

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 21

**Artikel:** Neues Transportreglement - Vertretung der Interessen des Handelstandes  
**Autor:** St.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3926>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.01.2025

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

beruhen, wenn sich ergibt, dass eine Verwaltung nicht einmal weiss, bis zu welcher Summe das Unternehmen sich auf Nebenlinien eingelassen hat, wenn eine Cantonsregierung einer Bahnunternehmung eigenmächtig Gelder vorschiesst, während diese letztere mit Windeseile dem Bankerott entgegengeht, wenn man beim grössten Unternehmen des Landes nicht weiss, ob es 20 oder 80 Millionen mehr verschlingen wird, als der Voranschlag voraussah, wenn in Folge aller dieser und vieler anderer Vorgänge sämtliche Actienurse in erschreckender Weise fallen und selbst die bisher solidesten Werthe um jeden Preis veräussert werden, so nimmt dieses stille Behagen ein Ende! Man vergegenwärtigt sich allmählig den Werth der auf diese Weise verschleuderten Capitalien einerseits und den nachtheiligen Einfluss des actiengeschäftlichen Gebahrens auf das Verkehrswesen und die Landesinteressen andererseits und denkt in folgerichtiger Weise an den Rückkauf der Eisenbahnen durch den Staat. Das ist eine allgemeine Erscheinung in sämtlichen Eisenbahnländern, und was heisst dieselbe anders, als der Kampf gegen das Actienwesen auf demjenigen Gebiete, für welches das gemeine Verständnis am ersten angeregt worden ist. Das ist noch unbeusst; denn in erster Linie will man nur die Sicherstellung der Eisenbahnen und des Verkehrs und wendet sich nicht unmittelbar gegen das Actienwesen; man wagt noch nicht, allgemein den Grundsatz auszusprechen, dass das Actienwesen an sich ungesund sei; allein man fühlt, dass es gerade bei den Eisenbahnen, auf seinem Hauptgebiet, entbehrlich sei und dass die Verkehrsinteressen unter seiner Herrschaft nicht genügend geschützt seien; aber wie allgemein ist noch ein gewisses Gefühl der Dankbarkeit gegen das Actienwesen! Wie landläufig die Ansicht, dass diese oder jene Art von gemeinnützigen Unternehmen nur durch das Actienwesen möglich gemacht werden! Uns wurde zum Exempel bemerklich gemacht, dass die Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee nie eingeführt worden wäre, wenn sich derselben nicht das Actienwesen angenommen hätte. Ein Grund hiefür ist nicht aufgebracht worden und es wird in solchen Fällen ausserordentlich schwierig sein zu beweisen, dass eine Realisirung solcher Einrichtungen auf eine andere Weise unmöglich gewesen sei. Gerne stimmen wir dagegen der Behauptung bei, unser schweizerisches Eisenbahnnetz hätte sich unter Staatsverwaltung nicht in so grossartiger Weise entwickelt, wie es nunmehr vor uns steht; denn das ist gerade ein Argument gegen das Actienwesen! Es hat unser Eisenbahnnetz wie eine Treibhauspflanze künstlich und ausschweifend grossgezogen. Wir haben einen Riesenjüngling vor uns, aber einen blutarmen, lungenkranken, schwindstüchtigen, den man am besten an die Ammenbrust, den Bund, legte, von der er durch das Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 wegdecretirt worden ist.

Unser Eisenbahnnetz hätte sich unter Staatsverwaltung normaler entwickelt, mit mehr Ruhe und Mässigung, die Ueberstürzung im Bau hätte nicht eintreten können; das Netz wäre sicherlich rationeller angelegt worden; man hätte es vermieden, sog. „Concurrenzlinien“ zu bauen; die Administration wäre einfacher gewesen; die Anlage neuer Linien wäre eingehender studirt und mit mehr Ruhe ausgeführt worden; denn dem Staatsbau und dem Privatbau liegen ganz verschiedene, zum Theile sogar heterogene Motive zu Grunde. Der eine beabsichtigt, dem allgemeinen Landesinteresse zu dienen; der andere hat — angenommen es seien verhältnissmässig redliche Absichten im Spiele — die Dividende im Auge. Dem Einen ist die Eisenbahn eine öffentliche Verkehrsanstalt in erster Linie, dem Andern vor Allem ein Geschäft, und auf dieser verschiedenen Basis ruht dann der Aufbau des Verwaltungssystemes und der Verwaltungsprincipien.

Wir wollen uns hier nicht weiter einlassen auf die Unterschiede von Privat- und Staatsbahnen; wir beabsichtigen hier bloss Beweismaterial gegen die Actiengesellschaftsform zu gewinnen und zu constatiren, dass das Drängen nach Staatsbahnen eigentlich ein Kampf gegen das Actienwesen ist.

Das ist nun der positive Inhalt unserer bisherigen Auseinandersetzungen. Wir haben nie beabsichtigt, den bisher gemachten zahllosen Vorschlägen zur Besserung des Actienwesens weitere anzureihen: Wir wären in Verlegenheit, dies zu thun; denn die möglichen Experimente sind nach allen Richtungen bereits ausreichend erschöpft.

