

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 11

Artikel: Die Erwerbung der deutschen Eisenbahnen durch das Reich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4766>

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: 10.02.2026

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

- 1^o Si le projet est envoyé après l'époque fixée pour livraison du travail;
 2^o S'il s'écarte notablement des conditions stipulées dans le programme, soit au point de vue des tracés, soit à celui de la dépense;
 3^o Si les dessins exigés par le programme ne sont pas à l'échelle prescrite.

Art. 7. Un concours public ne peut être rapporté. En thèse générale, la somme promise pour primes devra être distribuée aux concurrents dans la proportion que le jury estimera convenable; le montant de ces primes devra être autant que possible équivalent aux honoraires qui seraient alloués à l'ensemble des concurrents primés, quitte à les répartir inégalement, suivant le rang obtenu par chacun d'eux. L'auteur du meilleur projet devra, autant qu'il pourra se faire, être chargé des études définitives et de la direction des travaux.

Art. 8. Après le verdict du jury tous les projets devront être publiquement exposés pendant quelques jours; après quoi les travaux non-primés seront rendus à leurs auteurs.

(Signé) A. REVERDIN, architecte,
Rapporteur de la Commission.

Après cela la Société s'est occupée de la question des honoraires des architectes. Un tour de préconsultation a eu lieu et l'opinion qui s'est fait jour parmi tous les membres présents, a été que le système allemand, et celui que propose la section de Zurich, sont trop compliqués, quoique plus logiques que celui usité à Genève depuis 25 ans. Ce dernier système a vieilli et a besoin d'être revu. Aussi la Société a-t-elle nommé une commission pour s'occuper de ce sujet en se basant sur des systèmes dont on se sert ailleurs. Cette commission a été composée de

MM. BOURDILLON, architecte.
CAMOLETTI, "
REVERDIN, fils, "
* *

 *

Die Erwerbung der deutschen Eisenbahnen durch das Reich.

(Schluss.)

§ Der Staat wird gerade so, wie es jetzt in Preussen geschieht, die Kosten und die Erträge der einzelnen Linien ermitteln wollen und müssen, also getrennte Rechnungen zu führen und die Resultate bei der Centralverwaltung zusammenzustellen haben. Die Specialdirectionen müssen daher unter einander gerade so abrechnen, wie es jetzt bei den Privatgesellschaften geschieht, welche überdem die Zusammenstellung ersparen. Woher soll also eine grosse Ersparniss bei der Abrechnung röhren? Es ist kein Grund anzunehmen, dass die Organisation unter der Staatsverwaltung viel einfacher sein könnte und weniger Personen gebrauche. Das widerspräche aller Erfahrung. Im Gegentheil bedarf der Staat aus bekannten Gründen mehr Controleen und grösserer Sicherheit als die Privatindustrie.

Geld und Zeit können beim Abrechnungswesen gespart werden durch gleichmässige und vereinfachte Classification der Güter- und Tarifsätze; aber dieser Nutzen käme ebenso gut den Privat- und jetzigen Staatsbahnen, als einer Reichsbahnverwaltung zu gut.

Zu den Hauptmotiven für die Erwerbung der sämmtlichen Bahnen durch das Reich übergehend, muss zugestanden werden, dass das Verlangen nach gleichmässiger, möglichst einfacher Classification der Güter und einfachen klaren Tarifen gerechtfertigt erscheint. Wenn auch bei allen anderen Transportarten auf Chausseen und Wasserstrassen eine Classification der Güter und verbindliche Tarife nicht bestehen, und es keinem Staate einfallen kann, solche einzuführen, so liegen doch in den von Staats wegen an Privatgesellschaften ertheilten Concessionen und der darin stets vorbehaltenden Genehmigung der Tarife, so wie in der für Eisenbahnen mehr oder weniger fehlenden Conkurrenz zureichende Gründe dafür, dass der Staat die ihm zustehenden Rechte benutze, um das den Verkehr schädigende bunte Gewirr an Güterclassificationen und verschiedenartigen Tarifen zu vereinfachen. Wäre Deutschland nicht so zersplittert

gewesen, so hätte der jetzt herrschende Uebelstand von Hause aus vermieden werden können und sollen. Die Beseitigung desselben ist unzweifelhaft eine wichtige Aufgabe des geeinigten Deutschlands. So weit das Ziel ohne tiefen Eingriff in die von den Einzelstaaten den Privatgesellschaften bereits eingeräumten Rechte, mit anderen Worten ohne erhebliche Herabsetzung der genehmigten Tarife erreicht werden kann, hat die Sache keine allzugrossen Schwierigkeiten bei vorauszusetzendem guten Willen der Einzelstaaten. In vielen Fällen würden sich unvermeidliche Herabsetzungen einzelner Frachtsätze durch kleine Erhöhungen anderer compensiren lassen.

