

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 14

Artikel: Randbemerkungen zum Entwurf des neuen schweizerischen Transportreglementes
Autor: St.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3892>

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: 28.07.2025

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

Pour le profil de fer à double T 219/69/10^{m/m} G = 29 h/g donc

$$\frac{I}{a} = 0,000214948.$$

$$\sigma \cdot \frac{2020}{0,000214018} = 9400000 \text{ h/g par m}^2 = 9,4 \text{ h/g par } 1 \text{ m/m}^2.$$

Arbalétrier b Résistance à l'écrasement.

$$P = \pi^2 \frac{I \cdot E}{l^2} = \pi^2 \frac{0,00002354528 \cdot 20,000,000,000}{4 \cdot 8272}$$

$$P = 197400 \text{ h/g charge nécessaire pour l'écrasement} \frac{197400}{20400} = \text{sécurité de 9.}$$

2. a) Tirants en fer plat 8500 h/g.

Pour une épaisseur de 0,012^{m/m} on a une largeur = $\frac{8500}{12 \times 12} = 60 \text{ m/m}$ pour 12 h/g de tension par 1^{m/m}. En ajoutant le diamètre d'un rivet de 20^{m/m} on obtient 60 + 20 = 80^{m/m}. Section = 80/12^{m/m}, $\sigma = 12 \text{ h/g}$.

b) Tirants en fer plat 19000 h/g.

Épaisseur = $12 \frac{19000}{12 \times 12} = 132 \text{ m/m}$, 132 + 20 = 152^{m/m}.
Section admise = 150/12^{m/m}, $\sigma = 12 \text{ h/g}$.

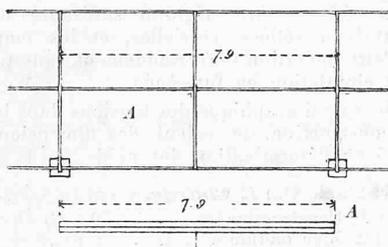
c) Tirants en fer plat 10900 h/g.

Épaisseur = $12 \frac{10900}{12 \times 12} = 76 \text{ m/m}$, 76 + 20 = 96^{m/m}.
Section admise = 100/12^{m/m}, $\sigma = 12 \text{ h/g}$.

3. Bielles 3500 h/g.

Pour éviter la flexion σ ne doit pas dépasser 2 h/g par ^{m/m} ce qui donne 2 l de 100/70^{m/m}.

4. Pannes principales.



Charge =	1. Zinc ondulé	8,3	h/g
"	2. Surcharge de neige	38	"
"	3. Vent	25	"
"	4. Construction	7	"
		78,3	h/g par m/□

de superficie.

Charge uniformément répartie 1. Couverture = 600 h/g.
2. Poids de la panne = 300 " / 900 h/g.

Charge au milieu 1350 h/g; charge définitive au milieu = 1350 + 450 = 1800 h/g.

$$M = \frac{1800}{2} \times \frac{7,9}{2} = 3555 \text{ kilogr.-mètre.}$$

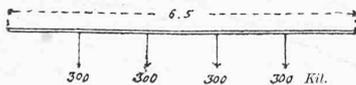
$$M = \frac{I \cdot \sigma}{a}, \sigma = \frac{a}{I} M.$$

Pour une section de fer à double T 200/110/10^{m/m} $\frac{I}{a} = 0,000268$

$$\sigma = \frac{3555}{0,000268} = 12,43 \text{ h/g par } 1 \text{ m/m}^2.$$

Flèche correspondante = 3 centimètres.

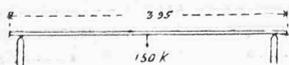
5. Arbalétriers intermédiaires.



$$M = 1204 \text{ kilogr.-mètre } \sigma = \frac{a}{I} M.$$

Pour un profil de fer à double T 121,5/82/8,5^{m/m} on a $\frac{a}{I} = 10000$
 $\sigma = 10000 \times 1204 = 12,04 \text{ h/g par } 1 \text{ m/m}^2.$

6. Pannes en cornières.



Charge uniformément répartie 300 h/g soit 150 h/g au milieu

$$M = \frac{150}{2} \times \frac{3,95}{2} = 148 \text{ kilogr.-mètre.}$$

$\sigma = \frac{a}{I} M$; pour le profil de cornières 70/6,5 et 70/8,5^{m/m} $I = 40$;

$$\frac{a}{I} = 51000.$$

$\sigma = 51000 \times 148 = 7,548 \text{ h/g par } 1 \text{ m/m}^2.$

En prenant le profil ayant le même poids de cornières 80/6 et 60/8^{m/m} et un moment d'inertie plus grand on a, b = 7,25 h/g et une flèche de 2,8 soit 2^{m/m}.

Calcul du poids.

