

Zum Berner Entwurf eines allgemeinen Transportrechtes

Autor(en): **Trommer**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **8/9 (1878)**

Heft 23

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-6873>

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.

Hochwassers. Jetzt dagegen, nachdem die Ingenieure die Wuhre selbst an die Hand genommen haben, sollen solche in alle Ewigkeit von selbst halten, und keiner Nachhülfe mehr bedürfen.

Alle Votanten waren einstimmig, dass in einer solchen Anschauung der Correctionsbauten, nach welcher dieselben ein einmal erstelltes, keiner Nachhülfe bedürftiges Werk bilden, die grösste Gefahr für die Unternehmung wie für die Thalbewohner selbst liege, wesshalb dieser Anschauung nicht kräftig genug entgegengetreten werden könne.

Ebenso gut wie die frühere Vernachlässigung der Wasserläufe im ganzen Lande herum grossen Schaden gestiftet hat, muss der Erfolg der kostspieligsten Correctionen in kurzer Zeit wieder auf Null heruntersinken, wenn nicht eine ganz sorgfältige, mit der grössten Sachkenntniss geleitete, ununterbrochene Unterhaltung Platz greift. Viel eher als die Strassen, denen man einen solchen Unterhalt schon seit langen Jahren widmete, bedürfen desselben die öffentlichen Gewässer der verschiedensten Grösse. Die betreffenden Organe sollen Zeit haben, den Character eines Gewässers zu studiren und ihre Maassnahmen demselben anzupassen; sie sollen im Stande sein, jeden Augenblick da einzugreifen, wo es Noth thut; dieselben werden dann aber mit nicht sehr bedeutenden Auslagen Grosses leisten. Nur durch Einleitung einer solchen ständigen Aufsicht und Unterhaltung wird sich mit der in Ausführung begriffenen Correction der gehoffte Erfolg erreichen und erhalten lassen, ohne solche werden die grossen Summen sich in kurzer Zeit als nutzlos ins Wasser geworfen herausstellen.

Betreffend die *Details der Correction* war man mit dem Vortragenden einverstanden, dass die im Berichte des Cantonsingenieurs dem Querprofil zu Grunde gelegte parabolische Form sei zwar wohl theoretisch wünschbar, praktisch jedoch unerreichbar. Ganz abgesehen von den Krümmungen, welche den Stromstrich auf das eine Ufer des Mittelwasserprofils leiten, verhindert die wechselnde Stosskraft des Wassers bei verschiedenen Wasserständen ein solch regelmässiges Profil. Die bei fallendem Wasser sich bildenden Geschiebsbänke geben dem Wasser eine schlangenförmige Richtung; wenn dieselben durch die fortdauernde Wirkung der Strömung allmählig angegriffen werden, entsteht dadurch keineswegs ein gerader Stromstrich in der Mitte des Bettes, sondern ein einfaches langsames Flussabwärtsrücken der Kiesbänke unter Beibehaltung der Schlangenform des Stromstriches.

Ausser Zweifel ist, dass im Tössthal der Holz- resp. Faschinenbau an seinem richtigen Platze ist und dass speciell die von Gumpfenberg in Bayern mit so grossem Erfolge angewendeten *Senkwalzen* zur ersten Herstellung eines regelmässigen Stromstriches sehr gut geeignet sind. Wenn man dagegen glaubt, durch Einlegen ausschlagfähigen Holzes an bestimmten Stellen dieser Senkwalzen ein Auswachsen derselben zu erzwecken, so dürfte man sich schon desshalb getäuscht haben, weil gerade der Vortheil der Senkwalzen in deren Beweglichkeit und Anschmiegun an die Unregelmässigkeiten der Flusssohle resp. der Auskolkungen vor den Wuhungen liegt, dabei aber immer eine Drehung der Walzen vor sich geht. Andererseits wird auch das Holz der Walzen durch das vorbeitreibende Geschiebe abgerieben und gelangt schon deswegen nicht zum Auswachsen.

Wenn sich diese Senkwalzen an einigen Stellen nicht bewährt zu haben scheinen, dürfte auch das hauptsächlich in der zu schnellen Bauweise beruhen.

Ueber die weitem Details: Querwuhre und dergleichen näher einzutreten, war die Versammlung natürlich nicht im Falle, ebenso auch nicht auf die gestellte Frage zu antworten, ob die vorgesehene Kronenbreite der Hochwasserdämme von 2¹/₂ Meter sich ohne Schaden für die Solidität vermindern lasse.

Diese Hinterdämme sollen mit Rücksicht auf ihr wenig widerstandsfähiges Material durch Flechtwerk geschützt werden. Ueber den Schutz des Vorlandes gegen Auswaschungen ist noch nicht definitiv entschieden. Jedenfalls werden hier nur biegsame, der Strömung wenig Widerstand entgegengesetzte Pflanzungen Anwendung finden, solche mit festen Stämmen dagegen ausgeschlossen sein.

