

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 23

Anhang: Beilage zur "Eisenbahn", Nr. 3
Autor: [s.n.]

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: 23.02.2026

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

8. Dezember 1876.

Publicationen

Schweizerischer Eisenbahnverwaltungen

über

neu erstellte Tarife und Tarifveränderungen

im November 1876

I.

Gütertarife für den internen und directen schweizerischen Verkehr.

Neu erstellte Tarife etc.

Centralbahn.

Gütertarif für den directen schweiz. Verkehr vom 1.VI 72, XII. Nachtrag gültig mit 1. November 76, enthaltend neue Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen den Stationen Rubigen-Scherzlingen sowie Bönigen und Interlaken einerseits und den N.O.B.-Stationen Ebikon bis Urdorf anderseits, im Transit über die Linie Gümlingen-Langnau-Luzern. (S.C.B. 17./X 76.)

Die bisher via Aarau gültigen Frachtsätze der beregten Verkehrsgebiete werden im obigen Haupttarif, sowie in den Stationstarifen ab Bönigen und Interlaken aufgehoben.

Gütertarif der Aarg. Südbahn für den Verkehr mit der Central- und Westschweiz vom Juni 76, V. Nachtrag, gültig mit 1. November 76, enthaltend Tarifergänzungen bezügl. des Verkehrs mit der Station Bützberg. (S.C.B. 17./X 76.)

Die Station Bützberg wird hiemit auch für Wagenladungsgüter eröffnet.

Jura-Bern-Luzern-Bahn.

Gütertarif für den directen schweiz. Verkehr vom 1.VI 72, XIV. Nachtrag gültig mit 15. November 76.

Derselbe enthält neue Taxen zwischen den Stationen Suberg, Schüpfen, Münchenbuchsee, Zollikofen, sowie verschiedenen Stationen der westschweizerischen Bahnen einerseits und den N.O.B.-Stationen Ebikon-Mettmenstetten, sowie theilweise auch Affoltern, Hedingen und Bonstetten anderseits via Langnau-Luzern. (J.B.L.B. 7./XI 76.)

Nordostbahn.

Gütertarif Basel-C.B.-Ostschweiz vom 15./IX 71, XIV. Nachtrag gültig mit 1. November 76, enthaltend Taxberichtigungen zum XII. und XIII. Nachtrag, sowie Frachtsätze für Wald (via Rüti), Heiden und die Stationen der S.N.B. (N.O.B. 21./X 76.)

II.

Gütertarife für den directen schweizerischen Verkehr mit dem Auslande.

Neu erstellte Tarife etc.

Badisch-Schweizerischer Verkehr.

Gütertarif Basel C.B.-Bad. Bahn vom 1.VIII 75, I. Nachtrag gültig mit 1. November 76, enthaltend Tariftsätze nach einigen neuen badischen Stationen. (S.C.B. 14./X 76.)

Die badischen Stationen Altbreisach, Fahrnau, Oberkirch, Oppenau, Riehen, Stühlingen, Waldkirch und Zell im Wiesenthal treten in den directen Verkehr mit dem Basler Centralbahnhof.

Gütertarif Basel-Bad.-Bahn und Waldshut nach N.O.B. und V.S.B. vom 1.IX 71, XIV. Nachtrag gültig mit 15. November 76, enthaltend Frachtsätze nach der Station Wald (via Rüti) und Taxberichtigungen. (N.O.B. 9./XI 76.)

Oestr.-Ungar.-Schweiz. Verkehr.

Schweiz.-öst.-ungar. Gütertarif (V.S.B.) v. 1./XII 73, X. Nachtrag gültig mit 1. November 76, enthaltend Getreide-

Frachtsätze ab den Stationen der Kaiserin Elisabethbahn nach Stationen der V.S.B. (V.S.B. 30./X 76.)

Es ist besonders zu beachten, dass für den deutsch-österreichisch-schweizerischen Verkehr je zwei verschiedene Tarifwerke bestehen, welche zwar auf den nämlichen Waaren-Classificationen und Transportbestimmungen beruhen. Das eine, dessen Haupttarife (a. für den bayrisch-schweizerischen, b. für den böhmisch-bayrisch-schweizerischen und c. für den österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verkehr) vom 1. December 73 datirt sind, beschlägt den Verkehr mit den Hauptstationen der V.S.B. (theilweise via Lindau-Vorarlberg-St. Margrethen). Das andere vermittelt den directen Verkehr mit der N.O.B., S.C.B. und der S.O. via Lindau resp. Winterthur.

Schweiz.-österr.-ung. Gütertarif (N.O.B.) v. 1.I 73, XVI. Nachtrag gültig mit 15. November 76, enthaltend neue ermässigte Frachtsätze für Nutzholztransporte mit Bestimmung nach Frankreich, ab Amstetten und Pöchlarn via Lindau nach Romanshorn, Basel, Verrières transit und Genftransit. (N.O.B. 25/X 76.)