I. Ossature métallique.

	Poids partiel	Poids total
6 fermes complètes	1123	6738
9 id. appuyées sur le mur	1083	9747
3 pannes principales, longueur de chacune 102,6 ^{m/m}	36,5	1235
Pannes de l'avant-toit longueur totale 148,2 ^{m/m}	18	2668
Attaches en L pour assemblages = ca.		550
Arbalétriers intermédiaires: $20 \times 11 = 220 \text{ m/m}$ $8 \times 9,654 = 77,23$		297,23 de lg. 21,75
Attaches en L pour assemblages ca.		420
Petites pannes en cornières $15 \times 102,6 = 1539$		45
1584 de longueur	7,25	11484
Attaches pour ces pannes		650
Cornières le long du bâtiment 70/70, long. 57,3		
Agrafes		
Pannes reliant les colonnes, long. 116 ^{m/m}		
Lanterne:		
4 pannes en L $4 \times 102,6 = 2975$		
2 id. $2 \times 102,6 = 1026$		
Attaches		105
29 fermes complètes à 52 h/g	1500	5606
Poutres en treillis et enchevêtrements		1900
Poids total de l'ossature métallique	h/g	60561

II. Couverture

Couverture en zinc ondulé de 8,3 h/g par 1^{m/m}, n° 13. Calibre belge, mines de la Vieille Montagne

Surface			
Lanterne $2 \times 2,25 \times 110,35 =$	497,2 ^{m/m}		
Côté droit et prolongement du bâtiment			
$10,71 (148,7 + 10,65) =$	1706		
Côté gauche. Surface au dessus de la surface vitrée 4,8 (57,3 + 4,1) =	295		
Surface totale	2498	8,3	20735
Agrafes ca.			500
Tôle lisse le long du bâtiment $18 \times 57,3 = 1031,1 \text{ m/m}^2$	10		1030
Poids total de la Couverture			22265
Surface vitrée $57,3 \times 2,6 = 148,9$ soit 150	17		2550
			24815

Récapitulation.

Poids total de l'ossature métallique	60561
Couverture en zinc ondulé	20735
Agrafes, tôle lisse, etc.	1530
Surface vitrée	2550
Poids total	85376

* * *

Randbemerkungen zum Entwurf des neuen schweizerischen Transportreglementes. *)

Wie wir bereits mitgeteilt haben, ist nunmehr der Entwurf des schweiz. Transportreglementes im Drucke erschienen und sollen in nächster Zeit conferenzielle Berathungen desselben stattfinden. An diesen Berathungen werden auch die Vertreter des Handelsstandes Theil nehmen und sind die Vorschläge für diese Vertretung bereits geschehen. Im Uebrigen werden die Delegirten der Bahnverwaltungen an dieser durch das Eisenbahn- und Handelsdepartement präsidirten Conferenz Theil nehmen. Inwieweit hiebei ein massgebender Einfluss der einen oder andern Seite hervortreten wird, ist noch abzuwarten, da wir nicht wissen, wie stark die Bahnverwaltungen vertreten sein werden; immerhin scheint uns, dass wenn diese nun eingeleitete Berathung das einzige Mittel ist, durch welches sich der Handelsstand und

*) Anmerkung.—Während die früheren Artikel über das Transportreglement mehr instructiver Art waren und sich hauptsächlich mit dem Gütertransport beschäftigen; beabsichtigt diese neue Serie eine mehr kritische Beleuchtung des Entwurfes.

Seite / page

leer / vide /
blank

das verkehrtreibende Publicum über den Entwurf äussern kann, und dass wenn nach derselben auch schon der definitive Entwurf ausgearbeitet und dem Bundesrath zur Genehmigung vorgelegt werden soll, um vielleicht schon mit Beginn des kommenden Jahres in Kraft zu treten, die Verarbeitung des Entwurfes ungenügend sei. Wir denken, es sollte der von der nun bestellten Conferenz ausgearbeitete Entwurf nun erst den kaufm. Corporationen und Gesellschaften zur Vernehmlassung mitgeteilt werden und es sollte namentlich auch der Presse bessere Gelegenheit gegeben werden, sich über den Entwurf zu äussern. Sollte sich jedoch der schweiz. Handels- und Industrieverein mit dieser gegenwärtigen Berathung zufrieden stellen und sich nicht veranlasst fühlen, das neue Transportreglement in seinem Schoosse und durch seine Mitglieder nach allen Seiten hin zu prüfen, so würden wir darin lediglich einen weitem Beweis für dessen Bedeutungslosigkeit und laxen Organisation erblicken. Die Arbeiten des Handels- und Industrievereines leiden ausserordentlich an einer grossen Oberflächlichkeit und seine Berathungen tragen meistens einen so sehr eilenden Character, dass dabei unmöglich ein tieferes Eingehen auf die Specialfragen sich ergeben kann. Wir erinnern nur an die Delegirtenversammlungen in St. Gallen und Zürich; an die Besprechung des Banknotengesetzes, der Handelsverträge, des Fabrikgesetzes! Wir sagen nochmals: Dem schweiz. Handels- und Industrieverein thut eine festere Organisation sehr Noth!

