

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 5

Anhang: Commerciale Beilage, No. 2
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: 14.01.2026

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

Commerciale Beilage

zur „Eisenbahn“ N°. 5.

N°. 2.

2. Februar 1877.

Publicationen

Schweizerischer Eisenbahnverwaltungen

über

neu erstellte Tarife und Tarifveränderungen

im Januar 1877

I.

Gütertarife für den internen und directen schweizerischen Verkehr.

Neu erstellte Tarife und Nachträge.

Centralbahn.

Gütertarif für den internen Verkehr der S.C.B. gültig mit 1. Januar 77. In demselben sind die durch Eröffnung der Gäubahn eingetretenen Änderungen berücksichtigt.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben und ersetzt:

1. Die Sammlung der Gütertarife für den Verkehr zwischen den Stationen der Centralbahn d. d. 1./VII 68 nebst Nachtrag I vom 1./X 76.
2. Der Interimstarif für den Güterverkehr:
 - a) Zwischen den Stationen der Gäubahn einer- und den Stationen der S.C.B. anderseits.
 - b) Zwischen den Stationen Alt-Solothurn-Biel und Derendingen einerseits und den Gäubahn-Stationen, sowie den Stationen Basel bis Aarau incl. im Transit über die Gäubahn anderseits, gültig vom 1./XII 76 an.
3. Der interne Gütertarif der Gäubahn vom 4./XII 76.
4. Der Gütertarif der Station Basel vom 1./IV 65, soweit dies den internen Verkehr der S.C.B. betrifft.

(S.C.B. 20./XII 76.)

Die bisherigen Taxen ab Olten und nördlich gelegenen S.C.B.-Stationen nach und ab Solothurn (Alt- und Neu-Solothurn), Selzach, Grenchen, Pieterlen und Biel, werden ermässigt; ferner werden die Stationen Busswil und Lyss in dieser Verkehrsrichtung Centralbahnstationen, weil deren Verkehr nach und vom Norden auch über die Gäubahn geht und nicht mehr via Biel oder Zollikofen.

Die neuen directen Tarife über Biel und Lyss hinaus, sind derzeit unseres Wissens noch nicht publiziert.

Emmenthalbahn.

Die Lieferfrist für den Transport von Gütern in Eil- und gewöhnlicher Fracht im directen Verkehr mit andern Bahnen soweit derselbe über Derendingen vermittelt wird, erfährt eine Verlängerung um einen Tag.

(E.B. 14./I 77.)

Jura-Bern-Luzern-Bahn.

Interner Verkehr der Stationen des früheren Jura-Industriel (Corcelles, Chambrelen, Geneveys s./Coff., Haut-Geneveys, Convers, Chaux-de-fonds und Locle).

Mit dem 1. Januar 77 tritt im internen Verkehr dieser Stationen ein neuer Gütertarif in Kraft.

(J.B.L.B. 27./XI 76.)

Diese Taxänderung hat einstweilen noch keinen Einfluss auf den directen Verkehr der Stationen Corcelles bis Locle mit den übrigen schweizerischen Bahnen.

Nationalbahn.

Gütertarif für den internen Verkehr. I. Nachtrag gültig mit 1. Januar 77, enthaltend ermässigte Ausnahmesätze für Güter der Classe E von den Stationen Constanța - Eitzweilen nach Winterthur und vice-versa. (N.B. 28./XII 76.)

Reexpeditionstarif ab Constanța transit für die Beförderung von Gütern aus Bayern und Oesterreich nach Winterthur via Eitzweilen, gültig mit 1. Januar 77. (N.B. 29./XII 76.)

Dieser Tarif ist von der Güterexpedition Winterthur gratis erhältlich. Die bezüglichen Sendungen müssen auf dieser Route in Constanța umgecartiert werden. Directer Verkehr d. h. directe Abfertigung zwischen Bayern, Oesterreich etc. und Winterthur besteht dermalen nur via Romanshorn (N.O.B.)

Supplément commercial

au „Chemin de fer“ N°. 5.

N°. 2.

2. Februar 1877.

II.

Gütertarife für den directen schweizerischen Verkehr mit dem Auslande.

Neu erstellte Tarife etc.

Badisch-Schweizerischer Verkehr.

Mit 1. Januar 77 wird ein Gütertarif ab Basel (Bad. Bahn) nach den Nationalbahn-Stationen Ober-Winterthur - Rielasigen und Stein-Emmishofen in Kraft treten. (N.B. 28./XII 76.)

Gleiche Taxen bestehen ab Basel Centralbahnhof via Brugg-Winterthur (s. Nachtrag XIV zum Tarif von Basel S.C.B. 71).

