ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

No. 5. BERLIN, MÄRZ. 1886.

INHALT: I. **Aktenstücke und Aufsätze:** 15. Das Personenporto im Eisenbahnverkehr — 16. Das Post- und Telegraphenwesen der Colonie Victoria im Jahre 1884. — 17. Das Fremdwort in Kunst und Wissenschaft und in der Amtssprache.

II. **Kleine Mittheilungen:** Die Eisenbahnen in Preufsen am Schlusse des Betriebsjahres 1884/85. — Die Insel Réunion. — Elektrische Locomotivlampe. — Geschäftsbericht der französischen Nationaldruckerei für das Betriebsjahr 1884. — Schiffseisenbahn über die Landenge von Chignecto. — Flaschenpost.

III. **Literatur des Verkehrswesens:** Das Buch von der Weltpost. Entwickelung und Wirken der Post und Telegraphie im Weltverkehr. Von O. Veredarius. (Berlin 1885. Verlag von Herm. J. Meidinger.)

IV. **Zeitschriften-Ueberschau.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

15. Das Personenporto im Eisenbahnverkehr.

Von Herrn Rechnungsrath Struve in Berlin.

Wer mit aufmerksamem Blicke verfolgt hat, wie im Laufe der letzten Jahrzehnte der Gedanke des einheitlichen Briefportos keimte, Wurzel schlug und, von mächtiger Thatkraft befruchtet, sich zum Weltporto entwickelte, wie ferner derselbe fruchtbare Samen, auf verwandtes Gebiet übertragen, das einheitliche Packetporto erzeugte, den hat es nicht Wunder nehmen können, dafs auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens eine gleichartige Erscheinung, das Personenporto, wiederholt aufgetaucht und kürzlich abermals in unseren Gesichtskreis getreten ist.

Schon im Jahre 1865 schlug der Engländer Raphael Brandon ein »Personenporto« vor, welches für alle Entfernungen gleich viel, und zwar in der ersten Wagenklasse 1 Shilling, in der zweiten 6 Pence, in der dritten 3 Pence betragen sollte, also etwa 1 Mark bz. 50 und 25 Pfennig.

Ein neuerdings in Wien erschienenes Buch von Dr. Hertzka führt den Titel: »Das Personenporto, ein Vorschlag zur Durchführung eines billigen Einheitstarifs im Personenverkehr der Eisenbahnen und die Discussion darüber im Club der österreichischen Eisenbahnbeamten«.

Der Verfasser dieses Buches sieht in der durch das Brandon'sche Personenporto bedingten Beibehaltung dreier Wagenklassen eins der wesentlichsten Hindernisse für die Einführung. Er weist darauf hin, dafs gerade die vielen leeren Sitzplätze der ersten und zweiten Wagenklasse die Personenbeförderung bedeutend vertheuern, und will defshalb, dafs die Eisenbahnzüge nur eine Wagenklasse führen; dagegen empfiehlt

er, nach dem Vorgange beim Packetporto zwei verschiedene Beförderungssätze für den Nahverkehr und für den Fernverkehr einzuführen, und zwar 10 kr. bei Entfernungen bis 30 km, 25 kr. bei weiteren Entfernungen, also in deutscher Währung etwa 20 bz. 50 Pfennig. Für Reisende, welche besondere Bequemlichkeit beanspruchen, könne jedem Zuge ein Luxuswagen angehängt werden, für dessen Beförderung besondere, die Kosten reichlich deckende Gebühren zu erheben seien. Die einzelnen Personenzüge sollen nicht wie bisher zu genau festgesetzten Zeiten, sondern jedesmal erst dann abgelassen werden, wenn alle oder wenigstens die meisten Plätze gefüllt seien (Accomodationstrains).

Bei den Besprechungen, welche diese Vorschläge in dem Club österreichischer Eisenbahnbeamten zu Wien veranlafsten, sind in scharfsinniger Weise die dafür und dagegen sprechenden Gründe erörtert worden, und unparteiisch hat Dr. Hertzka in seinem Buche Rede und Gegenrede wiedergegeben.

Der Streit dreht sich fast ausschliefslich um die Ausführbarkeit der vorgeschlagenen Mafsregeln in finanzieller Beziehung; dagegen sind verschiedene mit diesem Gegenstande eng verknüpfte Fragen unberührt geblieben, z. B. ob die durchgehenden Courierzüge neben jenen wohlfeilen, zu unbestimmter Zeit abgehenden Massenzügen bestehen bleiben sollen, ob für das wohlfeile Personenporto auch Freigepäck gewährt werden soll, durch welche Mafsregeln (vielleicht durch geschlossene Perrons) zu verhindern sei, dafs nicht Reisende, unter dem Vorwande, sich zu erfrischen, auf einer Zwischenstation aussteigen und das mitgenommene Billet einem neu zugehenden Reisenden zur Benutzung überweisen u. dergl. m. Auf diese und andere Bedenken gegen den einheitlichen Personentarif ist hier nicht näher einzugehen, da diese Zeilen nur bezwecken, die Leser des »Archiv« über die in der Hertzka'schen Schrift aufgestellten Ziele zu unterrichten.

In finanzieller Beziehung nimmt der Verfasser an, dafs die Eisenbahnverwaltungen durch die vorgeschlagene Fahrpreisermäfsigung keineswegs benachtheiligt werden würden, weil einerseits der Reiseverkehr sich in ganz ungeahnter Weise steigern, andererseits aber die jetzige kostspielige Leerbeförderung von Personenwagen fortfallen würde, sobald jeder Zug erst dann abführe, wenn die Wagen gefüllt wären.

Dafs in der That die Leerbeförderungen für die Ertragsergebnisse sämmtlicher Eisenbahnen von einschneidender Wirkung sind, geht u. A. aus der vom Reichs-Eisenbahnamt herausgegebenen Statistik der Eisenbahnen Deutschlands hervor, auf welche Herr Dr. Hertzka zwar nicht Bezug genommen hat, die aber wohl geeignet erscheint, manche der aufgestellten Behauptungen theils zu erläutern, theils richtig zu stellen, und die defshalb bei der Prüfung des Hertzka'schen Vorschlags hauptsächlich zu Grunde gelegt werden wird.

Laut Tabelle 22, Sp. 118 bis 122, der Statistik betrug im Betriebsjahr 1883/84 die Ausnutzung der vorhandenen Sitzplätze bei der Personenbeförderung durchschnittlich:

	auf sämmtlichen deutschen Eisenbahnen	auf den Reichsbahnen in Elsafs-Lothringen, sowie den preufs. Staatsbahnen
in der I. Klasse	10,16 pCt.	11,19 pCt.
- - II. -	20,80 -	21,59 -
- - III. -	25,63 -	24,84 -
- - IV. -	30,96 -	31,67 - ,

im Durchschnitt sämmtlicher Wagenklassen 24,69 bz. 25,27 pCt. Es ist mithin kaum der vierte Theil der vorhandenen Plätze besetzt gewesen, und mit jeder Personenwagenachse, auf welche durchschnittlich etwa 18 Sitzplätze entfallen, sind nur 4,46 bz. 4,53 Personen, bei den Schnellzügen sogar nur 2,68 bz. 2,49 Personen befördert worden. Noch auffälliger ist der leer beförderte Wagenraum bei den Passagiergepäckwagen; diese wurden nach Tabelle 18 der Statistik nur

mit 2,24 bz. 2,33 pCt. ihrer Tragfähigkeit ausgenutzt (wogegen bei den zur Güterbeförderung dienenden Wagen die Ausnutzung, beladene und leere Wagen zusammengerechnet, 47,7 bz. 48,87 pCt., für die beladenen allein aber 75,10 bz. 76,08 pCt. betrug).

Es ist klar, dafs, wenn es gelänge, die Ausnutzung der Personenwagen auf 50 oder 75 oder gar 100 pCt. zu steigern, dies gleichbedeutend wäre mit einer Verdoppelung, Verdrei- oder Vervierfachung der Personengeldeinnahme, ohne gleichzeitige Erhöhung der Ausgaben, und dafs unter solchen Umständen, um die gleichen Einnahmen wie bisher zu erzielen, die Personengeldsätze auf die Hälfte, ein Drittel bz. ein Viertel des Bisherigen herabgesetzt werden könnten.

Die Gegner des Herrn Dr. Hertzka bestreiten nun zwar, dafs der Vorschlag, jeden Zug nur mit voller Besetzung abfahren zu lassen, praktisch ausführbar sei; sie heben mit Recht hervor, dafs der Personenverkehr zu den verschiedenen Tageszeiten und in verschiedenen Richtungen höchst ungleichartig sei, indem zum Beispiel aus den Vororten in die grofsen Städte die überwiegende Mehrzahl der Fahrgäste vorzugsweise Morgens, in umgekehrter Richtung Abends, Sonntags aber in entgegengesetzter Weise die Eisenbahnzüge benutze; in Folge dessen entspreche meistens einem stark besetzten Zuge in der einen Richtung ein fast leerer Zug in umgekehrter Richtung, und diese Verschiedenartigkeit werde sich durch keine Preisermäfsigung fortschaffen lassen.

Dennoch leuchtet ein, dafs bei Einführung einer einzigen Wagenklasse die leeren Plätze der I. und II. Wagenklasse verschwinden würden und dadurch die durchschnittliche Wagenausnutzung sich bedeutend würde steigern lassen. Man wird diese gesteigerte Ausnutzung in Anbetracht dessen, dafs schon jetzt auf den Linien der Königlichen Eisenbahndirection in Frankfurt (Main) von den Plätzen der III. Wagenklasse 38 pCt., bei der Halle—Sorau—Gubener Bahn von den Plätzen der IV. Klasse 54 pCt. besetzt sind, ohne Uebertreibung auf mindestens 50 pCt. annehmen können, so dafs hiernach bei Einführung einer einzigen Wagenklasse und entsprechender Verkehrssteigerung die Herabsetzung des Personengeldes auf die Hälfte ausführbar erscheint.

Bei dem Reiseverkehr in Deutschland entfällt nach der Statistik der deutschen Eisenbahnen durchschnittlich auf jeden Fahrschein eine Fahrstrecke von 28,44 (für sämmtliche deutsche Eisenbahnen) bz. 29,78 km (für die preufsischen Staats-Eisenbahnen und die Reichs-Eisenbahnen in Elsafs-Lothringen) und ein Personengeld von rund 1 Mark. Die Herabsetzung des letzteren Betrages auf die Hälfte ergiebt ein Durchschnittspersonengeld von 50 Pfennig, also denselben Betrag, welchen Herr Dr. Hertzka für sein Personenporto in Anspruch nimmt. Das letztere scheint somit ohne einen Einnahmeausfall durchführbar zu sein, wenn nur die jetzt zum vierten Theil besetzten Wagen sich in Folge Einführung einer einzigen Wagenklasse wenigstens zur Hälfte füllen.

Hierbei ist jedoch Folgendes zu bedenken. Wenn der Satz von 50 Pfennig nicht blos als Durchschnittsfahrpreis gelten, sondern zum allgemeinen Personenporto erhoben werden sollte, so würde die Zahl derjenigen Personen, welche etwa 20 km und mehr zurücklegen, wahrscheinlich sehr zunehmen, dagegen würde die grofse Anzahl derjenigen, welche bisher kürzere Strecken zu einem geringeren Fahrpreise als 50 Pfennig zurückgelegt, haben. muthmafslich ihre Reisen einschränken. Jedenfalls würde die auf jeden Fahrschein entfallende durchschnittliche Beförderungsstrecke sich wesentlich erhöhen, und in gleichem Mafse würden auch die Beförderungskosten wachsen, während die Einnahmen sich verringern oder höchstens gleich bleiben würden.. Unter allen Umständen würden also die Eisenbahnverwaltungen eine Einbufse erleiden. Diese Einbufse würde sehr

beträchtlich werden, wenn die für 50 Pfennig zurückzulegende Durchschnittsstrecke so bedeutend wachsen sollte, wie Herr Dr. Hertzka es äufsersten Falles für möglich hält, nämlich bis auf 100 km.

Um diese Einbufse zu vermeiden, könnte man das Durchschnittspersonengeld von 50 Pfennig nochmals halbiren, man müfste dann aber, um auf die gleiche Einnahme für jeden Wagen zu kommen, die Wagenausnutzung auf 100 pCt. annehmen. Es würde dann der jetzige Fahrpreis für Reisende III. Klasse auf ganz kurzen Strecken (bis etwa 7 km) durch den Satz von 25 Pfennig allerdings immer noch vertheuert werden. Herr Dr. Hertzka nimmt ein noch geringeres Personenporto, nämlich 20 Pfennig, für den Nahverkehr (bis 30 km) an, behält dafür aber für den Weitverkehr den oben besprochenen Satz von 50 Pfennig bei. Um die Wirkung dieses Auskunftsmittels einigermafsen zuverlässig zu veranschlagen, müfste man wissen, wie grofs der Procentsatz derjenigen Fahrgäste ist, welche zur Zeit Strecken bis 30 km zurücklegen — dies ist jedoch aus der Statistik nicht zu ersehen. Trotzdem möchte folgender Schlufs einige Wahrscheinlichkeit für sich haben. Wenn die Beibehaltung der jetzigen Personengeldeinnahme für jeden Wagen ohne Erhöhung der Ausgaben erreicht werden kann einerseits durch ein Durchschnittsporto von 50 Pfennig bei einer Wagenausnutzung von 50 pCt., andererseits durch ein Durchschnittsporto von 25 Pfennig bei einer Wagenausnutzung von 100 pCt., so wird bei gleichzeitiger Anwendung beider Durchschnittssätze, und zwar von 25 Pfennig für den Nahverkehr und 50 Pfennig für den Weitverkehr, eine Wagenausnutzung von vielleicht 75 pCt., bei Durchschnittssätzen von 20 und 50 Pfennig aber eine Wagenausnutzung von etwa 80 pCt. erforderlich sein.

Die Forderung der vollen Wagenausnutzung hat Dr. Hertzka im Laufe der Erörterungen selbst fallen lassen. Aber auch die Wagenausnutzung von 75 oder 80 pCt. erscheint als unerreichbar. Es fragt sich defshalb, ob das Personenporto von 20 und 50 Pfennig auch bei einer geringeren Wagenausnutzung durchführbar ist, oder mit anderen Worten, ob die jetzige Personengeldeinnahme für jeden Wagen verringert und trotzdem noch an jedem Wagen ein Ueberschufs über die Selbstkosten erzielt werden kann. In diesem Falle wäre die Möglichkeit vorhanden, durch entsprechend stärkeren Reiseverkehr einen Gesammtüberschufs zu erzielen, der dem bisherigen gleichkäme, wenn auch der Einzelüberschufs an jedem Wagen hinter dem jetzigen zurückbliebe.

Nach Tabelle 22, Sp. 117 der Statistik ergiebt sich für jedes Achskilometer der (wie schon bemerkt, nur zum vierten Theile besetzten) Personenwagen eine Personengeldeinnahme von 15,3 Pfennig. Die Ausgaben betragen dagegen, Güter- und Personenbeförderung zusammengenommen, nach Tabelle 26, Sp. 161, 5,9 Pfennig für das Achskilometer.

Bei der Personengeldeinnahme von 15,3 Pfennig für das Achskilometer ist aber zu berücksichtigen, dafs gleichzeitig mit den Personen auch Reisegepäck befördert werden mufs. Die Gepäckwagen werden, wie schon oben bemerkt, nur mit 2,24 pCt. ihrer Tragfähigkeit ausgenutzt, aufserdem wird auf den meisten Eisenbahnen ein Freigepäck von 25 kg gewährt; es entfallen defshalb auf jedes Achskilometer derselben nur sehr geringe Einnahmen. Um ein richtiges Bild der aus dem Personenverkehr herrührenden Einnahmen zu erhalten, mufs man natürlich Personengeld und Gepäckfracht zusammenziehen und den Durchschnitt unter Zugrundelegung der Gesammtzahl der Personen- und Gepäckwagenachsen berechnen. Es ergiebt sich dann statt 15,3 Pfennig nur eine Einnahme von 11,8 Pfennig, bei den preufsischen Staatsbahnen 10,3 Pfennig auf das Achskilometer. Durch den Fortfall des Gepäckfreigewichts möchte sich diese Einnahme vielleicht auf 13 Pfennig für das Achs-

kilometer steigern, wenn man annimmt, dafs von den 4 bis 5 Personen, welche bisher auf 1 Achse entfielen, durchschnittlich 1 Person ein Gepäckfreigewicht von 25 kg in Anspruch genommen hat.

