

Rapport mensuel Nr. 23 du Conseil fédéral suisse sur l'état des travaux de la ligne du St.-Gothard du 31. octobre 1874

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 26

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2198>

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.

mètres, enfin des gouttes en plusieurs points. Lorsque la galerie de direction avait atteint une longueur de 1132 mètres, le débit d'eau du tunnel était de 120 litres par seconde.

La température au front de taille a été en moyenne de 16.⁹⁰ C., tandis que les observations faites en même temps ont donné par la température de l'air extérieure une moyenne de 7.⁶⁹ C.

En fait de travaux d'installation nous mentionnerons: le commencement du montage d'un 4e et d'un 5e groupe de compresseurs; le changement des compresseurs provisoires mis par la vapeur en compresseurs mis par l'eau, le montage des cloches dans le bâtiment des aspirateurs; l'établissement d'un mur de barrage dans le lit de la Tremola à l'entrée de la conduite et la continuation des travaux pour la grande conduite d'eau du Tessin. A la fin d'octobre, les fouilles pour cette dernière étaient presque achevées, le canal de bois était posé sur une longueur de 880 mètres; on a construit les murs d'un réservoir à l'origine de la conduite de fer et l'on a posé les tuyaux sur une longueur de 120 mètres. Pour achever ce travail, il y aura encore à poser environ 2300 mètres de canaux de bois ainsi que 570 mètres courants de tuyaux de fer.

A l'extérieur, on a en outre continué à travailler à la tranchée devant l'entrée définitive du tunnel; jusqu'à la fin d'octobre, on avait extrait de cette tranchée environ 52,800 mètres cubes de matériaux.

Dans la galerie de direction, on a travaillé comme précédemment au moyen de 7 perforatrices, dont 2 étaient pour l'ordinaire des machines Ferroux et les 5 autres des machines Dubois et François. Le progrès journalier moyen obtenu a été de 2.37 mètres. On a travaillé non seulement dans le tunnel de direction, mais aussi en 2 autres points au moyen de machines. En tout, 15 machines fonctionnaient ordinairement dans le tunnel. Enfin, en deux autres points, l'excavation s'est opérée à la main. (A suivre.)

* * *

Einige Erörterungen über das schweizerische Eisenbahnwesen. Von Dr. Alfred Geigy. 90 Seiten. Basel. Druck von Ferd. Riehm. 1874. — Unter diesem Titel ist eine Broschüre erschienen, welche die Fragen zu beantworten sucht:

1. Was ist vortheilhafter für die Schweiz in dem heutigen Stadium? Eine Uebernahme der Bahnen durch den Staat oder ein Verbleiben beim jetzigen Privatbahnsystem?
2. Sind Aussichten vorhanden, dass eine Uebernahme durch den Staat jetzt oder in nicht zu langer Zeit stattfinden werde?

Zu diesem Zweck betrachtet der Verfasser in verschiedenen Capiteln:

Die politischen Institutionen der Schweiz und deren Entwicklung zur Zeit des Entstehens der Bahnen, sowie ihren Einfluss auf die letzteren.

Die ersten gesetzgeberischen Beschlüsse.

Die Entwicklung des Eisenbahnwesens, die Vor- und Nachteile, die sich aus dem Privatbau ergeben und die Vorschläge zu einem eventuellen Rückkauf der Bahnen.

Das Für und Wider in Bezug auf Staats- und Privatbau überhaupt.

Den Stand der Bahnen in fremden Ländern.

Die neuere Eisenbahngesetzgebung der Schweiz bis heute.

Den jetzigen Stand der Eisenbahnbestrebungen in der Schweiz.

