

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 20

Artikel: Wagenklassen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2131>

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: 15.01.2026

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

VII. Maschinen für den Rangirdienst für Zweig- und Zeebahnen.

Mittelwerthe aus 13 verschiedenen Locomotiven.

Anmerkung. Hier erscheinen sämtliche Maschinen zum Transporte obiger Züge.

Kolbendurchmesser	m/m	344,27
Kolbenhub: Cylinderdurchm.		1,5894
Kesseldurchm.: Cylinderdurchm.		3,1778
Gesammtheizfläche: Cylinderquersch.		661,31
Rauchrohrquersch.: Cylinderquersch.		1,9519
Rostfl.: Gesammtheizfl.		0,020010
Directe Heizfl.: Gesammtheizfl.		0,096048
Rauchrohrquersch.: Gesammtheizfl.		0,0033084
Kaminquersch.: Rauchrohrquersch.		0,51478
Exhaustorquersch.: Rauchrohrquersch.		0,035030
Kaminquersch.: Cylinderquersch.	(1,0294)	1,0597
Dampfrohr i. Langkessel: Cylinderquersch.	(0,29862)	0,089171
Einschmörrohrquersch.: Cylinderquersch.	(0,26292)	0,069127
Ausströmrohrquersch.: Cylinderquersch.	(0,30089)	0,090534
Exhaustorquersch.: Cylinderquersch.	(0,26215)	0,068721
Eintrittscanalquersch.: Cylinderquersch.		0,075157
Austrittscanalquersch.: Cylinderquersch.		0,14346

Gewicht der leeren Maschine per 1 m. Heizfl.:

a) Mittel aus 2 Rangirmaschinen mit separ. Tender... Kilogr. 406,17

b) Mittel aus 10 Tendermaschinen... 400,69

Adhäsionsverhältniss:

a) Mittel aus 7 dreiaxigen Tendermaschinen mit 2 gekuppelten Axen... 0,70316

b) Bei 6 Maschinen, deren sämtliche Axen gekuppelt... 1,0

Dienstfähige Maschine: Leere Maschine:

a) Mittel aus 2 Maschinen mit separ. Tender... 1,1727

b) Mittel aus 11 Tendermaschinen... 1,2062

Triebbraddurchmesser... m/m 1190,5

VIII. Mittelwerthe aus 225 verschiedenen Locomotiven.

Kolbenhub: Cylinderdurchmesser	m/m	1,4358
Kesseldurchm.: Cylinderdurchm.		2,9806
Rostfl.: Gesammtheizfl.		0,013922
Directe Heizfl.: Gesammtheizfl.		0,073591
Rauchrohrquersch.: Gesammtheizfl.		0,0026402
Kaminquersch.: Rauchrohrquersch.		0,48517
Rauchrohrquersch.: Cylinderquersch.		1,8323
Exhaustorquersch.: Rauchrohrquersch.		0,032185
Kaminquersch.: Cylinderquersch.	(0,94728)	0,89734
Dampfrohr i. Langkessel: Cylinderquersch.	(0,31583)	0,099749
Einschmörrohrquersch.: Cylinderquersch.	(0,26930)	0,072522
Ausströmrohrquersch.: Cylinderquersch.	(0,32319)	0,10445
Exhaustorquersch.: Cylinderquersch.	(0,24256)	0,058835
Eintrittscanalquersch.: Cylinderquersch.		0,076207
Austrittscanalquersch.: Cylinderquersch.		0,15842

Einige mittlere Dimensionen von Siederöhren.

A. Siederöhren aus Schmiedeeisen.

Mittelwerthe aus 140 verschiedenen Locomotiven.
Aeusserer Durchmesser... m/m 47,95 m/m 42,0—53,0
Gewicht per laufenden Meter... Kilogr. 3,1205
Wandstärke... m/m 2,871
und 64,067 m/m Mittelpunktsentfernung in der Rohrwand.