Die Betriebsausgaben sind in der obigen Berechnung für 1 Achskilometer im Personen- wie im Güterverkehr auf 5,9 Pfennig angenommen worden. Nun wird aber von allen Fachleuten behauptet und von Herrn Dr. Hertzka zugegeben, dafs auf die Personenbeförderung höhere Betriebskosten entfallen als auf die Güterbeförderung. Wie sich der Unterschied stellt, darüber gehen allerdings die Meinungen weit aus einander, da die Rechnungen und statistischen Veröffentlichungen der Eisenbahnbehörden sicheren Anhalt hierüber nicht ergeben und nur die Einnahmen, aber nicht die Ausgaben der Güter- und Personenbeförderung gesondert aufgeführt werden.

Die Eisenbahnfachleute sind geneigt, die auf das Achskilometer entfallenden Selbstkosten bei der Personenbeförderung doppelt so hoch anzunehmen als bei der Güterbeförderung. Diese Annahme würde dahin führen, dafs beispielsweise bei den preufsischen Staatsbahnen von den Selbstkosten, welche für Güter- und Personenbeförderung zusammen 5,9 Pfennig betragen, auf das Achskilometer des Güterverkehrs allein 4,6 Pfennig, des Personenverkehrs allein 9,2 Pfennig entfallen.

Hiernach würde sich für den Personenverkehr allein bei 10,3 Pfennig Einnahme und 9,2 Pfennig Ausgabe nur ein Ueberschufs von 1,1 Pfennig auf das Achskilometer ergeben, und es würde hieraus folgen, dafs, wenn der Gesammtüberschufs sich auf 4,4 Pfennig für das Achskilometer berechnet, dieser höhere Betrag lediglich dem Güterverkehr zu verdanken wäre.

Der Ueberschufs von 4,4 Pfennig ergiebt aber dem Anlagekapital gegenüber nach Ausweis der Statistik eine Verzinsung von 4,86 pCt.; ein Ueberschufs von nur 1,1 Pfennig für das Achskilometer würde also auf eine weit geringere Verzinsung hinauslaufen, zumal da der Personenverkehr (wegen der kostspieligen Empfangsgebäude, Perrons u. s. w.) an dem Anlagekapital wahrscheinlich mit einem höheren Verhältnifssatze betheiligt ist, als durch gleichmäfsige Vertheilung des Anlagekapitals auf die beiderseits zurückgelegten Achskilometer zum Ausdruck gelangt.

Aus dieser Erwägung würde folgen, dafs die Einnahme von 11,8 Pfennig für das Achskilometer nicht verringert werden darf, wenn die Eisenbahnverwaltungen nicht finanzielle Verluste erleiden sollen, und dafs also das Personenporto des Herrn Dr. Hertzka zu niedrig bemessen erscheint.

Zu dieser Schlufsfolge gelangen denn auch die Gegner des Herrn Dr. Hertzka, indem sie auf die Betriebsergebnisse verschiedener österreichischer Eisenbahnen sich beziehen.

Herr Dr. Hertzka dagegen folgert anders. Nach seiner Ansicht würden die Gegner nur dann Recht haben, wenn die Erfahrung bestätigte, dafs es um die Ueberschüsse einer Eisenbahn um so schlechter bestellt sei, je mehr Personenverkehr dem Güterverkehr beigesellt sei. Dies sei aber keineswegs der Fall, und defshalb könne auch die zu so beunruhigender Schlufsfolge führende Annahme, dafs die Selbstkosten der Personenbeförderung die doppelte Höhe der Güterbeförderungsselbstkosten erreichen, unmöglich richtig sein. Aus der Eisenbahnstatistik ergebe sich, dafs der Durchschnittssatz der Gesammtselbstkosten — abgesehen von besonderen Umständen, theueren Lebensmittelpreisen u. s. w. — hauptsächlich von der Verkehrsdichtigkeit abhänge, und dafs wenig darauf ankomme, mit wieviel Procenten einerseits die Personenbeförderung, andererseits die Güterbeförderung an dieser Verkehrsdichtigkeit betheiligt sei.

Prüfen wir diese Behauptung an den Ergebnissen der deutschen Eisen-

bahnstatistik, so haben z. B. unter den preufsischen Staatsbahnen die stärkste Verkehrsdichtigkeit die Strecken

a) der Königlichen Eisenbahndirection Cöln rechtsrheinisch, bei welcher auf 1 km Bahnstrecke rund 459000 Achskilometer entfallen,
b) der Königlichen Eisenbahndirection Hannover mit 444 000 Achskilometern,
c) der Königlichen Eisenbahndirection Elberfeld mit 437 000 Achskilometern.

Von diesen Achskilometern kommen auf den Personenverkehr bei a) 16 pCt., bei b) 20 pCt. Wäre hier der höhere Procentsatz des Personenverkehrs von Einflufs, so müfsten bei b) die Selbstkosten höher sein als bei a), zumal da diese Bahn überdies noch durch gröfsere Verkehrsdichtigkeit begünstigt ist. Beide Eisenbahnen haben aber denselben Selbstkostensatz von 5,07 Pfennig für das Achskilometer.

Bei c) entfallen auf den Personenverkehr 17,7 pCt., also wesentlich weniger als bei b); trotzdem betragen die Selbstkosten für das Achskilometer — wahrscheinlich in Folge örtlicher Verhältnisse — beträchtlich mehr, nämlich 6,46 Pfennig.

Scheint hierdurch auch bestätigt zu werden, dafs die Selbstkosten der Personenbeförderung nur um einen verhältnifsmäfsig geringen Betrag die der Güterbeförderung übersteigen, so wird sich die Höhe dieses Betrages doch erst dann genau feststellen lassen, wenn sämmtliche auf die Personen- und Güterbeförderung entfallenden Kosten, namentlich die persönlichen Ausgaben für beide Zweige gesondert von den Eisenbahnverwaltungen kund gegeben werden. Einstweilen gewährt die Statistik für die Mehrausgaben der Personenbeförderung nur in folgenden Punkten einen gewissen Anhalt.

1. Die Wagenunterhaltungskosten für das Achskilometer betragen bei den Güterwagen 0,32 Pfennig, bei den Personenwagen 0,68 Pfennig, bei letzteren also 0,36 Pfennig mehr.

2. Die Unterhaltungskosten der Lokomotive betragen für das Kilometer 9,2 Pfennig. Da mit den Güterzügen durchschnittlich 72 Achsen, mit den Personen- und Schnellzügen nur 20 Achsen befördert werden, so entfallen von jenen 9,2 Pfennig auf eine Güterzugachse $\frac{9,2}{72} = 0,13$ Pfennig, auf eine Personenzugachse $\frac{9,2}{20} = 0,46$ Pfennig, also auf letztere 0,33 Pfennig mehr.

3. In derselben Weise vertheilen sich die Feuerungskosten der Lokomotive, welche 9,1 Pfennig betragen, so dafs auch hier auf die Personenbeförderung etwa 0,33 Pfennig mehr entfallen.

Die nachweisbaren Mehrkosten der Personenbeförderung gegen die Güterbeförderung belaufen sich also für das Achskilometer auf 0,36 + 0,33 + 0,33 = 1,02 Pfennig, und es werden sich bei Berücksichtigung dieses Mehrbetrages die Selbstkosten für die Güterbeförderung auf 5,67 Pfennig, für die Personenbeförderung auf 6,69 Pfennig für das Achskilometer stellen. Ob dieses Ergebnifs sich wesentlich ändern würde, wenn bekannt wäre, welche Antheile von den persönlichen Ausgaben der Eisenbahnen auf den Personen- bz. Güterverkehr entfallen, mufs dahingestellt bleiben.

Inzwischen ist in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ein längerer Aufsatz »über die Reform der Personenbeförderung auf den preufsischen Staatsbahnen« erschienen. In demselben wird die Ansicht ausgesprochen, dafs für den gröfsten Theil der Beförderungskosten sich niemals werde genau ermitteln lassen, wie viel davon dem Personenverkehr und wie viel dem Güterverkehr zur Last zu schreiben sei. Die Ausgaben für Unterhaltung des Oberbaues, die Kosten für sämmtliche Bahnanlagen, die Thätigkeit eines sehr grofsen Theiles der Beamten und Arbeiter seien ebensosehr dem Personenverkehr, wie dem Güterverkehr gewidmet, und der auf

jede der beiden Beförderungsarten entfallende Antheil könne nur nach muthmafslichen Annahmen abgeschätzt werden. Als Ergebnifs solcher Abschätzung werden — in Anbetracht der durch die gröfsere Schnelligkeit der Personenzüge bedingten stärkeren Abnutzung der Bahnanlagen, der stärkeren Besetzung der Personenzüge mit Betriebsbeamten, der höheren Anschaffungs- und Unterhaltungskosten der Wagen etc. — die Selbstkosten eines Personenkilometers auf mindestens 3 Pfennig angenommen, so dafs sich bei 3,38 Pfennig Einnahme
und 3,00 - Ausgabe
0,38 Pfennig Ueberschufs
für ein Personenkilometer ergiebt. In Achskilometer übertragen (4,53 Personen auf eine Achse gerechnet) würde dies Ergebnifs lauten:

15,31 Pfennig Einnahme
13,59 - Ausgabe
1,72 Pfennig Ueberschufs.

Im Uebrigen sieht auch der Herr Verfasser jenes Aufsatzes in der Steigerung der Platzausnutzung das wirksamste Mittel zur Verbesserung des Ertragsverhältnisses bei dem Personenverkehr; er hält es für angezeigt, die Zahl der Wagenklassen in den einzelnen Zuggattungen, mindestens aber in den Personenzügen zu vermindern, die jetzt bestehenden Abweichungen von den normalen Fahrpreisen aber möglichst zu beschränken.

---

16. Das Post- und Telegraphenwesen der Colonie Victoria im Jahre 1884.

Vom General-Postamt in Melbourne ist vor Kurzem der Jahresbericht über die Ergebnisse des Post- und Telegraphenbetriebes der Colonie Victoria für 1884 veröffentlicht worden. Diesem Berichte sind die nachstehenden Mittheilungen entnommen.

Die Einnahmen der Post- und Telegraphenverwaltung betrugen im Jahre 1884 356 817 Pfd. Sterl. gegen 330 909 Pfd. Sterl. im Jahre 1883; es ist mithin eine Steigerung der Einnahmen um 25 908 Pfd. Sterl. oder um nahezu 8 pCt. eingetreten. Aus dem Postbetriebe wurden 269 209 Pfd. Sterl., aus dem Telegraphenbetriebe 87 608 Pfd. Sterl. erzielt. Die Ausgaben dagegen stiegen von 433 336 Pfd. Sterl im Jahre 1883 auf 458 664 Pfd. Sterl., also um 25 328 Pfd. Sterl. oder fast 6 pCt. Von den Ausgabeposten waren die bedeutendsten die Kosten für die Beförderung der Posten im Innern der Colonie mit 108 520 Pfd. Sterl., die Kosten für die Beförderung der Posten nach Europa über Colombo bz. Aden und Suez, über San Francisco und durch die Torresstrafse mit 58 769 Pfd. Sterl., die Gehälter der Beamten und Unterbeamten mit 271 458 Pfd. Sterl. und der Beitrag zur Unterhaltung des doppelten Kabels von Port Darwin nach Singapore mit 14 506 Pfd. Sterl.

Vergleicht man die Einnahmen mit den Ausgaben, so ergiebt sich ein Minderbetrag in Höhe von 101 847 Pfd. Sterl. Dieser Minderbetrag ist jedoch zum gröfsten Theil nur ein scheinbarer; bringt man davon allein die Summe von 75 000 Pfd. Sterl. in Abzug, welche an Porto und Gebühren für die frei beförderten Briefe und Telegramme der Regierung fällig gewesen wäre, so schrumpft der Minderbetrag der Post- und Telegraphenverwaltung schon auf noch nicht 27 000 Pfd. Sterl. zusammen. Zieht man noch weiter in Betracht, dafs die Staats-Unterstützung von 85 000 Pfd. Sterl., welche die *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* für Unterhaltung einer vierzehntägigen Verbindung mit dem Mutterlande empfängt, vorzugsweise im Interesse anderer Verwaltungen des Landes ge-

leistet wird und daher nicht ausschliefslich der Postverwaltung zur Last fällt, ferner dafs die staatliche Beihülfe zur Unterhaltung des Doppelkabels von Port Darwin nach Singapore nicht als eine eigentliche Schuld der Telegraphenverwaltung angesehen werden kann, und dafs endlich unter den Ausgaben der Post- und Telegraphenverwaltung eine Summe von rund 4000 Pfd. Sterl. für die Herstellung und die Ausgabe von Wechsel-, Steuer-, Zoll- und sonstigen Stempelmarken sich befindet, so kann man jenes Ergebnifs für ein so ausgedehntes, meist noch sehr dünn bevölkertes Land wie Victoria (229 062 qkm mit rund 900 000 Einwohnern) als ein ungünstiges nicht bezeichnen.

Die Gesammtzahl der beförderten Briefsendungen stieg von $50^1/_4$ Millionen Stück im Jahre 1883 auf $54^1/_4$ Millionen Stück im Jahre 1884, also um rund 8 pCt. Gegen das Vorjahr wuchs die Zahl der beförderten Briefe um 7,9 pCt., die Zahl der Zeitungen um 8,33 pCt. und die Zahl der sonstigen Drucksachenpackete um 6,8 pCt. Unter der obigen Zahl der im Jahre 1884 beförderten Sendungen waren 1 467 000 Stück nach überseeischen Ländern (insbesondere Europa) abgesandte Gegenstände und 2 185 000 aus diesen Ländern in Victoria angekommene Briefsendungen mit einbegriffen. Die Zahl der Einschreibbriefe nahm ganz bedeutend zu; dieselbe wuchs von 360 027 Stück im Jahre 1883 auf 463 074 im Jahre 1884, also um 28,6 pCt. Diese fortgesetzt beträchtliche Steigerung in der Zahl der beförderten Einschreibbriefe ist namentlich auf die im Jahre 1881 eingetretene Ermäfsigung der Einschreibgebühr von 6 auf 4 d. zurückzuführen. Die Taxe von 4 d. (= $33^1/_3$ Pf.) erscheint übrigens noch immer recht hoch, wenn man bedenkt, dafs die Einschreibung lediglich die Wirkung einer sorgfältigeren Behandlung der Sendung während der Beförderung und Bestellung hat, dafs dagegen die Postverwaltung für die richtige Ueberkunft der Sendung damit keinerlei Gewähr übernimmt.

Die Länge der Postkurse betrug am Schlufs des Jahres 1884 13 650 engl. Meilen, 512 Meilen mehr als im Jahre 1883. Zurückgelegt wurden von den Posten, aufser 2 304 450 engl. Meilen mittels der Eisenbahn, 4 102 649 engl. Meilen. Die Kosten für die Unterhaltung der Postverbindungen im Innern der Colonie betrugen 108 520 Pfd. Sterl.; aufserdem waren an die Eisenbahnverwaltung für die Beförderung der Postsachen auf ihren Linien 41 993 Pfd. Sterl. zu zahlen. Im Durchschnitt kostete mithin der Postverwaltung die Beförderung der Posten auf den Eisenbahnen $4^1/_3$ d. und auf den Landwegen $6^1/_4$ d. für die engl. Meile.

