

Schweizerisches Bundesblatt.

Jahrgang IV. Band II.

Nro. 26.

Sonntag, den 6. Juni 1852.

Man abonniert ausschließlich beim nächstgelegenen Postamt. Preis für das Jahr 1852 im ganzen Umfange der Schweiz portofrei Frkn. 4. 40 Centimen. Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden. Gebühr 15 Centimen per Zeile oder deren Raum.

Bericht

der

Mehrheit der nationalrätlichen Eisenbahn-
kommission.

Tit. !

Schon im Jahre 1849 hat der Nationalrath eine Kommission zur Behandlung der schweizerischen Eisenbahnfrage niedergesetzt, nachdem durch Beschluß vom 19. Dezember des gleichen Jahres die schweizerische Bundesversammlung diese Frage in den Bereich ihrer Berathungen gezogen hatte.

Durch verschiedene Verhältnisse, auf welche wir hier nicht mehr zurückkommen, blieb die Erledigung dieser hochwichtigen Angelegenheit der neuen Legislative vorbehalten, und heute nun ist Ihre Kommission im Falle, Ihnen, Tit., ihren Bericht und ihre sachbezüglichen Anträge vorzulegen.

Dabei haben wir zu bemerken, daß Ihre Kommission vor allen Dingen die Frage: ob Staats- oder Gesellschaftsbau? in reifliche Berathung gezogen hat, und daß, nachdem sie sich in dieser Hauptfrage nicht einigen konnte, beide Abtheilungen derselben, sowohl die Majorität als die Minorität, jeweils für sich die an Sie, Tit., zu stellenden Anträge definitiv festgestellt haben. Es haben sich darum auch für den Fall Ihrer Entscheidung für das eine, wie für das andere Hauptprinzip je die Mitglieder der der gegenüberstehenden Ansicht huldigenden Seite Ihrer Kommission mit Beziehung auf die einzelnen Bestimmungen, der respektiven Gesetzesentwürfe freie Stimmgebung vorbehalten.

Im Nachfolgenden beehrt sich die Majorität, Ihnen, Tit., ihre sachbezüglichen Motive und Anträge zu geneigter Prüfung und Würdigung vorzulegen.

I. Einleitende Bemerkungen.

Die Zeit, welche seit dem Tage verflossen ist, an dem die Bundesversammlung ihre Beschlüsse, betreffend die Vorarbeiten für die Erstellung von Eisenbahnen in der Schweiz gefaßt hat, wurde von dem h. Bundesrathe auf's sorgfältigste benutzt, um ein reiches Material zu sammeln, das vollkommen geeignet ist zur Weiterführung und Entscheidung dieser hochwichtigen Frage eine breite und solide Unterlage zu bieten.

Den Berichten der Herren Stephenson und Swinburne, sowie der Herren Geigy, Ziegler und Koller, ist eine Reihe von Vorarbeiten und Untersuchungen, welche nicht nur dazu dienen, diese Berichte zu unterstützen, sondern überhaupt die Natur unserer volkswirtschaftlichen und ökonomischen Zustände im Allgemeinen, sowie die

Eisenbahnfrage im Besondern zu beleuchten, theils vorangegangen, theils nachgefolgt.

Welche Wendung darum die weitere Entwicklung der Eisenbahnfrage auch nehmen mag, immerhin werden die angestellten Untersuchungen und die gewonnenen Resultate einen großen Werth für uns behalten.

Bei solchen Vorarbeiten und nachdem überdieß die bundesrätliche Botschaft die wesentlichsten Punkte bereits nochmals hervorgehoben hat, dürfte der Versuch, einen neuen Beitrag zu der vorliegenden reichen Aktensammlung zu liefern, als ein überflüssiges Beginnen betrachtet werden, um so überflüssiger, als bereits Experten, deren Sachkenntniß in der vorliegenden Materie über jeden Zweifel erhaben ist, ihre umfassenden Voten abgegeben haben. Wenn wir nun nichtsdestoweniger uns dennoch etwas einläßlicher mit der schweizerischen Eisenbahnfrage befassen, so mag dieß namentlich in den nachfolgenden Momenten seine Rechtfertigung finden.