War man über die bisher besprochenen Punkte ziemlich einer Ansicht, so gingen dagegen die Anschauungen grundsätzlich auseinander betreffend die Principienfrage: *ob einfaches*

Profil mit Wuhungen längs der Stromrinne, welche bis über Hochwasser reichen, oder *Doppelprofil* mit besonderer Rinne für das Mittelwasser, beidseitigem Vorlande und weiter zurückliegenden Dämmen zur Begränzung des Hochwasserprofils. Die Discussion wäre eine noch lebhaftere geworden, wenn man sich nicht zum Voraus verständigt hätte, diese Frage nicht im Allgemeinen, sondern nur speciell für die Töss zu behandeln. In einer spätern Sitzung, wo im Anschluss an die voriges Jahr gemachte Exkursion an den Rhein die Rheincorrection besprochen werden soll, dürfte dieselbe abermals zu lebhaften Erörterungen führen.

Das in Ausführung begriffene Profil ist gewissermassen ein Mittelvorschlag, da das Vorland nur 5¹/₂ Meter Breite hat.

Der Referent bekannte sich von vornherein als Anhänger des einheitlichen Profils, indem er beim Doppelprofil namentlich die Schwierigkeit hervorhebt, bei bedeutender Wassergeschwindigkeit, wie sie sich bei dem vorhandenen Gefäll herausstellen wird, das breite Vorland zu schützen, woraus dann die theuren Querwuhre hervorgehen.

In einem Votum für das einheitliche Profil wurde zugegeben, dass die Bestimmung der richtigen Sohlenbreite äusserst schwierig sei, dass man damit in Hinsicht auf die Unsicherheit der Abflussmenge nicht zu niedrig, sondern im Zweifel eher zu hoch greifen müsse, was dann allerdings dazu führe, an der Hand der Erfahrung mit der Zeit die Sohle für das gewöhnliche Wasser einzuschränken und damit zu einer Art Doppelprofil überzugehen.

Dem gegenüber wurde auf die grossen Nachteile einer zu grossen Sohlenbreite verwiesen und auf die Nothwendigkeit auch die niedrigeren Wasserstände zur richtigen Arbeit zu benutzen, was nur bei einer so geringen Sohlenbreite möglich ist, die für das einheitliche Profil durchaus nicht mehr ausreichen würde. Entgegen dem Einwurfe, dass das Doppelprofil in der Stromrinne die Kraft des Hochwassers zur Geschiebsführung schwäche, wurde darauf verwiesen, dass gerade bei der Töss diese Geschiebsführung ja gar nicht so gross und daher die Stosskraft des Hochwassers auch beim Doppelprofil jedenfalls noch ausreichend sei.

Alle Anwesenden hatten wohl den Eindruck, dass man da einer der schwierigsten, jedenfalls nicht durch die Discussion eines Abends zu lösenden Frage des Flussbaues gegenüber stehe.

Zum Schluss der Discussion wurde dem als Gast anwesenden Director der öffentlichen Arbeiten, Herrn Regierungsrath Hafter, seine Betheiligung an dieser Verhandlung angelegentlich verdankt, ebenso Herrn Professor Heim, und der Wunsch ausgesprochen, dass die geäusserten Anschauungen Einiges zum allgemeinen Wohl beitragen möchten.

Dem Referenten, welcher durch seine interessante Arbeit Anlass zur ausführlichen Besprechung dieser wichtigen Unternehmung bot, und den bei der Discussion betheiligten Mitgliedern wurde dafür der Dank des Vereins ausgesprochen. A. B.-Z.

* * *

Zum Berner Entwurf eines allgemeinen Transportrechtes.

I.

Der Artikel 13 des Entwurfs gestattet dem mit der Bahn versendenden Publikum die Belastung der Güter des internationalen Verkehrs durch Werthnachnahmen und Vorrachten.

Hat eine solche Einführung Werth und dann welchen? oder wäre es besser, den Art. 13 aus dem Entwurf zu streichen?

A. Soweit die Benutzung der Einrichtung der Werthnachnahmen Seitens des Publikums lediglich eine gewohnheitsmässige ist, möchte sich dieselbe auf den Mangel an Kenntniss und Uebung kaufmännisch-geschäftsmässiger Formen gründen; soweit Personen die Einrichtung benutzen, welchen die kaufmännischen Creditverhältnisse bekannt sind, ist es das Misstrauen, welches die Versender in die Zahlungsfähigkeit oder Zahlungswilligkeit der Empfänger setzen; sei es, weil deren Verhältnisse jenen unbekannt oder als nicht genügend sicher bekannt sind; oder weil eine vereinzelt Beziehung nicht der Mühe einer weiteren Anknüpfung werth scheint, oder weil Seitens der Versender diese Gutschriften bei den Aufgabe-Expeditionen als Abrechnungsmittel oder als Deckung für gestundete Bahnfrachten dienen; oder aber endlich, weil, wenn die Transporte sich

zwischen Staaten mit verschiedenen Münzwährungen bewegen, Nachnahmebelastungen gelegentlich als Agiotage beliebt werden.

