

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 26

Artikel: Das Statut des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2202>

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: 26.11.2024

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

der Bahn bestimmten Zügen, welche in anderer Weise zur Postbeförderung nicht benützt werden, sind die Eisenbahnen verbunden, entweder Postbeutel, sowie Brief- und Zeitungspakete, durch das Zugspersonal unentgeltlich befördern zu lassen, oder dem Postbegleiter der Beutel, beziehungsweise Brief und Zeitungspakets, den für die Beförderung erforderlichen Platz in einem Eisenbahnwagen unentgeltlich einzuräumen.

5) Reicht der eine Postwagen oder die an Stelle desselben für Postzwecke bestimmte Wagenabtheilung für die Bedürfnisse des Postdienstes nicht aus, so sind die Eisenbahnen auf rechtzeitige Anmeldung, beziehungsweise Bestellung, gehalten, nach Wahl der Postverwaltung entweder mehrere Postwagen zur Beförderung zuzulassen oder der Postverwaltung zur Befriedigung des Mehrbedürfnisses geeignete Güterwagen, resp. einzelne geeignete Coupés solcher Personenwagen, deren übrige Coupés in dem betreffenden Zuge für Eisenbahnzwecke verwendbar sind, zu stellen, oder die ihr von der Postverwaltung überwiesenen Postsendungen zur eigenen Beförderung zu übernehmen. In solchen Fällen ist von der Postverwaltung für die Beförderung der mehreren Postwagen, sowie für die Gestellung und Beförderung der erforderlichen Eisenbahntransportmittel, eine für den Wagen, resp. für das Coupé und Kilometer zu bemessende angemessene Vergütung, beziehungsweise für die Beförderung der überwiesenen Poststücke die tarifmässige Eisenbahn-Frachtgebühr, zu zahlen.

6) Die für den regelmässigen Dienst erforderlichen Eisenbahnpostwagen werden für Rechnung der Postverwaltung beschafft. Die Eisenbahnen sind verbunden, die Unterhaltung, Unterstellung, äussere Reinigung, das Schmieren und Ein- und Ausrangiren dieser Wagen gegen eine angemessene, den Selbstkosten entsprechende Vergütung zu bewirken. Wenn die im regelmässigen Dienst befindlichen Eisenbahnpostwagen während des Stilllagers auf den Bahnhöfen der Endstationen im Freien stehen bleiben, so ist dafür eine Vergütung nicht zu zahlen. Der Postverwaltung müssen ferner auf Verlangen zur Aufbewahrung der Perronwagen und sonstigen Utensilien für das Verladungsgeschäft unentgeltlich Plätze auf den Bahnhöfen angewiesen werden. Unbeladene Postwagen sind auf den Bahnen, für deren Dienst sie bestimmt sind, unentgeltlich, auf andern Bahnen gegen Erstattung der tarifmässigen Fracht für Eisenbahngüterwagen zu befördern. Im Fall Eisenbahnpostwagen beschädigt und launfähig werden, sind die Eisenbahnen gehalten, der Postverwaltung geeignete Güterwagen gegen eine den Selbstkosten entsprechende Miethe leihweise zu überlassen. Die gleiche Verpflichtung liegt den Eisenbahnen ob, wenn combinirte Post- und Eisenbahnwagen launfähig werden; jedoch darf der Postverwaltung ausser der laufenden Miethe für die combinirten Wagen eine Entschädigung für die Ersatzwagen nicht in Anrechnung gebracht werden.

