

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

Artikel: Suisse Occidentale
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2069>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.01.2026

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

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 eintrifft, das Regulativer behufs Vorberathung der Organisation der geschäftsführenden Direction niedergesetzten Fünfundzwanziger-Commission mit dem Auftrage zu überweisen der nächstjährigen Generalversammlung geeignete Vermittelungsvorschläge zu überweisen.

Es folgt die Discussion über die Vorschläge der Commission bezüglich der Einführung des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands 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 vom ab auf sämtlichen Eisenbahnverwaltungen für denjenigen gegenseitigen Verkehr zur Geltung, 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 Widerspruch 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 Einheitssätze für den Personeneverkehr sind nach Kilometern zu bemessen und die Preise auf Zehntelmark aufwärts abzurunden. Bezuglich 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 Einheitsaxe 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. Betrefts 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 desshalb 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 existiert 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, Seeschalthiere, frische Fische aller Art, frisches Gemüse, frisches Fleisch, Wildpret, geschlachtetes Gefügel, 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 Ueber-einkommens zum Reglement für den Vereins-Güterverkehr, auf Einführung eines getrennten Rapportirungs- und Abrechnungsverfahrens der Frachtzuschläge für Werth- und Interesse-Declarations, auf Revision der technischen Vereinbarungen des Vereins über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen etc. — Schliesslich erstattete die Prämierungs-Commission Bericht. Im abgelaufenen Geschäftsjahre hat dieselbe 9 Prämien im Gesamtbetrag 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 Zwischenreiten beseitigenden Kuppelung, sowie für die Vervollkommenung des Kopirerverfahrens von Fracht-karten haben zwar viele Bewerber, aber noch keine genügende Lösung gefunden. — Für die nächsten drei Jahre wurden der Commission wieder 10,000 Thlr. zu Prämierungszwecken zur Disposition gestellt.

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

(D. R.-A.)

* * *

Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen. Geschäftsbericht pro 31. Mai 1874. Im Betriebsjahr 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 etwaeicher zurückhaltender Tätigkeit 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 Beschluss 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
in der Waffenfabrik	Fr. 478,387. 59
	Fr. 313,895. 72
	Fr. 792,283. 31

Die Rechnung gestaltet sich wie folgt:

Von dem Brutto-Gewinn-Saldo von	Fr. 530,967. 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 Aufzehrung 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

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 bétail, 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 hier und da veröffentlichten Ziffern erreicht. Beteiligt sind ausser der Provinzial-Societät, welche den Gebäude-schaden 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 Anteil. 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 dies 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 Assekuradeur 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-