

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 7

Artikel: Die Erwerbung der deutschen Eisenbahnen durch das Reich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4741>

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: 18.04.2026

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

ausmacht, mit 6,21 und 5,71⁰/₀ welche Zahlen den Zinsfuß auf feste Anleihen, der gegenwärtig in der Union 6—7⁰/₀ beträgt, annähernd erreichen. In den westl. und südl. Staaten dagegen, wo das 5885 Millionen Fr. betragende Actiencapital sich nur zu 1,92 resp. 0,50⁰/₀ verzinst, macht sich alljährlich ein Zinsausfall von 294 Mill. Fr. fühlbar, der schwer auf Handel und Verkehr lastet. Die Pacificbahnen machen vermöge ihrer speciellen Bedeutung eine Ausnahme, wenn sie ein höheres Erträgniss abwerfen als die westlichen und südlichen Bahnen. Sie dienen nämlich nicht wie diese nur dem Import und Export der von ihnen occupirten Gegenden, sondern vermitteln namentlich den grossen Transitverkehr zwischen dem atlantischen und dem stillen Ocean. Ihr Verkehr alimentirt sich aus weitausgedehnten, theils überseeischen Bezirken diess- und jenseits vom Felsengebirg, als deren Centren einerseits St. Louis und anderseits San Francisco zu betrachten sind. Diesem Verkehr, der keine Concurrenz hat, verdanken sie ihre verhältnissmässig günstige finanzielle Lage.

Bei Vergleichung der Dichtigkeit des Bahnnetzes in Beziehung auf die Bevölkerung mit der gleichen Dichtigkeit europäischer Bahnen ergibt sich, dass Nordamerika das dort den ersten Rang einnehmende England weit überragt. In der Union liegen 277^m/_l Bahn per 100 Einwohner gegen 83^m/_l in England, also nahezu 3¹/₂ Mal soviel. In den Mittel-Staaten, dem Theil, wo das Netz am wenigsten dicht liegt, ergeben sich immer noch 209^m/_l gegen 83^m/_l. Das amerikanische Mittel von 277^m/_l ist ferner beinahe 11 Mal so gross wie die Quote Russlands, welches bei 13 Einwohnern per □ Kilometer 26^m/_l Bahn per 100 Einwohner besitzt. Diese Resultate der Vergleichung zeigen erst die staunenswerthe Arbeit weniger Decennien in ihrem Vollwerth und lassen bemessen, welch' eine Fülle von Reichthum und Thatkraft in der Union und deren Bevölkerung lebt.

H. Huber.

Anmerkung. Die Zahlen der Tabellen und des Textes sind alle aus englischen Massen reducirt und zwar unter Annahme 1 Meile = 1,609 Kilom., 1 □Meile = 2,59 □Kilom., 1 Dollar = Fr. 5.35.

* * *

Die Erwerbung der deutschen Eisenbahnen durch das Reich.

§ Unter diesem Titel veröffentlicht Herr v. Unruh in der „Gegenwart“ eine Reihe bemerkenswerther Artikel, deren Hauptstellen auch für die Leser unserer Fachzeitschrift nicht ohne Interesse sein werden, welche wir daher in gedrängter Darstellung hier folgen lassen.

In Deutschland wird die Frage des Rückkaufs nicht als eine politische betrachtet. Politische Freunde und Gegner haben sich geeint sowohl für Bejahung als Verneinung derselben.

Es bedarf nur flüchtigen Nachdenkens, um die gewaltige Wucht und Bedeutung einer solchen Massregel zu erkennen. Zunächst fällt in die Augen, dass bis jetzt noch kein wirklicher Grossstaat sich darauf eingelassen hat, die Eisenbahnen zum Staatsmonopol zu machen, im Gegentheil hat Oesterreich grosse auf Staatskosten erbaute Bahnen an Privatgesellschaften verkauft. Ganz dasselbe ist in Russland geschehen. Auch das schroff centralisirte Frankreich befasst sich bis jetzt nicht mit eigentlichen Staatsbahnen und deren Verwaltung, sondern hat sich darauf beschränkt, durch directe und indirecte Unterstützung von Privatgesellschaften ein vorher wohlüberlegtes grosses Netz von Eisenbahnen hervorzurufen und der Staatsbehörde einen über die Sicherung des Betriebs hinausgehenden Einfluss auf die Verwaltung zu sichern. In England und Nordamerika ist es bis jetzt noch Niemand eingefallen, auf Staatskosten Eisenbahnen zu bauen und zu betreiben. Nur Italien hat in neuester Zeit die grosse nördliche Linie nothgedrungen einer im wesentlichen französischen Gesellschaft abgekauft und soeben noch die südliche Linie von Rom nach Neapel erworben.

