Beilage zur "Eisenbahn", Nr. 1

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Appendix**

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

Band (Jahr): **4/5 (1876)**

Heft 16

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

Beilage zur „Eisenbahn“ № 16. | **Supplément au „Chemin de fer“** № 16.

№ 1. 23. October 1876. № 1.

Nachdem es der „Eisenbahn“ gelungen ist, die technische Abtheilung ihres Inhaltes in gediegenster Weise auszudehnen, beginnt sie in gegenwärtiger Beilage die Sammlung der **Publicationen schweizer. Eisenbahnverwaltungen über neue Tarife und Abänderung bestehender Tarife,** welcher sich eine Anzahl anderer Publicationen von Bedeutung und das Verzeichniss neu eröffneter Linien anschliesst. Diese erste Sammlung umfasst das III. Quartal d. J. In der Folge werden wir dieselbe je am Anfang eines Monates für den abgelaufenen Monat publiziren.

Eine derartige Sammlung hat bisher nicht existirt und wird dieselbe nicht verfehlen, den Werth unseres Blattes für Speditoren, Kaufleute und zumeist auch für Eisenbahnbeamte zu erhöhen, um so mehr als die Zusammenstellung von kundiger Hand besorgt wird und Anspruch auf Vollständigkeit macht.

Die Verlagshandlung.

Publicationen
Schweizerischer Eisenbahnverwaltungen
über
neu erstellte Tarife und Tarifveränderungen
im III. Quartal 1876

I.
Gütertarife für den internen und directen schweiz. Verkehr.
Neu erstellte Tarife und Nachträge.

Centralbahn.

Tarif der Aarg. Südbahn für den Verkehr mit der Central- und Westschweiz vom Juni 74, *IV. Nachtrag pro 15. August 76*, enthaltend directe Frachtsätze nach Stationen der Jura-Bern-Luzern Bahn und Emmenthalbahn. (S.C.B. 31./VII 76)

Tarif der Station *Bremgarten* (neu eröffnete Linie Wohlen-Bremgarten) pro 1. September 76, enthaltend directe Frachtsätze nach den Stationen der übrigen schweiz. Bahnen. (S.C.B. 21./VIII 76.)

Tarif Aarg. Südbahn-Ostschweiz vom 1./VII 74, *III. Nachtrag pro 1. September 76*, enthaltend die bereits in Kraft bestehenden Frachtsätze nach den Stationen der Bötzbergbahn, ferner den neu eröffneten Nord-Ost-Bahn Linien: Enge-Glarus, Winterthur-Coblenz, Effretikon-Hinweil (excl. Wetzikon) und Bischofszellerbahn, sowie auch nach den Stationen der Tösstbahn und der Schweiz. Nationalbahn. (S.C.B. 23./VIII 76.)

Tarif der Station Basel-Bad. Bahn (Local- und Transittarif) vom 1./III 74, je ein *IV. Nachtrag pro 15. September 76*, enthaltend directe Frachtsätze nach und von den Stationen der Emmenthalbahn und den Stationen Corcelles bis Locle der Jura-Bern-Luzern-Bahn. (S.C.B. 22./VII 76.)

Camionagetarif, neuer, pro 1. August 76, enthaltend die Zu- und Abfuhr-Gebühren der Güter auf den Stationen Basel, Liestal, Aarau, Zofingen, Luzern, Langenthal, Burgdorf, Bern, Thun, Solothurn und Wohlen. (S.C.B. 22./VII 76.)

Jura-Bern-Luzern-Bahn.

Tarif combiné Genf transit-Luzern vom 15./IV 76, *II. Nachtrag pro 15. September 76*, enthaltend Aenderungen in der Waaren-Classification und Aufnahme eines *Specialtarifes Nr. 21.* (J.B.L. 29./VIII 76).

Nationalbahn.

Tarif für den directen Verkehr von den Stationen der Nationalbahn nach den übrigen schweizerischen Bahnen und umgekehrt, mit Ausnahme der Vereinigten Schweizerbahnen *pro 1. Juli 76.*

Hinsichtlich des Verkehrs mit der letzteren Bahn sind die Stationen der Nationalbahn angewiesen, die Sendungen überall, wo besondere Vorschriften vom Versender nicht gegeben werden, nach der die billigste Taxe bedingenden Route zu instradiren. (N.B. 24./VI 76.)

Nordostbahn.

Tarife für den internen und directen schweiz. Verkehr der neu eröffneten Linie Sulgen-Gossau pro 5. Juli 76.

