Die Verbandtarife mit den ausländischen Bahnen und das neue schweiz. Transportreglement

Autor(en): **Steinmann-Bucher**

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 8

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-4746

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

Für die Kosten der Capitalbeschaffung hat die internationale Conferenz Nichts, die Bauleiter frs. 2 450 000 angesetzt, welche zum grössten Theile verausgabt sind.

Die Zinsen während des Baues, die natürlich mit vermehrten Baukosten wachsen, belaufen sich auf . . Fr. 2 872 000
früher Annahme . . . . . „ 1 016 250

Differenz . . . Fr. 1 855 750

Das Betriebsdefizit wird heute angesetzt zu Fr. 9 848 000
früher . . . . . „ 3 992 943

Differenz . . . Fr. 5 855 057

c.

Bezüglich den Voranschlag des Gotthardtunnels stellt sich derselbe nach den gemachten Erfahrungen
jetzt auf . . . . . Fr. 63 373 000
früher . . . . . „ 59 600 000

Differenz . . . Fr. 3 773 000

Uebernahmssumme von Favre war rund: Fr. 48 000 000, wobei Ausmauerung auf die Hälfte des Tunnels angenommen ist, während Granittunnel ganz ausgemauert werden müssen, unter welcher Annahme die obige Summe bestimmt wurde.

Alles zusammengefasst zeigt es sich, dass das Gotthardbahnnetz nach den jetzigen Berechnungen auf Fr. 289,4 Millionen
nach früheren auf . . . . . „ 187,0 „
zu stehen kommt,

somit bleibt ein ungedeckter Mehrbetrag von Fr. 102,4 Milllionen.

III.

Der Bericht wirft nun selbst die Frage auf, ob wohl dieser Voranschlag nun endlich richtig und diese Summen genügend sein werden. Ohne uns hierüber ein Urtheil zu erlauben, sind wir sehr geneigt, das vollste Vertrauen zur vorliegenden Voranschlagssumme zu haben. Wir geben uns der Hoffnung hin, dass, wenn sogar noch mehr Unvorhergesehenes hinzutreten sollte, dasselbe dadurch aufgewogen würde, dass sich die im Voranschlag angenommenen Massen und Summen noch etwas modificiren dürften.

Wenn nun während der Dauer der Bauperiode weitere 80 Millionen Subventionen mit ungefähr gleichen Jahresraten einbezahlt werden, so würde damit die Ausführung und Vollendung der Gotthardbahn gesichert sein. Die Direction der Gotthardbahn spricht die Hoffnung aus, dass der Bundesrath das ihm Mögliche zur Erhaltung der jetzigen Gotthardbahngesellschaft und Durchführung der grossartigen Unternehmung thun werde und den Zusammentritt einer neuen internationalen Conferenz der bei dem Baue der Gotthardbahn betheiligten Staaten veranlassen möchte.

Am Schlusse des beantragten Schreibens wird noch der Geldanlage der Gesellschaft in americanischen Papieren Erwähnung gethan, wovon in besonderer Beilage ein genaues Verzeichniss producirt wird, aus welchem hervorgeht, dass die seinerzeit über diese Papiere in der Presse geäusserten Befürchtungen unbegründet seien.

Indem wir diesen kurzen Auszug schliessen, hoffen wir, in einer der nächsten Nummern auf die sehr reichhaltigen und interessanten technischen Berichte eingehen zu können.

* * *

Tracéänderung der Nationalbahn.

§ Die National-Bahn begehrt von der Bundesversammlung die Erlaubniss, das concessionsgemässe Tracé Winterthur-Kloten-Glattbrugg-Baden abzuändern in Winterthur-Kloten-Oerlikon-Baden.

Diese Tracéänderung involvirt eine Parallelbahn mit der Nordostbahn auf der ganzen Strecke Winterthur-Oerlikon und es wird von der National-Bahn beabsichtigt, nach Genehmigung dieser Aenderung von Oerlikon bis Zürich vorzustossen, sei es mit eigenem Tracé oder durch Benützung des bestehenden Nordostbahn-Tracé.

Die Direction der N.O.B. hat nun ihrem Verwaltungsrathe den Antrag gestellt, bei der Bundesversammlung Verwahrung gegen die Tracéänderung der Nat.-Bahn einzulegen. — Die Motive hiefür sind in einem Bericht des Hrn. Director Hæberlin an die N.O.B.-Direction, begleitet von einem Gutachten des Hrn. Oberingenieur Th. Weiss niedergelegt und resümiren sich kurz dahin:

Der Staat Zürich hat s. Z. in der Concession der N.O.B. den Ausschluss jeder Concurrenzbahn in der Richtung von Zürich über Winterthur nach Guntetsweil (Romanshornerlinie) gewährleistet.