Einmal ist die Eisenbahnfrage für die Schweiz eine neue, und währenddem die nun abgeschlossenen Schöpfungen unseres neuen bundesstaatlichen Lebens in der Bundesverfassung absolut begründet, durch sie gefordert waren, währenddem die Ansichten bei deren Durchführung nicht sowohl über das Ob, als vielmehr hinsichtlich des Wie, auseinander giengen, ist in der Bundesverfassung für die Errichtung öffentlicher Werke auf Kosten der Eidgenossenschaft oder für deren Unterstützung nur das Recht eröffnet, deren Ausführung aber nicht geboten; und was die Ansichten und Meinungen hinsichtlich der Eisenbahnen betrifft, so weichen sie nicht nur über das Wie, sondern ebenso wohl auch darin von einander ab, ob überhaupt Eisenbahnen für die Schweiz heilsam, wünschenswerth, nothwendig seien. Es gilt also vor allen Dingen einer neuen

Schöpfung den Boden zu gewinnen und die Nothwendigkeit der zu ihrer Ausführung erforderlichen Anstrengungen nachzuweisen.

In Weiterm haben wir mit Beziehung auf die einzelnen Bestimmungen der vorliegenden Vorschläge, so namentlich hinsichtlich des finanziellen Systems und hinsichtlich einiger Zugrichtungen neue Gesichtspunkte zu bezeichnen und hievon ausgehend abweichende Anträge zu hinterbringen.

Und endlich ist die Eisenbahnfrage eine so hochwichtige, sie tritt in solcher Großartigkeit an uns heran, daß wohl gerade um dieser Größe, dieses Umfangs und der damit verbundenen Konsequenzen willen Mancher, der den wohlthätigen Einfluß der Eisenbahnen nicht verkennt, vor dem Gedanken der Verpflanzung derselben auf unsern heimathlichen Boden erschrocken zurückweicht. Nach dieser Seite hin haben wir zu beruhigen und namentlich den Nachweis zu liefern, daß das angestrebte Ziel unsere Kräfte nicht übersteigt, unsern Haushalt nicht zerrüttet, und daß gegen ein gefährliches Ueberstürzen alle nur wünschbaren Garantien gegeben sind.

Dies ist, Tit., in kurzen Zügen die Aufgabe, deren Lösung wir im Nachfolgenden versuchen wollen.

III. Die Bedeutung der Eisenbahnen im Allgemeinen.

Als im Schooße der Bundesversammlung die Behandlung der Eisenbahnfrage vertagt wurde, waren wir weit entfernt an diese Verschiebung irgendwelche Besorgnisse für die Eisenbahnfrage selbst zu knüpfen, im Gegentheil hielten wir dafür, es könne nur im Interesse dieser hochwichtigen Angelegenheit liegen, wenn ihre Erledigung

einer folgenden Sitzungsperiode vorbehalten bleibe. Wir wurden hiebei einerseits von der Ansicht geleitet, daß dieselbe in den Råthen und in der öffentlichen Meinung noch nicht zur gehörigen Reife gediehen sei, und andererseits von der vollendeten Ueberzeugung, daß es sich hier um eine jener Fragen handle, welche niemals rückwärts gehen können, welche vielmehr mit stets wachsender unwiderstehlicher Gewalt sich Bahn zu brechen berufen sind.

