Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 24

Artikel: Zur Abwehr: Entgegnung auf "Die Krisis der Nordostbahn"
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-5780

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: 15.12.2025

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

Februar 1877 über die Betriebsverhältnisse beginnt mit den Worten: „Von der Anschauung geleitet, dass der richtige Weg zur Heilung eines Uebels am ehesten gefunden werden könne, wenn Ursachen, Sitz und Umfang desselben genau erforscht seien etc.“ Wenn meine Vermuthung über den Verfasser der im Schlussatze meines ersten Artikels citirten *Correspondenz der „N. Z. Z.“ richtig ist, hat sich der Berichterstatter persönlich noch so weit salvirt, dass er angibt, er habe bereits bei Vorlage der Rechnung für 1874 das gefährliche fortwährende Anschwellen der Betriebskosten signalisirt und es liegt kein Grund vor, an den Aussagen dieses ausgezeichneten Kenners der bezüglichen Verhältnisse zu zweifeln. Auch der Techniker der Actionärcommission hat den Betrieb einem eingehenden Studium unterzogen, und kam im Wesentlichen zu den nämlichen Resultaten wie sein Vorgänger. Uebrigens hatte die Direction bereits am 24. Januar 1877 einen die möglichen Betriebsersparnisse behandelnden Bericht vorgelegt.

Indem ich meine Unerfahrenheit in der Aufstellung und Deutung statistischer Tabellen gerne einräume [1]), so erlaube ich mir doch, die oben genannten Gutachten mit einigen Bemerkungen zu begleiten. Zunächst finde ich, dass der Reinertrag pro Zugskilometer nicht einen absoluten Masstab zur Beurtheilung des Betriebs bildet, sondern dass damit auch die Ausnutzung des Fahrmaterials in Verbindung zu bringen ist. Diese ist aber sehr unwesentlichen Schwankungen unterworfen gewesen, und leistet, nebenbei bemerkt, höchstens den Nachweis, dass der Luxus der Wagen erster und zweiter Classe hauptsächlich von den Reisenden dritter Classe bezahlt wird.

Absolut sichere Ergebnisse über die Betriebskosten würden sich erst ergeben, wenn man die Ausgaben pro Reisendenkilometer und Tonnenkilometer Jahr für Jahr verfolgen könnte. Diess ist mir auf der einzigen Grundlage der Geschäftsberichte nicht gelungen, denn mehrere Versuche, die ich anstellte, von den Ausgaben diejenigen Theile auszuscheiden, welche den Reisendentransport, den Gütertransport, resp. die allgemeinen Unkosten betreffen, haben keine zuverlässigen Ergebnisse geliefert. Es wäre wünschenswerth, dass die Direction, soweit es überhaupt möglich ist, künftighin eine derartige Rechnungsstellung veröffentlichte, in ähnlicher Weise wie Herr Professor Culmann in Bd. V, Nr. 21 der „Eisenbahn“ mehrere Beispiele gegeben hat.

Im Fernern muss bei Begutachtung des Reinertrages pro Locomotivkilometer berücksichtigt werden, dass die Einnahmen auf den Transporteinheiten sich seit 1860 bedeutend verringert haben. Es betrugen nämlich die Bruttoeinnahmen im Jahre

1860	pro Reisendenkilometer	5,63 Cts.,	pro Tonnenkilom. 14,5 Cts. [2])
1875	„	4,28 „	„ 10,0 „

Es waren in Millionen ausgeführt worden:

1860:	Reisendenkilometer	34,3;	Tonnenkilometer	15,5
1875:	„	98,0;	„	61,6

Dabei betrug im Jahre 1860 die Bahnlänge des Netzes 178 Kilometer, während sie im Jahre 1875 auf 230 Kilometer gestiegen war. (Die Zahlen beziehen sich auf das sogenannte Stammnetz.) Dass eine Taxerhöhung für Güter keinen sichern Erfolg verspricht, darf man dem Gutachten des Herrn Coutin entnehmen, das auf Seite 37 anmerkt, dass die Tarife der Nordostbahn pro Tonnenkilometer um 3 Cts. höher stehen, als diejenigen der französischen Gesellschaften. Eine angemessene Erhöhung der Personentaxen ist allerdings gerechtfertigt, wie eine vergleichende Zusammenstellung der „N. Z. Z.“ vom 19. März 1877 zeigt; ob aber die erwarteten Mehreinnahmen sich in vollem Umfang realisiren werden, ist noch nicht sicher.