Die Frachten für Holzmaterialien (Bahnswellen, Fassholz, Schnittwaren etc.) in 200 Centnerladungen mit französischer Bestimmung werden bedurch ganz bedeutend ermässigt und tritt hierfür die weitere Begünstigung ein, dass solche Sendungen unbeschadet der directen Taxe unterwegs in Romanshorn gesammelt und gelagert werden können. Es ermöglicht dies dem Handelsstand, in Romanshorn grössere Dispositionssdepôts anzulegen.

Russisch-Schweiz.-Franz. Güterverkehr.

Zum Reglement und zu den Tarifen für den directen russisch-schweizerisch-französischen Güterverkehr via Podwołoczyska und Brody transit-Wien-Romanshorn vom 1. Januar 76 treten folgende Nachträge in Kraft:

1. Nachtrag II, gültig mit 1./13. November 76 (a. n. St.), enthaltend die Transportpreise für den Verkehr zwischen den im genannten Haupttarif bezeichneten russischen Stationen einerseits und den Stationen Zürich, Winterthur, Romanshorn und Lindau anderseits. (N.O.B. 31./X 76.)

Im Haupttarif sind nur directe Taxen aus Mittel- und Südrussland nach und von Genf, Verrières und Basel (für den Transit nach Frankreich) vorgesehen. Dieser Nachtrag bezieht auch die schweizerischen Binnenstationen Zürich und Winterthur sowie die Plätze Romanshorn und Lindau in den directen Verkehrsverband ein. Dieser Verbandstarif unterscheidet die Güter nach dem einfachsten Raumsystem in Eilgut, Stückgut. Wagenladungen von 100% und von 200% ohne Ansehen der Waarengattung.

2. Nachtrag III gültig mit 1. Januar 77, enthaltend Modifikationen und Zusätze zum Reglement (N.O.B. 31./X 76.)

Reglementarische Bestimmungen über die Behandlung beziehungsweise Liquidation unanbringlicher Güter im russisch-schweizerischen Verkehr und Entschädigungspflicht für verlorene oder verdorbene Waare sowie für verspätete Lieferung auf schweizerischem Gebiete.

III.

Special- und Steinkohlen tarife.

1. Für den schweizerischen Verkehr.

a) Neu erstellte Tarife.

Bausteine, Backsteine, Backsteinplatten, Specialtarif Nr. 18 gültig mit 1. November 76. Hierdurch wird der bisherige Specialtarif Nr. 18 für diese Artikel vom 1. März 74 aufgehoben und ersetzt. (S.O. 14./VII 76)

Betrifft den internen Verkehr auf dem Netze der Westschweizerbahnen.

Getreide. Specialtarif für den Verkehr zwischen Constanz, Romanshorn, Rorschach und Schaffhausen mit den übrigen Stationen der N.O.B. vom 1.II 76, I. Nachtrag gültig mit 1. November 76, enthaltend Taxen nach den Stationen der Linien Sulgen-Gossau, Winterthur-Coblenz und Effretikon-Hinwil, sowie neue Frachtsätze für die Stationen Rümlang bis Dielsdorf und Döttingen.

Soweit die Taxen für letztere Station höher sind als diejenigen im Haupttarif, erhalten dieselben erst mit 1.II 77 Gültigkeit. (N.O.B. 17./X 76.)

Holztransporte im internen Verkehr der J.B.L.B. Mit 1. November 76 tritt für den Transport verschiedener Holzarten im internen Verkehr der J.B.L.B. ein *Specialtarif* in Kraft. (J.B.L.B. 27./X 76.)

b) Kündigungen.

Phosphorit ab Genf transit und Pyrites (Schwefelkies) ab Martinach und Sitten nach Romanshorn transit und Basel transit. Der bezügliche *Specialtarif* Nr. XIV vom 1./III 74 wird pro 1. November 76 aufgehoben. (S.O. 14./VII 76.)

Diese Artikel sind somit auf die Sätze der schweizerischen Tariffklassen E (Waarenverzeichniss vom 1. Juni 74) beziehungsweise C (Waarenverzeichniss vom 15. October 63) verwiesen. Die billigsten Taxen nach dem Ausland ergeben sich bis auf Weiteres durch Umspedition in St. Maurice respective directe Behandlung ab Genf nach einer deutschen oder österreichischen Verbandstation, da die internationalen Specialtarife für diese Artikel derzeit noch bestehen (s. Verbandstarife Schweiz-Württemberg, -Bayern, -Böhmen, Oesterreich und Ungarn).

2. Für den Verkehr mit dem Ausland.

Neu erstellte Tarife etc.

Baumwolle in gepressten Ballen ab Venedig, Genua P. C., S. Benigno, Triest und Fiume nach der Schweiz via Brenner-Kufstein. Mit 10. November 76 tritt ein I. Nachtrag zu dem betreffenden Uebernahmstarif vom 20./IX 76 in Kraft. (V.S.B. 11./XI 76.)

