

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 19

Anhang: Beilage zur Eisenbahn, Nr. 2
Autor: [s.n.]

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>

Publicationen

Schweizerischer Eisenbahnverwaltungen
über
neu erstellte Tarife und Tarifveränderungen
im October 1876

I.

Gütertarife für den internen und directen schweizerischen Verkehr.

Neu erstellte Tarife etc.

Centralbahn.

Interner Gütertarif vom 1./VII 68, *I. Nachtrag* gültig mit 1./X 76, enthaltend neue Frachtsätze für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen Scherzligen bis Rubigen einerseits und den Stationen Emmenbrücke, Rothenburg und Sempach anderseits.

Der Güterverkehr zwischen diesen beiden Linien wird vom 1./X 76 an über die Route Gümlingen-Langnau-Luzern geleitet. (S.C.B. 15./IX 76.)

Jura-Bern-Luzern-Bahn.

Gütertarif für den internen Verkehr auf der Linie Basel-Delsberg-Glovelier gültig mit 15./X 76, an welchem Tage die letztere Bahnstrecke, umfassend die Stationen respective Haltstellen: Courtetelle, Courfaivre, Bassecourt und Glovelier, eröffnet wird. (J.B.L.B. 10./X 76.)

Nordostbahn.

Gütertarif Delsberg-Basel-Ostschweiz vom 1./VI 76. Mit 1. October 76 werden die in diesem Tarif enthaltenen Taxen ab Basel S.C.B. nach den Stationen der Ostschweiz sammt den bezüglichen Specialtarifbestimmungen (Pag. 5-18) aufgehoben und durch die *Nachträge XII und XIII* zum Gütertarif Basel S.C.B.-Ostschweiz vom 15. September 1871 ersetzt. (N.O.B. 16./IX 76.)

Tarif für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen der Linie Effretikon-Hinweil und denjenigen der V.S.B. gültig mit 1. October 76.

Durch die in diesem Tarif enthaltenen Taxen ab Effretikon und Wetzikon nach Stationen der V.S.B. werden die entsprechenden Frachtsätze im Tarif vom 1./VI 72, sowie im VI. Nachtrag zu demselben aufgehoben. (N.O.B. 15./IX 76.)

Zur Vermeidung unrichtiger Anwendung des IV. Nachtrages zum Gütertarif Basel-Schaffhausen und Bodensee etc. vom 1. Juni 76 wird zur Kenntniss gebracht, dass dieser Tarif sich nur auf Gütersendungen bezieht, welche mit den Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen von solchen Stationen in Basel ankommen, ab welchen sowohl linksrheinisch nach Basel Centralbahn als rechtsrheinisch nach Basel Bad-Bahn gleiche Tarifsätze bestehen. (N.O.B. 24./X 76.)

Rorschach-Heiden-Bergbahn.

Tarif für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen Heiden und Wienachten der Rorschach-Heiden-Bergbahn einerseits und denjenigen der V.S.B.: Winterthur, Wyl, Ebnat-Kappel, St. Gallen, St. Margrethen, Landquart, Chur und Glarus, und folgenden Stationen der N.O.B.: Romanshorn, Constanz, Frauenfeld, Winterthur, Schaffhausen, Zürich, Luzern, Aarau und Basel via Bötzbach anderseits.

Dieser Tarif tritt mit 1. October 76 in Kraft.

(R.H.B. 24./IX 76.)

Tössthalbahn.

Gütertarif vom 1./IX 75, *II. Nachtrag* gültig mit 1. October 76 enthaltend directe Frachtsätze nach den Stationen der Bischoffszellerbahn und den Linien Winterthur-Coblenz und Effretikon-Hinweil. (T.T.B. 23./IX 76.)

Zum internen Gütertarif vom 1./V 75, sowie zum Specialtarif für die Beförderung von Steinkohlen im internen Verkehr vom 7./VI 75, tritt mit 29. October 76 je ein *I. Nachtrag* in Kraft, enthaltend die Frachtsätze für die neu eröffnete Strecke Bauma-Wald. (T.T.B. 20./X 76.)

Vereinigte Schweizerbahnen.

Gütertarif vom 1./IV 72, *II. Nachtrag* gültig mit 1. October 76 für den Verkehr zwischen den Stationen der Linie Rätterschen-Oberriet, einschliesslich der Toggenburgerbahn einerseits und denjenigen der Glatt- und Churerlinie anderseits. Die bisher bestandenen betreffenden Frachtsätze treten von genanntem Datum ab ausser Kraft. (V.S.B. 21./IX 76.)