Um unsere Anschauungen noch näher zu präcisiren, formuliren wir sie in folgenden Vorschlag:

1. Es soll fernerhin jeder Bau von Eisenbahnen durch Actien-Gesellschaften verboten werden.

2. Es seien die bestehenden im Bau oder Betrieb befindlichen Eisenbahnen vom Bunde zu erwerben.

3. Der Bau von Eisenbahnen sei für die Zukunft als Staatsangelegenheit zu betrachten.

Dies ist in allgemeinen Sätzen unser Glaubensbekenntniss, soweit es den Bau und Betrieb von Eisenbahnen betrifft.

Es würde uns hier viel zu weit führen, dieses Programm nach allen Richtungen zu beleuchten und es ist dies auch nicht der Zweck unserer bisherigen Erörterungen; allein die Vorschläge ergaben sich als nothwendige Consequenz der Verurtheilung des Actienwesens. Wie wir uns deren Ausführung näher denken und welche weiteren Motive wir für dieselben aufzubringen haben, hoffen wir in nächster Zeit eingehender erörtern zu können.

Ebenso können wir in den Spalten dieses Blattes nicht auf die Stellung des Actienwesens im Bank- und Versicherungsfache, sowie in der Industrie eingehen; wir müssen uns vielmehr darauf beschränken, zu bemerken, dass die über das Actienwesen im Allgemeinen gemachten Aeusserungen sich auf diese Geschäftszweige ausdehnen und dass wir auch hier das Actienwesen für entbehrlich halten, ja dass es sogar durchaus nothwendig ist, sich von demselben auch hier allmählig zu befreien. St.

\* \* \*

### Neues Transportreglement. — Vertretung der Interessen des Handelsstandes!

Vom 16.—19. November waren in Bern, wie der „Allg. schweiz. Zeitung“ geschrieben wird, zur Berathung des neuen gemeinschaftlichen schweiz. Eisenbahn-Transport-Reglementes unter dem Vorsitz des Hrn. Bundesrath Schenk die Directoren von 14 schweiz. Eisenbahnverwaltungen versammelt, denen auf Einladung des Eisenbahn- und Handels-Departements sich die HH. Ed. Preiswerk von Basel, Hans Roth von Zürich, J. Jolimay von Genf, als Abgeordnete des schweiz. Handels- und Industrievereins beigesellten. In Bezug auf den Personen-transport seien die Differenzen zwischen dem Departement und den Bahnverwaltungen wenig erheblich, mit Ausnahme der verlangten Reduzirung aller Distanzen und Tarifverhältnisse auf das metrische Mass, bei welchem Anlass sich die Verwaltungen energisch gegen eine dadurch möglich werdende Reduction ihrer Taxen wehrten. In Bezug auf den Gütertransport sei es die Aufgabe der Vertreter des Handelsstandes gewesen, die Abhülle alter und neuer Klagepunkte nur grundsätzlich anzustreben. Die Lösung des Wirrwars der zahllosen Tarif-Nachträge, eine bequemere Tarif-Vorschrift, die Bestimmung eines gerechten aber mässigen Decalo-Maximums und der Möglichkeit der Auffindung der Ursachen von Beschädigungen dürften den Wünschen des Handelsstandes gemäss entschieden werden, während noch etwas weiter gehenden Wünschen wohl meist aus practischen Gründen kaum entsprochen werde. Das schweiz. Eisenbahn- und Handelsdepartement werde nach diesen eingehenden Berathungen seine Anträge an den hohen Bundesrath formuliren und es sei zu hoffen, dass durch den Entscheid des letzteren wieder mehrere Klagepunkte des Publicums gegen die Eisenbahnen werden gehoben werden.

Wir erlauben uns hiezu wenige Bemerkungen:

Nach dieser Correspondenz der „Allg. schweiz. Zeitung“ hat es den Anschein, als ob diese Commission das einzige Organ war, durch welches sich der Schweizerische Handelsstand über den Entwurf äussern konnte und dass nunmehr sofort an die definitive Feststellung des Reglementes und die verordnungsweise Inkraftsetzung desselben durch den Bundesrath Hand gelegt werden solle. Das wäre uns ein neuer Beweis für unsere Behauptung, dass man in Bern in einer Weise mit den Interessen von Handel und Industrie des Landes manipulirt, dass dies nachgerade aussieht, als habe man kein Verständnis gerade für die vitalsten Fragen der Schweiz: drei Vertreter des Handelsstandes und 14 Vertreter von schweizerischen Bahnverwaltungen! Dabei ist uns bekannt, dass die Vertreter des schweiz. Handels- und Industrievereines nur wenige Tage vor Zusammenkunft der Commission ihre Ernennung als Commissionsmitglieder durch den Bundesrath empfangen haben und mit dieser Ernennung auch zugleich die Einladung auf eine Sitzung von mehreren Tagen! Ist dies ein Versehen, oder ist es Rücksichtslosigkeit? Der Handelsstand hat ein hohes Interesse und mit ihm das gesammte Land, dass endlich einmal an eine Besserung in der Pflege von Handel und Industrie gedacht und zu derselben geschritten werde. St.

\* \* \*