

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 15

## Sonstiges

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 07.01.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

tande angehören, 91 als Werkmeister oder in ähnlichen vorgeetzten Stellen im Betriebe beschäftigt und 22 Oberbeamte sind. Von den im Rechnungsjahre durch Tod ausgeschiedenen 34 Mitgliedern starben 10 an Schwindsucht resp. Lungenleiden, 5 an Cholera, 4 durch Verunglückung im Dienst, 3 an Lungenentzündung und 2 an innerer Verblutung, 10 an andern Ursachen. Die Sterblichkeit betrug somit 0,82 0/0. Nach der Tabelle der 17 engl. Gesellschaften beträgt die Sterbenswahrscheinlichkeit für 1 Jahr im Alter 20 : 0,0073, 30 : 0,0084, 40 : 0,0104, 50 : 0,0159. Wenn hienach die Sterblichkeit unter den Locomotivführern sich ungefähr neben die Sterblichkeit unter den Versicherten der 17 Gesellschaften stellt, und wir bedenken, dass letztere sich im Ganzen aus einer gesundheitlich eher unter dem Mittel der ganzen Bevölkerung stehenden Classe rekrutirt haben, während sich zum Führerstand so ziemlich eine Elite kräftiger männlicher Bevölkerung anwerben lässt, dann kommen wir dazu, die Sterblichkeit unter den Führern als eine ziemlich starke anzusehen, wie zwar auch zum Voraus zu erwarten war.

Einer der Hauptzwecke des Vereins ist die Unterstützung der Mitglieder im Invaliditäts-, und der Familien derselben im Todesfall. Für die verstorbenen 34 Mitglieder zahlte die Hilfskasse 6800 Thaler. Wegen allgemeiner Kränklichkeit traten aus dem Dienst 39, bei Anlass dienstlicher Unfälle 14, wegen Augen- und Gehirnkrankheit 6, aus andern Krankheitsursachen 6. Für diese Mitglieder gab die Kasse 12,895 Thaler aus.

Die Hauptverhandlung der diesjährigen Sitzung betraf die Reorganisation der Hilfskasse, die wie es scheint, auf ganz irrationellen Grundlagen beruht, so dass jetzt schon vorauszu- sehen, dass die Einnahmen nicht genügen werden, um die Auszahlungen im bisherigen Modus weiter zu führen. Auch in dieser Verhandlung fand der einzig richtige Ausweg, den Stand des Institutes durch einen Fachmann prüfen und von diesem auf richtige Grundlagen stellen zu lassen, keinen Vertreter; nach fruchtlosen Discussionen einigte man sich dahin, sechs Palliativmittel (Reduction der Pensionen, Erhöhung der Einzahlungen etc., wieder in ganz empirischer Festsetzung) den Vereinsmitgliedern zur Auswahl vorzulegen.

Besondern Beifall fand bei der Versammlung ein Vortrag über: Eisenbahnunfälle, deren Ursachen und Vorschläge zu Maassnahmen gegen dieselben, welcher in der nächsten Nummer der Zeitschrift des Vereins erscheinen und wo möglich auch in unserer Zeitschrift mitgetheilt werden wird.

Wir sind schliesslich im Falle mitzutheilen, dass auch ein Schweizerischer Verein von Locomotivführern in Bildung begriffen ist. Eine Hilfskasse ist für diesen Verein zunächst nicht in Aussicht genommen, da ein grosser Theil der schweizerischen Führer dem deutschen Verein angehört und an jener Kasse theilhaftig ist. Die Hauptzwecke des schweiz. Vereines sind Wahrung der Standesinteressen, gegenseitige Belehrung und Gesellschaflichkeit. Eine solche Vereinigung kann bei richtig geleiteter Thätigkeit für unser Eisenbahnwesen von grosser Bedeutung werden, und wünschen wir ihr von Seiten der Bahnverwaltungen und Behörden diejenige Berücksichtigung, die sie verdient.

Bezüglich der Eisenbahnunfälle, ihrer Ursachen und Mittel zur Verhütung derselben fasste die oben erwähnte Versammlung in Castel folgende (leider etwas in der Eile redigirte) Resolutionen:

1. Die Anstellung von Locomotivführern betreffend. Die Directionen sämtlicher Bahnen sind zu veranlassen: a) dass bei Anstellung von Locomotivführer aspiranten auf physische und moralische Tüchtigkeit und auf practische Befähigung geachtet werde und alle Protection im Examen in Wegfall komme; b) dass alle in Dienst zu nehmenden Personen auf das Gesetz verpflichtet werden.