Tarif für den directen Güterverkehr der Station Wald (Canton Zürich) mit den Stationen der V.S.B. und N.O.B. und weiter, gültig mit 25. October 76. (V.S.B. 18./X 76.)

II.

Gütertarife für den directen schweizerischen Verkehr mit dem Auslande.

Neu erstellte Tarife etc.

Badisch-Schweizerischer Verkehr.

Die Taxen zwischen den badischen Stationen Thiengen bis Lahr einerseits und Winterthur anderseits, im provisorischen Gütertarif Badische Bahn-Winterthur via Schaffhausen vom 1./II 76, sind durch die mit Eröffnung der Linie Winterthur-Coblenz publizirten *neuen Taxen* über diese Linie ersetzt worden.

Ausnahmsweise bleiben davon diejenigen für Basel-Bad. Bahn und Waldshut-Winterthur noch bis zum 10. November nächsthin in Geltung, sofern sie billiger sind als die neuen Taxen des XII. Nachtrags zum Tarife Basel und Waldshut-Ostschweiz. In gleicher Weise bleiben im Verkehr ab Basel, Station der Bötzbachbahn, via Brugg nach Winterthur noch bis zum 10. November d. J. die Taxen des X. Nachtrages zum Tarife Basel C.B.-Ostschweiz in Anwendung, soweit sie billiger sind als jene des XII. Nachtrages. (N.O.B. 12./X 76.)

Oestr.-Ungar.-Schweiz. Verkehr.

Schweiz.-Oest.-Ungar. Gütertarif vom 1./I 73, *XV. Nachtrag* gültig mit 15./X 76, enthaltend neue Getreidefrachtsätze ab den Stationen der Kaiserin Elisabethbahn, der Oesterr. Staatseisenbahn, der Theiss-Eisenbahn und der kgl. Ungarischen Staatseisenbahn nach den schweizerischen Verbandsstationen. Durch diesen Nachtrag werden die Nachträge 7 und 10 aufgehoben und ersetzt, ebenso fällt mit diesem Nachtrage die Tabelle der Frachtzuschläge an ungarischer Transportsteuer hinsichtlich des Specialtarifes für Getreide dahin. (S.C.B. 23./IX 76.)

Reglement und Tarif für den directen schweiz.-österreich.-ungarischen Transitgüterverkehr (Genf transit) vom 1./II 74, *VI. Nachtrag* gültig mit 1. Oct. 76. (N.O.B. 20./IX 76.)

Nachtrag VII. Zu vorgenanntem Reglemente und Tarif gültig mit 15. Oct. 76, enthaltend neue Frachtsätze für Getreidetransporte von Stationen der Oestr. Staatsbahn, der Theiss-Bahn und den ungar. Staatsbahnen nach Genf transit. (N.O.B. 10./X 76.)

Schweiz.-östr.-ungarisch. Gütertarif vom 1./XII 1873, IX. Nachtrag gültig mit 15. Oct. 76, enthaltend neue Getreidefrachtsätze ab Stationen der Kaiserin Elisabethbahn, der Oestr. Staatsbahn, der Theiss-Bahn u. der Ungarischen Staatsbahn. (V.S.B. 15./X 76.)

Avis.

Italienisch-Schweiz. Gütertarif vom 1./XI 71. Zuzufolge Mittheilung der oberitalienischen Bahnen bleibt dieser s. Z. gekündete Tarif noch bis Ende 1876 in Kraft. (N.O.B. 23./VIII 76.)

III.

Special- und Steinkohlentarife.

1. Für den schweizerischen Verkehr.

a) Neu erstellte Tarife.

Getreide-Specialtarif Nr. 5, X. Nachtrag, gültig mit 15. X. 76, enthaltend Frachtsätze zwischen den Stationen Boswyl-Bünzen, Muri und Bremgarten einerseits, Genf, Morges, Verrières, Bern, Biel, Basel, Olten, Zürich, Romanshorn, Rorschach und Schaffhausen anderseits. (S.C.B. 8./X 76.)

Getreide-Specialtarif Nr. 5, XI. Nachtrag, gültig mit 15. X. 76, enthaltend Frachtsätze ab Genf, Verrières und Basel nach den Stationen der Linien Sulgen-Gossau, Winterthur-Koblenz, Effretikon-Hinweil und der Tössthalbahn. (N.O.B. 5./X 76.)

b) Kündigungen.

