

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 5

Artikel: Die Lage der deutschen Eisenbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3846>

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: 13.01.2026

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

für jene Gegend liefern würde. Hierbei kommt er zu dem Schlusse, dass das System von Hrn. Riggenbach, wie dasselbe an der Rigibahn zur Ausführung gelangt ist, die besten Resultate liefert und für die dortigen Terrainverhältnisse am günstigsten sein würde.

Eine Bahn, welche ohne Hülfe einer dritten Schiene, die Höhe des Berges erreichen sollte, wäre an und für sich nicht am Platze. Die Entwicklung, welche eine solche Linie bedingt, wäre unverhältnissmässig gross, die Kosten der Bahn daher bedeutend und in gar keinem Verhältniss zu dem zu erwartenden Verkehr. Von den beiden Systemen, welche grosse Steigungen mit Hülfe einer Mittelschiene überwinden, System Riggenbach und System Fell, muss dem erstern der Vorzug gegeben werden und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die Anlagekosten einer Bahn nach System Fell betragen das Doppelte einer Bahn nach dem Rigi-System.

2. Eine Bahn nach System Fell wird eine Länge von 19 Kilometern und Fahrzeit von 2 Stunden bedingen, während beim Rigisystem die Länge auf 11 Kilometer und die Fahrzeit auf 1 1/6 Stunden reducirt wird.

3. Die Locomotive bei System Fell ist unvorthellhaft betreffs Dampfausnutzung und sehr complicirt, daher bedeutende Abnutzung aller Theile, während die Rigilocomotive einfach, leicht und stark ist.

4. Beim System Fell wird eine Spitzkehre nothwendig, während das Rigisystem ohne solche angelegt werden kann.

5. Das System Fell ist nur zweimal angewendet worden und zwar ohne zu rentiren, während sich das Rigisystem in dieser Hinsicht bewährt hat.

Ingenieur Morant dringt darauf, dass bei Anlage dieser Bahn die gleiche Spurweite, welche die indischen Bahnen haben, beibehalten werden möge, da ein Wechsel der Spurweite ganz unberechenbare Nachtheile haben würde und überhaupt die Rentabilität der Bahn sehr in Frage stellen würde.

* * *

Das neue schweiz. Transportreglement.

III.

Das neue Transportgesetz enthält in einzelnen Capiteln genaue Anordnungen über die Haftpflicht beim Personen- und Gütertransport, über den Frachtvertrag, die Rechte und Pflichten beim Abschluss desselben, das Retentions- und Pfandrecht, die Reclamationen, höhere Gewalt etc. Eine derartige detaillirte Codification war durchaus geboten; sie war um so nothwendiger, da nur in ganz wenigen Cantonen gesetzliche Bestimmungen bestanden, welche dem Eigensinn der Verwaltungen Schranken zogen. Die Reglemente wurden einfach von den Gesellschaften edirt, von den Cantonen oft nicht genehmigt, und gleichwohl waren sie factisch in Kraft. Die Haftbarkeit war ein Gummilasticumbegriff; das die Transportmittel der Bahnen benützende Publicum war mehr auf die Gnade des mächtigen Monopols, als auf sein gutes Recht angewiesen. Wenn einzelne Gesellschaften durch eine coulantere und exactere Geschäftsbehandlung vorthellhaft von anderen Transportanstalten sich abhoben, so wurde ein derartiges Bestreben zum grossen Theil durch den bösen Willen und die ablehnende Haltung zumeist solcher Bahnen vereitelt, deren finanzielle und Betriebszustände nicht im günstigsten Lichte erschienen. Stillschweigend musste sich der Absender den Reglementen und Vorbehalten der Eisenbahngesellschaften fügen; wehrlos war er der Willkür der Verwaltungen preisgegeben; ohne grosse Aussicht auf Erfolg erhob er seine Reclamationen; nur selten gelang es ihm, Recht zu finden. Unter solchen Umständen war es allein beim Staate gelegen, die Immunitäten der Bahnen zu durchbrechen; er hatte das Recht, die Pflicht und die Macht, den Uebelständen abzuhelfen. Wenn er nun diese seine Macht in etwas rigoroser Weise fühlbar macht, so ist dies als eine aus den geschilderten Ursachen leicht zu erklärende Folge anzusehen.