Bayrisch-Schweizerischer Verkehr.

Gütertarif vom 1./XII 73, III. Nachtrag gültig mit 20. Januar 77, enthaltend directe Getreidefrachtsätze ab der Bayrischen Staatsbahn. (V.S.B. 10./I 77.)

Betrifft nur den Verkehr mit den Stationen der V.S.B. via Lindau-Rorschach beziehungsweise St. Margrethen und Wallisellen.

Italienisch-Schweiz.-Südbadischer Verkehr.

Zufolge Mittheilung der Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen, bleibt der Italienisch-Schweizerisch-Südbadische Gütertarif vom 1. November 71 noch über den 1. Januar 77 hinaus bis auf Weiteres in Kraft. (N.O.B. 22./XII 76.)

Dieser directe Verkehr mit Italien betrifft nur die Schweizerischen Stationen Basel, Schaffhausen und Romanshorn. Sicherem Vernehmen nach sind auch Unterhandlungen über einen directen Italienisch-Schweizerischen Verkehr via Genf-Modane (Mont-Cenis) im Gange.

Oestr.-Ungar.-Schweiz. Verkehr.

Gütertarif vom 1./I 73, XVII. Nachtrag gültig mit 1. Januar 77, enthaltend ermässigte Frachtsätze für den Transport von Nutzholz ab Wien, Linz, Klein-München, St. Valentin und St. Pölten nach Romanshorn, Basel-, Verrières- und Genf-transit mit Bestimmung nach Frankreich. (N.O.B. 11./XII 76.)

Siehe Bemerkungen zum XVI. Nachtrag in der Beilage zu Nr. 23 des letzten Bandes.

Gütertarif vom 1./I 73, XVIII. Nachtrag gültig mit 15. Januar 77, enthaltend einen Special-Frachtsatz für raffinierten Zucker in Ladungen von minimum 100 Ctr. pro Wagen von Wien nach Genf loco. (N.O.B. 4./I 77.)

Fr. 4,16 pro 50 Kilogramm (bisherige Taxe, Nachtrag II, Specialtarif 3b, Fr. 4,64).

Russisch-Schweiz. Verkehr.

Während der Dauer der gegenwärtigen Verkehrsstörungen auf den Mittel- und Südrussischen Bahnen u. z. vom 1. Januar 77 an, finden Güter mit Bestimmung nach, oder mit Ursprung aus Russland, zu den Bedingungen des Reglements vom 1./I 76 auf Grund eines Interims-Tarifes ab den Schweizerischen Verband-Stationen (Basel, Verrières transit, Genf transit, Winterthur, Zürich und Romanshorn), auch nach Brody resp. Podwoloczska transit oder umgekehrt Beförderung.

Der Tarif vom 1. Januar 76 sammt Nachtrag bleibt ebenfalls in Kraft; die Versender resp. Empfänger der auf Grund desselben aufgegebenen Sendungen haben aber die Folgen der Verkehrsstörungen auf den Russischen Bahnen zu tragen. (N.O.B. 18./XII 76.)

Die temporäre Verkehrsstörung auf den Russischen Bahnen erklärt sich aus der Politik. Die Lieferfristen werden bis auf Weiteres nur bis zur russischen Grenze (Podwoloczska- und Brody transit) gewährleistet.

III.

Special- und Steinkohlentarife.

1. Für den schweizerischen Verkehr.

a) Neu erstellte Tarife etc.

Centralbahn.

Mit dem 1. Januar 77 treten folgende neue Tarife in Kraft:

1. Tarif für den Transport von Milch und Butter im Abonnement.

2. **Specialtarif** für den Transport von **Milch** und **Butter** als Eilgut (Taxirung nach dem wirklichen Gewicht).
 3. **Specialtarif** für den Transport von rohen und leicht behauenen **Bausteinen** (Quadern, Platten, Bruchsteinen) in Ladungen von 200 Ctr. pro Wagen.

Die bis dahin bestandenen gleichnamigen Tarife, werden auf besagten Zeitpunkt aufgehoben und ersetzt.

Diese Tarife haben ausschliesslich nur auf Transporte im internen Verkehr der Centralbahn und auf Grund der internen im Gütertarif enthaltenen Kilometer-Distanzen Anwendung zu finden. (S.C.B. 12./XII 76.)

Kommen auch im Verkehr mit den Stationen der Aargauischen Südbahn zur Anwendung.

Jura-Bern-Luzern-Bahn.

