

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Eisenbahn Paris-Constantinopel  
**Autor:** St.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3839>

### **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:** 02.04.2025

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

De 700 à 800 mètres, 840 francs par mètre, soit pour 800 mètres 373.000 francs.

Au delà de 800 mètres, condition à débattre.

La compagnie pour le compte de laquelle le travail est exécuté doit fournir les bâtiments, l'eau pour les pompes et la force motrice.

Elle doit en outre creuser un puits jusqu'à la roche dure, et payer les tubes qui seraient nécessaires. R. I.

### St. Eisenbahn Paris-Constantinopel.

Wir haben bereits in letzter Nummer die Mittheilung gebracht, dass der am 1. August in Paris zusammentretende internationale geographische Congress die Frage einer directeren Verbindung zwischen Paris und Constantinopel, d. h. zwischen Occident und Orient, der wissenschaftlichen Discussion unterwerfen werde. — Dass eine Verbesserung der Verbindungen mit dem Orient, dass die asiatisch-indischen Fragen rasch in den Vordergrund treten werden, dafür sind alle Anzeichen schon da, und dass die Türkei auch an Schienenwege ernstlich denken muss, ebenso. In Croatien laborirt man auch daran; das Project Trient-Conegliano ist auch schon längstens studirt und wird, sobald Italien zu Athem kommt, realisirt. Botzen-Meran ist der Inangriffnahme sehr nahe gerückt; einzig der Krach hat diese Strecke, sowie die Finschgauerbahn momentan sistirt.

Bis jetzt hat allein die Schweiz in dieser Frage noch keine Stellung genommen, und doch wird sich Bünden nicht ewig jungfräulich vor den Zudringlichkeiten der Bahnen befestigen können, denn es ist seit Tausenden von Jahren als Uebergang von der Natur bezeichnet und geographisch liegt es so, dass man nolens volens doch irgendwo durch muss, um im Centrum Europas nicht zu grosse Lücken im Eisenbahnnetz zu lassen; auch ist der subalpine Engadiner Verkehr allein an sich schon so angewachsen, dass eine Bahn Chur-Thusis via Albulathal nach dem Engadin indicirt ist. Nun denkt man aber gerade bei uns nicht mehr gerne an besonders weitgehende Projecte, die Zeiten sind schlecht geworden, die Actien sind gefallen und sind noch im Fallen begriffen; man fühlt, dass man sich überanstrengt hat; das schweizerische Eisenbahnnetz droht, sobald einmal alle die bereits in Angriff genommenen Linien sich ebenfalls in den Verkehr theilen wollen, unrentabel zu werden.

Diese Befürchtungen sind gewiss alle vollkommen berechtigt: das wilde Concessionsfieber, welches durch das Eisenbahngesetz selbst sanctionirt worden, die ungezügelt Concurrenz im Eisenbahnwesen ist im Begriffe eine Landescalamität heraufzurufen, die als ewiger Denkkedel in unserer wirthschaftlichen Geschichte figuriren wird; allein der Verzweiflung sich Preis zu geben und dem Uebel nicht mehr entgegen zu arbeiten, dazu ist es noch nicht an der Zeit. Die einzige Rettung aber liegt darin, dass die Schweiz, wie sie eben geographisch im Herzen Europa's liegt, sich auch mit seinen Schienenwegen in das Herz des europäischen Eisenbahnnetzes einfüge, d. h. die Rettung liegt in der Ueberschienenung oder Durchbohrung der Alpen, und zwar nicht blos in der Richtung von Nord nach Süd, sondern auch von West nach Ost, hauptsächlich durch Bünden. Dann erst haben die 3 Bahnen parallel dem Zürichsee einen Sinn, dann erst findet der Durchstich des Bötzbberg seine wahre Geltung, dann erst darf eine wieder steigende Rentabilität der schweizerischen Bahnen überhaupt gehofft werden. — Schon der Durchstich des Gotthard wird eine Besserung bringen; allein von weit grösserer Bedeutung ist eine Ergänzung der Linien, welche die alte Welt in der Richtung des Sonnenaufganges näher verknüpfen; denn diese letztern Verkehrslinien sind ununterbrochen, während in der Richtung von Nord nach Süd die beiden Polarzonen den Verkehr abschneiden. Ein Durchbruch des Arlbergs wäre für die Schweiz sehr wichtig und würde wohl in kurzer Zeit die Stellung der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen ganz verändern; aber es liegt hier blos eine Verbindung von Wien (Ungarn) mit Paris vor. — Das Project Paris-Constantinopel hat in einer Broschüre des Grafen Matteo Thunn eine eingehende Besprechung gefunden. (*Considerazioni intorno alla ferrovia diretta fra Parigi e Costantinopoli indirizzate al prossimo congresso geografico. — Padova Premiata Tipografia alla Minerva 1875.*)

Die Punkte, welche diese Bahn berühren würde, sind folgende: (London-Calais-Paris) Basel, Zürich, Maienfeld, Meran, Botzen, Feltre, (Triest, Fiume), Serajevo, Novibazar, Sofia, Bellova, Adrianopel, Constantinopel. Ein Blick auf die Karte zeigt, dass diese Linie nur ganz unbedeutend von der geraden Richtung abweicht, dass die topographischen Verhält-

nisse nur an wenigen Punkten bedeutende Kosten nothwendig machen, und dass jedenfalls keine unüberwindliche Hindernisse im Wege liegen, während die hauptsächlichsten Bahnlinien des Continents in diese Hauptader einmünden.

