

Prag, am 6. August 1874

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 7

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1982>

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.

Wien, am 6. August 1874. (Corresp.) **Tariferhöhung der österr. Eisenbahnen. Kaiserin Elisabeth-Bahn. Eisenbahn Leobersdorf-St. Pölten. Arlbergbahn. Graz-Köflacher Eisenbahn. Oesterr. Nordwestbahn. Südbahn.**

Ein Schrei der Entrüstung erfüllt die österr. Presse über die Octroirung einer Tariferhöhung für die österr. Eisenbahnen. Unvermuthet, ohne jede Vorbereitung der öffentlichen Meinung erfuhr die Kaufmanns- und Geschäftswelt Oesterreichs aus einer Kundmachung der Staatszeitung vom 30. Juli d. J., dass der Handelsminister aus eigener Initiative den österr. Eisenbahnen eine Tariferhöhung zugestanden hat. Es ist ganz unbegreiflich, welche Verhältnisse den Handelsminister gerade jetzt veranlassen, eine solche Tariferhöhung eintreten zu lassen. Als die deutschen Bahnen sich an die Regierung um eine Erhöhung ihrer Frachtfuhr wendeten, da waren die Kohle, das Eisen und alle Lohnsätze bis zu einer Höhe des Preises gediehen, welche vielleicht in diesem Jahrhundert nur selten erreicht wurde. Und selbst da sträubte sich das deutsche Reich, so lange es konnte, gegen die Zumuthungen der Bahngesellschaften. Wenn es schliesslich dennoch nachgab, nachdem nicht nur die gesetzgebenden Factoren, sondern auch alle interessirten Corporationen ihr Votum abgegeben hatten, so konnte diess noch mit weit mehr Recht geschehen, als jemals bei den österr. Bahnen. Die deutschen Tarife sind noch heute nach der 20 % Erhöhung viel niedriger als die der österr. Bahnen.

Allerdings war die Tariferhöhung die bequemste Art und Weise, der Misere des österr. Eisenbahnwesens ein Ende zu machen.

Ich habe seinerzeit gemeldet, dass die Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Verhandlung stehe wegen des Abschlusses eines Cartelles. Die Vereinbarungen sind nun perfect, beziehen sich aber nur auf Getreidetransport.

Mit der projectirten Eisenbahn Leobersdorf-St. Pölten hat es ein eigenes Bewandniss. Diese Eisenbahn ist als sehr nützlich anerkannt und es ist die Staatsunterstützung für ihre Ausführung auch ausgesprochen worden. Man will sie so schnell wie möglich fertig haben. Allein der Handelsminister vermochte bisher mit keinem der angemeldeten Bauwerber fertig zu werden und eben unterhandelt er wieder mit einem neu gebildeten Consortium böhmischer Capitalisten.

Es sind hier Verhandlungen im Gange, welche zum Zwecke haben, die Bahn über den Arlberg nach dem Zahnradsysteme auszuführen, wie solches bei der Bahn auf den Wiener Kahlenberg in Anwendung gebracht wurde. Staatsbahn-Ober-Ingenieur Mader soll mit bezüglichen Studien seitens der Regierung beauftragt werden. Die Wiener Kahlenbergbahn haben Schweizer-Firmen ausgeführt und diesen soll nun auch der Ausbau der Bahn über den Arlberg, wenn man sich für das Zahnradsystem entschieden haben wird, was sehr wahrscheinlich ist, übertragen werden.

Für die projectirte Eisenbahnlinie Wien-Asparg-Hartberg-Friedau-croatische Grenze, für welche ein Graf Edmund Zichy die Vorconcession erworben hat, ist nun auch die Graz-Köflacher Eisenbahngesellschaft, welche sich schon seinerzeit um die Linie Wien-Novigrad beworben hat, in Concurrenz getreten, und es ist wohl wahrscheinlich, dass dieser soliden Gesellschaft der Bau jener wichtigen Eisenbahnlinie übertragen werden dürfte.

Wie ich Ihnen bereits mitgetheilt habe, ist die österr. Nordwestbahn mitten in Transactionen und es scheint, dass sie sich gleichzeitig in zu Vieles gewagt hat. Ein Protest nach dem andern gelangt an die Regierung. Advocat Dr. Löbell bereitet einen neuen vor, der gegen die Absicht der österr. Nordwestbahn, die Titres des Ergänzungsnetzes den Titres des Hauptnetzes einzuschieben und so diese in ihrem Werthe zu drücken, gerichtet ist.

Ueber die Behandlung der Trennungsfrage der österr. Südbahn ist noch immer nichts bekannt. Inzwischen rückt der Zeitpunkt immer näher, wo die Mittel der Südbahn nicht mehr ausreichen werden, um die Einlösung der Bons ausführen zu können und die Gesellschaft zu einer finanziellen Operation gedrängt sein wird. Der Cours der Actien dieses Unternehmens leidet unter diesen Verhältnissen ausserordentlich. Er ist bereits auf 134 gedrückt.

* * *

Prag am 6. August 1874. **Dux-Bodenbacher-Bahn. Dux-Prager-Bahn. Buschtehrader-Bahn. Eisenbahn Brünn-Tabor-Furth.**

Die rühmlichste böhmische Bahn ist die Dux-Bodenbacher. Sie publizirt schon heute ihren Betriebsausweis pro Juli 1874, und demselben ist zu entnehmen, dass sie im ersten Semester d. J. so viel eingenommen hat, als bei gleicher Betriebslänge im ganzen Jahre 1873. An dieser Bahn offenbart sich recht deutlich, welcher hohen Werth für ein Bahnunternehmen es habe, wenn die Leitung in kaufmännische Hände gelegt ist. Herr Pechar, so heisst der Director der Bahn, ist erst vor wenigen Tagen von einer Instructionsreise nach England zurückgekehrt, und ist schon daran, die dort in Bezug auf Kohleförderung und Kohleverfrachtung gesammelten neuen Erfahrungen für die unter seiner Leitung stehende Bahn zu verwerthen.

