

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 6

Artikel: Wien, am 28. Juli 1874
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1966>

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: 16.01.2026

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

bringt in seiner jüngsten Nummer unsere Berner-Correspondenz aus Nr. 3, begleitet von folgenden Bemerkungen:

„Die Befürchtungen von italienischer Seite, auf welche diese Correspondenz anspielt, rühren gar nicht etwa von den Schwierigkeiten „höherer Gewalt“ her, welche man in der Durchbohrung der grossen Gallerie antraf, sondern von der Ueberzeugung, die man in Italien hatte, dass Seitens der Unternehmung nicht alle Mittel, welche hätten angewandt werden können und sollen, angewandt worden sind, um den Arbeiten den nöthigen Impuls zu geben und die Wirkungen der eingetretenen Schwierigkeiten zu vermindern. Man sah im Gegentheil, dass die Unternehmung eine kostbare Zeit in Versuchen, in Experimenten und Studien vergeudet, von denen einige jedenfalls nicht auf klare Ziele gerichtet waren.“

Wir wünschen uns im Uebrigen Glück, wenn die Unternehmung bald den gewünschten mittlern Fortschritt erreichen kann, aber man erlaube uns den, wenn man will interessirten Rath, hypothetischen Rechnungen und Hoffnungen, die leicht getäuscht werden könnten, nicht zu viel Zutrauen zu schenken, da Niemand voraussehen kann, ob nicht nach Aufhören der gegenwärtigen Schwierigkeiten nicht noch ernstere sich einstellen werden.“

Wir wissen nicht, wie weit die Vorwürfe des „Giornale“ gegen die Unternehmung gerechtfertigt sind, möchten aber darauf aufmerksam machen, dass man es doch nur am Platze finden kann, wenn die Unternehmer eben alle sich darbietenden Bohrmaschinen probirten, um diejenigen anzuwenden, welche die besten Erfolge lieferten. Von der Wahl einer bessern oder schlechteren Maschine kann doch die zur Durchbohrung nöthige Zeit wesentlich abhängen.

Im Uebrigen sind wir mit dem „Giornale“ einverstanden, dass unsere eisalpinen Zeitungen in ihren Gotthardberichten alle etwas schönfärberisch sind, wie umgekehrt die transalpinen in dieser Frage gerne etwas zu schwarz malen. Was für Hindernisse und Schwierigkeiten eintreten werden, kann allerdings Niemand wissen; wenn's aber einmal in's blosser Meinen hineingeht, da hat der Hoffer so viel Berechtigung wie der Fürchter. Das „Giornale“ hätte, unserer Ansicht nach, noch viel positivere Uebelstände zu erwähnen gehabt, auf die wir gelegentlich später einmal zu sprechen kommen werden.

Inzwischen zeigt der Juni wieder keine Progression im Fortschritt, sondern bleibt im Mittel der letzten 6 Monate (April ausgenommen). Auf der Nordseite war im März das Maximum mit 82 m. erreicht worden, im April kam man (wie man sagt, in Folge eines Richtungsfehlers, für welches „on dit“ wir jedoch keine Garantie übernehmen) nur um 58 m. vorwärts, im Mai rückte man wieder um 82 m. vor, während im Juni das Vorwärtigen auf 70 m. sank. Auf der Südseite haben sich die Verhältnisse wieder etwas gebessert, und von beziehungsweise 63 m., 52 m., 45 m. im März, April und Mai, ist der Fortschritt wieder auf 63 m. gestiegen.

* * *

Wien, am 28. Juli 1874. Oesterr. Nordwestbahn. Die ungarantirten Bahnen. Project einer Eisenbahn Wien-Hartberg-Friedau-croatische Gränze. Die Tarifsfrage in Oesterreich. Am 18. Juli d. J. fand die ausserordentl. General-Versammlung der österr. Nordwestbahn statt, welche sich mit den Anträgen auf Erwerbung der Linien der südnörtl. Verbindungsbahn, der mährischen Gränzbahn und der Lundenburg-Grussbach-Zellerndorfer Bahn beschäftigte. In der Debatte, die sich über diese Anträge entspann, machte sich nur eine Opposition gegen die Fusion mit der Lundenburg-Grussbacher-Bahn geltend, durch welche, wie die Opponenten meinten, die Interessen der Actionäre der österr. Nordwestbahn geschädigt würden. Nachdem seitens des Verwaltungsrathes dieser Meinung widersprochen wurde, sind bei der Abstimmung die Anträge des Verwaltungsrathes angenommen worden.

Die nothleidenden ungarantirten Bahnen sind Gegenstand einer sehr lebhaften Discussion in der Presse. Die Erhaltung dieser Bahnen ist gewiss eine nicht zu bestreitende Nothwendigkeit, und es wird deshalb der Regierung nahe gelegt, besser gleich die rettende Hand anzulegen, als erst die äusserste Noth abzuwarten. Die Regierung ist auch in der Lage, helfen zu können, sie besitzt das Mittel in den staatlichen Vorschusscassen. Sie kann durch diese Cassen die fälligen Coupons der Prioritäten einlösen und jenen Bahnen, welche Betriebsdeficite haben, diese decken lassen.