Der Specialtarif vom 15./I. 67 für den Transport von Hopfenstangen, Sperrholz u. s. f. ab verschiedenen Stationen der früheren Berner Staatsbahn nach Basel, nebst einem Anhang vom 20./I. 67, und der Specialtarif für den Transport von Brettern, Latten u. s. f. zwischen den gleichen Stationen werden von der S.C.B. im Einverständniss mit der J.B.L.B. pro 1./X. 76 gekündigt. (S.C.B. 20./VI 76.)

Specialtarif vom 1./X. 67 für den Transport von Brettern, Latten, Flecklingen, Schwellen und andern Schnittwaaren, gekündet pro 1./X 76. (J.B.L.B. 5./VII 76.)

Specialtarif vom 20./VII. 64 für den Transport von Langholz nach Basel ab den Stationen Langnau, Emmenmatt, Signau, Zäziwyl, Konolfingen und Worb, gekündet pro 10./X 76. (J.B.L.B. 5./VII 76.)

Für den Transport der in vorstehenden Specialtarifen genannten Taxen kommen vom Tag der Kündigung an die Taxen der betreffenden allgemeinen Tarife zur Anwendung.

2. Für den Verkehr mit dem Ausland.

Neu erstellte Tarife etc.

Getreidetransporte ab Wien, sowie ab Stationen der Oesterreichischen Staatsbahn, der Theissbahn und der Ungarischen Staatsbahn nach Elsass-Lothringen via Romanshorn-Basel. Ausnahmetarif gültig mit 10./X 76.

Die Taxen dieses Tarifes sind den entsprechenden Taxen des 46. Nachtrages zum süddeutschen Verbandtarife (über Ulm-Kehl) gleichgestellt und haben gleich diesen vorläufig nur bis 31. December 76 Gültigkeit, eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer derselben wird besonders bekannt gemacht werden. (N.O.B. 7./X 76.)

Getreide aus Galizien und Rumänien nach den Stationen der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg via Wien-Simbach-Romanshorn-Basel. Specialtarif gültig mit 20. October 76, derselbe erzeugt erheblich ermässigte Taxen für diese Transporte und wird damit der gleichnamige Tarif vom 20. August 76 aufgehoben. (N.O.B. 18./X 76.)

Saarkohlentarif Nr. 12 vom 20./IX 75, I. Nachtrag gültig mit 15./X 76 enthaltend Kohlen-Frachten für die Stationen Rütli und Wald. (V.S.B. 15./X 76.)

Heizkohlen und Coaks aus den Saargruben, neuer Tarif gültig mit 25. October 76 enthaltend Frachtsätze nach Singen einerseits und directe Taxen von Singen nach den Stationen der Tössthalbahn Grütze-Wald anderseits. (Nat.B. 24./X 76.)

Verschiedene Publicationen

im October 1876.

Neues schweizerisches Frachtbriefformular, dasselbe findet nun auch Anwendung nach den Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen.

Eröffnung neuer schw. Bahnlinien

im October 1876.

1. Delsberg-Glovelier (J.B.L.B.). Eröffnung mit 15./X 76. Länge $\frac{7}{10}$ m 11,5.
2. Bauma-Wald (T.T.B.) Eröffnung mit 20./X. 76. Länge $\frac{7}{10}$ m 15.

Die Eisenbahnen und das Publicum.

Von

Prof. G. C o h n in Zürich.

I.

Es sind naheliegende, wichtige und auch des Oeftern gehörte Fragen, welche wir kürzlich in einem Aufsatz einer deutschen Zeitschrift fanden und welche wir hier folgen lassen, um eine Antwort darauf zu suchen, welche freilich heutzutage dringender als je verlangt wird:

„Wo beginnt auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens das öffentliche Wohl und wo hört das Wohl der einzelnen Interessengruppen auf, welches einer derselben selten ohne eine entsprechende Einbusse einer anderen Gruppe zu Theil werden kann? Nach welchen Grundsätzen soll der Conflict im gegebenen Falle entschieden werden? Ist etwa der Anspruch des Actionärs, der sein Eigenthum einem Unternehmen widmet, von dessen Rentabilität er sich goldene Berge verspricht, auf die glänzenden, in der Natur des Unternehmens begründeten Erträge geringer, als etwa der Anspruch des X. Y. auf billige Beförderung seiner Person und seiner Waaren durch die mit dem Gelde des Actionärs betriebene Verkehrsanstalt? Auf wessen Seite ist dann das „öffentliche Wohl“ bedroht? — Auf Seiten des Actionärs etwa, der durch eine im höchsten Grade humane Anwendung seines Geldes durch eine philanthropische, idealistische Verwaltung an seinem Geldbeutel auf das Unbarmherzigste geschmälert wird oder ist es auf Seiten des Producenten, gegenüber einer erwerbs-süchtigen Verwaltung, welche alle Chancen ausnutzend dem „Publicum“ so viel abnimmt, als es nach Lage der Dinge möglich ist? Ist der Anspruch des Actionärs auf die Dividende minder werth, als der der Kohlengruben auf billige Tarifsätze? Und wo ist jenes Clearinghouse der Volkswirtschaft, in welchem, als endliches Ergebniss einer unabsehbaren Reihe von Compensationen, die sich aus dem Debet und Credit der Individualinteressen gegen einander ergeben, festgestellt werden kann, ob sich ein Saldo zu Gunsten oder zum Nachtheil der „Gesamtheit“ ergibt? Wir begreifen, dass man aus jener Sackgasse der Interessenkämpfe sich mit dem Rufe nach Staatsbahnen zu retten sucht. Aber ist jener Ruf etwas Anderes, abgesehen von einer anderen Bedeutung, die ihm gleichzeitig innewohnt, als etwa das Verlangen an den Richter, die streitenden Parteien dadurch zu befriedigen, dass er selbst dem Kläger das Streitobject gebe? Der Staat ist in einem solchen Falle freilich mehr als Richter. Er ist zugleich Beherrscher der socialen Individualinteressen. Aber indem man seine Intervention anruft, um den Kampf, welcher sich auf dem breiten Rücken des Steuerzahlers austobt, zu schlichten, indem man ihm zumuthet, dem Streit dadurch ein Ende zu machen, dass er die mächtigere Partei expropriirt, erkennt man nur an, dass eine andere praktische Lösung des Widerspruchs nicht möglich sei.“

Dieses die Fragen und Meinungen des fremden Artikels. Versuchen wir ob es nicht möglich ist, einen befriedigenderen Standpunkt denselben gegenüber zu gewinnen, als es nach den Zweifeln seines Verfassers scheinen will. Wir glauben, dass dieses dann möglich ist, wenn man erstens den principiellen Standpunkt jener Ausführungen berichtigt, zweitens über die

Mittel und Wege, vermöge deren man die gewünschte Gerechtigkeit verwirklichen kann, etwas eingehender nachdenkt.

Zunächst der principielle Standpunkt.

Wenn die Anrufung des „öffentlichen Wohles“ nur der Vorwand ist, unter welchem irgend ein privates Interesse in rücksichtsloser Weise seine Befriedigung sucht, so ist freilich ein Widerspruch zahlreicher Interessen vorhanden, aus deren Engherzigkeit heraus dasjenige nicht zu ermitteln ist, was das „öffentliche Wohl“ sei. Aber dies beweist nicht, dass es überhaupt keinen Standpunkt giebt, auf welchem eine Versöhnung der einzelnen Interessen objectiv möglich ist, sondern nur dass dieser Standpunkt gegenseitiger Rücksichtslosigkeit ein unhaltbarer ist, mit welchem sich niemals ein Gemeinwesen zusammenhalten lässt. Wenn der Actionär sich goldene Berge verspricht aus den Erträgen der Eisenbahn, die nach seinem Wunsche möglichst schonungslos die Zahlungsfähigkeit des Publicums ausbeuten soll, so ist das freilich nur derselbe Eigennutz, wie auf der andern Seite der Wunsch des Fabrikanten oder Kohlenproducenten, seine Rohstoffe zu einem Preise transportirt zu sehen, bei welchem das Actienunternehmen nothwendig Bankerott machen muss. Oder wenn man vom Standpunkte des Publicums sich Eisenbahngesellschaften wünscht für solche Bahnstrecken, bei welchen das Unternehmen nothwendigerweise eine lange Reihe von Jahren hindurch keinen Ertrag abwerfen kann, also wobei die Actionäre geopfert werden: so ist das an sich um nichts besser gerechtfertigt, als wenn ihrerseits die Unternehmer und die Actionäre — sofern sie es überhaupt können — einen unsinnig hohen Gewinn aus dem Verkehre zu ziehen trachten.

Was aber beweist dies?

