

Deutsche Reichscommission für die Eisenbahntarifreform

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: Article

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Band (Jahr): 2/3 (1875)

Heft 14

PDF erstellt am: 16.05.2024

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-3893>

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.

gewiss derselben Berücksichtigung, wie das Publicum der Hauptstationen.

„Die Verwaltungen werden auf alle schriftlichen Beschwerden antworten.“

Das deutsche Betriebsreglement sagt (§ 4):

„Die Verwaltung hat baldmöglichst auf alle Beschwerden zu antworten, welche unter Angabe des Namens und des Wohnorts des Beschwerdeführenden erfolgen.“

Antwort auf schriftliche Beschwerden war bisher ziemlich allgemeiner Usus. Dass daraus nun eine Verpflichtung gemacht wird, ist billig; aber auch auf mündliche Beschwerden sollte eine Antwort gefordert werden dürfen.

Bezüglich der Veröffentlichung der Fahrtenpläne (§ 4) wünschten wir sehr, dass hierin eine Besserung gegenüber dem jetzigen Zustande eintreten würde. Es ist mit ausserordentlichen Schwierigkeiten verbunden, wenn die Fahrten der verschiedenen schweiz. Bahnen aus den verschiedensten Fahrtenplänen zusammengesucht werden müssen, und zudem kann heute dem Publicum im grossen Ganzen wohl nicht mehr zu gemuthet werden, sich in den Bahnen und den zu den verschiedenen Gesellschaften gehörenden Linien so genau zu orientiren, dass auch immer gerade der richtige Fahrtenplan aufgesucht wird. Ausserdem bietet der jetzige Zustand den Nachtheil, dass einzelne Bahnen die Anschlussverhältnisse der Nachbarbahnen theilweise absichtlich gar nicht oder nur ungenügend in ihre Fahrtenpläne aufnehmen, um auf die Concurrenzlinien nicht aufmerksam zu machen. — Diesen Uebelständen könnte durch eine grosse Gesamtausgabe der schweiz. Fahrtenpläne etwa in zwei bis drei grösseren Gruppen, bearbeitet und zusammengestellt durch das Eisenbahn- und Handelsdepartement abgeholfen werden, und jede Bahn sollte zudem verpflichtet werden, diese Fahrtenpläne stets zusammenhängend an den verschiedenen Anschlagsorten anzubringen.

Ebenso denken wir, dass die Güterzüge auch dann in die Fahrtenpläne aufgenommen werden müssen, wenn sie keine Personen befördern. Es ist dies besonders auf Nebenstationen für die Handelswelt gewiss erwünscht, sei es wegen der Ablieferung der Güter, der Berechnung der Lieferzeit sei es wegen Controlle der Bahnen durch das expedirende Publicum; allerdings dürfte hiegegen die Frage der Aenderungen in der Fahrtenordnung der Güterzüge Erwägung finden; während hinwieder der directe Stückgüterverkehr eine möglichste Stabilität der Güterzüge der einzelnen Bahnen und deren Correspondenz erfordern wird. — Durch die Nichtaufnahme der Güterzüge in die Fahrtenpläne könnte die Frage nahe treten, ob sie dessen ungeachtet als ordentliche Züge zu betrachten seien oder ob nicht in gewissen Fällen hiedurch eine den Bahnen gewiss unliebsame Unterordnung der Güterzüge unter gewisse Extrazüge erfolgen könnte. Wir denken z. B. an Militärextrazüge.

In den früheren Artikeln über das Transportgesetz, welche in unserm Blatte erschienen, sind die Bestimmungen des § 5 bereits als eine wesentliche Neuerung hervorgehoben worden, namentlich bezüglich der Einschränkung der Transportpflicht, wenn die Transportmittel in Folge einer durch ausserordentliche Umstände veranlassten Geschäftsüberhäufung unzureichend sind.

Bezüglich der Regulirung der Stationsuhren nach den eidgen. Telegraphenuhren § 6 bemerken wir, dass in der Schweiz überall die astronomische Bernerzeit für Telegraphen-, Eisenbahn- und bürgerliche Uhren gilt. Nur Genf hat noch eine eigene bürgerliche Zeit von früheren Jahren her und wol, weil Genf die erste Sternwarte hatte. Auf dem Bahnhofe in Genf findet man daher die Genfer und die Bernerzeit. Sonst ist es ein allgemeiner Usus, dass sämtliche Uhren eines Landes nach der astronomischen Zeit der Hauptstadt sich richten; so hat Frankreich die Pariser Zeit, Italien die von Rom, Württemberg die Stuttgarter etc. Nur Länder mit sehr grosser Längenausdehnung von Osten nach Westen haben verschiedene Uhrzeiten, so z. B. gilt in Rheinpreussen die Cölner Uhr und nicht die Berliner; in Oesterreich dagegen gilt im ganzen Lande die bürgerliche Zeit, also auch bei den Bahnen. Es wäre sonst in den extremsten Gegenden des Reiches der Mittag gar zu weit von der Sonnen culmination entfernt und er würde zu einem *lucus a non lucendo*!

Für die Schweiz, als ein Land von geringer Flächenausdehnung, differirt jedoch die Berner Zeit mit der wahren astronomischen Zeit von einzelnen Ortschaften nur unwesentlich.