Nach dem einen wie nach dem andern Gesichtspunkte betrachtet, würde es wohl nicht ungerechtfertigt erscheinen, wenn die Eisenbahnen diese Art des ihnen zugemutheten Incasso, oder dieser, wenn man will, commissionsweisen Vermittlung, immer aber bedingungsweise Ablieferung ablehnen, und dem Publikum überlassen würde, seine Verkaufs- und Finanz-Operationen unabhängig von dem Transportgeschäft auszuführen. Der englische Eisenbahndienst, der ja so gern als Muster angerufen wird, denkt nicht daran, sich neben den gesetzlichen Transport-Verpflichtungen auch noch diese aufbürden zu lassen, weil die Dienstleiter die ausserordentliche Belästigung vom Standpunkte einfacher und prompter Transportausführung auffassen, und die Creditverhältnisse überdies sehr ausgedehnte, normale sind.

Alle diejenigen, welche wissen, wie viele Arbeitskräfte die Verbuchung und Effectuirung dieser Nachnahme-Belastungen erfordert, wer die Schwerfälligkeit der Abwicklungen zwischen auseinanderliegenden Bahnen und bei grossen räumlichen Entfernungen, die Schwierigkeit, Verschleppungen zu vermeiden und die Zahlungen in vorgeschriebener Weise und mit genügender Sicherheit zu leisten, kennt; diejenigen, welche erwägen, dass in den meisten internationalen Verkehren die Verschiedenheit der Valuta, Agio und Agiotage die Verwaltungen bei der Unthunlichkeit der Zulassung von Abrechnungsgeschäften zu den Tageskursen in Verluste bringt, oder ihnen im entgegengesetzten Fall den Vorwurf zuzieht, sich einen unberechtigten Agiogewinn zu verschaffen: Alle Kenner solcher Verhältnisse werden fragen, ob es sich empfiehlt, eine Einführung zu erstreben, welche mit dem Transportgeschäft nicht nur nichts gemein hat, sondern dasselbe nachtheilig beeinflusst; eine Einführung, welche höchstens solchen Mängeln abhelfen könnte, die in unvollkommenen, unklaren oder unbedeutenden Handelsbeziehungen des die Bahn benutzenden Publikums ihren eigentlichen, wenig schätzbaren Grund hat.

Der auf Creditfähigkeit beruhende, internationale Waarenaustausch wird keinesfalls dadurch gehoben, dass man versucht, ob ein oder der andere Transport gegen Nachnahme-Erhebung angenommen wird und dass man event. der Eisenbahn überlässt, die gelegentlich zweifelhafte Angelegenheit auszutragen; ebensowenig wird die allgemeine kaufmännische Intelligenz gehoben, wenn man in alter Weise fortfährt sich nützlich zu machen; höchstens die wenig anerkannterwerthe Intelligenz, welche aus den gelegentlichen Coursdifferenzen einen Nutzen auf Kosten der Eisenbahnen sich zu verschaffen sucht.

B. Die Beibehaltung der Nachnahmen von Vorfrachten im eigentlichen Sinne setzt das Bedürfniss der Unterwegsbehandlung der Güter durch Mittelspersonen oder bahnsseitige Umexpeditionen voraus, somit entweder: dass die Transporte ausserhalb des Gebiets, über welches sich das internationale Transportrecht erstreckt, originiren, oder aber, dass es innerhalb dieses Gebietes an directen Tarifen fehlt. Ein Transportrecht, ohne den nothwendig dazu gehörenden internationalen Tarif von gleicher räumlicher Ausdehnung einzuführen, möchte als eine Schöpfung von wesentlich bedingtem Werthe und nur als ein Theil dessen zu betrachten sein, was man brauchte, da thatsächlich Transportrecht und Tarif sich ergänzen, Letzterer erst die practische Handhabe des Erstern ist. Da die vorhandenen Tarife innerhalb der verschiedenen Landesgrenzen, welche der Ausdruck verschiedener Rechtsanschauungen sind, ohne in ihren Ziffern und sonstigen Bestimmungen mit dem, was das internationale Transportrecht als Grundsatz aufstellt, in Uebereinstimmung gebracht werden müssten, möchte die Nothwendigkeit und Nützlichkeit sofort an die Herstellung des gemeinsamen internationalen Tarifes zu gehen, sich gewiss als dringend bezeichnen lassen.