Wir beschränken uns darauf, die gedachten Bestimmungen über die Haftbarkeit, den Frachtvertrag etc. in ihren Hauptzügen zu analysiren, da es nicht Aufgabe der Zeitungsliteratur sein kann, die Einzelheiten derselben exegetisch und kritisch zu beleuchten. Wir beginnen mit dem Personentransport.

Der Entwurf eines Transportreglementes (Vorlage der Eisenbahnverwaltungen an den Bundesrath) setzt die Supplementtaxe für diejenigen Personen, welche ohne Billet im Wagen betroffen werden, auf 1 Franken fest. Ein durch Correcturen, Radirungen oder auf andere Weise geändertes oder gefälschtes Billet wird als ungültig zurückgezogen, vorbehaltlich der Anzeige an das Gericht. Nach dem Reglement von 1862 bezahlte derjenige, der kein Billet oder ein unrichtiges hatte, eine Supplementtaxe von 40 Cts. für I., 30 Cts. für II. und 20 Cts. für III. Classe.

Die vorgeschlagene Verschärfung dieses Paragraphen können wir den Eisenbahnverwaltungen bei ihrer erhöhten Verantwortlichkeit in keiner Weise übel nehmen. Nach dem deutschen und österreichischen Reglement muss der Fehlbare sogar die doppelte Fahrtaxe, mindestens aber 2 Thaler (7 1/2 Franken) bezahlen, so dass der schweizerische Reglementsentwurf, mit jenen Vorschriften zusammengehalten, noch sehr milde erscheint. Nicht so bei den Anordnungen über die Haftpflicht.

Das schweizerische Transportreglement vom 15. März 1862, das deutsche und österreichische Reglement enthalten folgende übereinstimmende Regel: „Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründen keinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltungen. Eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückforderung des für die nicht durchgeführte Strecke gezahlten Fahrgeldes.“ Das neue Gesetz annullirt diesen Paragraphen. Bei verspätetem Abgang eines Zuges, für welchen der Reisende sein Billet gelöst hat, ist dieser, falls die Verspätung mehr als eine halbe Stunde beträgt, berechtigt, die Rückzahlung des Fahrgeldes gegen Rückgabe des Billets zu verlangen; hat er in Folge Verspätung den Anschluss verfehlt, so kann er, vorausgesetzt, dass er im Besitze eines directen Billets ist, die Weiterbeförderung mit dem nächsten Zuge fordern und, wenn dies nothwendig erscheint, die Gültigkeitsdauer des Billets verlängern lassen. Die nämlichen Ansprüche hat der Reisende, der in Folge verfrühten Abganges des Zuges, für den er ein Billet gelöst hat, nicht befördert worden ist. Reisende mit directen oder Retourbillets, welche in Folge Zugsverspätung den Anschluss verfehlen oder um mehr als eine Stunde der fahrplanmässigen Zeit zu spät am Bestimmungsorte angelangt sind, haben das Recht der freien Rückfahrt mit dem nächsten (auch Schnell-) Zuge und Anspruch auf Ersatz des ganzen bezahlten Fahrgeldes; bei Verspätungen um mindestens eine Stunde ist Reisenden mit Retourbillets die Gültigkeitsdauer derselben um einen Tag zu verlängern. Ausserdem sind die Reisenden in allen den erwähnten Fällen der verspäteten Abfahrt oder Ankunft eines Zuges befugt, den Ersatz der ihnen in Folge davon erwachsenen nothwendigen Auslagen und wenn Arglist oder grobe Fahrlässigkeit Seitens der Eisenbahn vorliegt, den Ersatz eines weitergehenden Schadens zu verlangen. Wenn höhere Gewalt die Ursache der Verspätung ist, haben die Eisenbahnen nur die Verpflichtung, die Gültigkeitsdauer der Billets zu verlängern.