2. Die Dienstzeit, Wirkungskreis u. Stellung des Führers betreffend. a) Da nachgewiesenermaassen die Dienstzeit des Locomotivführers oft 18—22 Stunden täglich dauert, da aber durch ununterbrochene Aufmerksamkeit, die der Führer seiner Maschine, dem Bahnkörper und dem Zug widmen muss, eine Ueberreizung der Nerven entsteht, deren unausbleibliche Folge eine Erschlaffung ist, so soll die Dienstzeit reducirt und auf 10, höchstens 12 Stunden, alles inbegriffen, angesetzt werden. Dann darf man dem Locomotivführer auch grössere Verantwortlichkeit zumuthen. b) Entsprechend dieser grössern Verantwortlichkeit soll der Führer finanziell besser gestellt und damit jeder Sorge um die Lebensverhältnisse seiner Familie enthoben werden. c) Hauptsächlich sei dahin zu wirken, dass von der Maschine nicht mehr verlangt werde, als sie leisten kann, damit der immerwährende Kampf um Dampf und Wasser aufhöre. Gerade durch die beständigen Kämpfe auf der Maschine wegen ungenügender Leistungsfähigkeit und schlechtem

Brennmaterial wird die Aufmerksamkeit des Führers bedeutend in Anspruch genommen und dadurch manches Unglück, das sonst verhütet werden könnte, herbeigeführt.

3. Die Controle des Transportmaterials betreffend. a) Es seien alle in einen Zug einzustellenden Wagen genau zu controliren, die Bremsen in gutem Stand zu halten, zu Achsen, Bandagen, Federn und Zugsapparaten besonders gutes Material zu verwenden. b) Zu Wagenwärtern und Bremsern sollen nur practische Leute verwendet und dieselben nicht durch allzuweite Touren erschöpft werden.

4. Betreffend Instandhaltung der Bahn. a) Der Stand von Ober- und Unterbau soll von Seiten der betreffenden Regierung ausreichend controlirt werden. b) Die Führer sollen durch Einhängung von Rapportformularen in den Stand gesetzt werden, alle wahrgenommenen schlechten Stellen der Bahn zur Anzeige zu bringen, diese Anzeige als Beleg actlich eintragen zu lassen, und es habe im Falle der Nichtbeachtung dieser Anzeigen von Seiten des Stationspersonals strenge Ahndung einzutreten.

5. Betreffend die Weichensteller. a) Es sind nur „dem Dienst und der Sicherheit entsprechende“ (erfahrene und zuverlässige) Leute anzustellen. b) Denselben ist keine zu grosse Dienstzeit zuzumuthen. c) Dieselben sind so zu bezahlen, dass sie mit Liebe ihrem Dienst nachkommen. d) Der Stationschef ist für dessen (seine oder der Weichensteller? wohl letzterer, da er für seine eigene Dienstleistung schon verantwortlich sein wird) richtige Dienstleistung verantwortlich zu machen.

6. Betreffend Stationssignale. a) Vor jeder Station werde, nach Lage der Bahn und in entsprechender Entfernung, ein auf weithin sichtbares Signal angebracht. b) Hauptsächlich sollen auf allen Bahnen in kürzester Frist gleiche und der Sicherheit entsprechende Signale, besonders gute Schlusslaternen, eingeführt werden. c) Es ist eine mit Reflex construirte Bahnwarlaterne, welche auf bestimmte Entfernung sichtbar ist, einzuführen.

7. Betreffend Beamte im äussern Dienst. Beamte, welche im äussern Dienst verwendet werden wollen, sollen erst practisch gebildet werden, bevor sie selbständig zum Dienste zugelassen werden. Auf diesen Wunsch wird besonderer Nachdruck gelegt, da die Ausführung des äussern Dienstes durch unpractische Beamte schon viel Unheil veranlasst hat.

8. Betreffend Geschwindigkeit. „Dahin zu wirken, dass die Fahrgeschwindigkeit bei Courier- und Schnellzügen eine erhöhte Aenderung erfahre, denn es ist durch langjährige Erfahrung erkannt, dass die Fahrgeschwindigkeit bei Courier- und Schnellzügen, besonders auf kurzen Strecken, welche unter 9 Minuten per Meile gefahren wird, aller Sicherheit entbehrt.“ (Diesen Artikel vermögen wir nicht zu verstehen und wären für Aufschluss von Seite eines Fachmannes dankbar).

9. Betreffend Bahnhöfe und Weichenlaternen a) Die heutigen Bahnhöfe sind den jetzigen Verkehrsverhältnissen in keiner Weise entsprechend. (Die Angabe, was daran anders sein sollte, fehlt). b) Alle Weichenlaternen sollen gegen die Spitze rechts aufgestellt werden.

10. Betreffend Bahnpolizeireglement. § 13 des deutschen Bahnpolizeireglements (bezüglich der in einem Zuge erforderlichen Bremsvorrichtungen) soll im strengsten Sinne des Wortes gehandhabt werden.

#### Versammlung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Pest.

Pest, 28. September. Die diesjährige ordentliche Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen ist heute Vormittag im Saale des Redoutengebäudes durch den Vorsitzenden der geschäftsführenden Direction Geh. Rath Fournier (Berlin) eröffnet worden. Der K. ungarische Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen Graf Josef Zichy von Vasonek begrüsst im Namen der österreichisch-ungarischen Regierung die Versammlung als die Gesamtheit derjenigen Männer, welche im eigentlichen Sinne des Wortes den Fortschritt befördern und damit den Impuls zur Fortentwicklung, zur Freiheit der Völker geben. Glück und Segen mögen die Verhandlungen der Generalversammlung begleiten, auf dass sie, wie ihre Vorgängerinnen, zu Nutz und Frommen der ganzen Menschheit ausfallen.