Es scheint hiernach, dass von der Zulassung von Nachnahmen für Vorfrachten nur soweit die Rede sein dürfte, als es sich um Provenienzen ausserhalb des allgemeinen Transportrecht-Gebietes liegender Staaten handelt, die also zu den Frachtheilen der ersten Vereinsbahn hinzutreten würden. Aber auch die Nothwendigkeit der Beibehaltung solcher, den Verein nicht betreffenden Verrechnungsposten scheint mir mindestens

zweifelhaft. Internationale Transporte werden durch Personen vermittelt, welche vor der Abschliessung des Geschäftes sich auf das Genaueste von den Spesen, welche die Waare bis zum Eingang am Bestimmungsorte belasten werden, unterrichten. Wollte man dies nicht annehmen, so läge in vielen Fällen für die Bahnen die Möglichkeit vor, Transporte zu übernehmen, welche bei Annahmeverweigerung Seitens des Empfängers durch den Erlös für Verkauf des Gutes die Forderungen der Eisenbahnen an Transportkosten nicht deckten, besonders wenn Gut mit hohen Nachnahmen für Vorfrachten etc. belastet ist; ein weiterer Grund dieselben nicht zuzulassen. Unter Berücksichtigung, dass nahezu alle in Frage kommenden Häfen mittelst der Eisenbahnen zu erreichen sind, würden solche Vorfrachten, die bei einem entsprechenden internationalen Tarif gleicher räumlicher Gültigkeit wie das Transportgesetz noch in Frage kämen, wesentlich sich auf diejenigen für die Transporte beschränken. Es liegt aber erfahrungsmässig kein Bedürfniss vor, dass diese Beträge bahnsseitig zur Begleichung kommen, da es angenommen und auch entsprechender ist, wegen der ganz eigenartigen Uebernahmen und Uebergaben vom Schiff zur Bahn oder umgekehrt die Agenten der Auftraggeber handeln zu lassen, welche, die Einen mit den Andern, in directer Abrechnung stehen.

Es würden somit nur ausser den reinen Frachtgefällen diejenigen Belastungen auf das Gut zulässig sein, welche durch die Behandlung an den Zollgrenzen entstehen, oder durch von der Eisenbahn unverschuldete Ausbesserungsarbeiten zur Erhaltung der Güter, entstanden sind.

Ich habe Eingangs eigentlich nur der Belästigungen der Expeditionen durch Zulassung der Nachnahmen obenhin erwähnt. Jeder, der die dickleibigen Nachnahmecontrollen, die zahllosen Correspondenzen und den Arbeitsaufwand, sowie deren Bedeutung für Kassenführung und Kassen-Revisionen kennt, wird wünschen, dass ich dieselben mehr hervorgehoben hätte. Ich habe dies absichtlich nicht gethan, um nicht die Meinung wach zu rufen, als läge hierin der eigentliche Schwerpunkt meiner, gegen die Zulassung der Nachnahmen im internationalen Verkehre gerichteten Abwehr: zu machen ist die Sache recht wohl, aber der Nutzen ist ein imaginärer, und die Gegengründe sind viel schwerer wiegend, als die Gründe dafür, die schliesslich auf die liebe Gewohnheit hinauskommen und jede Aenderung eventuell abweisen mit der in ihrer Allgemeinheit unangreifbaren Formel der Berufung auf wirtschaftliche und volkswirtschaftliche Vortheile. Möchte man dieselben doch nennen, um den Versuch einer Beleuchtung der Stichhaltigkeit dieses Einwandes möglich zu machen.

Für den lokalen Verkehrsdienst, das Kleingeschäft, lässt sich's allenfalls hören, wenn die Eisenbahnen in Rücksicht auf thatsächliche Lokal-Verhältnisse einstweilen noch aushelfen, weil der Grossist seinem Dorfclienten, der neben seiner Ackerwirtschaft oder Schneiderei noch Kaffee etc. verkauft, keine sonderliche Befähigung für, oder Ordnung in der Buchführung zutrauen, wegen prompter Zahlung seine Bedenken haben mag; für den internationalen Handel, der nur mit Crediten im ausgedehnten Massstab arbeiten kann, sind diese Nachnahmezulassungen, speziell die für den Werth des Gutes, nur Mittel, vereinzelte oben definirte Geschäfte zu ermöglichen, keinesfalls also genügend um Prinzipien in das internationale Transportrecht zu übertragen, welche wegen so mancher Bedenken sich als nothwendig, oder nützlich stark anzweifeln lassen und jedenfalls geeignet sind, die technischen Expeditions- und Abrechnungsarbeiten, die prompten Auslieferungen, mithin das Transportgeschäft als solches nachtheilig zu beeinflussen. Will man etwas Unbestrittenes auf dem internationalen Transportgebiet leisten, sollte man den grossen Zweck fest im Auge haltend, nicht ohne zwingenden Grund Veranlassungen zu Anständen schaffen, die an sich klein scheinen, eintretenden Falles aber Verluste, Auseinandersetzungen, Prozesse, Verschleppungen in Ablieferung und Abrechnung, sowie Unzufriedenheiten auf beiden Seiten als sichere Folge vorzusehen gestatten.

