Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner Band: 6/7 (1877)

Heft: 11

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.11.2025

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

INHALT. — Die schweizerische Eisenbahnfrage, von Nationalrath H. Die tler. — 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 Architecten-Verein und Technischer Verein in Winterthur. — Kleinere Mittheilungen. — Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen.

BEILAGE — Die Concurrenzpläne für den Bau einer Börse in Zürich. Hauptfaçade der prämirten Entwürfe der HH. E. Moritz, Architect in Leipzig und Bourrit & Simmler, Architecten 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 Erträgnisse, 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 jeweilen 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^{1}	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			
18602)	880	$20\ 222$	1871	1384	28 345			
1861	9943)	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 eirea 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 Eisenbahnerträgnisse 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 eirea 10 Jahren ganz erhebliche Zunahme gewärtigen lassen, indem die auf das neue Verkehrsmittel angewiesene Bevölkerung jeweilen eine gewisse Zeit für die volle Anpassung an dasselbe und seine intensivere Ausnutzung bedarf, oder, indem erst noch Anschlüsse erforderderlich sind, um den betreffenden Linien ihre normale Rentabilität zu erschliessen.

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

Zürich-Zug-Luzern	im	Jahre	1865	Fr.	11 657	im	Jahre	1876	Fr.	21 995
Berner Staatsbahn	22	- "	1865	22	11 926	,,		1875		28 862
Vereinigte Schweizer-										
bahnen	17	77	1865	- 22	15 125	. 11		1876		25 606
Bülach-Regensberg	77	"	1865	22	5 598	77	77	1876	77	14 638
Jougne-Bahn	, ,	,,	1870	22	2 130	, ,	"	1876		9 389
Romont-Bulle			1870		6 686			1876	or all	10 747

Es kann desshalb 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 desshalb 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 gehuldiget.

So sagt Schreiber am Schlusse seiner Schrift über die Preussischen Eisenbahnen und ihr Verhältniss zum Staat, dass die Stellung der Staatsregierung, dem Eisenbahnbau gegenüber keine constante sondern eine schwankende, principienund planlose gewesen sei. Ein Bestreben nur habe die Regierung stets geleitet und ein Ziel habe sie allzeit unverwandt 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 volkswirthschaftliche 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 jeweilen 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 desswegen nicht,

¹⁾ Nordostbahn, allein.

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

³⁾ Die Ergebnisse 1861-1876 sind nach der Handelszeitung.