

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 20

Artikel: Berichte der Britischen Eisenbahn-Commission
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2132>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

Reisenden zweiter Classe zu gute kommen solle. Bringt man in einem Zuge ein Closet an, so soll das allen Reisenden des Zuges zugänglich sein, nicht nur der höchsten Classe; erfindet man eine Heizeinrichtung, durch welche, besser als durch die gegenwärtigen durchaus ungenügenden Mantelöfen, der Wagen gleichmässig erwärmt wird, so soll dieselbe nicht nur an Wagen zweiter, sondern auch an Wagen dritter Classe angebracht werden. Wir verlangen ferner, dass, so lange das Rauchen in den Eisenbahnwagen Regel ist, auch die dritte Classe besondere Coupés für Damen und für Nichtraucher mit sich führe, und verlangen, dass die Reisenden dritter Classe ebenso anständig vom Bahnpersonal behandelt werden, wie diejenigen zweiter Classe. Unter diesen Umständen wird sich dann die zweite Classe, wenn man sie für die Hauptbahnen vorläufig auch noch beibehält, mit der Zeit von selbst entbehrlich machen.

Wir gehen noch einen Schritt weiter. Laut dem oben erwähnten Jahresberichte der Schweizerischen Nordostbahn machten auf der Secundärbahn Bülach-Regensberg, welche nur Wagen zweiter und dritter Classe führt, die Reisenden der zweiten Classe nur $\frac{47}{10}$ Procent, diejenigen dritter Classe $\frac{95^3}{10}$ Procent aller Passagiere aus, und die Einnahmen aus erstern betragen nicht ganz 7 Procent gegenüber 93 Procent, welche aus den Passagieren der dritten Classe eingenommen wurden.

Es ist im Jahresberichte nicht angegeben, wie sich die Wagenausnutzung für die beiden Classen gestaltet; wir dürfen annehmen, dass auch hier die zweite Classe nicht bezahlt, was sie kostet.

Die Berücksichtigung dieser Umstände scheint deutlich darauf hinzuweisen, dass bei Anlage von derartigen Regionalbahnen zweiten und dritten Ranges, wie sie jetzt nach dem Ausbau der Stammlinien immer mehr Bedürfniss zu werden anfangen, nur eine einzige Wagenklasse und zwar mit den Preisen der jetzigen dritten Classe eingeführt werde. Die Erfahrung hat hinlänglich gezeigt, dass, wenn durch solche Regionalbahnen den beteiligten Gegenden nicht zu grosse Opfer auferlegt werden wollen, an welchen ja oft sogar die Ausführung solcher Projecte, trotz ihres grossen volkswirtschaftlichen Nutzens, scheitert, man bei Anlage dieser Bahnen zweiten und dritten Ranges auf möglichste Ersparniss angewiesen ist; und es ist wohl klar, dass der Betrieb der Bahn mit Wagen nur einer einzigen Gattung aus verschiedenen Gründen öconomischer sein wird. Es lässt sich übrigens dabei ganz wohl denken, dass diese Wagen mit dem nöthigen Comfort ausgestattet werden, worunter wir bequeme Sitze (vielleicht auch mit einfachem Polster), gute Heizeinrichtungen, grosse und helle Fenster, Schutz vor Sonne, Wind und Regen, zweckmässige Ventilation, passende Vorrichtungen zur Unterbringung des Handgepäcks, besondere Coupés für Frauen und Raucher verstehen. Durch strenge Handhabung der Bahnpolizei von Seiten der Zugführer und Conducteurs, durch Verbot alles Schreiens, Rufens und unanständigen Betragens im Wagen, kann der Aufenthalt im Wagen dritter Classe, der unter den jetzigen Einrichtungen allerdings oft mit grossen Unannehmlichkeiten verbunden ist, für Jedermann annehmbar gemacht werden.