Der Bund hat jetzt das Recht der Concessionsertheilung und Abänderung an sich gezogen, ist aber laut Art. 6 des Gesetzes vom 23. Dec. 1872 bez. der von einzelnen Cantonen concessionsweise zugestandenen Ausschluss- und Vorzugsrechte an diejenige Rechtsstellung gebunden, welche er sich s. Z. bei der Genehmigung der cantonalen Concessionen gewahrt hat.

Im Specialfalle behielt der Bund vor: Den Befugnissen, welche dem Bunde gemäss Art. 17 des Gesetzes vom 28. Juni 1852 zustehen, darf durch die vom Staate Zürich der N.O.B. bewilligten Ausschlussrechte nicht vorgegriffen sein.

Dieser Art. 17 berechtigt den Bund, concessionsgemässe Ausschlussrechte nach Prüfung aller in Betracht kommenden Verhältnisse event. aufzuheben, d. h. also eine durch die ursprüngliche Concession ausgeschlossene Linie zu gestatten, „sofern dieselbe im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Theiles derselben liege.“

Die nächste Bundesversammlung wird daher die interessante Frage zu entscheiden haben, ob die Erstellung einer Linie Kloten-Oerlikon-Affoltern im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Theiles derselben liege.

* * *

Die Verbandtarife mit den ausländischen Bahnen und das neue schweiz. Transportreglement.

Zum Unterschied von den zwischen einzelnen Bahnen oder ganzen Gruppen derselben abgeschlossenen Cartellverträgen, welche in erster Linie gegen die schädigenden Einflüsse der gegenseitigen Concurrenz gerichtet sind und eine gemeinschaftliche Tarifpolitik anstreben, bestehen eine grosse Anzahl von Eisenbahnverbänden, welche nicht durch die Nothwendigkeit sich in Hinsicht auf die beiderseitigen Concurrenzlinien zu verständigen, zusammengetreten sind, sondern lediglich die Absicht hegen, gewisse Verkehrsgebiete dadurch auf ihre Linien zu ziehen, dass Erleichterungen für einen directen Durchgang der Güter auf einer bestimmten Verkehrsrichtung geschaffen werden. Diese Bahnen sind ursprünglich keine Concurrenzbahnen unter sich, wohl aber können sie — jede für sich oder in ihrer Gemeinschaft — einer andern Bahn, oder einem anderen Verbande Gefahr bringen. Ihr Verhältniss ist nicht das des Nebeneinander, sondern des Anschlusses in einer bestimmten Richtung; während sonach jene Cartellverträge keineswegs dem Publikum eine Vergünstigung bringen, vielmehr weit eher eine Erhöhung der Frachtsätze beabsichtigen, sind diese Verbände für den directen Verkehr für das verkehrtreibende Publikum von grösster Wichtigkeit. Sie schaffen eine Erleichterung des directen Verkehrs nicht nur zwischen einzelnen Bahnen, sondern auch hauptsächlich zwischen einzelnen Staaten, ja oft zwischen sehr entlegenen und weit entfernten Verkehrsgebieten.

In jenen Cartellverträgen tritt uns das Streben der Bahnen entgegen, der ihnen so schädlichen gegenseitigen Concurrenzplackerei entgegenzutreten und durch Verständigung über Einführung höherer Tarifsätze ihre Einnahmen zu vermehren, in den Verbänden für den directen Verkehr dagegen suchen die Bahnen diesen letzteren Zweck durch Begünstigungen und Erleichterung des Durchgangsverkehrs zu erreichen. Das erstere gereicht dem Publikum zum Schaden, das letztere Vorgehen dagegen zum Nutzen.

Bei dem gegenwärtigen Zustande der Dinge lässt sich wohl kein anderes Vorgehen von Seite der Bahnen erwarten; die Nothwendigkeit der Verhältnisse zwingt sie zu diesen beiden vertraglichen Abmachungen, aber auch liegt in den Verbänden für einen directen Verkehr das einzige Mittel, um einen solchen directen Verkehr überhaupt möglich zu machen.