II.

Der Artikel 35 gestattet den Eisenbahnen die Einführung von Specialtarifen mit ermässigten Frachtsätzen unter Beschrän-

kung der Haftpflicht auf gewisse, von den Bahnen festzusetzende Maxima.

Die Redaction des Artikels lässt Beides als Vergünstigungen erscheinen, während im Grunde sich's um die Absicht gegenseitiger Concessionen handelt, wohl hervorgegangen aus der Erwägung, dass bei Ueberlassung der Verladung an die Aufgeber oder Reisenden die Eisenbahn nicht in der Lage ist eine so ausrechnende Controle auszuüben, um auf Grund derselben die volle Haftpflicht übernehmen zu können.

Sollte dies richtig sein, so würde die Frage gestattet erscheinen, ob es nicht besser wäre, die Control-Einrichtungen zu vervollkommen und wo dies nicht erreichbar, Selbstverladung durch die Bahn einzuführen, als wieder nach Ausgleichen in der Tarifrung zu suchen.

Seit lange ist angenommen, dass bereits Lücken ihren Ausgleich durch Zugeständnisse auf dem eigentlichen Verkehrsgebiet suchten, und die Zulassung in das Berner Project scheint diese Auffassung verewigen zu wollen.

Andrerseits erscheint dem Artikel 35 die Annahme nicht fern gestanden zu haben, dass der, die volle Haftpflicht anerkennende allgemeine Tarif zu hoch gegriffen sei, um gewisse Arten von Gütern, namentlich etwa Rohprodukte nicht vom Marke auszuschliessen oder doch denselben zu beschränken.

Der Specialtarif mag in dieser Richtung gedacht sein, einem volkwirthschaftlichen Bedürfnisse zu genügen. Man hat in dieser unbestimmten Form den Weg für die Aushilfen zu finden geglaubt, auf welche die bisherige Tarifbildung allerdings hingedrängt; man hat bei der Unklarheit, was und in welchem Verhältniss dies der zeitige Tarif in seinen summarischen Sätzen darstellt, unterlassen, eine gründliche Klarstellung des Tarifs zu fordern, d. h. **zunächst und vor Allem sich mit der Construction des allgemeinen internationalen Tarifs zu beschäftigen**. Bei der Besprechung der hiefür zur Geltung zu bringenden Grundsätze hätte sich vielleicht alsdann ergeben, dass dem Bedürfniss, Specialtarife zu schaffen, vorgebeugt werden kann.

Diese Grundsätze lassen sich aus dem Thatsächlichen heraus einfach darstellen, wenn man die Selbstkostenfrage lösen möchte, oder glaubt man, die hierüber bekannten Zahlen genügen, wenn man auf Grund derselben an Stelle der Totalziffern des Einheitsfrachtgesetzes diejenigen Factoren construirt, deren Summe die Totalität darzustellen bestimmt ist.

Wie ich aus den hierüber veröffentlichten Arbeiten als bekannt voraussetze, handelt sich's um die Darstellung der eigentlichen Transportkosten, der Kosten für die Transportvorbereitung und Ablieferung und um die Prämie für die Versicherungssumme, welche die Haftpflicht darstellt.

Zu geringeren Taxen als zu den Selbstkosten dürften keine Transporte auszuführen sein, da dies nichts Anderes heisst, als Dritte in irgend welcher Form den Ausfall decken lassen. Dies als Grundsatz angenommen, würden die eigentlichen Transportkosten (der erste Factor) für Specialtarife einer Verminderung nicht unterziehbar sein, da man hierdurch zugiebt, dass für den allgemeinen Tarif mehr als die Selbstkosten berechnet sind, sofern man nicht thatsächlich und wissentlich mit Verlusten zu transportiren beabsichtigen wollte, ein Fall, der wohl ausgeschlossen ist.