Endlich scheint mir die Zusammenstellung der Jahre 1871 und 1876 auf Seite 3 des Gutachtens von Herrn Stoll absichtlich ungünstig ausgewählt zu sein, insofern er die Kosten pro Locomotivkilometer für das erstere Jahr mit 2 Fr. 52 Cts., für das zweite mit 3 Fr. 04 Cts. in Rechnung bringt. Denn nimmt man als Vergleichungspunkt das Jahr 1872 resp. 1873 mit einer Ausgabe von Fr. 2,79 resp. Fr. 2,83 pro Locomotivkilometer, so reducirt sich die vorgesehene Ersparniss auf dem Betrieb von 1 670 000 Fr. auf 800 000 Fr. resp. 670 000 Fr. (Herr Stoll ist am 28. Juni 1873 aus der Direction getreten.)

Eine weitere Entwicklung der Details hat an dieser Stelle keinen Zweck, ich füge nur noch hinzu, dass mir der Vorwurf gegen die Direction, sie habe zu vieles und zu theures Fahrmaterial in einer Zeit angeschafft, in welcher bereits ein dunkler Schatten über dem Unternehmen lag, in gewissem Sinne begründet erscheint. Der Stolz der Nordostbahn, ihren Rang unter den bestverwalteten und am besten bedienenden Bahnen zu erhalten und zu erhöhen, mag die Grundursache dieser Ausgabe gewesen sein; wenn man ehrlich sein will, so muss man gestehen, dass dieser Stolz während langer Jahre ein begründeter gewesen ist, und auch jetzt noch eine theilweise Berechtigung hat.

Und nun ist das Schlussfacit leicht zu ziehen. Rechnet man für die Jahre 1874, 1875, 1876 je eine Million überflüssiger Betriebsausgaben und fügt dazu 3 Millionen [1]) für überflüssig angeschafftes Betriebsmaterial, so tritt eine Reduction der benöthigten Capitalien von ungefähr 36 Millionen auf etwa 30 Millionen Franken ein.

Diese Reduction von 6 Mill. Fr. ist an und für sich allerdings von grösstem Belang, aber auf die Erledigung der Hauptfrage: Wie sollen die Gelder beschafft werden, welche die Erfüllung der Bauverpflichtungen erfordert, ist sie **nicht** von entscheidendem Einflusse. [2])

(Fortsetzung folgt.)

* * *

Zur Abwehr.

(Eine Entgegnung auf den Artikel „die Krisis der Nordostbahn“ in Nr. 23 der „Eisenbahn“.

Der Verfasser des vorbezeichneten Artikels in der letzten Nummer der „Eisenbahn“ erhebt gegen das Gäubahncomite die Anschuldigung des Verrathes an der Berner-Winterthurer-Eisenbahnpolitik. Diese Anschuldigung muss sofort abgelehnt werden, ohne dass wir im Uebrigen damit in den Gang des Artikels einzugreifen beabsichtigen, wie es denn überhaupt nicht einzusehen ist, was diese Angelegenheit mit der Reconstruction der Nordostbahn zu thun hat.

Das Gäubahncomite hat sich durch Abschluss des Vertrages vom 16./18. Februar 1873 von dem Projecte der Nationalbahn erst losgesagt, nachdem vorher im Canton Aargau jede Position der Nationalbahn an die Nordostbahn überliefert worden war, nachdem nach der ganzen Lage der innern und äussern Verhältnisse es schlechterdings gar nicht mehr anders handeln konnte.

Hat es damit einen Verrath begangen, wenn es, der Gewalt der Verhältnisse sich beugend, die eigensten, bevorzugtesten Projecte opfernd, nur das Interesse seiner Mandatare, der bei der Gäubahn betheiligten Gemeinden, im Auge behielt?

Wir glauben, das Gäubahncomite hat einfach seine Pflicht gethan, und wenn dasselbe anders gehandelt und dadurch entweder die Erfüllung des Zweckes, das Zustandekommen der Bahn, verfehlt oder denselben nur dadurch erreicht hätte, dass den betheiligten Gemeinden unabsehbare Verpflichtungen auferlegt worden wären, nachdem das Anerbieten

---

[1]) Ich habe mich zwar redlich bemüht, das allgemein zugängliche, reichliche Material ohne Voreingenommenheit zu prüfen, kann aber leicht dabei den einen oder andern wichtigen Punkt übersehen haben.

[2]) Die Zahlen einer grösseren Tabelle, die ich angefertigt habe, weichen etwas ab von den correspondirenden, welche die „N. Z. Z.“ vom 25. März 1875 bringt. Es ist möglich, dass die Schuld von den vielleicht etwas abweichenden Ausgangspunkten herrührt.

[1]) An Stelle der von Herrn Stoll (Seite 11) devisirten 6 Millionen. Ein Abstrich von 50 % scheint mir hier gerechtfertigt zu sein. Denn wahrscheinlich sind diese Anschaffungen auf Grundlage eines überschätzten zu erwartenden Verkehrs auf den neuen Linien erfolgt, und waren demzufolge doch nicht absolut überflüssig, abgesehen davon, dass sie auch nicht absolut werthlos geworden sind.

