

geordnet, an den W-Hang des Schloßberges lehnt sich ein altes Ghetto. Selbständig ist der Stadtteil um den Platz. Nikolsburg ist eine stille Stadt, abseits der großen Schienenstränge gelegen, die im E und W, weitab, über Lundenburg und Znaim, vorüberführen. Aber im Zeitalter des modernen Automobilverkehrs hat Nikolsburg gegenüber den eben genannten Orten den größeren Vorteil, an der kürzesten Strecke Wien—Brünn gelegen zu sein. Hierin liegt die Zukunftsbedeutung der Stadt, die gegenwärtig noch verträumt und weinselig einer großen Vergangenheit nachsinnt. Einst aber wird der Hauch jener bajuvarischen Gemütlichkeit, der sie umschwebt, dem überlauten Lärmen moderner Technik weichen müssen.

Die japanischen Eisenbahnen und ihre Entwicklung.

Von Diplomkaufmann Dozent Leopold Mayer, Wien.

I. Die Eisenbahnen des japanischen Mutterlandes. — II. Die japanischen Kolonialbahnen. III. Die Südmandschurische Bahn.

I. Die Eisenbahnen des japanischen Mutterlandes (das eigentliche Japan).

(Hondo—Nippon, Yesso—Hokkaido, Kiushiu—Saikaido, Shikoku.)

Die Anfänge des japanischen Eisenbahnwesens¹⁾ reichen in die Jahre 1870 bis 1872 zurück. In diesen Jahren wurde mit ausländischem Kapital und mit ausländischer Hilfe von der Regierung die erste Bahnstrecke zwischen Tokio und Jokohama (29 km) errichtet. Diese Linie wurde in den folgenden Jahren erweitert, wobei von der ursprünglichen Spurweite von 4'5 engl. Fuß zur japanischen Normalspur von 3'5 engl. Fuß (= 1'067 m) übergegangen wurde.²⁾ Im Jahre 1874 wurde die Linie Osaka—Kobe (32 km) und zwei Jahre später die Linie Osaka—Kioto (43 km) in Betrieb genommen. Der Bahnbau und der Bahnbetrieb gingen im Laufe der folgenden Jahre ausschließlich in japanische Hände und in japanisches Kapital über. 1889 konnte die erste Hauptlinie zwischen Tokio

¹⁾ Literatur: Annual Report of the Department of Railways for the year ending March 31 st, 1923, Government of Japan, Tokyo 1923. — Financial and Economic Annual of Japan 1924, Tokyo 1925. — United States of America, Commerce yearbook 1925, U. S. A. Department of Commerce, Washington 1926. — Uyehara S., Industry and Trade of Japan, London 1926. — Zeitschrift des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin, Jahrgang 1926 und 1927. — Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin, Jahrgang 1926 und 1927.

²⁾ Die südmandschurischen Bahnen haben die europäische Normalspur von 4 Fuß 8 1/2 engl. Zoll = 1'453 m.

und Kioto (525 km) dem Verkehr übergeben werden; 1893 wurde die erste Verbindung zwischen Tokio und dem japanischen Meer hergestellt.

Die Entwicklung des japanischen Privatbahnwesens beginnt im Jahre 1881. Die erste Konzession erhielt die Japan Railway Co. für die Linie Tokio—Aomori mit einer Seitenlinie nach Takasaki (etwa 800 km); der Bau wurde mit Unterstützung der Regierung in den Jahren 1881 bis 1889 vollendet. Im Jahre 1886 erhielt die Sanjo Railway Co. die Bewilligung zum Bau der Strecke Kobe—Shimonoseki; zur gleichen Zeit wurde die Kyushu Railway Co. zum Ausbau der Linien Moji—Nagasaki—Yatsushiro mit Regierungsunterstützung gegründet. Eine Reihe kleinerer Eisenbahngesellschaften wurden in den Bezirken Osaka und Tokio in den Jahren 1884 bis 1890 ins Leben gerufen. In Yesso (Hokkaido) wurde im Jahre 1882 die erste Bahnstrecke zwischen Otaru—Horomai durch die Regierung ausgebaut. 1891 setzte eine neue Gründungsepoche im japanischen Eisenbahnwesen ein.