7) Bei Einrichtung neuer und Veränderung bestehender Bahnhofanlagen sind auf Verlangen der Postverwaltung die durch den Eisenbahnbetrieb bedingten, für die Zwecke des Postdienstes erforderlichen Dienst- und Dienstwohnungsräume auf den Bahnhöfen mit den für den Postdienst etwa erforderlichen besonderen baulichen Anlagen von der Eisenbahnverwaltung gegen Miethentschädigung zu beschaffen und zu unterhalten. Der Umfang der zu beschaffenden Dienstwohnungsräume, sowie der zu errichtenden besonderen baulichen Anlagen für Postdienstzwecke wird im Streitfall von dem Reichseisenbahnamt nach Benehmen mit der Postverwaltung bestimmt. Durch ein vom Reichskanzler unter Zustimmung des Bundesrathes zu erlassendes, von Zeit zu Zeit zu revidirendes Reglement werden die näheren Anordnungen über die Ausführung der vorstehenden Leistungen, sowie über die Festsetzung und die Berechnung der Vergütung für die gegen Entgelt zu gewährenden Leistungen getroffen. Auf die bei Erlassung dieses Gesetzes bereits concessionirten Eisenbahnunternehmungen und deren zukünftig concessionirte Erweiterungen durch Umbauten finden die vorstehenden Vorschriften in so weit Anwendung, als dies nach den Concessionsurkunden zulässig ist. Im Uebrigen bewendet es für die Verbindlichkeiten der bereits concessionirten Eisenbahn-Gesellschaften bei den Bestimmungen der Concessionsurkunden, und bleiben insbesondere in dieser Beziehung die bis dahin zur Anwendung gekommenen Vorschriften über den Umfang des Postzwanges und über die Verbindlichkeiten der Eisenbahnen zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes maassgebend. Die auf Verträgen beruhenden Vergütungen, welche an einzelne Bundesstaaten für Leistungen von Staatsbahnen für die Zwecke des Postdienstes zu entrichten sind, werden, vorbehaltlich anderweitiger Vereinbarung während der auf den Eintritt dieser Staaten in die Reichspostverwaltung folgenden 8 Jahre weiter gezahlt. Für die Leistungen der Staatsbahnen dieser Staaten zu Zwecken des Postdienstes bleiben bis zum

Ablauf dieser Frist die Bestimmungen des Reglements über die Verhältnisse der Post zu den Staatseisenbahnen vom 1. Januar 1868 maassgebend. Im Uebrigen kommen die Vorschriften dieses Gesetzes auf die ins Eigenthum des Reichs oder eines Bundesstaates übergehenden Eisenbahnen mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes zur Anwendung. Dieses Gesetz tritt mit dem 1. Januar 1876 in Kraft, findet jedoch auf Bayern und Württemberg keine Anwendung. Mit dem Ende des Jahres 1875 nämlich läuft der Zeitraum, für welchen das Reglement über das Verhältniss der Post zu den Staatsbahnen vom 1. Januar 1868 nach dem Bundesrathsbeschlusse vom 4. December 1867 in Geltung getreten ist, ab. Es erschien angemessen, die Regelung im Wege der Gesetzgebung zu vollziehen, und, indem das Verhältniss der Post nicht bloss zu den Staatsbahnen, sondern auch zu den Privateisenbahngesellschaften, vorbehaltlich der aus den bereits erteilten Concessions sich ergebenden Rechte, der Gesetzgebung unterworfen wird, eine einheitliche Grundlage für diese Verhältnisse im deutschen Reichspostgebiete herzustellen.“

* * *

Das Statut des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

(Fortsetzung. Siehe „Eisenbahn“ Nr. 25, p. 286.)

Die geschäftsführende Direction hat die Befugniss, einen höher qualificirten Beamten zu ihrer Unterstützung anzustellen, sowie die sonst nöthigen Arbeitskräfte sich zu beschaffen.

Alle durch die Geschäftsführung erwachsenden Auslagen und Kosten werden aus der Vereincasse gedeckt.

Jede Verwaltung ist verpflichtet, die auf sie fallende Wahl zur geschäftsführenden Direction anzunehmen, und nur diejenige Verwaltung, welche die Geschäfte zuletzt geleitet, kann die wiederum auf sie fallende Wahl für die nächsten beiden Jahre ablehnen.

§ 4. Ordentliche General-Versammlung. Zur Erreichung des Zwecks (§ 1) findet alle zwei Jahre, in der Regel gegen den Schluss des Monats Juli, an einem von der geschäftsführenden Direction mindestens 14 Tage vorher zu bestimmenden Tage die General-Versammlung des Vereins an dem von dieser selbst zu bezeichnenden Orte statt. Jede Verwaltung sendet zu derselben einen oder mehrere Deputirte ab und übt ihr Stimmrecht (§ 10) durch einen beliebigen Bevollmächtigten aus.