Milchtransporte im Abonnement. Mit 1. Januar 77 tritt hiefür ein neuer **Specialtarif** N. 5 in Kraft, welcher auf das metrische Mass und Gewicht basirt ist. Der bisher bestandene Specialtarif Nr. 5 wird hiedurch aufgehoben und ersetzt.

(J.B.L.B. 21./XII 76.)

Nordostbahn.

Milchtransporte im Abonnement. Mit 1. Januar 77 tritt hiefür ein nach dem metrischen Mass- und Gewichtssystem *revidirter Tarif* in Kraft, welcher auf sämmtlichen Linien der N.O.B. einschliesslich der B.B. und der Linien Effretikon-Hinwil sowie Sulgen-Gossau Anwendung findet.

(N.O.B. 13./XII 76.)

Vereinigte Schweizerbahnen.

Mit 1. Januar 77 tritt für den Transport von **Milch** im Abonnement ein *neuer Tarif* in Kraft, dessen Taxen den Distanzen und Masseinheiten des metrischen Systems angepasst sind.

Insoweit die Taxen des bisherigen Tarifs für die entsprechenden Distanzen und Quantitäten billiger sind als diejenigen des neuen Tarifs, bleiben erstere bis zum 1./IV 77 weiter in Kraft. (V.S.B. 30 XII 76.)

Westschweizerische Bahnen.

Specialtarif Nr. 52 für den Transport von **Milch** im Abonnement. Mit 1. Januar 77 wird ein solcher *Tarif* auf Grundlage des metrischen Mass- und Gewichtssystems für den internen Verkehr auf den Linien der Westschweizerischen und der Simplonbahn in Kraft treten.

(S.O. 15./XII 76.)

Bausteine, rohe und leicht behauene in Ladungen von 10 000 Kilogramm pro Wagen, ab Ostermundingen nach Emmenbrücke und Rothenburg via Langnau-Luzern. **Specialtarif** gültig mit 15. Januar 77.

(J.B.L.B. 8./I 77.)

Ein gleicher Specialtarif besteht auch für den Verkehr via Aarburg. **Steinkohlen.** **Specialtarif** der Station Basel für die Beförderung von Steinkohlen etc. nach der Central- und Westschweiz vom 20./XI 75. **I. Nachtrag** gültig mit 1. Januar 77, enthaltend Frachtsätze nach den Stationen der Gäubahn und der Linie Dierendingen bis Biel, sowie nach Bremgarten.

Die im Haupttarif vom 20./XI 75 enthaltenen Frachtsätze nach den Stationen Lyss, Busswyl, Alt-Solothurn, Selzach, Grenchen, Pieterlen und Biel und den Stationen der Emmenthalbahn, werden hiemit aufgehoben und ersetzt. (S.C.B. 20./XII 76.)

Taxermässigungen mit Rücksicht auf die kürzere Strecke via Gäu-bahn (Olten-Solothurn direct).

Mit dem 1. Januar 77 werden auf sämmtlichen Linien der Schweizerischen Eisenbahnen für deren direkten und internen Verkehr nachfolgende dem metrischen Mass- und Gewichtssystem entsprechende **Specialtarife** in Kraft treten:

Tarif für den Transport von Fahrzeugen und aussergewöhnlichen Gegenständen.

Tarif für den Transport von Bier in Fässern.

Tarif für den Transport von Consumtibilien als Eilgut. (S.C.B. als Präsidialverwaltg. 6./XII 76.)

Bekanntlich existierte bis zum letzten Jahreschluss unter dieser Category allgemeiner Schweizerischer Specialtarife ein solcher für die Beförderung von Eis mit Personenzügen. Das Hinfallen dieses Specialtarifs lässt sich wohl daraus erklären, dass dieser Artikel unter denjenigen des obengenannten Tarifs für Consumtibilien inbegriffen ist.

Im Uebrigen wird Eis meistens in Wagenladungen von 5000 oder 10 000 Kilos verfrachtet, wobei es die billigsten Frachtsätze geniesst (Cl. D

respective E im Ostschweizerischen und Classe C im Central- und Westschweizerischen Waarenverzeichniss) und somit den Rohmaterialien, wie Steine, Erde, Dünger etc. gleichgehalten ist.

Überdies wird uns von competenter Seite mitgetheilt, dass solche Eisladungen ohne Taxerhöhung auch zu den obigen Classensätzen mit Personenzügen befördert werden, soweit dies mit den Fahr-betriebsverhältnissen vereinbar ist. Um sich diese günstige Expeditionsweise zu sichern wird man daher gut thun, sich in jedem einzelnen Falle mit der Verwaltung der Aufgabestation zu verständigen.

