

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 17

Inhaltsverzeichnis

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: 16.05.2025

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

INHALT. — Ueber französische Eisenbahnverhältnisse, von Max Lyon. — Chauffage des wagons de voyageurs. Avec trois clichés. — Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Bericht über die Sitzung der Ausstellungs-Commission, abgehalten in Bern am 16. April 1877. — Rückschauende kunstgewerbliche und Kunstausstellung in Lyon, von H. Hanhart. — Preisausschreibung für Entwürfe zu einem Mobiliar für ein bürgerliches Wohnzimmer, veranstaltet vom Gewerbeverein Winterthur, von H. Hanhart. — Literatur: Nivellements-Formular. — Vereinsnachrichten: Baslerischer und St. Gallischer Ingenieur- und Architekten-Verein. — Kleinere Mittheilungen. — Stellenvermittlung der Gesellschaft ehemaliger Studirender des Eidgen. Polytechnikums in Zürich.

Ueber französische Eisenbahnverhältnisse.

Während sieben Sitzungen der französischen Deputirtenkammer handelte es sich um die Tagesfrage in der Eisenbahnpolitik, welche in den Parlamenten der benachbarten Staaten schon zu wiederholten lebhaften Discussionen geführt hat, um den Rückkauf der Bahnen durch den Staat. Directe Veranlassung zu dieser Debatte gab der im letzten Sommer zwischen der „Compagnie d'Orléans“ und der „Compagnie des Charentes“ abgeschlossene Fusionsvertrag, welcher der Kammer durch den Minister der öffentlichen Arbeiten zur Discussion und Genehmigung vorgelegt war.

Es ist interessant, bei dieser Veranlassung die Verhältnisse der neuen französischen Bahnen zu besprechen. Ein Blick auf die Karte Frankreichs zeigt uns, dass das französische Eisenbahnnetz als Hauptadern sechs grosse Gesellschaften zählt: 1) Compagnie d'Orléans, 2) Compagnie de l'Ouest, 3) Compagnie du Nord, 4) Compagnie de l'Est, 5) Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, welche sämmtlich von Paris ausgehen und sich in Fächerform über den grössten Theil von Frankreich erstrecken und 6) die Compagnie du Midi, der spanischen Grenze parallel. Diesen sechs grossen Gesellschaften, welche zusammen am 31. December 1876 18 358 Kilometer exploitirten und die Concession für weitere 5016 Kilometer erhalten hatten, schliessen sich eine Anzahl von kleineren Gesellschaften an, welche zur selben Zeit 4313 Kilometer im Betrieb hatten und die Concession für circa 4500 weitere Kilometer besaßen. Von diesen 4313 Kilometer waren 1985 als *lignes d'intérêt général*, 2165 als *lignes d'intérêt local* und 163 Kilometer als *chemins de fer industriels* classificirt. — Für fernere bis Ende 1875 decretirte 1486 Kilom., ist bis jetzt noch keiner Gesellschaft Concession ertheilt. Mithin enthielt am 31. December 1876 das französ. Bahnnetz 22 671 Kilometer im Betriebe und circa 11 000 Kilometer decretirt oder concedirt.

Von den 4313 Kilometer im Betriebe der kleineren Gesellschaften befindet sich der grösste Theil im Westen und Südwesten Frankreichs, von den „Compagnies de l'Ouest, d'Orléans und du Midi“ eingeschlossen und durchkreuzt. — Diese 4313 Kilometer sind fast sämmtlich durch Privatinitiative mit Subventionen des Staates gebaut; jedoch ohne die Zinsgarantie, die den neuen Netzen der grossen Gesellschaften seit den Conventionen von 1859 und 1865 gewährt ist. — Diese Zinsgarantie der grossen Gesellschaften unter dem Namen: „*système du déversoir*“ bekannt, ist eine höchst sinnreiche Erfindung des im letzten Jahre verstorbenen Directors des französischen Eisenbahnwesens, de Franqueville.

Als es sich im 1859 darum handelte, das französische Eisenbahnnetz weiter auszudehnen durch den Bau von Zweigbahnen, wandte sich die Regierung zuerst an die grossen Gesellschaften, welche in der Befürchtung, durch die wenigen productiven kleinen Linien ihre mittlere kilometrische Einnahme sinken zu sehen, den Bau nicht übernehmen wollten. Um diesen Widerstand zu heben, garantierte der Staat durch die Conventionen von 1859 und 1865 das neu zu schaffende Capital zu 5,75 % mit Amortisation, insofern, dass er, im Falle die Einnahmen der neuen Linien und die aus der neuen Verkehrszufuhr entstehenden Mehreinnahmen der alten Linien nicht zur Zahlung der Zinsen und Amortisation genügen sollten, dieselben decken würde. Aus den Einnahmen des alten Netzes sollten die Actionäre fortfahren, den Reinertrag der günstigsten Jahrgänge zu erhalten. Die nach Deckung der Betriebskosten, Zahlung des

