

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **6/7 (1877)**

Heft 11

PDF erstellt am: **08.08.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT. — Die schweizerische Eisenbahnfrage, von Nationalrath H. Dietler. — Der Schutz für Erfindungen mit besonderer Beziehung auf die Schweiz, von Franz Wirth. — Zur schweizerischen Kunstgeschichte. I. Von den ältesten Zeiten bis zum Beginn der romanischen Epoche, von Carl Brun. — Die Schweiz. Ausstellung in Philadelphia 1877. Liste der für technische Objecte prämirten Aussteller. — Die Weltausstellung in Paris 1878. Ernennung von Commissionen. — État des Travaux du grand tunnel du Gothard au 28 février 1877. — Literatur. Revue des mines, par Mr. Ch. de Cuyper. Der Krach, von A. Memminger. — Vereinsnachrichten: Zürcherischer Ingenieur- und Architekten-Verein und Technischer Verein in Winterthur. — Kleinere Mittheilungen. — Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen.

BEILAGE — Die Concurrenzpläne für den Bau einer Börse in Zürich. Haupt-façade der prämirten Entwürfe der HH. E. Moritz, Architect in Leipzig und Bourrit & Simmler, Architekten in Genf. Masstab 1:500. Lichtdruck von Herter in Zollikon. Diese Tafel gehört zu dem Artikel über die Börse, der in Nr. 21 und 22 des vorigen Bandes enthalten ist.

### Die Schweizerische Eisenbahnfrage.

Von H. Dietler, Nationalrath.

(Fortsetzung.)

Der unmittelbare Einfluss auf die finanziellen Ergebnisse der Schweizerischen Eisenbahnen in Folge davon, dass in einem Zeitraum von drei Jahren circa 800 Kilometer neue Bahnen dem Betriebe übergeben worden sind, zeigt sich in einer Verminderung der durchschnittlichen Erträge, indem die neuen Bahnen theilweise sehr erheblich unter dem bisherigen Durchschnittsertrage stehen. Wir geben hienach zum Theil an der Hand der „Schweizerischen Handelszeitung“ eine jährliche Zusammenstellung seit 1856 der durchschnittlichen Länge der jeweiligen in Betrieb gestandenen Schweizerischen Eisenbahnen und ihres durchschnittlichen kilometrischen Bruttoertrages. Dabei sind die fremden Bahnen und solche kleinere Schweizerischen Linien, welche ihre Ergebnisse nicht veröffentlichten oder deren Berichte uns nicht mehr zugänglich waren, nicht inbegriffen.

Durchsch. Kilom. in Betrieb		Durchsch. Ertrag	Durchsch. Kilom. in Betrieb		Durchsch. Ertrag
1855 <sup>1)</sup>	60	11 572	1866	1295	20 056
1856	267	12 387	1867	1295	20 654
1857	436	15 003	1868	1310	21 754
1858	588	17 417	1869	1333	21 778
1859	777	18 449	1870	1374	22 111
1860 <sup>2)</sup>	880	20 222	1871	1384	28 345
1861	994 <sup>3)</sup>	20 853	1872	1431	28 735
1862	1082	20 122	1873	1436	30 708
1863	1138	20 536	1874	1507	31 227
1864	1217	19 497	1875	1775	28 975
1865	1288	19 841	1876	2107	25 979

Aus dieser Zusammenstellung ist das Anwachsen der Einnahmen auf die Höhe von circa 20 000 Fr., die ziemlich constante Einhaltung derselben in der Periode von 1860—1870 hervorzuheben, sodann der plötzliche Aufschwung von 1870—1871 und der Rückgang seit 1874.

Was diesen letzteren betrifft, so wäre es nun allerdings nicht richtig, denselben einzig zu Lasten der Erweiterung des Netzes zu schreiben, indem eine Reaction auf den so raschen gewerblichen Aufschwung im Anfange dieses Jahrzehntes eintreten musste, welche gegenwärtig auch einen Theil des durchschnittlichen Rückganges der Eisenbahnerträge veranlasst.

Dieser Rückgang kann indessen auch noch nicht als abgeschlossen betrachtet werden, indem die Periode der neu in Betrieb tretenden Linien noch nicht zu Ende ist. Indessen hält sich das Ergebniss vom Jahre 1876 immerhin noch um 25 0/0 über dem Durchschnittsergebniss des Jahrzehntes von 1861—1870.

In Bezug auf den Einfluss der neuen Linien ist nun nicht ausser Betracht zu lassen, dass deren Einnahmen nach bisheriger Erfahrung in einem Zeitraum von circa 10 Jahren ganz erhebliche Zunahme gewärtigen lassen, indem die auf das neue Verkehrsmittel angewiesene Bevölkerung jeweiligen eine gewisse Zeit für die volle Anpassung an dasselbe und seine intensivere

Ausnutzung bedarf, oder, indem erst noch Anschlüsse erforderlich sind, um den betreffenden Linien ihre normale Rentabilität zu erschliessen.