Getreide etc. aus Galizien und Rumänien nach Romanshorn, Basel und Schaffhausen, mit 1. November 76 tritt hiefür ein neuer *Specialtarif* in Kraft unter Aufhebung des bisherigen Tarifes vom 10./IX 75 sammt I. Nachtrag vom 20./XI 75. (N.O.B. 23./X 76.)

Direchter Verkehr ab Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn, der galizischen Carl-Ludwigsbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Reexpedition ab Wien (Westbahnhof).

Ermässigung des genannten früheren Tarifs.

Oelsaat-Transporte in Wagenladungen von 200 Ctr. aus Galizien und Rumänien nach Frankreich (Lyon und weiter) via Romanshorn-Genf. Für die Strecke Romanshorn-Genf tritt vom 12. November 76 ab bis auf Weiteres ein ermässigter Frachtsatz von Fr. 16,48 pro Tonne in Kraft. (N.O.B. 12./XI 76.)

Ein besonderer *Specialtarif* für diese Ausnahme-Transittaxe wurde nicht erstellt.

Spiritus in Fässern von Halle und Leipzig nach Basel C.B. und diversen schweiz. Stationen.

Mit 1. November 76 tritt hiefür ein *Specialtarif* in Kraft, welcher jedoch nur Frachtsätze für complete Wagenladungen von mindestens 10,000 Kilogr. enthält. (S.C.B. 14./X 76.)

Direchter Verkehr für Wagenladungen à 200 % (offene Wagen) ab Halle und Leipzig via Baseler Verbindungsbahn nach den nämlichen Stationen im Centrum und Westen der Schweiz, welche mit Leipzig via Romanshorn-Lindau-Hof im Wechselverkehr stehen (vergl. Nachtrag III des Verbandstarifs Sachsen-Schweiz 1866).

Saarkohlen tarif Nr. 13 via Aarau vom 1./I 76:

II. Nachtrag gültig mit 1. November 76.

III. Nachtrag gültig mit 10. November 76.

(N.O.B. 20./X und 4./XI 76.)

Steinkohlen ab Waldshut nach den Stationen der Nordostbahn, der Bötzbergbahn, der Aarg. Südbahn, der Linie Wohlen-Bremgarten, der Vereinigten Schweizerbahnen und der Tössthalbahn. Mit 1. November 76 tritt hiefür ein neuer Tarif in Kraft, womit derjenige vom 20./IV 76 aufgehoben und ersetzt wird. (N.O.B. 28./X 76.)

Steinkohlen, Briquets und Coaks aus den Gruben von Givors, Rive de Gier, St. Etienne, Dijon, Montceau-les-mines und Dezise. Mit 1. November 76 tritt ein I. Nachtrag zu dem betreffenden Tarif Genf transit- und Verrières transit-Ostschweiz vom 1./VI 76 in Kraft. Derselbe enthält Taxen für den Verkehr mit den Stationen der Schweiz. Nationalbahn, ferner der Linie Sulgen-Gossau, Winterthur-Coblenz, Effretikon-Hinwil und endlich neue ermässigte Taxen für Constanz. (N.O.B. 16./X 76.)

* * *

Englischer Tarif-Import.

Erst jetzt kommt mir die Brochüre von Reitzenstein, über englisches Verkehrs- und Tarifwesen zur Hand. Ich glaubte den Inhalt derselben aus der Besprechung in der Vereinszeitung, die auch im „Vorwärts“ zum Abdruck gekommen, zu kennen, finde aber, dass darin eine, vielleicht die stärkste Seite gar nicht bedacht worden; man wird sehen welche!

Es ist herkömmlich, dass die Bautechniker nach dem Mekka der bau- und betriebstechnischen Eisenbahnwelt wallfahrt, mehr oder weniger eingenommen von dort zurückkehren und nach Stellung und Einfluss auch wohl irgend eine Einrichtung importieren. Es ist dies recht wohl erklärlich, da die mechanischen Betriebsmittel fast durchgängig der Bewunderung werth, und namentlich grosse und complizierte Stationen für Fahr- und Ladendienst vorzüglich ausgerüstet sind.

Was in England so bestechend wirkt, ist indess weniger die überraschende Neuheit dessen was man sieht, sondern die auf dem Continent, speciell in Deutschland, kaum für möglich gehaltene Uebereinstimmung zwischen der Einrichtung und dem Bedürfniss, welchem sie entsprechen soll, und dies nötigt uns vor Allem den Eindruck des Bedeutenden oder des Vorzülichen auf.

Wer nun irgend eine solche Einrichtung zu uns herüberholen will, der kann leicht fehl gehen, weil er dieselbe aus dem Zusammenhange zu dem localen Bedürfnisse reiht, und wenn er nicht genau das Detail des heimischen Dienstes kennt, wird er leicht uns einen Stein statt eines Brodes bringen. Vor dem Anstaunen und naiven Nachbeten fremdländischer Originale schützt eben nur gründliches Wissen der Ausführungsdetails.