Nach einigen Dankesworten des Vorsitzenden und verschiedenen geschäftlichen Mittheilungen trat die Versammlung in die geschäftlichen Verhandlungen ein:

I. Verwaltungsbericht der geschäftsführenden Direction des Vereins vom September 1873 bis dahin 1874. Die Bebra-Hanauer-Bahn hat ihre Firma in „Frankfurt-Bebra-Hanauer-Bahn“ umgewandelt, die Friedrich-Franz-Eisenbahn ist in Privatverwaltung übergegangen. — Die Aufnahme in den Verein haben nachgesucht die Verwaltungen der Cottbus-Grossenhainer, Saal-, Erzherzog Albrecht-, der Mährischen und der Waagthalbahn. Es gehören gegenwärtig dem Vereine an: 45 deutsche Verwaltungen mit 3382,20 Meilen Bahnlänge im Betriebe, 38 österreichische Verwaltungen mit 2199,52 und 8 fremdländische Verwaltungen mit 358,50 Meilen Bahnlänge, zusammen 99 Verwaltungen mit 5940,22 Meilen Bahnlänge im Betrieb. Seit der letzten Generalversammlung hat sich das Vereinsgebiet um 501,20 Meilen Bahnlänge erweitert. — Das allseitig ge-

wünschte Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen, hauptsächlich für die Meldungen über Wagenbeschädigungen, ist noch nicht zur Ausgabe gelangt. — Die von der Frankfurter Versammlung beschlossene Technikerversammlung hat am 14. September in Düsseldorf stattgefunden; der stenographische Bericht über dieselbe soll baldmöglichst versendet werden. Auch die neue Ausgabe der „Minimal-Durchfahrts- und Maximal-Ladeprofile der zum Verein gehörenden Eisenbahnen“ steht nahe bevor, und wird die Anwendung der neuen von der technischen Commission festgestellten Ladeprofile für offene Wagen empfohlen. — Die Vereinskasse hat durch Zahlung von Prämien und andere grössere Ausgaben ein Deficit von ca. 14,000 Thlr. aufzuweisen, zu dessen Deckung ein doppelter Beitrag ausgeschrieben werden soll.

II. Einführung einheitlicher Normen für Retour-, Rundreise- etc. Billets. Der kaufmännische Verein in Breslau hat der geschäftsführenden Direction Veranlassung gegeben, unter Hinweis auf die bunte Mannigfaltigkeit der in den verschiedenen Bahnbezirken bestehenden Vorschriften über Retourbillets und die daraus für das Publikum wie die Eisenbahnen erwachsenden Unzutraglichkeiten, die Commission für Angelegenheiten des Personen- und Güterverkehrs mit der Berathung der Frage zu betrauen, in welcher Weise Einheit und Gleichheit hinsichtlich der Zeitdauer, der Gültigkeit und sonstiger formellen Bestimmungen über Benutzung der Retourbillets, der Rundreisebillets, der Ermässigungen für Vereine, Wanderversammlungen etc. herbeizuführen sein möchte. Die Commission (Referent Hr. Lüdicke, Magdeburg-Haberstadt) hat sich den mit den Retourbillets naturgemäss verbundenen Uebelständen nicht verschliessen können, erachtete aber dennoch die Beseitigung derselben nicht für zweckmässig, allerdings nur mit einer Stimme Majorität. — Bezüglich der Ermässigung für Rundreisebillets sprach sich die Commission für das Fortbestehen derselben aus, erkannte jedoch ausdrücklich an, dass nur auf erfahrungsmässig bewährten Touren und Routen dieselbe wünschenswerth erscheine. — Die Abonnements-, Schüler-, Arbeiter- etc. Billets unterzog die Commission überhaupt nicht ihrer Erörterung, weil dieselben rein localen Zwecken dienen. — Gegen die Fahrpreis-Ermässigung für Vereine, Wanderversammlungen etc. sprach sich die Commission mit 12 gegen 4 Stimmen aus, weil es im Laufe der letzten Jahre den Anschein gewonnen haben soll, als würden die meisten dieser Wanderversammlungen nur in erster Linie zur Befriedigung der allgemein gesteigerten Reiselust entricht; sollte jedoch der notorische Zweck der Versammlung eine Fahrpreiseremässigung wünschenswerth machen, so soll dieselbe durch freie Rückfahrt gewährt werden, welche durch Aufdrückung eines Stempels auf die Rückseite des Billets zu vermerken ist. — Endlich empfiehlt die Commission auch die Abschaffung der directen Billets auf längeren Touren mit mehrtägiger Gültigkeitsdauer, welche den Reisenden berechtigten, auf jeder Couponstation die Reise beliebig zu unterbrechen. Es sollen diese Billets öfter nach zurückliegenden Stationen zurückgeschafft und dort zu billigeren Preisen weiter verkauft worden sein. Die Commission empfiehlt desshalb: die mit Aufenthaltsstationen bedruckten Billets längerer Gültigkeit aufzuheben und es bei der durch das Betriebsreglement festgestellten Fahrtunterbrechung zu belassen. — Diese Vorschläge riefen eine sehr lebhaft debattirte Debatte hervor, welche mit der Annahme nachstehenden, von Dr. Sochor (Galizische Carl-Ludwigsbahn) gestellten Antrages abschloss: „Die Generalversammlung empfiehlt die Vorschläge der Commission den einzelnen Verwaltungen zur Berücksichtigung, kann jedoch die obligatorische Einführung derselben mit Rücksicht auf die abweichenden localen Verhältnisse nicht für geeignet erachten.“ — Der Beschluss wurde mit 211 gegen 79 Stimmen gefasst.