Für Verletzungen und Tödtungen auf den Eisenbahnen ist in der letzten Session der Bundesversammlung ein eigenes Gesetz durchberathen und beschlossen worden. Für Beschädigung oder Verlust von Handgepäck, welches der Eisenbahn nicht zum Transport aufgegeben worden ist, findet nur im Falle nachgewiesener Verschuldung u. dgl. die Haftpflicht statt. Ausserordentlich lästig für die Eisenbahnen ist die Bestimmung, dass für aufgegebenes Gepäck, das nicht mit dem Reisenden am Bestimmungsorte angelangt ist, also vielleicht nur überführt worden ist, sofort 15 Franken per Kilogramm ersetzt werden müssen; dabei ist dem Reisenden nicht das Recht benommen, noch eine höhere Entschädigung zu beanspruchen. Im Uebrigen gelten bezüglich des Schadenersatzes in der Hauptsache die Bestimmungen über die Haftpflicht beim Gütertransport, die wir im nächsten Artikel behandeln werden. M.

(Schluss folgt.)

* * *

Die Lage der deutschen Eisenbahnen.

Der Präsident der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, Geh. Commerzienrath Mevissen hat in seinem Bericht an die Generalversammlung die Lage der deutschen Eisenbahngesellschaften im Allgemeinen berührt und wir entnehmen demselben einige Notizen mit Benutzung des Auszuges d. Z. d. V. d. E.

Zur Orientirung schalten wir ein, dass die Rheinische Eisenbahn eine Länge von 838 Kilom. hat, wovon 334 zweispurig. Das Anlagecapital beträgt pro Kilometer Fr. 400,000. Von Locomotiven entfallen eine auf zwei Kilometer, von Personenzugeneiner auf 1,3 Kilometer, die Anzahl der Plätze der Personenzüge pro Kilometer ist 32,7, von Gepäckwagen kommt einer auf 4,55 Kilometer, Güter- und Viehwagen sind 12,4 Stück pro Kilometer vorhanden.

Während die Rheinische Eisenbahngesellschaft mit Ausnahme der Kriegsjahre 1866 und 1870 seit 25 Jahren eine reguläre Steigerung ihrer Einnahmen um jährlich 10% constatirte, ergab das Jahr 1874 einen viewohl kleinen Rückschritt gegen 1873 und wenn für das laufende Jahr die Einnahmen stabil bleiben, wird man sich zufrieden geben müssen. Diese Erscheinung der Rheinisch-Westphälischen Eisenbahnen documentirt den Druck, der auf der Industrie und insbesondere auf der für

den Eisenbahnverkehr schwer ins Gewicht fallenden Eisenindustrie Deutschlands lastet.

In den Jahren 1870-73 hatten Privateisenbahngesellschaften wie Regierungen mit Ueberanspannung der Kräfte an der Vervollständigung des deutschen Eisenbahnnetzes gearbeitet, wodurch die Preise der Arbeit und der Lebensbedürfnisse eine bedeutende Höhe erreichten.

Die Folgen hievon waren, dass sich das Capital, zudem noch vom Wiener Krach erschreckt und durch die preussische Eisenbahn-Enquêtecommission beunruhigt, immer mehr von den Eisenbahn-Unternehmungen zurückzog, und denselben die nothwendigsten Ergänzungen ihrer Netze finanziell erschwerte.

In der Schwindelperiode 1869-73 wurden zahlreiche den Eisenbahnen dienende Etablissements gegründet, die productiven Kräfte krankhaft erhöht. Da zur Zeit sowohl Privats als Staats-Bahnen mit Neubauten sehr zurückhalten müssen, so befinden sich neue und alte Etablissements, besonders diejenigen der Eisenindustrie in einer trostlosen Situation mit wenig Aussicht auf bessere Zukunft, denn wenn sie nicht ganz einstellen wollen, finden sie in Folge der Concurrenz von Belgien, Frankreich und England nur einen verlustbringenden Umsatz.