Es läßt sich auch wirklich nicht verkennen, daß gerade in der jüngsten Zeit die Eisenbahnfrage bedeutend an Boden gewonnen hat. Aber wenn wir diese Erscheinung mit Freude begrüßen, so verhehlen wir uns hinwieder nicht, daß immerhin zur Zeit noch in unserm Vaterlande in Bezug auf das Wesen der Eisenbahnen eine außerordentliche Meinungsverschiedenheit besteht, und daß von derjenigen Anschauungsweise, welche die Schienenwege als ein Nationalunglück bezeichnet, bis zu der Ansicht, welche sie als einen neuen gewaltigen Hebel für das geistige und materielle Gedeihen der Völker betrachtet, die Meinungen sich in den mannigfachsten Nuancirungen abstufen. — Merkwürdigerweise ist die sonst so rührige Schweiz in dieser Richtung unthätig geblieben, und während andere Staaten ganz abgesehen von ihrem politischen Systeme ihre Eisenbahnprojekte mit einer beispiellosen Energie aufgegriffen und verfolgt haben, hat die Schweiz nicht nur Nichts geschaffen, sondern wir haben erst noch auf dem theoretischen Standpunkte den Kampf zu bestehen, und es giebt auch heute bei uns noch Manche, welche nichts Besseres zu thun wissen, als über die Idee einer schweizerischen Eisenbahnunternehmung entweder ihr Wehe zu rufen oder mit leidenschaftlicher Beschränktheit Diejenigen anzugreifen, die sich mit aufrichtigem Eifer die För-

derung der schweizerischen Eisenbahnfrage angelegen sein lassen.

Bei der Entwicklung, welche das Eisenbahnwesen nimmt und namentlich Angesichts der Art und Weise, wie diese Entwicklung vor sich geht, fühlt man sich zwar zu der Annahme versucht, daß jedes weitere Raisonnement gegen diese feindselige Anschauungsweise unnöthig sein sollte. — Oder wie, Lit., ist es nicht von schlagendem Gewicht, daß allüberall, wo Eisenbahnen gebaut worden sind, deren Fortsetzung, Verlängerung, Ausdehnung von den betreffenden Bevölkerungen rastlos betrieben, eifrig unterstützt und auf jede mögliche Weise beschleunigt, und daß hingegen nie von der betroffenen Bevölkerung gegen die Fortsetzung einer Eisenbahn durch ihre Wohnsitz als gegen eine Landeskalamität protestirt worden ist? — Was soll dieser Thatsache gegenüber die Berufung auf eine in Folge eines Eisenbahnbaues verlassene Parallellandstraße, wo etwa ein schmollender Gastwirth und seine Dependents dem fragenden Reisenden mit einem Anathem über die saufende Lokomotive antworten?

Und wie, wenn Eisenbahnen dem Volkswohl wirklich so verderblich wären, warum haben die jüngst verfloffenen Jahre in ihrem Gähren und Treiben keine Bestrebungen für ihre Vernichtung, ja nicht einmal gegen ihre weitere Ausdehnung und Verbreitung auf die Oberfläche der stürmischen Bewegung gebracht? Hundert und hundert Wünsche und Begehren wurden laut, so Vieles sollte anders, besser, jedes Hinderniß gegen Völkerverwohl und Völkerglück aus dem Wege geräumt, jede dasselbe gefährdende Einrichtung beseitigt, jede störende Schranke niedergeworfen werden. Aber keine Volksversammlung, kein demokratisches Programm — und zwar in einer Zeit,

wo man Wohlsein und Wohlstand für Alle proklamirte —, keine Landes- und Volksvertretung, keine Stimme in der Paulskirche, keine im Luxemburg erhob sich gegen die Eisenbahnen! — —

Wir könnten uns auf diese Hinweisungen beschränken, denn Thatsachen wie die angeführten überzeugen in der Regel schneller als das gründlichste Raisonnement. Allein es sei uns erlaubt, hier noch in kurzen Zügen, aber mit allem Nachdruck den Standpunkt zu bezeichnen, welcher nach unserer vollendeten Ueberzeugung der maßgebende und entscheidende bei der Beurtheilung der Eisenbahnen ist.