Das erste Capitel beschäftigt sich mit der Geschichte unseres schweizerischen Eisenbahnwesens von dem Zeitpunkte an, als im December 1849 die Eisenbahnfrage zum ersten Male in der Bundesversammlung zur Sprache kam; es berührt die Berichte der beiden technischen Experten Swinburne und Robert Stephenson (1850), die Berichte der Herren Rathsherr Geigy und Ingenieur Ziegler (1850) über die Ausführung eines schweizerischen Eisenbahnnetzes in finanzieller Beziehung, sowie die populär gehaltenen Schriften von Dr. W. Schmidlin (1851) und John Coindet (1851) und schliesslich den Bericht der Mehrheit der nationalrätlichen Eisenbahncommission (Bau der Bahnen durch den Bund) 1851, sowie Bericht und Anträge derjenigen Abtheilung der Eisenbahncommission des Nationalrathes, welche den Bau und Betrieb von Eisenbahnen den Cantonen, beziehungsweise der Privatthätigkeit überlassen will (1. Mai 1852). Der Verfasser führt dann aus, wie aus diesen Vorarbeiten am 28. Juli 1852 der Minderheitsvorschlag im Grossen und Ganzen angenommen worden sei.

Ueber den Artikel 1 des so beschlossenen Gesetzes: „Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft bleibt den Cantonen, beziehungsweise der Privatthätigkeit überlassen“, schreibt der Verfasser Folgendes:

„Den Art. 1 des Gesetzes als von grosser Tragweite für die schweizerische Eisenbahnpolitik durfte ich dagegen nicht übergehen. Der Privatbau und -betrieb und mit demselben die Vor- und die Nachteile des Privatbahnsystems sind durch ihn in die Schweiz eingeführt worden.“

Wie oft hat man nicht seit 1852 bedauert, dass damals nicht der Staatsbau angenommen wurde. Die Urtheile sind aber oft zu einseitig ausgefallen. Ich stimme zwar mit den Freunden des Staatsbaues überein, wenn sie sagen, dass man heutzutage das Staatsbahnsystem einführen müsste, angenommen, die Schweiz besässe noch keine Bahnen. Desshalb kann ich mich aber ebensowenig bei den dermaligen Bahnverhältnissen für einen augen-

blicklichen Rückkauf aussprechen, wie ich später näher ausführen werde, als ich der Mehrheit der Bundesversammlung von 1852 den Vorwurf machen will, sie habe nicht staatsmännisch gehandelt, da sie den Staatsbau verwarf.

Setzt man sich in jene Zeit zurück, da der neue Bundesstaat kaum aufgebaut war, man wird dann begreifen, dass man zögerte, denselben gleich im Anfang in Staatsschulden zu stürzen. Ebenso wollte man die neugebildete schweizerische Centralbehörde nicht allzu stark machen. Eine Stärkung, wenn auch nicht eine so bedeutende, wie gefürchtet wurde, wäre die unausbleibliche Folge von Staatsbahnen gewesen. Desgleichen sah die Bundesversammlung ein, dass schneller und mehr Bahnen gebaut würden, falls das geliebte Capital nicht wie beim Staatsbau einen festen Zins erhalte, sondern die Aussicht auf hohe Dividenden im Hintergrund stehe.

Diese Gründe, aus denen der Beschluss zur Einführung von Privatbahnen entstanden ist, sprechen gegen einen Staatsbau nach dem Majoritätsvorschlage. Gegen einen Staatsbau mit Partialensystem sind dieselben zum Theil entfällt.

Bei diesem von einem Experten und dem Bundesrathe vorgeschlagenen Systeme hätte man auf die Vollendung des Netzes von Stephenson keine zwölf Jahre, wie beim reinen Staatsbau, warten müssen.

Beinahe ebenso schnell wie beim Privatbau wäre die Schweiz mit Bahnen überzogen gewesen — und noch dazu mit Staatsbahnen. Mit der Zeit hätte man die Partialen zurückkaufen können. Zwar wäre eine Staatsschuld entstanden, aber eine niedrig verzinsbare (3 1/2 %), folglich eine solche, die lange nicht so drückend wie ein gewöhnliches Anlehen gewesen wäre. Denn was auch die Commissionsmehrheit behauptete, ich bezweifle die Möglichkeit eines Eisenbahnlehens zu 4 % im Jahre 1852.