Die Fragen, ob eine Entschädigung für Herabsetzung der Taxen vom Reiche oder von den Staaten an die Privatbahnen zu leisten sei, und ob das Reich auch die Staatsbahnen hiefür zu entschädigen haben würde, berührt uns weniger als die Erörterung der Frage, bis zu welchem Punkte das vom Staate gewährte Expropriationsrecht ihm die Befugniss zur entschädigungslosen Einmischung in die Tariffixirung gebe.

Herr von Unruh findet die Gegenleistungen der Bahnen, wie Postbeförderung und Militärtransporterleichterung etc., compensiren das ziemlich werthlos gewordene Privilegium des Expropriationsrechtes vollständig, habe doch langjährige Erfahrung herausgestellt, dass selbst sehr hohe Preise, die beim freiwilligen Verkauf gefordert werden, in der Regel erheblich niedriger sind, als die Werthsermittlung bei der Expropriation ergibt. Sodann fährt er fort:

Eine Berechtigung zu weitgehenden Forderungen an die Eisenbahnen wird zuweilen aus dem thatsächlichen Monopol auf Beförderung von Personen und Gütern hergeleitet, das solche Bahnen allerdings besitzen, denen keine Conkurrenz von Parallelbahnen gemacht wird. Wollte man darauf Ansprüche auf dauernde Belastungen gründen, so müsste das thatsächlich und vorläufig vorhandene Monopol in ein gesetzlich bestehendes verwandelt werden, sonst könnten zuerst grosse Lasten auferlegt und dann doch Parallelbahnen erbaut werden. Artikel 41 der deutschen Verfassung bestimmt aber mit Recht, dass ein solches Zugeständniß nicht gemacht, Widerspruchsrechte gegen neue concurrirende Bahnen nicht eingeräumt werden sollen.

Wenn ein thatsächliches Monopol an sich die Berechtigung zu staatlichen Eingriffen ohne Entschädigung gäbe, so könnte man am Ende verlangen, dass der Staat die Preise der Steinkohlen für jedes Kohlenrevier im Interesse der Consumenten oder doch zur Verhütung der Ausbeutung derselben feststelle und zwar so niedrig, dass die Gruben keine oder nur knappe Zinsen abwürfen.

Stellt man sich gegenüber der Frage, ob die Erwerbung und der Betrieb sämmtlicher Eisenbahnen eine Aufgabe des Reichs sei, auf einen höheren, als den Nützlichkeitsstandpunkt, so findet man, dass derjenige Staat, in dem die bürgerliche Freiheit am frühesten zur Entwicklung und festen Begründung gelangte und das Ueberwuchern der Staatsgewalt auf das Gebiet des Verkehrslebens und der Industrie (die Colonien ausgenommen) verhindert wurde, nämlich England, sich mit dem Bau von Verkehrsstrassen gar nicht befasst hat, noch viel weniger mit dem Transport der Güter. Auf Staatskosten sind dort weder Eisenbahnen, noch Chausseen, noch Canäle, nicht einmal Handelshäfen gebaut worden. Nur die Kriegshäfen und in neuerer Zeit einige Sicherheitshäfen für in Noth befindliche Schiffe hat der Staat ausgeführt. Dasselbe Prinzip haben die englischen Auswanderer in Nordamerika festgehalten, so dringend nothwendig dort die Erleichterung des Verkehrs war. Dem Repräsentantenhause und dem Senat kommt es nicht in den Sinn, von diesem Grundsätze abzuweichen und die einzelnen Bundesstaaten würden ohne jeden Zweifel jeden solchen Versuch zurückweisen.

Auf dem europäischen Continent hat die Entwicklung einen ganz anderen Verlauf genommen. Der durch ständische Einrichtungen im Mittelalter und später stark eingeschränkte Feudalstaat hat sich zunächst in einen absoluten, in die unbeschränkte Monarchie verwandelt. Diese hielt sich für berufen und war es auch in vielen Beziehung, die Gewalt auf allen öffentlichen Gebieten auszuüben, den Unterthanen gegenüber wenn nicht Vorsehung zu spielen, so doch allgemeiner Obervormund zu sein. Das daran gewohnte und jeder Selbsthülfe