Über den Ausbau des japanischen Bahnnetzes bis zum Jahre 1892 orientiert die folgende Tabelle: ³⁾

Jahr	Staatsbahnen	Privatbahnen	Zusammen
	in Kilometern		
1872	29	—	29
1882	290	101	391
1892	891	2113	3004

Im Jahre 1891 wurde ein Eisenbahngesetz für den Ausbau des japanischen Bahnnetzes geschaffen. Es wurde ein ausführlicher Plan entworfen und die Regierung ermächtigt, durch Neubauten und durch Kauf von privaten Eisenbahnen das gesetzte Ziel anzustreben. Für Yesso wurde im Jahre 1895 ein besonderes Eisenbahngesetz genehmigt. Infolge des chinesischen Krieges und der allgemein ungünstigen Wirtschaftslage in den Folgejahren schritt der Ausbau des Staatsbahnnetzes, der vor allem auf den Hauptstrecken betrieben und von mehreren Seiten gleichzeitig in Angriff genommen wurde, nicht im gleichen Maße fort wie der private Bahnbau. Die Entwicklung im nächsten Jahrzehnt war folgende:

Jahr	Staatsbahnen	Privatbahnen	Zusammen
		in Kilometern	
1894	928	2460	3388
1905	2352	5255	7607

Die günstigen Ergebnisse der Einführung des Salz-, Tabak- und Kampfermonopols führten im Jahre 1906 zur Schaffung eines Eisenbahn-Nationalisierungsgesetzes. Dieses hatte zur Folge, daß in den

³⁾ Ausführliches Zahlenmaterial bringt Uyehara a. a. O. S. 256—267, ferner der Annual Report for 1923.

Jahren 1906 und 1907 17 Privatbahnen mit einer Streckenlänge von 4515 km vom Staat angekauft wurden. Der Kaufschilling betrug 482 Mill. Yen.⁴⁾

Gleichzeitig mit der Nationalisierung wurde der Imperial Railway Board errichtet, dem die Aufsicht über sämtliche Staats-, Privat- und Kleinbahnen Japans und über die südmandschurischen Bahnen übertragen wurde. Das Privatbahnwesen erfuhr durch die Nationalisierungsaktion zunächst einen starken Rückschlag. 1910 wurden von 59 Gesellschaften insgesamt bloß 775 km Eisenbahnen bei einem Gesamtnetz von 7840 km betrieben. In den folgenden Jahren erfuhr der private Eisenbahnbau seitens der Regierung eine neuerliche Förderung, die von Erfolg begleitet war, wie die folgenden Zahlen zeigen:

Jahr	Staatsbahnen	Privatbahnen in Kilometern	Zusammen.
1914	9.098	2310	11.408
1918	9.715	3105	12.820
1922	10.755	3440	14.195
1923	11.220	3755	14.975
1924	11.767	—	—
1925	12.160	4600	16.760

Die Ergebnisse der Nationalisierung waren die folgenden:⁵⁾

1. Verbesserung des Verkehrsdienstes.
2. Ausbreitung des Bahnnetzes in Gegenden mit schwachem Verkehr.
3. 25- bis 30%ige Ermäßigung der Personen- und Gütertariife, die allerdings durch die Tarifierhöhungen seit 1918 wettgemacht worden sind.

4. Steigerung der Ertragsfähigkeit auf durchschnittlich 5'8% (vom investierten Kapital). Die Einkünfte reichen aus, um die beträchtlichen Bahnschulden und den Zinsendienst sowie die Kosten für Erneuerungen und für Verbesserungen zu decken.

Im Jahre 1921 wurde das Department of Railways errichtet, gleichzeitig wurden die Eisenbahnfinanzen aus dem Staatsbudget herausgehoben. 1922 wurde ein neues Eisenbahngesetz genehmigt, welches die Errichtung von 178 neuen Linien mit einer Streckenlänge von 10.160 km vorsieht! Die Errichtungskosten sind mit 676 Mill. Yen veranschlagt. Weitere 814 Mill. Yen sind für die Jahre 1923 bis 1932 für Verbesserungen und für die Elektrifizierung bewilligt worden.

