Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 14

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

DIE EISENBAHN — LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I. ZÜRICH, den 29. September 1874. No. 14.

„Die Eisenbahn" erscheint jeden Dienstag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

„Le Chemin de fer" paraît tous les mardis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — *Schweiz:* Fr. 6. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern oder direct bei der Expedition. *Ausland:* Fr. 7. 50 = 2 Thlr. = 6 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern des deutsch-österr. Postvereins, für alle übrigen Länder direct bei der Expedition. Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Abonnement. — *Suisse:* fr. 6. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses ou chez les éditeurs. *Etranger:* fr. 7. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche auprès des bureaux de poste, pour tous les autres pays chez les éditeurs Orell Fussli & Co. à Zurich. Prix du numero 50 centimes.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn" in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Zollvergünstigungen, Bericht der ständeräthlichen Commission. — Rechtsfall. — Vermehrung der Adhäsion der Locomotivtriebräder durch Anwendung des Magnetismus (Schluss). — Schmalspurbahnen. Lausanne-Echallens. — Locomotive für starke Steigungen. — Betriebsergebnisse schweiz. Bahnen im August. — Gesellschaft ehem. Studirender des schweiz. Polytechnikums. Jahresversammlung. — Bund und Cantone (Tractanden der nächsten Bundesversammlung; Differenzialtarife der S. O.; eidgen. Schätzungscommission. — Literatur. — Chronik. — Unfälle. — Tarife. — Courszeddel. — Recettes des Chemins de fer suisses. — Inserate.

Zollvergünstigungen. Zu unserem Erstaunen lesen wir unter den Traktanden der nächsten Bundesversammlung, dass der Nationalrath sich noch über die Zollvergünstigungen auszusprechen habe, — über ein Thema, das wir nach dem factischen Erlöschen der Zollbefreiung am 19. Juli dieses Jahres gänzlich abgethan glaubten; es veranlasst uns diess, auch noch ein Wort über diesen Gegenstand zu verlieren.

Die bezügliche Botschaft des Bundesrathes findet sich im Bundesblatt vom 20. Juni 1874 und ist datirt vom 1. Juni; die vom 23. Juni datirte Botschaft der ständeräthlichen Eisenbahncommission steht im Bundesblatt vom 1. August, und mit letzterer wollen wir uns einstweilen beschäftigen.

Dieser Bericht findet: Es sei dieser indirecte Beitrag des Bundes an die Cantone des bis jetzt hergestellten schweizerischen Eisenbahnnetzes als ein sehr bescheidener zu taxiren. Wenn diese Unterstützung aber auch nichts Anderes bewirkt haben sollte, als zur Anhandnahme dieser grossartigen Unternehmungen aufzumuntern und sie zu beschleunigen, so habe sie reichliche Früchte getragen. Dass die Zollbefreiung nicht nur für die erste Anlage, sondern auch für die Unterhaltung und Erneuerung der Bahnen gewährt wurde, sei offenbar eine Abirrung von den richtigen Principien. Jede directe oder indirecte staatliche Begünstigung der Entwicklung der Communicationsmittel möge am Platze sein, weil diese die Vorbedingung jeder lohnenden Arbeit und Production bilden, und folglich ihre Beförderung im Interesse Aller liege; allein wenn die Herstellung beendigt sei, so wäre die Fortdauer dieser Unterstützung nicht mehr eine Begünstigung des Verkehrs, sondern der Actionäre. Eine gänzliche Aufhebung aller bisher bestandenen Zollvergünstigungen würde das natürliche Billigkeitsgefühl in hohem Maasse verletzen, da die neuen Bahnen mit eben so grossen, wo nicht grösseren Schwierigkeiten zu kämpfen hätten.

Die kurze Zeit bis zum Ablauf der Gültigkeit des früheren Beschlusses über die Zollvergünstigungen mache es unerlässlich, die Frage zu erörtern, ob nicht Uebergangsbestimmungen zu erlassen seien, zu dem Zwecke, unverschuldete Verluste zu vermeiden, die daraus erwachsen könnten, dass Verträge über Lieferungen von Eisenbahnmaterial, die unter der Herrschaft der Zollvergünstigungsgesetze abgeschlossen worden seien, vor deren Ausführung durch die Aufhebung dieser Begünstigung durchkreuzt werden. Die Billigkeit erheische, dass ein solcher Wechsel des Rechtes entweder hinlänglich lange vorher angekündigt werde, um den durch Vertrag verpflichteten Privaten Gelegenheit zu geben, sich für Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen zu decken, oder wenn dies nicht mehr möglich sei, der Staat den ohne ihr Verschulden Geschädigten Schadenersatz leiste u. s. f."