[2]) Es darf diese Ansicht um so bestimmter ausgesprochen werden, als eine nicht gerade ungewöhnliche Ueberschreitung der Voranschläge für die Neubauten sehr leicht im Stande gewesen wäre, diese sechs Millionen zu verschlingen. Wie war es möglich, dass die Actionärcommission auf Seite 9 ihres Gutachtens den Voranschlag von 36 617 000 Fr. für Neubauten in Rückstcht auf allfällige Mehrausgaben nur auf 36 665 000 Fr. erhöhte?

vorlag, wonach die Bahn ohne Opfer der betheiligten Gegend zu erreichen war, so wäre die Verantwortlichkeit des Comites ohne Zweifel eine schwierigere gewesen. Wenn der Herr Verfasser hierüber im Zweifel sein sollte, so rathen wir ihm, einmal bei den genannten Gemeinden Nachfrage zu holen und er wird bald in's Klare kommen.

Der Herr Verfasser gibt sehr ungenau an, dass nur Solothurner Interessen an der Gäubahn betheiliget sind, indem von der 59 Kilometer langen Bahn sich 20 Kilometer im Canton Bern befinden, so dass beinahe eben so viele bernische als solothurner Interessen durch eine glückliche Lösung der Gäubahnfrage berücksichtiget worden sind. Das wird aber doch nicht als die Politik des Cantons Bern hingestellt werden wollen, die nicht alle Landestheile als gleichberechtiget anerkennen, also unter Umständen die Interessen gewisser Landestheile denjenigen der Jurabahn opfern würde.

Wir schliessen, indem wir dem Herrn Verfasser empfehlen, nicht selbst in die gleiche Befangenheit zu verfallen, vor der er am Schlusse seines eigenen Artikels so treffend die warnende Stimme erhebt.

* * *

Nachschrift.

Der Verfasser der Artikel „Die Krisis der Nordostbahn" bittet uns um die Aufnahme folgender Notiz:

Dass meine Aufsätze über eisenbahnpolitische Fragen auf Widerspruch stossen würden, konnte ich vor Publication derselben wissen. Ich muss dieselben sogar wünschen, zunächst um die Beruhigung zu gewinnen, wirklich gelesen worden zu sein, dann aber hauptsächlich, um alifällig mein Urtheil berichtigen zu können.

Was nun speziell die Erwähnung der Gäubahn anbetrifft, so bildet die Uebernahme derselben durch die Centralbahn und die daran sich knüpfenden Consequenzen ein so wichtiges Glied in der Geschichte der schweizerischen Eisenbahnpolitik, dass es in meinem Ueberblicke nicht fehlen durfte. Die Führer und Anhänger der Bern-Winterthurer Partei betrachteten aber die damals eintretende Wendung als einen Verrath an ihrer Sache*), das weiss der Herr Einsender der „Abwehr" ebensogut als ich; die Möglichkeit und Berechtigung einer andern Auffassung habe ich zudem ausdrücklich angedeutet.

Ein weiteres Eintreten würde übrigens nur zu neuen Meinungsverschiedenheiten führen, wie ich aus frühern Gesprächen mit dem Einsender entnehmen kann; möge er zum Schlusse trotz alledem meine freundlichsten Grüsse entgegennehmen.

*) Die damalige Stimme der Berner-Regierung, die sich doch als berufenen Vertreter der Berner-Interessen betrachten durfte, geht aus der Botschaft des Bundesrathes vom 9. Juli 1873 betreffend die Uebertragung der Concession hinreichend deutlich hervor.

* * *

Vereinsnachrichten.

St. Gallischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

Sitzung vom 17. Mai.

Herr Ingenieur Dardier hält einen Vortrag über das Project für Versorgung der Stadt St. Gallen mit Seealpseewasser.

Gelegentlich wird des kürzlich gemachten Vorschlages erwähnt, das Wasser von Alt St. Johann in Obertoggenburg herzuleiten.

Herr Maschineningenieur Faller übernimmt auf gestelltes Ansuchen für nächste Sitzung die Vorlage des ziemlich durchgearbeiteten Projects für allgemeine Versorgung mit Sitterwasser.

Die projectirte gemeinsame Rheinfahrt mit dem Zürcher Verein kam nicht zu Stande, da dieser schon eine Zusammenkunft in Zug mit den Centralschweizern verabredet hatte.

Nach kurzer Krankheit verschied unser Mitglied, Herr Architect Philipp Wartmann, ein allgemein beliebter, biederer College.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 27,4 m/, Airolo 23,3 m/, Total 50,7 m/, mithin durchschnittlich per Tag 7,25 m/.