Der neue Entwurf des Transportreglementes nun zerfällt in die üblichen 7 Theile:

1. Allgemeine Bestimmungen.
2. Personalbeförderung.
3. Beförderung des Reisegepäckes.
4. Beförderung von Leichen.
5. Beförderung von Fahrzeugen und aussergewöhnlichen Gegenständen.
6. Transport lebender Thiere.
7. Beförderung von Gütern.

Indem wir zu den „allgemeinen Bestimmungen“ übergehen, begegnet uns gleich Anfangs ein Passus, der erörtert werden muss: „Das vorliegende Transportreglement ist für den Verkehr auf allen Linien der Vereinigung schweiz. Bahnverwaltungen massgebend.“ Diese „Vereinigung schweiz. Bahnverwaltungen“ ist keineswegs identisch mit dem schweizerischen Eisenbahnnetz; denn sie besteht zur Zeit nur aus den Gesellschaften der Westschweiz. Bahnen, der Jura-Bern-Bahn, der Schweiz. Centralbahn, der Schweiz. Nordostbahn, der Thössthalbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen. Es sind also nicht inbegriffen — ausser den Bahnen von localem Interesse und den eigentlichen Bergbahnen — die Linien der Gotthardbahn, die Nationalbahn, die Emmenthalbahn. Nun hat das Reglement offenbar für sämtliche schweiz. Eisenbahnen gleichmässig zu gelten und es könnte bloss ausnehmen — wenigstens für einzelne Bestimmungen — die Bahnen mit besondern Betriebssystemen. Selbst dann, wenn alle schweiz. Bahnverwaltungen der „Vereinigung“ beitreten würden, soll diese letztere im Transportreglement nicht erwähnt und dadurch irgend ein Zwang auf neuentstehende Verwaltungen ausgeübt werden. Das Transportreglement ordnet ja das rechtliche Verhältniss der Eisenbahnverwaltungen gegenüber denjenigen, welche die Bahnen benutzen, und das Publicum hat Anspruch darauf, dass sein Verhältniss zu allen Hauptbahnen ein gleiches sei, dass nicht die einen Bahnen u n t e r diesem Reglement, die andern ausser demselben stehen, und dass schliesslich diese letzteren besondere Transportreglemente für ihr engeres Netz der Genehmigung des Bundesrathes unterbreiten müssten. Es wäre dies schon im Widerspruch mit dem Sinne des Eisenbahngesetzes.

Anders verhält es sich mit den Bahnen mit besondern Betriebssystemen. Viele Bestimmungen des allgemeinen Transportreglementes könnten auf dieselben keine Anwendung finden; vielen Forderungen, welche an die grossen Bahnen gemacht werden können, sind sie nicht im Stande nachzukommen; aber immerhin dürfte es geeignet erscheinen, wenn einheitliche Grundsätze aufgestellt würden, welche bei Aufstellung der Reglemente von Bergbahnen berücksichtigt werden sollen. Der Art. 36 des Bundesgesetzes v. 23. December 1872 nimmt keineswegs diese Bahnen von solchen allgemeinen Grundsätzen aus; jedenfalls nicht die sogenannten Localbahnen. Das in Deutschland und Oesterreich-Ungarn geltende Betriebsreglement dehnt seine Bestimmungen sowohl auf den Localverkehr (Verkehr von einer Station zur andern derselben Bahngesellschaft), als auf den Verbandverkehr (Verkehr durch eine Reihe von Bahnen verschiedener Gesellschaften unter einander), und den Verkehr von Bahn zu Bahn (Verkehr von einer Bahn zur andern unmittelbaren Anschlussbahn) aus.

Der Absatz 3 des § 1 des Entwurfes giebt uns zu einer weitem Erwägung Anlass. Nach demselben bleibt den einzelnen Bahnverwaltungen unbenommen, Specialbestimmungen für ihr specielles Gebiet zu treffen, soweit dieselben entweder blosser Ergänzungen des Transportreglementes enthalten oder dem Publicum günstigere Bedingungen gewähren. Das deutsche und österreichisch-ungarische Transportreglement bestimmt ausserdem, dass diese Specialbestimmungen in den bezüglichen Tarifen aufgenommen werden müssen. Diese Vorschrift ist nicht unwichtig; sie gewährt eine bessere Uebersicht und Controlle von Seiten des geschäfttreibenden Publicums. In den Verordnungen und Bestimmungen, welche die Bahnverwaltungen erlassen, herrscht oft eine so grosse Uebersichtslosigkeit, dass man jeden Anhaltspunkt, derselben Einhalt zu thun, benutzen muss. Im andern Falle sollte sich der Bundesrath die formelle Controlle über diese „Zusätze“ vorbehalten. Er hat zu beurtheilen, ob dieselben den Bestimmungen des Reglementes nicht widersprechen; er hat dieselben zu genehmigen. Es sollten also die Verwaltungen angehalten werden, solche specielle Vorschriften dem Departemente vorzulegen und erst nach Genehmigung in Kraft treten zu lassen.