Am 31. März 1923 verteilte sich das Staatsbahnnetz auf die sechs Bahndistrikte wie folgt:

⁴⁾ Ein Yen à 100 sen = 2·067 Mark (Berliner Kurs vom 23. März 1927) = zirka öst. S 3·40.

⁵⁾ Vgl. Uyehara, a. a. O. S. 260.

Distrikt	km
Tokio	1.535
Nagoja	1.585
Kobe	1.892
Modschu	1.945
Sendai	2.237
Sapporo	2.026

Zusammen . . . 11.220 (1924: 11.765 km)

Hievon waren 1612 km (1924: 1730 km = 14'77%) zwei- und mehrgleisige Bahnen; die Zahl der Stationen betrug 2027 (1927: 2134).

Die folgende Tabelle unterrichtet über den Bestand an rollendem Material:

Staatsbahnen:	1911/12	1922/23	1923/24
Lokomotiven	2.305	3.671	3.846 ⁶⁾
Personenwagen	5.893	9.298	9.493
Güterwagen	37.952	55.405	56.810
Privatbahnen:			
Lokomotiven	162	629	—
Personenwagen	765	2.130	—
Güterwagen	1.797	7.771	—

Gesamtbestand 1924/25: 4758 Lokomotiven. 12.573 Personenwagen, 67.101 Güterwagen.

Über die technische Struktur des Privatbahnwesens geben die folgenden Zahlen weitere Aufschlüsse:

1922/23:	Zahl	Länge (km)
Dampfbetrieb	126	3078
Elektrischer Betrieb	27	377
Dampf- und elektrischer Betrieb	8	294
Menschenkraft	1	57)
Zusammen	162	3754

Die Verkehrsleistungen zeigen eine ständige Zunahme:

a) Staatsbahnen:

	1921/22	1923/24	
	in Millionen		
Beförderte Passagiere	454	576	Personen ⁸⁾
Gepäcksbeförderung	0'4	—	t
Güterbeförderung	58'3	65'5	t

⁶⁾ Darunter 29 elektrische Lokomotiven.

⁷⁾ Jiurikscha Bahn.

⁸⁾ Zirka 96% dritte Klasse.

	1921/22	1923/24
	in Millionen	
Personenzugskilometer	61'0	70'1
Güterzugskilometer	45'6	48'3
Gemischte Zugskilometer	15'8	16'4
Zusammen	122'4	134'8

b) Privatbahnen:

1922/23: Beförderte Passagiere . .	152'00	Mill. Personen
Befördertes Gepäck	0'10	Mill. t
Beförderte Güter	15'14	Mill. t
Gesamte Zugsleistung . .	16'00	Mill. km

c) Gesamtverkehr:

1924/25: 844 Mill. Passagiere, 88 Mill. t Güter.

Die Eisenbahnfinanzen sind im Durchschnitt günstig, sie zeigen jedoch im Betriebsjahre 1923/24 einen Rückgang als Folge des großen Erdbebens vom 1. September 1923 (Distrikte von Tokio und Yokohama, Bucht von Sagami) und infolge ungünstigerer wirtschaftlicher Verhältnisse.⁹⁾

Im Gegensatz zu anderen Ländern sind in Japan die Verkehrsleistungen und die Einnahmen aus dem Personenverkehr größer als im Güterverkehr, namentlich in den zentralen und in den westlichen Teilen der Inselgruppe. Abweichend ist die Verkehrsentwicklung in Kiushiu (Kohle) und Yesso (dünn besiedelt).

Die Zahl der geplanten und im Bau begriffenen privaten Bahnlinien betrug 1923 198 mit 4670 km und einem Anlagekapital von 537 Mill. Yen.

