# Vorarlbergerbahn

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 24

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-2180

**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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

**Schweizerische Localbahnen.** Der Verwaltungsrath der schweizerischen Localbahnen wird sich, wie wir vernehmen, am 8. December versammeln, um über die Auflösung der Gesellschaft zu berathen. Wir geben diese Nachricht unter allem Vorbehalt.

* * *

**Oesterreich.** Die Oesterreichische General-Inspection hat angeordnet, dass bei allen Zügen mit Personenbeförderung gehörig angebrachte Aborte vorhanden sein müssen. Es bleibt den Bahnverwaltungen freigestellt, entweder sog. water-closets oder Aborte ohne Wasserspülung einzurichten, doch muss in jedem Falle für die Anforderungen der Gesundheit und Reinlichkeit streng gesorgt werden, wofür im bezüglichen Erlasse die Andeutungen enthalten sind. Uebrigens ist nach und nach dahin zu streben, dass Courier-, Eil-, und Schnellzüge oder sonstige nur mit kurzem oder ohne Aufenthalt auf Zwischenstationen verkehrende Züge nur mit solchen Waggons ausgerüstet werden, welche alle erforderlichen Bequemlichkeiten selbst enthalten, auf welche das mit solchen Zügen reisende Publicum in Anbetracht des hohen Fahrpreises berechtigten Anspruch hat.

Um jener nicht unbedeutenden Anzahl von Reisenden, denen das Verweilen in dem mit Tabakqualm gefüllten Raume gesundheitsschädlich ist, die Benutzung der dritten Wagenclasse zu ermöglichen, hat die Oesterreichische General-Inspection an die cisleithanischen Bahnverwaltungen neuerdings die Aufforderung ergehen lassen, dass bei jedem Personenzuge auch ein Coupé dritter Classe für Nichtraucher ehethunlichst eingerichtet werde. (Z. d. V. d. E.)

* * *

**Vorarlbergerbahn.** Mit der vom Handelsminister in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. Nov. a. c. eingebrachten Vorlage, betreffend die Bedeckung des Betriebsdeficites der Vorarlbergerbahn, ist eine Frage in Fluss gerathen, welcher eine weit über den speciellen Fall hinausreichende Bedeutung innewohnt und deren günstige Erledigung wesentlich dazu beitragen würde, dem durch die Vorkommnisse der letzten Zeit arg geschädigten Eisenbahncredit Oesterreichs wenigstens theilweise wieder aufzuhelfen. Wie bekannt, hat die Regierung sich bisher zu der Auffassung bekannt, dass sie ihrer Garantieverpflichtung vollständig nachkomme, wenn sie den Bahngesellschaften diejenigen Beträge zur Verfügung stellt, welche zur Verzinsung und Amortisirung des Actiencapitales genügten, und die Verpflichtung von sich gewiesen, auch für ein eventuelles Betriebsdeficit aufzukommen. Von dieser Ansicht scheint die Regierung jetzt abgekommen zu sein; sie hat sich, vorläufig zwar nur bei der Vorarlbergerbahn, bereit erklärt, auch für das Betriebsdeficit aufzukommen; allerdings nur in indirecter Weise, indem sie in der betreffenden Vorlage der Bahngesellschaft nur das Recht einräumen will, zur Deckung des Betriebsdeficits eine schwebende Schuld aufzunehmen und die Kosten für die Verzinsung und Amortisation derselben in die Betriebsrechnung aufzunehmen.

Die Regierungsvorlage betreffend die Gewährung von Staatsvorschüssen behufs Verzinsung und Tilgung der zu Deckung der Betriebskosten-Abgänge der Vorarlbergerbahn aufzunehmenden Anleihen lautet:

Art. I. Die Regierung wird ermächtigt, der Actiengesellschaft der Vorarlbergerbahn zur fünfpercentigen und zur Tilgung der von dieser Gesellschaft behufs Deckung der Betriebskostenabgänge der Vorarlbergerbahn aufzunehmenden Anlehen Vorschüsse in Noten zu gewähren.

Art. II. Rücksichtlich der Erfolglassung, Verzinsung und Rückzahlung der im Art. I erwähnten Vorschüsse haben die im Art. II des Gesetzes vom 20. Mai 1869 für die Garantie-Vorschüsse der Vorarlbergerbahn getroffenen Bestimmungen sinngemäss mit der Modification Anwendung zu finden, dass zur Tilgung der im Eingange dieses Artikels bezeichneten Vorschüsse die ganzen Ertragsüberschüsse vorzugsweise und zwar insbesondere mit dem Vorrange vor der Rückzahlung der Garantieschulden, zu verwenden sind.

Insolange daher im Sinne des Art. I des gegenwärtigen Gesetzes von der Staatsverwaltung geleistete Vorschüsse aushaften, hat die Bestimmung des Art. II, Punkt 3, des obigen Gesetzes, wonach nur die Hälfte des die garantirte Jahressumme überschreitenden Reinertrages zur Zurückzahlung eines vom Staate geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung abzuführen ist, nicht Anwendung zu finden.

Art. III enthält die Vollzugsclausel.