B. Siederöhren von Messing.

Mittelwerthe aus 80 verschiedenen Locomotiven.
Aeusserer Durchmesser... m/m 49,02 m/m 42,5—53,0
Gewicht per laufenden Meter... Kilogr. 3,2877
Wandstärke... m/m 2,630
und 66,119 m/m Mittelpunktsentfernung in der Rohrwand.

* * * F.

Wagenklassen. Eine frühere Nummer unseres Blattes brachte Zeichnung und Beschreibung der neuen Personenwagen erster und zweiter Classe der schweiz. Nordostbahn. Wir haben dort versprochen, auf die Frage der verschiedenen Wagenklassen wieder zurückzukommen und wollen diess in Folgendem thun.

Das grosse Lob, das damals der Nordostbahndirection für die neuen Wagen von allen Zeitungen gezollt wurde, hat auf uns einen bemühenden Eindruck gemacht. So lange die Wagen dritter Classe derart unbequem sind, hätte man sicherlich besser gethan, jene auf die Wagen erster Classe verwendeten Ausgaben für die Verbesserung der dritten Classe zu verwenden. Es scheint uns eine derartige Potenzirung der Unterschiede der verschiedenen Wagenklassen, wie sie die neuen Wagen der Nordostbahn gegenüber ihren Wagen dritter Classe zeigen, der nivellirenden Tendenz unserer Zeit geradezu zu widersprechen, und hätten wir es für ein dem Zeitgeiste viel angemesseneres Verfahren gehalten, die Zahl der Wagenklassen auf zwei oder sogar eine zu reduzieren. Man konnte, so schien es uns, jene Ausgaben für Vermehrung des Luxus der ersten und zweiten Classe höchstens noch etwa von dem Gesichtspunkte aus entschuldigen, dass ja die Preise der ersten Classe ganz bedeutend hoch seien, diese Passagiere also, wie man so glauben möchte, der Bahn einen bedeutenden Gewinn abwerfen. Wenn aber dies nicht wahr wäre, wenn diese Passagiere, weit davon, der Bahn Gewinn zu bringen, nicht einmal die verursachten Kosten deckten, wenn also der

Gewinn aus den in der dritten Classe fahrenden Weniger-Bemittelten dazu dienen müsste, um den grossen Herren in der ersten Classe allen möglichen Luxus zu verschaffen, dann wird wohl Niemand bestreiten wollen, dass nicht nur die öffentliche Meinung sich gegen jene Luxus-Wagen erheben, sondern dass die Staatsregierung ihr Veto dagegen einlegen und verlangen sollte, dass, wenn die Gesellschaft voriges Geld zu solchem Luxus hat, sie dasselbe in erster Linie zur Verbesserung der Wagen dritter Classe oder zur Ermässigung der Fahrpreise der dritten Classe verwende.

Schauen wir uns also nach bestimmten Daten um:

Nach dem Rechenschaftsberichte der Schweizerischen Nordostbahn für das Betriebs-Jahr 1872 stellt sich die Frequenz der Passagiere und die daraus resultirenden Einnahmen für die Jahre 1871, 1872 und 1873 wie folgt:

Classe.	Transportirte Personen.			Einnahmen aus den einzelnen Classen in Procenten der Gesamteinnahme.		
	1871.	1872.	1873.	1871.	1872.	1873.
I.	0.88	0.96	1.03	3.82	4.28	4.95
II.	20.63	21.07	21.44	35.84	37.07	38.19
III.	78.49	77.97	77.53	60.84	58.65	56.86
	100	100	100	100	100	100

Also ein Procent aller Reisenden hat die erste Classe benutzt, und wegen dieses einen Procentes soll die Bahngesellschaft einen ganzen Park von Coupés halten, die öfterer und theurer Reparaturen bedürfen, und nicht genug damit, soll sie noch Summen darauf verwenden, um diese ohnehin bequemen und luxuriösen Wagen mit noch mehr unnützem Luxus zu versehen.

