Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 15

Artikel: Bureaux für Eilgut und Gepäck
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3756

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: 15.09.2025

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

dass an einigen Stellen bloss ein Dampfer allein passiren kann, was zur Folge hat, dass, wenn ein Schiff von Suez kommt, die von Europa kommenden Schiffe gezwungen sind in Port-Said zu warten, dessgleichen wenn ein Schiff auf den Grund geht, der Verkehr bis zu dessen Flottmachung unterbrochen bleibt. Die Erklärung für diesen Zustand dürfte in dem mangelnden Dispositionsfond der Gesellschaft liegen; die Kosten der Baggerung und Erhaltung sind ungefähr auf 20 Millionen Francs jährlich veranschlagt, während die Total-Einnahmen des Canales per 1874 30 Millionen nicht übersteigen, daher höchstens 10 Millionen Francs für unvorhergesehene Auslagen, Dividenden etc. erübrigen. Hält demnach dieser Verschlechterungsprocess an und wird den gesteigerten Bedürfnissen des Verkehres nicht Rechnung getragen, so ist es erklärlich, dass der Canal in nicht ferner Zeit für Schiffe nutzlos wird, oder ein Besitzwechsel eintreten muss. Bei der Thatsache, dass $^5/_6$ der den Canal passirenden Tonnenmenge englisch sind, hat England selbstverständlich das meiste ausgesprochene Interesse an der Erhaltung des Canales, und mag dieses Factum dazu beigetragen haben, eine englische Gesellschaft als die wahrscheinliche Nachfolgerin der jetzigen zu bezeichnen. Bei dem Umstande jedoch, als der Vicekönig von Egypten gut $^1/_3$ der Antheile selbst besitzt, dürften sich immerhin einer solchen Transaction schwierige Hindernisse entgegenstellen. Englische Journale sprechen einer Ablösung des Canales neuerlich das Wort, wonach die maritimen Staaten übereinkommen sollten, die Revenuen des Canales zu capitalisiren und hiedurch alle Interessen des Unternehmens zu erwerben. Ein umfassend und detaillirt ausgearbeiteter Plan, nach welchem dieses Resultat erreicht werden könnte, würde gewiss die allgemeine Aufmerksamkeit erregen und die Theilnahme der fremden Regierungen erwecken.

* * *

Eisenbahnbillete. Die Mängel der bestehenden Rundreise- und Couponbillets und die Möglichkeit ihrer Beseitigung. Von Cäsar Astfalck, Oberinspector der Oesterreichischen Südbahngesellschaft. Der Verfasser der vorliegenden, Anfangs Februar in Cöln erschienenen Broschüre hebt im Eingange derselben die vielfachen Unbequemlichkeiten hervor, welche die jetzt gebräuchlichen, zu ermässigten Preisen verkauften Coupon- und Rundreisebillets nicht allein für das Publicum, dem durch dieselben gleichsam ein Zwangspass ertheilt wird, sondern eben so sehr für die Eisenbahnverwaltungen bieten, welche für die, durch Herstellung jener Billets ihnen erwachsenden Kosten und Arbeiten nur eine verhältnissmässig geringe Entschädigung erhalten. In Bezug auf den ersteren Punkt wird fast Jeder, der einmal ein Rundreisebillet für eine grössere Tour benutzt hat, bestätigen können, wie lästig ihm das Einhalten der vorgeschriebenen Reiseroute gewesen ist und wie oft durch Abweichung von derselben die Vortheile des ermässigten Billetpreises aufgegeben werden müssen; was das Letztere anbetrifft, so ist es notorisch, dass von vielen Sorten Rundreisebillets jährlich nur eine geringe Anzahl ausgegeben wird und dass der erzielte Ertrag oft bei Weitem nicht die Kosten der Vorbereitung (Conferenzen der Beamten, langwierige schriftliche Verhandlungen) des Billetdrucks und des häufig sehr complicirten Abrechnungsverfahrens deckt.

Der Verfasser macht zur Vermeidung dieser Uebelstände den Vorschlag, statt der Coupon- und Rundreisebillets an die Reisenden in Heftform gebrachte Geldwerth-Abschnitte zu verkaufen, welche dem Fahrpersonale völlig fremd bleiben und nur an den Billetcassen an Geldesstatt gegen Verabfolgung gewöhnlicher Billets angenommen werden sollen. Ein solches Heft könnte entweder — neben der Photographie und Handzeichnung des Käufers — Abschnitte im Werthe von 0,5, 1, 2, 3, 5, 10, 20, 50 Fr. oder auch Abschnitte für gewisse Entfernungsstufen von 5, 10, 20, 50, 100 Kilom. enthalten und müsste gegen einen, nach der Gültigkeitsdauer fallenden und dem Werthe des Inhalts steigenden Rabatt verkauft werden. Beispielsweise könnten grössere Bahnverwaltungen bei einer Minimalreise von 3000 Kilom. für $^1/_8$, $^1/_6$ oder $^1/_4$ Jahr mit 10 bzw. $7^1/_2$ bzw. 5 % Rabatt beginnen und mit je 5 % Rabatt mehr pro 1000 Kilom. bis zum Maximum von 30 %, also für

7000 Kilom. und mehr bei $1^1/_2$ Monat Gültigkeitsdauer 30 %
„ 2 „ „ „ $27^1/_2$ %
„ 3 „ „ „ 25 %

Rabatt fortschreiten. Es entfiele, wie der Verfasser bemerkt, durch Annahme dieses Systems die Nothwendigkeit der Instruirung des Fahrpersonales, complicirter, das Publicum belästigender und leicht vom Dienstpersonal missdeuteter Bestimmungen, der Tourenänderungen, kostspieliger Publicationen etc.; kurz, es würde die vom Publicum gewählten Touren diesem wirklich erleichtern und müsste auf den Verkehr der Bahn und die Nettorente derselben wohlthätig reagiren.