Neben den staatlichen und privaten Hauptbahnen mit einer gesamten Betriebslänge von 14.980 km am 31. März 1923 bestanden in Japan zur gleichen Zeit 140 Kleinbahnlinien mit einer Netzlänge von 2245 km. Der Bau von weiteren 128 Kleinbahnen mit einer Streckenlänge von 1538 km war zum gleichen Zeitpunkt im Zuge. Die folgenden Zahlen dürften nicht ohne Interesse sein:

Projektierte Kleinbahnlinien im Jahre 1922/23:

Betriebskraft:	Anzahl	km
Elektrizität	74	896
Dampfkraft	15	158

⁹⁾ Zu Vergleichszwecken sei erwähnt, daß bei den mit Defizit arbeitenden österreichischen Bundesbahnen, deren Netzlänge mit 5813 km (Ende 1924) etwa der Hälfte des 1923/24 zirka 11.830 km betragenden japanischen Staatsbahnnetzes entspricht, die Betriebsleistungen im Jahre 1924 die folgenden waren: 108·7 Mill. Passagiere, 22·7 Mill. t Güter; 29·5 Mill. Zugskilometer. Rollendes Material: 2611 Lokomotiven, 5833 Personenwagen, 32.693 Güterwagen.

Betriebskraft:	Anzahl	km
Gas	8	147
Pferdekraft	23	219
Menschenkraft	8	118
Zusammen	128	1538

Betriebsleistungen der Kleinbahnen im Jahre
1922/23:

Betriebskraft:	Beförd. Passagiere	Beförd. Gütertonnen in Millionen	Gewinn Yen
Elektrizität	1536'40	1'12	49'80
Dampf	9'00	0'43	0'50
Gas	2'60	0'05	0'10
Pferdekraft	2'90	0'15	0'10
Menschenkraft	0'40	0'48	0'04
Zusammen	1551'30	2'23	50'60

Rollendes Material: 239 Lokomotiven, 6007 Personenwagen, 1707 Güterwagen.

Die Dichte des Eisenbahnnetzes betrug nach dem Archiv für Eisenbahnwesen ¹⁰⁾ zu Ende 1924 für Japan einschließlich der Kolonien und der Mandschurei (Kwantung): 3'1 km auf 100 km² und 27 km auf 100.000 Einwohner. Nach der Bodenfläche wird Japan in Asien übertroffen von Palästina (4'8) und Pondichery (31'7); ¹¹⁾ nach der Bevölkerungszahl von Palästina (148), den Malayischen Staaten (76), Pondichery (55) und Kleinasien (29). ¹²⁾ In der Streckenlänge stand Japan zum gleichen Zeitpunkte mit rund 21.100 km nur hinter Britisch-Ostindien (rund 61.300 km) zurück.

Die japanischen Staatsbahnen betreiben ferner den Trajektverkehr zwischen den vier Hauptinseln und der Mandschurei. Es bestehen Schiffslinien zwischen Aomori—Hakodate, Shimonoseki—Moji, Uno—Takamatsu, Shimonoseki—Fusan mit einer Streckenlänge von durchschnittlich 4150 km und Eisenbahnfahren ¹³⁾ zwischen Shimonoseki (Hondo)—Komoreie (Kiushiu) zirka 2'3 Meilen = 3'7 km (1911), zwischen Uno (Hondo)—Takamatsu (Shikoku) zirka 12½ Meilen = 20 km (1921) und zwischen Aomori (Hondo)—Hakodate (Yesso) zirka 69 Meilen = 111 km (errichtet 1925, Überfahrt-dauer 4½ Stunden).

Der Schiffspark bestand am 31. März 1923 aus 68 (davon 3 gemieteten) Dampfern mit einem Fassungsraum von 36.578 Brutto-

¹⁰⁾ Nr. 1 ex 1927.

¹¹⁾ Deutschland 12'3, Österreich 8'4, Erde 1'0.

¹²⁾ Deutschland 97, Österreich 106, Erde 68.

¹³⁾ Vgl. Ztschr. d. Vereins D. E. V., Seite 253 ex 1927.

tonnen. Die Verkehrsleistungen waren: 1785 Fahrten mit 581.280 Passagieren und 203.296 t Güter. Die beiden Hotelbetriebe der Staatsbahnen (San-Yo, Nara) arbeiteten mit einem Nutzen von 25.092 Yen.