Der Jahresbericht sagt nicht, wie viel die Transportkosten der Reisenden der verschiedenen Classen betragen haben; man kann aus demselben nicht ersehen, ob ein Reisender erster Classe wirklich die Ausgaben, welche die Bahngesellschaft seinetwegen gehabt hat, durch sein Fahrgeld ausgeglichen hat. Wir können aber in erster Linie wohl schliessen, dass, wenn die Gesellschaft Gewinn gemacht hat, zu diesem Gewinn die 60 % der Einnahme aus der dritten Classe jedenfalls mehr beigetragen haben, als die 4 % der Einnahme aus der ersten Classe, und dass daher, wenn's an's Vertheilen geht, die Passagiere der dritten Classe mit Fug und Recht eher Berücksichtigung verlangen können.

Im Weiteren aber sagt uns jener Bericht, dass auf einen Passagier dritter Classe zwei leere Plätze kamen, auf einen Passagier erster Classe 7, sage sieben, leere Plätze, und da darf man wohl vermuthen, dass der Herr Passagier erster Classe von der Bahngesellschaft nicht nur umsonst geführt werde, sondern dass sie für die Ehre ihn führen zu dürfen, noch ein Schönes aus dem Sack der Passagiere dritter Classe beilegte. Man hat aus bezüglichen Berechnungen für mehrere ungarische Bahnen gefunden, dass die Gesellschaft bei jedem Reisenden erster Classe 38 kr. bis 5 fl. 44 kr., in zweiter Classe 1 bis 56 kr. per Meile zu setzen musste, und erst die dritte Classe bei einigen Bahnen lohnend war. (D. V. Z. Nr. 17.) Scheffler, in seinem Buche „Die Transportkosten und Tarife der Eisenbahnen“ findet für die Herzogl. Braunschweig'schen Bahnen, dass die erste Classe ihr Capital noch nicht einmal mit 1 Procent oder nicht mit dem fünften Theile der übrigen Classen verzinst. Schüller in „Die natürliche Höhe der Eisenbahntarife“ sagt: „Auf diesem Gebiete müssen dem reisenden Publikum bedeutende Concessionen gemacht werden, soll das Zünglein der Waage nicht allzu ungerecht auf die Seite der Bahnverwaltungen hinüberspielen. — Besonders den Reisenden dritter und vierter Classe geschieht das grösste Unrecht, indem bei denselben nicht nur am Einheitspreis der Prozentualgewinn der grösste ist, sondern dieselben tragen auch durch ihre grosse Anzahl am meisten zum Gesamtgewinne im Personenverkehre bei. Trotzdem hat sich bisher noch keine einzige Bahngesellschaft gefunden, welche dem so berechtigten Wunsche der Reisenden dritter Classe nach Abtheilung der Coupés durch Holzwände und Einführung von Coupés für Nichtraucher halbwegs gerecht geworden wäre.“ Wir bemerken dazu noch, dass die Bahnen, deren Ergebnisse den Rechnungen, auf welchen die eben angeführten Behauptungen beruhen, zu Grunde liegen, für die erste Classe einen zwei und ein halb Mal so hohen Tarifsatz haben, als für die

dritte, dass bei uns also, wo der Tarif der ersten Classe nur das Doppelte vom Tarife der dritten Classe beträgt, um so mehr der arme Mann, der in dritter Classe fährt, herhalten muss, um den Luxus der ersten Classe zu zahlen. Da loben wir uns noch den heiligen Cyprian, der den Reichen das Leder stahl, um den Armen Schuhe daraus zu machen; — unsere Bahngesellschaften machen's umgekehrt.