Nur so viel: dass nicht der Standpunkt schrankenlosen Eigennutzes, sondern allein der Standpunkt einer socialen Gerechtigkeit, welche jedes Interesse in seinen vernünftigen Grenzen befriedigt und jedes unvernünftige Begehren zurückweist, die Grundlage bilden kann, auf welcher gesittete Menschen mit einander leben. Baut eine Actiengesellschaft eine Eisenbahn, so mag der einzelne Actionär sich das private Vergnügen bereiten, von „goldenen Bergen“ zu träumen: keine Gesetzgebung der heutigen civilisirten Staaten aber erkennt diesen Traum als berechtigt an, sondern zieht eine Schranke, sei es durch Beschränkung der Dividende, sei es durch Beschränkung der Tarifsätze, sei es auf andern Wegen, wodurch sie nach gegebenen Verhältnissen eine gewisse Höhe des Ertrags als billig, „gerecht“ bezeichnet. In England gilt als ein solcher billiger Satz seit lange ein Jahresertrag von zehn Percent. Dieselbe Gerechtigkeit, welche wegen der eigenthümlichen Umstände, die in der Natur einer grossen Transportanstalt liegen, durch obrigkeitliche Controlen und Taxen gesichert werden muss, soll im sonstigen privatwirthschaftlichen Verkehre durch die „Concurrenz“ hergestellt werden, derart, dass ein übermässiger, die Billigkeit überschreitender Gewinn durch Zuströmen neuer Unternehmungen das Niveau der „billigen“ Höhe herstellt, und dass umgekehrt da, wo der Gewinn hinter solcher Billigkeit zurückbleibt, ein Abströmen eintritt. Dass dieser Process der Concurrenz nicht mit der Präcision von Wassermassen, die ihr Niveau suchen, vor sich geht, beweist nichts gegen die Vorstellung einer dadurch herzustellenden socialen Gerechtigkeit, sondern nur gegen die Annahme, dass dieses freie Walten der wirthschaftlichen Kräfte für die Herstellung der socialen Gerechtigkeit ein ausreichendes Mittel sei.

Wäre nun das, was die Eisenbahngesellschaften dem Publicum leisten, eine einzige Art der Transportbesorgung, so wäre die Sache einfach genug. In den Anfängen des Eisenbahnwesens ist es in der That so gewesen. Die Bahn von Stockton nach Darlington war lediglich zum Kohlentransport bestimmt: obenein lagen ihre Actien in den Händen der Kohlengrubenbesitzer — es war eine Art von Consumverein. Der Gewinn, der sich aus diesem Unternehmen ergab, war lediglich der Ueberschuss der Einnahmen aus dem Kohlentransport über die Kosten eben dieses Kohlentranportes. So einfach sind aber die Dinge nicht geblieben. Die gegenwärtigen Einnahmen und Ausgaben einer Eisenbahngesellschaft setzen sich aus den mannigfaltigsten Leistungen für den Transport von Menschen und Gütern zusammen, und es fragt sich daher nicht blos: wie gross ist der Ueberschuss der gesammten Einnahme über die gesammten Kosten, sondern auch: wie verhalten sich die einzelnen Einnahmen je

für die einzelnen Leistungen zu den dafür aufgewandten Kosten? Mit andern Worten, man sucht den allgemeinen Grundsatz, dass die Einnahme überhaupt in einem gewissen Verhältnisse zu den Gesamtkosten (von Bau und Betrieb) stehen soll, auch in den einzelnen Einnahmeposten zu verwirklichen.