Wir führen diesen Bericht mehr als ein Curiosum an, als dass wir demselben irgend welche practische Bedeutung beimessen. Man merkt die Absicht und man wird verstimmt. Es ist zwar in der Schweiz auch nichts Neues, dass die Herren Gesetzgeber, die in dieser Stellung mit ihrer weitern Stellung als Eisenbahndirectoren und -Präsidenten in Collision gerathen, letzterer als der näherliegenden einen etwas grösseren Einfluss auf ihre Urtheile einräumen, als sich mit dem öffentlichen Wohl verträgt. Aber es ist immer wieder lustig, diese fadenscheinigen Mäntelchen, mit denen man die Blössen bedecken will, etwas näher anzusehen.

Es wird nun wohl Niemand so naiv sein, im Ernste behaupten zu wollen, dass wegen dieser Zollvergünstigungen, welche den Bund zwar über 4 Millionen Franken kosteten, ein einziger Kilometer Eisenbahnen mehr gebaut worden sei. Nach der amtlichen Statistik kommen auf den Kilometer der baulichen Länge **339,494 frs.** verwendetes Anlagecapital, und da soll eine Vergünstigung von **2,843 frs.** oder in Zukunft von höchstens **420 frs.** zur Anhandnahme dieser grossartigen Unternehmungen aufgemuntert haben und noch aufmuntern!!!

Wenn ferner der Bericht behaupten will, die Zollvergünstigung nach Erstellung der Bahn sei eine Begünstigung der Actionäre und daher eine Abirrung von den richtigen Principien, die Zollvergünstigung aber für den Bau sei ganz gerechtfertigt, so möchten wir fragen, wem denn eigentlich diese letztere Zollvergünstigung zukommt, als auch den Actionären; und was das für „Principien" sind, welche erlauben, dass der Staat den Herren Actionären während des Baues ein Geschenk in die Tasche stecke, aber nachher bei Leibe nicht mehr.

Dann marschirt das Billigkeitsgefühl auf. Man habe zwar einen grossen Fehler begangen, den frühern Gesellschaften 2250 frs. per Kilometer zu schenken, aber da man es jenen einmal gegeben habe, so solle man den neuen wenigstens noch 420 frs. schenken — aus Billigkeitsrücksichten! Wir wollen hoffen, dass auch diese 420 frs. noch zu sauer sind!

Schliesslich findet der Bericht, man staune! sogar noch eine Pflicht des Bundes zur Entschädigung heraus. Man hat im Jahre 1864 den Bahnen Zollvergünstigungen zugestanden, hat damals ausdrücklich erklärt, dass diese Vergünstigungen mit 1874 zu Ende gehen; die Bundesversammlung hat mit keiner Silbe irgend eine Geneigtheit zur Verlängerung dieser Almosen ausgesprochen; und nun behauptet der Bericht, ein solcher Wechsel hätte hinlänglich lange vorher angekündigt werden sollen! Und solche Behauptungen stellt eine ständeräthliche Commission auf!

Es wird, hoffen wir, bei der inzwischen glücklicherweise zur Thatsache gewordenen Aufhebung aller und jeder solchen Vergünstigung bleiben, ohne irgend welche Clauseln und „Billigkeitsrücksichten." Sollte aber gegen alles Erwarten diese Angelegenheit doch im Sinne der ständeräthlichen Commissional-Botschaft erledigt werden, dann wird es an der Zeit sein, sich zu erinnern, dass wir das Recht des Veto besitzen.

* * *

Rechtsfall. Steht einer Lebensversicherungsgesellschaft neben dem eigentlichen Beschädigten ein besonderer Entschädigungsanspruch zu? — Ueber diese Frage sind der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen" von der kgl. Direction der Westphälischen Eisenbahn die in Sachen der Magdeburgischen Lebensversicherungsgesellschaft gegen den kgl. preussischen Eisenbahnfiscus ergangenen Erkenntnisse der I., II. und III. Instanz mitgetheilt und von genannter Zeitung in extenso publizirt worden, denen wir Folgendes entnehmen:

Am 11. August 1871 wurde auf der dem preussischen Fiscus gehörigen, von der kgl. Direction der Westphälischen