Nachdem nun jener einzige schwache Grund, der allenfalls die erste Classe hätte stützen können, gefallen ist, wie will man die Existenz der ersten Classe noch rechtfertigen? Darf man nicht endlich erwarten, dass die Staatsbehörden von dem ihnen nicht nur für neue, sondern auch für schon bestehende Bahnen unbestreitbar zukommenden Rechte Gebrauch machen und auf Abschaffung der ersten Classe dringen; dass sie zum mindesten ihr Veto einlegen, wenn eine Bahngesellschaft in offenkundiger Schädigung berechtigter Interessen neue Wagen erster Classe mit noch viel grösserem Luxus als bis jetzt vorgekommen bauen will? Wir wunderten uns, dass dieser so nahe liegende Gedanke der Reduction der Wagenklassen noch nirgends auf dem Continent zum Durchbruch gekommen war, als auf der einzigen Rigibahn, die nur eine Wagenklasse führt, und theilweise auf der Bülach-Regensberger- und der Bern-Langnauer Bahn, die wenigstens die erste Classe abgeschafft haben, dass in unsern obersten Räthen nach der alten Schablone immer noch drei Wagenklassen in die Concessionen aufgenommen werden, und eine Aenderung hierin in diesen Räthen noch nie Anlass zu einer Discussion gegeben hatte; und wir sahen uns veranlasst, nachzuschlagen, ob nicht wenigstens in der einschlägigen Literatur sich Bemerkungen über diesen Punkt finden. Und da finden wir denn freilich bald genug Stimmen, die in scharfer Weise die Aufhebung der ersten Wagenklasse oder die gänzliche Aufhebung aller Classenunterschiede verlangen, — freilich nicht in der republikanischen Schweiz. Da kann man im ständeräthlichen Commissionalbericht über die Geschäftsführung des Bundesrathes im Jahre 1873 lesen: „Ein grosser Uebelstand wurde seit Jahren vielfach darin gefunden, dass bei den meisten Eisenbahnen den Schnellzügen keine Wagen dritter Classe beigegeben werden. Dadurch werden nicht nur die zahlreichen Reisenden dritter Classe gezwungen, die Taxen zweiter Classe zu bezahlen (welch' wahrhaft väterliche Fürsorge!), sondern es findet in Folge dessen nicht selten eine Ueberfüllung der Wagen zweiter Classe statt, so dass Reisende, welche in zweiter Classe zu fahren gewohnt sind, **Belästigungen** erfahren.“ Und letzteres wird wohl der Hauptgrund der Ausstellung sein! Uns scheint, es wäre sowohl im Interesse der Bahngesellschaften als des Publikums gelegen, wenn das Postulat gelautet hätte: „Der Bundesrath wird eingeladen, die Frage, ob nicht sämtliche schweizerische Eisenbahnverwaltungen anzuhalten seien, alle Züge mit nur einer Wagenklasse zu betreiben, zu prüfen.“

Um für unsere Ansichten Unterstützung zu finden, müssen wir uns schon im Ausland umsehen; und da citiren wir das schon erwähnte Buch von Dr. Hermann Scheffler: „Die Transportkosten und Tarife“; dort steht auf pag. 51: „Mit Aufhebung der ersten Classe wäre ein unmittelbarer finanzieller Vortheil (für die Bahngesellschaft) erzielt. Wenn gleich dieser Vortheil gering und demnach nicht in Anschlag zu bringen ist, so beweist diese Rechnung doch um so bündiger, dass die erste Classe nur auf Kosten der übrigen besteht, und dass sie eine nicht gerechtfertigte Befreiung von den allgemeinen Betriebskosten geniesst, dass sie zur Rentabilität der Bahn nichts beiträgt und dass sie für Wagen unnöthiger Weise ein Anlagecapital in Anspruch nimmt, welches etwa $\frac{1}{8}$ der Kosten des ganzen Wagenparkes beträgt.“ — „Wenn man nun umgekehrt die Frage aufwirft, wozu die erste Classe nützlich sein könne, und wodurch sie sich motivire, so möchte es angesichts der thatsächlichen Entwicklung des Verkehrs in dieser Classe sehr schwer sein, dafür eine befriedigende Antwort zu geben.“ „Die einmal bestehende Einrichtung ist durchaus kein hinlänglicher Beweis für ihre Nothwendigkeit. Die factischen Zustände sind in manchen Fällen räthselhaft und widersprechend, oft nur Producte eines künstlichen Systems, und man muss sich hüten, das Bestehende unbedingt für natürlich zu halten. In Frankreich, wo der Nationalgeist für Nivellirung schwärmt, huldigt man im gewöhnlichen Verkehre dem Dreiclassensystem in grösserer Reinheit als hier, indem man dort sogar zwischen den in demselben Wartsale versammelten Classen Scheidewände aufrichtet und den drei Classen auf das Abfahrtsignal nicht einmal gleichzeitig den Zutritt zum Perron gestattet, sondern dieselben in Echelons ihre Attaque auf den Zug machen lässt: im Schnellzugsverkehre, dem noch viel wichtiger und in welchem die Reisenden die längste Zeit mit einander reisen und am

