische Bahnnetz umfaßte 1889 = 27 458 Werst; darunter 6470 W. = 23,6 pCt. Staatsbahnen; es umfaßte 1899 = 55 286 W., wovon 28 927 W. = 60 1/2 pCt. Staatsbahnen. — Von den 1889 vorhandenen 42 Privatbahngesellschaften, eine jede mit ihrer eigenen Tarifpolitik, bestehen 1899 nur noch 9 und auch diese mit staatlich eingeschränkter Selbständigkeit. — Der Betrieb der Staatsbahnen und der vom Staate garantierten Privatbahnen, die 1889 einen Staatszuschuß von 30 1/2 Million Rubel verlangten, haben schon von 1895 ab einen fortschreitend steigenden Gewinn erzielt, und zwar 1898 12 Millionen Rubel, wobei allerdings der Zuschuß für die sibirischen Theilstrecken aufser Acht geblieben ist. — Für den Bau der sibirischen Bahn sind von 1891—99 rund 501 1/2 Million Rubel verausgabt; 1900 sollen 130 Millionen zur Verwendung kommen. — Auf die günstige wirtschaftliche Entwicklung des Landes haben besonders eingewirkt: die Schutzzoll-Politik und die staatliche Leitung des gesammten Eisenbahn-Wesens. K.

Die Neu-Ordnung des Russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten. Ztg. D. E.-V. 1899. N. 96, S. 1549.

Wiedergabe der durch kaiserliche Verordnung vom 3. Mai 1899 genehmigten Organisation des Ministeriums nebst Arbeitsvertheilung innerhalb desselben, und der allgemeinen Grundsätze für eine Organisation der lokalen Verwaltungen. K.