Die im Gütertarif für den Verkehr nach und von der N.O.B. enthaltenen Frachtsätze für Töss-Embrach und Glattfelden-Zurzach kommen erst mit der Eröffnung der Linie Winterthur-Coblenz (1. August 76) jene für Aathal-Mühlehorn erst mit der Eröffnung der Linie Effretikon-Wetzikon (17. August 76) zur Anwendung.

Der mit 1./II 76 eingeführte Gütertarif zwischen den Stationen Kradolf, Sitterthal und Bischoffzell und den Stationen der N.O.B. tritt mit Eröffnung des durchgehenden Betriebes auf der Linie Sulgen-Gossau (den 5. Juli 76) ausser Kraft. (N.O.B. 30./VI 76.)

Tarif N.O.B. für den directen schweiz. Verkehr vom 1./VI 72. X. *Nachtrag*, gültig mit *5. Juli 76*, enthaltend neue Frachtsätze ab den Stationen der Linien Winterthur-Romanshorn und Constanz-Rorschach, nach und von sämmtlichen Stationen der V.S.B.

Durch diesen X. Nachtrag werden die entsprechenden Taxen des Gütertarifes vom 1./VI 72 und des VI. und VIII. Nachtrages zu demselben aufgehoben und ersetzt. (N.O.B. 2./VII 76.)

Tarife für den internen und directen schweiz. Verkehr der neu eröffneten Linie Winterthur-Coblenz pro 1. August 76.

Die Taxen des Gütertarifs nach den V.S.B., welche „via Effretikon“ und „via Effretikon oder Wallisellen“ gültig sind, treten erst mit Eröffnung der Linie Effretikon-Wetzikon (17. August 76) in Kraft.

Für den Verkehr der Stationen Winterthur bis Weiach-Kaiserstuhl unter sich, besteht zudem noch ein *Specialtarif für Steinkohlen und Roheisen* in Ladungen von 200 Ctr. pro Wagen.

Ferner tritt mit der Eröffnung dieser Linie zu den Gütertarifen der Station Basel S.C.B. nach der N.O.B. und V.S.B. vom 15./IX 71 und den Stationen Basel-Bad. Bahn und Waldshut nach der N.O.B. und V.S.B. von 1./IX 71, je ein *XII. Nachtrag* in Kraft. In diesen Nachträgen enthaltene erhöhte Taxen kommen erst mit 15. September d. J. in Anwendung, bis dahin haben die entsprechenden Taxen der bisherigen Tarife Geltung.

Alle derzeit bestehenden Taxen ab Basel S.C.B., Basel Bad. Bahn und Waldshut in den vorstehend citirten Tarifen, sowie die Taxen ab Basel Bad. Bahn und Waldshut nach Winterthur im Tarif vom 1./II 76 treten zu gleicher Zeit ausser Kraft. (N.O.B. 28./VII 76.)

Tarif N.O.B. und V.S.B. vom 1./VI 72, *XI Nachtrag pro 1. August 76*, enthaltend neue Frachtsätze für die Stationen Rümlang, Oberglatt, Niederglatt, Niederhasli, Dielsdorf und Döttingen nach und von Stationen der N.O.B. und V.S.B. (N.O.B. 27./VII 76.)

Tarif für den internen und directen schweiz. Verkehr der neu eröffneten Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil pro 17. August 76.

Derselbe enthält Taxen für den Verkehr der Stationen unter sich und mit der N.O.B., ferner mit der S.C.B. und den weiter gelegenen Bahnen.

Mit der Eröffnung dieser Linie tritt in den Gütertarifen der S.C.B. Station Basel nach der N.O.B. und V.S.B. vom 15./IX 71, ferner zu dem Tarif der Stationen Basel Bad.B.

und Waldshut nach der N.O.B. und V.S.B. vom 1./IX 71 je ein *XIII. Nachtrag* in Kraft, welcher Frachtsätze nach der obgenannten Linie enthält.

Tarif Aarg. Südbahn-Ostschweiz vom 1./I 74, *III. Nachtrag pro 1. September 76*, enthaltend u. A. Frachtsätze für den directen Verkehr mit den Stationen Illnau-Hinweil (exclusive Wetzikon).

Die Kilometerdistanzen der Gütertarife der Linien Sulgen-Gossau und Winterthur-Coblenz nach und von der Aarg. Südbahn werden durch die im genannten III. Nachtrag enthaltenen, entsprechenden Distanzen aufgehoben. (N.O.B. 28./VIII 76.)

Nachtrag III pro 10. September 76 zum Gütertarif ab Basel Bad. Bahn nach den Bodenseeuferorten, St. Margrethen transit und Buchs transit.

Nachtrag V pro 10. September 76, zum Gütertarif ab Basel S.C.B. nach Schaffhausen, den Bodenseeuferorten, St. Margrethen transit und Buchs transit. (N.O.B. 29./VIII 76.)