§ 5. Ordner. Zur Aufrechterhaltung der Ordnung bei der Debatte werden vom Vorsitzenden zwei Ordner ernannt, die ihn auch bei der Ertheilung des Wortes unterstützen.

§ 6. Gegenstand der Berathung. Gegenstand der Berathung bilden alle Angelegenheiten, welche von einer der vereinten Verwaltungen dafür geeignet erachtet werden. Die Anmeldungen dazu müssen behufs weiterer Mittheilung und Vorberathung durch eine von der geschäftsführenden Direction zu ernennende Commission, welche einen Entwurf auszuarbeiten und vorzulegen, sowie den Referenten zu bestimmen hat, spätestens 6 Wochen vor dem Versammlungstermine der geschäftsführenden Direction überwiesen werden.

Die zur Berichterstattung ernannten Commissionen haben die Berichte der geschäftsführenden Direction so zeitig zu übergeben, dass sie sich wenigstens Tags vor dem Vortrage in den Händen sämmtlicher Abgeordneten befinden.

§ 7. Reihenfolge. Als Einleitung zu den Verhandlungen gibt der Vorsitzende jedesmal eine Uebersicht des gegenwärtigen Zustandes des Vereins. Hierauf folgt die Berathung derjenigen Gegenstände, welche in früheren General-Versammlungen unerledigt geblieben sind. Demnächst wird zur Berathung neuer, in vorschriftsmässiger Weise (§ 6) gemachter Anträge geschritten, worauf ausnahmsweise später oder erst in der General-Versammlung angeregte Gegenstände noch berücksichtigt werden können, falls dies von mindestens drei der vertretenen Verwaltungen gefordert wird.

Die General-Versammlung behält sich dabei vor, Gegenstände, welche nur das Interesse einzelner Verwaltungen betreffen, der besonderen Berathung derselben zu überweisen.

Den Schluss der Verhandlung bildet die Bestimmung des Ortes für die nächste General-Versammlung und eventuell die Wahl einer neuen geschäftsführenden Direction, worauf das Protocoll vorzulesen und von der geschäftsführenden Direction und mindestens noch sechs anderen Abgeordneten zu vollziehen ist.

§ 8. Tagesordnung. Es ist hiernach von der geschäftsführenden Direction im Voraus eine Tagesordnung zu entwerfen, welche den einzelnen Verwaltungen bei der Einladung zur General-Versammlung mitgetheilt wird.

§ 9. Ausserordentliche General-Versammlung. Ausserordentliche General-Versammlungen können ebenfalls nur

von der geschäftsführenden Direction, welche Zeit und Ort für dieselben zu bestimmen hat und auf Erfordern dreier Verwaltungen zu ihrer Ansetzung verpflichtet ist, berufen werden, wobei der Grund der Zusammenberufung in dem Einladungsschreiben zu bezeichnen ist.

§ 10. Beschlussnahme. Das Resultat der Berathung wird durch Stimmenmehrheit, und falls dies auch nur von einer dissentirenden Stimme gefordert wird, mittelst namentlicher Abstimmung festgestellt, wobei jeder vertretenen Verwaltung nach Maassgabe der Länge der ihrem Betriebe unterstellten Bahnen und Bahnstrecken ein Stimmrecht in der Art gebührt, dass bei einer Gesamtlänge im Vereinsbezirke (§ 2)

bis zu 10 Meilen	1 Stimme,
über 10— 30	„ 2 Stimmen,
„ 30— 60	„ 3
„ 60—100	„ 4
„ 100—150	„ 5

und innerhalb jeder weiteren 50 Meilen immer noch 1 Stimme mehr gewährt wird, wobei jedoch eine und dieselbe Person für mehrere Bahn-Verwaltungen, die dem Vereine unmittelbar angehören, Stimmen nicht abgeben darf.

Bei Stimmgleichheit hat der Vorsitzende den Ausschlag zu geben und wird Seitens derjenigen Verwaltungen, welche die Reglements über den directen Güter- und Personen-Verkehr, wie über die Ertheilung der Vereinskarten nicht anerkannt haben, in den betreffenden Angelegenheiten des Betriebes ein Stimmrecht nicht ausgeübt.