III. Ein Antrag der Berlin-Görlitzer und Halle-Sorau-Gubener Bahn, die Billets der einzelnen Classen mit den correspondirenden Farben der Wagenklasse zu versehen, wurde von der Tagesordnung abgesetzt, weil derselbe noch nicht in der Commission vorbereitet ist.

IV. Den Antrag der Main-Neckar-Bahn: für diejenigen Salon- etc. Wagen, welche Eigenthum der sie benutzenden Person sind, die in diesem Falle ausser Berechnung bleibende Wagenmiete an den Transportkosten in Abzug zu bringen, lehnte die Versammlung ab, es jeder einzelnen Verwaltung überlassend, bei der Feststellung der tarifarischen Bestimmungen für die Beförderung solcher Wagen auf den Fall deren Gestellung durch die benutzende Person angemessene Rücksicht zu nehmen.

Um 12 Uhr wurden die Berathungen durch eine Frühstückspause unterbrochen.

Nach Beendigung derselben trat die Versammlung in die Berathung des Punktes V. der Tagesordnung ein: Anträge verschiedener Verwaltungen auf Abänderung bezw. Vervollständigung der Bestimmungen des Vereinswagen-Regulativs. Die Commission beantragte: vor der Vergütung der im Regulativ vorgesehenen Verzögerungsgebühren versuchsweise auf die Dauer des nächsten Jahres abzusehen. — Nach längerer Discussion wurde dieser Antrag mit 167 gegen 123 Stimmen abgelehnt, die Verzögerungsgebühr bleibt mithin bestehen. — Ferner ist zu erwähnen, dass auf Antrag der Rheinischen Bahn § 14 ad c des Regulativs zur Vorbeugung von Zweifeln dahin ausdrücklich declarirt wurde, dass die ganze zulässige Benutzungsfrist fremder Wagen für Ent- und Wiederbeladung um die einfallenden Sonn- und Feiertage zu verlängern ist. — Wegen der vorgerückten Zeit wurde die Berathung hier abgebrochen.

29. September. Nach Verlesung und Genehmigung des gestrigen Protocolls nahm die Versammlung die gestern abgebrochene Berathung über die Anträge, betreffend die Abänderung bezw. Vervollständigung der Bestimmungen des Vereinswagen-Regulativs, wieder auf. Nach dreistündiger Discussion gelangten fast sämmtliche Vorschläge der Commission zur Annahme, durch welche die meisten der von den einzelnen Verwaltungen eingebrachten Anträge abgelehnt werden. Zu § 14 des Regulativs (zulässige Benutzungsfrist bei Ent- und Wiederbeladung fremder Wagen) wurde beschlossen, etwaige Strikes, gleichviel ob von der betreffenden Direction verschuldet oder nicht, als höhere Gewalt zu behandeln, diesem Beschlusse aber keine rückwirkende Kraft beizulegen. — Director Obermayer (Ungarische Staatsbahn) beantragte, das so revidirte Regulativ auf drei Jahre als Definitivum hinzustellen, jedoch seinen Antrag zu Gunsten eines vom Geheimen Regierungs-Rath Simon (Berlin-Hamburg) gestellten Amendements zurück, für Abänderung des Regulativs die Stimmeneinheit zur Bedingung zu machen, Auch dieses Amendement wurde vom General-Director Dr. Ritter v. Sochor (Galizische Carl-Ludwigsbahn) bekämpft, welcher eine gewisse Stetigkeit des Regulativs von dem Ausspruche des Wunsches erwartet, die Verwaltungen möchten recht vorsichtig bei der Einbringung von Abänderungsvorschlägen sein. — Mit Rücksicht auf mögliche Abänderungs-Rescripte der Regierungen beantragte Geheimer Regierungs-Rath Offermann (Cöln-Minden), während der nächsten drei Jahre nur solche Abänderungsanträge zuzulassen, welche von mindestens 20 Verwaltungen unterstützt sind, und dieser Antrag gelangte nach längerer Discussion in nachstehender, von Dr. von Sochor formulirten Resolution zur Annahme: „Die Versammlung beschliesst, den einzelnen Verwaltungen zu empfehlen, während der nächsten drei Jahre Anträge auf Abänderung des Wagenregulativs nicht ohne zwingende Nothwendigkeit einzubringen. Derartige Anträge können nur mit Unterstützung von mindestens 20 Directionen zur Verhandlung gelangen.“