Neue Ausgabe des *Uebernahmstarifs* pro 1. Sept. 76 für die Beförderung von Eil-, Stück- und Wagenladungsgütern per Dampfboot im Anschluss an den Bahnverkehr zwischen Stationen des rechten und linken Zürichsee-Ufers vom 1./II 76, enthaltend ausser den bisher bestandenen Taxen, solche für den Verkehr zwischen Wädensweil und Rappersweil, ferner zwischen Richtersweil und den rechtsufrigen Seestationen Meilen bis und mit Rappersweil. (N.O.B. 17./VIII 76.)

Vereinigte Schweizerbahnen.

Effretikon-Wetzikon-Hinweil.

Mit dem Zeitpunkt der Eröffnung dieser Bahn (den 17. August 76) werden im Güterverkehr der Stationen der St. Gallerlinie und der Toggenburger Bahn mit denjenigen der Linie Dübendorf-Glarus-Chur-Buchs und umgekehrt theilweise neue Frachtsätze in Kraft treten. (V.S.B. 12./VI 76.)

Westschweizerische Bahnen.

Tarif für den internen Verkehr auf den Linien Palézieux-Murten und Fribourg-Payerne pro 25. August 76.

Tarife für den directen Verkehr der Stationen dieser Linien mit den übrigen schweiz. Bahnen werden später ausgegeben. (S.O. 22./VIII 76.)

II.

Gütertarife für den directen schweiz. Verkehr mit dem Auslande.

a. Neu erstellte Tarife etc.

Oesterreich.-Ungar.-Schweiz. Verkehr.

XIV. Nachtrag, gültig mit 15. Juli 76. Zum Gütertarif vom 1./I 73, enthaltend Getreide-Frachtsätze ab Stationen der Alföld-Fiumaner-Eisenbahn und Szegedin, Station der östr. Staatseisenbahn, im Verkehr mit Romanshorn. (N.O.B. 26./VI 76.)

Ermässigung des Frachtsatzes Kaiser-Ebersdorf-Basel auf *Fr. 2. 49 cts. pr. Ctr.* gültig mit *15. Juli 76*, im VII. Nachtrag zum Oestr.-Ung.-Schweiz. Gütertarif vom 15./XI 74, für Sendungen von den Donau-Dampfschiffahrtsstationen von Pressburg bis Bazias inclusive.

Pfälz.- Elsass.-Lothring.-Luxemburg.-Schweiz. Verkehr.

IV. Nachtrag, gültig mit 20. August 76. Zum Gütertarif vom 15./VIII 75, enthaltend neue Taxen ab Gundershofen, Lauterburg und Merzweiler. (N.O.B. 22./VIII 76.)

Württemberg.-Schweiz. Verkehr.

IX. Nachtrag, gültig mit 15. August 76. Zum Gütertarif vom 1. Juli 1873 enthaltend directe Getreidefrachtsätze ab Söflingen im Verkehre mit den schweizerischen Verbandstationen. (N.O.B. 31./VII 76.)

Italienisch-Schweiz.-Südbadischer Verkehr.

Neuer Gütertarif, gültig mit 1. September 76 und zugehöriger Reexpeditionstarif für die Strecke Romanshorn-Basel. Mit diesen Tarifen werden diejenigen vom 1./XI 71 bezw. 15./VII 75 aufgehoben und ersetzt. (N.O.B. 22./VII 76.)

Güterverkehr aus Frankreich und Italien nach der Schweiz via Genf-Aarau.

II. Nachtrag, gültig mit *15. Sept. 76* zum Gütertarif vom 1./III 76, enthaltend Classifications-Aenderungen, einen Specialtarif No. 21 für Holzmaterialien und Frachtsätze nach den Stationen Coblenz-Winterthur, Effretikon-Hinweil, Sulgen-Bischofszell und der Station Bremgarten. (S.C.B. 1./IX 76.)

b. Kündigungen.

Mit dem 1. September 76 traten auf Veranlassung der Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen nachstehende, den directen italienisch-schweizerischen Güterverkehr via Brenner-Kufstein-Lindau betreffende Tarife ausser Kraft:

1) *Der italienisch-schweizerisch-südbadische Gütertarif* vom 1./XI 71.

2) *Der zugehörige Reexpeditionstarif* für die Strecke Romanshorn-Basel vom 15./VII 75.

Die mit dem gleichen Datum (1. Sept. 76) zur Einführung kommenden neuen Tarife enthalten Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze.

III.

Special- und Steinkohlentarife.

a. Für den schweizerischen Verkehr.