In Preussen, dem grössten deutschen Einzelstaat, bestehen seit 27 Jahren Privat- und Staatsbahnen nebeneinander. Auch im letzten Jahrzehnt sind Concessionen zum Bau von Eisenbahnen an Privatgesellschaften ertheilt und gleichzeitig Bahnen auf Staatskosten erbaut worden.

Man hört nicht, dass in Oesterreich, Frankreich oder Russ-

land der Ankauf der Privatbahnen von der öffentlichen Meinung gefordert werde. Dass ein solches Verlangen bei uns sich geltend zu machen beginnt, erklärt sich leicht aus dem Zustande des deutschen Eisenbahnwesens. In jedem der 28 Einzelstaaten stehen die Privatbahnen unter anderen Gesetzen, die Staatsbahnen unter anderer Verwaltung. Auf den einzelnen Theilen grosser zusammenhängender Verkehrsstrassen galten bis vor kurzem 3, 4, ja noch mehr verschiedene Betriebsreglements. Innerhalb desselben Staates wurden für ein und dieselbe Route, deren einzelne Theile verschiedenen Gesellschaften gehören, oft keine durchgehenden Billets verkauft und das Gepäck nicht durchexpedirt. Wenn nun viele solcher Uebelstände nach und nach, hauptsächlich durch die entstandenen Vereine einer Anzahl Bahnverwaltungen beseitigt worden sind, so blieben doch andere, sehr erhebliche Mängel, namentlich beim Transport der Güter, bestehen. Zur Zeit gelten auf den deutschen Eisenbahnen gleichzeitig 1357 Gütertarife, welche von 63 gleichsam souveränen Eisenbahnverwaltungen unter 25 Bundesregierungen gehandhabt werden. Selbst Eisenbahngüterbeamte, besonders auf den Zwischenstationen, sind nicht im Stande, anzugeben, wie viel die Fracht für eine bestimmte Sorte von Transportgegenständen, welche über mehrere Bahnen laufen müssen, beträgt. Will der Absender die Güter frankiren, so wird ihm auf manchen Stationen vorläufig ein jedenfalls ausreichendes Pauschquantum abgefordert und der Ueberschuss nach erfolgter Abrechnung unter den Bahnen, daher erst nach längerer Zeit und zuweilen erst auf Erinnern zurückgezahlt.

Vielfache begründete Beschwerden sind gegen Differentialtarife und mangelhafte Fahrpläne und Anschlüsse auf Eisenbahnen gerichtet.

Die Verfassung des Norddeutschen Bundes von 1867 wollte diesen Uebelständen steuern; die Art. 41—47 enthalten aber nur die Angabe der Ziele, nicht die Gewährung der Mittel zur Erreichung derselben. Bayern versagte bei seinem Eintritt in den Bund (1870) diesen Artikeln seine Zustimmung.

Das nach dem französischen Kriege geschaffene Reichseisenbahnamt vermochte mit den allgemeinen Anforderungen dieser Artikel nach möglichster Gleichmässigkeit und Herabsetzung der Tarife und thunlichster Einführung des Eimpfennigtarifses nichts zu Stande zu bringen; schwieg doch die Verfassung darüber, ob Reich oder Staaten die Entschädigung an die zu höhern Frachtsätzen berechtigten Bahnen tragen sollte.

Als einziges Mittel, um die durch die Verfassung verheissenen einheitlichen und billigen Tarife zu erreichen, bleibt also der Rückkauf und zwar in dem Sinne, dass die Staatsbahn nicht den Ertrag oder auch nur die Verzinsung des Anlagecapitals im Auge habe, etwa wie bei den Chausseen.

Dieses Mittel verlangen nicht nur Transportinteressenten aus practischen, auch Unbetheiligte aus theoretischen Gründen.