§ 11. Genehmigung der Beschlüsse. Wie gelegentlich sich auch alle Verwaltungen, soweit sie es vermögen, von dem Bestreben leiten lassen werden, sich den Beschlüssen der Majorität unterzuordnen, so werden dieselben — mit Ausnahme derjenigen über die Aufnahme neuer Mitglieder (§ 2) — doch für sie erst bindend durch die Annahme derselben, zu welchem Ende die geschäftsführende Direction ihnen binnen 14 Tagen das Protocoll mitzuthellen hat. Ihre Erklärung über die Annahme oder Ablehnung haben sie binnen einer Präclusivfrist von 8 Wochen, deren Lauf mit dem achten Tage nach Absendung des General-Versammlungs-Protocolls Seitens der geschäftsführenden Direction an die Vereins-Verwaltungen beginnt, abzugeben. Geht die Erklärung in dieser Frist bei der geschäftsführenden Direction nicht ein, so wird die schweigende Verwaltung für beistimmend erachtet.

Die geschäftsführende Direction wird bei der ihr demnächst obliegenden Mittheilung des Resultates der Erklärungen an die Vereins-Verwaltungen rücksichtlich derjenigen Beschlüsse, welche nicht die Zustimmung sämtlicher Verwaltungen erhalten haben, zugleich ihre Vorschläge über weitere Verfolgung des Gegenstandes machen, namentlich über die etwaige Ausführung in dem engeren Kreise der zustimmenden Verwaltungen. Ist in dieser Weise eine Uebereinstimmung der zustimmenden Verwaltungen nicht zu erzielen, so überweist die geschäftsführende Direction die Sache an die vorbereitende Commission zur weiteren Behandlung zurück.

Abänderungen des Vereins-Statuts dürfen jedoch nur dann vorgenommen werden, wenn der desfallsige Majoritätsbeschluss der General-Versammlung die Genehmigung sämtlicher Verwaltungen erhalten hat.

§ 12. Ausführung der Beschlüsse. Ueber die Ausführung der Vereinsbeschlüsse wachen die dem Vereine angehörenden Verwaltungen gegenseitig. Es werden des Behufs die letzteren in verschiedene Rayons eingetheilt. Für jeden Rayon wird alljährlich eine Verwaltung, und zwar alternirend und der Reihe nach, durch die General-Versammlung beauftragt, von der Ausführung der Vereinsbeschlüsse sich Ueberzeugung zu verschaffen. Die solchergestalt beauftragten Verwaltungen sind berechtigt, von den Verwaltungen ihres Bezirks vollständige Aufschlüsse und Erläuterungen über etwaige Abweichungen von den genehmigten Beschlüssen, sowie die Gründe der unterbliebenen Vollziehung entgegenzunehmen.

Sind von einzelnen Verwaltungen bezügliche Anfragen über die erfolgte Ausführung ohne Motivirung verneint und gar nicht beantwortet worden, oder erscheinen die vorgebrachten Unterlassungsgründe unzulänglich, so hat die beauftragte Verwaltung die Ausführung auf geeignete Weise zu vermitteln zu suchen; gelingt ihr die Vermittlung nicht, so setzt sie die geschäftsführende Direction in Kenntniss, welche letztere der General-Versammlung darüber Bericht zu erstatten hat.

Der General-Versammlung bleibt alsdann der weitere Beschluss in der Angelegenheit überlassen.

Alle aus den Vereins-Bestimmungen entstehen-

den Rechtsstreitigkeiten sollen schiedsrichterlich entschieden werden. *

§ 13. Kosten. Zur Bestreitung sämtlicher Kosten für die Angelegenheiten des Vereins, wohin auch die Kosten der Vertretung der geschäftsführenden Direction in den General-Versammlungen für 4 von ihr abzusedende Abgeordnete gehören, dient eine Casse, welche aus Beiträgen der einzelnen Verwaltungen, so oft es das Bedürfniss erfordert, dergestalt gebildet wird, dass jede Verwaltung

- 1) ohne Rücksicht auf die Meilenlänge ihrer Bahnen einen festen Beitrag von 30 Thalern,
- 2) ausserdem für jede Meile der ihrem Betriebe unterstellten eigenen oder fremden Bahnen einen Beitrag von 2 Thalern für die Meile, wobei jede angefangene Meile für voll gerechnet wird,

einzahlt.