So stellten sich z. B. die Erträge einiger Bahnen in verschiedenen Perioden wie folgt:

	im Jahre 1865	Fr. 11 657	im Jahre 1876	Fr. 21 995
Zürich-Zug-Luzern				
Berner Staatsbahn	" "	1865 " 11 926	" "	1875 " 28 862
Vereinigter Schweizerbahnen	" "	1865 " 15 125	" "	1876 " 25 606
Bülach-Regensberg	" "	1865 " 5 598	" "	1876 " 14 688
Jougne-Bahn	" "	1870 " 2 130	" "	1876 " 9 389
Romont-Bulle	" "	1870 " 6 686	" "	1876 " 10 747

Es kann deshalb wohl angenommen werden, dass die neuen Linien ebenfalls successive bessere Resultate zum Durchschnittsergebniss beibringen und so dasselbe wieder besser gestalten helfen werden.

Es geht aber auch daraus hervor, dass die grösste finanzielle Schwächung unserer Eisenbahnen in demjenigen Momente eintreten musste, wo so viele neue Linien so zu sagen mit einem Male in Betrieb gesetzt wurden; eine successive Einfügung derselben in längerer Periode hätte ohne Zweifel diesen Uebelstand wesentlich gemildert. Es stellt sich somit heraus, dass sich die eisenbahnlichen Nothstände wesentlich auf die unbefriedigenden wirthschaftlichen Ergebnisse der neuen Linien, sei es, dass dieselben unter eigener Verwaltung stehen, sei es, dass sie den alten Bahnen angefügt worden sind, zurückführen lassen. Wir werden deshalb öfters speziell die Verhältnisse dieser Bahnen, das Verhalten des Bundes zu denselben, ihre Beziehungen zu den andern Bahnen ins Auge fassen.

Zuerst sei uns eine kurze Betrachtung über den Werth der Eisenbahnen für das Land gestattet.

Von einer Seite gilt der Grundsatz, dass eine jede Eisenbahn als eine unbedingte Vermehrung des Nationalreichthums zu betrachten sei und es haben diesem Grundsatz nicht nur schweizerische Regierungen, sondern auch solche grösserer Staaten unbedingt gehuldigt.

So sagt Schreiber am Schlusse seiner Schrift über die Preussischen Eisenbahnen und ihr Verhältnis zum Staat, dass die Stellung der Staatsregierung, dem Eisenbahnbau gegenüber keine constante sondern eine schwankende, principien- und planlose gewesen sei. Ein Bestreben nur habe die Regierung stets geleitet und ein Ziel habe sie allezeit unverwandelt im Auge gehabt, nämlich das, möglichst viel Eisenbahnen für die Monarchie gebaut zu bekommen und so möglichst allen Landestheilen die Vortheile zuzuwenden, welche die Bahnen einem Lande bringen. Mit Befriedigung sei anzuerkennen, dass sie es verstanden habe, diesem Ziele unverrückt näher zu kommen.

Dem gegenüber steht der Standpunkt, welcher die Nützlichkeit einer Bahn unbedingt nur nach ihrer Rentabilität bemisst; in dem Sinne, dass der volkswirtschaftliche Werth mit dem geschäftlichen Handelswerth identificirt und dem letzteren vollständig gleichgestellt wird. Die Consequenz dieses Standpunktes führt dazu, alles für Eisenbahnen verausgabte Geld als weggeworfen zu bezeichnen, welches keinen directen Nutzen abwirft.

Zwischen den widersprechenden Ansichten, dieser und anderer Art, welche in Eisenbahnsachen in der Presse in öffentlichen Discussionen mit mehr oder weniger Tendenz, mit mehr oder weniger Klarheit zur Geltung gebracht werden, ist es vor Allem nothwendig, sich eine sichere Grundlage zu bilden.

Wir werden dieses jeweiligen auf die Weise zu erreichen suchen, dass wir die Resultate theoretischer Prüfung, mit Resultaten der Praxis zusammenstellen und da wo dieselben übereinstimmen, sie auch als richtig betrachten.

Wenn, mathematisch gesprochen, die Nützlichkeit der Bahnen eine Function der Rentabilität, d. h. mit der letzteren in einer unwandelbaren Gesetzmässigkeit verbunden wäre, so müsste die Rentabilität gleich Null gesetzt, auch die Nützlichkeit der Bahn gleich Null oder gleich einer gewissen constanten Grösse sein, während sie doch in diesem Falle schon einen ganz bedeutenden wirthschaftlichen Nutzen liefern kann, welcher hinwieder in jedem besonderen Falle verschieden gross ist. Dieser absolute Zusammenhang besteht somit nicht und einfach deswegen nicht,

\*

<sup>1)</sup> Nordostbahn, allein.

<sup>2)</sup> Der Jura industriel, mit durchschnittlich 33,3 Kilometer in Betrieb, ist in diesem Jahre nicht inbegriffen, Mangels vollständiger Angaben der Betriebseinnahmen.

<sup>3)</sup> Die Ergebnisse 1861—1876 sind nach der Handelszeitung.