Nach der Unfallstatistik ergaben sich bei den Staatsbahnen 1922/23 folgende Unfälle:

	Unfälle pro 1 Mill. km	
Zugsunfälle	1.504	28'3
Sonstige Unfälle	8.703	164'2
Zusammen	10.207	192'5
Verletzte Personen	2.913	57'3
Getötete Personen	2.252	40'3
Zusammen	5.165	97'6

Die Verbindung des japanischen mit dem internationalen Eisenbahnnetz erscheint gegeben durch die Route der Transsibirischen Bahn (Charbin—Wladiwostok—Nigata) und deren südliche Abzweigung (Charbin—Mukden—Keijo [Söul]—Fusan—Shimonoseki). Die letztere Linie stellt gleichzeitig die Verbindung mit Peking—Tientsin her und hat den Vorteil der kürzeren Überfahrt (Fusan—Shimonoseki). Nach Meldungen der Zeitschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (vgl. S. 312 ex 1927) soll mit 15. Mai 1927 der direkte Eisenbahnverkehr zwischen Berlin—Tokio über Warschau—Charbin—Wladiwostok aufgenommen werden. Die Kosten dieser Fahrt betragen in den Klassen I—III: 230, 180 und 75 U. S. A.-Dollar (à M. 4.20 = S 7.10) und für 10 kg Gepäck 7 U. S. A.-Dollar.

II. Die japanischen Kolonialbahnen.

Die japanischen Kolonialbahnen, die nicht der Verwaltung des Railway Department (Tokio) unterstehen, hatten am 31. März 1923 folgende Ausdehnung:

F o r m o s a (Taiwan):

Staatsbahnen 750 km;

Privatbahnen 477 km öffentlich, 1510 km für Eigenzwecke;

Kleinbahnen 875 km.

J a p a n i s c h - S a c h a l i n (Karafuto):

Staatsbahnen 208 km;

Privatbahnen 242 km (im Bau).

K o r e a (Tschoson):

Staatsbahnen 1883 km;

Privat- und Kleinbahnen 496 km (im Betrieb), 2232 km (im Bau).

a) Die Eisenbahnen auf Formosa (Taiwan):

Zur Zeit der Besitznahme der Insel durch Japan bestand nur eine, von der chinesischen Schin-Dynastie erbaute Schmalspurbahn

zwischen Kilung und Tschintschiku. Die neue Verwaltung baute als Hauptverkehrsader in den Jahren 1889 bis 1908 die Linie Takao—Kilung (565 km) aus und erweiterte das Bahnnetz in der Folgezeit auf den Stand von 765 km im Jahre 1924. An öffentlichen Bahnen waren am 31. März 1923 477 km, an Privatbahnen für Eigenzwecke (hauptsächlich zum Zuckertransport) 1510 km im Betriebe, so daß das gesamte Bahnnetz der bestehenden 18 Gesellschaften eine Streckenlänge von 1987 km hatte. Die Spurweite der meisten dieser Bahnen beträgt 76 cm ($2\frac{1}{2}$ engl. Fuß). Dem Verkehr dienten im Jahre 1923 weitere 875 km Kleinbahnen.

Zur weiteren Orientierung mögen die folgenden Zahlen dienen:

	Staatsbahnen	Privatbahnen
Rollendes Material:		
Lokomotiven	162	198
Personenwagen	439	307
Güterwagen	2579	12.306
Verkehrsleistungen:		
Beförderte Personen . .	14'0 Mill.	2'8 Mill.
Beförderte Güter (t) . .	3'2 „	0'3 „
Zugskilometer	5'9 „	0'6 „

b) Die Eisenbahnen in Korea (Tschosen):