Es schreiben z. B. das österreichische und deutsche Betriebsreglement vor: § 12. Allein reisende Damen sollen auf Verlangen möglichst nur mit Damen in Ein Coupé zusammengesetzt werden. In jedem Zuge muss sich mindestens je Ein Damencoupé für die Reisenden der zweiten und dritten Wagenklasse befinden. Bei den nach amerikanischem System gebauten Wagen findet die letztere Bestimmung nur mit den durch dieses System gebotenen Modificationen Anwendung. § 13. Personen, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus andern Gründen durch ihre Nachbarschaft den Mitreisenden augenscheinlich lästig würden, können von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen werden, wenn sie nicht ein besonders Coupé bezahlen. § 22. In jedem Personenzuge müssen Coupés zweiter und wo thunlich auch dritter Classe für Nichtraucher vorhanden sein. § 23. Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, sich den Anordnungen des Dienstpersonals nicht fügt oder sich unanständig benimmt, wird ohne Anspruch auf Ersatz des bezahlten Fahrgeldes von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen. Namentlich dürfen trunksichere Personen zum Mitfahren und zum Aufenthalte in den Wartsälen nicht zugelassen und müssen ausgewiesen werden, wenn sie unbemerkt dazu gelangen. — Erfolgt die Ausweisung unterwegs, oder werden die betreffenden Personen zurückgewiesen, nachdem sie ihr Gepäck der Expedition bereits übergeben haben, so haben sie keinen Anspruch darauf, dass ihnen dasselbe anderswo als auf der Station, wohin es expedirt worden, wieder verabfolgt wird.

In den französischen Concessionen kommt die Stelle vor:

„L'Administration (publique) pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules.“

Aehnliche Bestimmungen werden auch im schweiz. Transportreglement enthalten sein, aber man merkt auf den Bahnen nichts davon. Wenn aber auch bei uns solche Bestimmungen nicht nur getroffen, sondern auch vom Zugspersonal streng gehandhabt werden, dann sehen wir wahrlich nicht ein, warum nicht eine einzige Wagenklasse allen Passagieren genügen könnte. Die Summen, welche bei einer einzigen Wagenklasse durch einfachere Einrichtung der Bahnhöfe und Stationen, im Schalterdienst, in Verminderung des Fahrparkes und der nöthigen Reparaturen, in vollständigerer Ausnützung desselben, im Revisions- und Controlwesen erspart würden, dürften nicht nur hinreichen, diese einzige Wagenklasse in angemessener Weise auszustatten, sondern würden wohl auch eine Herabsetzung der Fahrpreise erlauben und dabei doch noch den Actionären eine Dividende sichern in Fällen, wo beim bisherigen Betriebe nichts herauschaute.

* * *

Berichte der Britischen Eisenbahn-Commission. Wir, die Eisenbahn-Commissionäre, bitten ergebenst um die Erlaubniss, eurer Majestät den ersten jährlichen Bericht über unsere Thätigkeit unter der Herrschaft des Eisenbahngesetzes von 1873 vorzulegen.

Dies Gesetz legte uns als eine besondere Pflicht auf, alle Beschwerden zu hören und zu erledigen, welche zum Gegenstande hatten, die Bestimmungen der Railway and Traffic Act zur Geltung zu bringen.

Die Machtbefugniss der Eisenbahngesellschaften und ihre Verbindlichkeiten und Pflichten gründen sich theils auf Special-Erlässe (special acts) des Parlaments und theils auf allgemeine Eisenbahngesetze (railway acts), und wenn die Gesellschaften ihre Befugnisse überschreiten oder ihre Pflichten nicht erfüllen, so treten hier nicht nur die gewöhnlichen Rechtsmittel ein für solche Individuen, welche etwa dadurch in Schaden gekommen sind, sondern es kann auch der Staat als solcher bezüglich der Ueberschreitung oder der Nichterfüllung einschreiten, da die Acte 7 und 8 Victoria, cap. 85 das Board of Trade ermächtigt, in solchen Fällen im öffentlichen Interesse gesetzlich vorzugehen.

Die Acte von 1854 gehört zu den allgemeinen Eisenbahnacten. Sie wurde erlassen, um dem Favoritismus von Seiten der Eisenbahngesellschaften als Frachtführer vorzubeugen, und verlangt, dass die Bedingungen, unter welchen sie transportiren, für Alle dieselben seien. Es wurde darin auch festgesetzt, dass die Eisenbahnen dem Publikum alle mögliche Bequemlichkeit gewähren sollten, dass jede Eisenbahngesellschaft in Besorgung des Verkehrs alle vernünftigen Erleichterungen eintreten lasse, und dass, wo Eisenbahnen verschiedener Eigenthümer zusammen treffen und eine durchgehende Linie bilden, diese Gesellschaften sich alle Mühe geben sollten, um einen durchgehenden Verkehr über ihre respectiven Linien einzurichten.