2. Für den Verkehr mit dem Ausland.

Neu erstellte Tarife.

Baumwolltücher, Leinen sowie **Garne**, in Ladungen von 10 000 Kilogramm pro Wagen ab Elsässischen Stationen nach Wien. Für die Beförderung dieser Waaren besteht zwischen Basel transitzt und Wien eine Taxe von **Fr. 6,63 pro 100 Kil.** (N.O.B. 5./I 77.)

Eis in offenen oder bedeckt gebauten Wagen ab Netstall nach Mannheim. Für solche Transporte via Zürich-Basel (S.C.B.)-Verbindungsbahn oder via Zürich-Basel-Waldshut kommt eine Taxe von **Fr. 185,35 pro 10 000 Kilogramm** zur Erhebung. (N.O.B. 15./I 77.)

Getreide- und Mehl-Export aus **Bayern** nach **Romanshorn**. Mit 1. Januar 77 tritt hiefür ein **Ausnahmetarif** in Kraft. (N.O.B. 20./XII 76.)

Ist bei der Lagerhausverwaltung Romanshorn zu beziehen.

IV.

Verschiedene Publicationen

im Januar 1877.

Schweizerische Eisenbahnen.

Mit 1. Januar 77 wird ein neues **Reglement**, enthaltend Bestimmungen über Normalgewichtssätze und Probewägungen nach dem metrischen System auf allen Linien der Schweizerischen Eisenbahnen für deren directen und internen Verkehr in Kraft treten.

Das frühere Reglement vom 1./V 72 wird dadurch aufgehoben. (S.C.B. 28./XII 76.)

Die Normalgewichtssätze, wonach das Tax-Gewicht grösserer Partiensendungen oder Rohmaterialien nach dem cubischen Inhalt des Gutes oder nach der Stückzahl festgestellt werden kann, kommen in neuerer Zeit wenig oder selten mehr zur Anwendung.

Wenn die Versandstation, die Empfangstation oder eine Uebergangstation, welche das Gut zu passiren hat mit einer Brückenwaage (Geleisewaage, Bascul) ausgerüstet ist, findet immer wirkliche Abwägung statt. Bei der N.O.B. z. B. fehlt diese Einrichtung nur noch wenigen Stationen.

Westschweizerische Bahnen. Jura-Bern-Luzern-Bahn. Emmenthalbahn und Centralbahn.

Die auf 1. Januar 77 angekündigten neuen Transportbedingungen zu den Gütertarifen der obgenannten Bahnen für den internen und directen Verkehr, können eingetretener Hindernisse wegen einstweilen nicht in Kraft treten und bleiben daher bis auf weitere Anzeige die bezüglichen Vorschriften des § 47 und 48 des Transportreglements vom 15./III 62 in Gültigkeit. (S.C.B. Dezember 76.)

Das neue deutsche Eisenbahn-Tarifsystem und die schweizerischen Transport-Grundtaxen.

Bei Anlass der voraussichtlich in diesem Jahr noch in Kraft tretenden Tarifreform auf den deutschen Eisenbahnen*), mag es unter jetzigen Verhältnissen als zeitgemäss erscheinen, die hiebei zur Einführung kommenden Maximal-Grundtaxen für den Gütertransport mit denjenigen der schweizerischen Bahnen in Vergleichung zu bringen, und damit gleichzeitig eine Hauptursache der gedrückten Finanzlage der schweizerischen Eisenbahnen an's Licht zu ziehen.

Einige vorausgehende allgemeine Erläuterungen, speziell nur das deutsche und schweizerische Tarifwesen betreffend, mögen zur Orientirung dienen.

*) Zu näherer Belehrung über die Ursachen und das Wesen der deutschen Eisenbahn-Tarifreform verweisen wir u. A. auf die in Carlsruhe, Macklot'sche Druckerei, erschienene Broschüre, betitelt: „Das Gütertarifwesen der deutschen Eisenbahnen. Erläuterungen zu dem in Dresden vereinbarten Entwurfe eines gemeinsamen deutschen Tarifsystems.“ Ferner verweisen wir auf die, im Jahr 1876 in deutschen Fachzeitschriften, z. B. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Annalen des deutschen Reiches etc., geschriebenen Erläuterungen über diese Angelegenheit.

Bei Ertheilung von Concessions zum Eisenbahnbau wurden von den betreffenden Behörden die Grenzen der Transport-Grundtaxen festgestellt, welche den Bahngesellschaften als Basis der zu erstellenden Tarife für den Personen- und Gütertransport zu dienen haben.