Nach einer Pause folgte

VI. Abänderung des Statuts des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Auf der vorjährigen Heidelberger Versammlung wurde der Vorschlag der geschäftsführenden Direction, die Leitung der Vereinsgeschäfte in Zukunft nicht mehr einer Vereinsverwaltung, sondern einer besonderen geschäftsführenden Direction anzuvertrauen, derselben aber gleichzeitig eine erweiterte Amtsthätigkeit zuzuweisen, abgelehnt, dagegen der gegenwärtigen geschäftsführenden Direction das Recht vindicirt, einen höheren Beamten mit der speziellen Leitung der Vereinsgeschäfte zu beauftragen und aus Vereinsmitteln ansprechend zu besolden. — Die Direction der Anhaltischen Bahn als geschäftsführende Direction ist jetzt abermals mit demselben Antrage hervorgetreten, und abermals beantragt Geheimer Reg.-Rath Zenke (Berlin-Stettin) als Referent der bezüglichen Commission, den Antrag auch diesmal abzulehnen, wogegen er mehrere auf die Organisation der Geschäftsführung bezügliche Aenderungen des Statuts dem Vereine zur Annahme vorschlägt. Der Referent beantragt u. A., den § 11 des Statuts, welcher in der jetzigen Fassung die allgemeine Ausführung der Beschlüsse der Generalversammlung von der Zustimmung sämmtlicher Verwaltungen abhängig macht, dahin zu ändern, dass die Beschlüsse der Generalversammlung schon bindende Kraft erhalten, wenn sie durch neun Zehntel der im Verein vertretenen Stimmen genehmigt worden sind. — Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen.

Weiter beantragte der Referent: den § 3 des Statuts dahin zu ändern, dass die geschäftsführende Direction in Zukunft auf 10 Jahre, statt bisher auf 2 Jahre, zu wählen. Diese Ausdehnung der Wahlzeit soll, wie der Referent ausführt, der geschäftsführenden Direction die Möglichkeit geben, auf Vereinskosten einen höher qualifizirten Beamten zu ihrer Unterstützung anzustellen, sowie die sonst nöthigen Arbeitskräfte sich zu beschaffen, was bei zweijährigem Engagement auf grosse Schwierigkeiten stösst, namentlich schon wegen der Pensionsberechtigung. Die Angelegenheit wurde einer neuen, grösseren Commission von 25 Mitglieder-Verwaltungen zur Vorberathung überwiesen.

Zur weiteren Entlastung der geschäftsführenden Direction beantragt die Commission alle untergeordneten und Detail-Fragen der Competenz der Generalversammlung zu entziehen und den Fachcommissionen zur selbständigen und endgiltigen Beschlussfassung zu überweisen und zwar in dem Umfange, dass die Generalversammlung sich höchstens noch mit den Ausführungsbestimmungen über derartige Fragen zu befassen hat. — Der General-Secretär v. Schreiner (Oesterreichische Südbahn) wünscht die Competenz der Commissionen nur bis zur selbständigen Erledigung der ihr zu diesem Behufe von der Generalversammlung überwiesenen Gegenstände auszudehnen. — Derartige Commissionsbeschlüsse sollen aber auch nur dann perfect werden, wenn nicht ein Zehntel der Mitglieder-Verwaltungen dagegen Einspruch erhebt. — Auch über diese Angelegenheit erhebt sich eine längere Debatte, welche mit der Annahme des Widerspruches gegen die Commissionsbeschlüsse die Frist zur Erhebung des Widerspruches gegen die Commissionsbeschlüsse auf acht Wochen festgesetzt, und auf Antrag des General-Directors v. Sochor der geschäftsführenden Direction anheimgegeben, bei dem Vorschlag zur Zusammensetzung der Commission den Interessen der Verwaltungen in den einzelnen Gebieten nach Möglichkeit Rechnung zu tragen. — Andere von der Versammlung beschlossene Veränderungen des Vereinsstatuts sind von unwesentlicher Bedeutung.