Aus dem der Regierungsvorlage beigegebenen Motivenberichte heben wir hervor, dass ungeachtet der grössten Oekonomie im Betriebe in Folge der isolirten Lage der Bahn, des Mangels einer directen Verbindung mit dem Inlande und der Concurrenz der Bodenseeschifffahrt weder für das laufende Jahr noch für die nächste Zeit eine Bedeckung der Ausgaben durch den Betrieb zu erhoffen sei. Die ungestörte Aufrechterhaltung des Betriebes ist aber namentlich im Hinblick auf den Staatsvertrg vom 27. August 1870 für Oesterreich von grosser Bedeutung.

Wenn nun auch die Regierung in Uebereinstimmung mit der Reichsvertretung an dem Grundsatze festhält, dass die bei dem Betriebe garantirter Bahnen sich ergebenden Betriebsausfälle keinen Gegenstand der staatlichen Garantieleistung bilden, so dürften in dem vorstehend erörterten Verhältnisse der Vorarlbergerbahn doch hinreichende Motive erkannt werden, derselben ausnahmsweise eine financielle Unterstützung zur Beschaffung der zur Deckung der Betriebsausfälle erforderlichen Geldmittel zu gewähren.

Der Kaiser hat am 27. Nov. eine Deputation des Vorarlberger Landtages empfangen, welche um Unterstützung des Projectes der Arlbergbahn ansuchte. Nach dem „Vaterland" hätte der Kaiser unter Hinweis auf die dermalen obwaltenden financiellen Schwierigkeiten des Reiches sich dahin geäussert, dass die Arlbergbahn eine Reichsangelegenheit sei, die jedenfalls schon in voller Anerkennung der von der Deputation vorgetragenen Gründe ausgeführt werden müsse. (N. Fr. Pr.)

* * *

**Longueur des chemins de fer français livrés à l'exploitation.** L'Administration des Ponts et Chaussées a donné le tableau suivant des longueurs de chemins de fer ouverts à l'exploitation en France pendant chaque année à partir de 1850.

| Années | Longueurs livrées à l'exploitation. Lignes d'intérêt général. | Lignes d'intérêt local. | Ensemble de chaque année. | Longueur totale au 31 décembre. |
|---|---|---|---|---|
| Avant 1850 | 2851 | „ | 2851 | 2851 |
| 1850 | 151 | „ | 151 | 3002 |
| 1851 | 544 | „ | 544 | 3546 |
| 1852 | 316 | „ | 316 | 3862 |
| 1853 | 190 | „ | 190 | 4052 |
| 1854 | 589 | „ | 589 | 4641 |
| 1855 | 886 | „ | 886 | 5527 |
| 1856 | 664 | „ | 664 | 6191 |
| 1857 | 1262 | „ | 1262 | 7453 |
| 1858 | 1222 | „ | 1222 | 8675 |
| 1859 | 393 | „ | 393 | 9068 |
| 1860 | 365 | „ | 365 | 9433 |
| 1861 | 672 | „ | 672 | 10105 |
| 1862 | 982 | „ | 982 | 11087 |
| 1863 | 944 | „ | 943 | 12031 |
| 1864 | 1037 | „ | 1037 | 13068 |
| 1865 | 515 | „ | 515 | 13583 |
| 1866 | 953 | „ | 953 | 14536 |
| 1867 | 1177 | 16 | 1193 | 15729 |
| 1868 | 538 | 73 | 606 | 16335 |
| 1869 | 715 | 80 | 795 | 17130 |
| 1870 | 503 | 117 | 620 | 17750 |
| 1871 | 518 | 154 | 672 | 17665 |
| 1872 | 579 | 323 | 902 | 18567 |
| 1873 | 730 | 522 | 1252 | 19819 |
| 31 octobre 1874 | 482 | 214 | 696 | 20515 |
| | 19035 | 1480 | 20515 | |

Sans les cessions du réseau de l'Est faites à l'Allemagne la longueur totale en exploitation serait de 21,313 kilomètres.

(Annales industrielles.)

* * *

**Eisenbahn-Betriebsordnung.** In Nr. 330 des Bund erscheint folgende Correspondenz:

„G. Eisenbahngesetzgebung. (Corresp. v. 27. d.) Es ist vielleicht nicht ganz überflüssig, gerade im gegenwärtigen Augenblicke, in welchem sich die Gesetzentwürfe über die Verpflichtungen der Eisenbahnen in der Berathung der Bundesversammlung befinden, auf einen Missstand des schweiz. Bahnbetriebes aufmerksam zu machen, der von den allerschlimmsten Folgen sein kann, indem er eine wahre Gefährdung an Leben und Gesundheit aller Eisenbahnreisenden enthält. Wir meinen die Verpflichtung der Schaffner (Conducteurs), neben ihren sonstigen Aufgaben auch noch Bremserdienste zu leisten. Während bei der Mehrzahl der Bahnen des Auslandes bereits längst besondere Bremser angestellt sind, die keine Minute während der Fahrt ihren für die Sicherheit des Verkehrs so ausserordentlich wichtigen Apparat verlassen dürfen, muthet man den Conducteurs unserer in vielen anderen Beziehungen doch so hoch stehenden Bahnen noch immer zu, neben der Billetencontrole und einer Anzahl anderer Geschäfte im Innern des Waggons (wie Laternenanzünden, Einheizen u. s. w.) auch noch die Bremsen des Waggons zu stellen und zu öffnen.