

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 15

**Artikel:** Dorn, Alexander: Aufgaben der Eisenbahnen-Politik  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-2061>

### **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:** 14.01.2026

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

nicht, resp. nur unter der Bedingung entsprechen zu können, dass die betreffenden Etablissements für die Kosten eines Extrazuges einstehen; dass es nicht möglich sei, den ersten Zug von Rapperswil schon um 7 Uhr in Zürich eintreffen zu lassen. — Das Departement berichtet, es finde sich bei dieser Sachlage nicht veranlasst, gegen die projectirte Fahrordnung dieses Zuges weiter zu remonstriren.

Ebenso erklärte die Direction der Nordostbahn, dem Begehren, auch auf den Linien Romanshorn-Winterthur, Dielsdorf-Bülach-Zürich und Zug-Zürich Frühzüge für die Arbeiter einzuführen, keine Folge geben zu können. Diese Frage werde übrigens, berichtet das Departement, bei Behandlung des Postulates der Bundesversammlung auf Ermässigung der Taxen für Arbeiter in weitere Erörterung gezogen werden.

Unterm 7. Mai 1874 wurde dasselbe Begehren bezüglich der Vereinigten Schweizerbahnen wiederholt und von der Generaldirection dieser Bahn wieder ablehnend beschieden. Das Departement bemerkt hiezu: „Da die für die Linie Winterthur-Wyl seinerseits ertheilten Concessionen die Gesellschaft nur zu zwei täglichen Zügen in beiden Richtungen verpflichten, während in Wirklichkeit deren je fünf circuliren, so fehlen dem Departement legale Anhaltspunkte, um die Erfüllung des Postulats auf dem Zwangswege zu Stande zu bringen. Namentlich könne es nach wiederholter Prüfung des Wortlautes des Art 33 des Eisenbahngesetzes die Competenz zu weitem wirksamern Schritten in dieser Angelegenheit nicht entnehmen.“

\* \* \*

Dorn, Alexander. Aufgaben der Eisenbahnen-Politik. Berlin, Julius Springer 1874.

Es ist heutzutage keine Frage mehr, dass alle jene Uebelstände, welche von einsichtigen Männern schon zum Voraus als die nothwendigen Folgen des Privatbaues und Privatbetriebes der Eisenbahnen prophezeit wurden, auch eingetroffen sind. Die Eisenbahndirectionen sorgen selbstverständlich für den Verkehr und die damit verknüpften öffentlichen Interessen nur so weit, als diese mit ihren eigenen Interessen parallel laufen; im Collisionsfall — und solche Collisionen kommen genug vor — ist für dieselben nicht das öffentliche, sondern nur das eigene Interesse massgebend. Die Sache wird durch den Umstand noch viel schlimmer, dass fast alle hervorragenden Männer in irgend einer Weise mit Eisenbahnen liirt sind, und dass es desswegen nicht möglich sein wird, mit irgend einer Gesetzgebung durchzudringen, durch welche die Interessen der Eisenbahndirectionen in irgend fühlbarer Weise gekreuzt, deren Macht in irgend nennenswerther Weise beschränkt würde. Der Druck der öffentlichen Meinung kann von einigem Einflusse sein; man darf in einigen neueren Kundgebungen des Bundesrathes wohl einige Rücksichtnahme auf diese öffentliche Meinung erkennen. Mit Verordnungen und Reglementen hilft man aber dem Uebel nicht ab, und weiter kann der Bundesrath nicht gehen. Von der Bundesversammlung aber ist dermalen keine Besserung zu erwarten, da dieselbe in ihrer Mehrheit in zu engen Verbindungen zu den bestehenden Eisenbahngesellschaften steht.

Es kann uns nicht einfallen, gegen irgend Jemanden hierin einen persönlichen Vorwurf zu erheben. Nachdem man im Jahre 1852 trotz aller vorangegangener Erfahrungen in andern Ländern, trotz aller Warnungen einsichtiger Männer schwach genug gewesen war, einigen ehr- und geldsüchtigen Köpfen zu lieb, die wohl erkannt hatten, was man als Eisenbahndirector alles machen könne, den Privatbau- und Betrieb decretirt hatte, war auch die Fortsetzung gegeben, und es konnten sich die Verhältnisse nicht wohl anders entwickeln, als sie sich bis jetzt entwickelt haben. Das Uebel aber ist da, und ist nicht nur bei uns da, sondern auch bei unsern Nachbarn, und schon lange Jahre dauert der Kampf der Vertreter der Interessen der Eisenbahngesellschaften und der Vertreter der Interessen des öffentlichen Wohls.

In den Reihen der Letztern finden wir den Verfasser des Buches, dessen Titel oben angegeben ist, den Chef-Redactor der „Triester-Zeitung“, Dr. Alex. Dorn. Im Jahre 1870 begann derselbe in einer Reihe von Artikeln im Pester Lloyd seine Thätigkeit in dieser Richtung, und er vertrat in der Folge seine Ansichten insbesondere auf den volkwirthschaftlichen Congressen zu Danzig und Wien. Die Quintessenz seiner Anschauungen und damit auch des vorliegenden Buches lässt sich in den Resolutionen geben, welche Dorn auf dem volkwirthschaftlichen Congress in Danzig eingebracht hatte; sie lauten:

1. „Eine befriedigende Abhülfe gegen die Uebelstände des heutigen Eisenbahnwesens ist nur von völliger Freiheit des Verkehrs auf den Schienenwegen unter Beachtung der technisch und sicherheitspolizeilich nöthigen Rücksichten zu erwarten.“

- a) 2. Zur Durchführung dieses Grundsatzes ist es nothwendig: dass das Eigenthum und die Verwaltung der Schienenwege an den Staat übergehe;
- b) dass der Staat selbst nur jenen Theil des Verkehrs besorge, dessen regelmässiger Betrieb — wie beim Postverkehr — vorzugsweise öffentlichen Interessen dient;
- c) dass das Befahren der Schienenwege mit geeigneten Verkehrsmitteln unter Beobachtung einer die allgemeinen Interessen wahren Betriebsordnung und gegen Entrichtung einer entsprechenden Vergütung für die Benutzung der Bahn Jedermann freistehe.“

Im ersten Abschnitte des Buches wird der verderbliche Einfluss skizzirt, welchen die Eisenbahngewalten in politischer Hinsicht ausüben, und von dem man auch bei uns Einiges zu erzählen weiss. Der zweite Abschnitt behandelt die Eisenbahnen in ihrem Verhältniss zum Publikum; es wird nachgewiesen, dass die durch die Concessionen festgestellten Tarifmaxima dem Publikum von gar keinem Nutzen sind, indem dieselben so hoch über den Selbstkosten, für deren Bestimmung die leitenden Gesichtspunkte gegeben werden, liegen, dass die wirklich eingehobenen Tarife ja nicht einmal an jene Maxima hinaufreichen. Ebenso schlecht ist das Publikum in der Betriebsfrage gegen die Willkür der Bahnen geschützt.

Die Verbesserungen und Erleichterungen, welche man aus der Concurrenz erwartete, sind nirgends eingetreten, da eine eigentliche, unmittelbare Concurrenz noch immer mit der Coalition, dem Kartell endigte, wodurch das Publikum nur noch schlechter gestellt wurde.

Besserung ist nur möglich, wenn die volle Verkehrsfreiheit auf der Bahn gewahrt, wenn Jedem gestattet wird, auf der Bahn zu fahren. Diese Idee der freien Bahn ist in der ersten Eisenbahnconcession schon niedergelegt worden und findet sich auch im Entwurf des neuen deutschen Reichseisenbahngesetzes. Die Möglichkeit der Concurrenz verschiedener Transportunternehmer auf demselben Schienenweg ist nicht nur zu wiederholten Malen in parlamentarischen Untersuchungen von Eisenbahn-Autoritäten zugegeben worden, sondern es finden sich auch auf dem Kontinente und in England genug Bahnstrecken, die von bis auf fünf Bahngesellschaften mit regem Verkehr ohne irgend welche Störung benutzt werden.

Eine unbeträchtigte vollständige Durchführung dieser Idee ist aber nur dann möglich, wenn die heute bei den Eisenbahnen bestehende Verbindung zwischen dem Eigenthum am Wege und dem Verkehrsbetrieb auf letzterm vollständig gelöst, der Weg vollkommen neutralisirt ist. Die Eisenbahn muss eine öffentliche Strasse werden, sie darf in Niemandes Eigenthum sein.

Die heutige Aufgabe der Eisenbahnpolitik ist sonach die Lösung des Traktionsmonopols der Bahneigenthümer. Vor Allem erscheint es als ernste und wichtige Pflicht derjenigen, denen die Wahrung und Vertretung öffentlicher Interessen anvertraut ist, einen Ausweg aus dem herrschenden Spiel und Streit der Opportunitäten zu suchen und sich über dieses wichtige Princip Klarheit zu verschaffen. Als Vorarbeit für die wirkliche Durchführung ist ein Betriebsreglement festzustellen, und das Bahngeld, die Vergütung für die Benutzung der Bahn zu fixiren. Die wirkliche Durchführung erfordert, dass der Staat die Bahnen ankaufe, was zwar grosse finanzielle Opfer erheischt, aber im Bereiche der Möglichkeit liegt. Derjenige Staat, welcher diese Rückkehr zuerst vollzieht, wird an der Spitze des wirthschaftlichen Fortschrittes stehen.

Man mag nun mit dem Verfasser über die Wirksamkeit der von ihm vorgeschlagenen Massregeln einverstanden sein oder nicht, jedenfalls wird diess Buch Jedem Anregung und Belehrung bringen; dasselbe wird besonders werthvoll und interessant durch die Menge von Citaten aus den englischen Eisenbahnkämpfen, die im Buche verstreut sind, und durch den Anhang, welcher den Bericht des englischen Parlaments-Ausschusses von 1872, den Bericht der Eisenbahn-Commission des Staates Massachusetts über Frachtwagen-Compagnien und Mr. Allport's Entwurf von Bestimmungen über die Durchführung von Fahrberechtigungen enthält.

\* \* \*

**Sicherheit der Züge.** Bei Anlass der Besprechung des am 11. Sept. erfolgten Zusammenstosses zweier Züge auf der Great Eastern Railway gibt der „Engineer“ folgende Beschreibung des „Stab“-Systems: Dieser Stab ist nichts anderes als ein kurzer Stock aus Holz, den der Locomotivführer in seinem Besitz haben muss, bevor er mit seinem Zuge abfahren darf. Er behält ihn, bis er die erste Ausweichstation erreicht, wo eine kurze Strecke der Linie doppelt ist, und wo die Züge in beiden