

# Einige Erörterungen über das schweizerische Eisenbahnwesen

Autor(en): **Geigy, Alfred**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 26

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2199>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

mètres, enfin des gouttes en plusieurs points. Lorsque la galerie de direction avait atteint une longueur de 1132 mètres, le débit d'eau du tunnel était de 120 litres par seconde.

La température au front de taille a été en moyenne de 16.<sup>90</sup> C., tandis que les observations faites en même temps ont donné par la température de l'air extérieure une moyenne de 7.<sup>69</sup> C.

En fait de travaux d'installation nous mentionnerons: le commencement du montage d'un 4e et d'un 5e groupe de compresseurs; le changement des compresseurs provisoires mis par la vapeur en compresseurs mis par l'eau, le montage des cloches dans le bâtiment des aspirateurs; l'établissement d'un mur de barrage dans le lit de la Tremola à l'entrée de la conduite et la continuation des travaux pour la grande conduite d'eau du Tessin. A la fin d'octobre, les fouilles pour cette dernière étaient presque achevées, le canal de bois était posé sur une longueur de 880 mètres; on a construit les murs d'un réservoir à l'origine de la conduite de fer et l'on a posé les tuyaux sur une longueur de 120 mètres. Pour achever ce travail, il y aura encore à poser environ 2300 mètres de canaux de bois ainsi que 570 mètres courants de tuyaux de fer.

A l'extérieur, on a en outre continué à travailler à la tranchée devant l'entrée définitive du tunnel; jusqu'à la fin d'octobre, on avait extrait de cette tranchée environ 52,800 mètres cubes de matériaux.

Dans la galerie de direction, on a travaillé comme précédemment au moyen de 7 perforatrices, dont 2 étaient pour l'ordinaire des machines Ferroux et les 5 autres des machines Dubois et François. Le progrès journalier moyen obtenu a été de 2.37 mètres. On a travaillé non seulement dans le tunnel de direction, mais aussi en 2 autres points au moyen de machines. En tout, 15 machines fonctionnaient ordinairement dans le tunnel. Enfin, en deux autres points, l'excavation s'est opérée à la main. (A suivre.)

\* \* \*

**Einige Erörterungen über das schweizerische Eisenbahnwesen.** Von Dr. Alfred Geigy. 90 Seiten. Basel. Druck von Ferd. Riehm. 1874. — Unter diesem Titel ist eine Broschüre erschienen, welche die Fragen zu beantworten sucht:

1. Was ist vortheilhafter für die Schweiz in dem heutigen Stadium? Eine Uebernahme der Bahnen durch den Staat oder ein Verbleiben beim jetzigen Privatbahnsystem?
2. Sind Aussichten vorhanden, dass eine Uebernahme durch den Staat jetzt oder in nicht zu langer Zeit stattfinden werde?

Zu diesem Zweck betrachtet der Verfasser in verschiedenen Capiteln:

Die politischen Institutionen der Schweiz und deren Entwicklung zur Zeit des Entstehens der Bahnen, sowie ihren Einfluss auf die letzteren.

Die ersten gesetzgeberischen Beschlüsse.

Die Entwicklung des Eisenbahnwesens, die Vor- und Nachteile, die sich aus dem Privatbau ergeben und die Vorschläge zu einem eventuellen Rückkauf der Bahnen.

Das Für und Wider in Bezug auf Staats- und Privatbau überhaupt.

Den Stand der Bahnen in fremden Ländern.

Die neuere Eisenbahngesetzgebung der Schweiz bis heute.

Den jetzigen Stand der Eisenbahnbestrebungen in der Schweiz.

Das erste Capitel beschäftigt sich mit der Geschichte unseres schweizerischen Eisenbahnwesens von dem Zeitpunkte an, als im December 1849 die Eisenbahnfrage zum ersten Male in der Bundesversammlung zur Sprache kam; es berührt die Berichte der beiden technischen Experten Swinburne und Robert Stephenson (1850), die Berichte der Herren Rathsherr Geigy und Ingenieur Ziegler (1850) über die Ausführung eines schweizerischen Eisenbahnnetzes in finanzieller Beziehung, sowie die populär gehaltenen Schriften von Dr. W. Schmidlin (1851) und John Coindet (1851) und schliesslich den Bericht der Mehrheit der nationalrätlichen Eisenbahncommission (Bau der Bahnen durch den Bund) 1851, sowie Bericht und Anträge derjenigen Abtheilung der Eisenbahncommission des Nationalrathes, welche den Bau und Betrieb von Eisenbahnen den Cantonen, beziehungsweise der Privatthätigkeit überlassen will (1. Mai 1852). Der Verfasser führt dann aus, wie aus diesen Vorarbeiten am 28. Juli 1852 der Minderheitsvorschlag im Grossen und Ganzen angenommen worden sei.