Anders ist es mit dem zweiten Factor, dem Antheil für Transport-Vorbereitung und Ablieferung. In diesem könnte, in Uebereinstimmung mit dem Thatsächlichen, dem Publikum Gelegenheit geboten werden, durch eigene und beschleunigte Arbeit die Gesamtkosten des Transportes zu verringern, dadurch, dass es selbst die Anfertigung der Expeditions- und Zollpapiere, sowie das Laden und Entladen nach Zeitberechnung übernimmt; wenn die festen Zuschläge für jede Manipulation tarift und bei Selbstausführung Seitens des Publikums nicht berechnet werden; wenn nicht eine zwölf oder sonst wieviel stündige Frist für Ent- und Beladung fest eintaxirt würde, sondern die gebrauchte Zeit nach einem Stundentarif zur Berechnung käme. Durch eigene bezw. beschleunigte Arbeit könnten Versender und Empfänger diese Zuschläge auf ein Minimum vermindern oder ganz in Wegfall bringen, und dieser Gewinn würde wohl gerade denjenigen Gütern zu Statten kommen, welche man bei der Redaction des Artikel 35 im Auge hatte, Rohproducte und

einige Halbfabricate. Für die Bahnen sind nicht allein die Mindereinnahmen durch den Wegfall der bezüglichlichen Arbeiten gedeckt, sondern es tritt der weitere Gewinn eines erhöhten Wagenumschlages ein; hieraus folgend: die Möglichkeit einer Reduction des Wagenparks und somit des hierfür erforderlichen Kapitals, der Erhaltungs-Werkstätten und Arbeiter, der Gleisanlagen für Aufstellung des Ueberschusses unbeschäftigter und reparaturbedürftiger Wagen etc.

Der dritte Factor, welcher die Deckung für die von den Bahnen zu übernehmende Haftpflicht bieten soll, wird in Form einer tarifirten Prämie zur Erhebung kommen. Ist die Werthdeclaration obligatorisch, so bietet diese den erforderlichen Anhalt. Will man Unterschiede hier im Sinne des Art. 35 eintreten lassen, so ist zu erinnern, dass die Werthdeclarationen mit Rücksicht auf die von der Höhe derselben abhängige Prämie abermals auf die Berechnung der Gesamtkosten von Einfluss ist.

Die Eisenbahnen können indess, glaubt man dem Publikum weiter entgegenkommen zu sollen, solche Artikel, für die man Specialtarife zu machen beabsichtigte, zumeist wohl solche, deren Natur geringe Tendenz zur Verminderung des Werthes durch Bruch, Witterung oder Diebstahl bieten, zu einer normirten Versicherungsprämie zulassen.

Es möchten somit die Mittel gefunden sein, ohne an dem ersten Factor, dem Einheitsfrachtsatz, den Transport-Selbstkosten zu rütteln, in der durch die Thatsachen gegebenen Anleitung zum absoluten Ausschluss jedes Specialtarifes zu kommen.

Was bedeutet der Artikel 35? Das Anerbieten Seitens der Bahnen, einen Theil der Haftverbindlichkeit gegen einen Theil des Frachtaufkommens einzutauschen.

Es war keiner der geringsten Angriffspunkte, welchen die ältern Tarif-Systeme boten, dass man Seitens der Bahnen diesen Tauschhandel zwischen *Pflichten*, die aus der Verantwortlichkeit für das anvertraute Gut und *Rechten*, die aus der Ausführung der Transportleistung resultirten, zu systematischen Tarifformen ausgebildet hatte.

Die Angabe-Benutzung von reduzirten Ausnahme- und Specialtarifen mit beschränkter oder aufgehobener Garantie, und deren, durch Tarifparitäten aller Art ermöglichte Unterbietung unter Zusammenstoss sonstiger bestehender Tarife oder für den Zweck geschaffener Reexpeditionstarife, constituirte und constituirt die durch die Verhältnisse dem Spediteur aufgezwungene, durch die Bahnen provocirte und auf deren Kosten geübte, erlaubte Concurrenz. Hierzu aber tritt leider die unmoralische Concurrenz: neben den Versuchen, durch bewusst unrichtige oder forcirte Auslegung die Classification, die Specialtarife auszubeuten, das Glückspiel mit der Versicherungsprämie.

Der gewissenhaftere Theil der Versender wird solcher Mittel sich nicht bedienen; er wird die ihm von den Bahnen gegen Frachtermässigung entzogene oder beschränkte Garantie durch Versicherung bei den Transportversicherungsanstalten decken — der andere Theil wird dies nicht thun und riskiren, dass der Transport sich unbeanstandet vollziehe. Wer auf dieses Feld nicht folgen will, ist unterboten! Es ist erklärlich, dass die Mehrheit, welche den Artikel 35 votirte, die letzten Consequenzen nicht aus eigener Anschauung kennen gelernt; nach Erwägung derselben wird sie helfen, den Artikel zu modificiren und nicht zulassen, dass diese Transportlotterie in die neue Aera hinübergenommen werde.