Fassen wir nämlich den Gang in's Auge, welchen die Entwicklung der menschlichen Gesellschaft eingeschlagen hat, so stellt sich uns ein Bild großartiger Bewegung, ungehemmten Fortschrittes dar, das imposante Bild jener Bewegung, welche bei den ersten Anfängen dürftiger Kultur und ärmlicher Produktion beginnend, die Gesellschaft in immer mächtigeren Schwingungen von der Rohheit zur Gesittung, von der Armuth zum Reichthum von der Ohnmacht und der Unterwerfung unter die Elemente zur Beherrschung der Naturkräfte, von der Unfähigkeit auch nur die zum Leben nothwendigsten Gegenstände zu erzeugen, zur jetzigen immensen Produktionsfähigkeit führte.

Wir sehen, wie diese Bewegung Alles vor sich niederwirft, was sie hemmend auf ihrem Wege findet, wie sie überall durchbricht von gebundenen Zuständen zur Freiheit, wie sie alle Kräfte entfesselt und auf immer größere Freiheit und Leichtigkeit des Verkehrs in der weitesten Bedeutung des Wortes gerichtet ist. Allerdings führt die Bewegung der Produktion auch über manchen Grabhügel; über Leichen und über Trümmern feiert sie ihre

Siege, aber während sie das Alte und Morsche niederreißt, baut sie mit Wunderkraft neue Denkmäler der fortschreitenden Kultur und Gesittung auf.

Und untersuchen wir, durch welche Mittel diese großen Zwecke erreicht werden, so überzeugen wir uns, daß auf dem Tausche der geistigen und materiellen Güter die gesellschaftliche Entwicklung beruht, daß mit dem Fortschritte, welcher die materiellen Kräfte entwickelt und steigert, die Wissenschaft, welche den Geistern immer größere Schwungkraft verleiht und ihnen stets weitere Gebiete eröffnet, Hand in Hand geht; daß beide Faktoren sich gegenseitig tragen und heben und daß beide in immer steigender Progression der menschlichen Gesellschaft die Mittel schaffen zur Erzeugung aller jener Güter, deren Vorhandensein und Zunahme das Wohlsein und die Wohlfahrt derselben bedingen.

Steigerung der Produktion also, das ist die große Idee, welche durch die ganze Kulturgeschichte geht und mit absoluter Nothwendigkeit die ganze gesellschaftliche Entwicklung beherrscht.

Und was im Dienste dieser Idee wirkt und schafft, was sie trägt und fördert, das sollte eine Landeskalamität, oder wie Andere sich auszudrücken belieben, ein nothwendiges Uebel sein! — Wahrlich wir können den Gedanken nicht unterdrücken, daß nur arge Verblendung die Mittel zur Erreichung der großen gesellschaftlichen Zwecke, zur Beförderung des Volkswohls, zur Sicherstellung der Zukunft einer Nation verkennen kann. — Unter diesen Mitteln nehmen in unserer Zeit die Eisenbahnen eine der ersten Stellen ein; sie potenzieren Zeit, Arbeitskraft und Kapital und zwar der Masse des Volkes in bisher nicht gekannter Weise; sie bilden für die geistigen Pulsschläge und die geistigen Berührungen

den sichern raschen Träger; und namentlich auf sie finden die trefflichen Worte des Berichtes der Herrn Geigy und Ziegler, „daß der Verkehr, mit andern Worten der Tausch im weitesten Sinne des Wortes, die Grundbedingung geistiger Entwicklung und äußerer Wohlfahrt ist, daß jede Erleichterung und Ausdehnung dieses Verkehrs belebend auf das Gesamtwohl zurückwirkt, und daß nichts den Verkehr so sehr erleichtert und vermehrt, als das Dasein guter Verbindungsmittel,“ — volle Anwendung; denn die Eisenbahnen sind ein wohlfeiles, schnelles und sicheres Verkehrsmittel, das gerade um dieser Eigenschaften willen möglichst Vielen zu gut kommt und darum mit vollstem Rechte als das Transportmittel des Volks im Ganzen und Großen bezeichnet wird.