und Selbstthätigkeit in allgemeinen Angelegenheiten entsagende Volk gründete natürlich auf jene Allgewalt des Staates fast ungemessene Ansprüche an denselben. Alles, was Noth that und weit darüber hinaus wurde vom Staat und dessen Oberhaupt gefordert. Für alles, was geschah, waren diese verantwortlich. So wurde auch vom Staat der Bau von Chausseen und Canälen verlangt und von ihm auch geleistet. Als die Eisenbahnen auf die Weltbühne traten, war der Uebergang zum modernen, constitutionellen Staat begonnen, aber lange noch nicht durchgeführt. Deshalb hielten sich auch die Staatsverwaltungen um so mehr für unzweifelhaft befugt, Eisenbahnen auf Staatskosten zu bauen und selbst zu betreiben, als die eingeführten repräsentativen Körperschaften zustimmten und das Geld bewilligten. Die Frage kam kaum zur Sprache, ob solche industriellen Unternehmungen wirklich Aufgabe des Staates seien. Es herrschten und herrschen noch jetzt trotz aller Verfassungen vielfach die Anschauungen und Gewohnheiten des absoluten Staates sowohl bei den Regierungen, als bei der Bevölkerung. Erst in neuester Zeit hat man in Preussen erkannt, dass es hohe Zeit sei, die Regierung zu entlasten und die alte Organisation des absoluten Staates in die des verfassungsmässigen umzugestalten, den bedenklichen Widerspruch zwischen beiden zu beseitigen und soweit zur Selbstverwaltung überzugehen, als die der eigentlichen Staatsverwaltung nothwendigen Functionen es gestatten. Preussen hat schon seit einer Reihe von Jahren keine grossen neuen Kunststrassen gebaut, vielmehr nur Beihülfe zu Kreisstrassen geleistet.

Unzweifelhaft liegt in dem Vorgehen Preussens ein sehr grosser heilsamer Fortschritt, welcher jener unheilvollen Centralisation abhilft, an der Frankreich und andere Staaten leiden, jener Centralisation, unter der ein regelmässiges, auf Selbstverwaltung beruhendes Verfassungsleben nicht bestehen kann und die deshalb nothwendig zum Scheineconstitutionalismus oder zum Imperialismus führt.

Die Centralisation der deutschen Eisenbahnen in der Hand des Reichs ist das gerade Gegentheil von der Decentralisation. Dem Reiche würde dadurch eine Arbeitslast aufgebürdet, die ihm mit Recht nicht zugemuthet werden kann und zugleich eine überaus grosse Verantwortlichkeit auferlegt, die es verständiger Weise nicht übernehmen soll. Die Schuld an allen, bei einer solchen Riesenverwaltung nicht ganz zu vermeidenden Fehlern und Gebrechen hätte das Reich zu tragen. Jeder Unglücksfall und jeder vermeintliche Fehler fiele ihm zur Last. Der bei festen Tarifen stets periodisch eintretende Wagenmangel würde für einen Beweis mangelnder Fürsorge gehalten werden. Wenn sich nun gar herausstellt, dass eine erhebliche Herabsetzung der Tarife ohne grosse Einbusse nicht zu erreichen sei oder durch neue Steuern gedeckt werden müsste, so würden die Klagen über ungeschickte, theure, bureaucratische Verwaltung einen Lärm erregen, gegen den die jetzige Agitation nur ein Mückengesumm wäre.

Herr Unruh schätzt sodann die für den Rückkauf durch das Reich zu verausgabende Summe auf 8—9 Milliarden Mark und fährt fort: Man mag eine Anleihe aufnehmen oder die Eisenbahnactien in Reichseisenbahnobligationen umschreiben, immer wird das Reich der Schuldner für die ganzen Summen und für den ganzen Betrag der jetzt vorhandenen Eisenbahnobligationen. Genau um denselben Gesamtbetrag verändert sich die Creditfähigkeit des Reichs: denn der Credit eines Staates hat ebenso gut eine bestimmte Grenze, wie der eines Privatmannes, dem noch zu gut kommt, dass seine Schulden nicht bekannt sind, während die Reichsschulden Jeder kennt.

Abgesehen davon, dass die jetzige Organisation des Reiches sich zur Uebernahme einer so colossalen Verwaltung nicht eigne, findet Herr Unruh noch eine besondere Schwierigkeit für den Rückkauf in der Frage, ob ein Expropriationsgesetz behufs Rückkauf der Privatbahnen mit Recht auch auf die Staatsbahnen der Einzelstaaten Anwendung finde.

Weitere Gründe gegen den Ankauf liegen in der durch denselben in die einzige Hand des Ministers gelegten furchtbaren Macht, deren Existenz keineswegs auf doctrinären Anschauungen beruhe. Beispiele aus Preussen und andern Ländern werden als Belege hiefür angeführt.