Während Belgien, Frankreich, Italien, Russland und Amerika durch Zölle ihre inländische Industrie zu schützen suchen, so hat der deutsche Reichstag vom 1. Januar 1877 ab den Zoll auf Eisenfabricate ganz aufgehoben. Wenn die Inkraftsetzung des betreffenden Gesetzes nicht etwas hinausgeschoben wird, so würde die den Bedarf weit übersteigende Production bis dahin den Ruin vieler Werke herbeiführen. Die Rentabilität vieler deutscher Bahnen ist mit der deutschen Eisenindustrie, die den Güterverkehr sichert, eng verbunden, und es ist zu wünschen, dass nicht durch ferneres Ausblasen von Hochöfen die sinkenden Kohlenpreise unter die normale Höhe früherer Jahre heruntersinken. Der Mangel an Gleichmässigkeit der Production hat eine lähmende Wirkung aufs Capital und die industrielle Entwicklung überhaupt und wenn es dem Auslande gelingt, sich eines Theiles des deutschen Marktes zu bemächtigen, so werden die Nachtheile für's deutsche Capital noch allgemeiner empfindlich und anhaltend und sobald die einheimische Industrie vermittelst niedriger ausländischer Preise lahm gelegt und die deutsche Production reducirt ist, so werden die ausländischen Preise in die Höhe schnellen. Der Vortheil niedriger Preise, deren sich die Consumenten jetzt freuen, wird zu deren Nachtheil aufgewogen durch die Steigerung derselben, welche in Folge der Schwankung vom Extreme der Ueberproduction in's Extrem der ungenügenden Production eintritt. Jedermann war erstaunt, wie Frankreich die fünf Milliarden Kriegsschädigung ohne Störung seines Handels erlegen konnte und durch seine maassvolle Handelspolitik den inländischen Markt vor zu grossen Schwankungen zu schützen versteht.

Ogleich England sich in den Laufe der Jahre eine Fertigkeit im Welthandel erworben hatte, waren doch seine Krisen in den letzten Jahren stärker, als diejenigen in Belgien und Frankreich und es ist die englische Eisenindustrie um so mehr gefährdet, als sie im Vergleich zum Ackerbau übermässig entwickelt wurde.

Da in Deutschland die Industrie im Verhältniss zu den andern Factoren des Lebens noch nicht so unverhältnissmässig gesteigert ist, so sollte es mit weniger Schwierigkeiten verbunden sein, in eine gesunde Bahn einzulenken, wozu die deutschen Bahnen durch Ansetzung billiger Tarife für Ausfuhr von Kohlen und Eisen in's Ausland viel beitragen können.

Herr Mevissen hat das Jahr 1874 mit Bezug auf Eisenbahntarife als ein Jahr des Rückschrittes zu bezeichnen. Die angebahnte Verständigung der Rheinischen mit den grossen Nachbar-Gesellschaften musste ins Stocken gerathen, als dieselben die Tarife der Transporte um 20% erhöhten, was erstere als nachtheilig für die Industrie und die Gesellschaft erachtete. Sie selbst hielt zurück und erhöhte nur einen Theil ihrer Tarife um 10%, andere sehr niedrige so wenig als möglich, an der früher geäusserten Anschauung festhaltend, dass das Tarifwesen nur durch eine freiwillige Verständigung der deutschen Bahngesellschaften glücklich regulirt werden könne, während die Bestrebungen, durch eine zwangsweise einzuführende Uniformität der Classification, die oft der Natur der Verhältnisse zuwider laufen muss, nur ein unerreichbares Ideal zu erreichen suchen, den practischen Fortschritt aber verunmöglichen und in's Ungewisse hinauschieben. Wir glauben, dass nur diejenigen Bestrebungen der Oberaufsichtsbehörden Erfolg haben, welche dahin gehen, Verständigung unter den einzelnen Verwaltungen herbeizuführen, was bei der Divergenz der Interessen nicht sehr leicht ist, hoffen aber, dass wenigstens durch die drei rheinischen Bahnen die 1873 vereinbarte Verständigung in Bezug auf Classi-

fication und Tarifrung wieder aufgenommen und formell erhärtet werde.

Im Betriebe ist eine Rückkehr zu mehr normalen Verhältnissen zu constatiren. Die hohen Löhne aller Arbeiter sind im Abnehmen und es stehen damit mehr Sparsamkeit und Punctlichkeit im Dienste in Aussicht; damit sind die Folgen der Schwindelperiode: Arbeitsscheu und Vergeudung noch nicht überwunden und wird man kaum wieder den Standpunkt des Jahres 1869 erreichen. Der den Betrieb schwer belastende Posten der erhöhten Gehalte, verbunden mit Beschränkung der täglichen Arbeitszeit, welche durch Verfügungen der Oberaufsichtsbehörden zur vermeintlichen Erhöhung der Sicherheit veranlasst wurde, kann nur durch die früher normale Steigerung des Verkehrs und strenge Oeconomie in der Verwaltung compensirt werden.

Der Posten für Expeditions-, Zugs- und Streckenpersonal betrug 1870 pro Kilometer rund Fr. 5,330 und 1874 Fr. 7,560.