gedrängtesten zusammensitzen, bricht man dagegen alle jene Schranken ab. Im nördlichen Deutschland schiebt man diese Schranken während der Fahrt im Schnellzuge wieder ein, lässt sie jedoch auf den Stationen fallen, indem man beim Besteigen der Züge allen Classen die freie Concurrenz der Beine gestattet und den ersten beiden Classen ein gemeinschaftliches Zimmer zur Erholung und Restauration anweist.“ — „Mir dünkt, dass die Bahnverwaltungen durch die Aufhebung des Dreiclassensystems, insbesondere durch Aufhebung der ersten Classe, sich selbst eine Wohlthat und dem reisenden Publikum durchaus keinen Nachtheil zufügen würden. In den hiesigen Courrierzügen ist hiemit bereits der Anfang gemacht, indem aus denselben die dritte Classe beseitigt ist, was für die Reinheit des Vollbluts der einzelnen Classen offenbar viel gefährlicher ist, als die Aufhebung der ersten Classe.“ — „Es wird kaum der Bemerkung bedürfen, dass das Bedürfniss gewisser hochgestellter Personen, sich vom grossen Publikum abzusondern, oder der Wunsch der obern Eisenbahnbeamten, eine Bahn mit ihren Einrichtungen leichter und ohne Störung für das mitreisende Publikum beobachten zu können, von dem jetzigen Dreiclassensystem ganz unabhängig ist und mit zwei Classen ebenso gut befriedigt werden kann. Eine Mehrausgabe von $\frac{2}{3}$ Silbergroschen pro Meile kann jeden Reisenden zweiter Classe auch jetzt in das Coupé des exclusivsten Reisenden erster Classe führen; wo also besondere Verhältnisse eine Trennung nothwendig gebieten, kann dieselbe (auch jetzt) nur durch die Belegung eines ganzen Coupé erreicht werden.“

Im Fernern wollen wir noch aus Prudhons „Des Réformes à opérer dans l'Exploitation des Chemins de fer“ folgende Stellen anführen: „On a fait des trains spéciaux et des trains mixtes, des trains pour la bourgeoisie et des trains pour le peuple, des trains de princes et des trains de mendiants. On suppose que la plèbe n'est pas aussi pressée d'arriver que la bourgeoisie, que son temps est moins précieux. De toute façon le pauvre à qui l'on a l'air de faire une grâce en l'admettant dans les chemins de fer, paye plus cher que le riche. En Angleterre, où naquirent les distinctions, il fût même question pendant un temps d'écarter des chemins de fer la canaille, et d'en réserver l'usage à l'aristocratie. Le soin de la recette, non le respect des masses, fit abandonner cette idée d'exclusion peu productive.“ — „La spécialisation des voitures, imaginée en Angleterre, observée dans l'Allemagne féodale avec une rigueur théologique, provient uniquement de cette intolérance de caste que l'esprit nouveau tend de plus en plus à faire disparaître, mais que les vieilles traditions soutiennent toujours. L'intérêt des compagnies ne permettant pas de négliger un élément de trafic aussi précieux, on voulut du moins tenir la plèbe à distance. Dans les commencements les pauvres prolétaires étaient debouts, entassés comme des pores sur des wagons découverts, exposés à la pluie, au froid, à la fumée, aveuglés par la poussière du coke; tout et si bien que l'Etat fut forcé d'intervenir et de mettre un terme à ces iniquités. Maintenant le peuple est installé dans des voitures closes, propres, tellement agréables que nombre de bourgeois qui jadis allaient aux secondes, ne craignent plus de se souiller en prenant des billets de troisièmes. Cela fait gémir les compagnies, qui disent que la bourgeoisie, en se mêlant à la multitude pour l'appât de quelques francs, de quelques sous, a perdu toute dignité! ainsi vont les choses; les intérêts, comme les chemins de fer, sont niveleurs de leur nature; bien loin de résister au mouvement, les compagnies n'ont rien de mieux à faire que de le suivre.“