In der Schweiz erfolgte vor Uebergang der Concessionsbefugniss an den Bund die Festsetzung der Maximalgrundtaxen durch die Kantonsregierungen. Einheitliche Bestimmungen, wie solche in der dato bestehenden schweizerischen Normalconcession vom Jahre 1873 aufgestellt sind, waren damals nicht vorhanden und in Folge dessen erhielten die schweizerischen Bahngesellschaften, je nach den für die bei der Concessionierung obwaltenden günstigen oder ungünstigen Factoren, mehr oder minder hohe Grundtaxen, welche ein einheitliches Tarifsystem von vorneherein unmöglich machten.

Ungefähr in gleicher Weise gelangten die deutschen Bahngesellschaften von Seiten der bestehenden Staatsregierungen zu ihren Grundtaxen.

Die Rücksichtnahme auf die Natur, den Werth und die Productionsgebiete der Waaren, sowie fernere Rücksichten auf die Landesindustrie etc. etc. führte zur Classification der Waaren, zu Special- und sogar zu den geächteten Differentialtarifen.

In der Schweiz bestehen bekanntlich nur noch zwei verschiedene Classificationssysteme.

So richtig in vieler Hinsicht die Werth-Classificationstheorie ist, so trug dieselbe doch speciell in Deutschland, Mangels eines einheitlichen systematischen Vorgehens der deutschen Eisenbahnverwaltungen, sehr Vieles dazu bei, das deutsche Tarifwesen in den bekannten chaotischen Zustand zu bringen.

Das neue deutsche Tarifsystem ist ein Product der Vermittlung zwischen dem reinen Wagensystem der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen und den Classificationssystemen der übrigen deutschen Bahnen. Wenn auch dem Ersteren bei einiger Vollkommenheit die Zukunft gehört, so darf das nun vorerst zur Einführung gelangende System, welches sich unseres Wissens demjenigen der Bayerischen und Hannoverischen Staatsbahnen am meisten nähert, als das Resultat wohlerwogener Vermittlung und Anpassung an tatsächlich bestehende Verhältnisse betrachtet werden, womit die Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens wieder einen höhern Standpunkt gewonnen hat, dessen Bedeutung die schweizerischen Bahnverwaltungen, so weit es in ihrer Macht liegt, nicht ignoriren sollten.

Die Grundzüge dieses neuen Tarifsystems sind in Kürze folgende:

Sämmtliche zum Transport gelangenden Waaren zerfallen in Eilgut, Stückgut und Wagenladungsgüter.

A. Eilgut wird zu den im Tarif ausgesetzten Frachtsätzen befördert.

Eilgut in Wagenladungen, ohne Unterschied der Artikel, zum doppelten Satz der allgemeinen Wagenladungsklassen.

B. Stückgut. Zu den Stückgut-Frachtsätzen werden alle Güter befördert, soweit sie der Versender nicht als Eilgut und nicht als Wagenladungen aufgibt.

C. Wagenladungen: Classe A und B. Zu den Sätzen der Classe A und B werden alle diejenigen Güter befördert, welche in dem Verzeichnisse der Special- und Ausnahmetarife nicht besonders namhaft gemacht sind, und welche von dem Versender mit einem Frachtbrief für einen Wagen als Wagenladungen aufgegeben werden.

Bei Aufgabe von mindestens 5000 kilogr. oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen, kommen die Frachtsätze der Classe A und bei Aufgabe von mindestens 10 000 kilogr. pro Wagen oder Frachtzahlung hiefür, die Frachtsätze der Classe B zur Anwendung.

Die Frachtberechnung geschieht in diesen Classen folgendermassen:

On jedem Wagen wird die Fracht zu dem Satze der Classe A nach dem wirklichen Gewicht, mindestens aber für 5000 kilogr. erhoben. Ergibt jedoch die Berechnung für 10 000 kilogr. zu dem Satz der Classe B eine geringere Fracht, so kommt diese zur Erhebung.

Das Zusammenladen beliebiger Güter ist gestattet, insoweit nicht reglementarische Bestimmungen entgegenstehen.

D. Specialtarife I., II., III., IV. Zu den Frachtsätzen der Specialtarife werden die in dem betreffenden Verzeichnisse aufgeführten Güter befördert, wenn der Versender sie mit einem Frachtbrief in Ladungen von mindestens 10 000 kilogr. auf einen Wagen aufliest, oder die Fracht für dieses Gewicht bezahlt.