Es wird eine Parallele gezogen zwischen der Post- und Telegraphenverwaltung und dem Betriebe der Eisenbahnen, und hierauf die Behauptung gegründet, dass alle Verkehrsanstalten in die Hand des Staates gehören, der dann von der Rücksicht auf das öffentliche Interesse, nicht auf den zu erzielenden Gewinn geleitet wird.

Sodann wird die Verkehrseinheit hervorgehoben, die nur zu erreichen sei, wenn der Staat Eigenthümer der Eisenbahnen ist; nur unter dieser Bedingung gelange man zur Einheit in der Verwaltung, die zugleich ein kräftiges Band für die Einigkeit und Einheit Deutschlands bilden werde. Ferner weist man darauf hin, dass das Privatecapital von dem Eisenbahnbau sich zurückgezogen habe, daher die noch wünschenswerthen Bahnen nur vom Staat gebaut werden könnten. Diess sei demselben aber nur zuzumuthen, wenn auch die rentablen Linien ihm gehören und diesen vermehrter Verkehr durch Neubauten, die an sich wenig Aussicht auf Erfolg haben, zugeführt werde. Das Anlagecapital solcher neuen Bahnen komme gegen den Nutzen gar nicht in Betracht, den die Aufschliessung gewisser Landestheile gewähre.

Für das Staatsbahnsystem wird auch geltend gemacht, dass durch dasselbe die Verluste von Nationalvermögen fortfallen, welche jetzt durch die Entwerthung vorhandener rentabler Bahnen in Folge des Bau's von Parallelbahnen entstehen.

Besonderes Gewicht wird auf die Ersparnisse gelegt, welche bei der Verwaltung der Eisenbahnen durch den Staat durch Vereinfachung derselben, namentlich auch beim Abrechnungswesen, gemacht werden würden.

Auch vom militärischen Standpunkte aus verlangt man, dass die Verwaltung der Bahnen in einer Hand, der des Reichs liege. Das treibende Motiv für den Rückkauf bleibt aber wesentlich die Herabsetzung der Frachten und die Vereinfachung der Tarife.

(Fortsetzung folgt.)

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 9. Februar 1876. Der Actiengesellschaft der Bodelibahn wird die Ausschreibung der Errichtung eines Pfandrechtes im ersten Range für ein 5pCt. Anleihen von Fr. 1 400 000 bewilligt, welches dafür Verwendung finden soll, ein zu Gunsten der eidgenössischen Bank für 800 000 nach cantonalem Recht bestehendes Pfandrecht und ferner einen provisorischen Pfandtitel ebenderselben im Betrage von Fr. 200 000 abzulösen, einen für den Bau und die Betriebseinrichtung der Bodelibahn erhobenen Vorschuss von Fr. 150 000 zurückzuzahlen und endlich die Ausgaben für den Ausbau des Bahnnetzes und für die Anschaffung von weiterem Rollmaterial zu bestreiten.

Cantone.

Basel. Aus den Regierungsrathsverhandlungen vom 8. und 9. Februar.

Das Baudepartement berichtet über eine Eingabe des Departements des Innern betreffend Untersuchung von öffentlichen Gebäuden und grösseren Gewerben in Bezug auf deren Feuergefährlichkeit und Löscheinrichtungen. Es wird von einer gemeinsamen Untersuchung durch das Baudepartement und die Löschoommission abgesehen und dagegen die Löschoommission eingeladen, bezüglich der Löscheinrichtungen in grösseren Neubauten von sich aus allfällige Besichtigungen vorzunehmen. — Auf den Bericht des Baudepartements über 2 Petitionen betreffend Ueberbrückung des Teiches im obern Teichgässlein in Kleinbasel wird den Petenten mitgetheilt, dass die Ausführung dieser Arbeit für eines der nächsten Jahre in Aussicht genommen sei.

Der Abbruch der vom Staat angekauften Häuser an der Ecke von Freiestrasse und Rüdengässlein hat seinen Anfang genommen, so dass dem Bau der neuen Post binnen wenigen Wochen nichts mehr im Wege stehen wird. Das allen Baslern wohlbekannte Haus zum „Stäblisbrunnen“ hat als erstes der neuen Zeit weichen müssen.