Staatsbahnen: Die erste Bahnkonzession wurde im Jahre 1896 an den Amerikaner R. Morse für die Linie Söul—Tschemulpo = 29'6 km verliehen, der Betrieb wurde noch vor der Vollendung des Baues (1899) von der Kei-jin Railway Co. übernommen. Während des Russisch-japanischen Krieges wurden die Linien Söul—Fusan, Söul—Schingischu und Masan ausgebaut. Im Jahre 1906 wurden die Hauptbahnstrecken vom japanischen Staat übernommen und der Kontrolle des Railway Board of the Korean Residency General unterstellt; gleichzeitig wurde der Bahnbau fortgesetzt. 1910 war die Hauptlinie Söul—Tschinnampo vollendet; 1911 wurde der Yalufluß durch eine 927 m lange eiserne Brücke überspannt und damit die Verbindung mit dem südmandschurischen, dem transsibirischen und dem ostchinesischen Eisenbahnnetz hergestellt. In den folgenden Jahren machte der Bahnbau weitere Fortschritte, so daß die Gesamtlänge des koreanischen Bahnnetzes am 31. März 1923 2844 km betrug, und zwar durchwegs in europäischer Normalspur. Mit 1. August 1918 wurde die Verwaltung und der Betrieb an die South-Manchuria Railway Co. übertragen. Als Hauptplan für die Zukunft ist der Ausbau des zweiten Gleises auf der Linie Fusan—Söul—Schingischu in Aussicht genommen; das gesamte Staatsbahnnetz soll auf 65 Linien mit einer Streckenlänge von zirka 8000 km gebracht werden.

Privatbahnen: Das koreanische Privatbahnwesen wurde durch die Verordnungen vom Jahre 1912 und 1920 geregelt. Der Staat

verpflichtete die Konzessionäre zum Ausbau des Bahnnetzes in europäischer Normalspur und zur Verwendung von Dampf und Elektrizität als Triebkraft. Am 31. März 1923 hatte das ausgebaute Netz von 17 Privatbahngesellschaften eine Länge von 496 km, für weitere 2230 km bestanden Bauprojekte.

Über die wirtschaftliche und die technische Ausgestaltung und die Leistungsfähigkeit geben die folgenden Zahlen Aufschluß:

	Staatsbahnen 1922/23	Privatbahnen 1922/23
Rollendes Material:		
Lokomotiven	233	51
Personenwagen	497	385
Güterwagen	2596	768

	Staatsbahnen 1922/23
Verkehrleistungen:	
Beförderte Passagiere	15·3 Mill.
Beförderte Güter	3·8 Mill. t
Zugskilometer	99·2

Im Betriebe der koreanischen Staatsbahnen stehen ferner 6 Hotels und 59 Lagerhäuser.

c) Die Eisenbahnen in Japanisch-Sachalin (South Karafuto).

Die erste Bahn auf Japanisch-Sachalin wurde im Jahre 1906 von der japanischen Militärverwaltung auf der Linie Otomari (früher Korsakowa)—Toiohara (früher Vladimolocka) = 42 km, Spurweite 61 cm (2 engl. Fuß), gebaut und 1907 dem öffentlichen Verkehr übergeben. 1910 wurde die Spurweite auf das japanische Normalmaß von 106 cm (3½ engl. Fuß) erweitert; 1911 wurde der Bahnbau bis Sakae-hama (nördlich von Toiohara) fortgesetzt. Diese Linie bildet gegenwärtig mit einer Streckenlänge von 95 km die Hauptverkehrsader. Bis Ende März 1923 wurde das Bahnnetz von Japanisch-Sachalin auf eine Streckenlänge von 208 km gebracht; bis Ende 1926 soll die Linie Toiohara—Moka (= 86 km) ausgebaut sein.

Die wichtigsten Betriebszahlen folgen nachstehend:

Rollendes Material (1922/23): 26 Lokomotiven, 40 Personenwagen, 537 Güterwagen.

Verkehrsleistungen: 1·2 Mill. Passagiere, 0·53 Mill. t Waren, 0·7 Mill. Zugskilometer.