Freilich bescheidet sich der Herr Prudhon mit der keineswegs anmasslichen Forderung, dass für einmal wenigstens Compartiments aller drei Classen in einem und demselben Wagen angebracht werden; hofft aber, dass man endlich dazu gelangen werde, nur noch zweierlei Preiscategorien zu haben.

Das wurde in den Jahren 1860 und 1855 geschrieben. Und heute? Immer noch schleppt sich zum Schaden der Bahngesellschaften und zum Hohn der neuzeitlichen Ideen die erste Wagenklasse fort. Allerdings haben die Gesellschaften, erkennend, dass sie damit ihren eigensten Interessen dienen, Verschiedenes gethan, was das Reisen in dritter Classe angenehmer macht; man hat die Wagen mit Oefen versehen, an den Fenstern Vorhänge angebracht, und noch einiges Anderes.

Aber zur Abschaffung der ersten Classe haben sich die Gesellschaften noch nicht verstehen können.

Die Frequenz der zweiten Classe auf den Hauptbahnen scheint zu zeigen, dass vorläufig noch ein Bedürfniss einer solchen Classe existirt. Wir verlangen aber, dass jede neue Einrichtung, welche allgemeinen Bedürfnissen der Reisenden entgegenkommt, den Reisenden dritter Classe so gut wie den

Reisenden zweiter Classe zu gute kommen solle. Bringt man in einem Zuge ein Closet an, so soll das allen Reisenden des Zuges zugänglich sein, nicht nur der höchsten Classe; erfindet man eine Heizeinrichtung, durch welche, besser als durch die gegenwärtigen durchaus ungenügenden Mantelöfen, der Wagen gleichmässig erwärmt wird, so soll dieselbe nicht nur an Wagen zweiter, sondern auch an Wagen dritter Classe angebracht werden. Wir verlangen ferner, dass, so lange das Rauchen in den Eisenbahnwagen Regel ist, auch die dritte Classe besondere Coupés für Damen und für Nichtraucher mit sich führe, und verlangen, dass die Reisenden dritter Classe ebenso anständig vom Bahnpersonal behandelt werden, wie diejenigen zweiter Classe. Unter diesen Umständen wird sich dann die zweite Classe, wenn man sie für die Hauptbahnen vorläufig auch noch beibehält, mit der Zeit von selbst entbehrlich machen.

Wir gehen noch einen Schritt weiter. Laut dem oben erwähnten Jahresberichte der Schweizerischen Nordostbahn machten auf der Secundärbahn Bülach-Regensberg, welche nur Wagen zweiter und dritter Classe führt, die Reisenden der zweiten Classe nur 47/10 Procent, diejenigen dritter Classe 953/10 Procent aller Passagiere aus, und die Einnahmen aus erstern betragen nicht ganz 7 Procent gegenüber 93 Procent, welche aus den Passagieren der dritten Classe eingenommen wurden.

Es ist im Jahresberichte nicht angegeben, wie sich die Wagenausnutzung für die beiden Classen gestaltet; wir dürfen annehmen, dass auch hier die zweite Classe nicht bezahlt, was sie kostet.

