

Cuba. – Dänische Eisenbahnen.

213

westliche Eisenbahn von Habana verbindet Habana mit der westlichen Provinz Pinar del Rio und durchquert die reichsten Tabakgegenden der Welt. Die Stadt Habana besitzt ein wohlgegliedertes ausgedehntes Straßenbahnnetz.

Bei der großen Zersplitterung des Eisenbahnnetzes waren die Rechtsverhältnisse der Bahnen, als die Vereinigten Staaten an die Stelle der spanischen Regierung traten, äußerst unklar und verworren, worunter der Verkehr stark litt. Nach eingehender Prüfung der Verhältnisse durch eine Kommission, der auch 2 Mitglieder des amerikanischen Bundesverkehrsamtes angehörten, wurde daher am 22. Februar 1902 ein cubanisches Eisenbahngesetz nach englischem und amerikanischem Muster erlassen, das Bestimmungen über die Konzessionierung, den Bau, den Betrieb und die Tarife enthält. Das Tarifwesen lag besonders im Argen, da die Tarife nicht veröffentlicht, vielmehr über die Transportpreise von Fall zu Fall Vereinbarungen getroffen wurden, was natürlich zu einer maßlosen Ausdehnung des Refaktienwesens führte. Durch das Eisenbahngesetz werden die Eisenbahnen jetzt verpflichtet, wenigstens ihre Höchsttarife zu veröffentlichen und über die wirklich erhobenen Preise Auskunft auf Verlangen zu geben. Die Einführung unverünftiger und ungerechter Tarife ist verboten.

Die Aufsicht über die Eisenbahnen führt eine staatliche, aus 3 Mitgliedern bestehende Behörde. Ihre Mitglieder sind die Staatssekretäre für öffentliche Arbeiten, für Landwirtschaft, Handel und Gewerbe und der Finanzen.

Literatur u. a.: Arch. f. Esbw. 1906. S. 1284 ff.

v. der Leyen.

Cugnot, Nicholas Joseph, französischer Artillerieoffizier, geboren 1725 in Void in Lothringen, gestorben 1804, gebührt das Verdienst, die erste Dampflokomotive gebaut zu haben, 1769. Diese Lokomotive sollte dazu dienen, schwere Geschütze und Artilleriesekretäre auf den Straßen rascher zu befördern, als es mit tierischer Kraft möglich ist.

Für die weitere Entwicklung der Lokomotive war es gewiß von Vorteil, daß er, im Gegensatz zu Watt und in Unkenntnis von dessen in

dieselbe Zeit fallenden Bestrebungen, die ortsfeste Newcomensche Dampfmaschine durch einen vom Dampfzylinder abgesonderten Kondensator zu verbessern, hochgespannten Dampf ohne Kondensation anwandte. Diese Maschine wurde vor dem Kriegsminister, dem Herzog von Choiseul erprobt. Trotz schlechten Ergebnisses erhielt er den Auftrag, unter Behebung der Mängel, eine zweite Lokomotive zu bauen. Auch diese entsprach nicht, in erster Linie wegen der geringen Dampfproduktion des Kessels. Sie ist noch heute im Musée des Arts et Métiers in Paris aufbewahrt.

Cullom, Shelby M., Senator der Vereinigten Staaten, brachte eine am 17. März 1885 vom Senat angenommene Resolution ein, nach der ein besonderer Ausschuß von fünf Senatoren zur Untersuchung und Berichterstattung über die Regelung des Verkehrs auf den Eisenbahnen und Wasserstraßen der Vereinigten Staaten eingesetzt werden sollte. Der Ausschuß wurde am 21. März 1885 ernannt und wählte C. zu seinem Vorsitzenden; er leitete die Untersuchung durch ein Rundschreiben vom 10. April 1885 ein, in dem bestimmte Fragen aufgestellt und um deren schriftliche und mündliche Beantwortung gebeten wurde. Die mündlichen Vernehmungen der Zeugen und Sachverständigen fanden in der Zeit vom 20. Mai bis 18. November 1885 statt; am 18. Januar 1886 legte der Ausschuß seinen Bericht (Report of the Senate Select Committee on Interstate Commerce) dem Senat gleichzeitig mit einem Gesetzentwurf, betreffend die Regelung des zwischenstaatlichen Verkehrs vor (sog. Cullom-Bill, to regulate commerce). Der Bericht besteht aus 3 Teilen, deren einer (216 Seiten lang) den Bericht selbst enthält, während in zwei Anhängen die schriftlichen Erklärungen (258 Seiten) und die mündlichen Äußerungen (1478 Seiten), zusammengestellt sind. Der Bericht enthält ein sehr reiches und wertvolles Material zur Beurteilung der Eisenbahnverhältnisse der Vereinigten Staaten, insbesondere der gesetzlichen Zustände, sowohl der Bundesstaaten, als insbesondere der Einzelstaaten.

Die Cullom-Bill ist, nach mannigfachen Änderungen durch beide Häuser des Kongresses, als Interstate Commerce Law vom 4. Februar 1887 (s. d.) Gesetz geworden.

D.

Dänische Eisenbahnen (s. Karte, Tafel VI). Allgemeine Entwicklung. Der erste Schritt zum Eisenbahnbau in der damaligen dänischen

Monarchie (Königreich Dänemark und Herzogtümer Schleswig und Holstein) wurde im Jahre 1835 unternommen. Es wurde damals eine