Wenn die Abneigung der Börse gegen Eisenbahnapiere nicht zunehmen soll, so müssen übermässige Baukosten neuer Linien, die sich am Ende wieder in hohen Tarifen und geringer Leistung zum Nachtheil der volkswirtschaftlichen Interessen rächen, vermieden werden können.

Die grosse Competenz der die Eisenbahnen überwachenden Regierungsorgane haben auch eine entsprechende Verantwortlichkeit, ihre Macht im wirklichen öffentlichen Interesse zu gebrauchen und nicht die Selbstständigkeit der Privatbahnen, die sich auch gegenüber dem Staat durch ihre Concessionen geschützt glaubten, zu Gunsten momentaner Eingebungen mit Ausserachtlassung weiterer Konsequenzen, allzusehr zu beengen.

Zur Klarlegung des Finanzplanes der Rheinischen Bahn wird noch darauf hingedeutet, dass es oft gar nicht im freien Ermessen einer Gesellschaft liege, ob sie gewisse, ihr Netz ergänzende Strecken bauen wolle oder nicht, da sie durch Concurrenz zu den Ergänzungen gezwungen werde. Gegenüber der drohenden Concurrenz müssen die deutschen Bahnen einen fortwährenden Kampf ums Dasein bestehen. Manche Linien, die wachsender Concurrenz unthätig zugesehen, unterlagen, andere bauten zu kühn drauf los und gingen dann an den vielen unrentablen Bahnen zu Grunde. Grosse Linien mit bedeutender Rendite gibt es heutzutage in Deutschland nicht mehr zu bauen, hie und da noch eine kleine Bahn mit starkem Localverkehr. Nur noch grosse bestehende Gesellschaften tragen heute die Kraft und die Fähigkeit in sich, eine Linie billig zu bauen und sie durch die ersten magern Jahre hindurchzuschleppen. Aber auch diesen Gesellschaften steht die Uebermacht der Staatseisenbahnverwaltung gegenüber, die nach dem Grundsatz: divide et impera, eine Fusion der Privatbahnen auf alle mögliche Weise zu hintertreiben sucht, während doch dem Aufgehen der Privatbahnen in die Staatsbahnen unausweichlich eine Erschlaffung der letztern auf dem Fusse folgen würde, denn diese Aufgabe würde zu gross für einen Mann, und in den richtigen Entscheidungen träte sogleich Politik an die Stelle der Verkehrsinteressen. In mässiger Ausdehnung sind hingegen die Staatsbahnen das beste Controllmittel der Privatgesellschaften. Fehlen jene aber gänzlich, so dictirt die hohe Finanz lediglich nach ihrem Interesse dem Verkehre ihre Bedingungen. Die Verwaltung wird zu ihrem Monopol, wo sie nur ergebene Leute brauchen können, die tüchtigsten Kräfte aber gerade dadurch oft ferne halten. Das gemischte System ist wohl das zweckmässigste für das deutsche Reich. Es lässt dem Staate volle Initiative in Eisenbahnsachen und befähigt ihn, da es ja selbst Eisenbahnen hat, zu einer richtigen Auffassung der jeweiligen Lage der Privatbahnen.

Bei unsern so viel kleineren Verhältnissen wird ein energisches und thätiges Eisenbahndepartement vollkommen genügen. Der Mangel eigener Eisenbahnen ersetzt in hohem Maasse die unmittelbare Anschauung der Verhältnisse, die ja bei uns immer möglich ist.

* * *

Internationale Ausstellung und Congress für Gesundheitspflege und Rettungswesen.

(Correspondenz von Bern).

Unter den zahlreichen Ausstellungen, welche alljährlich stattfinden, verdient diejenige, welche für „Gesundheitspflege und Rettungswesen“ nächstes Jahr in Brüssel stattfinden soll, ihres humanen Zweckes wegen besondere Beachtung. Dieselbe wird von einer Actiengesellschaft veranstaltet, an deren Spitze Generalleutnant Renard steht. Mit der Ausstellung wird ein Congress verbunden. Während an letzterem alle die Ausstellungsgegenstände betreffenden Fragen discutirt werden, soll die Ausstellung selbst Alles vor Augen führen, was der menschliche Geist zur Erhaltung und Verbesserung des menschlichen