Bei Aufgabe von Quantitäten unter 10 000 kilogr., jedoch von mindestens 5000 kilogr. pro Wagen, werden bis auf Weiteres die Güter der Specialtarife zu den Sätzen der Classe B tarifirt, wenn nicht der betreffende Tarifzettel für 10 000 kilogr., bzw.

für die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens eine billigere Fracht ergibt.

Wagenladungen können auch aus verschiedenen Gütern eines und desselben Specialtarifes, oder der verschiedenen Specialtarife, oder auch aus Gütern aller Art (Classe A und B) nebst solchen der Specialtarife formirt werden, in den letzteren Fällen kommt die Taxe nach dem dabei befindlichen höchst tarifirten Artikel zur Anwendung, sofern nicht bei gesamter Gewichtsangabe die Einzelberechnung sich billiger stellt.

Zur näheren Kenntnissnahme der speciellen Vorschriften für bestimmte Transportartikel, sowie in Betreff des Verzeichnisses derjenigen Güter, welche zu den Specialtarifzetteln befördert werden können, verweisen wir auf die Eingangs erwähnte Broschüre.

Die Maximal-Grundtaxen, nach welchen die Güterbeförderung stattfindet, sind folgende:

Tarif-Einheitssätze.

| | Per Tonne (20 ⁰ /o) | Per Zentner | Expeditions-Gebühren |
|-------------------------------|--------------------------------|-------------|----------------------|
| | u. Kilometer. | u. Stunde. | per 100 kilogr. |
| <i>Doppelte Stückgut-Taxe</i> | | | |
| I. Eilgut, | Cts. 15 | Cts. 3,6 | 25 Cts. |
| II. Stückgut | Cts. 10 | " 2,4 | 25 " |
| Wagenladungs-Classe A | " 10 | " 2,001 | 15 " |
| B | 8,33 | " 1,5 | 15 " |
| Specialtarif I. | " 6,25 | " 1,2 | 15 " |
| II. | " 5 | " 0,989 | 15 " |
| III. | 4,125 | " 0,81 | 15 " |
| IV. | 3,375 | " 0,81 | 15 " |

(Nach neuesten Berichten sollen nur 3 Specialtarife erstellt werden.)

Nach der Natur der Transportleistung zerfallen, wie ersichtlich, obige Ansätze in Streckentaxen ohne progressive Abstufung und in Expeditionsgebühren basirt auf die Gewichtseinheit von 100 kilogr.

Eine Zusammenstellung der verschiedenen schweizerischen Transport-Grundtaxen liegt uns zur Vergleichung mit denjenigen der deutschen Bahnen nicht vor, wir können uns daher nur an die Bestimmungen der Normal-Concession halten. Nach denselben dürfen für die Beförderung von Waaren im Maximum 1 Cts. per 50 kilogr. und Kilom. = 4,8 Cts. per Zentner und Stunde verlangt werden. Wenn nun s.Z. einzelnen Bahngesellschaften etwas höhere Grundtaxen bewilligt wurden, so sind dieselben von den genannten Ansätzen jedenfalls nicht gross verschieden, der Unterschied aber gegen die den deutschen Bahnen bewilligten Ansätze, bezw. das Zuschlagsrecht von Expeditionsgebühren, ist sehr bedeutend.

Abgesehen davon, dass die schweizerischen Bahnen ihren Kohlenbedarf mit erheblichen Mehrkosten jetzt noch wie vor 25 Jahren aus dem Ausland zu beziehen haben, so hat ferner der seit 25 Jahren zugemommene Minderwerth des Geldes auch die Eisenbahnverwaltungen in jeder Beziehung getroffen. Diese, noch mit vielen andern Factoren verbundene Zunahme der Betriebskosten wird nur zum geringsten Theil durch die Erhöhung des Verkehrs ausgeglichen, da mit demselben die Verzweigung des schweizerischen Eisenbahnnetzes Schritt gehalten hat.

Gestützt auf diese allgemeinen Erwägungen dürfen wir, ohne vorerst mit Zahlen zu beweisen, die Behauptung aussprechen: *Die niedrigen Gütertransport-Taxen der schweizerischen Bahnen sind eine Hauptursache ihrer gedrückten Finanzlage, und es können dieselben, ungeachtet aller Einschränkungen und Ersparnisse, nur durch eine einheitliche Erhöhung der Gütertransporttaxen vor dem jährlich drohender herantretenden Ruin gerettet werden.*

Das Flickwerk einer successive eintretenden Taxerhöhung für einzelne Strecken gesellt zu der Finanzmisere auch noch die Tarifmisere, währenddem ein einheitliches systematisches Vorgehen beides aus dem Wege räumt und nebenbei mit der als dann möglichen Vereinfachung des Transport- und Rechnungswesens, jedenfalls bedeutende Summen erspart werden können.