Neu war mir nun aus der Brochüre zu erfahren, dass auch Vertreter des deutschen Verkehrswesens mit gleicher Eingemessenheit und gleichem Importationsdrang aus England zurückgekehrt sind.

Wenn bei den Technikern die Gleichartigkeit mancher heimischen Betriebsverhältnisse und die Freude an dem technisch Vollendetem hiefür eine Erklärung geben, ist der Grund zu dem Importationsdrang auf dem Verkehrsgebiete unerfindlich, da hier greifbar das äusserste Mass der Ungleichheit zwischen England und Deutschland, und bezüglich des Tarifwesens ein formell so unvollkommener Ausbau besteht, dass die Ausnahmen sich auch nach Categorien nicht einmal subsummiren lassen, man sich jedenfalls nicht die Mühe gegeben hat, es zu thun. Allerdings wirkt auch auf diesem Gebiet die Uebereinstimmung von Einrichtung und Bedürfniss bestechend und reizt zur Nachahmung und Übertragung, wenn man sich nicht klar ist, dass der Apparat nur eben wegen der specifisch englischen Verhältnisse so glatt arbeitet.

Es sind weder die Specialitäten von Dampfmotoren, noch ist es, wie die Brochüre glaubt und uns glauben machen will, die Werth-Classification des Clearing Hauses, sondern es sind vor Allem die tüchtigen englischen Eisenbahnmänner, welche den Ruhm des Gelingens verdienen. Weshalb hat denn Niemand von den England-Reisenden diese schätzbare Erkenntnis importirt? Dass nur die Herren, welche deutsche Verhältnisse mit englischen Brosamen auffüttern wollen, sich klar machen möchten, wie unendlich viel besser und correcter es sein würde, aus uns selbst herauszuschaffen, als in die Fremde zu ziehen, und der Heimat an- und aufzulöben, was dort ist und nicht ist.

Indess die Brochüre behauptet, das Prinzip des „Wider spruches von der formellen Gleichheit und der materiellen Ungebundenheit“, sei auch ein deutsches Product, obwohl England dasselbe seit Entstehung der Dinge als leitend anerkennt; die Ignoranz der deutschen Erfinder bezüglich der englischen Zustände wird mit Bewusstsein hervorgehoben, um die Vorzüglichkeit der von zwei Nationen zu zwei verschiedenen Malen erfundenen Formel gegen jede Einrede klar zu stellen. Die Abnegation ist gross, und man muss eben an das Dogma dieser Doppel-Empfängniß glauben, obwohl man sich sagt, dass England eigentlich ein seit längerer Zeit bekanntes Gebiet sei und die Verhandlungen des Tarifverbandes etc. der allerneusten Gegenwart angehören.

Gern hätte ich jenem Comité das Material, welches ich besass, z. B. die Goods Classification, die Regulations, einige Tarife (private) und was ich wusste über Anwendung und Nichtanwendung, bekannt gegeben, hätte ich einen solchen Erfolg gehabt; aber ich fürchtete in der That in die Spezial-Abtheilung der Entdecker längst bekannter Länder classificirt zu werden, und überschätzte die Anforderungen der informationsbedürftigen Fachmänner und Laien. Ich habe in England gefunden, dass

viele der allgemeinen Verkehrs-Einrichtungen nicht neu und bei uns nicht schlechter sind; die specifisch-englischen dagegen — ich spreche nicht von den mechanischen — für deutsche Verhältnisse meist unpassend waren.

Die beherzigenswerthe Entdeckung war für mich, wie schon gesagt, dass überall oder fast überall routinierte, praktische Beamte an der Spitze standen, dass man nicht verwaltete, sondern betrieb; indess dies hatte ich lange vorher bereits, natürlich ungehört, empfohlen: ich hätte es vielleicht als Neuestes später wieder mit über den Canal bringen müssen, um mehr Glück damit zu haben.

Leider liegt es im deutschen Wesen, im Allgemeinen nur für voll anzuerkennen, was von Aussen kommt; und in manchem deutschen Railway Gentleman of high education im Besonderen, gründlich zu verachten, was er nicht selbst gedacht oder — importirt hat.

Wenn in der Brochüre bezüglich der höheren englischen Beamten gesagt wird, dass sie ihre Laufbahn höchst selten von unten auf machen, und für dieselben eine besondere Carrière wie in Deutschland bestehet, so lässt dies auf eine weniger bekannte Umwälzung der englischen Verhältnisse in den allerneusten Zeiten schliessen. Es ist dies eben auch wohl wichtig als überseeischer Beweis für die Vorzüglichkeit der correspondirenden deutschen Verhältnisse! Ich würde den Satz allerdings so fassen:

Die höheren und höchsten Beamten beginnen häufig ihre Laufbahn in untergeordneten Stellungen, da man zur selbstständigen Leitung Detailkenntniss, Verwaltungs- bez. Betriebs-talent fordert. Es besteht in England keine besondere Eisenbahn-Carrière für bestimmte Berufsklassen. Während man ein genügendes Mass allgemeiner Bildung als selbstverständlich voraussetzt, verlangt man ein hohes Mass fachlicher Kenntnisse und Begabung, woraus sich die vorzugswise Wahl practischer Eisenbahnmänner zu leitenden Stellen ergiebt. In England gilt ausschliesslich die Praxis, aus der das gesamme Eisenbahnwesen hervorgewachsen und mit der es verwachsen. Es dürften hierin manche Abweichungen von deutschen Zuständen sich finden lassen.