Dadurch aber gelangt man zu dem Problem, die Tarifsätze der verschiedenen Leistungen der Bahn je auf ihre Kosten zu basiren. So lange man dies nicht thut, so lange man diesen Grundsatz nicht anerkennt, besitzt man in der That keinen festen Punkt, von dem aus man gegenüber den im Eingange angeführten zweifelischen Fragen Stellung nehmen kann. Denn wie soll man sonst dem Andränge der Interessen, welche jedes für sich „gemeinnützige“ Tarife verlangen, widerstehen. Die bisherige Praxis hat dies in ihrer Weise tastend gethan und wird dies besser zu thun wissen, wenn das technisch-öconomische Problem der Basirung der Tarife auf die Kosten weiter gefördert ist, als es bisher der Fall gewesen: aber das Princip hat ihr mehr oder weniger deutlich immer vorgeschwebt. Und es ist auch da, wo dieses Princip scheinbar in flagranter Weise verletzt ist, kaum eine gänzliche Unkenntniss dieses Sachverhaltes, sondern das Mitwirken anderer Gründe anzunehmen. So z. B. hat man darauf hingewiesen, dass der Grundsatz von Meilensätzen (Kilometersätzen) für den Personenverkehre, wonach der Reisende für 2 Meilen den gleichen Meilensatz bezahlt wie der Reisende, der eine Strecke von zehn Meilen auf der Bahn zurücklegt, während doch die constanten Kosten der Bahnanlage und Beförderung mit viel stärkerem Gewichte auf die kurze Entfernung fallen als auf die längern — dass jener Grundsatz das Kostenprincip entschieden verletzt. Dies wäre unzweifelhaft richtig, wenn nicht andre Momente bei der Tarifpraxis mitsprächen. Je mehr nämlich diejenigen Recht haben, welche betonen, dass ein starker Antheil der Kosten aus den constanten Kosten auf jede Beförderung, also auf die kürzeste Strecke verhältnissmässig am schwersten falle: desto mehr Grund hat die Erwägung, ob nicht eine solche Tarifrung nach den Kosten für die kleinen Strecken diesen Verkehre so sehr verkümmern würde, dass — lediglich vom Standpunkte des Reinertrages der Bahn betrachtet und von andern Momenten abgesehen — es unvortheilhafter wäre, den Kostentarif statt dem Meilentarif einzuführen. Sei es, dass die Leute zu andern Beförderungsmitteln greifen, sei es, dass sie zu Fusse gehen, sei es, dass sie weder fahren noch gehen, sondern zu Hause bleiben. Das gestaltet sich natürlich je unter verschiedenen Verhältnissen der wirthschaftlichen Entwicklung, des Wohlstandes, der Gewohnheiten u. s. w. verschieden. Und für uns kommt es hier auch nicht darauf an, wie es sich je in einem bestimmten Falle gestaltet, sondern es kommt hier nur auf den Gesichtspunkt an, der uns stets bei dem Kostenprincip entgegentritt und der die practische Modification eines mathematisch-correcten Kostensatzes unter allen Umständen oder jedenfalls in den meisten Fällen bilden muss. Dieser Gesichtspunkt ist die Wechselbeziehung zwischen Tarifsatz und Verkehrsmasse, die Dehnbarkeit der Transportmengen, unter dem Einflusse eines so oder so hohen Tarifsatzes — eine Dehnbarkeit, welche erst dann aufhört, wenn das absolute Maximum der Ausnutzung des Bahnkörpers durch die beförderten Züge und wiederum dieser Züge selber erreicht ist. So lange man zu dieser äussersten Grenze nicht gelangt ist (nur ausnahmsweise ist das bisher der Fall gewesen), liegt für die Eisenbahnverwaltung, so oft an sie das Ansinnen einer Tarifiermässigung herantritt, die Frage vor, ob sie hoffen dürfe, durch diese Ermässigung sich dem wünschenswerthen Ziele der höchstmöglichen Ausnutzung der Bahn und der Züge um so viel zu nähern, dass trotz der niedrigeren Tarifsätze der Gewinn eben so gross oder grösser wird, als er zuvor gewesen. Offenbar ein für alle Theile sehr wünschenswerthes Ergebniss. Aber die Beantwortung dieser Frage ist schwer. Sie ist immer nur durch eine Art von Wahrscheinlichkeitsrechnung möglich, und auch für diese blosse Wahrscheinlichkeitsrechnung bedarf es, wenn anders sie Aussicht haben soll, der Wahrheit nahe zu kommen, einer sehr gründlichen Kenntniss der besondern Umstände des Falles, um welchen es sich handelt. Um so sicherer geht die Bahnverwaltung natürlich, je mehr sie sich an die erprobten Sätze anklammert, je vorsichtiger sie mit Aenderung derselben ist. Aber dies kann leicht eine Zähigkeit zur Folge

haben, die den durchaus berechtigten Ansprüchen des Publikums nicht genügt, indem sie etwas unterlässt, das dem Verkehr erwünscht und zugleich ohne Schaden, ja vortheilhaft für die Eisenbahngesellschaft ist. Ein denkwürdiges Beispiel hiefür sind die Personenzüge dritter Classe in England.

Aber eben hiebei schleicht sich ein ferneres Moment in die Erörterung, dessen Name zwar gemissbraucht werden mag, das aber an sich von einer Eisenbahnverwaltung kaum zu trennen ist — das Moment der Gemeinnützigkeit. Indem man nämlich eine Wahrscheinlichkeitsrechnung anstellt über die Entwicklung des Verkehrs, welche die Folge sein soll von einem gewissen Tarifsätze, ja ganz im Allgemeinen über die Entwicklung des Verkehrs, welche die Folge sein soll einer neu zu erbauenden Eisenbahn, — muss man sich regelmässig mit der Erwägung vertraut machen, dass eine Zwischenzeit verrinnt, während deren im Interesse des allmählig heranzuziehenden Verkehrs zeitweilige Opfer gebracht werden müssen. Ist diese Zwischenfrist nicht zu lang, so mag dies ein Opfer sein, das durch den dauernden Gewinn aufgewogen wird unmittelbar aus den Erträgen der Eisenbahnunternehmung. Ist sie aber zu lang, so entsteht die —