Gute Verbindungsmittel aber haben darum für die Förderung der höchsten gesellschaftlichen Zwecke die ihnen beigelegte große Bedeutung, weil sie vornehmlich es sind, welche, indem sie die Entfernung zwischen den Produktions- und Konsumationspunkten, wenn nicht aufheben, so doch wesentlich vermindern, die geistigen Berührungen, so wie den Austausch der Produkte erleichtern. Und je leichter und wohlfeiler der Tausch bewerkstelligt werden kann, um so mehr wird er an Ausdehnung gewinnen, worauf ganz besonders auch die Möglichkeit der Theilung der Arbeit im weitesten Sinne des Wortes beruht. Die Theilung der Arbeit aber bildet hinwieder die sicherste Grundlage für die Steigerung der Produktion.

Mit dem bisherigen haben wir den Standpunkt bezeichnet, von dem aus wir die Bedeutung der Eisenbahnen im Allgemeinen auffassen. Gerne würden wir das, was hier in kurzen Zügen angedeutet wurde, mit Beziehung auf das Wesen und die Wirkungen der Eisen-

bahnen ins Einzelne verfolgen, allein eine solche Erörterung würde einerseits die Gränzen unserer Aufgabe überschreiten und andererseits hieße dieß Eulen nach Athen tragen, nachdem eine kundigere Hand das Bild in seinen Einzelheiten mit seltener Klarheit und überzeugender Treue dargestellt hat.

III. Die Bedeutung der Eisenbahnen für die Schweiz.

Von jener Seite, welche der Erstellung von Eisenbahnen in der Schweiz abgeneigt ist, wird wohl hie und da die Richtigkeit unseres Raisonnements im Allgemeinen zugegeben, dabei aber dessen Anwendbarkeit auf unsere schweizerischen Verhältnisse negirt werden. Aber Einrichtungen, welche sich in ganz Europa, ja bald auf der ganzen Erde, kann man sagen, als gut, zweckmäßig, ja in hohem Grade wohlthätig erweisen*), sollten nur in

*) Daß die Verkehrsbewegung sich unter dem Einflusse eines vollständigen und wohlorganisirten Eisenbahnsystems steigert, dafür gibt Belgien ein glänzendes Zeugniß. Wir lassen als Belege die Uebersichtliche Zusammenstellung der Verkehrsbewegung Belgiens in den Jahren 1832—1845 folgen:

	1832	1836	1840	1841	1842	1843	1844	1845
	Die Werthe sind in Millionen Franken ausgedrückt.							
Einfuhr:								
Eingegangene								
Artikel . . .	313,9	208,9	246,4	277,2	288,4	294,6	307,7	366,0
zur Konsumation . . .	200,3	187,2	205,6	210,0	234,2	216,4	203,8	233,6
Ausfuhr:								
Belgische und								
fremde Artikel .	124,7	165,5	183,5	211,6	202,0	222,1	283,6	310,2
Belgische Artikel	111,2	144,8	139,6	154,1	142,1	156,2	174,5	185,3
Transit:								
Direkter und								
Ausgang aus d.								
Niederlagen .	13,5	20,7	43,9	57,5	59,9	65,9	109,1	124,9
Eingang in die								
Niederlagen .	—	60,0	69,6	81,1	78,1	94,2	73,1	83,8

(Teisserenc, Etudes sur les voies de communication).

der Schweiz eine andere Wirkung haben? Es gehört eine gewisse Kühnheit zu einer solchen Annahme hinsichtlich unseres Vaterlandes, welches sich von den uns bekannten Eisenbahnstaaten nicht etwa durch ausnahmsweise ungünstige wirthschaftliche Zustände, sondern von vielen derselben nur dadurch unterscheidet, daß seine Bevölkerung noch gewerbsthätiger und beweglicher, sein Verkehr belebter, seine Industrie schwunghafter, sein Wohlstand allgemeiner ist; gewiß Elemente, nicht etwa um zu dem Schlusse zu führen, daß Eisenbahnen für unsere Verhältnisse nicht passen, sondern gerade zu dem umgekehrten, daß deren Erstellung durch unsere Verhältnisse um so mehr gerechtfertigt, um so mehr gefordert wird, und daß die Eisenbahnen gerade weil sie solche Zustände antreffen, um so umfassender und vortheilhafter wirken werden.