Nach dieser Declaration des eignen Sonder-Standpunktes des Verfassers, werden in der Brochüre, wie auch nicht anders zu erwarten, die Techniker abgefertigt, so dass man unwillkürlich an die Stelle der Essener Brochüre bezüglich der Assessoren erinnert wird; von sachlichem Nutzen für die Eisenbahnfrage ist dies wohl eigentlich nicht, zeigt aber, dass es noch immer Bestrebungen giebt, welche dieselbe als eine rein häusliche Einfluss-Angelegenheit, trotz des Ernstes der Situation, behandeln möchten.

In England würde man die Bau- und Maschinentechniker, das Vorhandensein hevorragender Betriebs- oder Verwaltungstalente vorausgesetzt, ebenso zweifellos zu Managers oder General Managers wählen, wie man dies bei Güter-, Materialien-Verwaltern, Militairs, Kaufleuten etc. thut; natürlich nicht, weil die Person dies oder das war, sondern als Eisenbahnfachmann oder Verwaltungscapazität sich entwickelt oder bewährt hat. Die Erklärung dafür, dass seltener andere als solche gewordene Eisenbahnfachleute in leitenden Stellen kommen, ist, ohne tendenziös zu sein, wohl einfach die, dass Jeder, der mit Aufwendung seines ganzen Könnens eine spezielle Berufsstellung sich erarbeitet hat, an derselben hängt, wenn er weiss, er leistet etwas Hervorragendes in derselben und er wird sich nur zum Wechsel entschliessen, wenn es lohnend ist, umzusatteln.

Alsdann wird, weil ja immer passend, für die Beseitigung der Oberbeamten ein hohes Wort gesprochen. Dieselben werden Bureauheads und Assistenten der Herren Decernenten, die, so wird als selbstverständlich angenommen, als „men of high education“ sich auf die Ausnutzung dieser Beamten für eigne Rechnung verstehen, und so das Wissen und die Bedeutung derselben ohne eigene Mühe absorbiiren werden. Diese Art der öffentlichen Behandlung der Frage beginnt undelicat zu werden, und es zeugt von grossem Tactgefühl der Betroffenen, dass nicht categorische Gegenerklärungen bereits erfolgt sind.

In England gilt der Oberbeamte sehr viel; ich möchte überhaupt den ganzen Directions-Apparat dahin definiren, dass der General Manager der Specialdirector, die Manager vollständig selbstständige Oberbeamte bei Berathungen und allgemeinen Beschlussfassungen unter dem Vorsitz des ersten Beamten sind.

Wenn man das von mir über deutsche Verhältnisse mehr Angedeutete als Gesagte den englischen Eisenbahnfachmännern erzählte und commentirte, würden sie es für unendlich viel unglaublicher halten, als dass es zwei verschiedene Tarifsysteme in Deutschland giebt, aber sie würden sofort begreifen, woran unser Eisenbahnwesen krankt.

Gegen die Schilderungen der englischen Verkehrs- und Tarifzustände habe ich hier eigentlich nur einzubinden, dass dieselben, wie alles Uebrige, mit einer bestimmten Vorabsicht geschrieben zu sein und auf vorher bestimmte Conclusionen hinzuarbeiten scheinen. Auf mich macht die Darstellung den Eindruck, als habe ein Gegner des Classificationssystems die Prämissen, die Thatsachen aufgeführt, durch einen fatalistischen Einfluss seien indess die Conclusionen des Verfassers daraus hervorgegangen, welche, weil eben der zwingende, innere Zusammenhang oft fühlbar mangelt, alsdann in hohem Grade überraschen.

Dieser fatalistische Einfluss ist die überall sich geltend machende Vorliebe für das Classificationssystem und Abneigung gegen das Raumsystem, so dass der objective, der eigentlich aufklärend kritische Werth, welcher der Brochüre zugeschrieben wurde, thatsächlich derselben fehlt. Das Classificationssystem ist dann weder so vorzüglich noch das Raumsystem so verwerflich, wie sie sich nun einmal in der Brochüre gestalten müssen, die, man kann sagen eine Art dramatischer Schürzung, aber ein höchst undramatisches Durchhauen des verhängnißvollen Knotens dem Leser bietet.