Die Beförderung der europäischen Posten erfolgte im Jahre 1884 vornehmlich durch die Schiffe der *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* und der sogenannten *Orient Line*. Die Schiffe beider Gesellschaften fahren in Zwischenräumen von je 14 Tagen dergestalt, dafs eine regelmäfsige achttägige Verbindung mit Europa besteht. Daneben wurden aber auch die Dampfschiffe der Linie Sydney—San Francisco der *Pacific Mail Steamship Company*, sowie die alle vier Wochen zwischen Melbourne und Marseille verkehrenden Dampfer der *Messageries Maritimes* zur Beförderung der europäischen Correspondenz, allerdings nur in geringem Mafse, mit benutzt. Mit der *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* hat die Regierung der Colonie einen Vertrag abgeschlossen, durch welchen der Dampfschifffahrtsgesellschaft ein Zuschufs von 85 000 Pfd. Sterl. gesichert worden ist. Zu diesem Zuschusse haben jedoch sämmtliche australischen Colonien, sowie auch die Fidschi-Inseln beizutragen; im Jahre 1884 entfielen davon auf Neu-Süd-Wales rund 14 600 Pfd. Sterl., auf Süd-Australien 9 200 Pfd. Sterl., auf Vandiemensland 3 600 Pfd. Sterl., auf Queensland 3 800 Pfd. Sterl., auf West-

Australien 2 800 Pfd. Sterl., auf Neu-Seeland 4 600 Pfd. Sterl. und auf die Fidschi-Inseln fast 200 Pfd. Sterl., so dafs von Victoria noch eine Summe von 45 200 Pfd. Sterl. gezahlt werden mufste. An Belohnungen für beschleunigte Fahrt wurden der Gesellschaft 1 750 Pfd. Sterl. vergütet, dagegen hatte die letztere an Strafgeld für unbegründete Fahrtversäumnifs einen Betrag von 100 Pfd. Sterl. zu entrichten. Nach Abrechnung des von der Postverwaltung von Victoria für die mit den Schiffen der genannten Gesellschaft beförderten Sendungen vereinnahmten Portos war zur Deckung aller Unkosten u. s. w. ein Zuschufs aus der Staatskasse in Höhe von über 30 000 Pfd. Sterl. erforderlich. Für die Benutzung der Schiffe der *Orient Line*, mit welcher die Postverwaltung von Neu-Süd-Wales im Vertragsverhältnifs steht, hatte die Postverwaltung von Victoria an die vorgenannte Verwaltung eine Summe von über 10 000 Pfd. Sterl. zu zahlen; auch dieser Betrag wurde durch das für die in Betracht kommenden Sendungen vereinnahmte Porto bei Weitem nicht gedeckt. Für die Beförderung der Sendungen auf den Wegen über San Francisco, sowie über Marseille waren insgesammt 3 000 Pfd. Sterl. zu entrichten.

Vergleicht man die Zeit, welche die Beförderung der Posten zwischen London und Melbourne auf den beiden Hauptwegen im Jahre 1884 beansprucht hat, so ergiebt sich, dafs die Schiffe der *Orient Line* diejenigen der *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* an Schnelligkeit nicht unbedeutend übertreffen. In der Richtung nach London erheischte die Beförderung unter Benutzung der ersteren Schiffe im Durchschnitt 37 Tage 17 Stunden 36 Minuten bei der Leitung über Neapel und 38 Tage 8 Stunden 43 Minuten bei der Leitung über Brindisi, bei Benutzung der letzteren Schiffe aber 40 Tage 4 Stunden 50 Minuten. In der Richtung aus London erforderte die Briefbeförderung unter Benutzung der Schiffe der *Orient Line* durchschnittlich 35 Tage 23 Stunden 4 Minuten und unter Benutzung der Dampfer der anderen Gesellschaft 37 Tage 13 Stunden 56 Minuten.

Im Laufe des Jahres 1884 wurden 52 Postanstalten neu eingerichtet, 5 dagegen geschlossen; insgesammt bestanden am Schlufs des genannten Jahres deren 1 342. Die Wand- und Pfeilerbriefkasten haben sich überall als eine grofse Erleichterung und Bequemlichkeit für das Publikum erwiesen. Die Zahl derselben wird daher fortgesetzt erheblich vermehrt. Im Jahre 1884 wurden 36 neue Pfeilerbriefkasten in verschiedenen Orten der Colonie aufgestellt. Allein in Melbourne und dessen Vorstädten betrug die Zahl der Ende 1884 vorhandenen öffentlichen Briefkasten rund 300 Stück.

Das gesammte, fest angestellte Personal der Post- und Telegraphenverwaltung bestand Ende 1884 aus 1 705 Köpfen; darunter befanden sich 164 Post- bz. Telegraphenamts-Vorsteher, 309 expedirende Beamte, 190 Sortirer, 269 Briefträger und Postschaffner, 226 weibliche Beamte u. s. w. Die gröfste Zahl des Personals, nämlich 828 Köpfe, war in der Hauptstadt Melbourne beschäftigt. Die Zahl der weiblichen Beamten hat sich im Jahre 1884 um 41 vermehrt. Von den 226 Frauen befanden sich 104 in der Stellung als Postmeisterinnen, 122 waren Assistentinnen.

Der Postanweisungsdienst, welcher seither schon im Verkehr zwischen Victoria einerseits und den übrigen australischen Colonien, Grofsbritannien, Deutschland, den Vereinigten Staaten von Amerika, Britisch-Indien, Capland u. s. w. bestanden hat, ist im Jahre 1884 auf den Verkehr mit den meisten britischen Colonien, einer Anzahl europäischer Staaten, sowie Aegypten, und zwar durch Vermittelung der britischen Postverwaltung ausgedehnt worden. Für Postanweisungen nach diesen Ländern kommen in Victoria folgende Gebühren zur Er-

hebung: bis 2 Pfd. Sterl. 1 sh. (= 1 Mark), über 2 bis 5 Pfd. Sterl. 2 sh. 6 d. (= 2,50 Mark), über 5 bis 7 Pfd. Sterl. 3 sh. 6 d. (= 3,50 Mark) und über 7 bis 10 Pfd. Sterl. 5 sh. (= 5 Mark); die britische Postverwaltung dagegen kürzt behufs Deckung der Vermittelungskosten die Postanweisungsbeträge u. U. noch um 3 d. für Beträge bis 2 Pfd. Sterl., um 6 d. für Beträge von 2 bis 5 Pfd. Sterl., um 9 d. für Beträge von 5 bis 7 Pfd. Sterl. und um 1 sh. für Beträge von 7 bis 10 Pfd. Sterl. Die Postanweisungsgebühren stellen sich hiernach aufserordentlich hoch.

Die Zahl der bei Postanstalten in Victoria zur Auflieferung gelangten Postanweisungen betrug im Jahre 1884 202 536 Stück über 569 040 Pfd. Sterl., das ist gegenüber dem Vorjahre hinsichtlich der Stückzahl eine Zunahme um 7,41 pCt. und hinsichtlich des Betrages eine Steigerung um 6,92 pCt. Ausgezahlt wurden dagegen 212 173 Postanweisungen über 616 605 Pfd. Sterl. (0,16 bz. 1,46 pCt. mehr als im Jahre 1883); darunter befanden sich 158 538 Postanweisungen über 418 734 Pfd. Sterl., welche in der Colonie selbst zur Einzahlung gelangt waren. Die Zahl der mit dem Postanweisungsdienst betrauten victorianischen Postanstalten betrug Ende 1884 337.

Die *Postal Notes*, deren Ausgabe bereits für das Jahr 1884 geplant war, konnten erst mit dem 1. Januar 1885 zur Einführung gelangen. Das *Postal-Note*-System ist dem in England bestehenden genau nachgebildet; die Noten sind zu denselben Werthen wie in England ausgegeben worden; kleine Beträge bis 5 d. können durch Aufkleben von Postmarken auf die *Postal Notes* verrechnet werden. Auch die Gebühr deckt sich mit der in England festgesetzten vollständig.

Die Zahl der Annahmestellen für Spareinlagen stieg von 215 am Schlufs des Jahres 1883 auf 228 am Ende des Jahres 1884, also um 13. Die Zahl der Einleger betrug am Schlufs des Jahres 1884 70722, 4987 mehr als am Schlufs des Vorjahres. Das Gesammtguthaben der Einleger stieg von 1 032 132 Pfd. Sterl. am 31. Dezember 1883 auf 1 149 494 Pfd. Sterl. am letzten Tage des Jahres 1884. Die Zunahme betrug also 11,37 pCt. Die von der Verwaltung nach dem Zinsfufs von 4 pCt. an die Einleger gezahlten Zinsen erreichten die Höhe von 38631 Pfd. Sterl.

Obwohl im inneren Verkehr der Colonie ein Packetdienst bisher nicht bestand, hat die Postverwaltung von Victoria sich doch zum Abschlufs eines Packetabkommens mit der Postverwaltung von Britisch-Indien bereit finden lassen. Zu diesem Packetdienst sind zunächst nur diejenigen Postanstalten in Victoria zugelassen, von welchen aus Melbourne mit der Eisenbahn oder mittels der Fahrpost erreichbar ist. Das Meistgewicht der Packete ist auf 50 Pfd. engl. (= etwa 22½ kg), die Ausdehnungen sind auf 2 : 1 : 1 Fufs beschränkt. Die Taxe beträgt 1 sh. (= 1 Mark) für das Pfund; enthalten die Packete Gegenstände von Werth, so wird aufserdem eine Einschreibgebühr von 4 d. für das Stück erhoben. Die Seebeförderung erfolgt durch Schiffe der *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*. Bisher hat dieser Dienst sich in sehr engen Schranken bewegt. Neuerdings ist auch die britische Postverwaltung mit der Colonialverwaltung in Unterhandlung getreten, um einen Packetpostdienst zwischen Grofsbritannien und Victoria herzustellen. Diese Anregung hat zunächst dazu geführt, dafs die Einrichtung einer Packetpost im Innern der Colonie nunmehr in ernstliche Erwägung gezogen worden ist.

Im Betriebe der australischen Kabel, welche die Verbindung mit Ostindien und Europa herstellen, ist während des Jahres 1884 eine Unterbrechung nicht vorgekommen. Der Betrieb auf der Ueberlandlinie nach Port Darwin dagegen war volle 5 Tage gestört. Zwischen Victoria und Vandiemensland mufste der Telegraphenbetrieb während längerer Zeit infolge eines

Kabelbruches eingestellt werden. Wegen schlechten Wetters schritt die Ausbesserung des Kabels, das auf eine Strecke von 7 engl. Meilen durch ein neues Stück ersetzt werden mufste, nur langsam vorwärts; insgesammt betrug die Dauer der Unterbrechung auf dieser Linie 2 Monate.

Die Zahl der auf den Telegraphenlinien der Colonie beförderten Telegramme betrug im Jahre 1884 1 379 226 Stück; davon gehörten 916 222 Stück (51 000 Stück mehr als im Vorjahre) dem inländischen und 446 914 Stück (fast 70 000 Stück mehr als im Jahre 1883) dem intercolonialen Verkehr an. 7 757 Telegramme wurden nach überseeischen Ländern abgesandt und 8 333 gingen von dort ein. Am Schlufs des Jahres 1884 hatte das Telegraphennetz der Colonie eine Ausdehnung von 4 019$^3/_4$ engl. Meilen mit einer Leitungslänge von 8 055$^1/_4$ engl. Meilen. Gegen das Vorjahr war eine Zunahme in der Länge der Linien um 359$^1/_4$ engl. Meilen und in der Länge der Leitungen um 783$^3/_4$ engl. Meilen zu verzeichnen. Die Zahl der öffentlichen Telegraphenanstalten betrug am Schlufs des Jahres 1884 401, 35 mehr als am Schlufs des Vorjahres.

Im Laufe des Jahres 1884 sind mehrere Taxermäfsigungen für Telegramme beschlossen worden, die jedoch erst im Jahre 1885 in Kraft gesetzt sind. Danach beträgt jetzt in Victoria die Taxe für jedes Wort des Textes eines Telegramms 1 d., mindestens sollen jedoch für ein Telegramm 6 d., also die Taxe für 6 Worte, zur Erhebung kommen; Adresse und Unterschrift eines Telegramms sind gebührenfrei. Diese Taxfestsetzung ist am 1. Juli 1885 in Kraft getreten. Eine andere Taxermäfsigung, die seit dem 1. Januar 1885 besteht, bezieht sich auf die Telegramme nach der benachbarten Colonie Neu-Süd-Wales. In diesem Verkehr beträgt seitdem die Taxe für ein Telegramm bis zu 10 Worten 10 d.

Die Stadtfernsprechnetze in Melbourne und Sandhurst befinden sich im Besitz von Privatgesellschaften, die für die Concessionen bestimmte Abträge an die Staatskasse zu entrichten haben. Im Jahre 1884 beliefen sich die letzteren auf 4 952 Pfd. Sterl. In Melbourne ist die Fernsprechgesellschaft zur Legung unterirdischer Kabel übergegangen. Insgesammt waren dort am Schlufs des Jahres 1884 2 Meilen Kabel mit je 100 Leitungsdrähten und 2 Meilen Kabel mit je 50 Leitungsdrähten in Betrieb.

---

17. Das Fremdwort in Kunst und Wissenschaft und in der Amtssprache.

In der No. 18 des »Archiv« für 1884, S. 561 ff., haben wir einen im Centralblatt der Bauverwaltung erschienenen interessanten Aufsatz des Herrn Regierungs- und Bauraths O. Sarrazin in Berlin über das Fremdwort in der Amtssprache und in Baukunst und Bauwissenschaft zum Abdruck gebracht. Im Anschlufs an diesen Aufsatz ist von demselben Herrn Verfasser, welcher sich neuerdings durch die Herausgabe eines besonderen Verdeutschungswörterbuches, dessen eingehende Besprechung wir uns vorbehalten, verdient gemacht hat, ein weiterer schätzenswerther Beitrag zur Bekämpfung des Fremdwörterunwesens unter der Ueberschrift »Das Fremdwort in Kunst und Wissenschaft und in der Amtssprache« in dem bezeichneten Organ der Bauverwaltung veröffentlicht worden. Mit Rücksicht auf das grofse Interesse, welches die auf Verdrängung der Fremdwörter aus der deutschen Sprache gerichteten, in immer weiteren Kreisen sich Bahn brechenden Bestrebungen in Anspruch nehmen, bringen wir mit freundlichst ertheilter Genehmigung des Herrn

Verfassers und der Verlagsbuchhandlung (Ernst und Korn in Berlin) auch diesen Aufsatz in seinen wesentlichsten Punkten nachstehend zur Kenntnifs unserer Leser.

Nachdem darauf hingewiesen worden ist, dafs die deutsche Sprache für die meisten im Gebrauch befindlichen Fremdwörter vollkommen deckende Bezeichnungen hat, die jenen Fremdlingen an Schärfe des Begriffsausdrucks nicht nur vollkommen ebenbürtig, sondern in der Regel weit überlegen sind, dafs aber gleichwohl manche Wörter in der deutschen Sprache einen vollständigen Ersatz noch nicht finden, und dafs daher bei der Verdeutschung mit Vorsicht und Unterscheidung zu Werke gegangen werden mufs, fährt der Herr Verfasser folgendermafsen fort:

Die durchaus nothwendige Einschränkung in der Verdeutschung eines Wortes tritt namentlich überall da in die Erscheinung, wo es sich um fremdsprachige Bezeichnungen handelt, die als wissenschaftliche Begriffe oder als Kunst- und Fachausdrücke vorläufig noch die Alleinherrschaft ausüben und ein allgemein zugestandenes Vorzugsrecht geniefsen, — wo ferner amtlich oder gesetzlich feststehende Ausdrücke in Frage kommen oder wo das Fremdwort als Titel auftritt, sei dieser auch nicht unmittelbar eine amtliche, sondern nur eine durch althergebrachten Brauch geheiligte Standesbezeichnung. Wohl wird man, und gewifs zum Vortheil der sprachlichen Schönheit, im gegebenen Falle von dem Baukünstler, dem Erbauer, Erfinder oder dem Schöpfer eines Bauwerks reden, ohne doch diesem selben Künstler seine Bezeichnung als Architekt nehmen zu wollen. Dasselbe gilt häufig auch da, wo der Architekt im Gegensatz zum Ingenieur genannt wird, welcher letztere ja auch allgemein ein Erbauer oder Baumeister und im besonderen ein Wasser- oder Brückenbaumeister u. s. w. sein kann. Dem Magistrat (derjenigen Städte, die von Amtswegen einen solchen besitzen) wird in Würde und Bedeutung gewifs kein Abbruch gethan, wenn er als die städtische Obrigkeit, als städtische Behörde oder Stadtrath erscheint, und das Gewicht des Rathsherrn kann durch die Benennung mit diesem seinem deutschen Namen nur gewinnen. Treten sie aber in amtlicher Eigenschaft auf, so bleibt jener der Magistrat und dieser das Magistratsmitglied, wenn nicht gar die steifleinene Magistratsperson. Einem Schriftsteller, der einen barocken Stil schreibt, wird man je nach Umständen seiner Schreibweise wegen eine wunderliche, geschmacklose oder verschrobene Sprache zum Vorwurf machen, dem Baukünstler darum aber die Bauweise des Barocks nicht verbieten wollen. Wenn ein Kriegsbericht aus nicht fern liegenden Zeiten in schwungvollen Worten von den herrlichen Thaten des Pommernheeres spricht und erzählt, dafs es unter der Leitung seines Heerführers und Oberbefehlshabers unvergängliche Lorbeern errungen, so hat der begeisterte Geschichtsschreiber dabei nichts weniger beabsichtigt, als damit das II. preufsische Armeecorps und dessen commandirenden General als unberechtigte Fremdlinge aus der Welt schaffen zu wollen.