Neu erstellte Tarife etc.

Baumaterialien. Specialtarif II nebst Nachtrag gültig vom 10. August 1876 ab, für den Transport auf dem Gebiete der Jura-Bern-Luzern-Bahn von verschiedenen *Baumaterialien von mindestens 200 Ctr. pro Sendung* oder dafür zahlend. (J.B.L.B. 15./VII 76.)

Holzkohlen. I. Nachtrag gültig vom 10. August 76 ab, zum Specialtarif Nr. 10 (J.B.L.B. Section Basel-Delsberg). *In diesem Nachtrag wird der Artikel Holzkohlen in die II. Serie des erwähnten Specialtarifs eingereiht.* (J.B.L.B. 24./VII 76.)

Kochsalz ab Station Burgdorf nach Worb, Konolfingen, Zäziwyl, Signau, Langnau, Trubschachen und Wiggen. Mit dem 15. August 76 tritt hiefür ein neuer Specialtarif in Kraft und es wird dagegen der gleichartige Specialtarif vom 20./VIII 64, welcher sich nur auf die ersteren fünf Bestimmungsstationen erstreckte, zurückgezogen. (J.B.L.B. 1./VIII 76.)

b. Für den Verkehr mit dem Ausland.

Neu erstellte Tarife etc.

Baumwolltransporte ab den Stationen Venedig, Genua, St. Benigno, Triest und Fiume via Brenner nach der Nordostbahn, den Vereinigten Schweizerbahnen und der Tössthalbahn.

Neuer Uebernahmstarif gültig vom 20. September 76 ab, wodurch derjenige vom 15./XI 75 aufgehoben und ersetzt wird. (N.O.B. 18./IX 76.)

Brennholz in Wagenladungen ab einigen Stationen der Württembergischen Staatsbahn nach solchen der Schweizerischen Nordostbahn.

Mit 1. September 76 tritt eine zweite Auflage des VIII. Nachtrages zum directen württembergisch-schweiz. Gütertarif vom 1./VII 73 in Kraft; enthaltend den Specialtarif Nr. 9 für obige Transporte. Diese zweite Auflage, durch welche die Ausgabe vom 20./V 76 aufgehoben wird, enthält theilweise reducirte Taxen und ist durch Aufnahme der Station Ostrach ergänzt. (N.O.B. 15./VIII 76.)

Cement ab Ludwigshafen nach Zürich. Mit 31. Juli 76 tritt für die Beförderung von Cement in offenen Wagenladungen von 200 Centner ein ermässigter Frachtsatz von *Fr. 195,50 pro 200 Ctr.* in Kraft. (N.O.B. 31./VII 76.)

Cement ab Speyer nach Zürich. Mit 9. August 76 tritt für die Beförderung von Cement in offenen Wagenladungen von 200 Ctr. ein ermässigter Frachtsatz von *Fr. 195,50 pro 200 Ctr.* in Kraft (N.O.B. 10./VIII 76.)

Getreide ab Simbach (Innlände)- **Basel.** Der Frachtsatz Simbach- (Innlände) Basel, im Specialtarif für den Transport von Getreide ab Simbach (Innlände) vom 1./V 75 wurde für Sendungen von den Donaudampfschiffahrtsstationen Pressburg bis Bazias inclusive mit Wirkung vom 15. Juli 76 an auf *Fr. 1,55 pro Ctr.* ermässigt. Eine ebensolche Ermässigung auf *Fr. 2,49 pro Ctr.* gültig ab 15. Juli 76 tritt für den Frachtsatz ab Kaiser-Ebersdorf-Basel im VII. Nachtrag zum Schweiz.-Oesterreichisch-Ungarischen Gütertarif vom 15./XI 74 in Kraft. (N.O.B. 3./VIII 76.)

Getreide ab ungarischen Dampfbootstationen und Wien nach Stationen der Elsass-Lothringer-Bahn. Spe-

cialtarif III gültig vom 15. Juli 76 an, erstellt von der Oesterreich. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (N.O.B. 10./VIII 76.)

Getreide von der österreich. Südbahn nach Elsass-Lothringen via Kufstein-Romanshorn-Basel. Mit 1. September 76 tritt ein Specialtarif für diese Transporte in Kraft. (N.O.B. 25./VIII 76.)

Getreide aus Galizien und Rumänien nach **Elsass-Lothringen** via Wien-Romanshorn. Mit 20. August 76 tritt hiefür ein Specialtarif in Kraft. (N.O.B. 22./IX 76.)