Ueber den Artikel 1 des so beschlossenen Gesetzes: „Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft bleibt den Cantonen, beziehungsweise der Privatthätigkeit überlassen“, schreibt der Verfasser Folgendes:

„Den Art. 1 des Gesetzes als von grosser Tragweite für die schweizerische Eisenbahnpolitik durfte ich dagegen nicht übergehen. Der Privatbau und -betrieb und mit demselben die Vor- und die Nachteile des Privatbahnsystems sind durch ihn in die Schweiz eingeführt worden.“

Wie oft hat man nicht seit 1852 bedauert, dass damals nicht der Staatsbau angenommen wurde. Die Urtheile sind aber oft zu einseitig ausgefallen. Ich stimme zwar mit den Freunden des Staatsbaues überein, wenn sie sagen, dass man heutzutage das Staatsbahnsystem einführen müsste, angenommen, die Schweiz besässe noch keine Bahnen. Desshalb kann ich mich aber ebensowenig bei den dermaligen Bahnverhältnissen für einen augen-

blicklichen Rückkauf aussprechen, wie ich später näher ausführen werde, als ich der Mehrheit der Bundesversammlung von 1852 den Vorwurf machen will, sie habe nicht staatsmännisch gehandelt, da sie den Staatsbau verwarf.

Setzt man sich in jene Zeit zurück, da der neue Bundesstaat kaum aufgebaut war, man wird dann begreifen, dass man zögerte, denselben gleich im Anfang in Staatsschulden zu stürzen. Ebenso wollte man die neugebildete schweizerische Centralbehörde nicht allzu stark machen. Eine Stärkung, wenn auch nicht eine so bedeutende, wie gefürchtet wurde, wäre die unausbleibliche Folge von Staatsbahnen gewesen. Desgleichen sah die Bundesversammlung ein, dass schneller und mehr Bahnen gebaut würden, falls das geliebte Capital nicht wie beim Staatsbau einen festen Zins erhalte, sondern die Aussicht auf hohe Dividenden im Hintergrund stehe.

Diese Gründe, aus denen der Beschluss zur Einführung von Privatbahnen entstanden ist, sprechen gegen einen Staatsbau nach dem Majoritätsvorschlage. Gegen einen Staatsbau mit Partialensystem sind dieselben zum Theil entfällt.

Bei diesem von einem Experten und dem Bundesrathe vorgeschlagenen Systeme hätte man auf die Vollendung des Netzes von Stephenson keine zwölf Jahre, wie beim reinen Staatsbau, warten müssen.

Beinahe ebenso schnell wie beim Privatbau wäre die Schweiz mit Bahnen überzogen gewesen — und noch dazu mit Staatsbahnen. Mit der Zeit hätte man die Partialen zurückkaufen können. Zwar wäre eine Staatsschuld entstanden, aber eine niedrig verzinsbare (3 1/2 %), folglich eine solche, die lange nicht so drückend wie ein gewöhnliches Anlehen gewesen wäre. Denn was auch die Commissionsmehrheit behauptete, ich bezweifle die Möglichkeit eines Eisenbahnlehens zu 4 % im Jahre 1852.

Das Partialcapital wäre gerne herzugeströmt, nachdem einmal diese neue Art von Capitalbetheiligung bekannt geworden. Ausser des 3 1/2 % festen Zinses hätte die Partiale die Anwartschaft auf die Hälfte des Ueberschusses als Dividende gehabt.

Eines Versuches hätte man dieses System würdigen sollen. Es wäre vielleicht manches besser geworden in den schweizerischen Eisenbahnverhältnissen.“

In Capitel II bespricht Herr Dr. Geigy die verschiedenen Rückkaufsvorschläge, und es mag hier nicht überflüssig sein, der Besprechung dieser Projecte zu folgen. Der Verfasser sagt einleitend:

„Das Emissionscapital der gesammten Schweizerbahnen (ausgenommen die Zweigbahn Bulle-Romont) beläuft sich für 1871 auf Fr. 466,276,940, wovon Fr. 201,362,320 in Actien, und Fr. 264,914,620 in Obligationen und Staatsbeiträgen. Die Bahnlänge beträgt 1328 Kilometer, demnach ungefähr Fr. 350,000 Anlagecapital per Kilometer. Zu diesen 1328 Kilometern kommen noch die 9 der Linie Bulle-Romont, so dass also bis 1871 im Ganzen 1337 Kil. Bahnen in Betrieb waren. (Tab. 2 u. ff.)