So möchten wir auch einem warmen Anhänger der Verdeutschungsbestrebungen, welcher in einer an uns gerichteten Zuschrift der Meinung Ausdruck giebt, es seien unter anderen der Professor und Präsident, der erstere sehr wohl als Meisterlehrer, der andere als Vorsitzender zu bezeichnen, bei aller aufrichtiger Genugthung und Freude über die vortrefflichen Absichten des Briefschreibers, doch anheimgeben, den Gegenstand zuvor noch einmal gelegentlich einer Aufwartung bei den Gemahlinnen der genannten Herren zur Sprache zu bringen und die Ansichten der Frau Meisterlehrerin und der Frau Vorsitzenden zu erforschen. Wir führen dieses Beispiel absichtlich an, um an einem wirklichen Vorkommnifs darzu-

thun, wohin Uebertreibungen führen und wie nahe die Gefahr liegt, über das Ziel hinauszuschiefsen. Dabei ist der Vorschlag, den Professor durch den Meisterlehrer zu ersetzen, vom sprachlichen Standpunkte aus unseres Erachtens kaum anfechtbar; der Meisterlehrer würde nach jeder Richtung hin eine gute und werthvolle Bereicherung unseres Sprachschatzes sein. Auch werden die Präsidenten ja in vielen Fällen als Vorsitzende bezeichnet. Dennoch wäre der Versuch, diese Verdeutschungen einzuführen, für jetzt völlig aussichtslos. Es ist aber unzweckmäfsig und höchst unklug, bei der Sprachreinigung den Hebel bei solchen Ausdrücken ansetzen zu wollen, die nicht nur durch das Gewicht des amtlichen Schutzes, nicht nur durch eine Jahrhunderte alte Ueberlieferung, sondern auch durch die tausend kleinen Fäden und Beziehungen persönlicher Art mit unserem gesammten Leben, mit unseren Daseins- und Gesellschaftsformen aufs engste verknüpft und verwachsen sind.

Ebenso verkehrt würde es sein, die Fremdwörter, mit denen die strenge Wissenschaft einen bestimmten Begriff verbindet, zum Gegenstand der besonderen Verdeutschungsfürsorge machen zu wollen. Man kann der Ansicht sein, dafs Alles, was an nicht deutschen oder nicht nach deutschem Sprachgesetze gebildeten Wörtern sich in unserer Sprache breit macht, werth sei, dafs es untergehe, und wird doch gut thun und am weitesten kommen, wenn man, dem Gesetze jedes sachgemäfsen Reinigungsverfahrens folgend, mit dem Gröbsten den Anfang macht. Noch stecken wir in Deutschland bezüglich der Sprachreinigung in den Kinderschuhen, und in erster Linie wird das Streben aller Freunde einer unverfälschten, edlen Sprache darauf gerichtet sein müssen, vor allem jene erwähnten 10 000 Wörter — die unteren »Zehntausend« — aus Schrift und Sprache zu bannen. Dann darf man auch am ehesten hoffen, dafs sich vielleicht im Laufe der Zeiten für die trotz Amt und Gesetz oft recht unerfreulichen Titelbezeichnungen u. dergl. ebenso ein guter Ersatz finden wird, wie für die Benennungen streng wissenschaftlicher Begriffe, die zu einem ganz überwiegenden Theile — man denke beispielsweise an die Parabel, Hyperbel, Ellipse u. s. w. (in der mathematischen Bedeutung) nicht nur wenig bezeichnend, sondern — völlig nichtssagend sind.

Zu den Uebertreibungen gehört es auch, wenn der einzelne, einem grofsen Verwaltungskörper, einem grofsen Geschäft u. dergl. angehörende Beamte es unternimmt, die für bestimmte Zweige oder Einrichtungen der Verwaltung bestehenden Bezeichnungen zu verdeutschen. Wo eine Calculatur, eine Controle, eine Registratur u. dergl. als besondere Abtheilung besteht, da ist es nicht Sache des einzelnen Angestellten, hierfür im amtlichen Verkehr deutsche Ausdrücke anzuwenden, und wenn ein solcher beispielsweise Verfügungen oder Zuschreibungen an die Rechenkammer oder an die Prüfungskammer richten wollte, so würde ein solches Verfahren zu heilloser Verwirrung führen müssen, zumal ein anderer Verdeutschungsfreund vielleicht andere Verdeutschungen für diese Wörter für viel besser und richtiger halten wird. Vielleicht ist hierzu die Bemerkung nicht überflüssig, dafs auch diese letzterwähnten Uebertreibungen keineswegs nur erdachte, sondern aus wirklichen Vorkommnissen der jüngsten Zeit entnommene Beispiele sind. Wollten diese gewifs vom edelsten Eifer erfüllten Heifssporne doch bedenken, wie sehr sie durch solch ungestümes Vorgehen der guten Sache schaden!

Durchaus verwerflich endlich ist das Bemühen, die aus fremden Sprachen entlehnten, bei uns von alters her eingebürgerten Wörter zu beseitigen oder durch deutsche Neubildungen zu ersetzen. Diese Lehnwörter sind zum Theil, auch wenn sie in Form und Betonung den ausländischen Ursprung nicht verleugnen, in der That unent-

behrlich, wie Palast, Fabrik, Porcellan, Figur, Laterne, Natur, Person, Soldat, Metall, Text u. s. w., wenn auch zuzugeben ist, dafs einige von diesen in manchen Anwendungen durch gute und selbst bessere deutsche Ausdrücke wiedergegeben werden können, wie denn der Gebrauch von Fabrik, Figur, Person, Text u. a. sich zum Vortheil der sprachlichen Schönheit in vielen Fällen erheblich einschränken läfst. Zu einem anderen, und zwar grofsen Theile müssen die Lehnwörter aber als eine werthvolle Bereicherung des deutschen Sprachschatzes betrachtet werden, sofern sie nach den Regeln unserer Sprache umgebildet und ein wirklicher Bestandtheil derselben geworden sind, selbstredend vorausgesetzt, dafs ein geeigneter deutscher Ausdruck sich nicht darbietet. Von den Gegnern der Verdeutschungsbewegung wird gern die Behauptung vorgebracht, die Beseitigung der Fremdwörter sei gleichbedeutend mit einer bedauerlichen Verarmung und Schädigung des deutschen Sprachschatzes. Es ist hier nicht der Ort, den sehr leicht und sehr überzeugend zu erbringenden Nachweis zu führen, wie grundfalsch diese Ansicht ist; ist doch allein die Zahl der neuen, vielfach in hohem Mafse sprachschönen Wortbildungen, die ihren Ursprung nachweislich dem Verdeutschungsstreben verdanken, eine überaus grofse. Wer aber etwa Wörtern wie der Achse, dem Filter, der Gondel, Grotte und Gruppe, dem Jubel, der Kasse und Klasse, dem Kabel, Muskel, Pendel, Pulver, Quader und Tempel, der Liste, Maske, Pause, Regel, Sonde, der Note, soweit sie in der Tonkunst unentbehrlich ist, wer der Ziffer und Nummer das deutsche Heimathsrecht versagen will, wer die Form, den Grad, den Marsch, Plan, Puls, Punkt und Rest beseitigen, wer uns den Trafs und den Tuff nehmen will sammt dem Krater, der bei ihrem Werden betheiligt war, wer den Eisenbahnen ihre Rampen, Tender und Tunnel mifsgönnt — wohlgemerkt ihre Túnnel, während Tunnéls und vollends Tunnélls in Deutschland nicht geduldet werden sollten —, wer hier überall schonungslos aufräumen will, der begeht freilich einen so ungerechten wie thörichten Raub an seiner Muttersprache: denn einen Ersatz würde er uns schwerlich zu bieten vermögen, und könnte er es auch, so dürfte das deutsche Volk voraussichtlich wenig Neigung haben, seine Vorschläge anzunehmen, die es mit Recht für überflüssige und werthlose Geschenke halten würde. Wir unsererseits sind geneigt, in dieser Beziehung dem wirklich auftretenden Bedürfnifs nach Möglichkeit entgegenzukommen, und haben in den Verdeutschungen des nachstehenden Verzeichnisses beispielsweise die Ketzerei nicht gescheut, im Nothfalle selbst die den Regeln der deutschen Sprachbildung keineswegs feindlichen Acten als Verdeutschung zu Hülfe zu nehmen, wenn damit Schlimmeres aus der Welt geschafft werden kann. Vollends aber stehen wir nicht an, denjenigen sprachkundigen Droguisten unsere Hochachtung zu zollen, die ihre ursprünglich deutschen, trocknen (droegen) Waaren mit Ausmerzung des von den Franzosen für nöthig gehaltenen, für uns aber völlig überflüssigen u als Drogen anbieten, ihre Droguerie als Drogenhandlung, Drogengeschäft oder Drogerei, und sich selbst als Drogenhändler vorstellen. Was von solchem alten deutschen Eigenthum für unsere Sprache zurückgefordert werden kann, das sollten wir uns in Bedarfsfällen niemals entgehen lassen, zumal wenn es so nahe liegt und so nützliche Verwendung findet, wie diese guten deutschen Drogen, denen dieselbe Heimathsberechtigung zur Seite steht, wie beispielsweise dem Bogen und den Wogen. Bei der deutschen Woge haben die Franzosen, beiläufig bemerkt, eine ähnliche Anleihe gemacht, ohne dafs es darum jemand in den Sinn gekommen wäre, nun auch die

Woguen bei uns en vogue zu bringen.

Aufser dem Vorwurf, der deutschen Sprache würde durch die Ausmerzung der Fremdwörter an ihrem Reichthum Abbruch gethan, begegnet man nicht selten noch einer Anschauung, der weniger ihres inneren Gewichts als vielmehr ihrer Seltsamkeit wegen einige Worte gewidmet sein mögen. Mit dem Fremdworte bezeichne man — so lautet diese Lehre — in zahllosen Fällen mehrere, oft sogar eine ganze Reihe von Begriffen, für die man im Deutschen einer gröfseren Zahl von Wörtern oder Wortbildungen bedürfe. Die einzige Autorität genüge, um den Begriff des Ansehens, der Macht oder Würde wiederzugeben, die Behörde oder Obrigkeit, oder aber einen als hervorragend anerkannten Fachmann, eine Berühmtheit oder Fachgröfse zu bezeichnen. Hier mühe man sich um deutsche Ausdrücke ganz überflüssiger Weise, da doch die Autorität alles besage, und welcher Begriff gemeint sei, das ergebe der Zusammenhang zur Genüge. Dasselbe gelte beispielsweise von Wörtern wie Differenz, Praxis, Construction, Niveau, Interesse, Factor, Partie u. s. w., ja, genau besehen, gelte es von der überwiegenden Mehrzahl aller Fremdwörter. In der That giebt es eine Unzahl von solchen vieldeutigen Ausdrücken, die, ursprünglich nur in der bestimmten Bedeutung ihrer Heimathssprache üblich, im Laufe der Zeit in allen möglichen verwandten oder übertragenen Nebenbedeutungen in Gebrauch gekommen sind. Ist nun aber solche Vieldeutigkeit ein wirklicher Vortheil? Ist die Bestimmtheit und Schärfe des Ausdrucks gröfser, wenn die Bedeutung eines Wortes erst aus dem Zusammenhange der vorgebrachten Gedanken erhellen mufs, oder wenn das Wort für sich allein den gewollten Begriff scharf bezeichnet und bei dem Leser oder Hörer die beabsichtigte Vorstellung sogleich klar und zweifellos erweckt? Die Antwort kann nur zu Ungunsten des Fremdwortes lauten. Und wenn der Zusammenhang uns nicht so häufig im Stich liefse! Zweifelfälle solcher Art kommen demjenigen, der Schriftsätze zu überarbeiten hat, täglich vor. Wenn in dem Bericht über den Einsturz einer eisernen Brücke die Ursache in der mangelhaften Construction der Träger gefunden wird, wer ist dann verantwortlich zu machen: der Verfasser des Entwurfs, der den letzteren berechnet und aufgestellt hat, oder die Brückenbau-Anstalt, welche die Ausführung der Träger bewirkt hat? Was hat man unter dem in einer anderen Mittheilung erwähnten historischen Saale des Museums in N. zu verstehen, in welchem die Sitzungen einer Gelehrtenversammlung abgehalten wurden? Ist es ein geschichtlich merkwürdiger, ein geschichtlicher Raum, oder ist es ein Geschichtssammlungssaal, den man kurzweg auch Geschichtssaal nennen kann? Auskunft auf solche Fragen kann nur der Verfasser solcher Unklarheiten geben oder ein Ortskundiger, den aber der Leser doch nicht gleich zur Hand hat. Sanitäre und hygienische Verhältnisse sind zweifellos gesundheitliche oder Gesundheitsverhältnisse; der Zusammenhang hat uns aber, namentlich in kurzgefafsten Mittheilungen, öfters im Unklaren gelassen, ob sie von gesundheitswidriger oder aber von gesundheitsfördernder Art und der Gesundheit zuträglich waren. Wenn das Terrain irgendwo die Anlage eines Bahnhofs nicht gestattet, lag da das Hindernifs in der Oberflächengestaltung des Geländes, in der Bodengestaltung, oder in der sumpfigen, felsigen u. s. w. Bodenbeschaffenheit? In allen diesen Fällen läfst eine zutreffende deutsche Bezeichnung gar keinen Zweifel aufkommen, während beim Fremdwort ohne Beifügung näherer Erläuterungen der Rede Sinn dunkel bleibt. Auch im Deutschen haben wir manches Wort, mit dem mehrere von einander verschiedene Begriffe verbunden sind. So bedeutet,

um nur ein Beispiel herauszugreifen, der Schlag den Stofs oder Hieb, den Schicksalsschlag und den glücklichen »Coup«, durch den mit einem Schlage Jemand zum gemachten Manne werden kann; der Schlag des Herzens, der Schlag der Nachtigall, ein Menschenschlag, und der Schlag, der den Menschen als Schlagflufs treffen kann, sind ganz verschiedene Dinge; das Taubenhaus heifst ebenso der Schlag, wie die Thür an einer Kutsche, und auch eine Anzahl von Ackerstücken wird zu einem Schlage zusammengefafst. Nun kommt es aber keinem Menschen in den Sinn, solche Vieldeutigkeit eines Wortes für einen besonderen Vorzug auszugeben, und wenn dem Deutschen vorgehalten wird, dafs beispielsweise die französische Sprache für alle die genannten Schläge je einen besonderen Ausdruck zur Verfügung habe, so pflegen wir bedauernd zuzugeben, dafs in diesem Falle die deutsche Sprache ihren sonst so grofsen Reichthum nicht bewähre. Und da sollte, was wir bei deutschen Wörtern als Armuth der Sprache anerkennen müssen, für Fremdausdrücke als Reichthum oder sprachlicher Vorzug gelten? Die gepriesene Vielseitigkeit der Fremdwörter hat nur einen einzigen, freilich unbestreitbaren Vorzug: die Bequemlichkeit für den Schreiber, welchem das tiefere Nachdenken und das beschwerliche Suchen nach einem, einen klaren Gedanken scharf bezeichnenden Ausdruck erspart wird; das vieldeutige Fremdwort ist flugs zur Stelle, — ein treffliches Werkzeug der Unklarheit, Oberflächlichkeit und Gedankenlosigkeit.