Bern. Die Grimselstrasse bekommt eine ganze Länge von etwa 7 Stunden von Hof bis Gletsch, eine Fahrbahnbreite von 15 Fuss nebst Seitenschale und Schutzmauer oder Abweiser von 15 Fuss Breite und ein Maximalgefäll von 8 Proz. Die Kosten wurden 1861 auf zwei Millionen berechnet, eine Summe, die bei den gegenwärtig bedeutend höheren Löhnen, wohl um die Hälfte zu erhöhen sein dürfte.

In Thun wird mit der Niederreissung des Bernthorurmes begonnen, womit der letzte alterthümliche Stadteingang verschwindet.

Genf. Nach einem dem Munizipalrath der Stadt Genf erstatteten Bericht kommt der Bau des neuen Theaters auf Fr. 3 100 000 zu stehen, nicht inbegriffen das Honorar des Architekten Herrn Gosse. Der ursprüngliche Kostenvoranschlag bezifferte sich auf Fr. 1 600 000.

Wallis. Die Marmorbrüche von Saillon (Bezirk Martinach) sind nun nach dreijährigen Vorarbeiten in das Stadium des praktischen Betriebes getreten. Der in gewaltiger Mächtigkeit sich zeigende Stein fand bereits in Vivis Verwendung und neustens sind aus Marseille mehrere Säulen bestellt worden, welche bei einer Höhe von 8 Metern und einem Durchmesser von 1 Meter aus einem Stück bestehen sollen.

Zürich. Aus den Regierungsrathsverhandlungen vom 8. Februar.

Das Eisenbahnunternehmen Winterthur-Singen-Kreuzlingen erhält seine letzte Subventionsratzahlung von Fr. 88 500 vorbehaltlich definitiver Abrechnung.

— Aus den Regierungsrathsverhandlungen vom 12. Februar.

Bezüglich der Fristverlängerung für Erbauung der rechtsufrigen Seebahn wird dem eidgenössischen Eisenbahndepartement erklärt, der Regierungsrath erhebe keine Einsprache gegen das Gesuch der Nordostbahn. — Der Vertrag mit der Stadt Zürich betreffend Abtretung des Landes zur Herstellung der neuen Strasse beim innern Zeltweg (Hottingen, Bassin und Turnplatz) an Stelle der „Hundskehre“ wird nach der Vorlage der regierungsräthlichen Commission gutgeheissen mit dem Vorbehalt, dass das gemäss Art. 2 des Vertrages an die Stadt abzutretende Land zu einem öffentlichen Platz verwendet und zu keiner Zeit dieser Bestimmung entfremdet werden dürfe. — Zum cantonalen Bauaufseher wird Herr Otto Weber von Dürnten gewählt.

Die am 13. d. Mts. in Winterthur abgehaltene Versammlung behufs Gründung eines Actienbauvereins war von 200 Theilnehmern besucht. Das vom vorberatenden Comité verfasste provisorische Statut wurde gutgeheissen. Das Project soll erst zur Verwirklichung gelangen, wenn ein Actiencapital von Fr. 10 000 effectiv einbezahlt und ein weiteres von Fr. 10 000 gezeichnet ist. Von der Versammlung selbst wurden Fr. 7000 gezeichnet.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen: 7,20 M. Airolo: 19,30 M. Total: 26,50 M. mithin durchschnittlich per Tag: 3,8 M.

Schweizerische Centralbahn. Die Centralbahn hat ein Gesuch um Fristverlängerung für die Wasserfallenbahn dem Bundesrath eingebracht und es ist dasselbe den interessirten Regierungen zur Vernehmlassung eingesandt worden. Das Gesuch verlangt Frist bis 31. December 1881 für Fortsetzung der Arbeiten und für Vollendung der Bahn bis 31. März 1887.

Suisse-Occidentale. Herr Nationalrath Philippin hat bei seinem Rücktritt als Director der Westbahnen eine lebenslängliche Pension von Fr. 8000 erhalten. Die gewesenen Directoren Vessaz und Lechet sind mit je einer Jahresbesoldung von Fr. 10,000 entschädigt. Der gewesene Director Vonderweid bezieht eine Pension nach Massgabe der Zahl seiner Dienstjahre.