Das Partialencapital wäre gerne herzugeströmt, nachdem einmal diese neue Art von Capitalbetheiligung bekannt geworden. Ausser des 3 1/2 % festen Zinses hätte die Partiale die Anwartschaft auf die Hälfte des Ueberschusses als Dividende gehabt.

Eines Versuches hätte man dieses System würdigen sollen. Es wäre vielleicht manches besser geworden in den schweizerischen Eisenbahnverhältnissen.“

In Capitel II bespricht Herr Dr. Geigy die verschiedenen Rückkaufsvorschläge, und es mag hier nicht überflüssig sein, der Besprechung dieser Projecte zu folgen. Der Verfasser sagt einleitend:

„Das Emissionscapital der gesammten Schweizerbahnen (ausgenommen die Zweigbahn Bulle-Romont) beläuft sich für 1871 auf Fr. 466,276,940, wovon Fr. 201,362,320 in Actien, und Fr. 264,914,620 in Obligationen und Staatsbeiträgen. Die Bahnlänge beträgt 1328 Kilometer, demnach ungefähr Fr. 350,000 Anlagecapital per Kilometer. Zu diesen 1328 Kilometern kommen noch die 9 der Linie Bulle-Romont, so dass also bis 1871 im Ganzen 1337 Kil. Bahnen in Betrieb waren. (Tab. 2 u. ff.)

Im gleichen Jahre gaben Central- und Nordostbahn jede 9 % Dividende. Die Schweizer Westbahnen und die Vereinigten Schweizerbahnen hingegen liessen sogar einen Theil des Obligationencapitals unverzinst. Der Ertrag der Berner Staatsbahn war auch nicht gut. Die Ligne d'Italie verschlang seit der ersten Liquidation von Neuem eine Unmasse von Capitalien, ohne nur je eine bescheidene Rendite abzuwerfen. In Folge der schlechten Verwaltung und der damit verknüpften schlechten Geschäfte ist vor kurzer Zeit eine zweite Liquidation eingetreten. Ein schweizerisches Consortium hat am 16. März 1874 diese Bahn um Fr. 10,100 ersteigert. Das Emissionscapital der ersten Gesellschaft hatte Fr. 28,819,170 betragen. Die zweite Gesellschaft hatte 1867 die Bahn um Fr. 2,525,000 erworben. Der Jura industriel wurde, nach dem Falliment am 1. Januar 1866, von einigen Obligationären, die ihn um Fr. 4,800,000 erstanden, wieder weiter geführt. Die Bahn hatte etwas mehr als 17 Millionen gekostet. Augenblicklich geht der Canton Neuenburg damit um, sie zurückzukaufen. Zu diesen bisher betriebenen Bahnen kommen nun noch einige im Bau begriffene, so die Bötzbahn, die Bern-Luzern Bahn und die Berner Jurabahnen. Es ist diese Strecke seit der Lostrennung des Elsass von Frankreich für den directen schweizerisch-französischen Handel und Verkehr von grosser Wichtigkeit.

Im Jahr 1873 unter der Herrschaft des Eisenbahngesetzes von 1872 wurden von der Bundesversammlung 914 Kilometer neue Bahnen concessionirt. Laut Voranschlag sollen sich die Erstellungskosten dieser Linien auf Fr. 197,600,000 belaufen, wozu aber ohne Uebertreibung 10 bis 15 % unvorhergesehene Kosten kommen, was das nöthige Capital auf Fr. 228,640,000 nach einer Berechnung, oder auf Fr. 237,240,000 nach einer andern erhöht. Die meisten dieser neuen Bahnen, die theils als nähere Verbindung mit der Gotthardbahn, theils nur für locale