

Vereinigte Schweizerbahnen

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 1

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-3646>

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.

2) für Kranke ohne Armschein Fr. 2. 50 pro Wagen und Stunde nebst Fr. 3 fixem Zuschlag.

Wird für einen Krankentransport ein besonderes Begehren auf Lieferung eines Wagens I. Cl. gestellt, so wird eine Gebühr von Fr. 4 pro Bahn-Stunde nebst fixem Zuschlag von Fr. 3 bezogen. Begleiter haben gewöhnliche Billete der betreffenden Wagenklasse zu lösen. Die Begehren für Krankenwagen sind jeweilen 12 Tagesstunden vorher auf der Abgangsstation zu stellen.

3. Neues Transportreglement für die schweizerischen Eisenbahnen. Gemäss Art. 36 des neuen Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 soll der Bundesrath dahin wirken, dass auf den schweizerischen Eisenbahnen möglichst übereinstimmende Verkehrs-, bezw. Transportreglemente eingeführt werden. Auf eine bezügliche Anregung des schweizerischen Eisenbahndepartementes hatte sich die Conferenz der verschiedenen Bahnverwaltungen mit dem Gegenstande beschäftigt und eine Revision des bestehenden Reglements vom 15. März 1862 vorgenommen. Das Resultat der bezügl. Berathungen wurde dem Bundesrathe zur Genehmigung übermittelt, welche letztere jedoch noch nicht erfolgt ist.

1) Interpretation des Art. 14 des Eisenbahngesetzes. Der Art. 14 des Gesetzes vom 23. Dezember 1872 schreibt vor, dass die Baupläne für eine zu erstellende Eisenbahn dem Bundesrathe in seiner Gesamtheit sowie in den Einzelheiten zur Genehmigung vorzulegen seien. Nachherige Abweichungen von diesen Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung gestattet. Die Gesellschaften sind übrigens befugt, von sich aus die Zahl der Schienengeleise auf ihren Bahnlängen zu vermehren, falls sie es für nöthig erachten. (letztes Lemma Art. 14). Mittelst Circularschreiben vom 25. Mai l. J. wollte nun der Bundesrath die Vorschrift des letzten Lemmas dieses Artikels einfach nicht anerkennen, beziehungsweise behaupten, dass jede Geleisevermehrung eine Abänderung des ursprünglichen Bauplanes sei und daher gemäss Lemma 2 des nämlichen Artikels 14 der Genehmigung bedürfe. Da sich die Verwaltungen mit dieser Interpretation, welche dem klaren Wortlaut des Gesetzes offenbar widerspricht, nicht befreunden konnten, so wurde beschlossen, dagegen beim Bundesrathe eine sachbezügliche Vorstellung zu machen.

5) Tarif für Schulen. Laut den für den Transport von Schulen, Privatinstituten u. s. w. bestehenden Tarifbestimmungen haben die begleitenden Lehrer und Lehrerinnen Anspruch auf die nämliche ermässigte Taxe wie Schüler. Mit Rücksicht auf vorgekommene Missbräuche wurde diese Bestimmung dahin näher präzisirt:

- a) dass der Tarif überhaupt nur angewendet werde, wenn es sich um eine Schule von mindestens 8 Zöglingen handle;
- b) dass auf je 8 Schüler ein Lehrer bezw. Lehrerin jene Begünstigung geniesse.

6) Transport von Militärs in Civilkleidung. Bis jetzt war es die Uniform, welche den Militär als solchen kenntlich machte und worauf gestützt er Anspruch auf die Eisenbahnfahrt zur halben Taxe hatte. Eine Ausnahme wurde gemacht gegenüber Rekruten, welche, erst in den Dienst einberufen, noch keine Uniform hatten; dieselben wurden gestützt auf ihr Aufgebot zur halben Taxe befördert.

Die neue Militärorganisation schafft nun Verhältnisse, bei denen es öfter vorkommen wird, dass die zum Militärdienst Einberufenen ohne Uniform reisen müssen. Um denselben einerseits die für Militärs vorgesehene Transportbegünstigung zu Theil werden zu lassen, andererseits eine missbräuchliche Benützung von sog. Aufgeböten zu verhindern, wurden dem eidgen. Militärdepartement sachbezügliche Vorschläge gemacht und inzwischen soll derjenige als Militär im Dienst angesehen werden, welcher mit einer Marschordre versehen ist und an dem Orte wohnt, von wo aus er die Eisenbahn benutzen will.

7) Transport-Ausschluss von Petrol und Neolin in Flaschen. Nachdem sich gezeigt, dass diese feuergefährlichen Gegenstände zuweilen in grossen Korbflaschen aufgegeben werden, und dass bei möglichem Bruch von solchen Gefährde auch für andere Transportgüter und auch für das Betriebsmaterial entstehen könne, wurde beschlossen, die fraglichen Gegenstände künftig nur zum Transport zu übernehmen, wenn sie gemäss Vorschrift des Transportreglementes mit einer durchaus sichernden Verpackung versehen seien. (Fortsetzung folgt.)