Wie traurig sieht es dagegen mit dem Verkehre auf der Dux-Prager und der Buschtehrader Eisenbahn aus. Diese beiden Bahnen sind ebenfalls Kohlenbahnen, leiden aber an den Folgen der schlechten Verwaltung so sehr, dass die erstere bereits unter Curatel gesetzt ist, letztere aber die gleiche Regierungsmaassregel sicher mit Ablauf dieses Geschäftsjahres zu gewärtigen hat. Der Curator der Prag-Duxer Bahn hat für den 14. d. M. die deutschen Prioritäteninhaber dieser Bahn zu einer Versammlung nach Dresden berufen. Er wird wohl wahrscheinlich in dieser Versammlung in dem Sinne wirken, dass seitens der Prioritätenbesitzer bis auf Weiteres keinerlei Schritte in Absicht auf die Geltendmachung ihres Pfandrechtes gemacht werden. Er denkt im Interesse der Verwaltung „Ist Zeit gewonnen, ist Alles gewonnen.“ Es wird aber die Frist der Verwaltung sicher von keinem Nutzen sein, denn das Unternehmen krankt an der Verwaltung und muss, wenn sie länger am Ruder bleibt, zu Grunde gehen, darüber ist man sich hier in allen Kreisen einig. Ein Unternehmen, bei dem der Indifferentismus der Actionäre soweit geht, wie bei der Prag-Duxer Bahn, verdient auch kein besseres Ende.

Merkwürdig ist auch der Indifferentismus der Prager Industrie- und Kaufmannswelt gegen die jetzt geplante Eisenbahnlinie Brünn-Iglau-Tabor-Furth. Durch diese das südliche Böhmen durchziehende Eisenbahn wird der Haupttransitverkehr Böhmens von der Hauptstadt ganz abgeleitet, und die in Prag mündenden Bahnen verlieren ihre besten und ausgiebigsten Transportgüter. Ueberhaupt haben hier grosse Fragen keine Vertretung, was die traurigen nationalen Streitigkeiten verschuldet. Für was die eine Partei eintritt, dagegen agitirt die andere in der heftigsten Weise, und desshalb scheut jede, eine Sache in die Hand zu nehmen. Wer aber darunter am meisten leidet, ist das Land.

* * *

Chronik.

Aus dem Bundesrathe. Eine Anzahl Grundbesitzer in Luzern hat sich beim Bundesrath darüber beschwert, dass die Verwaltungen der Bern-Luzerner Bahn und der Gotthardbahn schon im Januar dieses Jahres auf die Sentimatte im Untergrund bezügliche Expropriationspläne aufgelegt, seither aber die Angelegenheit ruhen gelassen und durch die dadurch bedingene unverhältnissmässig lange Einschränkung ihrer Verfügungsfreiheit ihnen Schaden verursacht haben. Der Bundesrath wies am 7. August diese Beschwerde ab, indem er einerseits die Beschwerdeführer darauf hinwies, dass in dem vorliegenden Falle die Verzögerung des Expropriationsverfahrens sich aus dem Grunde erkläre und entschuldige, da die Einmündung neuer Linien in Luzern eine Um- und Neugestaltung der Luzerner Bahnhofverhältnisse nothwendig gemacht habe, die bezüglichen Untersuchungen und Unterhandlungen aber nicht ohne grossen Zeitaufwand abgewickelt werden können. Andererseits macht der Bundesrath aber dieselben darauf aufmerksam, dass Art. 23, zweiter Absatz, des Bundesgesetzes betreffend Abtretung von Privatreechten den Betheiligten allgemein Ersatz des durch das Verfahren verursachten Schadens zuzuschreiben und es sich daher nur darum handeln werde, ob in dem vorliegenden Fall des Verfahrens, worüber sie sich beklagen, die gerichtliche Geltendmachung jenes Artikels begründet werde oder aber nicht, welche Entscheidung der richterlichen Competenz zufällt.

Arrêté du 31 juillet sur le recours déposé par la commune de Puidoux à l'occasion du dépôt des plans parcellaires par la compagnie du chemin de fer de Lausanne-Ouchy et des eaux de Bret: En la cause de la commune de Puidoux en matière d'expropriation; vu les actes, d'où résulte ce qui suit:

A. Par mémoire du 15 c. la municipalité de la commune de Puidoux, à l'occasion du dépôt des plans parcellaires par la compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy et des eaux de Bret, expose ce qui suit, „en vertu de ses propres droits, au nom de ses administrés et particulièrement des populations avoisinantes du lac de Bret, etc.“

1° Les propriétaires d'usines situées sur les bords du lac de Bret et du ruisseau le Grenet ont, il est vrai, reçu une petite indemnité en compensation de la perte qui leur est causée par la privation de l'eau qui leur sert de moteur; mais des centaines d'agriculteurs qui jouissaient des avantages nombreux que ces usines leur procuraient, n'ont pas été indemnisés et seront contraints à l'avenir d'aller chercher au loin de quoi satisfaire à leurs besoins journaliers;

2° La réalisation du projet d'abaisser les eaux du lac, produira de nombreux affaissements de terrain, les domaines fonciers, les routes et les bâtiments finiront par être engloutis;

3° L'élévation des eaux du lac au-dessus de leur niveau actuel occasionnera des brouillards malsains et par suite des gelées préjudiciables aux contrées avoisinantes, ce qui diminuera le produit des récoltes; par les fortes chaleurs,