Es kann hauptsächlich eingewendet werden, eine Erhöhung des Transportes werde die ohnehin schon bedrängte schweizerische Industrie noch mehr belasten, und eine weitere Preisseigerung sämmtlicher Lebensbedürfnisse hervorrufen. Ferner seien die schweizerischen Bahnen, soweit dieselben als Transitlinien in Betracht kommen, der ausländischen Concurrenz nicht mehr gewachsen. Dem ist aber nicht so, denn eine mässige, von der Industrie, bezw. von den Producenten auf die Consumenten übertragene Erhöhung der Frachten, würde der grossen Vertheilung auf den Waaren- und Producten-Markt keinen nennenswerthen Einfluss ausüben, überdiess könnten die hauptsächlichsten

Nahrungsmittel wie Getreide, Kohl, Kartoffeln etc. von einer Taxerhöhung ausgenommen werden. Was ferner die Concurrentfähigkeit gegenüber den ausländischen Bahnen anbetrifft, so werden die schweizerischen Bahnen derselben um so eher Stand halten können, als bekanntlich auf den deutschen und oberitalienischen Bahnen eine Taxerhöhung ebenfalls in Wurf liegt.

Einer Erhöhung der Grundtaxen kann überhaupt in umfassender Erwägung der bestehenden und sich hieraus weiter entwickelnden schweizerischen Eisenbahnverhältnisse nicht widergesprochen werden, denn der jetzige Nothstand der schweizerischen Bahnen widerlegt von vornherein jede prinzipielle Einrede.

Der Initiative der schweizerischen Bahnverwaltungen muss ein Vorgehen in dieser Richtung überlassen werden, und wir zweifeln nicht daran, dass dies früher oder später erfolgen wird.

Von unseren hohen Bundesbehörden ist dagegen vertrauensvoll zu erwarten, dass sie diese Bestrebungen thatkräftig und weitsichtig unterstützen, und die schweizerischen Eisenbahnen nach vorausgegangener unermesslicher Schädigung des Volkswohlstandes weder in die Hände ausländischer Geldmächte fallen lassen noch derjenigen politischen Strömung Gehör geben, welche das Eisenbahnwesen zur Bundessache machen möchte. Das Vorgehen der benachbarten ausländischen Staaten ist für unsere republikanische Schweiz absolut nicht massgebend und es müsste bei unseren demokratischen Einrichtungen als Nationalunglück

betrachtet werden, wenn solche Bestrebungen jemals von Erfolg begleitet wären.

Der Ausspruch der Minorität der Eisenbahnkommission des schweizerischen Nationalrathes vom Mai 1852, den wir hier folgen lassen, ist heute noch gültig.

„Als eine Hauptschwierigkeit gegen den Bundesbau stellt sich die finanzielle Seite desselben heraus. Wir scheuen uns nicht, die Behauptung aufzustellen, dass die Contrahirung einer „Nationalsschuld in der Schweiz mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Staatsausgaben-Etats des Bundes und der Kantone und die vorhandenen Hülfsquellen diese Ausgaben zu decken, lediglich zum Zweck der Vertheidigung der Freiheit und der Integrität des Landes gerechtfertigt erscheint, und dass das Eingehen von Staatsschulden für andere, und wären es auch sogenannte productive Zwecke, in der Regel vermieden werden soll. Hüte sich die Eidgenossenschaft vor dem ersten Schritt, der zum Abgrund des Staatschuldenwesens führt. Mögen die Lasten bei Contrahirung solcher Nationalsschulden, sei es durch Schaffung von Papiergele, sei es mittelst Abschliessung von Anleihen, auch vorübergehend, die Vorteile bleibend sein, so viel ist sicher, dass sogenannte productive Staatsschulden nur zur häufig destructiv werden und dass die Ungunst der Zeiten, dass Theuerung, Kriegsgefahren etc. die Lasten verlängern und erhöhen und neue Lasten auf die alten häufen können.“

C. M.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Gemäss Beschluss des Verwaltungsrathes wird der auf **1. Januar 1877** fällige Coupon Nr. 36 der Prioritätsactien vom **1. Juli 1859** (Serie B) und Nr. 26 der Prioritätsactien vom **31. März 1865** (Serie C) mit Fr. 5 per Actie von Fr. 500, respective Fr. 1 per Antheilschein von Fr. 100, vom **29. Januar** an bei den gleichen Stellen, wie für die Obligationen-Coupons, gegen Abgabe der Coupons und eines **Bordereau** über dieselben, eingelöst.