Die Bahn Paris-Basel existirt bekanntlich schon lange und misst 524 Kilometer (Calais-Paris-Basel 821 Kilometer), diejenige von Basel nach Zürich ebenfalls; sie hat eine Länge von 103 Kilometer, welche aber nun durch die Bötzbbergbahn um circa 20 Kilometer verkürzt worden ist; somit ergibt sich für die Bahn Zürich-Paris eine Länge von 607 Kilometer (oder bis Calais 861 Kilometer.) Die Bedeutung Basels einerseits als Handelsstadt, dann als Knotenpunkt der grossen Verkehrswege von Paris-Calais-London, der Bahnen zu beiden Seiten des Rheines bis Belgien und Holland etc.; die Bedeutung Zürichs hinsichtlich seiner Industrie- und Handelsthätigkeit und seines Touristenverkehrs, sowie als Einmündungspunkt der schwäbischen und schweizerischen Verkehrsstränge ist so gross, dass diese Städte bei Errichtung einer Weltbahnlinie nicht umgangen werden können. Von Zürich nach Maienfeld, resp. Landquart, existirt ebenfalls schon eine Bahn, 117 Kilometer lang, welche durch die linksufrige Zürichseebahn demnächst noch um ein Bedeutendes verkürzt wird. Die ganze Bahnlänge von Calais bis Maienfeld misst also 964 Kilometer.

Von hier (Landquart oder Maienfeld) bis ins Thal der Etsch sind aber bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden, denn die rätischen Alpen stellen sich in zwei Parallelketten hemmend in den Weg. Es handelt sich also darum, zwischen Maienfeld (Landquart) oder Chur und Botzen einen Weg zu finden. Diese Orte liegen geographisch nur 173 Kilometer auseinander, von welchen 80 Kilometer auf die Ebenen und die leicht zu überwindenden Abhänge des Etschthales, 90 Kilometer aber auf die rätischen Thäler und die Berge bis Glurns fallen.

Wie sind nun letztere zu überschienen? Graf Thunn gibt als Antwort einen von Herrn Nationalrath A. R. v. Planta in Samaden unterm 31. März 1864 an ihn gerichteten Brief im Wortlaut wieder. Wir entnehmen demselben Folgendes:

„Schon vor mehreren Jahren unterbreitete ich Herrn Talabot und dem Hause Rothschild in Paris die Idee der Erstellung der kürzesten Linie von Paris und London nach Constantinopel oder Salonichi zur Fortsetzung durchs Euphratthal nach Indien als die natürlichste Vervollständigung des mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes und insbesondere der südösterreichischen Eisenbahnen. Aber verschiedene Interessen kämpften damals gegen die Idee dieses grossen Nezezes. Später sprach ich mit competenten Persönlichkeiten in Oesterreich und der Schweiz wiederholt hierüber, allein die Frage der Arlbergbahn stand hier diesem Projecte entgegen. Eine gesunde Idee, die sich von selbst aufrecht erhält, wird aber immer einmal ihre richtige Lösung finden. Das sehen wir im Kleinen jetzt in der Schweiz an dem Bau der Linien Basel-Brugg durch den Bötzbberg, sowie der Zürichseebahn über Richterswyl und Lachen, wodurch so zu sagen eine ganz directe Linie von Basel nach Chur entsteht. Zur Fortsetzung dieser Bahn bis ins Thal der Etsch bieten sich nun zunächst drei Flussthäler dar, dasjenige der Landquart, der Plessur und der Albulathal.

Das Landquartthal oder das Prätigau bietet die kürzeste und directeste Linie, aber da wäre ein Bergwall von circa 8 Kilometer Mächtigkeit zu durchstechen, um nach Süs oder Lawin zu kommen.

Das Plessurthal ist zu stark an den Seitenwänden eingerissen und würde überdies 2 lange Tunnels erfordern, um an den Ausgang des Scalettapasses nach Cinuskel bei Scans zu gelangen; es kann daher hier nicht in Betracht kommen.

In dritter Linie nannte ich das Albulathal. Indem man die Bahn von Chur aus über Thusis, Tiefenkasten und Bergün führen würde, wäre in der Fortsetzung oberhalb Natz nur eine Haupt-Galerie von 4 à 5 Kilometer zu erstellen, worauf durch Val Bevers das Oberengadin gleich erreicht würde. Diese Linie ist zwar länger, aber gewiss auch die leichteste, billigste und rentabelste und vermuthlich die empfehlenswertheste.

Gründliche Studien werden übrigens die Wahl zwischen dem Landquart- und Albulathal entscheiden.

Um nun aus dem Engadin ins Etschthal zu gelangen, wäre entweder der Weg über den Ofenberg in's Münsterthal und nach Glurns zu nehmen, oder derjenige durch das Unterengadin nach der Malserheide, und zwar durch einen Tunnel hinter Remüs, oder indem man um den Berg herum nach Nauders und Reschen fährt. Letzteres wird sich wohl am besten machen lassen. Es wurden in dieser Hinsicht schon früher einige Untersuchungen vorgenommen, theils von hier aus; theils durch Herrn Daigremont, gew. Oberingenieur der Haute Italie, sowie im Auftrag einer österreichischen Bank durch Herrn Nast etc.“

Fortsetzung folgt.