* * *

Vereinigte Schweizerbahnen. Wir erhalten von Seite der Vereinigten Schweizerbahnen folgende Zuschrift:

Eine Einsendung in Nr. 25 der „Eisenbahn“ berechnet den Ertrag der Prioritätsactien der Vereinigten Schweizerbahnen für

das Jahr 1874 auf wenigstens 5⁰/₀ und glaubt daher, dass die Verwaltung nicht anstehen sollte, den ersten Halbjahrs-Coupon mit 2¹/₂⁰/₀ sofort einzulösen. Wir haben die Argumentationen des Verfassers mit Aufmerksamkeit gelesen und geprüft, finden sie aber leider nicht stichhaltig und können desshalb auch die Erwartungen, die er auf das letztjährige Betriebsergebnis setzt, nicht theilen. Die Voraussetzung nämlich, dass die Reinerträge des Jahres 1874 sich einfach um den vollen Betrag der Mehreinnahmen erhöhen werden, scheint uns sehr gewagt zu sein und auf überaus schwachen Füßen zu stehen. Erstens ist es nach unserer Ansicht geradezu unmöglich und kömmt unseres Wissens im Eisenbahnbetriebe auch niemals vor, dass wesentliche Mehreinnahmen überhaupt entstehen können, ohne gleichzeitig eine entsprechende Vermehrung der Ausgaben im Gefolge zu haben. Es ist das auch sehr begreiflich, denn die Mehreinnahmen sind eben nur das Produkt eines grösseren Verkehrs. Die Besorgung eines grösseren Verkehrs erfordert aber natürlich auch einen grösseren Aufwand von Arbeit, die bezahlt werden muss. Die Mehreinnahmen müssen sich mithin gerade um so viel vermindern, als diese Arbeit gekostet hat. Wenn wir recht berichtet sind, so sind nun die mit der Vermehrung der letztjährigen Einnahmen der Vereinigten Schweizer-Bahnen jedenfalls verbundenen Mehrausgaben durch die sehr bedeutenden Extraausgaben, welche der Betrieb während des eidg. Schützenfestes, der bekanntlich meisterhaft durchgeführt worden ist, verursacht hat, noch in erheblichem Maasse erhöht worden.

Der Trost, dass die Steinkohlenpreise abgeschlagen haben und hieraus Ersparnisse in einem Maasse eintreten werden, dass dadurch allfällige Mehrausgaben compensirt werden dürften, will uns nicht einleuchten. Abgesehen davon, dass die aus dem Preisabschlag resultirenden Differenzen hiefür in keinem Falle auch nur annähernd genügen könnten, selbst wenn sie dem ganzen Jahresconsum zu gute kämen, so ist nicht zu übersehen, dass die Eisenbahngesellschaften ihren grossen Bedarf an Brennmaterial natürlich nicht nur von der Hand zum Mund, d. h. von Monat zu Monat decken können; sondern dass sie, um die Regelmässigkeit des Dienstes zu sichern, feste Lieferungsverträge für längere Perioden, etwa für den Bedarf eines Jahres, abschliessen und zudem, um stets für alle Eventualitäten gerüstet zu sein, immer grössere Vorräthe auf Lager halten müssen. Wie nöthig ein solches Verfahren ist, haben die letzten Kriegsjahre dargethan. Wir glauben also, dass sich bei den Bahnverwaltungen der in letzter Zeit erfolgte Steinkohlenabschlag im Jahre 1874 gar nicht hat fühlbar machen können, sondern dass sie sich alle miteinander vielmehr in der Lage befunden haben werden, die zu den höhern Preisen eingekauften und auf Lager befindlichen Steinkohlen zu brennen.

Die Voraussetzungen des Verfassers des fraglichen Artikels stehen aber auch in bedenkllichem Widerspruche mit verschiedenen, im letzten Rechenschaftsbericht des Verwaltungsrathes enthaltenen Angaben, womit schon damals aufmerksam gemacht worden ist, dass und warum die Ausgaben im Allgemeinen und namentlich diejenigen für den Unterhalt des Betriebsmaterials im Besondern, eher noch wachsen, als abnehmen werden.

Wenn uns nun alle diese Gründe und Betrachtungen zu der Ansicht führen, dass die Mehreinnahmen grossentheils von den Mehrausgaben absorbiert werden dürfen und dass von den in der „Eisenbahn“ berechneten Reinverschüssen keine Rede sein kann, so werden wir uns wohl schwerlich irren.

Zweifelsohne wäre es der Verwaltung der Verein. Schweizer-Bahnen gerade so angenehm, fettere Halb- und Ganzjahrdividenden zu bezahlen, als den Aktionären, sie einzustreichen. Es steht aber in der Macht weder dieser noch jener, die nun einmal gegebenen Verhältnisse zu ändern, d. h. aus einem sehr bescheidenen und beschränkten, ein reiches und lohnendes Verkehrsfeld zu machen und den Werth der für den Betrieb und Unterhalt des Unternehmens notwendigen Materialien und Leistungen aller Art nach ihrem Belieben und ihrer Convenienz zu normiren und wohlfeiler zu gestalten, als er überall ist.

Das sind die Anschauungen, zu denen wir bei näherer Prüfung des mehrerwähnten Artikels gekommen sind. Wir glauben nicht, dass wir damit stark fehlgeschossen haben und wünschen nur, dass man sich keinen Illusionen hingeben möge, die sich jedenfalls nicht erwahren können.

* * *

Gotthardbahn. Bellinzona, 24. Dec. 1874. Im Anschluss an die kürzlich in unserer Zeitung gebrachte Mittheilung über die stattgahabte Eröffnung der ersten Gotthardbahnlinien lassen wir in Anbetracht des allgemeinen Interesses, mit welchem das ganze Unternehmen verfolgt wird, heute noch einige Notizen

**