St. Gallen, 24. Januar 1877.

[M380Z]

Die Generaldirection.

Vereinigte Schweizerbahnen.

In Folge der von der Direction der Schweizerischen Nordostbahn auf den 15. April 1. J. zunächst für ihren internen Verkehr angeordneten Erhöhung der Personentaxen für **Hin- und Rückfahrt** sehen wir uns veranlasst, die s. Z. zur Gleichstellung mit den betreffenden Taxen der Nordostbahn ermässigten Taxen der **Retour-Billete** zwischen

den Stationen **Winterthur** bis **Aadorf** einerseits und **St. Gallen-Rorschach** und weiter anderseits; den Stationen der **Glattlinie** **Zürich** bis **Uster** einerseits und **Utznach-Ziegelbrücke** und weiter in der Richtung **Sargans** und **Glarus** anderseits; den Stationen **Glarus**, **Netstall**, **Näfels** und **Ziegelbrücke** einerseits und den übrigen Stationen der **Glatt- und Linthlinie** anderseits; endlich den Stationen der **St. Galler- und Rheinthallinie** bis **Oberrriet** einerseits und denjenigen der **Glatt-, Linth- und Glarnerlinie** anderseits, soweit die Taxen via Wallisellen oder Effretikon-Wetzikon gebildet sind, auf den **1. Mai** 1. J. ebenfalls entsprechend zu erhöhen, beziehungsweise auf den normalen Betrag (doppelte Taxe einfacher Fahrt mit 20% Rabatt) zu stellen.

Desgleichen werden auf den nämlichen Termin — 1. Mai 1877 — die bisherigen **Retourtaxen zwischen St. Gallen und Rorschach** aufgehoben und sowohl im Localverkehr als in allen andern Tarifen, in denen sie enthalten sind, von jenem Zeitpunkte an zu den normalen Taxen für Retourbillete berechnet werden.

St. Gallen, den 30. Januar 1877.

(M130G)

Die Generaldirection.

Druck und Verlag von Orell Füssli & Co. in Zürich

Zeichnungs- und Modellirschule

in BASEL

Die durch Abbitte erledigte Stelle

(H206Q)

eines Lehrers

der mechanisch-technischen Abtheilung unserer Anstalt ist neu zu besetzen.

Eintritt: 1. Mai 1877. Stundenzahl: 25—28 wöchentlich. Jahresgehalt: circa Fr. 4000.

Bewerber um diese Stelle sind ersucht ihre Eingabe bis **10. Februar** 1. J. an den Unterzeichneten zu richten, welcher auch bereitwillig alle näher zu wünschenden Aufschlüsse ertheilen wird.

Basel, 18. Januar 1877.

Für die Commission
der Zeichnungs- und Modellirschule.

Der Vorsteher:

A. Hoffmann-Burckhardt.

Carrières de Molasse

Le soussigné offre à Messieurs les Architectes et Constructeurs les pierres de taille de ses carrières en molasse première qualité, bleue et grise, brutes, ébauchées ou taillées; qu'il rendrait en gare Fribourg, ou à une Station quelconque. S'adresser à

(1711)

Cl. Winkler-Guérig, entrepreneur, Fribourg, Suisse.

Ziegelhütte Fisibach

bei Kaiserstuhl.

In der Ziegelhütte Fisibach können von nun an Ziegel, Kalk- und Backsteine bezogen werden. Auch werden auf das Frühjahr accordweise Lieferungen übernommen.

(1706)

Bucher, Ziegler.

Giesserei und Façonschmiede

ROMANSHORN (Schweiz)

Specialität in Anfertigung von Eisenbahnmaterial, Weichen, Bahn- und Signalzeichen, Drehscheiben, Krahnen, Barrières, Brücken etc., Façonschmiedestücke in Stahl und Eisen jeder Art, Achsen, Puffer, Pufferhülsen, Zughaken, Ersatzbeschläge, Artikel für Eisenwarenhandlungen, Grab- und Hebwerzeuge, Winden etc., vorzüglicher Hartguss, Grauguss, Gelbguss.

(1540)

Bohranlagen für Sprengarbeit

beim Tunnel- und Steinbruchbetrieb,

Steine-Zerkleinerungsmaschinen

zur Darstellung von Strassenbaumaterial, Eisenbahnbeschotterung, Beton und Mauersand,

Trassmühlen und Mörtelmaschinen, Baupumpen und Centrifugalpumpen

liefert als Specialität seit 1864

M. Neuerburg,

Ingenieur- u. Baubureau in Kalk b. Cöln a. Rhein.