Danach lässt sich leicht beurtheilen, welche Schädigungen dem Publikum erwachsen würden, müsste es mit einem Schlag auf dieses Auskunftsmittel verzichten: es würde plötzlich in Zustände versetzt, von welchen man, nachdem diese Wohlthat der Verbände so ausserordentlich zur Entwicklung der Verkehre beigetragen hat, sich heute nur ganz ungenügende Vorstellungen machen könnte. Nicht nur würde durch eine solche Massregel — die Aufhebung der Verbände — eine förmliche Umwälzung in der Richtung der Verkehre veranlasst, sondern auch in ihrer Intensität, und der Fall wäre durchaus nicht unmöglich, dass Verkehrsgebiete, welche nur vermöge solcher Verbände in Zusammenhang gebracht werden konnten, sich wieder gänzlich trennen müssten. Bei dem bisherigen und gegenwärtigen Stande der europäischen Eisenbahnverhältnisse muss daher diejenige Bahngesellschaft, welche relativ am meisten solche Verbandverkehre eingegangen ist, auch das Lob beanspruchen dürfen, am umsichtigsten für die Zuleitung der verschiedenen Verkehre auf ihr Gebiet besorgt gewesen zu sein. Eine Bahn, welche möglichst viele solche Verbandverkehre eingeht, kann ihrem Publikum eine unschätzbare Reihe von Vergünstigungen im Transporte nach allen Richtungen einräumen. Oft bringt es die allgemeine Lage eines Bahnnetzes mit sich, dass die verschiedenen an sie anschliessenden Bahnen mit jenseitigen Verwaltungen anknüpfen wünschen, so dass diese dazwischen liegende Bahn eben mitmachen muss. Nur um für die Schweiz ein noch klareres Bild über die Bedeutung der Verbände zu erlangen, sollen hiemit die einzelnen Bahnen mit der Anzahl der Verbände, welchen sie angehören, vorgeführt werden.

Die Nordostbahn steht	in	75	Verbänden
„ Suisse Occidentale	„	40	„
„ Verein. Schweizerbahnen	„	34	„
„ Schweiz. Centralbahn	„	9	„
„ Jura-Bern-Luzernbahn	„	8	„

Dabei ist zu beachten, dass sich diese Zahlen lediglich auf die mit ausländischen Bahnen abgeschlossenen Verbände beziehen. Sie bringen die Schweiz in einen directen Verkehr mit fast allen Eisenbahnen Europa's!

Die Möglichkeit der Eingehung von Verbänden hat aber eine wichtige Voraussetzung: sie ist nur möglich durch gegenseitige Verständigung der einzelnen Gesellschaften; ein solcher Verband ist ein reiner Privatvertrag beruhend auf dem Princip des einseitigen Interesse's jedes einzelnen der Contrahenten. Da nun ausserdem die Contrahenten auf ganz verschiedenen Rechtsgebieten stehen, der eine vielleicht unter rumänischem, der andere unter österreichischem Rechte und der dritte unter dem schweizerischen Transportgesetz, so ist die Einmischung des Staates in diese Vertragsverhältnisse ausserordentlich gefährlich, wenn hier nicht eine grosse Liberalität Platz greift. Die Verschiedenheit der Transportgesetze der einzelnen Staaten bringt in das Verbandwesen eine Gefahr, die leicht unterschätzt werden dürfte. Es ist natürlich, dass jeder einzelne Contrahent bezüglich der Haftpflicht nur diejenigen Verbindlichkeiten übernimmt, welche ihm von dem Gesetze, unter dem er steht, auferlegt werden, dass er jedoch weitergehende Verpflichtungen der Gesetze des Nachbarstaates zurückweist. Dadurch werden die Verhandlungen schwieriger, die Contrahenten haben mit ungleichen Transportgesetzen zu rechnen. Vorausgesetzt nun, die Einigung sei schliesslich dennoch zu Stande gekommen, so beansprucht jeder der verschiedenen Staaten vermöge seines Oberaufsichtsrechtes über das Tarifwesen die Controle über die abgeschlossenen Verträge und so erwächst eine Complication, welche bisher in dieser Materie noch fremd war. Namentlich ist nicht zu verkennen, dass unsere schweizerischen Eisenbahnen in eine ungleich ungünstigere Stellung gekommen sind, nicht allein wegen der grösseren Schärfe unseres Gesetzes an und für sich, sondern weil gerade unser Gesetz die Verhandlungen mit den auswärtigen Bahnen erschwert und Anlass zu der Weitschweifigkeit der Vereinbarungen bieten muss.

Bisher waren die Transportgesetze und Reglemente der Schweiz und der Staaten deutscher Zunge im Allgemeinen ziemlich übereinstimmend und somit eine Einigung zwischen den beiderseitigen Bahnen leicht möglich: die Verhandlungen über neue Verbände werden die Schwierigkeiten, welche unser Transportgesetz den Bahnen geschaffen hat, deutlich machen.

