

Es soll nun am Schlusse dieser Beschreibung noch ausdrücklich erwähnt werden, dass ein und derselbe Apparat nicht ohne Weiteres für alle Profile verwendet werden kann, sondern dass er für jedes Profil andere Treibklöben B verlangt, da diese wie vorher erwähnt, sich so viel als möglich an die Schiene anlegen sollen, wenn man Beanspruchungen auf die Zapfen S vermeiden will, welche leicht zu einem Bruche führen können. Nur bei ganz geringen Abweichungen der Profile ist die Verwendung ein und desselben Treibklöbens zulässig.

Wird der Apparat nicht zu schlecht behandelt, so kann man ihm eine unbegrenzte Lebensdauer zuschreiben, da er in seinen Haupttheilen aus bestem geschmiedetem Tiegelsstahl hergestellt wird; einzelne vorgekommene Brüche sind vielfach auf falsche Behandlung zurückzuführen; so ist uns ein Fall bekannt, den man kaum für möglich halten sollte, wo ein Bruch der Spindel dadurch herbeigeführt worden ist, dass zwei Schienenrücken während des Passirens eines Zuges einfach am Schienenstoss belassen worden waren.

Auch andere Missgriffe besonders beim Geleisreguliren sind vorgekommen, so dass der Erfinder, dem naturgemäss viel daran liegt, dass sein Werkzeug nicht in Misskredit komme, bereit ist, sich den Eisenbahnverwaltungen behufs Vornahme von Instruktionsregulirungen auf Wunsch zur Verfügung zu stellen.

Der Preis des Schienenrückers richtet sich nach den Schienenabmessungen; zur Ausführung sind eine Zeichnung des Profils, sowie Angaben über Form und Lage der Laschenlöcher nothwendig.

### XIII.

#### Strassenbahnrechtliche Streitfragen.

Von Dr. K. Hilse in Berlin.

##### II. Verbindlichkeit zum Aufbewahren und Vorzeigen der Fahrscheine.

In Deutschland trifft man nur sehr vereinzelt (z. B. Görlitz, Lübeck, Rostock) die Einrichtung, dass der Fahrgast das Fahrgeld in einen dafür angebrachten Behälter legt. Ueberwiegend ist vielmehr die Ausgabe von Fahrscheinen üblich, welche in den Fahrzeugen von den bedienenden Schaffnern gegen Erlegung des tarifmässigen Fahrgeldes verabfolgt werden. Die Abrechnung zwischen Schaffnern und Betriebsunternehmern pflegt sich hier in der Weise zu vollziehen, dass letztere den ersteren eine Anzahl Fahrscheine zum Verkaufe übergeben, nach Beendigung der Fahrt die übrig gebliebenen Fahrscheine zurückzugeben sind, und für die fehlenden deren Nennwerth baar zu erlegen ist. Insofern dem Schaffner hier also gleichzeitig das Erheben des Fahrgeldes und die Aufgabe obliegt, festzustellen, dass jeder Fahrgast sein Fahrgeld bezahlt und den Fahrschein erhalten hat, ist die Möglichkeit durchaus nicht ausgeschlossen, dass er zu seinem Vortheil die Gesellschaft auf mannigfache Weise benachtheiligt. Er erhebt z. B. Fahrgeld, verabsäumt indess die Abgabe eines Fahrscheines; oder er verausgibt einen minderwerthigen oder einen früher schon einmal verausgabten Fahrschein. Dem Betriebsunternehmer geht in derartigen Fällen der Betrag verloren, welcher von dem Schaffner über den Nennwerth der am Bestande