Gotthardbahn. Die internationale Conferenz in Luzern arbeitet in grösster Stille und Zurückgezogenheit fleissig an der Lösung der ihr gesetzten schwierigen Aufgabe. Anwesend sind als Vertreter Deutschlands die HH. General von Röder und Geheimrath von Kinnel; — von Italien die HH. Valsecchi, Generalsecretär des Ministeriums der öffentlichen Bauten; Massa, Generaldirector der oberitalienischen Bahnen; Boccardo, Senator und Professor in Genua; Ritter Martuscelli, Vertreter der italienischen Gesandtschaft in der Schweiz; — von der Schweiz die HH. Bundesräthe Heer, Schenk und Welti; beigeordnet Hr. Gotthardbahninspector Koller; als Secretäre und Uebersetzer die HH. Dapples und Elie Ducommun.

Am Nachmittag des 4. Juni trat die Conferenz im „Hotel Bellevue" zusammen und einigte sich über die Geschäftsordnung. Am 5. Juni: Allgemeine Umfrage über die gesammte Angelegenheit und gegenseitiger Meinungsaustausch. Anerkannt wurde, dass die erste Conferenz den Devis zu niedrig gegriffen, dass aber die Verwaltung auch Fehler begangen habe, doch müsse unbedingt das Unternehmen zu Ende geführt werden.

Am 6. Juni: Ausführung des ganzen Programms ist zur Zeit unmöglich, das Bauprogramm ist also zu reduziren.

Am 7. Juni: Beschaffung der Hilfsmittel resp. des Mehrbedarfs; Zinsengarantie verworfen, dafür eine Combination von Subventionen und Privatcapital in Aussicht genommen.

Am 8. Juni: Reduction des Bauprogrammes; Steilrampen und Trajectschiffe vorläufig abgelehnt, Immensee-Pino in Aussicht genommen. — Wie die 45—50 Millionen Mehrbedarf aufzubringen sein werden, ist Sache weiterer Berathung. Die internat. Conferenz hat den 13. d. ihre Sitzungen geschlossen.

* * *

Eisenpreise in England

mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz (Firma: H. Arbenz-Haggenmacher) Winterthur.

Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

Masselguss.

Glasgow	No. 1	No. 3
Gartsherrie	78,75	69,35
Coltness	82,50	69,35
Shotts Bessemer	88,75	—
f. a. b. Glasgow		

Westküste	No. 1	No. 2
Glengarnock	74,35	67,50
Eglinton	68,75	65,00
f. a. b. Ardrossan		

Ostküste	No. 1	No. 2
Kinneil	70,00	65,60
Almond	70,00	65,60
f. a. b. im Forth		

Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gute Marken wie:			
Clarence, Newport etc.	55,60	53,75	51,85
f. a. b. in Tees			

South Wales
Kalt Wind Eisen
im Werk

Zur Reduction der Preise wurde nicht der Tagescurs, sondern 1 Sch. zu Fr. 1, 25 angenommen.

Gewalztes Eisen.

	South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	162,50 — 175,00	153,10—162,50	150,00—156,25
„ best	187,50 — 225.00	165,50—175,00	— —
„ best-best	225,00 — 240,60	190,60—200,00	— —
Blech No. 1—20	200,00 — 218,75	200,00—212,50	— —
„ „ 21—24	212,50 — 231,25	— —	— —
„ „ 25—27	250,00 — 268,75	— —	— —
Bandeisen	175,00 — 200,00	— —	— —
Schienen 30 Kil. und mehr		144,25—150,00	143,75—150,00
francoBirmingham		im Werk	im Werk

* * *

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London vom 7. Juni.

Kupfer.			
Australisch (Walleroo)	Fr.	1925,00	—
Best englisch in Zungen	„	1862,50—1887,50	
Best englisch in Zungen und Stangen	„	2012,50—2050,00	
Zinn.			
Holländisch (Banca)	Fr.	—	—
Englisch in Zungen	„	1837,50—1850,00	
Blei.			
Spanisch	Fr.	506,25— 512,50	
Zink.			
Englisch in Tafeln	Fr.	612,50— 625,00	

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des

eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittelungs-Commission.

Offene Stellen.

Nr. 23 und 24 in Nr. 17 der „Eisenbahn".
Nr. 26 bis 20 „ „ 31 „ „
Nr. 31. Ein Geometer, guter Zeichner als Gehülfe bei einer grösseren Katasterarbeit der Westschweiz.
Nr. 32. Ein Maschinen-Ingenieur, der französischen Sprache mächtig, eventuell mit finanzieller Betheiligung nach der Westschweiz.

Stellen suchende Mitglieder.

Ein Architect, mehrere Ingenieure, Geometer und Maschineningenieure, ein Chemiker.

Ein Maschineningenieur mit eventueller finanzieller Betheiligung.

Bemerkungen:

1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
2) Die Stellen-Vermittelung geschieht unentgeltlich.
3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das Bureau der Stellen-Vermittelungs-Commission: Neue Plattenstrasse, Fluntern bei Zürich.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.