Im gleichen Jahre gaben Central- und Nordostbahn jede 9 % Dividende. Die Schweizer Westbahnen und die Vereinigten Schweizerbahnen hingegen liessen sogar einen Theil des Obligationencapitals unverzinst. Der Ertrag der Berner Staatsbahn war auch nicht gut. Die Ligne d'Italie verschlang seit der ersten Liquidation von Neuem eine Unmasse von Capitalien, ohne nur je eine bescheidene Rendite abzuwerfen. In Folge der schlechten Verwaltung und der damit verknüpften schlechten Geschäfte ist vor kurzer Zeit eine zweite Liquidation eingetreten. Ein schweizerisches Consortium hat am 16. März 1874 diese Bahn um Fr. 10,100 ersteigert. Das Emissionscapital der ersten Gesellschaft hatte Fr. 28,819,170 betragen. Die zweite Gesellschaft hatte 1867 die Bahn um Fr. 2,525,000 erworben. Der Jura industriel wurde, nach dem Falliment am 1. Januar 1866, von einigen Obligationären, die ihn um Fr. 4,800,000 erstanden, wieder weiter geführt. Die Bahn hatte etwas mehr als 17 Millionen gekostet. Augenblicklich geht der Canton Neuenburg damit um, sie zurückzukaufen. Zu diesen bisher betriebenen Bahnen kommen nun noch einige im Bau begriffene, so die Bötzbahn, die Bern-Luzern Bahn und die Berner Jurabahnen. Es ist diese Strecke seit der Lostrennung des Elsass von Frankreich für den directen schweizerisch-französischen Handel und Verkehr von grosser Wichtigkeit.

Im Jahr 1873 unter der Herrschaft des Eisenbahngesetzes von 1872 wurden von der Bundesversammlung 914 Kilometer neue Bahnen concessionirt. Laut Voranschlag sollen sich die Erstellungskosten dieser Linien auf Fr. 197,600,000 belaufen, wozu aber ohne Uebertreibung 10 bis 15 % unvorhergesehene Kosten kommen, was das nöthige Capital auf Fr. 228,640,000 nach einer Berechnung, oder auf Fr. 237,240,000 nach einer andern erhöht. Die meisten dieser neuen Bahnen, die theils als nähere Verbindung mit der Gotthardbahn, theils nur für locale

Zwecke gebaut werden, haben für lange Jahre keine Aussicht auf Ertrag. Der Plan zu diesen Linien ist oft ganz aus neidischen und egoistischen Absichten entstanden, mit der still gehegten Hoffnung, wenn einmal das Bahncapital aufgezehrt sei, werde man den Bund zum Nachfolger der ruinirten Gesellschaft nehmen.

Die Ungleichheit in den Erträgen der alten Bahnen, die im Eisenbahngesetz und den Concessionen noch unerwähnt gebliebenen Forderungen der jetzigen Zeit, wie z. B. die Regulirung der Haftbarkeit beim Transport, der nicht genügend festgestellte Schutz der Obligationen, die noch vielfach unvollkommene Einheit im Betrieb, besonders aber die Machtlosigkeit der einzelnen Cantone gegenüber den Eisenbahngesellschaften und noch Anderes mehr, liessen schon in den Fünfzigerjahren, nachdem eine Strecke nach der andern vollendet war, die Uebelstände sich daher fühlbarer machten, Stimmen hören, die sich für einen eventuellen Rückkauf auf diese oder jene Weise aussprachen.

(Fortsetzung folgt.)

\* \* \*

**Bericht des Ausschusses des Deutschen Bundesrathes für Eisenbahnen, Post und Telegraphen** (Stephan, Eisenlohr, Neidhardt, Heerwart, Selkmann, Krüger), betreffend den zu Bern abgeschlossenen Postvereinsvertrag. Der Vertrag zur Gründung eines allgemeinen Postvereins, welcher von den Bevollmächtigten fast aller europäischen Staaten und der Vereinigten Staaten von Amerika am 9. October in Bern abgeschlossen worden ist und nunmehr dem Bundesrathe zur Genehmigung vorliegt, bezeichnet einen bedeutsamen Abschnitt in der Gestaltung der internationalen Beziehungen des Postwesens und den Beginn einer neuen Entwicklungsperiode von weittragender Bedeutung für einen der wichtigsten Zweige des Völkerverkehrs.