im einzelnen Falle immer schwer zu erledigende — Frage, ob das Opfer gebracht werden soll, sei es, dass man's einem Actienunternehmen zumuthet, oder dass der Staat das Opfer deckt. Niemand wird bezweifeln, wie uns scheinen will, dass es Fälle gibt, in welchen der Zweck solcher Opfer werth ist, mag es sich nun um eine neue Bahn, oder um neue Züge, wohlfeilere Tarifsätze u. dgl. m. auf einer bestehenden Bahn handeln. Die Schwierigkeit beweist nicht die Unmöglichkeit und über öffentliche Angelegenheiten eine gerechte Entscheidung zu treffen, ist überhaupt schwierig. Das gilt nicht bloß von der Eisenbahnpolitik. Wir kommen hiemit zu der weiteren Frage, ob das Verlangen nach Staatsbahnen, sofern es aus den Kreisen der nach der eigenen Ansicht nicht genügend berücksichtigten Interessen hervorgeht, für einen vernünftigen Staatsmann jemals die Bedeutung haben kann, dass er „auf dem breiten Rücken der Steuerzahler“ den Kampf der Interessen zwischen Eisenbahnen und Publikum schlichte.

(Fortsetzung folgt.)

Bannwart & Wildbolz, Zürich.

Eisenwaarenfabrik in Birmensdorf. (Schienennägel.)	Fabrique de ferronnerie à Birmensdorf. (Crampons de rails.)
Stahlschienen, Bandagen, Achsen, Federn, Bessemer Stahl, etc. vom Hause	Rails en acier, Bandages, Essieux, Ressorts, Acier Bessemer, etc. de la maison
John Brown & Co. Sheffield	
Prima Gusstahl, Feilen, Werkzeug, Sägen, Hämmer etc. vom Hause	Acier fondu Ire qualité, Limes, Outils, Scies, Marteaux, etc. de la maison
W. R. & C. Peace, Eagle Works, Sheffield	
Röhren für Gas, Wasser (in Eisen und Guss) und Kessel vom Hause	Tuyaux en fer étiré et fonte pour Gaz, Eau et Bouilleurs, de la maison
A. & J. Stewart, Glasgow	(1458)
ferner Vertretungen in bestem Weich- guss, schwedisches Eisen, Bolzen- und Mutterschrauben, Muttern, Nieten, etc.	en outre Agences pour fonte malléable, fers de Suède, Boulons d'éclisse et autres, Ecroux, Rivets, etc.

DIE Schweiz. Unfallversicherungs - Actiengesellschaft in Winterthur.

Grund-Capital fünf, emittirt drei Millionen Franken,
versichert gegen feste Prämie:

Arbeitergruppen
gegen Unfälle aller Art
bei Ausübung ihres Berufes,
sowie Arbeitgeber gegen die
ihnen durch gesetzliche Be-
stimmungen auferlegenden
Lasten bei Unfällen ihrer
Arbeiter.



Jedermann
gegen die Folgen körperlicher
Beschädigung an Leben und
Gesundheit durch Unfälle
aller Art in und ausser
dem Bereiche und speziell
auch nur auf
Reisen.

Die Direction.

Prospecte sind sowohl in unsern Bureaux, als auch bei allen
unsern Agenturen zu haben. (1168)

Miglierini & Co. in Luzern

offeriren den Unternehmern der nördlichen Zufahrten des Gotthard's:
Alle Grössen Quader im besten Luzernischen Sandstein, roh oder bear-
beitet als: Gewölbesteine, Quader für Wasserdurchlässe, Stützmauern,
Widerlager und Brückenpfeiler, zu billigsten Preisen bei grossen Parthien
und kürzester Lieferzeit. (1552)

Für Obige

Jk. Stocker, Grossrath.

Archinard et Socin, Ingenieurs.

Technisches Bureau.

Zürich, Seidengasse, 13. Zürich.

Centralluftheizungen mit Ventilation, durch die Staib'schen Calorifères,
nach der neueren verbesserten Construction der Herren Weibel, Briquet &
Co. in Genf.

Coaks-Füllöfen mit Porzellan-Einfassung.
Wasser- und Dampfheizungen. — Heizung der Eisenbahnwagen. — Bad-,
Waschhäuser- und Kücheneinrichtungen für Privat- und öffentliche Gebäude,
Hotels, Fabriken etc.

Dampf- und Warmwasserleitungen. — Dampfkessel- und Maschinenan-
lagen. — Rauchverbrenner (Fumivores Ten Brink).
Trockeneinrichtungen für alle Zwecke.