Es sei gestattet, die nachstehenden Sätze aus einer uns vorliegenden Bücher-Besprechung anzuführen, welche sich mit einem von einer Behörde herausgegebenen Werke beschäftigt und die in demselben zu Tage tretende Fremdwortsucht geifselt: »Giebt es Reliefs, die nicht erhaben oder vertieft sind, und was denkt man sich unter »plastischem Reliefschmuck«? Worin unterscheidet sich »kräftige Energie« von einfacher Energie? Was hat man unter »Eingangsvestibül« Besonderes zu verstehen? Wozu braucht man noch »nähere Specialangaben«, wenn man nähere Angaben oder Specialangaben besitzt? Giebt es aufser »Votivgegenständen, die man als Weihegeschenke darbrachte«, auch sonst noch Votivgegenstände? Eine Belohnung demjenigen, der diese reizenden »Wiederholungsautologieen« durch etwas anderes als durch Gedankenlosigkeit erklären kann!« —

Ein viel zu wenig zur Anwendung kommendes Mittel, unklare Fremdwörter zu umgehen und namentlich ungewöhnliche Kunstausdrücke, die füglich nur einem beschränkten Kreise von Fachmännern geläufig sein können, zu vermeiden, ist noch in der verdeutschenden Umschreibung solcher Wörter gegeben. Vor Umschreibungen, mit denen sich in der Regel die für einen grofsen Theil der Leser höchst angenehme Erklärung verbindet, herrscht im Allgemeinen eine merkwürdige Scheu. »Dieses Fremdwort läfst sich nicht verdeutschen, man kann es höchstens umschreiben«, ist eine Aeufserung, die nur zu oft als Grund für die Beibehaltung und für die vielleicht ganz unangebrachte Verwendung eines fremdsprachigen und zugleich recht fremdartigen Wortes dienen mufs. Auch würde, so lautet ein weiterer Einwand, durch solche erklärende Umschreibungen der Schriftsatz gedehnt, die wünschenswerthe Kürze beeinträchtigt. Diese letzte Einwendung, der man häufig begegnet, zeugt von der vollkommenen Verkennung des Wesens einer knappen und kurzen Darstellungsweise. Eine solche wird vor allem erreicht durch eine gedrängte, aber lückenlose Entwickelung der auszudrückenden Gedanken, verbunden mit einer planmäfsigen, durchsichtigen Eintheilung, welche die anderenfalls unvermeidlichen Wiederholungen unnöthig macht; die Kürze dieses und jenes Einzelausdrucks ist für die Kürze des Ganzen von verschwindendem Einflufs. Zuzugeben ist dagegen, dafs die Umschreibung und Erklärung in der

Regel nicht als voller Ersatz des Fremdwortes an sich gelten kann. Hier wird man zu unterscheiden haben, ob man ausschliefslich zum Fachmann spricht, oder ob man die Ausführungen gleichzeitig auch an nicht sachverständige Kreise richtet oder doch den Wunsch hat, dafs sie auch von solchen beachtet und gelesen werden. In letzterem Falle ist es für jeden Schreibenden ein Gebot der Klugheit, die fremdsprachigen Fachausdrücke mit allen sich darbietenden Mitteln zu vermeiden; er schreckt sonst zahlreiche Leser von der Theilnahme an seinen Geisteserzeugnissen geradezu ab. Wie viel wird aber gegen diese naheliegende und im Grunde genommen selbstverständliche Klugheitsregel gesündigt! Ganze Abhandlungen, ganze Bücher, die ausgesprochenermafsen zur Benutzung und Belehrung für Kreise geschrieben wurden, welche dem behandelten Gegenstande wegen der ihm innewohnenden Bedeutung ihre besondere Theilnahme schenken, aber doch nicht gerade sachverständig sind, werden mit den fremdartigsten entlehnten Kunstausdrücken in einem Mafse gespickt, dafs es auch dem lernbegierigsten Leser zu viel wird.

Namentlich in den Naturwissenschaften wird in dieser Hinsicht Unglaubliches geleistet. Für sämmtliche Leser technischer Blätter, welchem besonderen Fachgebiete sie angehören mögen, ist es von hohem Werthe, sich über den wichtigsten aller Baustoffe, das Holz, nach jeder Richtung gründlich zu unterrichten. Die Vorgänge bei dessen Wachsthum, sein inneres Gefüge, die Veränderungen, die mit ihm vorgehen, seine Krankheiten, die Gefahren, welche ihm auf dem Stamme, in gefälltem Zustande und bei seiner Verwendung zu Bauzwecken von Pilzen und Schmarotzern drohen — alles dies ist für jeden Techniker von der gröfsten Bedeutung, und mit Freuden nimmt er die Gelegenheit wahr, die der Naturforscher ihm in Einzelschriften bietet, um sein Wissen nach dieser Richtung zum Nutzen praktischer Verwerthung zu bereichern. Wie aber soll er, und wäre er der Sprachgelehrtesten einer, sich zurechtfinden in dem Wust von Fremdausdrücken, die zu verstehen, vom Naturforscher abgesehen, kein gebildeter Mensch weder die Möglichkeit noch die Pflicht hat. Was für ein Ding das Cambium, was für ein Gebiet und wo gelegen die Cambialzone ist, bleibt ihm völlig unklar, denn dem Verfasser ist die erklärende Umschreibung, der zufolge das Cambium bei dem Baumstamme, um den es sich hier handelt, als jüngstes Zellengewebe oder Bildungsgewebe zwischen Bast und Holz bezeichnet werden kann, wohl zu weitschweifig oder zu unwissenschaftlich erschienen. Der wifsbegierige Techniker aber und vollends die den verschiedensten Berufsarten angehörigen Bauherren (auch für diese sind dergleichen Bücher ausdrücklich bestimmt) wären völlig befriedigt gewesen, wenn ihnen statt der Cambialzone in dem gegebenen Falle beispielsweise die jüngste Jahresringbildung oder dergleichen vorgeführt wäre, die freilich etwas länger, dafür aber ein bekanntes und heimathlich anmuthendes Gebilde ist. Wie wird dem armen Leser aber erst zu Muthe, wenn der gelehrte Verfasser ihm mit den Ausdrücken aus der Mykologie zu Leibe geht, jener Lehre, die man einst auch Mycetologie hiefs, die zu deutsch aber von jeher, einst und jetzt, die Lehre von den Pilzen oder schlechtweg die Pilzkunde heifst. Da erhellt kein leuchtender Pilz den dunklen Weg, nur die schattenhaften Gestalten der Myceten mit ihren Hyphen und ihrem Mycel, oft sogar in den gespenstischen Abarten der Schizomyceten, Myxomyceten, Phykomyceten u. dergl. sperren die Strafse auf Schritt und Tritt und pilgern unerkannt und unbegriffen an uns vorüber. Und doch thäte Licht und Klarheit hier so dringend noth, wo es sich um einen bösen, hinter-

listigen und im Dunkeln arbeitenden Feind alles hölzernen Menschenwerkes handelt, vielleicht um jenes arge Wuchergebilde des zerstörenden Merulius lacrimans — in der That es ist zum Weinen — des echten Hausschwammes. Wie ist ein erfolgreiches Zusammenwirken von Naturforschern, Baumeistern, Bauherren und allen, die es sonst angeht, denkbar auf der Grundlage einer derartigen babylonischen Sprachmengerei? Dafs der Naturforscher weder von Bauherren noch von Baumeistern verstanden wird — vereinzelte Ausnahmen abgerechnet —, wagen wir zu behaupten, ohne Widerspruch zu gewärtigen; dafs aber alle diese dunklen Wortbildungen sich in einer für den vorliegenden Zweck vollkommen ausreichenden Weise in deutscher Sprache so umschreiben und erklärend ausdrücken lassen, dafs ihr Sinn für den gebildeten Nicht-Sachkundigen deutlich und zweifellos wird, das haben uns deutsche Naturforscher, die ihre Muttersprache beherrschen und mit der nöthigen Gewandtheit handhaben, gern zugegeben. Beispielsweise sind die Myceten allemal Pilze oder Schwämme, ihre Hyphen sind in der Regel ihre Fäden oder Zellfäden, aus denen sich der Thallus, der wuchernde Körper der Pilze, zusammensetzt. Das Mycel ist bei den Pilzen das, was man bei anderen Pflanzen gemeinhin die Wurzel nennt — mag es nun als Wurzelgeflecht oder Zellfadengeflecht bezeichnet werden oder mag im Einzelfalle lediglich die Pilzbildung oder der Pilz gemeint sein. Und wozu Schizomyceten, wenn wir die Spaltpilze kennen, seitdem die wissenschaftliche Forschung ihnen auf die Spur gekommen ist! Es liegt uns fern, die vorstehenden Verdeutschungen etwa als allgemein gültig oder überall verwendbar auszugeben; uns kommt es nur darauf an, an einigen Beispielen zu erläutern, wie zweckmäfsig im gegebenen Falle die Umschreibung oder Erklärung des Fremdwortes sein, wie sehr damit der Sache genutzt werden kann.

Dafs die vorstehenden Bemerkungen über die unangemessenen Zumuthungen, die der Naturforscher an die Techniker stellt, auf die Zustimmung unserer Leser rechnen können, glauben wir ebenso sicher annehmen zu dürfen, als dafs sie die Billigung der hausschwammbedrohten Bauherren finden, mögen diese nun Gewerbetreibende oder Kaufleute, mögen sie Beamte irgend welcher Art sein, mögen sie dem Richter- oder Lehrerstande angehören.

Wenn nun aber die Frage gestellt wird, ob es auf anderen Gebieten besser aussieht, ob nicht der Naturforscher dieselben Vorwürfe, welche ihm gemacht werden, seinerseits erheben kann gegen die Baukünstler, die Wasser- und Maschinenbaumeister, gegen Lehrer, Rechtskundige, Kaufleute, Beamte u. s. w. — wer will dem Naturforscher die Berechtigung zur Widerklage bestreiten? Auch er verfolgt mit Theilnahme diese oder jene Vorgänge auf anderen Gebieten und findet, dafs ihm dabei ganz dieselben Zumuthungen gestellt werden, dafs ihm die Gegenstände in einer gleichen, diesmal ihm unverständlichen Sprache vorgeführt werden. Auch er hat ein Recht, zu verlangen, dafs man ihn mit Kunst- und Fachausdrücken verschone, die zu kennen er keinerlei Verflichtung hat, und empfindet es angenehm und mit Dankbarkeit, wenn zu ihm, statt in unklaren Fremdwörtern, in erklärenden Umschreibungen gesprochen wird. Für alle aber ergiebt sich die Lehre, die, so alt und unbestritten sie ist, so wenig befolgt wird, dafs nämlich, wer seine Gedanken in weiteren Kreisen verbreiten, wer dafür Anhänger werben, wer andere für seine Bestrebungen erwärmen, kurz, wer verstanden werden will, dafs der sich klüglicherweise einer Sprache bedienen mufs, in der er auch verstanden werden kann. Dann wird der Leser ihm willig folgen, andernfalls aber durch das Fach-Kauderwelsch lediglich ab-

geschreckt werden. Von diesem Standpunkte aus erscheint die Vermeidung des Fremdworts, zumal des Kunstfremdworts, in erster Linie als ein Gebot der Klugheit. Sollte aber das Streben nach einer klaren, deutschen Ausdrucksweise nicht mit demselben Recht als eine Pflicht schuldiger Rücksichtnahme gegen den anders Vorgebildeten betrachtet werden müssen? Darf man in solchem Bemühen nicht zugleich, wenn auch nicht gerade die Befolgung eines strengen Gebotes, so doch den freundlichen Ausflufs einer wohlthuenden Höflichkeit erblicken?

Es ist in der That eine seltsame Erscheinung, dafs gerade die jüngsten Wissenschaften — wir erinnern auch an die Elektrotechnik — in so hervorragendem Mafse mit fremden Ausdrücken sich zu verunzieren und dem deutschen Mitbürger sich unverständlich zu machen bestrebt sind. Der dafür vielfach angeführte Grund der »internationalen Gemeinverständlichkeit« steht auf überaus schwachen Füfsen; namentlich aber läfst er das folgerechte Vorgehen vermissen: der eine Theil der Ausdrücke wird mit Aufwand vieler Sprachgelehrsamkeit und mit Hülfe deutsch-lateinischer und deutsch-griechischer Wörterbücher »international« gemacht, der andere Theil bleibt deutsch. So entsteht dann ein Wirrsal von Kunstausdrücken, in denen sich nicht nur kein Deutscher, sondern auch kein Engländer, kein Franzose und kein Italiener zurechtzufinden vermag.

So betrübend aber diese einzelnen Erscheinungen der neueren Zeit für den Freund deutscher Sprachreinheit sein mögen, so sehr findet er im Allgemeinen doch Veranlassung, über die zwar langsam, aber stetig sich vollziehende Besserung unserer Sprachverhältnisse sich zu freuen. Wer heute die s. Z. (Archiv für 1884, S. 569) näher besprochenen Submissions-Annoncen in den öffentlichen Blättern mustert, der findet wohl in der Mehrzahl der Fälle unter der Ueberschrift Verdingung, Verding, Ausschreibung oder dergleichen Anzeigen oder Bekanntmachungen, in denen die Submittenten, Offerten, Termine, Copialien u. s. w. bereits selten geworden sind und den Bietern, Angeboten oder Geboten, den Verhandlungstagen, Verhandlungen, den Zeitpunkten oder Stunden der Eröffnung u. s. w., den Schreibgebühren, Umdruck- oder Druckkosten haben weichen müssen. Auch die nach Beendigung des Verding- oder Ausschreibungsverfahrens abzuschliefsenden Contracte mit den paraphirten, generellen und speciellen Bedingungen werden von vielen Behörden als Verträge mit den zugehörigen oder beigehefteten allgemeinen und besonderen Bedingungen versehen und in zwei Exemplaren ausgefertigt, deren eines als Hauptausfertigung, das andere als Nebenausfertigung bezeichnet wird. In denselben findet man nicht selten die Caution in der bezeichnenden Gestalt des Haftgeldes vor, die Differenzen über die Qualität des Materials haben, beispielsweise bei Steinlieferungen, den Meinungsverschiedenheiten über die Güte der Ziegelsteine Platz gemacht, und die Garantie hat der Lieferant, Lieferer oder Unternehmer als Gewährleistung auf sich zu nehmen. Während er für die verzögerte Ablieferung früher gemäfs den contractlichen Stipulationen in eine Conventionalstrafe verfiel, ist jetzt eine Verzugsstrafe ausbedungen (wie er seinerseits, falls die vertraglichen oder Vertragsbestimmungen dies festsetzen, für verspätete Auszahlung ihm zukommender Geldbeträge Verzugszinsen zu beanspruchen hat). Vertragsstrafen oder bedungene Strafen anderer Art pflegen bei Bau- und Lieferungsverträgen nicht vorzukommen.

Schwieriger ist die Beseitigung und gute Verdeutschung der eigentlichen Kunst- und Fachausdrücke, um so schwieriger, als gerade diese von den

Fachmännern mit einer nicht selten an Eigensinn grenzenden Hartnäckigkeit festgehalten werden. Hierin scheint übrigens kein Fach dem anderen nachzustehen. Die Behauptung, ein Fremdwort dieser Art sei unentbehrlich, wird namentlich dem Nicht-Fachmann häufig mit solcher Bestimmtheit entgegengehalten, dafs dieser vor dem Sachkenner meistens bescheiden die Segel streicht. Und doch sollte die Behauptung immer nur dahin lauten, dafs für den Augenblick, soweit bekannt, ein geeigneter deutscher Ersatz in dem gegebenen Falle noch nicht gefunden sei. Unsere Eisenbahntechniker dürften in ihrer Mehrzahl geneigt sein, der continuirlichen wie der Vacuum-Bremse, dem elektrischen Contact-Apparat, der Normalspur, dem Rangirdienst u. s. w. das Zeugnifs der Unentbehrlichkeit auszustellen, trotzdem für alle diese der Ersatz bereits gefunden zu sein scheint. In dem vom deutschen Bundesrath vor Kurzem angenommenen neuen Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November d. J. hat die continuirliche Bremse keinen Platz mehr gefunden, sie ist aus den Berathungen als durchgehende Bremse hervorgegangen und als solche gleichsam über Nacht von Eisenbahn- und Reichswegen zur Herrschaft gelangt. Hoffen wir, dafs den continuirlichen Balken und Trägern damit gleichfalls für alle Zukunft die Lebensader unterbunden ist. Statt der Vacuumbremse begegnet man in neuerer Zeit der bezeichnenden Luftsaugbremse, deren Daseinsberechtigung um so weniger anzuzweifeln ist, als sie den Gegensatz zu der schon vorhandenen Luftdruckbremse bildet. Der langathmige elektrische Contact-Apparat dürfte vor dem Geleis- oder Radtaster schwerlich noch lange Stand halten, und neben der Normalspur tritt die unseres Erachtens sehr glücklich gebildete Vollspur bereits siegreich in die Bahn. Hat sie doch auch vom »Normalen« wenig an sich. Sie ist weder allgemein vorgeschrieben, da wir auch eine Schmalspur haben, noch ist sie allgemein üblich, da Deutschland, Rufsland, Spanien u. s. w. jedes seine eigene, von der anderen verschiedene Spurweite hat. Sie ist vielmehr ein rein zufälliges Mafs, das wir für unsere sogenannten Vollbahnen angenommen haben; und wo sie auf Nebenbahnen Anwendung findet, da werden die letzteren in dieser einen Beziehung nach den für Vollbahnen geltenden Grundsätzen behandelt. Auch die normale Stellung der Weichen ist keine besonders treffende Bezeichnung; denn es ist eine bestimmte, bei den einzelnen Weichen aber verschiedene Stellung gemeint, die für etwaige Vorschriften oder Anordnungen als Ausgangspunkt dient, für sie die Grundlage bildet. Der mehrfach gebräuchlichen Grundstellung wird man daher die gröfsere Schärfe und den Vorzug vor der Normalstellung zuerkennen müssen.