Also entweder Aufnahme solcher Bestimmungen in die Tarife oder Controlle derselben durch das Eisenbahn- und Handelsdepartement.

Diese Einführungsbestimmungen sind in dem schweiz. Entwurf als besonderer § aufgefasst, während sie den schon erwähnten ausländischen Reglementen im Wortlaute der betreffenden ministeriellen Verordnung vorausgeschickt worden sind. Offenbar ist dies formell auch gleichgültig.

In § 2 Absatz 3 finden wir die Bestimmung: „Das Publicum ist verpflichtet, den Anordnungen des Dienstpersonales Folge zu leisten.“

Das deutsche Betriebsreglement vom 1. Juli 1874 sagt in § 2: „Den dienstlichen Anordnungen des in Uniform befindlichen, mit Dienstabzeichen oder mit einer Legitimation versehenen Dienstpersonales ist das Publicum Folge zu leisten verbunden.“

Das österreichische Transportreglement vom 1. Juli 1872 lautet in § 2:

„Den dienstlichen Anordnungen des in Uniform befindlichen, oder mit Dienstabzeichen versehenen Dienstpersonals ist das Publicum Folge zu leisten verbunden.“

Die Bestimmung des Entwurfes bedarf sonach einer Ergänzung; denn Niemand ist verpflichtet, einem in Civilkleidung befindlichen Beamten zu glauben, dass er wirklich Beamter ist, und dass seinen Anweisungen Folge geleistet werden müsse, so lange er sich nicht als Beamter ausweisen kann. Es sollte jeder Bahnpolizeibeamte sich über seine Function ausweisen können und zugleich die Legitimation stetsfort in Händen haben, dass dieselbe vom Staate an ihn übertragen worden ist; es ist ja ein Theil der Polizeihöhe, die hier thätig wird und so gut wir verlangen können, dass ein Policist seine Dienstabzeichen trage oder eine Legitimation vorweisen könne, wenn er in Function ist, so gut darf dies vom Bahnpolizeibeamten verlangt werden. Hierüber herrscht bei uns noch nicht völlige Klarheit. Es fragt sich, wer ist Bahnpolizeibeamter? und — hat das Publicum jedem Angestellten — auch dann, wenn diese Function formell nicht an ihn übertragen worden, — soweit es seine dienstlichen Anordnungen betrifft, Folge zu leisten? ausserdem: sind auch Tagelöhner (z. B. Wagenschieber) befugt, dienstliche Anordnungen zu treffen, welchen das Publicum Folge zu leisten hat? Es ist uns bekannt, dass die Bahnpolizei von einer grossen Anzahl Beamten ausgeübt wird, ohne dass sie von der Polizeibehörde des betreffenden Cantons ins Gelübde genommen worden sind oder ohne dass in irgend einer Form die bahnpolizeiliche Function an sie übertragen worden wäre; und heute noch wäre mancher höhere Angestellte, der nur in Civilkleidung functionirt, ja mancher Eisenbahndirector in Verlegenheit, wenn er sich in einem concreten Falle als Bahnpolizeibeamter ausweisen sollte. — Es ist aber unzweifelhaft, dass sich hier dienstliche Anordnungen und Bahnpolizei vielfach verquicken, so dass das Bahnpolizei- und das Transportreglement sich hier vielfach berühren.

Die Bestimmungen des § 3 über die Beschwerdeführung gegen die Angestellten verdienen Anerkennung; jedoch dürfte die Anordnung, dass die Vorsteher der Hauptstationen angewiesen sind, mündliche und schriftliche Klagen von Seite des Publicums über das Dienstpersonal oder den Bahndienst überhaupt entgegen zu nehmen und dieselben den Verwaltungen zur Kenntniss zu bringen, dahin abgeändert werden, dass alle Stationsvorstände hiezu angewiesen werden. Auf Nebenstationen soll nicht blos das Beschwerdebuch hiezu benutzt werden können; schon weil das ländliche Publicum seine Klagen besser mündlich anbringt; zudem bedarf es

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 zugemuthet 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 grössern 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 Anschlageorten 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 Bahnhof 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 Bernerzeit 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 plattzugreifen 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 Beschädigten 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 dalmanischen Bahnen, die Leoben-Vordernberger, dann die cisleitha-