III. Die südmandschurischen Eisenbahnen.

Auf Grund des Friedensvertrages mit Rußland erwarb Japan am 25. September 1905 das Eigentumsrecht über die mandschurische Hauptbahnlinie Tschangtschun—Dairen—Port-Arthur und deren Nebenlinien sowie über alle damit zusammenhängenden Privilegien,

Rechte und Kohlenbergwerke (früher im Besitze der chinesischen Ostbahnen). Am 7. Juni 1906 wurde die South Manchuria Railway Company gegründet, die sich nicht bloß auf den Betrieb der südmandschurischen Eisenbahnlinien beschränkte, sondern auch das Reedereigeschäft, den Hafenbetrieb pflegte, Kohlenbergwerke, Hüttenwerke, Gaswerke, Elektrizitätswerke, Lagerhäuser und Hotels in Betrieb nahm. 1918 wurden ihr auch die koreanischen Staatsbahnen in die Verwaltung und zum Betrieb übertragen. Die Gesamtlänge des Bahnnetzes der Gesellschaft betrug am 31. März 1924 1120 km mit europäischer Spurweite (ursprünglich nur $2\frac{1}{2}$ bis $3\frac{1}{2}$ engl. Fuß). Die Hauptlinie Dairen—Tschangtschun (= 702 km) wurde 1915 zweigeleisig ausgebaut. Die günstige Entwicklung der Gesellschaft steht im Gegensatz zur Bewegung der Verkehrseinnahmen im Mutterlande und bildet eine Folge der Monopolstellung und ihrer Ausnützung.

Über die wirtschaftliche und technische Entwicklung geben die folgenden Zahlen Aufschluß:

	1908	1917	1923
Verkehrsleistungen:			
Betriebslänge	707	687	687 Meilen
Passagiere	1'87	5'84	8'76 Mill.
Güter	2'61	7'27	13'37 Mill. t

Stand des rollenden Materials am 31. März 1923:
388 Lokomotiven, 291 Personenwagen, 6247 Güterwagen.

Bahnkilometerleistungen im Jahre 1922/23:

Personenzüge	3'2 Mill.
Güterzüge	9'0 „
Gemischte Züge	0'6 „
	12'8 Mill.

ANHANG.

1. Verzeichnis der staatlichen Linien des japanischen Kolonialbahnnetzes. (Nach Annual Report of the Departement of Railways, Government of Japan.)

Nach dem Stande vom 31. März 1923.

I. Formosa (Taiwan):

	km
Takao—Keelung (Hauptlinie)	568'3
Giran-Linie	53'8
Taito-Linie	132'2
Zusammen	754'3

II. Korea (Tschosen):

	km
Fusan—Keijo	451'6
Masan—Sanroshin	39'9
Jinsen—Eitoho	29'8
Keijo—Anto	499'4
Koshu—Kenjiho	13'0
Heijo—Shokori	26'1
Heijo—Chinnampo	55'2
Shingishu—Shingishu Goods Station	1'7
Taiden—Mokuho	260'5
Riri—Kunzan	22'9
Ryuzan—Genzan	222'8
Genzan—Seikoshin	141'8
Seishin—Kwainei	93'5
Yujo—Shuotsu	35'4

Zusammen . . . 1893'6

III. Japanisch-Sachalin (Süd-Karafuto):

	km
Hauptlinie: Otomari—Sakaehama	95'8
Kawakami-Linie: Konuma—Kawakami	22'6
Westküste-Linie: Honto—Noda	94'1

Zusammen . . . 212'5

2. Verzeichnis der südmandschurischen Bahnlinien.

(Nach dem Stande vom 30. September 1924)

	km
Hauptlinie: Dairen—Changchun	706'1
Port-Arthur-Linie	50'9
Yingkau-Linie	22'3
Yentai-Bergwerk-Seitenlinie	15'7
Hunho-Yushutai-Linie	4'0
Fushun-Linie	52'8
Hyokoton-Senkinsai-Linie	6'4
Mukden—Antung-Linie	260'3

Zusammen . . . 1118'5

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1927

Band/Volume: [70](#)

Autor(en)/Author(s): Mayer Leopold

Artikel/Article: [Die japanischen Eisenbahnen und ihre Entwicklung. 327-337](#)