Dass der Vorschlag beachtenswerth ist, unterliegt keinem Zweifel, ebensowenig, dass das vorgeschlagene System sich im Localverkehr der Eisenbahnen ohne Schwierigkeiten einführen lassen wird und zwar namentlich Seitens solcher Bahnverwaltungen, welche ein abgerundetes und in sich vielfach verzweigtes Verkehrsgebiet beherrschen. (Z. d. V. d. E. V.)

* * *

Bureaux für Eilgut und Gepäck. Der jüngst gefasste Beschluss der Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen, in den grösseren Städten Eilgut-Aufnahmsstellen zu errichten und die Eilgüter ins Haus zu stellen, wird gewiss allseits mit vieler Befriedigung begrüsst werden. In hohem Grade zweckmässig dürfte es sich jedoch erweisen und auch den Eisenbahnen verhältnissmässig ganz geringe Mehrkosten verursachen, diese Neuerung gleichzeitig auch auf das Personen-Gepäck auszudehnen, eine Einrichtung, welche sich bereits im Auslande, insbesondere in Amerika, als vortrefflich bewährt hat. Solchenfalls würde in den für die Eilgüter bestimmten Aufnahmsstellen unter gleichzeitiger Lösung des Fahrbillets die Anmeldung des Reisegepäckes nach irgend einer Station stattfinden, während kurze Zeit vor Ankunft des Zuges in jenen Städten, in welchen obbezeichnete Bureaux sich befinden, durch den Conducteur alle Anmeldungen für irgend welche Punkte der betreffenden Stadt unter gleichzeitiger Empfangnahme der Gebühr für den Transport ab Station eingesammelt werden würden.

* * *

Eisenbahnschiedsgericht. Nach langwierigen, oftmals abgebrochenen Verhandlungen zwischen der Handelskammer und den Eisenbahn-Unternehmungen tritt endlich das erste österreichische Eisenbahn-Schiedsgericht in Wien — bekanntlich ein Ergebniss der Transport-Enquête — ins Leben. Successive haben sich 18 Transportanstalten, und zwar der Mehrzahl nach unbedingt dem Statute — betreffend die Errichtung von Schiedsgerichten für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte der Eisenbahn- und Dampfschifffahrt-Gesellschaften unterworfen. Die Wahlen in das Schiedsgericht wurden bereits für die Periode dieses Jahres sowohl von Seite der Eisenbahnen unter Führung der Nordbahn, als Seitens der Wiener Handelskammer aus der Gruppe des Handels und Kaufmannsstandes vorgenommen.

Die gewählten 24 Mitglieder treten Dienstag den 6. d. M. zusammen, um sich zu constituiren und die statutenmässigen Wahlen vorzunehmen, sodass danach das erste Eisenbahn-Schiedsgericht in Oesterreich als definitiv activirt betrachtet werden kann und zur Aufnahme seiner Functionen nur noch die Bestellung eines Bureaus erübrigt. Bei dem grossen Interesse, das die neue Institution für die gesammte einheimische Verkehrswelt, die eines ihrer dringendsten Bedürfnisse hiemit befriedigt sieht, besitzt, dürfte es am Platze sein, Wesen und Wirkungskreis des Schiedsgerichtes nach Maassgabe des Statuts in allgemeinen Grundzügen zu skizziren. Der Entscheidung des Eisenbahn-Schiedsgerichtes sind vorbehalten alle aus derartigen Frachtgeschäften entstehenden Rechtsstreitigkeiten über bestimmte Geldsummen, welche ohne Zinsen und andere Nebengebühren den Betrag von 500 Fl. Oe.-W. nicht übersteigen, sowie auch über andere Gegenstände und Leistungen, wenn der Kläger anstatt derselben eine Geldsumme, welche nach obiger Berechnung 500 Fl. Oe.-W. nicht übersteigt, anzunehmen sich ausdrücklich erbietet. Durch freiwilliges Einverständniss können auch derartige Streitigkeiten über höhere Geldsummen, über andere Gegenstände oder Leistungen, sowie auch Streitigkeiten, welche aus Anlass des Transports von Personen oder von nicht zum Transporte aufgegebenem Reisegepäck entstehen, diesem Schiedsgerichte zugewiesen werden. Die Partei, welche das Schiedsgericht zur Geltendmachung von derlei Ansprüchen wählt, muss sich seinem Ausspruche unterwerfen und sich aller Beschwerdeführung, mit Ausnahme der Nullität, begeben, gleichwie sich auch die Eisenbahn- und Dampfschifffahrt-Gesellschaften der von einem Gegentheile begehrten schiedsrichterlichen Entscheidung über einen gegen sie erhobenen Anspruch unterziehen. Ohne beiderseitiges Einverständniss kann eine vor dem ordentlichen Civilgerichte anhängig gemachte oder entschiedene oder verglichene Rechtssache nicht vor Schiedsgericht oder im umgekehrten Falle vor das ordentliche Gericht gebracht werden. Das Schiedsgericht, welches zur Entscheidung über einen Anspruch zusammentritt, besteht aus fünf Mitgliedern, und zwar dem rechtsgelehrten Vorsitzenden (Advocaten), zwei aus den von den Handelskammern und zwei aus den von den Transport-Unternehmungen gewählten Schiedsrichtern. Die Klagen, welche eine kurze Darstellung des