Gibt man die Nothwendigkeit einer Verbesserung des Classensystems zu, so wird von mir auch nur behauptet, dass bei einer Verbesserung des Raumsystems dasselbe dem andern zweifellos vorangehen wird, und wenn die Einführung dieser längst besprochenen Verbesserungen des Letzteren noch nicht stattgefunden, so ist dies um dessen willen zu bedauern, als dadurch längst jedes Classenwillkürsystem gerichtet sein würde. Würde je das Publicum den Verhandlungen über Classification beigewohnt, und die auf localen Gründen basirenden Bestimmungen durch Compromisse auf die widerstrebendsten Wirtschaftsgebiete übertragen gesehen haben, würden diese Anomalien d. h. die ganze Classification ihre Abfertigung längst gefunden haben.

Englands Eisenbahnen bilden, national wie wirthschaftlich, bedingt durch Gestalt, Umfang, insularem Abschluss des Landes, durch die grosse Bedeutung Londons als Hafen, Eisenbahnausgangs- bez. Endpunkt, Haupt-Geld- und grosser Waarenmarkt, nach Aussen wie in sich, ein abgeschlossenes, mit dem localen Wirtschaftsnetz eines grossen Verkehrsgebietes recht wohl vergleichbares, nach vielen Beziehungen fast homogenes Ganze, so dass hier die Vorbedingungen zur möglichst correcten Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse durch ein Classificationssystem, wie nirgends weiter, vorhanden sind. Dass dasselbe äusserlich einheitlich wurde, hätte der Umstand des Zusammenflusses der grössten Zahl bedeutender Bahnen in London, selbst auch bei andern Leuten als bei den practischen Engländern, selbst bei Deutschen erzwungen, da man andernfalls den Fluch der Lächerlichkeit auf sich geladen haben würde. Dass man unmerkbar die Classification, welche im Anfange der Dinge überaus einfach war, von sehr wenigen Aufzählungen successive bis zu einem Buche hat anschwellen und dennoch lückenhaft hat bleiben sehen, liegt in der rapiden Entwicklung von Handel und Industrie und in der naturgemässen Mangelhaftigkeit jeder namentlichen Aufzählung der, den Eisenbahnverkehr alimentirenden Gegenstände. Dass man die Classification dessen ungeachtet beibehält, trotz dieser bekannten Mängel, gründet in dem Ultraconservatismus der Engländer für alles historisch Überkommene; es war dann praktisch die Einheitsclassification herzustellen, um nicht jedem Tarife eine Nomenklatur vordrucken zu müssen, man kann sich auf die Aufzählung der beim Druck bestehenden Ausnahmen beschränken.

Hierin scheint mir der eigentliche practische Werth der engl. Einheitsclassification zu liegen, alle sonstigen der Sache zugeschriebenen Vorzüge, die Zurückführung der Höhe des Verkehrswesens auf diesen Punct, sind wohl Fictions: „Wie mag man auch die Rednerei nur gleich so hitzig übertreiben!“

Dem Publicum überließt man weder Classification noch Tarife, und macht im Localtarif ohnehin ganz wie man will, in den directen Verkehren nach den für jeden Fall vereinbarten Conventions; die Anwendung der Classification genügt also Niemanden und erspart Druckkosten.

Wie wenig die Einrichtung nach deutschen Begriffen als System unter den denkbar günstigsten, nirgends wiederkehrenden Bedingungen, den daran zu stellenden Anforderungen genügt, erhärtet die Thatsache, dass nirgends eine einheitliche Normalgeschweige Applicationstaxe für die gleichen Classen, nicht einmal überall im Localverkehr der einzelnen Bahnen besteht, nicht concurrenzire Strecken zahlen bis zum Maximum, andere für den dreifachen Werth vielleicht $\frac{1}{3}$. Die Transporte von Bedeutung, die Transporteure von Bedeutung bewegen sich nach Special - Abkommen ausserhalb des Classification- und Taxrahmens, der mit Rücksicht auf die vielen, die Haupttrans-

porte betreffenden Ausnahmen nur als die Regel für den gewöhnlichen Verkehr, immer mit Bezug auf bestimmte, für jede Beziehung wechselnde Taxen aufzufassen ist.

Da in einer grossen Zahl direkter Verkehre das Durchlaufen der Züge auf den beteiligten Bahnen tarifarische Vereinbarung in unserem Sinne nicht erforderlich macht, da vielfach mehr als zwei Bahnen für bestimmte Richtungen in Concurrenz treten, der Tarifkampf also für alle Theile schädigend werden würde; da viele Bahnen ganz oder zum Theil durch See-, Küsten- und Flusschiffahrt in nicht berechenbarer Weise influenzirt sind, da endlich viele Bahnen selbst Schiffahrt treiben, um ihre Bahnen zu alimentiren und dem Nachbar wirksam Concurrenz zu machen, so hat sich aus diesen und andern Gründen ein System bald des Zusammengehens bald des Bekämpfens gebildet, welches eigentlich kein System hat oder ist, dem jede positive Form fehlt: welches darin eigentlich gipfelt, dass, wenn man nicht alles oder den Löwenanteil haben kann, man ein Arrangement sucht, welches die finanziellen Kampfbedingungen der Art regelt, dass die Transportpreise nicht unmässig gedrückt werden, und das ist wieder gewiss höchst practisch.