Diese Casse wird von der geschäftsführenden Direction verwaltet, welche in der ordentlichen General-Versammlung darüber Rechnung ablegt.

§ 14. Rücktritt. Der Rücktritt aus dem Vereine steht jeder Verwaltung frei, jedoch nur in den 4 Terminen: 1. Januar, 1. April, 1. Juli und 1. October, nachdem die Anzeige davon 6 Monate vorher der geschäftsführenden Direction gemacht worden ist, welche die übrigen Verwaltungen davon sogleich zu benachrichtigen hat.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

* * *

Heizung der Personenwagen in Deutschland. Uebersicht über den Umfang und die Art der Heizung in den Personenwagen auf den Eisenbahnen Deutschlands (exclus. derjenigen Bayerns) während der Wintermonate. Nach von dem Reichs-Eisenbahnamt angestellten und in einer Uebersicht zusammengefassten Ermittlungen, welche der „Deutsche Reichs-Anzeiger“ publicirt, werden auf sämtlichen deutschen Eisenbahnen mit Ausnahme der Breslau-Warschauer, der Halberstadt-Blankenburger und der Oldenburgischen Staatsbahn — auf welchen keimerlei Heizung eingeführt ist — die Personenwagen in den Wintermonaten bei eintretendem Bedürfnisse geheizt und zwar:

- A. die Coupés I. und II. Wagenklasse auf allen Bahnen, deren Wagen überhaupt mit Heizvorrichtung versehen sind, d. h. auf 21438,6 Kilometer = 98,8 Procent der Betriebslänge aller Bahnen (auf der Eutin-Lübecker Eisenbahn nur in den durchgehenden Zügen von und nach Neumünster). Die Kirchheimer Eisenbahn-Gesellschaft besitzt nur einen heizbaren combinirten Wagen II. und III. Classe;
- B. die Coupés III. Wagenklasse auf sämtlichen Staats-Eisenbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen, sowie auf den Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf 23 Privatbahnen eigener Verwaltung, welche zusammen eine Betriebslänge von 18849,3 Kilom. = 86,8 Procent der Betriebslänge aller Bahnen repräsentiren (auf den Reichs-Eisenbahnen nur in einzelnen Zügen, auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn nur die Damen-Coupés).

In III. Wagenklasse wird nicht geheizt: auf den Eingangs erwähnten 3 Eisenbahnen, sodann auf der Berlin-Stettiner, Eutin-Lübecker, Hessischen Ludwigs-, Homburger, Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn (für die Frauen-Coupés III. Classe sind jedoch Fussdecken vorhanden und werden mehrere Wagen III. Classe in nächster Zeit mit Heizvorrichtungen versehen werden), Nordhausen-Erfurter, Oberhessischen und Rheinischen Eisenbahn;

- C. die Coupés IV. Wagenklasse auf sämtlichen Staats-Eisenbahnen, welche die IV. Wagenklasse führen, auf 2 unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen und auf 14 Privatbahnen in eigener Verwaltung, deren Betriebslänge zusammen 10856,9 Kilom. = 50,1 Proc. der Betriebslänge aller Bahnen beträgt.

In IV. Wagenklasse wird nicht geheizt: auf den Eingangs erwähnten 3 Eisenbahnen, auf der Berlin-Stettiner, Braunschweigischen, Eutin-Lübecker, Köln-Mindener,

* Der dieser neuen Bestimmung des Vereins Statuts zum Grunde liegende Wiener General-Versammlungs-Beschluss vom 19. Juli 1869 lautet:

„Alle aus den Vereins-Bestimmungen über den Personen-, Gepäck-, Güter- und Wagen-Verkehr zwischen Vereins-Mitgliedern entstehenden Rechtsstreitigkeiten sind durch ein Schiedsgericht mit Ausschluss des Rechtsweges endgültig zu entscheiden.“

„Auf Form und Verfahren des Schiedsgerichts finden die jeweiligen Bestimmungen des „Uebereinkommens“ zum Vereins-Güter-Reglement Anwendung.“