Die Acte sieht als Mittel zur Durchführung dieser Zwecke vor, dass das Board of Trade oder irgend eine interessirte Person eine Klage gegen eine Gesellschaft wegen Zuwiderhandlung anhängig machen und einen durch Beschlaglegung zu erzwingenden Befehl und eine Strafe von nicht über 200 Lst. per Tag erwirken könne, um eine Fortsetzung oder Wiederholung der Zuwiderhandlung zu verhüten; und sie führt speziell als diejenigen Gerichtshöfe, bei welchen die Klagen anzubringen und welche die Befehle zu erlassen haben, die Common Pleas in England, den Court of Session in Schottland und irgend einen der obern Gerichtshöfe in Dublin auf.

Diese Acte wurde mit Bezug auf die mit der Handhabung derselben betrauten und zur Durchführung der Bestimmungen derselben in Anspruch zu nehmenden Gerichtshöfe durch die Acte von 1873 ergänzt, welche nachdem sie die Ernennung von drei Eisenbahn-Commissären durch euere Majestät vorschreibt, im Weitem festsetzt, dass die laut 17 und 18 Victoria, cap. 31 auf die dort aufgeführten Gerichtshöfe übertragene Jurisdiction aufgehört solle, von denselben ausgeübt zu werden, und nun statt dessen durch die drei Eisenbahn-Commissäre, zusammen oder einzeln, ausgeübt werde.

Unsere erste Pflicht in Durchführung der Acte von 1873 war, die Geschäftsordnung festzusetzen. Die 29. Section gibt uns Vollmacht, von Zeit zu Zeit allgemeine Verordnungen und Reglemente zu diesem Zwecke zu erlassen. Die allgemeinen Verordnungen, welche wir gemäss dieser Section aufstellten und die wir zugleich mit Inkrafttreten dieser Acte erliessen, waren vom Lordkanzler genehmigt worden und wurden, wie es die Acte vorschreibt,

beiden Häusern des Parlamentes vorgelegt. Diese Verordnungen sind im Anhang zu finden. In neuester Zeit haben wir jene Verordnungen revidirt, und eine Copie der ergänzten Verordnungen ist ebenfalls im Anhang mitgegeben. Zweck der Revision war, das Verfahren bei Arrestlegung zu vereinfachen und zu beschleunigen. Unter andern Abänderungen verlangen wir keine besondere schriftliche Citation (writ of summons) mehr und setzen fest, dass ihr Inhalt auf die Beschwerde geschrieben werde, welche so das einzige erforderliche Document ist, um eine Gesellschaft ins Gericht zu rufen. Wir erlassen auch die Forderung, dass das Corporationssiegel (corporate seal) auf Documenten angebracht werden müsse, da wir gefunden haben, dass diese Art der Authentifizierung hie und da von unnöthiger Verzögerung und Unbequemlichkeit begleitet ist.

Zu derselben Zeit, wo wir unsere ersten allgemeinen Verordnungen erliessen, bezeichneten wir, unter Mitwirkung des Schatzamtes, unter Section 32, die Gebühren, welche für Verhandlungen vor uns zu entrichten sind. Wir hatten späterhin Gelegenheit, die Sporteln in gewissen Fällen unter Section 9 zu hoch zu finden, und haben wir dieselben mit Einwilligung des Schatzamtes für gewisse Fälle in dieser Classe, die ihrer Natur nach nicht schiedsrichterliche Entscheidungen zwischen Eisenbahngesellschaften sind, von fünfzehn Guineen per Tag, für das Anhören, auf fünf Guineen und von fünf Guineen für den Entscheid auf zwei Guineen ermässigt.

Die erste Klage, welche uns über eine Zuwiderhandlung gegen die Acte von 1854 einging, kam von dem Stadtrath der Gemeinde Dover. Seine Klage bestand darin, dass die South-eastern und die London, Chatham and Dover Eisenbahngesellschaften für den Personenverkehr zwischen Dover und London nicht in einer Weise sorgen, welche mit Hinblick auf jene Acte als entsprechend oder auch nur als billig und frei von Feindseligkeit gegen Dover bezeichnet werden könne, wenn man in Bezug auf Geschwindigkeit und Häufigkeit der Züge, Personentaxen und allgemeine Behandlung des Verkehrs Vergleichen anstelle mit den bessern Bequemlichkeiten, welche die beiden Eisenbahngesellschaften den Ortschaften Ramsgate, Margate, Hastings und andern benachbarten und zum Theil mit Dover rivalisirenden Plätzen gewähren.

