Ueber den Einfluss der schweiz. Eisenbahnen auf die Verkehrsverhältnisse

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **144 (1865)**

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-373257

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Ueber den Einfluß der schweiz. Eisenbahnen auf die Verkehrsverhältnisse.

Der Bericht, welcher in der letzten Versammlung der schweiz. gemeinnützigen Gesellschaft in Genf über den Einfluß der schweiz. Eisenbahnen auf unsere volkswirthschaftlichen Verhältnisse abgestattet wurde, enthält u. A. folgende interessante Notizen:

Die Fruchtpreise haben im Ganzen abgenommen, in Genf um $^1/_3$, in Zürich um $^1/_4$, dagegen ist keine Preisverminderung eingetreten in den Kantonen, welche mehr Frucht erzeugen, als sie verbrauchen. Da die Schweiz ungefähr $^1/_3$ ihres Fruchtbedarfs einführt, so macht sie seit der Einführung der Eisenbahnen eine jährliche Ersparniß von 9 — 10 Millionen.

Mageres Vieh (Zugochsen und junge Kühe) sind im Verhältniß viel mehr im Preis gestiegen als Fleisch, Käse und Milch, so daß die Viehzüchter auf den Alpen mehr gewinnen als die Bauern in der Umgebung großer Städte, für welche Vieh gemästet und Milch eingeführt wird.

Die Bodenpreise sind im Durchschnitt und nach dem Grad ihrer Stationen-Nähe um ein Viertel bis zur Hälfte gestiegen.*)

Weine, die in die mittlere und nördliche Schweiz vom Welschland transportirt werden, kosten zirka 2 Fr. per Eimer weniger als früher, was im Jahr nur für die Waadtländer Weine 600,000 Fr. Transportersparniß ausmacht. In der ganzen Schweiz wird in Folge größerer Löhnung mehr Wein getrunken. Dieser Mehrverbrauch von Wein zeigt sich in ganz Europa, und namentlich im Norden, was den Weinbauern des Südens eine immer bessere Aussicht gewährt; indem die Erleichterung des Verkehrs es mit sich bringt, daß jedes Land nur das baut, was seinem Boden und Klima angemessen ist.

Holz. Brennholz ist seit dem Durchstich des Hauensteins und der Eröffnung der Eisenbahn von Genf-Lyon bedeutend durch Kohle ersetzt worden, steigt aber in Bünden noch immer. Bauholz ist überall und an vielen Orten fast um das Doppelte im Preis gestiegen. Man sollte meinen, daß diese Erscheinung die Sorgfalt für den nachhaltigen Ertrag der Waldungen sehr ermuntern sollte.

Kohlen. Von 1852 bis 1856 verbrauchte die Schweiz jährlich im Durchschnitt 28,000 Ztr. Kohlen. 1855 betrug die Einfuhr 480,605 und stieg nach 5 Jahren (1860) schon auf 2,270,975 Ztr. Im Jahr 1862 wurden 3,531,525 Ztr. eingeführt. Der Zentner, der vor 6 Jahren 4—5 Fr. kostete, wird jetzt für 1 Fr. 60 Rp. bis 2 Fr. verkauft. Aus diesen Zahlen ergiebt sich, welche Ersparniß die Schweiz durch den Gebrauch der Kohle macht; man kann dieselbe bereits gegenwärtig jährlich auf 7—8 Millionen Fr. anschlagen.

Unsere Eisenwerke müssen sich auf die Produktion der besten Qualität beschränken, indem belgisches, französisches, deutsches und englisches Eisen um ein Drittel gefallen ist, was dem Maschinenbauer und allen Werkstätten, die Eisen brauchen, außerordentliche Vortheile gebracht hat.

Der Baumwollen-Industrie kommt der erleichterte Transport ihres Rohstoffes von Kohlen, Eisen und ihrer Erzeugnisse sehr zu Statten. Sie hat deßhalb die gegenwärtige Krise leichter ertragen als England und Frankreich.

Die Zahl der Reisenden hat zugenommen, ebenso die Zahl der Gasthöfe; aber einige Straßen sind verlassen.

Die schweizerische Industrie kauft nunmehr ihre Bedürfnisse aus erster Hand: die Baumwolle in Havre und Liverpool, die Seide in Italien, die Wolle in Deutschland und Frankreich, das Eisen in England, Belgien, Frankreich; sie bezieht noch von viel weiter her

---

*) Welch großer Unterschied über den Bodenwerth von 1840 und 1860 besteht, zeigt z. B. Mels im st. gallischen Oberlande. Die preisgekrönte Wachter'sche Schrift giebt hierüber folgende statistische Angaben:

Die Juchart	1840: Fr.	1860: Fr.
Rebland	1200—2000	6000—7000
Gedüngte Wiesen . .	1100—1600	2400—3200
Ungedüngte Wiesen . .	160— 240	800—1200
Streueland	300— 500	1600—2000
Wiesboden am Berg und im Weißtannenthale .	800—1000	1800—2000
Waldboden daselbst . .	100— 120	500— 700

die edeln Steine, welche sie für die Uhrenfabrikation und Bijouterie verwendet. Sie bestellt die Kohlen in St. Etienne (Mittelfrankreich), Saarbrück (Rheinpreußen) und in Westphalen. Sie holt den Drittel von dem Korn, das ihre Arbeiter bedürfen, in Deutschland und Rußland. Dann schickt sie alle ihre Waaren nach Amerika, China, Australien. Man kann daraus abnehmen, welche Rolle die Eisenbahn in ihrem Handel spielt. Seit 1856 hat sich die Handelsbewegung der Schweiz mit dem Ausland mehr als verdoppelt.

Die jährliche Ersparniß, welche die Schweiz den Eisenbahnen verdankt, darf zum allerwenigsten auf 46 Millionen Franken angeschlagen werden. Dabei ist der Zeitgewinn gar nicht in Rechnung gebracht. Die meisten Bahnen tragen der Gegend, die sie durchziehen, mehr ein als den Aktionären, mit deren Geld sie gebaut wurden.

Stecknadeln und Stahlfedern.

Die gewöhnlich gering geachtete Stecknadel ist gleichwohl eines der größten Wunder unseres industriellen Zeitalters. Die Stecknadelfabrik liefert 12,000 Artikel für etwa vier Franken, zu deren jedem der Fleiß und das Geschick von 14 Arbeitern nöthig waren. Ein Mann schneidet den Drath zu 230,000 bis 240,000 Stecknadeln täglich. Ein anderer macht in derselben Zeit eben so viel Köpfe. Ein Kind bringt bis 36,000 Nadeln täglich aufs Papier. Die neueren, zum Aufstecken gebrauchten Maschinen übertreffen Handarbeit um beinahe das Doppelte. In England allein werden täglich im Durchschnitt 15 Millionen Stecknadeln verbraucht. — Eben so großartig ist im Kleinen die Fabrikation und der Verbrauch von Stahlfedern. Die gewöhnliche Stahlfeder erfordert wenigstens 16 verschiedene Arbeiten, ehe sie gebraucht werden kann, feinere Sorten gehen nicht selten durch die Hände von 20 bis 30 Arbeitern. Der Preis und die Arten von Metallfedern sind fast eben so ungeheuer geworden, als die Menge des Verbrauchs. Eine englische Fabrik, durchaus noch nicht die größte, fabrizirt wöchentlich 40,000 Stück. Die Fabriken liefern das Dutzend von 7 Rp. bis 7 Fr. und darüber.

Ein Brief aus der Militärschule in Thun.

Von einem Rekruten aus dem Freienamte.

Thun ist eine schöne Stadt, wo man alle Tage die Jungfrau und andere Berge anschauen kann, kostet wie die Briefe auch nichts und sind viel Leut hier, die mich zuerst stark angeschaut haben, aber jetzt nicht mehr.

Das Beckli voll Kaffee kostet hier auch nicht mehr, als wie 2 Batzen mit Brod, aber ohne Anken: man muß den Anken aparte bezahlen. Ja, wenn nur die Eidgenossenschaft auch das Kaffee oder Bier frankiren thäte, daß man nichts dafür bezahlen müßte, ich wollte es lieber als die Briefe.

Es ist hier alles lutherisch oder bernerisch. Wenn wir länger da bleiben müßten, so würden wir auch bernerisch. Am ersten Sonntag haben wir erst Montag vernommen, daß es gestern Sonntag gewesen ist; keine Rede von in die Kirche kommen.

Am zweiten Sonntag sind wir mit den Reformirten in die Kirche gegangen, und der Oberst, ein netter Mann, hat gesagt, er habe auch schon zu den Katholischen in die Kirche gehen müssen und so gelte das Gegenrecht.

Am dritten Sonntag hatten wir endlich eine Predigt, aber ob sie christlich oder jüdisch gewesen, weiß ich nicht, denn es ist welsch gewesen und ich habe nichts daraus machen können.

Am letzten Sonntag hatten wir Theorie und Reglement, und so ist es hier mit unserer Religion schlecht bestellt, und thut man etwas dergleichen, so lachen sie Einen aus, und so bin ich froh, daß ich bald wieder heim kann, ich will es dann wieder nachholen.

Ich bin immer noch nichts; sie hatten mir einst versprochen, ich müsse auf der Stelle Wachtmeister werden, wenn ich ihnen 3 Maß Bier bezahle oder wixe. Aber das waren liederliche Kerl, die selber nichts sind und nichts haben.

Grüßet mir den Müller, er soll nur froh sein, daß er einen bösen Fuß hat, ich wollte, ich hätt auch einen.

Euer Sohn und Bruder in der eidgenössischen Kriegsanstalt, Scharfschützenlehrling.