Wenn diess nun wirklich perfect funktionirt, liegt es sicherlich nicht an der Classification des Clearing Hauses, in welchem die Welt nichts anders sehen kann und sieht, als einen für englische Verhältnisse sich schickenden comprimirten Niederschlag in öconomiche Einheitsdruckform: den Rest macht dann die materielle Ungebundenheit in geschickter Beamtenhand und ein vollkommen geschultes Publikum, geschäftlich genügend gebildet, der Kaufmann, Industrielle, Bürger und Bauer, um zu verstehen, dass das Eisenbahntransportgeschäft, wie jedes andere, sich nach den Regeln des Erwerbsinteresses bewegt und dass der Begriff, noch mehr die Uebung einer unerlaubten Bevorzugung bei einem Geschäftshause wie bei einer unter gleichen Bedingungen arbeitenden Eisenbahn, eine ganz unzulässige Voraussetzung ist.

Das Vertrauen in die kaufmännische Klugheit und Rechtschaffenheit bildet hier wie bei Waaren-, Wechsel- und sonstigen Crediten ein hervorragendes Moment der Beurtheilung. Wenn die Brochüre uns mit englischen Verhältnissen und gleichzeitig als Correctiv mit einem Gerichtshof für Feststellung des Begriffs etc. der unerlaubten Bevorzugung besccheiden will, so ist das ein Beweis, dass es sich um ein Danaergeschenk handelt. Das wahre Correctiv ist der nicht kaufmännische Geist in Beamten, Publikum und Richtern, der die englische Eisenbahncommission zur Unthätigkeit verurtheilt. Von dem weiss und spricht die Brochüre nichts, es wäre ja ein Beweis gegen den Sinn, den Nutzen der Einführung ihrer Propositionen. Wäre es nun unpractisch, das englische Verkehrssystem aus diesen Gründen auf deutsche Verhältnisse zu pflanzen, deren Verkehrsgebiete sich bezüglich ihrerer Eigenthümlichkeiten, wie Occident und Orient zu einander verhalten, so erscheint der Vorschlag sogar befremdlich, sobald man den weitern Umstand in Erwägung zieht, dass in Deutschland neben den Privatbahnen ebensoviele Staatsbahnen hinlaufen, die weder zugeben können, dass die Privatbahnen allein die materielle Ungebundenheit geniessen, noch in der Lage sind, diese für sich verwerthen zu können, da sie naturgemäss nur verwaltet und nicht betrieben werden können wie Privatbahnen. Der Vorschlag, englische Verkehrsverhältnisse in Deutschland zur Durchführung zu bringen, würde schlechthin Aufgabe des Staatsbetriebes oder des heutigen gemischten Systems; Verminderung, nahezu Beseitigung der Staatscontrole im heutigen Sinne des Wortes bedeuten.

Die Auseinandersetzungen der nicht zur Anwendung kommenden theoretischen Machtbefugnisse der Eisenbahn-Commission sind nicht genügend, um in uns das Vertrauen zu erwecken, dass hier in Deutschland nicht erst durch jahrelange Missbräuche wir uns zu den lebhaften Rechtsanschauungen der Engländer auch in Verkehrssachen durcharbeiten müssten, denn die Handhaben zu richterlichen Verfolgungen und Verurtheilungen sind bei Zulassung so vieler Ausnahmen so gut wie nicht vorhanden; alle Weiterungen und Zeitverluste widerstreben übrigens dem Begriff des coulanten Geschäfts, auf gerichtlichen Austrag hoffen heisst Unfähigkeit in unserm Falle.

Es möchte zu erwähnen sein, dass auf den Reichsbahnen mit Hülfe der Stationstarife — vulgo faulen Knechte — die Central-Betriebs-Controle im Localverkehr zu Proberevisionen hat übergehen und sein Personal vermindern können, und dass dort Cartirungen im Localverkehr nicht mehr bestehen, möchte ferner als Beweis dafür anzuführen sein, dass das Raumsystem die gerühmten englischen Vortheile in verkehrstechnischer Beziehung mehr wie dort zu erreichen im Zuge ist, und hieraus ist mindestens zu schliessen, dass dergleichen specifisch weder dem einen noch dem andern Tarifsystem anhängt.