VII. Revision des Vereinscarten-Reglements. Die Angelegenheit beschäftigte, wie der Referent, Geheimer Reg.-Rath Zenke (Berlin-Stettin) ausführt, schon die vorjährige Heidelberger Versammlung, wurde aber damals als noch nicht spruchreif in die Commission zurückgewiesen, und ist dort abermals einer gründlichen Berathung unterzogen, welche zu mannigfachen Veränderungsvorschlägen führte. § 1 des alten Reglements stellte als Zweck der Vereinscarten die Gewährung freier Fahrt an gewisse Personen hin; diese Definition habe an mancher Stelle missliebige Auslegung gefunden, weshalb die Commission folgende Fassung vorschlägt: „Carten, welche zur Fahrt auf allen ihren Bahnstrecken, sowie zur Besichtigung der Bahnanlagen generell legitimiren.“ Nach längerer lebhafter Debatte wurde ein Antrag auf Tagesordnung mit 192 gegen 99 Stimmen abgelehnt. Bei der Spezialdiscussion erhielt § 1 des Reglements eine Fassung, nach welcher jede Vereinsverwaltung nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet ist, an dem Abkommen über das Vereinscarten-Regulativ theilzunehmen. — Bezüglich der Berechtigung zum Bezug von Vereinscarten erhob sich eine mehr als dreistündige Debatte, in welcher sich Staats- und Privatbahnen gegenüberstanden. Erstere vertraten den Standpunkt der Commission, die Zahl der Karten für Verwaltungsmitglieder je nach der Bahnkilometerlänge zu beschränken, während die Privatbahnen für generelle Vertheilung der Vereinscarten an jedes Verwaltungsmitglied plaidirten und damit schliesslich auch den Sieg über die Staatsbahnen mit 120 gegen 74 Stimmen errangen. Bezüglich der Oberbeamten wurde dagegen eine Beschränkung dahin beschlossen, dass für je 40 Kilometer Bahnlänge bis zu 200 Kilometer eine, darüber hinaus für je 20 Kilometer eine Vereinscarte gegeben werden soll. — Den nicht im Gebiete der Vereinsverwaltungen wohnhaften Verwaltungsmitgliedern wurde gleichfalls durch Beschluss der Versammlung die Vereinscarte entzogen. — Hr. Geh. Reg.-Rath v. Scherfeld beantragte nunmehr, die weitere Berathung des Vereinscarten-Regulativs von der Tagesordnung abzusetzen, da die Natur der bisherigen Beschlüsse die Annahme derselben vielen der einzelnen Verwaltungen zur Unmöglichkeit mache. Was in Zukunft mit dem Regulativ werden solle, wisse er nicht. Dieser Antrag wurde von allen Seiten lebhaft bekämpft und schliesslich mit grosser Majorität abgelehnt. — Die übrigen Abänderungen des Statuts waren ganz geringfügiger Natur und wurden fast ohne Debatte angenommen. — Zum Schluss nahm die Versammlung den Antrag des General-Director Gross auf, für jede Vereinscarte einen Betrag von 100 Mark zu erheben. Hr. v. Uechtritz (Breslau-Schweidnitz-Freiburg) empfahl die Annahme desselben, um den Vereinscarten das Odium der Fahrfreiheit zu nehmen; es wurde ihm jedoch entgegengehalten, dass gerade die Erhebung eines solchen ungenügenden Betrages die Vereinscarten beim Publikum erst recht in Misscredit bringen würden. Der Antrag wurde fast einstimmig abgelehnt.

1. October. Welche Wichtigkeit die Generalversammlung der deutschen Eisenbahnverwaltungen dem Vereinscarten-Regulativ beilegt, geht am deutlichsten aus dem Umstande hervor, dass nach der gestrigen achtstündigen Debatte in der heutigen Sitzung auf Antrag des Directors Stenglein (Bayrische Ostbahnen) die Angelegenheit nochmals zur Discussion gestellt wurde, und zwar behufs Ventilation der Frage: was

geschehen soll, wenn das gestern vereinbarte Reglement die Zustimmung der einzelnen Verwaltungen nicht findet? Nach längerer Debatte beschloss die Versammlung, in diesem Falle, der mit Gewissheit eintritt, das Reglement der behufs Vorberathung der Organisation der geschäftsführenden Direction niedergesetzten Fünfzweigniger-Commission mit dem Auftrage zu überweisen der nächstjährigen Generalversammlung geeignete Vermittelungsanschläge zu überweisen.

Es folgt die Discussion über die Vorschläge der Commission bezüglich der Einführung des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Österreichs bzw. des Reglements gleichen Inhalts für die Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie als Vereins-Betriebs-Reglements. Gegen den materiellen Inhalt der von der Commission entworfenen Einleitungs- und Uebergangsbestimmungen war von keiner Seite etwas einzuwenden. Die Eingangsbestimmung des Vereinsreglements gelangte in folgender Fassung zur Annahme: „Die nachstehenden Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, sowie von Gütern kommen von . . . ab auf sämtlichen Eisenbahnverwaltungen für denjenigen gegenseitigen Verkehr zur Anwendung, welcher die Grenzen des Deutschen Reichs oder der österreichisch-ungarischen Monarchie nicht überschreitet. Specialbestimmungen einzelner Eisenbahnverwaltungen oder Eisenbahnverbände haben neben diesem Reglement nur Geltung, wenn sie in die bezüglichen Tarife aufgenommen sind, mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht im Widerspruche stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen oder wenn sie dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren.“

Einstimmig wurden ferner angenommen die Vorschläge der Commission über die zur allgemeinen Einführung des metrischen Maasses und Gewichtes in den Tarifen und im Betriebsreglement erforderlichen Ausführungsmodalitäten. Dieselben lauten: „Die Messung, welche dem Tarif-Kilometerzeiger zu Grunde zu legen ist, wird von der Mitte des Stationsgebäudes bis zur Mitte des nächsten Stationsgebäudes vorgenommen und dabei die Entfernung zwischen beiden Stationen auf volle Kilometer abgerundet. Als Gewichtseinheit gilt ausschliesslich das Kilogramm. Die Einheitsätze für den Personenverkehr sind nach Kilometern zu bemessen und die Preise auf Zehntelmark aufwärts abzurunden. Bezüglich der Gepäcksätze wird in der Erwägung, dass bereits jetzt verschiedene Bahnen nach je 20 Pfund rechnen und die Normirung nach je 5 Kilometern umständlichere Berechnungen erfordern würde, beschlossen, für die Tarifberechnung die Einheitstaxe pro 10 Kilogramm und 1 Kilometer, für den Frachtverkehr pro 100 Kilogramm, für Wagenladungen pro 1000 Kilogramm und 1 Kilometer anzunehmen. — Die Fixirung des Minimalgewichts ist den einzelnen Verwaltungen überlassen.“