Zu diesen Gründen zählt ebenfalls der Fortfall jeder Concurrentz bei Betrieb und Bau. Haben schon jetzt preussische Handelsminister die Concession zu neuen Bahnen verweigert, weil dieselben mit irgend einer Staatsbahn concurriren könnten, so wird ein oberster Chef aller deutschen Bahnen noch viel weniger denselben Concurrentbahnen selbst bauen.

Ein Fehler, welchen jetzt eine Privatgesellschaft oder ein Einzelstaat in der Bahnverwaltung macht, bleibt jetzt auf ein oft nur kleines Gebiet beschränkt; künftig würde jeder derartige Fehler im ganzen Reich empfunden werden.

Liegt der Bau und die Verwaltung sämmtlicher Bahnen in einer Hand, so stagnirt die Eisenbahntechnik vollständig so lange, bis der oberste Techniker einem andern Platz macht.

Beschwerden gegen Privatbahnen sind erfolgreicher als gegen Staatsbahnen, aus dem einfachen Grunde, weil diese nach den Instructionen des Ministers verfahren, der zugleich oberste Beschwerdeinstanz bildet. Bildet dagegen das Reich die oberste Instanz, ohne selbst Eisenbahnen zu verwalten oder zu bauen, so ist Abhülfe zu erwarten, wenn die Reichseisenbahnbehörde verfassungsmässig und gesetzlich mit den nöthigen Befugnissen ausgerüstet ist und die Oberaufsicht über sämmtliche Privat- und Staatsbahnen der Einzelstaaten führt.

Seine Betrachtungen resumirt der Verfasser dieser sehr leserwerthen Artikel schliesslich dahin:

Die Vereinfachung und Gleichförmigkeit der Tarife ohne allgemeine Herabsetzung derselben ist mit sehr mässiger Entschädigung unzweifelhaft zu erreichen und erleichtert die Vorausberechnung der Frachten. Auf diesem sicheren Wege wird die Einheit des Deutschen Reichs sicher gefördert, dagegen durch das gewagte und gefährliche Experiment des Ankaufs der sämmtlichen Bahnen gefährdet.

Wirksame Aufsicht über das Deutsche Eisenbahnwesen gebührt dem Reich, nicht das Gewerbe des Spediteurs und Frachtführmanns.

* * *

Ueber eine academische Vorbildung zum höheren Eisenbahnverwaltungsdienste.

(Von Professor Gustav Cohn in Zürich.)

I.

Zu den merkwürdigen Widersprüchen, in welchen sich unser Jahrhundert bewegt, gehört der Gegensatz der sich im Allgemeinen ausbreitenden Theilnahme an den Dingen, welche die Gesamtheit interessiren, zu der Schwierigkeit, im Einzelnen den Verständnisse derselben gerecht zu werden.

Auf der einen Seite beobachten wir eine Strömung, in deren breitem Gewässer eine immer wachsende Zahl von Individuen mit fortzuschwimmen bestrebt ist, indem sie sich stützt auf das natürliche oder das positive Recht der Zeit, welche dem Menschen als solchem die Theilnahme, ja Verfügung über alle öffentlichen Angelegenheiten, zur Pflicht und zum Recht macht. Die höchsten Dinge erscheinen in dieser Strömung gerade um ihrer Höhe und Bedeutung willen als Objecte des gesunden Menschenverstandes, d. h. eines intellectuellen Organs, welches sich zwar eher negativ als positiv erklären lässt, welches aber traditionell als im Gemeinbesitz der Menschen als solcher gedacht wird.

Auf der andern Seite bemerken wir die Einsicht, wie es ja zwar richtig sei, dass die höchsten Probleme den grössten Anspruch auf allgemeine Theilnahme haben und es an sich wünschenswerth wäre, leicht zugängliche Ergebnisse des Nachdenkens über Dinge, welche jeden Menschen angehen, auch allen Menschen zu Theil werden zu lassen. Aber zugleich verhehlt man sich nicht, in dem Masse, als man aus den Allgemeinheiten zu dem Besondern sich wendet, wie schwierig es sei, derartige Ergebnisse zu Tage zu fördern, — wie das am allgemeinsten Interessante für die Forschung vielmehr das Letzte als das Erste sei. Der gesunde Menschenverstand verlangt einfache, sichere, absolute Wahrheiten; die Wissenschaft findet nur verwickelte, bedingte, zweifelhafte Resultate, und sie neigt zum Zweifel und zur Bedingtheit in dem Grade, als sie Wissenschaft ist.