Käse und Wein aus und nach Italien. Mit 1. Juli 76 tritt ein Specialtarif für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Wein und Käse aus und nach Italien via Brenner zwischen Romanshorn transit einerseits und Aarau transit; ferner Luzern sowie Stationen der Jura-Bern-Luzern-Bahn anderseits in Kraft. (N.O.B. 20./VI 76.)

Metallurgische Producte aus Frankreich via Verrières transit und Genf transit nach Oesterreich und Bayern. Mit 1. August 76, wird für diese Transporte ein Tarif commun d'exportation (P.V. Nr. 450) in Kraft gesetzt, welcher die bisher bestandenen Tarife Nr. 4 und 6 vom 10. und 15./XII 73 aufhebt und ersetzt. (S.O. 22./VII 76.)

Saarkohlentarif Nr. 13. I. Nachtrag gültig ab 20. Juli 76, enthaltend directe Frachtsätze ab den Saargruben-Stationen Altenwald, Friedrichsthal und Sulzbach. (N.O.B. 14./VII 76.)

Steinkohlen und Coaks von Stationen der Cöln-Mindener Eisenbahn nach den badischen Stationen Schaffhausen, Singen und Constanz und bezw. von Singen via Etzweilen nach Winterthur und von da nach den Stationen der Tössthalbahn und denjenigen der St. Galler Linie. Mit dem 1. August 76 tritt hiefür ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, unter Aufhebung desjenigen vom 20./X 75. (Nat.-Bahn 2.VIII 76.)

Steinkohlen und Coaks ab Stationen der Rheinischen Bahn nach Romanshorn und Winterthur. Mit 10. August 76 finden die Taxen des hiefür bestehenden Ausnahmetarifes 15./I 76 auch dann Anwendung, wenn fünf Wagen zu 200 Ctnr. Belastung mit einem Frachtbrief zur Beförderung gelangen. (N.O.B 27./VII 76.)

Steinkohlen, Coaks und Briquets ab Stationen der Cöln-Mindener Bahn nach Winterthur via Giessen-Frankfurt-Heidelberg-Schaffhausen. Mit 15. August 76 tritt hiefür ein Ausnahmetarif in Kraft. (N.O.B. 10./VIII 76.)

Verschiedene Publicationen

schweiz. Eisenbahngesellschaften im III. Quartal 1876.

Neues schweiz. Transportreglement. Unter gleichzeitiger Aufhebung des Transportreglements vom 15. März 62, tritt mit dem *1. Juli 76*, ein neues, für alle schweiz. Eisenbahnen gültiges Transportreglement in Kraft.

Vom gleichen Tage an ist sowohl für den internen, als den directen Verkehr der schweiz. Bahnen ein

Neues Frachtbriefformular anzuwenden. Das neue Frachtbriefformular findet vom *1. October 76* an obligatorische Verwendung für den schweiz. directen Güterverkehr nach Elsass-Lothringen, Baden, Württemberg, Bayern, nach den Pfälzischen Bahnen und der Main-Neckar-Bahn.

Für Sendungen nach Oesterreich, Italien, Belgien und England bleiben die von den betreffenden Gütertarifen vorgeschriebenen besonderen Frachtbriefformulare bis auf Weiteres noch ausschliesslich in Gültigkeit.

Versendung von Waaren als Gepäck zur Gepäcktaxe. Mit dem 15. Juli 76 ist ein Reglement zur Behandlung von Waaren als Gepäck zur Gepäcktaxe in Kraft getreten. Dasselbe findet Anwendung für sämmtliche schweiz. Eisenbahnen, mit Ausnahme der Bödelibahn, den Schmalspur- und Bergbahnen.

Eröffnung neuer schweiz. Bahnlinien

im III. Quartal 1876.

1. *Winterthur-Coblenz.* Eröffnung mit 1./VIII 76, Länge Kilom. 48.
2. *Effretikon-Hinweil.* Eröffnung mit 17./VIII 76, Länge Kilom. 23.
3. *Sulgen-Gossau.* Eröffnung mit 5./IX 76, Länge Kilom. 23.
4. *Fribourg-Payerne.* Eröffnung mit 15./VIII 76, Länge Kilom. 22.
5. *Palézieux-Murten.* Eröffnung 25./VIII 76, Länge Kilom. 56.
6. *Wohlen-Bremgarten.* Eröffnung mit 1./IX 76, Länge Kilom. 8.

Diese sämmtlichen sechs Linien sind für den unbeschränkten Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet. Linien 1—3 werden durch die N.O.B. 4und 5 durch S.O. und 6 durch die S.C.B. betrieben.

* * *

Die Einheitlichkeit der Eisenbahnbetriebsreglemente und der Tarife.