Sollte nach allem Gesagten noch die Meinung bestehen, man könne nicht dem Bedürfniss genügen dadurch, dass man nach wirthschaftlich nachweisbaren Normen dem Publikum die Verbilligung der Transporte für Rohprodukte und Halbfabricate, bei denen eine bahnseitige Controlle sich durch Brutto-Wagenverwiegung oder Ueberzählen leicht und ausreichend ausüben lässt, durch sein eigenes und beschleunigtes Eingreifen in die Expeditions-, Be- und Entladungs-Manipulationen ermöglicht, dass man für gewisse Güter eine ermässigte Versicherungsprämie zulässt, so möchte dies sich physikalisch aus dem Beharrungsvermögen, dem Festhalten an einer Tradition erklären, die dem der Sache näher Stehenden nichts weniger als der Erhaltung werth erscheinen dürfte.

Will man indess um jeden Preis Specialtarife, so wird es

leicht werden, bessere Kriterien für Gewährung derselben zu finden, als die eines wirthschaftlichen und volkswirthschaftlichen Hintergrundes baaren, des Artikels 35 des Fracht- und Haftpflichttausches; solche Kriterien, welche gestatten, den Einheits-tarif aufrecht zu erhalten.

Es handelt sich um Zug-, Retour-, Export-, Import- und Transitarife, wie sie der Handel, der Fabriken-, Hütten-, Gruben- und Hafenverkehr verlangt, und wie man sie für den Personenverkehr in einzelnen Formen bereits angenommen. Hier lässt sich nachweisen, dass die Bahnen gegen den gewöhnlichen Verkehr gewisse wirthschaftliche Ersparnisse machen und volkswirthschaftliche Erfolge erzielen können, Wegfall von Manövern auf Durch- und Uebergangsstationen, Verminderung der Leerwagentransporte und der Generalkosten, Hebung der Gesamttransporte, der Seeschiffahrt, der Hafenstädte, des Nationalwohlstandes. Ohne irgend einer Specialschöpfung zu bedürfen, kann der Erfolg erreicht werden durch Theilung des Nutzens oder Schadens, den die Bahn genießt oder vermeidet durch Erlass eines bestimmten kleinen Bruchtheiles von dem allgemeinen uniformen Frachtsatze für diese Specialfälle.

Man mag über die absolute Nothwendigkeit dieser Vorschläge denken wie man will, es ist kaum ein Zweifel über die eminente Nützlichkeit und darüber zulässig, dass dieselben einen durchaus berechtigten Hintergrund haben und vor dem strengsten Fachforum sich vertreten lassen, dass sie lediglich als besondere Bestimmungen als Anhang zum allgemeinen Tarif sich kennzeichnen, ohne denselben in seinen Principien, selbst nicht in seinen Zahlen zu verletzen und zu verändern.

Durch Streichung oder Aenderung des Art. 35 würde abermals eine grosse und, scheint es, zu vermeidende Sorge von den Bahnverwaltungen, und Unsicherheit von dem die Bahnen benutzenden Publikum genommen werden. Um einen rationalen Einheits-Tarif zu schaffen, bedarf es nur des entschiedenen Willens, sich an die einfachen, klaren Thatsachen zu halten und sich von der Neigung, Complicationen nach alten Mustern künstlich zu schaffen, ernstlich loszusagen.

Trommer.

Kleine Mittheilungen.

Les chemins de fer en Asie-Mineure. — La première préoccupation des hommes d'Etat qui ont accepté la lourde tâche d'introduire des réformes dans l'Asie-Mineure, est tout naturellement de créer dans ce pays un grand réseau de voies ferrées. Nous pouvons présenter ici un résumé des divers projets qui sont maintenant à l'étude.

Un ingénieur turc vient de publier, au nom de son gouvernement, une carte d'Anatolie où sont marqués les tracés de plusieurs voies ferrées dont l'exécution progressive opérera une véritable transformation de ce beau pays. La principale ligne projetée partirait d'Ismid (Nicodémie), pour se diriger de là sur Kara-Hissar, Konieh (ancienne Iconium), Adana, Aïas, où elle atteindrait le golfe d'Eskanderoun (Alexandrette), puis elle gagnerait Alep, pour suivre, au delà de cette ville, la vallée de l'Euphrate jusqu'au golfe Persique.

Telle est la ligne officiellement désignée par le gouvernement turc comme devant être la plus promptement exécutée. Mais on lui en a proposé encore plusieurs autres. On sait qu'en 1872 une commission du Parlement avait vivement recommandé au gouvernement anglais la création d'une seconde route vers l'Inde, par la vallée de l'Euphrate.

D'après ce projet, une ligne irait de Smyrne à Allah-Scheher et serait continuée jusqu'à Kara-Hissar, où elle rencontrerait la grande voie d'Ismid à Alep que nous avons décrite plus haut. Smyrne, déjà si importante par son commerce, verrait alors sa prospérité portée au plus haut point. Elle attirerait certainement dans son magnifique port une partie considérable du commerce de la Syrie, de la Perse et de l'Inde, celle qui est destinée à l'Europe occidentale.