Hydraulische und andere Aufzüge (sogen. Ascenseurs, Lifts) (1530)

Druck und Verlag von Orell Füssli & Co. in Zürich

Dr. Strousberg

und sein Wirken

von ihm selbst geschildert.

Ein Band 8. ca. 30 Bogen. Preis 6 Mark.
Das vorliegende Werk, die Frucht der unfreiwilligen Musse Strous-
berg's behandelt in zwölf Capiteln die nachfolgenden Themata, welche fast
sein ganzes bisheriges öffentliches und privates Leben umfassen.

INHALT:

Einleitung. — I. Meine Herkunft und Einiges über meine Vergangen-
heit. — II. Excursive Betrachtungen über das Gründerthum, Geschäfts-
krisen und die hiesigen wirthschaftlichen Zustände überhaupt, zum Be-
weise, dass ich nie Gründer, im angenommenen Sinne des Wortes,
gewesen bin und zu den gegenwärtigen Geschäftsalamitäten in Nichts
beigetragen habe; sowie auch zur Analyse der Ursachen, auf welche die
betrübenden Erscheinungen der letzten Jahre zurückzuführen sind. „*De
omnibus rebus et quibusdam aliis*“. — III. Der Abgeordnete Lasker und
sein Auftreten gegen mich. — IV. System Strousberg. — V. Wider-
legung der in der „Gartenlaube“ und andern Journalen gegen mich
gerichteten Anschuldigungen hinsichtlich schlechten Baues meiner Bahnen
— Vertheuerung derselben — Beamtenbestechung, ungebührlichen Ein-
flusses — Verschreibung meiner Besitzungen an meine Frau u. dgl. m.
VI. Das Entstehen der von Lasker provocirten Untersuchungs-
Commission. Was sie nicht gewesen und was sie hätte sein sollen; was sie
nicht gethan und was sie hätte lassen können. Ueber die Eisenbahnver-
waltung — Betriebs- und Verkehrseinrichtungen, die Abstimmungen bei
Generalversammlungen, die Placirung des Actien Capitals — die Art mei-
ner Bauausführung und der damit verbundene Gewinn. — das Actien-
Gesetz und Material zur Ergänzung desselben. — VII. Eisenbahn-Con-
cessionen, Staatsaufsicht etc. — VIII. 1. Abtheilung: Die von mir
gebauten inländischen Eisenbahnen: a) Tilsit-Instertburg; b) Ostpreussische
Südbahn; c) Berlin-Görlitz; d) Rechte Oderuferbahn; e) Märkisch-Posener
Bahn; f) Halle-Sorau; g) Hannover-Altenbecken. 2. Abtheilung: Project
für die Verbindung und Erweiterung dieser Bahnen, um Betriebsverbes-
serung und grössere Rentabilität zu erzielen. — IX. Die Brest-Grajewo-
Bahn. — X. Die Ungarische Nord-Ost-Bahn. — XI. Die Rumänischen
Bahnen. — XII. Ueber mein Geschäftsleben im Allgemeinen.

Obgleich der Verfasser, wie er in seiner Dedication sagt, den Versuch
machen will, seine Handlungen zu rechtfertigen, so hat seine Schrift doch
keineswegs den Charakter einer rein persönlichen Vertheidigungsschrift *ad hoc*,
sondern sie verfolgt vor Allem den Zweck — wie schon aus der obigen
Inhaltsübersicht hervorgeht, — das grosse Publicum über seine ausgedehnte
Thätigkeit auf industriellem Gebiete seit den letzten 14 Jahren, aufzuklären.
Insoweit es irgend möglich war, hat Strousberg eine staunenswerthe
Objectivität bewahrt und ein Werk geschrieben, das neben seiner
fachwissenschaftlichen Bedeutung zugleich dadurch einen bleibenden Werth
erhält und von hohem Interesse ist, dass der Verfasser darin zum ersten Male
mit eigener Hand seine reichen Erfahrungen, — illustriert durch seine
Erfolge und Misserfolge, zum Nutzen der Gesamtheit mit der ihm eigenen,
so seltenen Schärfe des Verstandes, in klarer und durchsichtiger Form nie-
dergeschrieben hat.

Vorräthig bei:

Orell Füssli & Co. Buchhandlung in Zürich.

Soeben erschien:

Schriften-Vorlagen

für
Techniker aller Fächer.

Von

Baurath a. D. Hagen, Ritter, &c.

Vierte verbesserte Auflage. Preis: 1 Mark 20 Pfg.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen und von Gustav Elkans
Buchhandlung, Harburg a. d. Elbe. (1154)