Unter diesem Titel erörtert ein Herr Tr. in den „Basler Nachrichten“ die Frage: welches Tarifsystem eignet sich am meisten für directe, seien es internationale, seien es nachbarliche Vereinigungen zweier oder mehrerer dissentirender Bahnen.

Es wird für viele Leser der „Eisenbahn“ interessant sein, das System kennen zu lernen, mit dem Hr. Tr. gleichzeitig die mühsamen Tarifunterhandlungen zwischen Bahngesellschaften entbehrlich zu machen und dem Publikum die Möglichkeit zu geben hofft, die Transporttaxen von wenigen Grundpositionen aus stets selbst zu berechnen.

Hr. Tr. beginnt mit der Wegemessung, welche eine Einheitlichkeit fordert. „Bekanntlich ist die Schweiz, durch ihre Gebirgsbahnen mit hohen Anlage- und Betriebskosten veranlasst, mit der Forderung vorgegangen und durchgedrungen, für Bahnen mit gewissen höheren Steigungen einen procentualen Zuschlag erheben zu dürfen.

„Diese Art der Lösung entfernt uns aber von den Bestrebungen, zur einheitlichen Frachtberechnung zu kommen, es macht dieselbe unmöglich durch die Vielartigkeit der Einheitssätze, welche durchaus vermieden werden soll und entschädigt schliesslich nur diejenigen Verwaltungen mit von der horizontalen besonders abweichenden Profilverhältnissen.

„Ein durchaus correctes Mittel, Allen gerecht zu werden, ergibt sich aus der Betrachtung, dass die Einnahme das Product vom Tarifeinheitssatz $\times$ der zu durchlaufenden Weglänge ist, mithin dasselbe Resultat bei gleicher Wegemessung durch Vermehrung des Tarif-Einheitssatzes, oder bei gleichem Einheitssatze durch Vermehrung der in Rechnung kommenden Weglänge erreicht werden kann. Will man, was überaus wichtig, den gleichen Einheitssatz für Alle erhalten, hat man für Bahnen mit stärkeren Steigungen und Curven diese Letzteren mathematisch in Bahnlängen zu reduciren, und der geographischen Länge hinzuzufügen. Die Formel ist unschwer zu finden. Ebenso verhält sich's mit den Anlagekapitalien, so dass man durch mathematische Construction der Tariflängen sich des Mittels verschiedener Einheitssätze entschlagen und das Publikum in den Stand setzen kann, auf einer Karte, welche diese Eintragungen enthält, sich den kürzesten Tarifweg von jeder nach jeder beliebigen Station zu suchen und mit diesem zu rechnen, da es Sache der Bahnen wäre, im Fall aus Gründen welcher Art dieselben einen weitern Weg benutzten, dies zu demselben Preise zu thun.

„Es träte alsdann die Frage an uns heran, nach welchen Grundsätzen die aufgegebenen Güter einzuschätzen sein würden. Eine namentliche Classification derselben nach ihrem Werthe würde zu keiner Vereinbarung führen können, denn der Werth der Güter gleichen Namens ist in den verschiedenen Wirthschafts- und Verkehrsgebieten ein enorm abweichender: und welche Bedeutung kann der Werth des Gutes für die transportirende Eisenbahn anders haben als den der dem Werthe proportionalen Verantwortlichkeit in Beschädigungs- und Verlustfällen dem Publikum gegenüber. Diese Erwägung hat indess mit der eigentlichen Transportleistung nichts gemein, sie hat eben den Sinn einer Werthversicherung, was daraus erhellt, dass es Versicherungsanstalten gibt, bei denen die Bahn sich eventuell rückversichern kann.

„Soll die Werthclassification eines Tarifes diese Anforderung in gerechtester Weise erfüllen, so stellt sich als die zutreffendste und ohne Nomenclatur jeden Specialfall dennoch genau vorsehende Form die obligatorische Werthdeclaration für jedes aufgegebene Gut dar, welche dem Publikum und der Bahn die weitere Vergünstigung bietet, dass der Transportpreis mit dem Orts- und Tageswerthe auf und nieder geht, denn der Transportpreis setzt sich eben aus der Versicherungsprä-

mie, dem Preise für die Wagen-Gestellung oder Boden-Benützung und dem für den geleisteten Zugdienst zusammen.