Die Berücksichtigung dieser Umstände scheint deutlich darauf hinzuweisen, dass bei Anlage von derartigen Regionalbahnen zweiten und dritten Ranges, wie sie jetzt nach dem Ausbau der Stammlinien immer mehr Bedürfniss zu werden anfangen, nur eine einzige Wagenclasse und zwar mit den Preisen der jetzigen dritten Classe eingeführt werde. Die Erfahrung hat hinlänglich gezeigt, dass, wenn durch solche Regionalbahnen den betheiligten Gegenden nicht zu grosse Opfer auferlegt werden wollen, an welchen ja oft sogar die Ausführung solcher Projecte, trotz ihres grossen volkswirtschaftlichen Nutzens, scheitert, man bei Anlage dieser Bahnen zweiten und dritten Ranges auf möglichste Ersparniss angewiesen ist; und es ist wohl klar, dass der Betrieb der Bahn mit Wagen nur einer einzigen Gattung aus verschiedenen Gründen öconomischer sein wird. Es lässt sich übrigens dabei ganz wohl denken, dass diese Wagen mit dem nöthigen Comfort ausgestattet werden, worunter wir bequeme Sitze (vielleicht auch mit einfachem Polster), gute Heizeinrichtungen, grosse und helle Fenster, Schutz vor Sonne, Wind und Regen, zweckmässige Ventilation, passende Vorrichtungen zur Unterbringung des Handgepäckes, besondere Coupés für Frauen und Raucher verstehen. Durch strenge Handhabung der Bahnpolizei von Seiten der Zugführer und Conducteure, durch Verbot alles Schreiens, Rufens und unanständigen Betragens im Wagen, kann der Aufenthalt im Wagen dritter Classe, der unter den jetzigen Einrichtungen allerdings oft mit grossen Unannehmlichkeiten verbunden ist, für Jedermann annehmbar gemacht werden.

Es schreiben z. B. das österreichische und deutsche Betriebsreglement vor: § 12. Allein reisende Damen sollen auf Verlangen möglichst nur mit Damen in Ein Coupé zusammen gesetzt werden. In jedem Zuge muss sich mindestens je Ein Damencoupé für die Reisenden der zweiten und dritten Wagenclasse befinden. Bei den nach amerikanischem System gebauten Wagen findet die letztere Bestimmung nur mit den durch dieses System gebotenen Modificationen Anwendung. § 13. Personen, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus andern Gründen durch ihre Nachbarschaft den Mitreisenden augenscheinlich lästig würden, können von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen werden, wenn sie nicht ein besonders Coupé bezahlen. § 22. In jedem Personenzuge müssen Coupés zweiter und wo thunlich auch dritter Classe für Nichtraucher vorhanden sein. § 23. Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, sich den Anordnungen des Dienstpersonals nicht fügt oder sich unanständig benimmt, wird ohne Anspruch auf Ersatz des bezahlten Fahrgeldes von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen. Namentlich dürfen trunksichere Personen zum Mitfahren und zum Aufenthalte in den Wartsälen nicht zugelassen und müssen ausgewiesen werden, wenn sie unbemerkt dazu gelangen. — Erfolgt die Ausweisung unterwegs, oder werden die betreffenden Personen zurückgewiesen, nachdem sie ihr Gepäck der Expedition bereits übergeben haben, so haben sie keinen Anspruch darauf, dass ihnen dasselbe anderswo als auf der Station, wohin es expedirt worden, wieder verabfolgt wird.

In den französischen Concessionen kommt die Stelle vor:

„L'Administration (publique) pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules.“

Aehnliche Bestimmungen werden auch im schweiz. Transportreglement enthalten sein, aber man merkt auf den Bahnen nichts davon. Wenn aber auch bei uns solche Bestimmungen nicht nur getroffen, sondern auch vom Zugspersonal strenge gehandhabt werden, dann sehen wir wahrlich nicht ein, warum nicht eine einzige Wagenclasse allen Passagieren genügen könnte. Die Summen, welche bei einer einzigen Wagenclasse durch einfachere Einrichtung der Bahnhöfe und Stationen, im Schalterdienst, in Verminderung des Fahrparkes und der nöthigen Reparaturen, in vollständigerer Ausnützung desselben, im Revisions- und Controlwesen erspart würden, dürften nicht nur hinreichen, diese einzige Wagenclasse in angemessener Weise auszustatten, sondern würden wohl auch eine Herabsetzung der Fahrpreise erlauben und dabei doch noch den Actionären eine Dividende sichern in Fällen, wo beim bisherigen Betriebe nichts herauschaute.