Die Gesellschaften, bevor sie ihre Vertheidigung abgaben, machten Einwendungen gegen unsere Competenz, und sie erhoben auf Grund unserer 27. allgemeinen Verordnung eine Rechtsfrage, indem sie behaupteten, dass alle Klagen der Corporation auf eine Klage wegen Preis oder übermässigen Fahrtaxen hinauslaufen und dass sie nicht verantwortlich seien für das, was sie zu fordern als passend erachteten, so lange als das gesetzliche Maximum nicht überschritten sei. Der Einwand wurde einlässlich erörtert; wir verwarfen denselben als unbefugt in Anbetracht, dass der eingeklagte Gegenstand ein Mangel an Anpassung im Allgemeinen an das Publikum sei, und wir verfügten, dass die Klage weiter angehört werden sollte. Schliesslich stand die Corporation von der Klage ab, und es musste die Sache desswegen fallen gelassen werden.

Die Berichte über die von den Common Pleas, unter der zweiten Section der Acte von 1854 entschiedenen Fälle, während der Zeit, da dieser Hof die Acte handhabte, zeigen, dass nicht wenige derselben Ansuchen um Befehle (injunction) von mit Eisenbahnen concurrirenden Frachtführern waren, die sich beklagten, dass in Versendung von Waaren durch die Eisenbahn und im Ab- und Zuführen derselben von und zu den Eisenbahnstationen, die Eisenbahnen sie Nachtheilen unterwerfen, und dass dieselben sich selbst und ihren Agenten Vortheile einräumen, die unzulässig seien und welche eben diese Acte verhüten sollte.

Zwei Ansuchen dieser Art sind auch an uns gelangt. Das eine war der Fall „Goddard vs. die Southwestern Eisenbahngesellschaft“. Der Kläger, ein Kärner, deponirte, dass die Southwestern Eisenbahngesellschaft Güter zwischen London und Salisbury befördere und dieselben auch an jeder der beiden Endstationen sammle und abliefern; dass sie für diesen Verkehr keine andern Güterfrachten habe, als cartirte Frachten, d. h. Frachten, welche die Sammlung und Ablieferung durch Fuhrwerk ebensowie das Führen auf der Bahn in sich schliessen — und dass, wo die Gesellschaft nur in Anspruch genommen werde, um die Waaren auf der Bahn zu führen und nicht auch, dieselben zu und von den ausserhalb liegenden Stationen zu karren, sie eine Frachtermässigung bewillige, und dass seine Hauptklage sei, dass der Betrag dieser Ermässigung oder dieses Abzuges nicht hoch genug sei, da dieselbe geringer sei, als der auf das Verkarren kommende Theil der Bruttofracht und auch weniger als die eigentlichen Kosten des Verkarrens, und dass der Grund, warum dieselbe so klein sei, darin liege, dass die Gesellschaft gegen Concurrenz geschützt sein wolle, und

dass Leute, welche der Eisenbahn Waaren liefern oder von ihr beziehen, dadurch veranlasst werden, der Gesellschaft den Vorzug zu geben, und dieselbe vor andern Kärnern, wie er selbst, in Anspruch zu nehmen, um die Güter von und zu den Stationen zu führen. Wir kamen zu dem Schlusse, dass die Klage wohl begründet sei und dass die Gesellschaft sich selbst und ihren Agenten einen unzulässigen Vortheil gegeben habe; aber da nicht nachgewiesen worden war, wie viel von der Brutto- oder zusammengesetzten Fracht auf das Verkarren komme, so war keine Veranlassung zu einem Befehl (injunction) vorhanden, sondern nur für ein Vorgehen nach der 14. Section der Acte von 1873, welche uns Vollmacht gibt, auf Ansuchen, eine Eisenbahngesellschaft zu veranlassen, eine Fracht in die verschiedenen Theile, aus welchen sie zusammengesetzt ist, zu zerlegen, und getrennt zu zeigen, wie viel auf das Führen auf der Bahn und wie viel auf die Bahnhofgebühren und das Verkarren kommt.