„Die Wagengestellung (für Auf- und Abladen) wird heute in den Gesammttarifsatz eingerechnet, entweder als fester Zuschlag oder nach dem Gefühl, in jedem Falle entzieht sich derselbe der Controle des Publikums, und wir suchen nach einem Tarif, der so klar liegt, dass ihn Jeder reconstruiren kann. Es würde sich für Wagengestellung die Zeitmiethe empfehlen. Per Stunde ein zu ermittelnder Betrag, etwa 50 Centimes. Es liegt dann in der Hand des Publikums, durch beschleunigtes Auf- und Abladen den Gesammt-Transportpreis sich zu ermässigen; die Bahn würde hiedurch zu einer erhöhten Ausnutzung ihres Fahrmaterials gelangen und ihren Wagenpark, natürlich auch die Reparaturkosten hiefür, vermindern können: mithin ein allseitiger Nutzen ohne Mühe erreichbar sein.

„Für Bodenbenutzung wird pro Centner der Betrag leicht festgestellt sein; von der Zeit ist abzusehen, weil die Bahn verladet.

„Es bleibt noch der eigentliche Transportpreis, der Fuhrlohn, zu berechnen, dessen Einheitssatz mit den Tariflängen multiplicirt die Bahn für General-, Betriebs- und Anlagekosten entschädigen soll.

„Bei grösster Allgemeinheit wird wiederum jeder concrete Fall am genauesten danach festgestellt: wie viel Raum das zu transportirende Gut in einem Wagen beansprucht und welches Taxgewicht jeder bestimmte Raum, beispielsweise jeder Cubicmeter repräsentirt, sowie in welcher Menge das Gut aufgeliefert wird; ob es beispielsweise den Interessen der Bahn entspricht, einen Wagen lediglich mit dem Gute laufen zu lassen (Wagenladung), oder ob nicht (Stückgut, Einzelgut).

„Da ein Ansammeln des Stückgutes zum Zweck der Completirung voller Wagenladungen in den meisten Fällen eine Verzögerung des Transportes, also einen directen Nachtheil für das Publikum wegen späterer Lieferung, einen indirecten Nachtheil für die Bahn wegen Vermehrung der Schuppenräume und des Risico's für Verderb und Verlust bedeutet, ist es gerechtfertigt, einen Ausgleich dahin zu suchen, sofort die Güter auch bei ungenügender Wagenausnutzung zu befördern und dafür einen, gegenüber dem für die Wagenladung erhobenen, erhöhten Transportpreis zu berechnen. Da für die Bahn das Missverhältniss der Transportkosten zu den Einnahmen in dem Masse sich vergrössert, als die zur Beförderung aufgegebenen Quantitäten geringer sind, wird der Einheitspreis für Stückgüter im Verhältniss zur Menge stehen und von dem der Wagenladung bis zum anzunehmenden Gewichtsminimum stetig zunehmen müssen. Die Proportion ist leicht festzustellen.

„Nimmt man den Wagenraum im Mittel zu 25 Cubicmeter und das Gewicht eines Cubicmeters zu 200 Kilogramm an, würde der Begriff der Wagenladung die Belastung von 5000 Kilogr. oder 5 Tonnen sein; und als Einheitssatz für die Berechnung sich deren 5. Theil, 1000 Kilogramm oder die Tonne empfehlen; für Stückgut aber für jede 1000 Kilogr. weniger ein procentualer Zuschlag, derart, dass, wenn statt jedes Tarifes, der Transportpreis pro 1000 Kilogr. der Wagenladung und die Steigerungsprogression bekannt sind, man sich den Stückgutsatz leicht nach dem festgestellten Verhältniss ausrechnen kann.

„Den Einheitssatz dann für die Wagenladungstonne zu finden, ist Sache der Statistik.

„Es erübrigt noch die Preise für Eil- und Courirgut etwa festzustellen. Zu der Proportion der Frachterhöhung leitete die Erwägung, dass ein Personenzug etwa 3, ein Schnellzug 4 oder 5 Mal schneller befördert als ein Güterzug; und da hier lediglich die Zeitfrage entscheidet, multiplicirt man den wie vorhin gefundenen Transportsatz mit 3, 4 oder 5.

Nun wollen wir recapituliren: Die Eisenbahnen rechnen nach einer gemeinsam angenommenen Formel ihre Bahnstrecken in Tariflängen (Zonen, Stunden etc.) um, und werden diese Entfernungen in eine officielle Tarifkarte eingetragen. Sie veröffentlichen den Transportpreis pro Wagenladungstonne d. i. 1000 Kilogr. oder 20 Centner bei Aufgabe von 5000 Kilogr. sowie das Steigerungsverhältniss für Stückgutsendungen; sie veröffentlichen die Versicherungsprämie und die verschiedenen Nebenkosten an Wagengestaltungs- und Bodenraum-Gebühren, für Vorwiegen und etwa sonst bahnseitig auf Wunsch der Versender zu besorgenden Nebengeschäfte.