Auf der anderen Seite ist die Stellung des Staates, der seine Gesetze geltend machen will, eine nicht minder schwierige. Soll er dulden, dass die Bahnen Verträge eingehen, welche mit dem Transportgesetze in Widerspruch stehen; oder soll er nicht vielmehr eine schleunige Richtigstellung verlangen? Er sucht dieser Aufgabe gerecht zu werden: er setzt Termine fest, innert welchen eine Uebereinstimmung mit dem Gesetze geschaffen werden soll. Nun werfen die Bahnen auf, es seien die Termine zu kurz, die Unterhandlungen beanspruchen eine weit grössere Zeitdauer und ausserdem zeigen sich die verschiedenen Bahnen auch in sehr verschiedener Stimmung gegenüber den hierseitigen Stipulationen; die Gefahr liege nahe, dass der ganze Verbandverkehr aufgehoben werden müsse!

So bietet sich die Sachlage bei uns in der Schweiz, und unser Eisenbahndepartement hat sich derselben gegenüber als durchaus nicht gewachsen gezeigt. Man hat dem Departement daraus einen Vorwurf gemacht, der insofern gerechtfertigt ist, als jedenfalls das neue Transportreglement abzuwarten ist, bevor ein Unterhandeln mit den Verbandbahnen überhaupt möglich sein kann. Im Uebrigen jedoch dürfte es selbst der einsichtsvollsten Behörde schwer fallen, in dieser Frage der Verbandtarife und Verbandtransportbestimmungen wirksam und fördernd, ja überhaupt unabhängig vorzugehen, und damit kommen wir auf die Schattenseite des Verbandwesens zu sprechen. *Diese Verbände sind eine grosse Macht der Eisenbahngesellschaften, sie sind eine internationale Coalition derselben, welcher gegenüber der einzelne Staat mit seiner Oberaufsicht nicht mehr aufkommen kann. Die Verbände sind — beim gegenwärtigen Stande der Eisenbahnpolitik — das einzige Mittel, um directe Verkehre, internationale Anschlüsse und Verbindungen zu ermöglichen; sie sind für unser Verkehrswesen nothwendig; kein Land darf sich der Ausschliessung aus denselben Preis geben: wie eine rings um dasselbe gezogene Zolllinie würde der Mangel derselben das Land und seinen Handel, seine Industrie und Gewerbethätigkeit bedrohen.* Nun hängt aber das Zustandekommen derselben lediglich von der freien Entschliessung der einzelnen dabei in Betracht kommenden Verwaltungen ab, die ganz wohl der Macht bewusst sind, welche in ihren Händen liegt. Diese Macht geltend zu machen, mag nun oft genug eine starke Verwaltung sich versucht fühlen, daher die Drohung der österreichischen Staatsbahn, mit dem 31. März den ganzen directen Verkehr mit der Schweiz und über dieselbe hinaus nach Frankreich aufzuheben, falls bis Mitte Februar das neue Reglement noch nicht vereinbart sei.

Diese Machtstellung der Bahnen steht aber nicht bloss mit der Freiheit der Entschliessung der einzelnen Verwaltungen in Beziehung, sondern noch namentlich mit dem Modus der Verhandlungen. Hier ist der Staat vollständig den Gesellschaften Preis gegeben: er kann den Termin des Abschlusses der Verbandsverträge schlechterdings nicht bestimmen; die Verwaltungen setzen ihn fest. Da ist das Schreiben der Nordostbahn vom 29. Januar a. c. an das Eisenbahndepartement sehr deutlich. Der Bund kann allerdings gegen die Nichteinhaltung des Termines Strafen androhen, aber nur gegen die inländischen Verwaltungen, welche ihrerseits wieder zu den ausländischen in einem Abhängigkeitsverhältnisse stehen, das sie unfähig macht, von sich aus auf Einhaltung der Termine zu dringen. Wenn die Verwaltungen erklären, wir bedürfen zur Abwicklung der Verhandlungen eine Zeit von x Monaten, so wird unser Departement schlechthin auf diesen Ausspruch schwören müssen; wenn die Verwaltungen erklären, die Umarbeitung der Tarife verlange x Jahre, so wird das Departement daran wie an das Evangelium glauben müssen.

Steinmann-Bucher.

* * *

Die Erwerbung der deutschen Eisenbahnen durch das Reich.

(Fortsetzung.)

§ Prüft man die vorstehend angeführten Vortheile und Gründe für die geforderte grosse Massregel, so ergibt sich Folgendes:

Die Behauptung, dass die Verwaltung der Bahnen ebenso gut dem Staat gebühre, wie die der Post und Telegraphie, würde mehr für sich haben, wenn beide Institute gleichartiger wären und dieselben Zwecke verfolgten. Die ehemalige Post-