Jura-Bern-Bahn. Der Verwaltungsrath der Jura-Bernbahngesellschaft hat den Ankauf der Bahn Pruntrut-Delle genehmigt. Diese Bahn hat eine Länge von circa 12 Kilometern; der Kaufpreis ist auf Frkn. 1 920 905. 91 festgesetzt, welche Summe derjenigen gleichkommt, die laut Bilanz vom 20. December 1875 für die Erstellung der Linie verausgabt worden. Ueberdies hat die Jura-Bahn das Deficit des Betriebs für die Jahre 1873 und 1874 übernommen, so dass die obige Kaufsumme auf Fr. 1 354 707. 77 ansteigt, indem das eben erwähnte Deficit Fr. 33 301. 85 betrug.

Bern-Luzern-Bahn. Die in Sachen der Bern-Luzern-Bahn vom Grossen Rathe Bern niedergesetzte Commission hat sich mit dem von der Direction ausgearbeiteten Vergleichsvorschlag mit den Gläubigern einverstanden erklärt. — Letztere, nicht einverstanden, arbeiteten einen neuen Vorschlag aus zu Handen der interessirten Regierungen.

Die Actionäre der Bern-Luzern-Bahn sind auf den 26. d. M. zu einer Generalversammlung einberufen, um die Insolvenzerklärung der Gesellschaft zu beschliessen, falls die Unterhandlungen mit den Gläubigern bis dahin zu keinem Ziele führen sollten.

Nationalbahn. Es haben alle Gemeinden der östlichen Section der Nationalbahn den Beschluss betr. Bethheiligung am Obligationenanleihen 2. Ranges an die Bedingung geknüpft, dass alle andern die auf sie fallende Quote ebenfalls übernehmen, überhaupt die 500 000 ganz gedeckt werden müssen.

Der Gemeinde Dorlikon, die s. Z. an das Obligationenanleihen I. Ranges Fr. 40 000 gezeichnet hatte, welche ihr von Winterthur vorgeschossen wurden, ist diese Summe auf 1. August 1876 gekündigt worden.

Dieser Tage war Herr Nationalrath Stämpfli in Winterthur, um mit der Direction der Nationalbahn über eine eventuelle weitere Bethheiligung der Eidg. Bank zu unterhandeln. Andererseits hat Herr Stadtrath Wassermann von Winterthur ein Exposé publicirt, welches der Nationalbahn die Möglichkeit der Fortexistenz abspricht.

Stäfa-Wetzikon. In der Sitzung am 15. ds. beschloss das Eisenbahn-Comité für Stäfa-Wetzikon, mit der Baugesellschaft weitere Verhandlungen in Betreff des vorgelegenen Vertrags-Entwurfs durch das engere Comité vornehmen zu lassen und alsdann den Vertragsentwurf den Gemeinden zur Entscheidung vorzulegen.

* * *

Schienenpreise.

London den 12. Februar 1876.

Bezeichnung der Schienen.	Gewicht per laufenden Meter	Preis per Tonne franco Schiff	Bezeichnung des Meerhafens
Eisen-Schienen	24,8 - 29,7 Kilogr.	Fr. 153,60 - 159,60	Wales, u. East Coast
ditto	29,8 - 37,3 „	„ 156,60 - 162,60	ditto
Strassen-Schienen		„ 162,60 - 187,70	Wales
Bessemer Stahlschienen		„ 212,80 - 237,90	Liverpool und Hull

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des

eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:

1. Ein gewandter Bauzeichner nach Interlaken.
2. Zwei junge Ingenieure als Geometer nach Pruntrut.
3. Zwei junge Ingenieure nach Paris.
4. Ein junger Ingenieur zur Vertretung eines Bauführers im Bureau und auf dem Terrain nach Büren a/A.
5. Ein tüchtiger Maschinen-Constructeur nach Lissabon.
6. Ein junger Maschinenzeichner nach Genf.
7. Ein im Wollen- und Baumwollendruck erfahrener Colorist als Dirigent einer Druckerei in Oesterreich.
8. Ein junger Chemiker event. als Antheilhaber einer chem. Fabrik in Genf.
9. Ein Professor für Strassen- und Wasserbau an ein österreichisches Polytechnikum.

Nachfrage:

1. Ein junger Architect.
2. Mehrere ältere und jüngere Ingenieure und Geometer.
3. Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.
4. Ein jüngerer Landwirth.
5. Ein Lehrer für Mechanik und Maschinenkunde mit mehrjähriger Thätigkeit in der Praxis und im Lehrfach.

Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission:
Neue Plattenstrasse, Fluntern bei Zürich.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.