„Diese wenigen Notizen genügen, um die gesammte Geschäftswelt auf dem Laufenden zu halten und statt der Unzahl von Tarifen gibt es einige allgemein scheinende, jeden Einzelfall aber besser als durch die classificirteste Classification individualisirende Principien; statt der Tarifneudrucke und all dem Zubehör genügt eine Zeitungsnotiz: Die Fracht pro Wagenladungstonne sei nunmehr diese. Und solche einschneidende Aenderung wird nur im Fall wesentlicher Veränderungen in den Existenzbedingungen der Eisenbahnen nöthig sein, denn die Werthdeclaration nach dem Orts- und Tagespreis des aufgelieferten Gutes bezw. die hiefür erhobene Prämie deckt einerseits die Eisenbahn für den Minderbetrag, den sie an reiner Fracht für werthvollere Güter erhebt und setzt sie in die Lage, Blachen, bedeckt gebaute Wagen gegen Witterung, eiserne mit Kunstschlössern gegen Diebstahl anzuwenden; andererseits bildet diese Werthdeclaration den Regulator, indem sie zu Gunsten der Eisenbahn die Einnahmen bei hohem Markt steigen lässt, zu Gunsten des Publikums die Transporte bei niedrigem Markte erleichtert, und endlich für Reclamationsfälle genau den Entschädigungspreis im Voraus festsetzt.“

ORELL FÜSSLI & Cie. à ZURIC, Librairie scientifique
mettront en vente le 30 Octobre les 10 premières livraisons, c'est à dire deux livraisons de chaque partie de

Les Travaux Publics
DE LA FRANCE

Routes et Ponts — Chemins de fer — Rivières et Canaux — Ports de mer — Phares et Balises

Publiés sous les auspices du Ministère des Travaux Publics et sous la Direction de

M. Léonce Reynaud,
Inspecteur général des Ponts et Chaussées.
Par MM. les Ingénieurs des Ponts et Chaussées
Félix Lucal, Ed. Collignon, H. de Lagrené, E. Allard, Voisin-Bey.

Avec 250 planches en phototypographies inaltérables imprimées à l'encre grasse, de nombreuses Gravures dans le texte et 5 cartes en chromolithographie.

Cet ouvrage est divisé en 6 parties: Routes et Ponts, — Chemins de fer, — Rivières et Canaux, — Ports de mer, — Phares et Balises.

Chaque partie se vend séparément 135 francs et forme un volume grand in-folio avec 50 planches inaltérables, imprimées à l'encre grasse, montées sur papier Bristol teinté.

Le texte, orné de nombreuses gravures, est imprimé avec un caractère elzévirien sur papier velin teinté, fabriqué spécialement pour la publication.

Chaque partie est publiée en 10 livraisons par an, toujours plusieurs à la fois. Le prix de chaque livraison est de fr. 13,50, payables au fur et à mesure de l'apparition.

L'ouvrage sera entièrement terminé en 1877. — *Aucune livraison ne se vend séparément; on ne peut souscrire qu'à une ou plusieurs parties ou à l'ouvrage complet.* (OF179S)

Orell Füssli & Cie., Librairie à Zuric.

Demnächst erscheint:

Statistische Tabellen
ÜBER DEN
ZUGFÖRDERUNGS- UND WERKSTÄTTEN-DIENST
auf den
Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen
von
Ludwig Geiringer
INGENIEUR
Circa 15 Bogen Gross-Quart.
Preis circa 16 Frcs.

Der Südbahnhof Wien.
Aufnahmsgebäude mit Halle.
I Band Text 10 Bogen Lex.-Octav mit 10 Tafeln in Quart.
I Band Atlas mit 10 Tafeln in Folio, Doppelfolio und dreifachem Folio.
Preis 32 Frs.

Orell Füssli & Co. Zürich.
Buchhandlung für technische Literatur.
(OF177S)

(OF49V)
Maculatur
in sehr guter Qualität je nach Format zum Preise von 15—20 Franken, jedoch nicht unter 2 Centner, verkaufen
Orell Füssli & Co.
in Zürich.

Von (OF102S)
Meyer's Conversations-Lexicon
erschien der
Achte Band
(Gottland-Holar),
womit diese neue Auflage
über die Hälfte
vorgeschritten ist.
Wir liefern dasselbe
1) in Lieferungen à 70 Rapp., (vollständig in 240 Lieferungen)
2) in Halbbänden à Fr. 5.35,
3) in broschirten Bänden à Fr. 10.70,
4) in Leinwand-Bänden à Fr. 12.70,
5) in Halbfranz-Bänden à Fr. 13.35, (vollständig in 15 Bänden).
Vorräthig, respective zu beziehen bei
Orell Füssli & Co.