Il existe encore un troisième projet consistant à faire de Sinope la tête d'une ligne qui se dirigerait de là sur Samsoun,

Amasie, Tokat, Sives, Malatija, franchirait l'Euphrate au delà de cette dernière ville, et atteindrait à Mossoul la vallée du Tigre, qu'elle suivrait jusqu'au golfe Persique. Dans ce plan, la ville de Siva deviendrait le centre le plus important de l'Anatolie septentrionale, car d'un côté elle serait reliée à la grande voie d'Ismid, Adana, Alep par un embranchement aboutissant à Kutayeh, et de l'autre un second embranchement la réunirait à Erzeroum, d'où partirait une autre voie ferrée se dirigeant sur Diarbekir et Mossoul. Une des conséquences les plus certaines de la construction de cette ligne allant de Sinope et Samsoun à Sivas, Diarbekir et Mossoul, serait d'y attirer toute la partie du commerce du golfe Persique destinée à la mer Noire, laquelle suit actuellement la route des caravanes, de Mossoul à Bayazid et Erzeroum. Sinope et Samsoun, les deux antiques colonies de Millet, retrouveraient alors leur splendeur passée.

Avec le système de chemins de fer actuellement à l'étude, toutes les parties de l'empire ottoman seraient reliées entre elles, tant au point de vue militaire qu'au point de vue commercial. (Ing. univ.)

* * *

Holzbahnen in Bosnien. Der frühere Bau-Director der ottomanischen Eisenbahnen, Herr Ingenieur Wilhelm Pressel, hat vor einiger Zeit unter dem Titel: „Aus meinem Tagebuche. Holzbahnen in Bosnien“, eine autographirte Skizze erscheinen lassen, welche sich auf die Mitwirkung des Autors bei dem Zustandekommen der Eisenbahn Brood-Sarajewo bezieht und auf den Zeitraum vom 16. September bis 12. November l. J. erstreckt. Bei Gelegenheit der Vorlage der generellen Pläne der Save-Brücke bei Brood wurde nämlich Herr Pressel vom Kriegsminister bezüglich der von Bau-Unternehmern eingereichten Projecte, betreffend die Anlage schmalspuriger Interimsbahnen von Brood gegen Sarajewo, consultirt. Die Anlage einer schmalspurigen Bahn unter der Voraussetzung empfehlend, dass die Einleitungen für den Angriff der Eisenbahnen in der ganzen Ausdehnung ohne allen Verzug getroffen und der Bau in einer der aussergewöhnlichen Situation entsprechenden Weise betrieben werde, machte Herr Pressel den Minister auf die sich jeder Berechnung entziehenden Schwierigkeiten der Durchführung des Baues und Betriebes aufmerksam, und insbesondere darauf, dass für die Ueberwindung der dem Baue sich entgegenstellenden Hindernisse heute bloss eine moralische Garantie vorhanden sei. Ueber die Schwierigkeiten der Beschaffung der Baumaterialien und der Ernährung und der Unterbringung der Arbeiter Herr zu werden, sei wohl möglich, aber in den Zeiten der Regengüsse, wie solche in Bosnien im Spätherbste vorkommen, werde man vor der höheren Gewalt das Gewehr strecken müssen und nichts erreichen. Diese Erwägung veranlasste Herrn Pressel, dem Minister die Herstellung einer in die jetzt bestehende Strasse einzuzeulenden Holzbahn zu empfehlen. Die Kosten dürften je nach der Entfernung der Holzgewinnungsplätze von der Verwendungsstelle zwischen fl. 5000 und fl. 8000 per Kilometer variiren, die Herrichtung des bestehenden Strassen-Planums nicht inbegriffen, für welche Arbeit fl. 300 bis 400 per Kilometer genügen würden. Für die circa 240 Kilometer lange Strecke Brood-Sarajewo wäre die Formation von etwa 30 je 100 bis 120 Mann starken Arbeiter-Brigaden, also Eine auf die Meile, zu empfehlen, so dass sogleich 60 Angriffspunkte vorhanden wären. Für die Installation seien höchstens drei Wochen zu rechnen, hingegen vier Wochen für die Herstellung der Bahn selbst, im Maximum zusammen zwei Monate. Herr Pressel schloss seinen Vortrag an den Minister damit, dass bei der vorliegenden Situation eine Communication, für welche die rasche Herstellung und die Einfachheit der Anlage, die Sicherheit und Regelmässigkeit des Verkehrs bei jeder Witterung, geringe Bau- und Erhaltungskosten und dabei potenzierte Leistungsfähigkeit die Bedingungen sine qua non sind, in Bosnien einzige und allein durch den Bau von Holzbahnen, der Vorläufer der chausseirten Strassen und der Eisenbahnen, geschaffen werden könne.

* * *