Der geheime Rath Graf Edmund Zichy hat die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Locomotiveisenbahn von Wien über Aspang, Hartberg, Fehring, Radkersburg und Friedau bis an die croatische Gränze erhalten. Diese Linie

fällt mit der seinerzeit von der Vereinsbank geförderten Linie Wien-Nowi zusammen. Es ist keine Frage, dass dem Projecte eine gesunde Idee zu Grunde liegt. Die Linie durchzieht durchaus eine mit Landesproducten reich gesegnete Gegend, in welcher sich, wenn sie einmal mit den Hauptadern des Verkehrs in Schienenverbindung stehen wird, sicher auch Industrien entwickeln werden.

Die Directoren der grösseren österr. Eisenbahngesellschaften beginnen nächster Tage mit Berathungen in Absicht auf eine Erhöhung der Frachttarife. Es lässt sich nun nicht läugnen, dass in Folge des Steigens der Arbeits- und Materialpreise die Eisenbahnen erhöhte Betriebsauslagen haben; allein man muss nicht vergessen, dass die seinerzeit den Eisenbahnen concessio-nirten Frachtsätze viel zu hoch gehalten waren. Durch die erhöhten Betriebsauslagen ist der Ausgleich eingetreten, und es ist somit kein Grund zu einer Tarifierhöhung gegeben. Die Eisenbahnen sollen eine sparsame Wirthschaft einführen, und sie werden auf diesem Wege das leicht einbringen, was sie aus der Tarifierhöhung erstreben. Die Vertreter der Industrie und des Handels in Oesterreich werden sich nie und nimmer zu einer Tarifierhöhung verstehen. Die österr. internen Tarife waren stets um 20—30 % höher, als die deutschen, ohne dass dafür ein anderer Grund als die Misere in der österr. Geldvalute geltend gemacht werden konnte. Allem Anscheine nach wird aber auch diese Misere bald ein überwundener Standpunkt sein.

* * *

Prag, am 29. Juli 1874. Die böhmische Westbahn. Linie Kralup-Schlan-Rakoniz. Fusion der Turnau-Kralup-Prager Bahn mit der böhm. Nordbahn. Wie weit der Concurrenzkampf der Eisenbahnen ausartet, wie er zu den unreellsten Vorgängen hinreissen kann, beweiset die jetzt stattfindende Abziehung der Güter von der Linie der Böhmischen Westbahn auf die Linien der Pilsen-Priesener und Buschtehrader Eisenbahn. Die Böhmische Westbahn hat von Pilsen die gerade 14,5 Meilen lange Linie nach Prag. Wie man etwa von Salzburg nach München auch über Nürnberg fahren kann, auf ähnlichem Umwege via Saaz (in der Länge von 29 Meilen) werden die Güter der Böhmischen Westbahn entzogen. Durch derlei Vorgänge schaden sich die Eisenbahnen im Geschäftsrufe und materiell in der empfindlichsten Weise. Es ist wohl selbstverständlich, dass die Böhmische Westbahn der sie tief schädigenden Concurrenz gegenüber nicht unthätig bleiben konnte. Sie ging mit ihren Frachtsätzen um volle 4 kr. gegenüber den Sätzen der Concurrenzlinie herab. Nun wird auch diese ihren Satz wieder ermässigen, und so wird das Herabdrücken der Frachtsätze so lange fortgeübt, bis endlich die längere Route erschöpft sein wird.

So wird der unnatürliche Concurrenzkampf keine andere Folge haben, als dass er die Frachtsätze der Böhmischen Westbahn herabdrücken und sie damit empfindlichst schädigen wird. Die Parteien lachen, denn sie allein gewinnen.

Es hat sich hier ein Comité von Actionären der Prag-Duxer Bahn gebildet, das im Interesse dieses nothleidenden Bahnunternehmens sich um die Concession einer Linie Kralup-Schlan-Rakoniz bewerben will. Diese Linie würde das Schlaner Steinkohlenbecken in seiner ganzen Ausdehnung von Ost nach West durchziehen und hätte ausser Zweifel eine sehr gute Zukunft. Das an sehr guter Steinkohle reiche Schlaner Becken ist im Aufschlusse begriffen. Jene Linie würde die Kohle einerseits in Kralup an die österr. Staatsbahn und Turnau-Kraluper Bahn, andererseits in Rakoniz an die Buschtehrader Bahn und die im Baue begriffene Verbindungslinie (Rakoniz-Pribram-Protiwie) mit der Franz-Josefs-Bahn abgeben.

Es soll nun doch die Fusion der Turnau-Kralup-Prager Bahn mit der Böhm. Nordbahn stattfinden. Der energische Förderer dieser Fusion soll Graf Waldstein sein. Ob nicht mit der Zeit diese beiden Bahnen in der österr. Nordwestbahn aufgehen werden?

* * *

Amerika. Bei der letzten Ausschreibung von 50 Locomotiven für die Grand-Trunk-Railway of Canada wurden folgende Angebote gemacht:

Rogers Loc. and Mach. Co. Paterson	10,250 Dollars
Danforth Loc. and Mach. Co. Paterson	10,050 „
Baldwin Locomotive-Works, Philadelphia	10,575 „
Schenectady Locomotive-Works	10,500 „
Pittsburg Locomotive-Works	10,650 „
Kingston (Canada) Locomotive-Works	10,000 „
Portland Locomotive-Works	10,000 „
Hinkley (Boston) Locomotive-Works	10,510 „
Manchester Locomotive-Works	9,250 „
Rhode-Island Locomotive-Works	8,800 „

Da jede der Paterson-Gesellschaften nur die Baarzulagen ohne irgend welchen Zins für die Anlagekosten gerechnet habe, so müsse die Rhode-Island