* * *

Berichte der Britischen Eisenbahn-Commission. Wir, die Eisenbahn-Commissionäre, bitten ergebenst um die Erlaubniss, eurer Majestät den ersten jährlichen Bericht über unsere Thätigkeit unter der Herrschaft des Eisenbahngesetzes von 1873 vorzulegen.

Dies Gesetz legte uns als eine besondere Pflicht auf, alle Beschwerden zu hören und zu erledigen, welche zum Gegenstande hatten, die Bestimmungen der Railway and Traffic Act zur Geltung zu bringen.

Die Machtbefugniss der Eisenbahngesellschaften und ihre Verbindlichkeiten und Pflichten gründen sich theils auf Special-Erlässe (special acts) des Parlaments und theils auf allgemeine Eisenbahngesetze (railway acts), und wenn die Gesellschaften ihre Befugnisse überschreiten oder ihre Pflichten nicht erfüllen, so treten hier nicht nur die gewöhnlichen Rechtsmittel ein für solche Individuen, welche etwa dadurch in Schaden gekommen sind, sondern es kann auch der Staat als solcher bezüglich der Ueberschreitung oder der Nichterfüllung einschreiten, da die Acte 7 und 8 Victoria, cap. 85 das Board of Trade ermächtigt, in solchen Fällen im öffentlichen Interesse gesetzlich vorzugehen.

Die Acte von 1854 gehört zu den allgemeinen Eisenbahnacten. Sie wurde erlassen, um dem Favoritismus von Seiten der Eisenbahngesellschaften als Frachtführer vorzubeugen, und verlangt, dass die Bedingungen, unter welchen sie transportiren, für Alle dieselben seien. Es wurde darin auch festgesetzt, dass die Eisenbahnen dem Publikum alle mögliche Bequemlichkeit gewähren sollten, dass jede Eisenbahngesellschaft in Besorgung des Verkehrs alle vernünftigen Erleichterungen eintreten lasse, und dass, wo Eisenbahnen verschiedener Eigenthümer zusammen treffen und eine durchgehende Linie bilden, diese Gesellschaften sich alle Mühe geben sollten, um einen durchgehenden Verkehr über ihre respectiven Linien einzurichten.

Die Acte sieht als Mittel zur Durchführung dieser Zwecke vor, dass das Board of Trade oder irgend eine interessirte Person eine Klage gegen eine Gesellschaft wegen Zuwiderhandlung anhängig machen und einen durch Beschlaglegung zu erzwingenden Befehl und eine Strafe von nicht über 200 Lst. per Tag erwirken könne, um eine Fortsetzung oder Wiederholung der Zuwiderhandlung zu verhüten; und sie führt speziell als diejenigen Gerichtshöfe, bei welchen die Klagen anzubringen und welche die Befehle zu erlassen haben, die Common Pleas in England, den Court of Session in Schottland und irgend einen der obern Gerichtshöfe in Dublin auf.

Diese Acte wurde mit Bezug auf die mit der Handhabung derselben betrauten und zur Durchführung der Bestimmungen derselben in Anspruch zu nehmenden Gerichtshöfe durch die Acte von 1873 ergänzt, welche nachdem sie die Ernennung von drei Eisenbahn-Commissären durch eure Majestät vorschreibt, im Weitem festsetzt, dass die laut 17 und 18 Victoria, cap. 31 auf die dort aufgeführten Gerichtshöfe übertragene Jurisdiction aufhören solle, von denselben ausgeübt zu werden, und nun statt dessen durch die drei Eisenbahn-Commissäre, zusammen oder einzeln, ausgeübt werde.

Unsere erste Pflicht in Durchführung der Acte von 1873 war, die Geschäftsordnung festzusetzen. Die 29. Section gibt uns Vollmacht, von Zeit zu Zeit allgemeine Verordnungen und Reglemente zu diesem Zwecke zu erlassen. Die allgemeinen Verordnungen, welche wir gemäss dieser Section aufstellten und die wir zugleich mit Inkrafttreten dieser Acte erliessen, waren vom Lordkanzler genehmigt worden und wurden, wie es die Acte vorschreibt,