Dass Reformen des Raumsystems möglich sind und angestrebt werden, ist schon erwähnt; so wurde das Aufgeben des Princips des schnellen Wagen- und Güterumschlages gegen das der Ausnutzung nach der Tragkraftziffer bereits vor langer Zeit als eine Neuerung von zweifelhaftem Werth bezeichnet, ebenso als überflüssig der Unterschied zwischen bedeckten und offenen Wagen, ohne dass hierzu Vergleichungen mit englischen Verhältnissen erforderlich gewesen wären: aber dies bildet keineswegs das Wesen des Raumtarif-Systems. Dass eine Unterscheidung des Gutes nach ihrem Werthe mittelst obligatorischer Werthdeclaration stattzufinden habe und eine Prämie für den eventuellen Aufwand von Deck- und Verschluss-Vorrichtungen zum Schutze der Güter gegen Verlust und Diebstahl bei Uebernahme voller Entschädigungsverpflichtung, Bedürfniss sei, wird seit Jahr und Tag erklärt, dass aber auf festen und absolut gleichen Einheitstaxen bestanden werden müsse und die Bahnen nicht nach der geographischen, sondern nach Tarifdistanzen rechnen, die ihrerseits ausser der geographischen Entfernung auch Steigungen, Curven und Capital-Aufwand ausdrücken, ist gleichfalls besprochen und beschrieben, und wurde neulich erwähnt, dass auch die Waarenstatistik von der Einführung obligatorischer Werthdeclarationen eine wesentliche Besserung erhofft.

Jeder Einsichtige wird zugeben, dass bei der enormen Varietät der Species einer Gattung gelegentlich vom einfachen bis zum mehr als hundertfachen Werthe wie bei Weinen, Geweben etc. doch das dickste Classificationsheft, selbst das verzehnfachte des Clearing-Hauses, ein unzureichendes Schreibwerk ist, selbst wenn man von dem Begriff des Werthes beziehungsweise der Ersatzverpflichtung absehen und nur als Massstab die Wirkung des Transportpreises auf das Transportquantum ausdrücken wollte, und hat dasselbe keine festen Einheitstaxen und soll man den Conjunctionen durch stete Ausnahmetarife entsprechen, so ist das Ganze doch nur als ein höchst mittelmässiges Machwerk zu bezeichnen. Acceptirt man statt des Namensverzeichnisses die Werthdeclaration, so hat man den Orts- und Tageswerth, also jede mögliche Werth- und Verkehrsschwankung in den feinsten Nuancen ohne Tarifänderung berücksichtigt. Wir wollen den Einheitstarif und nicht englische Zustände, die für uns das Chaos sein würden; wir wollen rationelle und solche Tarife, die jeder Laie uns nach- und vorrechnen kann, ohne langathmige Nomenclaturen, willkürliche Classen, Tabellen und Dutzende von Ausnahmetarifen; wir wollen die Willkür beseitigen, wollen formelle und materielle Einheit! Wenn dies auch nur deutsche Ideen sind, so wäre es vielleicht dennoch der Mühe werth dieselben zu ventilieren, statt mit Discussion über unmögliche Importation die Zeit zu verlieren.

Schliesslich möchte ich noch aussprechen, dass es sich schwer begreift, weshalb die nach Motiven für die Erhaltung des Classificationssystems im Ausland suchenden Verkehrsrässen nicht einen Blick auf die französischen Verhältnisse zu werfen für gut finden, da doch die Verkehrsbedingungen Frankreichs und Deutschlands viel mehr Vergleichungspuncte bieten und in dem Recueil Chaix ein imposantes Compendium, man kann sagen ein Monument zu Ehren des Classificationstarifes vorliegt. Hier findet man, was den Herren nicht passt: formelle Freiheit und materielle Einheit, aber daneben den Beweis geführt, wie ungeheure Anstrengungen gemacht werden müssen und gemacht worden sind um mit dem Classificationssystem annähernd rationell wirtschaften und durch sehr, sehr viele Specialtarife dessen Lücken ausfüllen zu können. Es ist auffallend, dass man von so hervorragenden Verkehrs- und tarifarischen Leistungen wie die französischen keine Notiz nimmt. Sollte man dieselben wirklich nicht kennen?

Falls eine Erwiderung hiezu Veranlassung gibt, werde ich gern und ausführlicher auf die Tarifffrage, wie auf die Personal- und Bahnbewirthschaftungsfrage und ihren Einfluss auf die Ausführung der Reformideen eingehen, welch' letztere doch endlich einmal aus dem Brutofen entlassen werden muss. Wenn ich den endlos kreisenden Berg ansehe und finde, dass jedes Lüftchen ihn in neue Wehen zurückwirft, komme ich wieder zu der Ueberzeugung zurück, dass hier die Autorität und nicht die Majorität entscheiden muss. Es wird Zeit, dass etwas geschieht; mag das Neue, wie alles Menschenwerk, auch nicht vollkommen sein, so muss es doch verbessertfähig ausfallen. Nicht der Satz „des inneren Widerspruchs von der formellen Einheit und der materiellen Ungebundenheit“ kann uns nützen, sondern eine Formel, aus welcher das X für jeden concreten Fall mit genügender mathematischer Genauigkeit aus den Angaben des Aufgebers, dem Einheitssatz und der bekannten Tariflänge von jedem correct Denkenden conform der Tagessituation abzuleiten ist.

Trommer.