Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner Band: 2/3 (1875)

Heft: 1

Artikel: Vereinigte Schweizerbahnen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3646

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: 03.12.2025

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

2) für Kranke ohne Armenschein 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 Wagenelasse 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 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, welch' letztere jedoch noch nicht erfolgt ist.

i) Interpretation des Art. 14 des Eisenbahn-gesetzes. Der Art. 14 des Gesetzes vom 23. Dezember 1872 schreibt vor, dass die Baupläne für eine zu erstellende Eisenbahn dem Bundesrathe in seiner Gesammtheit sowie in den Einzelnheiten 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 Bahnlinien 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 Lemma dieses Artikels einfach nicht anerkennen, beziehungsweise behaupten, dass jede Geleise vermehrung 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

a) dass der Tarif überhaupt nur angewendet werde, wenn es sich um eine Schule von mindestens 8 Zöglingen

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, anderseits eine missbräuchliche Benützung von sog. Aufgeboten 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 5 % und glaubt daher, dass die Verwaltung nicht austehen sollte, den ersten Halbjahrs-Coupon mit 2¹/₂ ⁰ o 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 Betriebsergebniss setzt, nicht theilen. Die Voraussetzung nämlich, dass die Reinerträgnisse 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 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 Verkehres. Die Besorgung eines grösseren Verkehres erfordert aber natürlich auch einen grössern 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 letztjärigen 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 befind-

lichen Steinkohlen zu brennen. Die Voraussetzungen des Verfassers des fraglichen Artikels stehen aber auch in bedenklichem 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 Betriebsmateriales 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 absorbirt werden dürfen und dass von den in der "Eisenbahn" berechneten Reinvorschüssen 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 Ver-kehrsfeld zu machen und den Werth der für den Betrieb nnd Unterhalt des Unternehmens nothwendigen Materialien und Leistungen aller Art nach ihrem Belieben und ihrer Convenienz

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 stattgehabte Eröffnung der ersten Gotthardbahnlinien lassen wir in Anbetracht des allgemeinen Interesses, mit welchem das ganze Unternehmen verfolgt wird, heute noch einige Notizen