Der andere Fall war der von Palmer, einem Londoner Kärner, gegen dieselbe Eisenbahngesellschaft. Er suchte um Einschreiten nach, da die Fracht, welche die Gesellschaft für Sammlung von Gütern, die in ihren eigenen Wagen zu ihrer Güterstation in Nine Elms gebracht werden, einhebe, 3 s. 4 d. per Tonne betrage, und dass sie dieselbe Taxe von Gütern verlange, welche durch ihn frei von jeder Ausgabe oder Mühe für die Gesellschaft zu dieser Station gebracht werden, und er beklagte sich über die Wirkung, welche diess habe, indem dadurch denjenigen, welche ihn als Fuhrmann benützen, eine doppelte Taxe für die Sammlung aufgelegt und so ein Unterschied in den Kosten des Verkarrens herbeigeführt werde, welcher der Eisenbahngesellschaft einen unzulässigen Vortheil über ihn gebe.

Die Gesellschaft bestritt nicht, dass, da ihre „Güter“-frachten cartirte Frachten seien, bei der Aufgabe von Gütern, die Palmer gesammelt, mehr zu bezahlen sei, als wenn sie dieselben selbst gesammelt hätte; doch sagte sie, sei sie jetzt und immer bereit gewesen, auf Verlangen dem Palmer eine Rückzahlung im Maasse von 3 s. 4 d. per Tonne für Güter, die er gesammelt und zu ihrer Station gebracht, zu vergüten. Das bestritt aber Palmer, dessen Streitigkeiten mit der Gesellschaft schon einige Jahre angedauert zu haben scheinen, und wir waren schon bereit, den Fall anzuhören, als die Gesellschaft dem Kläger einen Vergleich der langschwebenden Streitigkeiten anbot, mit dem er befriedigt war, und dessen einer Theil darin bestand, dass er in Zukunft, ausser für eigne Rechnung zu führen, zu gewissen Bedingungen auch für die Gesellschaft als ihr Agent führen solle.

In den letzten beiden Fällen betand die als ungleich eingeklagte Behandlung darin, dass die Gesellschaft eine Parteilichkeit gegen sich selbst zum Nachtheil der Kläger zeigte. Aber die Acte von 1854 ist auf jede Art von ungleicher Behandlung anwendbar, und die Eisenbahngesellschaften dürfen nicht nur gegen sich selbst keine Parteilichkeit zeigen, sondern dürfen auch zwischen ihren Kunden keinen ungehörigen Unterschied machen, noch irgend einem oder mehreren von ihnen Vortheile oder Schicklichkeiten gewähren, die sie nicht allgemein geben. Der Fall von „John Lees und Consorten vs. Lancashire and Yorkshire Eisenbahngesellschaft“ war ein solcher, in welchem die Kläger sich bei uns über die Eisenbahngesellschaft beschwerten, sie gewähre der Corporation Manchester einen Vortheil, den sie ihnen nicht geben wolle, und um einen Befehl gegen die Gesellschaft nachsuchten, sie gleich wie die Corporation zu behandeln. Der fragliche Vortheil bestand darin, dass die Gesellschaft fortfuhr, Kohlen nach der Oldhamroad Station in Manchester für die der Corporation gehörenden Gaswerke zu führen, nachdem sie das Depot ihres Kohlenverkehrs von dieser Station zu einer weiter weg liegenden — nämlich nach Miles Platting — verlegt und sich gewiegt hatte, noch weiter Kohlen für Lees und andere Händler nach Oldhamroad Station oder irgend eine andere näher als Miles Platting an Manchester liegende Station zu führen. Wir fanden, dass die Gesellschaft hinlänglichen Grund habe, ihren Kohlenverkehr von ihrem übrigen Güterverkehr zu trennen und den ersten von der Oldhamroad Station weg zu legen, und dass sie auch hinlänglichen Grund habe, zu Gunsten der Corporation und somit in Interesse des Publikums, dem es zu Gute kam, wenn die zur Beleuchtung von Manchester nöthige Kohle zu einer nahe bei den Gaswerken liegenden Station geführt wurde, eine Ausnahme zu machen, und dass das nicht ein der Corporation gewährter Vortheil sei, durch welchen Lees oder andere Kohlenhändler geschädigt wurden oder werden könnten; und wir entschieden demgemäss, dass die Gesellschaft nichts gethan habe, wodurch der Act entgegen gehandelt worden wäre.

(Fortsetzung folgt.)