Die Grundsätze, welche für den Austausch von Postsendungen unter den civilisirten Nationen maassgebend waren, wurden bisher durch Postverträge geregelt, welche zwischen den einzelnen Regierungen je nach dem Bedürfniss abgeschlossen, von Zeit zu Zeit durch Zusatzacte ergänzt oder wiederum durch neue Verträge ersetzt wurden, wenn die Grundlagen der früheren sich verschoben hatten oder den Bedürfnissen des Verkehrs nicht mehr entsprachen.

Mit wie manigfachen Schwierigkeiten der Abschluss solcher Verträge oftmals zu kämpfen hatte, wieviel Zeit und Anstrengung es erforderte, zwischen den verschiedenartigen Systemen der Tarifrung und Portoberechnung, den widerstreitenden Ansprüchen in Bezug auf Portotheilung und Transitgebühren eine Einigung herbeizuführen, wie dabei eine in das Kleinliche gehende Abwägung der Verhältnisse concurrirender Linien, ein stetes Markten um den Werth der gegenseitigen Leistungen, ein Ringen nach finanziellen Vortheilen zur Gewohnheit oder selbst zur Nothwendigkeit wurde, ist aus der Geschichte solcher Verträge hinreichend bekannt. Ist es doch vorgekommen, dass es zwischen grossen Postgebieten Jahre lang an jeder vertragsmässigen Basis für den Correspondenz-Austausch fehlte, weil man sich über die Bedingungen desselben nicht zu einigen vermochte.

Mit den Fortschritten des Handels und der Erweiterung der politischen und socialen Beziehungen unter den Völkern hat die Zahl der Postverträge stetig zugenommen; aber erst der neueren Zeit war es vorbehalten, diese Verträge von der einseitigen Herrschaft fiscalischer Rücksichten zu befreien und den divergirenden Interessen der gesonderten Verwaltungen eine einheitliche Richtung auf das gemeinsame und grosse Ziel zu geben, welches das Postwesen vor Allem im Auge haben soll, ein mächtiges Bindemittel für die geistigen und materiellen Interessen der Individuen wie der Völker zu sein.

Die durchgreifende Umgestaltung, welche die Postverträge durch allmälige Vereinfachung ihres Inhaltes und gegenseitige Annäherung ihrer Principien erfuhren, musste einem aufmerksamen Beobachter den Gedanken nahe legen, zwischen verschiedenen Staaten und selbst Welttheilen eine Gemeinschaft herzustellen, welche die internationalen Schranken und die daraus für den Postverkehr erwachsenden Erschwerungen im Wesentlichen beseitigte. An dieser Möglichkeit konnte deutscherseits um so weniger gezweifelt werden, als die postalischen Beziehungen der Deutschen Staaten unter einander und mit der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie einen ähnlichen Entwicklungsgang bereits durchlaufen hatten. Der Deutsch-Oesterreichische Postvereinsvertrag vom 6. April 1850, durch welchen die Gebiete von 16 staatlich geschiedenen Postverwaltungen zu einem einheitlichen Postgebiet mit gemeinsamen Normen und Tarifen vereinigt wurden, hatte in seinem Bestande und seiner Wirksamkeit bewiesen, bis zu welchem Grade eine Verbindung selbstständiger

Staaten zu gemeinsamer Pflege postalischer Interessen erreichbar und wie sehr dieselbe befähigt war, das Verkehrsleben zu fördern und die Verwaltung und den technischen Betrieb zu vereinfachen, ohne dem Postwesen die zu seiner Erhaltung und Fortbildung nothwendigen Einnahmen zu schmälern.

Solche Erfahrungen und die in einer Reihe von Verträgen mit auswärtigen Regierungen fortgesetzten Bestrebungen, einer convergirenden Richtung auf das Ziel einheitlicher Grundsätze für den internationalen Postverkehr die Wege zu bahnen, mussten der deutschen Reichsregierung den Beruf zuweisen, zur Verwirklichung jenes grossen und umfassenden Gedankens den ersten Impuls zu geben. Es war dies zugleich eine würdige und lohnende Aufgabe für eine Politik, welche sich die Befestigung des europäischen Friedens zur obersten Richtschnur ihres Verhaltens gesetzt hatte.