Betreffs der Signirung der Stückgüter genehmigte die Versammlung nachstehenden Antrag der Commission: „Die Bestimmung in § 47 al. 3 des Betriebsreglements wird für alle Stückgüter durchgeführt, mit der Massgabe, dass der Versender die Signirung mit der Bestimmungsstation zwar unterlassen darf, ohne dass die Annahme des Gutes deshalb verweigert werden soll, dass aber dann die Annahmestation gegen Erhebung einer im Tarife zu bestimmenden Gebühr die Signirung in allen Fällen zu vervollständigen hat, in welchen dies nach der Beschaffenheit der Güter ohne besondere Schwierigkeiten ausführbar erscheint. Eine Haftpflicht der Bahngesellschaft für Innehaltung der Lieferfrist existirt im Falle der unterlassenen Signirung nicht. Bei den in den Seehäfen zum Versand gelangenden Gütern besteht die Verpflichtung, die Güter mit der Bestimmungsstation zu signiren, jedoch nicht.“

Ein auf die Beförderung von Gütern, welche dem „schnellen Verderben“ unterliegen, angenommener Beschluss lautet: „Eis, Hefe, Seesalthiere, frische Fische aller Art, frisches Gemüse, frisches Fleisch, Wildpret, geschlachtetes Geflügel, lebende Pflanzen, sowie Kartoffeln und frisches Obst — für letztere beiden Artikel während der Monate October bis einschliesslich April — werden nur gegen Vorausbezahlung der Fracht zur Beförderung angenommen.“

Andere Beschlüsse bezogen sich auf die Uebergabe der Frachtgüter auf den Uebergangsstationen, auf die Theilung der Lieferungszeit bei Gütersendungen zwischen den befördernden Verwaltungen, auf die Revision des Ueberkommens zum Reglement für den Vereins-Güterverkehr, auf Einführung eines getrennten Rapportirungs- und Abrechnungsverfahrens der Frachtschläge für Werth- und Interesse-Declarationen, auf Revision der technischen Vereinbarungen des Vereins über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen etc. — Schliesslich erstattete die Prämiiirungs-Commission Bericht. Im abgelaufenen Geschäftsjahre hat dieselbe 9 Prämien im Gesamtbetrage von 10,000 Thlr. für neue Erfindungen und hervorragende Leistungen auf dem Gebiete der baulichen Einrichtungen, der Betriebsmittel und der administrativen und literarischen Arbeiten vertheilt. Die Concurrenzen für die Erfindung einer seitlichen, das Zwischenretzen beseitigenden Kuppelung, sowie für die Vervollkommnung des Kopirverfahrens von Frachtkarten haben zwar viele Bewerber, aber noch keine genügende Lösung gefunden. — Für die nächsten drei Jahre wurden der Commission wieder 10,000 Thlr. zu Prämiiirungszwecken zur Disposition gestellt.

Für das nächste Jahr wählte die Versammlung Bremen zum Sitz der Generalversammlung.

\* \* \*

**Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen.** Geschäftsbericht pro 31. Mai 1874. Im Betriebsjahre wurden an verschiedene Eisenbahngesellschaften des In- und Auslandes abgeliefert: 153 Stück Personen- und Güterwagen; ferner an eine Anzahl Bahn-Bau-Unternehmungen im Inlande 1179 Stück Eisenbahn-Erdtransportwagen, 336 Stück Radsätze für solche. Für 1874/75 und 1875/76 wurden Verträge mit Schweiz. Eisenbahngesellschaften über Lieferung von 330 Personen- und Güterwagen und circa 400 Erdtransportwagen an Eisenbahnbau-Unternehmer im Betrage von 1,800,000 Fr. abgeschlossen, so dass für Wagenbau auf zwei Jahre hinaus Arbeit genug vorhanden ist.

Von Gewehren wurden versandt

	Fertige Gewehre stück.	Bestandtheile Stück.
an das Schweiz. Militärdepartement und an Private		
Repetiergewehre	13,916	
Bajonette		14,620
Putzstücke		17,520
Uebrige Gewehrbestandtheile		32,037
an Büchsenmacher-Vereine & Private		41,428
	13,916	105,605

Die Gewehrfabrikation hatte bei etwelcher zurückhaltender Thätigkeit ausreichende Beschäftigung durch die Schlusslieferung von Repetiergewehren für das eidg. Militärdepartement bis Ende Januar. Von da ab musste auf eine successive Reduction der Arbeiten Bedacht genommen werden.