Ohne den Rangirdienst etwa sogleich in Acht und Bann thun zu wollen, möchten wir doch nicht unerwähnt lassen, dafs in einer uns vorliegenden Dienstanweisung einer der gröfsten Eisenbahnverwaltungen Oesterreichs das Wort Rangiren in der uns geläufigen eisenbahntechnischen Bedeutung überhaupt nicht vorkommt. Das 340 Seiten umfassende Buch kennt nur den Verschubdienst oder Verschiebdienst. Der diesen Dienst behandelnde Abschnitt giebt nähere Auskunft über den »Zweck der Wagenverschiebung«, ertheilt Vorschriften über die »Verschiebung durch Menschenkräfte, durch Zugthiere« u. s. f., über die Bedienung der Weichen »beim Verschieben«, über »die Fälle, in welchen mit Maschinen nicht verschoben werden soll«, wobei freilich die Wagenschieber, die Verschiebmannschaften und der Verschiebemeister mit Bezeichnungen wie Functionäre oder Individuen bedacht sind, für die

wir Norddeutsche zweckmäfsigerweise unsere Angestellten, Bediensteten, Beamten, Arbeiter u. s. w. anbieten könnten. Es möge übrigens ausdrücklich wiederholt werden, dafs wir mit der Anführung des Rangirens und Verschiebens für den Augenblick lediglich die fachmännische Lehre von der Unentbehrlichkeit fremder Kunstausdrücke zu beleuchten die Absicht haben.

Von anderen hierher gehörigen Ausdrücken scheinen uns noch die Wegeschranke oder Schranke für Barrière, der Bedarfszug für Facultativzug, der Bereitschaftswagen für Reservewaggon, das Lochen der Fahrscheine mittels der Lochzange statt des Coupirens der Billets mit der Coupirzange, aufserdem aber auch die Rückfahrscheine und Rundfahrscheine statt der Retourbillets und der Rundreisebillets sehr der Beachtung werth.

Zum Schlufs noch einige Bemerkungen über die fremdsprachigen Kanzleiausdrücke. Was für eine Rolle sie in allen Verwaltungen, bei Behörden sowohl, wie im nichtamtlichen Geschäftsleben spielen, dürfen wir unseren Lesern nicht näher ausführen. Ebenso bekannt ist ihnen, dafs sehr viele Behörden, von den höchsten Stellen beginnend, schon seit langer Zeit bemüht sind, diesen alten, so fest haftenden Zopf mehr und mehr zu beschneiden, und zwar vielfach mit so ausgezeichnetem Erfolge, dafs man versucht wird, an seine endliche, vollständige Entfernung — vielleicht sogar in absehbarer Zeit — zu glauben. Auch hier ist indessen bedächtiges Vorgehen dringend nöthig. Ein Hauptgrund, weshalb die hergebrachten Ausdrücke und Zeichen sich so hartnäckig erweisen, liegt hierbei häufig in der Kürze des Ausdrucks, und so wenig in anderen Verdeutschungsfällen eine Silbe mehr oder weniger eine Rolle spielen darf, so sehr ist hier die Kürze angebracht und eine aus Zweckmäfsigkeitsgründen voll berechtigte Forderung. Wer täglich Dutzende von »br. m. s. p. r.« niederzuschreiben gezwungen ist, dem darf nicht an Stelle dieser Abkürzungen eine lange Redewendung zugemuthet werden.

Dem aufmerksamen Beobachter entgeht es aber nicht, dafs hinsichtlich dieser Ausdrücke eine ähnliche Entwickelung Platz greift, wie bei den sogenannten Kunst- und Fachausdrücken: sie sind nur so lange unentbehrlich, als sich nicht ein geeigneter, den berechtigten Anforderungen entsprechender Ersatz gefunden hat. Und solcher Funde sind im Laufe der Zeit schon viele und glückliche gemacht und bei dieser oder jener Behörde in Benutzung genommen worden. Abkürzungen wie a. c. (anni currentis), a. pr. (anni praeteriti oder anni praecedentis), a. f. (anni futuri) sind durch d. J. (dieses Jahres), v. J. (vergangenen oder verflossenen Jahres), k. J. (künftigen Jahres) längst überflüssig geworden. A. u. s. (actum ut supra) kennen wir schon als G. w. o. (Geschehen wie oben), — a. a. (ad acta) als z. d. A. (zu den Acten), qu. (quästionirt, quästionis) als fr., fragl. (fraglich), betr. (betreffend) u. s. w., — s. p. (si placet) oder s. v. p. (s'il vous plait) als w. g. (wenn gefällig), — etc. oder p. p. als u. s. w. oder u. s. f., — E. O. (ex officio) als V. A. (Von Amtswegen) oder O. A. (Ohne Auftrag), O. V. (Ohne Vorgang). Aber auch viele andere alte Ausdrücke finden wir bei dieser und jener Behörde in gutes Deutsch übersetzt im Gebrauch. So sieht man häufig Frist 8 Tage! für das frühere not. term. 8 Tage! — WVorl. (Wiedervorlage oder wieder vorzulegen dann und dann) für repr. (reproducatur), — einv. (einverstanden) für acc. (accedo) und dergl. mehr. In vielen Verwaltungen sind die Circulationsbogen durch Umlaufbogen ersetzt und die Verfügung, dafs ein Schriftstück in Circulation zu setzen ist, heifst dann nicht Circ. (circulirt bei . . .), sondern z. U. (zum Umlauf bei . . .).

Als einer der heikelsten Ausdrücke erscheint das schon erwähnte Br. m. s. p. r. und der Umstand, dafs derselbe in den deutschen Landen von Beamten und Nichtbeamten täglich manche hunderttausendmal geschrieben werden mufs, möge es entschuldigen, dafs ihm eine etwas ausführlichere Besprechung gewidmet wird. Ueber das Br. m. (Brevi manu) dürfte Einigkeit herrschen: hierfür ist die wörtliche Uebersetzung K. H. (Kurzer Hand) wohl so allgemein angenommen, dafs schon längst niemand mehr selbst an den Zusammensetzungen K. H.-Verfügung und K. H.-Sachen Anstofs nimmt. Schlimmer stand es bisher mit der zweiten Hälfte, die in mehreren Wendungen und Abschattungen im Gebrauch ist, je nach der amtlichen oder gesellschaftlichen Stellung des Schreibenden oder Verfügenden zu dem Angeredeten: von dem befehlenden s. l. r. (sub lege remissionis) beginnend, durch die weniger scharfen s. v. r. (sub voto remissionis) oder s. f. r. (sub fide remissionis) hindurch abnehmend bis zu dem farblosen s. r. (salva remissione) und endigend bei der höflichen Bitte s. p. r. (sub petitione remissionis). Sind dieser Wendungen schon viele, so kann man die Versuche zu ihrer Verdeutschung nach Dutzenden zählen. Von den letzteren sollen hier aber nur zwei besprochen werden, die in den Verwaltungskreisen eine umfangreichere Anwendung gefunden haben. Die erste dieser Verdeutschungen: u. B. d. R. (unter Beding der Rückgabe) ist, soviel uns bekannt, von der Reichs-Postverwaltung angegeben und mehrfach im Gebrauch. Sie leidet zweifellos an dem Mangel, nur für den Vorgesetzten oder gleichgestellten Beamten geeignet zu sein, da der Untergebene nach oben hin füglich keine Bedingung stellen kann. Daher wird denn neben diesem Ausdruck auch noch der weitere: m. B. u. R. (mit Bitte um Rückgabe) oder dergleichen erforderlich. Die zweite Verdeutschung ist wesentlich einfacher und unseren Lesern aus den »Weifsbüchern«, welche dem deutschen Reichstage seitens des Fürsten Reichskanzler zugehen, bereits bekannt. »Die s. p. r. beigefügten Schriftstücke . . .« ist bekanntlich eine im amtlichen Verkehr sehr gebräuchliche Ausdrucksweise; der Herr Reichskanzler schreibt in solchem Falle z. B.: »Ich lasse zu dem Zwecke die unter Rückerbittung beigefügten Schriftstücke folgen . . .«, ein Ausdruck, der u. W. bei den obersten Reichsbehörden ziemlich allgemein üblich ist, den Vorzug gröfster Kürze hat, und dessen Abkürzung — u. R. — aufserdem je nach der Stellung des Schreibenden zu lesen ist, entweder: unter Rückerbittung oder: unter Rückerfordern. Welcher von diesen beiden Ausdrücken aber gemeint ist, ergiebt sich aus dem dienstlichen oder gesellschaftlichen Verhältnifs des Schreibenden zu dem Angeredeten ganz von selbst, und eine Unterscheidung dürfte bei der Abkürzung daher überflüssig sein, obwohl sich auch diese in einfachster Weise erreichen liefse. Dafs die deutsche Bezeichnung u. R. in verhältnifsmäfsig kurzer Zeit die bisher noch üblichen lateinischen Wendungen verdrängen wird, dürfte kaum zu bezweifeln sein.

So zeigt sich sowohl bei unseren Kunst- und Fachausdrücken als auch bei den althergebrachten Kanzleiausdrücken, dafs der mit Vorliebe angeführte Einwand der Unentbehrlichkeit von Fremdwörtern unhaltbar ist. Es sind dies aber zwei Gebiete, welche gewifs die schlimmsten und am schwersten zu überwindenden Klippen für die Verdeutschungsbestrebungen darbieten. Freilich liegen die guten deutschen Bezeichnungen nicht offen am Wege; vielmehr sind es vergrabene oder verlorene Schätze, die mit allen Mitteln kluger Ueberlegung und strengen Nachdenkens gehoben sein wollen. Und dazu gehört, was überhaupt für den einstigen Erfolg alles Bemühens um die Besserung und Läuterung der deutschen Sprache unerläfsliche Vor-

bedingung ist: ernste Arbeit, besonnene Mäfsigung und vor allem — ausdauernde Geduld. Denn was wirthschaftliche und wissenschaftliche Verhältnisse, was Sorglosigkeit oder Unverstand, was staatliche und geistige Abhängigkeit in Jahrhunderten verdorben, das voll wieder gut zu machen, wird ein einzelnes lebendes Geschlecht nimmer hoffen dürfen.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Die Eisenbahnen in Preufsen am Schlusse des Betriebsjahres 1884/85. Die Gesammtbahnlänge der für Rechnung des preufsischen Staates verwalteten, dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen mit normaler Spurweite betrug am Schlusse des Betriebsjahres 1884/85 19 436,43 km, einschliefslich der auf preufsischem Gebiete belegenen Strecke von 6,33 km der Main-Neckar-Eisenbahn (von der Direction dieser Bahn verwaltet) und einschliefslich der Länge der von der Grofsherzoglich Oldenburgischen Eisenbahndirection verwalteten Eisenbahn von Wilhelmshaven nach Oldenburg mit 52,37 km.

Von jener Gesammtlänge entfallen auf die Provinzen:

Ostpreufsen	971,50 km
Westpreufsen	988,90 -
Pommern	1 156,98 -
Posen	936,21 -
Schlesien	2 699,52 -
Brandenburg (einschl. Berlin)	1 999,69 -
Sachsen	1 697,58 -
Hannover	1 807,15 -
Westfalen	1 760,94 -
Hessen-Nassau	1 136,65 -
Rheinprovinz	2 721,42 -
Schleswig-Holstein	324,01 -
zusammen	18 200,55 km,

während aufserhalb des preufsischen Staatsgebiets 1 235,88 km belegen sind, u. A. im Königreich Sachsen 125,70 km, in den Grofsherzogthümern Sachsen-Weimar 135,05 km, Hessen 111,40 km, Oldenburg 105,27 km, Mecklenburg-Schwerin 93,74 km, Mecklenburg-Strelitz 72,94 km, im Herzogthum Anhalt 238,94 km, im Herzogthum Sachsen-Coburg-Gotha 100,30 km, im Herzogthum Braunschweig 84,18 km u. s. w.

Zu den für Rechnung des preufsischen Staates verwalteten Eisenbahnen gehörten ferner Schmalspurbahnen für den öffentlichen Verkehr in einer Gesammtlänge von 108,85 km und endlich Bahnen für den nicht öffentlichen Verkehr in einer Gesammtlänge von 220,38 km.

Die Länge der in den einzelnen Provinzen belegenen Privateisenbahnstrecken betrug:

in Ostpreufsen	293,81 km
- Westpreufsen	110,47 -
- Pommern	186,39 -
- Posen	204,64 -
- Schlesien	203,88 -
- Brandenburg	540,57 -
- Sachsen	313,40 -
- Hannover	282,15 -
- Westfalen	266,41 -
- Hessen-Nassau	184,79 -
- Rheinprovinz	176,20 -
- Schleswig-Holstein	674,54 -
und - Hohenzollern	80,57 -
zusammen	3 517,82 km,

von denen seitens der Staatseisenbahnverwaltung 664,60 km gepachtet sind und 659,37 km für Rechnung der betreffenden Gesellschaften betrieben werden.

Die Insel Réunion. Die »Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin« bringen über die Verhältnisse der französischen Insel Réunion nach einem officiellen Colonialberichte die nachstehenden Mittheilungen. Die Dampfer der *Messageries Maritimes* brauchen von Marseille 3 Wochen, um die Insel zu erreichen, welche 40 engl. Meilen lang, 30 Meilen breit ist und eine Küstenentwickelung von 185 Meilen hat. Die Insel wird häufig von Orkanen heimgesucht; Erdbeben sind dagegen sehr selten, obwohl sehr viele heifse, schwefelhaltige und andere Mineralquellen vorhanden sind. Die bekannteste dieser Quellen ist die von Mafatte, 2 500 Fufs hoch gelegen, deren Wasser grofse Aehnlichkeit mit dem von Amélie-les-Bains in Südfrankreich hat. Es befinden sich daselbst, sowie an einigen anderen Punkten Bäder, deren Emporblühen jedoch durch die schlechten Wege sehr gehindert wird. Sehr viel Geld ist auf die Verbesserung des Hafens von St. Pierre verwendet worden, welcher jetzt Schiffe bis 25 Fufs Tiefgang aufnehmen kann und bald den gröfsten Schiffen das Einlaufen wird gestatten können. Dieser Hafen besitzt auch bereits ein Trockendock; ein zweiter Hafen wird bald in Pointe-des-Galete eröffnet werden.

Der Handelsumsatz der beiden Handelsmittelpunkte St. Denis und St. Pierre wird auf 2 800 000 Pfd. Sterl. geschätzt. Der Schiffsverkehr liegt fast ausschliefslich in französischen Händen. Von 217 Fahrzeugen mit zusammen 142 000 Tonnen Ladungsraum, welche im Jahre 1883 St. Pierre anliefen, waren 191 französische, 3 englische, 3 deutsche und 2 schwedische Schiffe.

Das Haupterzeugnifs der Insel ist Rohrzucker; im Jahre 1883 wurden 33 000 Tonnen davon ausgeführt. Vanille wächst an der Ostküste; es wurden im Jahre 1883 23 Tonnen ausgeführt im Werthe von 8 bis 16 Schilling das Pfund, je nach der Güte.