In der Anordnung von Extrazügen (§ 7) sollten die Bahnverwaltungen, soweit es Fahrtenplan und übrige Betriebsverhältnisse erlauben, den Wünschen des Betsellers bezüglich der Abfahrtszeit und Fahrgeschwindigkeit etc. möglichst Rechnung zu tragen pflichtig sein, und indem wir unsere Bemerkungen zum Allgemeinen Theil des Entwurfes abschliessen, drücken wir noch bezüglich der Tarife und Taxen (§ 8) den Wunsch aus, es möchte gefordert werden, dass diejenigen für den Personenverkehr in die Fahrtenpläne aufgenommen werden.

(Fortsetzung folgt.)

* * *

Deutsche Reichscommission für die Eisenbahntarifreform.

Die Verhandlungen der Eisenbahntarif-Commission sind am 14. September geschlossen worden. Mit Stimmeneinhelligkeit einigte sie sich in dem Beschlusse, dass unter allen Umständen ein einheitliches Tarifsystem für ganz Deutschland festgehalten werden müsse, so dass also der jetzige Zustand des Nebeneinanderbestehens des sogenannten elsass-lothringischen und des Classifications-Systems in der Folge in Fortfall kommen wird. Demnächst wurde der Grundsatz angenommen, dass es in erster Reihe Sache des Befrachters sei, zu erklären wie er die von ihm aufgegebenen Effecten und Waaren verfrachtet haben wolle, namentlich ob dies in offenen oder verdeckten Wagen zu geschehen habe, wobei denn natürlich auch das zu übernehmende Risiko für die Verfrachtung in offenen Wagen dem Verfrachter zufällt. Dies führte dazu, dass man ferner den Grundsatz aufstellte, es solle die Verfrachtung in offenen Wagen der Normirung der Tarife zu Grunde gelegt werden, im Vergleich wozu dann ein bestimmter procentualer Zuschlag bei der Verfrachtung in geschlossenen Räumen platzzugreifen hätte. Es gelangte ferner der Grundsatz zur Annahme, dass ganz generelle Maximal-Tarife festzustellen seien, dass aber bis zu diesem Maximalbetrag sowohl nach oben wie nach unten den Eisenbahnen völlig freie Bewegung gelassen werden müsse. Um den Tarifen zu gleicher Zeit Stabilität zu sichern und die practische Durchführung dieser Grundsätze zu garantiren, wurde die Ueberwachung der ganzen Tarife durch eine oberste Centralbehörde unter Assistenz von Eisenbahnfachmännern für nothwendig erklärt, und endlich auch die unbedingte Publicität der Tarife beschlossen.

* * *

Deutsches Reich.

Das Reichs-Eisenbahnamt hat Anfangs dieses Jahres Veranlassung genommen, die deutschen Eisenbahn-Verwaltungen zur Hebung der Schwierigkeiten bei Feststellung und Abwicklung von Entschädigungsansprüchen aus dem Transportverkehr auf die bei den Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen vornehmlich in grossen Handelsplätzen bewährt gefundene Einrichtung aufmerksam zu machen, nach welcher für die verschiedenen Zweige des Handels, der Industrie und der Gewerbe nach Benehmen mit deren Vertretung ein für allemal bestimmte zu vereidigende Sachverständige zur raschen Feststellung des Thatbestandes und zur Begutachtung des Geldwerths der Beschädigungen von Gütern gewählt werden, deren Entscheidung die Interessenten annehmen. In Folge dessen hat das Beispiel der Reichsbahnen Nachahmung gefunden bei den badischen Staatsbahnen, der Berlin-Hamburger, der Breslau-Warschauer, der Kottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft, der königlichen Direction in Frankfurt a. M., der Lübeck-Büchener und der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft, der königlichen Direction in Wiesbaden, der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, der Oberschlesischen Eisenbahn, der Ostbahn, der Ostpreussischen Südbahn, der Rechte Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft, der königlichen Direction in Saarbrücken, der Tilsit-Insterburger Eisenbahngesellschaft. Andere Eisenbahnverwaltungen haben eine ähnliche Einrichtung bereits seit längerer oder kürzerer Zeit mit befriedigendem Erfolg eingeführt, während einzelne Verwaltungen, wengleich sie die Zweckmässigkeit der vom Reichs-Eisenbahnamt empfohlenen Einrichtung im allgemeinen nicht verkennen, solche doch für ihr Verkehrsgebiet nicht für geboten oder geeignet erachten.

* * *

Zum österreichischen Eisenbahnprogramm.

Das „Neue Wiener Tagblatt“ theilt das Nördling'sche Eisenbahnprogramm in folgender Weise mit, soweit es sich auf Concentrirungspläne bezieht:

Eigenthum und Betrieb der österreichischen Eisenbahnstrassen werden in folgende sieben Hauptgruppen eingetheilt werden: 1. Die Südbahn zieht die Graz-Köflacher, Wien-Pottendorfer, Leobersdorf-St. Pöltner, Divazza-Pola, die dalmatischen Bahnen, die Leoben-Vordernberger, dann die cisleitha-