Schon in einer Denkschrift aus dem Ende des Jahres 1868, welche das Postamtsblatt mit dem Bemerken veröffentlichte, dass sie die Genehmigung des Bundeskanzlers erhalten, waren die Grundzüge für die Bildung eines alle civilisirten Nationen umfassenden Postvereins niedergelegt, verbunden mit dem Vorschlage, dieselben der Berathung eines zu dem Ende zu berufenden allgemeinen Postcongresses zu unterbreiten.

Die allgemeine Lage schien das Gelingen eines solchen Unternehmens zu begünstigen, die Regierung des Norddeutschen Bundes zögerte daher nicht, zu Anfang des Jahres 1869 auf Grund einer Allerhöchsten Präsidial-Ermächtigung mit den ersten diplomatischen Einleitungen zur Berufung eines Congresses vorzugehen. Hiebei musste es nahe liegen, an den Vorgang jener früheren Konferenz anzuknüpfen, welcher auf die Anregung der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1863 die Vertreter von 14 Regierungen aus beiden Hemisphären in Paris zu gemeinsamen Berathungen über die gegenseitigen Postbeziehungen vereinigt hatte. Zwar hatte dieser Congress auf theoretische Erörterungen sich beschränkt, und selbst das Ergebnis dieser mochte wegen des Widerspruches, den mehrere der wichtigsten Bestimmungen erfuhren, den gehegten Erwartungen nicht in vollem Umfange entsprechen; gleichwohl waren das gewonnene Material und der persönliche Austausch unter den leitenden Vertretern des Postwesens verschiedener Staaten auf die Entwicklung des Gedankens eines postalischen Völkerrechts nicht ohne nachhaltigen Einfluss geblieben. Noch am 6. Juni 1870 erging an die deutsche Botschaft in Paris die erneute Weisung, auf den schon vor Jahresfrist angeregten Vorschlag wegen Einberufung eines Postcongresses zurückzukommen. Es konnte darauf hingewiesen werden, dass inzwischen das deutsche Porto mit England auf 2½, mit Nordamerika im directen Verkehr auf 3 Sgr. ermässigt worden, während das Porto mit Frankreich noch 4½ Sgr. betrage. Die Reformbedürftigkeit des bestehenden Zustandes sei demnach nicht mehr zu verkennen und die Ueberzeugung von der Zweck- und Zeitgemässheit des Congressvorschlages habe sich nach allen Richtungen hin befestigt.

\* \* \*

**Deutschland.** Der Reichskanzler hat dem Bundesrath den Entwurf eines Gesetzes vorgelegt, demzufolge an die Stelle des § 4 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. October 1871 folgende Bestimmungen treten sollen:

„Die Eisenbahnunternehmungen sind zu folgenden Leistungen für die Zwecke des Postdienstes verpflichtet:

- 1) Der Eisenbahnbetrieb ist, soweit es die Natur desselben gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen des Postdienstes zu bringen.
- 2) Die Eisenbahnen sind verpflichtet, mit jedem für den regelmässigen Beförderungsdienst der Bahn bestimmten Zug auf Verlangen der Postverwaltung einen von dieser gestellten Postwagen, und in demselben a) die darin zu verladenden Postsendungen, b) die zur Begleitung der Postsendungen, sowie zur Verrichtung des Dienstes unterwegs erforderlichen Postbeamten, auch wenn dieselben geschäftslos zurückkehren, c) die Geräthschaften und Utensilien, deren die Postbeamten unterwegs bedürfen, unentgeltlich zu befördern.
- 3) An Stelle der Mitbeförderung eines besonderen Postwagens kann von der Postverwaltung für das gewöhnliche Bedürfniss des Postdienstes die Einrichtung und Hergabe der Abtheilung eines Eisenbahnwagens zur Benützung für Postzwecke, gegen Erstattung der für die Herstellung und Wiederbeseitigung der erforderlichen Einrichtungen von der Eisenbahnverwaltung aufgewendeten Selbstkosten, sowie gegen Zahlung einer den Selbstkosten der Eisenbahnverwaltung für die Hergabe und Unterhaltung entsprechenden Miethen, verlangt werden.
- 4) Bei solchen für den regelmässigen Beförderungsdienst