Tabak, Baumwolle, Thee, Chinin, Seide, Cacao und Gewürznelken werden ebenfalls angebaut, und in den letzten zwei Jahren hat man Versuche mit Weinbau gemacht, welcher gute Erfolge verspricht. Für Schulwesen werden jährlich 40 000 Pfd. Sterl. ausgegeben. Es sind auf der Insel vorhanden: ein Colleg, eine Primärschule, 104 öffentliche Volksschulen, 46 Freischulen.

Elektrische Locomotivlampe. Nach einer Mittheilung der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen scheint die Frage der Verwendung des elektrischen Lichtes bei Eisenbahnzügen durch die von dem österreichischen Telegraphen-Ingenieur Hermann Sedlacsek erfundene Locomotivlampe ihre Lösung gefunden zu haben. Alle bisherigen Versuche, die Bogenlampen der verschiedensten Constructionen für die Locomotive zu verwenden, hatten bisher keinen günstigen Erfolg, weil die zur Regulirung der Kohlenspitzen im Gebrauche befindlichen Regulatoren mit ihren Mechanismen, Zahnrädern, Rollen u. s. w. den fortdauernden Stöfsen und Schwankungen der Maschine nicht zu widerstehen vermögen. Nach Sedlacsek's Erfindung tragen die Kolben zweier in Verbindung stehender, senkrecht gestellter, mit Oel oder Glycerin gefüllter Röhren die Halter der Kohlenstäbe und reguliren in Verbindung mit einem Elektromagnete mittels eines ebenso sinnreichen als einfachen Mechanismus selbstthätig die Entfernung der Kohlenspitzen der Lampe. Das bekannte hydrostatische Gesetz von den communicirenden Gefäfsen hat den Erfinder über alle Schwierigkeiten hinweggeholfen, welche sich noch der praktischen Lösung dieser wichtigen Frage entgegenstellten. Die auf der Kaiserlichen Elisabeth-Westbahn an-

gestellten Versuche haben die Vorzüglichkeit der neuen Locomotivlampe erwiesen. Eine Flachring - Dynamomaschine, in Verbindung mit einem durch den Dampf des Locomotivkessels gespeisten kleinen Rotationsdampfmotor, beide auf dem Rücken des Locomotivkessels aufgesetzt, lieferte den elektrischen Strom für die mit Glimmer verglaste Lampe, welche von der Locomotive aus ihr wunderbares Licht in mächtigem Strahlenkegel mehrere hundert Meter weit vor sich hinwarf auf die Fahrbahn und diese mit all ihrem Zubehör und ihrer Umgebung tageshell beleuchtete.

Der Erfinder sowohl als auch andere österreichische Techniker haben mehrere Vereinfachungen in Vorschlag gebracht, durch die der Apparat sich wesentlich billiger stellt, und da auch eine Actiengesellschaft im Werden begriffen sein soll, welche die Sedlacsek'sche Erfindung auszubeuten beabsichtigt, so dürfte bald eine allgemeinere Anwendung der elektrischen Locomotivlampe zu erwarten sein.

Geschäftsbericht der französischen Nationaldruckerei für das Betriebsjahr 1884. Vor einiger Zeit ist von dem Director der Nationaldruckerei in Paris dem Ministerpräsidenten über die Geschäftsergebnisse des Jahres 1884 Bericht erstattet worden, aus welchem Folgendes zu entnehmen ist.

Nach dem Etatsgesetz vom 30. Dezember 1883 war dem bezeichneten Staatsinstitut für den Betrieb im Jahre 1884 ein Credit zum Gesammtbetrage von	9 240 810 Frcs.	— Cts.
eröffnet worden. Die von der Druckerei hergestellten Arbeiten haben nur Ausgaben in Höhe von . . .	7 001 083 -	33 -
verursacht; in Folge dessen sind	2 239 726 Frcs.	67 Cts.
unverausgabt geblieben.		
Die Einnahme hat	7 303 770 Frcs.	54 Cts.
betragen, so dafs ein Ueberschufs von	302 687 Frcs.	21 Cts.
erzielt und dem Staatsschatze zugeführt worden ist. Rechnet man hierzu noch den zur Vermehrung des Materials, der Betriebsmittel und der Sammlungen des Gesetzblattes und anderer amtlichen Schriften verwendeten Betrag von	168 958 -	70 -,
so ergiebt sich ein Gesammtgewinn von	471 645 Frcs.	91 Cts.

Für jedes der drei Betriebsjahre 1882 bis 1884 ist von der Nationaldruckerei dem Staatsschatze eine Einnahme von durchschnittlich 374 010 Frcs. 63 Cts. zugeflossen, während das Kapitalvermögen des Staates durch Beschaffung von Geräthschaften und Sammlungen um 260 511 Frcs. 94 Cts. vermehrt worden ist. Dabei ist in Betracht zu ziehen; dafs die Gesetzsammlung, die Sammlung der Entscheidungen des Kassationshofes und verschiedene andere Arbeiten unentgeltlich hergestellt werden, und dafs ferner der Tarif bei den für Staatsbehörden auszuführenden Aufträgen im Jahre 1882 herabgesetzt und hierdurch ein jährlicher Ausfall von 80 000 Frcs. herbeigeführt worden ist.

Im Jahre 1885 ist die Taxe für die

Staatsverwaltungen abermals ermäfsigt worden, was eine weitere Verminderung der Einnahme um jährlich 115 000 Frcs. zur Folge gehabt hat.

Das Personal der französischen Nationaldruckerei bestand 1878 aus 1 135 Köpfen.

Vergleichsweise seien die Finanzergebnisse der Reichsdruckerei in Berlin angeführt. Es haben betragen:

	Die Einnahmen.	Die fortdauernden Ausgaben.	Die einmaligen Ausgaben.	Der Ueberschufs (nach Abrechnung der einmaligen Ausgaben).
	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.
1882/83 . . .	3 884 845	2 831 528	12 600	1 040 717
1883/84 . . .	3 845 393	2 760 564	2 388	1 082 441
1884/85 . . .	4 014 811	2 965 746	1 557	1 047 508
		oder jährlich im Durchschnitt		1 056 888 Mark
			oder	1 321 110 Frcs.

Das Personal der Reichsdruckerei zählt 836 Köpfe.

Schiffseisenbahn über die Landenge von Chignecto. Die Schiffseisenbahn über den Isthmus von Chignecto nähert sich ihrer Vollendung.

Die bezeichnete 27 km breite Landenge verbindet Neubraunschweig mit der Halbinsel Neuschottland; sie wird im Süden von der Fundybai, im Norden von der einen Theil des St. Lorenzgolfs bildenden Northumberlandstrafse begrenzt.

Nach Fertigstellung der Schiffseisenbahn über den Isthmus werden die zwischen dem St. Lorenzgolf und der Fundybai verkehrenden Seeschiffe nicht mehr genöthigt sein, zwischen Neufundland und Cape Breton Island hindurch und demnächst um die letztere Insel und die Halbinsel Neuschottland herumzufahren, da sich ihnen alsdann der weit kürzere Weg: St. Lorenzgolf —Northumberlandstrafse—Chignectobahn—Fundybai bietet. Abgesehen von der dadurch zu erzielenden erheblichen Abkürzung der Entfernungen zwischen den am St. Lorenzgolf belegenen kanadischen Handelsplätzen und den bedeutenden Hafenorten im Nordosten der Vereinigten Staaten, fällt als ein wesentlicher Vortheil der neuen Verbindung besonders ins Gewicht, dafs durch dieselbe die Gefahren, welche der Schifffahrt auf der bisherigen Verkehrsstrafse zwischen dem St. Lorenzgolf und der Fundybai drohen, theils abgeschwächt, theils beseitigt werden. Diese Gefahren bestehen einerseits in den Eismassen, welche zur Winterszeit den St. Lorenzgolf anfüllen und in den Monaten März, April und Mai aus dem nördlichen Theile des Golfs in den Atlantischen Ozean getrieben werden, sowie in den ungeheuren Eisfeldern, welche während dieser Monate von den nördlichen Küsten des amerikanischen Festlandes nach Süden treiben und das Meer bei Neufundland in grofser Ausdehnung bedecken, andererseits in den dichten Nebeln, welche unter dem Einflusse des Golfstroms an der Ostküste von Neufundland gelagert sind.

Der Betrieb der kanadischen Schiffseisenbahn wird in der Weise stattfinden, dafs die Schiffe vermöge hydraulischen Drucks aus dem Wasser heraus und auf Wagengestelle gehoben und letztere mittels grofser Lokomotiven auf einer Geleisanlage über den Isthmus befördert werden.

Flaschenpost. a) Von Sr. M. Kreuzer »Habicht« wurde am 9. Mai 1882 um 1 Uhr Mittags auf der Reise von Adelaide nach Aden, östlich der Seychellen, in 5° 35,5′ S. Br. und 59° 22′ O. L. eine Flasche über Bord geworfen, welche am 21. September 1884 an der Küste von Diego Garcia, Chagos-Archipel, aufgefunden worden ist. Bei der Annahme, dafs die Flasche

sogleich beim Antreiben an den Strand gefunden ist, hätte dieselbe in ungefähr 2 Jahren $4^1/_2$ Monaten (865 Tagen) 788 Seemeilen zurückgelegt.

b) Durch Vermittelung des deutschen Consulats in Fayal (Azoren) ist der Seewarte ein Flaschenpostzettel zugegangen, welcher von dem deutschen Dampfer »Bohemia« auf der Reise von Hamburg nach New-York am 23. August 1884 auf 42° 4′ N. Br. und 52° 12′ W. L. über Bord geworfen und im Anfang des Monats Juli 1885 bei der Insel Pico auf 38° 26′ N. Br. und 28° 35′ W. L. aufgefunden worden ist. Unter den bekannten Voraussetzungen hat die Flasche in ungefähr 312 Tagen 1103 Seemeilen zurückgelegt. Die Trift der Flasche ist insofern bemerkenswerth, als sie schliefsen läfst, dafs das warme Wasser des Golfstromes zum grofsen Theile nicht gegen die Küste von Mittel- und Nordeuropa, sondern der Ablenkung durch die Erdrotation folgend in einer südlicheren Richtung fortgeführt wird. Auch die von der Ostküste von Nordamerika vertriebenen Bojen gelangen, wenn sie sich längere Zeit schwimmend erhalten, fast ausnahmslos in die Umgebung der Azoren und meistens in das Gebiet südwestlich von den Inseln.

(Annalen der Hydrogr. und marit. Meteorologie.)

III. LITERATUR DES VERKEHRSWESENS.

Das Buch von der Weltpost. Entwickelung und Wirken der Post und Telegraphie im Weltverkehr. Von O. Veredarius. (Berlin 1885. Verlag von Herm. J. Meidinger.)

Das unter dem vorstehenden Titel im Laufe des verflossenen Jahres in einzelnen Heften erschienene, nunmehr fertig vorliegende Werk hat die Aufgabe gelöst, über die geschichtliche Entwickelung und das Wirken der Post und Telegraphie im Weltverkehr in knappem Rahmen eine anschauliche und interessante Gesammtdarstellung zu bieten, welche, durch reichhaltigen künstlerischen Bilderschmuck erläutert, bei dem allgemeinen Interesse des Gegenstandes gewifs in weiten Kreisen willkommen geheifsen werden wird.

Der erste Theil umfafst eine Darstellung der Entstehung und Entwickelung der Schrift, der allmählichen Vervollkommnung der Schreibstoffe, der Erfindung des Buchdrucks, der Geschichte des Briefes und eine Abhandlung über die Postwerthzeichen. An die zu einem abgerundeten Bilde vereinigten geschichtlichen Angaben schliefsen sich sehr interessante Ausführungen über Briefmarkenkunde — wir behalten uns vor, von denselben in einer der nächsten Nummern Einiges auszugsweise wiederzugeben — und einige Mittheilungen über die Herstellung der Postwerthzeichen, wobei mit besonderer Ausführlichkeit der diesbezügliche Betrieb der Reichsdruckerei in Berlin behandelt wird. Beigegeben ist ein durch Lichtdruck hergestelltes vorzügliches Bild, welches den in grofsen Verhältnissen angelegten, mit allen neueren Mitteln der Technik ausgestatteten, bei Tag durch Oberlicht, Abends elektrisch erleuchteten Arbeitssaal der Reichsdruckerei veranschaulicht, in welchem vorzugsweise die Herstellung der Postwerthzeichen stattfindet.

Der zweite Theil des Werkes führt uns in das Verkehrswesen des Alterthums ein. In anziehender Darstellung werden wir von den Uranfängen des Verkehrs und Strafsenbaues bis zur Entwickelung des grofsartigen römischen Weltstrafsennetzes geleitet. Dann entrollt sich ein farbenreiches Bild der ältesten Mittel der Nachrichtenbeförderung. Wir erfahren, dafs bereits die Königin Semiramis,

als sie sich zu ihrem Zuge nach Indien rüstete, ihre Befehle durch Boten überall hin befördern liefs, und dafs in der heiligen Schrift, im Buch Esther, eine Art berufsmäfsiger Läufer und Boten erwähnt wird: dann werden uns vor Augen geführt: die Boten der Pharaonen, die Läufer und Fufsboten *(Hemerodromen)* der Griechen, die Einrichtung der reitenden Boten des Cyrus *(Angareion)* und endlich der auf den Römerstrafsen entfaltete bunte Verkehr von Fufsboten, Depeschenreitern *(veredarii)* und Fuhrwerken. Auch der Fahrzeuge auf Wasserstrafsen und der Dienste der Brieftauben bei den Alten wird in gebührender Weise gedacht.

Ein besonderes Interesse erregt das letzte Kapitel dieses Theiles, welches den Ursprung und die Entwickelung postmäfsiger Einrichtungen im Alterthum behandelt. Es wird zunächst hervorgehoben, wie uns das Postwesen in seiner ursprünglichen Form und durch das ganze Alterthum als eine Anstalt entgegentritt, die nur dem Herrscher oder dem Staate als solchem diente, den Begriff des Gemeinnützigen im weiteren Sinne des Wortes, die Zugänglichkeit für Jedermann aber ausschlofs. Als die älteste postmäfsige Einrichtung wird dann die bereits erwähnte, von Cyrus errichtete Anstalt zu schleuniger Nachrichtenbeförderung bezeichnet. In einem anschaulichen Gemälde sehen wir endlich den *Cursus publicus* der römischen Imperatoren von seinem Entstehen, mit seinen Leistungen auf dem Höhepunkte der Entwickelung, bis zu seinem Verfalle an unseren Augen vorüberziehen.

Dem zweiten Theile dienen aufser zahlreichen in den Text gedruckten Holzschnitten, welche Scenen des antiken Verkehrslebens darstellen, zwei vortreffliche Vollbilder zum ganz besonderen Schmucke, nämlich ein »Mercur« von Jean Boulogne, nach der im Reichs-Postmuseum befindlichen Bronzestatuette durch Heliographie von der Reichsdruckerei hergestellt, und ein »Centaur mit den Symbolen des Postwesens«, nach dem Wandgemälde von A. Fittger im Posthause zu Bremen, in Buntdruck ausgeführt von dem Hof-Kunstinstitut von O. Troitzsch in Berlin.

Der dritte Theil umfafst das Verkehrswesen im Mittelalter und bis in das 18. Jahrhundert. Es werden uns zunächst die Botenanstalten des Mittelalters vorgeführt, die Mönchsboten der Klöster und Stifte, welche Hunderte von Meilen durchwanderten, und deren Botenzettel oft bis zur Länge von mehreren Ellen anwuchsen, die Boten der gelehrten Schulen und Universitäten, deren berühmteste, die zu Paris, ihre Botenanstalt fast postmäfsig unter Benutzung von Pferden und Wagen eingerichtet hatte, die bekannten Metzgerposten, die wohleingerichteten Posten des Deutschen Ritterordens und das ausgebildete Botenwesen der deutschen Städte. Wir erhalten dann einen Ueberblick über die Verkehrseinrichtungen in den übrigen Culturländern des Mittelalters, wobei namentlich der Einrichtung der »*maîtres coureurs royaux*« Ludwigs XI., sowie des Botenwesens in Spanien, Italien, der Schweiz u. s. w., endlich aber auch der ähnlichen Einrichtungen in der aufsereuropäischen Welt, in Mexiko, China, Japan u. s. w. in entsprechender Weise gedacht wird.

Ein besonderes Kapitel bringt einen anziehenden Abrifs über die Strafsen und Wagen, sowie über die Schifffahrt des Mittelalters, in wirksamer Weise belebt durch mehrere charakteristische Abbildungen.