Im Februar konnte das neue vereinfachte Gewehr des Director Vetterli der Gewehr-Prüfungs-Commission in Thun vorgelegt werden, welche Commission zu dem einstimmigen Beschlusse kam, die neue Waffe mit ganz unerheblichen Modificationen zur Adoption für neue Anschaffungen für die Schweiz. Armee zu empfehlen. Einige Modellgewehre werden nächstens an das Militärdepartement abgeliefert werden.

Die in Ausführung begriffenen Arbeiten betragen

	1873/74	1872/73
in den Wagenbau-Werkstätten	Fr. 482,842. 86	Fr. 478,387. 59
in der Waffenfabrik	„ 147,333. 22	„ 313,895. 72
	Fr. 630,176. 08	Fr. 792,283. 31
Die Rechnung gestaltet sich wie folgt:		
Von dem Brutto-Gewinn-Saldo von		Fr. 580,967. 42
gehen ab a) an Betriebskosten	Fr. 253,273. 01	
b) an Abschreibung 5% auf		
Fr. 994,387. 66 Immobilien		
& 763,156. 94 Mobilien	„ 87,877. 20	
c) an Gratification für die		
Angestellten	„ 6200. —	
d) an Aeufrung des Unter-		
stützungsfonds	„ 1000. —	348,350. 21
		Fr. 182,617. 21

Daraus bestreiten sich zunächst 5% Dividende der

3150 Actien zu 500 Fr. = 1,575,000 Fr. mit	„ 78,750. —
bleiben	Fr. 103,867. 21
die sich vertheilen: 10% an die Direction	Fr. 10,386. 72
7% an den Verwaltungsrath	„ 7270. 69
5% Superdividende der Actionäre	„ 78,750. —
Vortrag auf neue Rechnung	„ 7459. 80
	Fr. 103,867. 21.

Die Gesamtdividende beträgt sonach 50 Fr. per Actie oder 10%.

**Suisse Occidentale. Recettes approximatives.**

	1874	1873	Diff.
1—10 sept.	394,000	384,000	+ 10,000
11—20 sept.	398,000	406,000	— 8,000
1 janv.—20 sept.	8,525,644	8,379,064	+ 146,580

**Lausanne-Echallens. Recettes du 21 au 30 Septembre**

1874: 4103 voyageurs fr. 2332. 90; bagages, marchandises, petit détail, etc. fr. 310. 30. Du 1. Janvier au 20 Septembre 1874: 74,528 voyageurs, etc. fr. 39,087. 25. Total général 78,631 voyageurs, etc. fr. 41,730. 45.

**Brände in Eisenbahn-Gebäuden. 1874. (Mitg.)** Die Magdeburger Mittheilungen enthalten Folgendes: Der bedeutende Brand der Centralwerkstatt der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn in Halberstadt vom 14. August hat eine Fülle von übertriebenen Zeitungsnotizen hervorgerufen.

Gewiss ist der die Magdeburger Feuerversicherungs-Gesellschaft treffende Verlust sehr beklagenswerth, aber wenn auch die Regulirung noch nicht beendet ist, so lässt sich doch schon so viel behaupten, dass sein Gesamtbetrag auch nicht annähernd die hie und da veröffentlichten Ziffern erreicht. Betheiligt sind ausser der Provinzial-Societät, welche den Gebäudeschaden zu tragen hat, zusammen mit der Magdeburger Feuerversicherungs-Gesellschaft die Colonia und die Gothaer-Bank; selbstverständlich ist es ferner, dass die Magdeburger-Gesellschaft für den grössten Theil ihres Verlustes Rückdeckung hat, und so trägt sie für eigene Rechnung nur einen verhältnissmässig geringen Antheil. Lehrreich ist dieser Brand übrigens nach verschiedenen Richtungen hin. Er zeigt leider aufs Neue, wie wenig Rücksicht die Eisenbahnverwaltungen in ihren Anordnungen und Einrichtungen auf die Interessen der Versicherer, auf den Umfang und die Höhe der Feuergefahr zu nehmen pflegen. Man kann ihnen diess nicht einmal sehr verdenken, da sie verwöhnt sind durch die starke Concurrenz gerade auf diesem Gebiete, die sich bedingungslos ihrem Willen unterordnete in der Annahme, dass bei der bürokratischen Verwaltung der Eisenbahnen Alles musterhaft in Ordnung sein müsse. Daraus erklären sich auch die ausserordentlich niedrigen Prämien, welche, wie jener Brand jeden Assekurateur klar erkennen lehrt, der vorhandenen Gefahr nicht annähernd entsprechen.

(Wallmanns Zeitschrift 1874 p. 1721).

**Amerikanische Bahnen.** Im Laufe dieses Jahres sind 984 Meilen neue Linien in den Vereinigten Staaten eröffnet worden, gegenüber 2408 Meilen in der gleichen Zeit im Jahre 1873 und 4264 Meilen in 1872.

**Eisenbahn-Katalog.** Gegenwärtiger Nummer liegt der schon längst angekündigte Eisenbahn-Katalog bei. Man wird begreifen, dass dessen Anfertigung sehr grosse Mühe verursachte und viel Zeit in Anspruch nahm und daraus das verspätete Er-