Obligationenzinsens und der erwähnten Dividende übrig bleibende Summe, welche von Jahr zu Jahr in einem stetigen Verhältnisse zunehmen würde, — erstens durch den Verkehrszuwachs der Hauptstrecke selbst, zweitens durch Mehrertrag aus der Verkehrszufuhr der neuen Strecken, — sollte dann in die Cassen der neuen Strecken gegossen werden (*déversée*), um sich zu deren Einnahmen zu addiren. Der Staat übernahm die eventuell diesen neuen Strecken jährlich noch fehlende Summe zu zahlen, unter dem Vorbehalte, dass sobald das zweite Netz Zinsen und Amortisation, zusammen 5,75 % des engagirten Capitals durch seinen eigenen Verkehr und durch das *Déversoir* decken könnte, die Gesellschaften den Ueberschuss ihrer Nettoeinnahmen dazu benutzen würden, zuerst den vierprocentigen Zins des ihnen so vom Staate geliehenen Capitals zu entrichten und dann dieses Capital selbst zurück zu zahlen. Nach Herrn de Franqueville's Berechnung könnte diese Zinszahlung an den Staat gegen 1882 ihren Anfang nehmen, aber in Folge der inzwischen eingetretenen unglücklichen Verhältnisse, wird sie mindestens bis 1890 hinaus geschoben werden müssen. Die Vortheile dieses Systems erkennt man schon daraus, dass es bis jetzt 600 000 000 Fr. eingetragen hat; mit Hülfe des *Déversoirs* aus dem Loirethal hat man die Bahnen in der Bretagne erbauen, mit Hülfe des *Déversoirs* aus dem Rhonethal den Mont-Cenis durchstechen können. Der Staat hat als Zinsgarantie bis jetzt ungefähr die gleiche Summe gezahlt. Herr de Franqueville hat berechnet, dass die Schuldenlast der grossen Bahnen an den Staat in 1890 nahe an eine Milliarde betragen würde.

Es lag im Interesse der sechs grossen Gesellschaften, ihr Netz nicht zu weit auszudehnen und nur die productiveren der secundären Linien zu wählen, um die vollständige Rückzahlung an den Staat so bald als möglich zu bewerkstelligen, weil erst dann die Actionäre wieder in die volle Nutzniessung ihrer Nettoeinnahmen treten. Mithin haben die grossen Bahnen in den letzten Jahren fast keine neue Strecken in Betrieb gesetzt von der Compagnie d'Orléans z. B. wurden

in 1872 nur 51 Kilometer

„ 1873 „ 39 „

„ 1874 „ 38 „

und von der Compagnie du Midi in 1872 nur 6 neue Kilometer eröffnet. Seit dieser Zeit hat der Baueifer dieser Gesellschaften nicht zugenommen. Auf diesem Wege könnte es noch lange dauern bis zur Vollendung der 20 000 Kilometer, deren Frankreich bedarf, um sich von der sechsten Stelle, welche es im europäischen Eisenbahnwesen einnimmt, zur dritten hinaufzuschwingen.

Es bildeten sich nun eine ziemliche Anzahl von kleinen Gesellschaften, welche auf ein übergrosses Vertrauen ihres Localverkehrs begründet, nicht nur auf die Garantie des Staates Verzicht leisten mussten, denen aber auch die mächtigen Gesellschaften z. B. im Westen Frankreichs die Compagnie d'Orléans, unendliche der Entwicklung auf gesunden Wege entgegenstehende Hindernisse entgegenstellten, theils, indem sie mit allen Mitteln den Staat zu verhindern suchten, den kleinen Gesellschaften Concessionen zu ertheilen für Linien, die als Verlängerungen eine Nothwendigkeit geworden waren, theilweise, indem sie übertriebene Summen für Bauantheil oder Benutzung der Uebergangsbahnhöfe verlangten und hauptsächlich dadurch, dass sie durch Herabsetzung der Tarife für den durchgehenden Güter- und Personenverkehr grosse Verkehrsableitungen bewerkstelligten. Wir wollen hier nur eines der vielen Beispiele vorführen, welches wir der Publication der Gesellschaft für Verbesserung der Transportmittel entnehmen. Reisende von der Strecke Lyon-Vichy nach Angoulême sind, um directen Anschluss und durchgehenden Verkehr zu haben, von der Compagnie d'Orléans gezwungen über Coutras zu reisen, anstatt den nähern Weg über Puy-Imbert einzuschlagen, weil ein Theil dieser Strecke nicht der Compagnie d'Orléans gehört. Der erste Weg beträgt 246 Kilometer, der zweite 115; es bilden sich nun zwei Alternativen; entweder berechnet die Compagnie d'Orléans dem Publicum 246 Kilometer zum Schaden der Reisenden, welche effectiv ihren Zweck mit 115 Kilometer erreichen würden; oder sie begnügt sich mit dem Tarife für 115 Kilometer; letzteres ein directer Verlust für