Das letzte Kapitel dieses Theiles, unter dem Titel »Entwickelung des Postwesens«, führt uns dann zu den Anfängen der Post im jetzigen Sinne des Wortes. Naturgemäfs beginnt den Reigen die Taxis'sche Reichspost, deren Stammherr, der italienische Edelmann Francesco de Tassis, genannt Torriani, im Jahre 1516, vom Kaiser Maximilian I. mit der Zusicherung des ausschliefslichen Besitzes und der gesammten Einkünfte der neuen Beförderungsanstalt für sich und seine Nach-

kommen versehen, den ersten Postkurs von Wien nach Brüssel anlegte und bald durch Abzweigungen von Brüssel nach Frankreich und von Wien durch Tyrol nach Mailand, Mantua, Venedig und bis Rom zu erweitern, sowie durch besondere Kurse zwischen Nürnberg, Frankfurt (Main) und Schaffhausen u. s. w. zu ergänzen wufste. In anschaulicher Weise wird geschildert, wie die Taxis'schen Posten, namentlich nach der Ernennung des Lamoral von Taxis zum Reichs-Generalpostmeister im Jahre 1615, im Reiche trotz des hartnäckigsten Widerstandes der Städte und Reichsstände immer festeren Fufs fafsten, wie dann aber der weiteren Ausdehnung zuerst in den Landesposten des Grofsen Kurfürsten von Brandenburg ein unüberwindliches Hindernifs bereitet wurde. Die Entwickelung der preufsischen Staatspost, sowie die Entstehung anderer fürstlicher Landesposten vervollständigen das bunte Bild der Postzustände des heiligen Römischen Reiches. Daran schliefsen sich Mittheilungen über die Entwickelung des Postwesens in Niederland, Spanien, Frankreich, England u. s. w.

In anziehender Weise wird endlich die Entstehung der Personenposten und das wechselvolle Schicksal der Postwagen, *Diligences*, *Mail-coaches* und aller ihrer Schwestern geschildert, auch dem Stammbaume des Postillons und dem Hauptstück seiner amtlichen Würde, dem Posthorn, eingehende Betrachtung gewidmet.

Der vierte Theil behandelt die Wege und Mittel der Postbeförderung im 19. Jahrhundert. Es wird vorweg darauf hingewiesen, dafs auch die Post des 19. Jahrhunderts bis auf den heutigen Tag, gleich ihren Vorgängerinnen, sich noch immer vorwiegend auf den Landstrafsen, Saum- und Fufspfaden bewege, indem nach den bezüglichen statistischen Zusammenstellungen im gesammten Bereiche des Weltpostvereins die von der Post benutzten Eisenbahnen, zusammengenommen mit den ungeheuren Strecken, welche die Postdampfer auf den Ozeanen befahren, in erheblichem Mafse hinter den Beförderungsleistungen der Post auf Landstrafsen und Landwegen zurückbleiben. Das erste Kapitel dieses Theiles ist demgemäfs dem Beförderungsdienst zu Fufs gewidmet. Nach einem interessanten Ueberblick über die bezüglichen Einrichtungen in Asien, Amerika, Afrika und Australien, geschmückt durch die Abbildungen eines chinesischen Postläufers, eines Postboten mit Velociped in Britisch-Indien, schwimmender Postboten in Peru, eines Loango-Negers als Briefboten, wird uns bemerklich gemacht, wie auch Europa trotz seiner hochentwickelten technischen Mittel noch immer der blofsen Menschenkraft in der Reihe der Postbeförderungsmittel eine bedeutende Rolle bewahrt hat. Europa weist nämlich die ansehnliche Zahl von rund 144 000 000 km jährlich an Fufsbotenleistungen auf, während der Postverkehr zu Pferde und mit allen Gattungen von Fuhrwerken zusammengenommen rund 192 000 000, derjenige auf den Eisenbahnen 308 000 000 km beträgt. In jene 144 000 000 sind nicht eingerechnet die ungeheuren Leistungen, welche die nicht mit Unrecht vom Verfasser zum Postbeförderungsdienst im weiteren Sinne gezählten Einrichtungen für die Besorgung des Postverkehrs der Landbewohner ergeben. Ueber die Entwickelung dieses Bestelldienstes nach dem platten Lande in den verschiedenen Culturstaaten wird eine ausführliche Darstellung gebracht.

Das nächste Kapitel umfafst die Reiter und Strafsenfuhrwerke. Von zahlreichen, werthvollen, nach geschichtlichen Vorlagen getreu und künstlerisch wiedergegebenen Abbildungen geschmückt, bietet dies Kapitel eine anschauliche Uebersicht über den Beförderungsdienst zu Pferde und zu Wagen, wobei auch die Hunde- und Rennthierposten u. s. w. nicht vergessen sind. In warmen Worten wird schliefslich des poetischen, idyllischen Hauches gedacht, von welchem die

Post umwoben war, ehe das Dampfrofs in unser Culturleben eintrat.

Alsdann folgt eine Abhandlung über die Entstehung und Entwickelung der Eisenbahnen in den verschiedenen Culturstaaten, über den Bahnpostdienst und die Verhältnisse der Post zu den Eisenbahnen.

Gegenstand des vierten Kapitels sind »die Schiffe«, der Postbeförderungsdienst zu Wasser und insbesondere der grofse Seepostdienst. Hervorzuheben ist die interessante Beschreibung des dem Norddeutschen Lloyd zu Bremen gehörigen, in einem hübschen Bilde durch Lichtdruck dargestellten grofsen Postdampfers »Elbe«.

Endlich wird eine ausführliche Darstellung der Rohrposteinrichtungen gegeben.

Der fünfte Theil des Werkes bringt die Lebensgeschichte des jüngsten Kindes des rastlosen Verkehrs, des Telegraphen, und es entrollt sich hier ein nicht minder interessantes Gemälde, da die optische Telegraphie uns bis in die fernsten Zeiten des Alterthums zurückführt. Die Entwickelung der elektrischen Telegraphie wird auf wenigen Blättern — welche auch zahlreiche Holzschnittdarstellungen enthalten — so anschaulich und belehrend geschildert, dafs selbst der Laie einen Einblick in jene Apparate zu gewinnen vermag, in welchen Wissenschaft und Technik für unsere heutigen Telegraphenanstalten so Vollendetes geschaffen haben. Auch über die Herstellung der oberirdischen, der unterirdischen und Kabel-Telegraphenlinien wird das Wissenswertheste gebracht; ferner ist dem Fernsprechwesen der gebührende Raum gewidmet.

In einem besonderen Kapitel finden wir einen fesselnden Rückblick auf die Entwickelung der Telegraphie als öffentliches Verkehrsmittel, und ein anderes Kapitel behandelt die Vereinigung der Post und Telegraphie in den verschiedenen Culturstaaten.

Hervorzuheben ist hier das diesem Theile beigegebene, vortrefflich ausgeführte Vollbild, welches »die Legung des ersten unterseeischen Kabels von Valencia aus« darstellt.

Der sechste Theil hat zum Gegenstande die Einrichtung und Verwaltung des Post- und Telegraphenwesens. Nach einer kurzen klaren Darlegung der rechtlichen Stellung der Post und Telegraphie schildert der Verfasser in ausführlicher Weise die verschiedenen Leistungen, welche den Wirkungskreis der beiden Verkehrsanstalten bilden, die Briefpost, die Personenbeförderung, die Packetpost, den Geldverkehr, einzelne sonstige Leistungen der Post und endlich den Telegrammverkehr. Aus dem reichen Inhalte sei hier nur Folgendes erwähnt.

Bei der Briefpost wird ein übersichtliches Bild über die Entwickelung der Portoreform von ihren Anfängen bis zur Erreichung des Einheitsportos im Weltpostverein gegeben und nach einem Hinweise auf den Umfang des in Betracht kommenden Versendungsverkehrs derjenigen gröfseren Einrichtungen gedacht, welche zur Bewältigung der ungeheuren Massen in einzelnen Hauptverkehrsplätzen getroffen worden sind. Begleitet sind diese Schilderungen von einigen hübschen Abbildungen, von denen eine die innere Ansicht des New-Yorker Postamts, eine andere eine Briefsortirstelle des Berliner Stadtpostamts, eine dritte die Einrichtung der amerikanischen *Letter boxes* wiedergiebt. Ferner sind zu nennen die Darstellung der Geldhalle des Hofpostamts in Berlin und ein in Farbenlichtdruck hergestelltes Bild »Am Postschalter in Japan« nach dem japanischen Original auf Seide im Postmuseum zu Berlin. Von den sonstigen Mittheilungen über die Briefpost mag schliefslich noch die ausführliche, interessante Geschichte des Briefkastens hervorgehoben werden.

Bei der Packetpost widmet der Verfasser billiger Weise dem Päckereibetriebe der deutschen Reichspost eine längere Betrachtung, wirksam belebt durch zwei wohlgelungene Bilder, welche den Verkehr bei der Packetannahme im Berliner Hofpostamte und

die Abfertigung der Packetbestellwagen im Packetpostamte zu Berlin veranschaulichen. Es wird dann des Päckereidienstes derjenigen Länder gedacht, in welchen die Post diesen Geschäftszweig gleichfalls seit längerer Zeit zu ihren Aufgaben zählt (Oesterreich-Ungarn, Schweiz, Rufsland, Dänemark, Schweden, Norwegen, Britisch-Indien), und schliefslich auf diejenigen Erfolge näher eingegangen, welche durch die auf Vorschlag der deutschen Reichs-Postverwaltung im Jahre 1880 zu Stande gekommene internationale Packetpost gezeitigt worden sind.

Bei dem Telegrammverkehr wird in lehrreicher Weise dargestellt, wie der Telegraph neben seiner umfassenden Aufgabe im Verkehrswesen auch im weiteren Sinne des Wortes in den Dienst der Menschlichkeit getreten ist und durch die Anwendung in der Wetterbeobachtung, bei der Einrichtung von Warnungssignalen an den Küstenplätzen u. s. w. hervorragende Bedeutung erlangt hat.

In einem besonderen Kapitel schildert der Verfasser die Hemmnisse, Gefahren und Feinde der Post, als welche unter Anführung einzelner bemerkenswerther Vorkommnisse die elementaren Ereignisse, Ueberschwemmungen, Orkane, Feuersbrünste, Erdbeben, starker Schneefall, Schiffbrüche u. s. w., endlich auch Cholerasperren und räuberische Ueberfälle bezeichnet werden.

In einem anderen Kapitel, welches der Organisation der Verkehrsanstalten und ihren Heimstätten gewidmet ist, gedenkt der Verfasser mit beredter Sprache der Verdienste, welche sich die deutsche Reichs-Postverwaltung um das Wohl der Beamten und um die Förderung des baukünstlerischen Geschmacks durch ihre neueren Postbauten erworben hat, und weist mit Recht darauf hin, wie das Vorgehen der genannten Verwaltung auch in anderen Ländern Nachahmung gefunden habe, und wie daher die Schöpfungen des Begründers des Weltpostvereins auch auf diesem Gebiete bahnbrechend gewesen seien. In einem vorzüglichen Kunstblatte sind mehrere Bauten der verschiedensten Postverwaltungen dargestellt.

Der siebente Theil des Werkes führt uns in interessanten Zügen die internationalen Wege der Post und Telegraphie vor Augen. Beigegeben sind, in photolithographischem Buntdruck hergestellt, eine Karte der Postverbindungen im Weltverkehr und eine Karte der grofsen internationalen Telegraphenlinien. Hervorzuheben ist die eingehende Schilderung der indischen Ueberlandpost.

Im achten Theile kommt der Verfasser zur Besprechung der hervorragendsten postalischen Errungenschaft der Neuzeit, des Weltpostvereins, und giebt eine übersichtliche Darstellung der Geschichte dieses grofsen Werkes und der Bedeutung, welche dasselbe in seiner Entwickelung seit der ersten Grundlegung im Jahre 1874 für die ganze civilisirte Welt gewonnen hat. Eine werthvolle Beigabe ist das Bildnifs des Begründers des Weltpostvereins.

Das Buch schliefst in seinem neunten Theile mit einer Abhandlung über die Post im Reich der Lüfte, enthaltend interessante Mittheilungen über die Brieftaubenposten und eine eingehende Schilderung der Entwickelung und des jetzigen Standes der Luftschifffahrt.

IV. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union postale universelle. No. 3. Berne, 1er Mars 1886.

Die Einführung von Postsparkassen im Königreich Ungarn. — Die Postverbindung zwischen England und Ostasien. — Postalische Bücherkunde: Die Ozean-Dampfschifffahrt und die Postdampferlinien nach überseeischen Ländern. Von Ad. Zetzsch, Geh. exped. Secretair im Reichs-Postamt. Weimar. Geographisches Institut. — Kleine Mittheilungen.

2) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten.

No. 9. Berlin, 26. Februar 1886.

Der Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung des Nord-Ostseekanals, im Reichstage. — Die Ergebnisse der preufsischen Staatsbahnen im Jahre 1884/85. — Das russische Landpostwesen. — Eisenbahn Mainz—Brüssel. — Kleine Mittheilungen u. s. w.

No. 10. Berlin, 5. März 1886.

Aus den Verhandlungen des preufsischen Abgeordnetenhauses über den Etat der preufsischen Eisenbahnverwaltung für 1886/87. — Sterbekasse für Angestellte der Königlich württembergischen Verkehrsanstalten. — Eisenbahnzustände Nordamerikas. — Kleine Mittheilungen u. s. w.

3) **Oesterreichische Monatsschrift für den Orient.** Herausgegeben vom Orientalischen Museum in Wien. No. 2. 15. Februar 1886.

Die Colonien Frankreichs, ihre Entwickelung und ihr Nutzen für das Mutterland. Von Nicolaus v. Nassakin. — Pferdezucht und Pferdehandel in Indien. Von Emil Jung. — Ein neues Buch Schliemann's. Von Rudolf v. Scala. — Ein neuer Führer durch Egypten. — Miscellen: Römische Münzen in China. — Ausstellungen in Spanien und Manilla.

4) **Zeitschrift für Elektrotechnik.** Herausgegeben vom Elektrotechnischen Verein in Wien. 1886. Heft 2.

Vereins-Nachrichten. — Abhandlungen: Ueber die Berechnung der Elektromagnete bei Compound-Maschinen. Von Wilhelm Peukert. — Die Telephonie auf lange Distanz. System van Rysselberghe (Vortrag vom 6. November 1885). — Ueber den Uebergangswiderstand in dem galvanischen Lichtbogen. Von E. Edlund. — Ueber einen einfachen absoluten Strommesser für schwache elektrische Ströme. Von Prof. F. Kohlrausch. — Ueber das Verhalten ringförmiger Elektromagnete. Von Dr. Hermann Hammerl, Privat-Docent. — Bemerkungen zum Betrieb von städtischen Telephonanlagen. Von J. Baumann. — Ueber die Bedeutung verschiedener Bezeichnungen im Gebiete der Elektrotechnik. — Die Berliner internationale Telegraphenconferenz. — Kleine Nachrichten.

5) **Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.**

La lumière électrique. No. 9.

Les méthodes de mesures absolues; A. Gray. — Application de l'Électricité à l'étude du mouvement spontané des liquides dans les tubes capillaires (3e article); C. Decharme. — Détails de construction des machines dynamos; G. Richard. — Emploi du téléphone dans la recherche des dérangements des lignes télégraphiques; E. Gérard. — L'électricité appliquée à la désincrustation des chaudières; B. Marinovitch. — Revue des travaux récents en électricité, dirigée par B. Marinowitch: Sur la déviation des lignes équipotentielles et la variation de résistance du bismuth dans un champ magnétique; par M. Leduc. — Sur l'électrolyse des sels; par M. A. Renard. — Observations relatives à une note de M. A. Millot, sur les »Produits d'oxydation du charbon par l'électrolyse d'une solution ammoniacale«; par MM. A. Bartoli et G. Papasogli. — Sur le calcul des électro-aimants à enroulements composés; par W. Peukert. — Appareil pour l'essai des paratonnerres de Weinhold. — Télégraphe de Denison. — Le sensophone ou récepteur tactile. — Correspondances spéciales de l'étranger: Allemagne; Dr. H. Michaelis. — Angleterre; J. Munro. — Chronique: Le procès Bell en Amérique. — Correspondance: Lettres de M. Hubert et de M. G. Richard. — Faits divers.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.