Unsere Schweiz, die so emsig schafft und wirkt, ringt und kämpft im friedlichen Wettstreit der Nationen, die bisher durch rasches Ergreifen aller Verbesserungen auf dem Gebiete der Gewerbe und der Industrie ihre ehrenvolle Stellung behauptete, die neulich noch in Folge ihrer Ausdauer und ihrer angestrengten Thätigkeit bei dem Gerichte, das im Kristallpalaste über die Produktions-

Es bedarf wohl dieses interessante Tableau für sich keines Kommentars, wohl aber können wir nicht umhin, auf eine höchst wichtige Thatsache, welche sich durch dasselbe ebenfalls herausstellt, hier aufmerksam zu machen. Während dem nämlich der Werth der in Konsumation übergegangenen Artikel sich vom Jahr 1832 bis zum Jahr 1845 nur um 16,6 Prozent vermehrte, stieg im gleichen Zeitraum die Ausfuhr belgischer Artikel von 111,2 Millionen auf 185,3 Millionen, oder um 66,6 Prozent, mit andern Worten:

Die Produktionskraft Belgiens wurde in ungleich höherm Maße gesteigert, als sein Konsumationsbedarf!

fähigkeit der Völker gehalten wurde, ihre schönsten Siege gefeiert hat, diese Schweiz sollte nun träge stille stehen, mit gebundenen Händen zuschauen dürfen, wie rings um uns herum den schaffenden Kräften die Flügel des Dampfes verliehen werden.

Nein, Lit., das kann, das darf nicht sein, und wenn schon die Einführung einer dem allgemeinen Wohl entsprechenden, dasselbe fördernden volkswirtschaftlichen Einrichtung in der Aufgabe weiser Staatsbehörden liegt, so wird dieselbe zur gebieterischen Nothwendigkeit, zur unabweisbaren Pflicht, so bald es sich um die Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit des eigenen Landes gegen andere Staaten handelt.

Es wird uns von keiner Seite in Abrede gestellt werden können, daß dieß der drängende, zwingende Stand der Frage ist, denn nur ein gänzlichcs Verkennen aller bei der produktiven Thätigkeit eines Volkes wirksamen Bedingungen könnte zu einer solchen Negation führen.

Wie mit der Bewegung der eigenen Bevölkerung im Innern, mit der Sicherstellung unserer Position hinsichtlich unserer Produktions- und Konkurrenzfähigkeit, ähnlich so verhält es sich mit unsern Beziehungen zum Auslande. Je bequemer die Anknüpfungspunkte, je wohlfeiler die Verbindungsmittel, je leichter und schneller der Durchgang, um so belebter wird der internationale Verkehr, um so stärker auch der sogenannte Transit sein. Was zunächst den internationalen Verkehr betrifft, so verstehen wir darunter einerseits jene starke Personenbewegung, welche auf den Grenzen der Schweiz stattfindet, andererseits den großartigen Waaren- und Produktaustausch zwischen der Schweiz und dem Ausland, welche beide der möglichsten Leichtigkeit und Schnelligkeit der Bewegung bedürfen. Und wenn wir hier von Transit

sprechen, so möchten wir hier damit nicht nur jenen Verkehr bezeichnen, welcher die unsere Schweiz von einer Gränze zur andern durchziehenden Waaren umfaßt, wir wollen damit vielmehr auch jene starke Personenbewegung bezeichnen, die unsere Straßen benutzt, die an Bedeutung den Waarentransport weit hinter sich zurücklassend, im Allgemeinen und Großen doch stets den gleichen Gesetzen folgt und deren Verlust oder Erhaltung, Abnahme oder Zunahme durch die gleichen Voraussetzungen, nämlich: Schnelligkeit, Wohlfeilheit und Regelmäßigkeit bedingt werden.

Wer je den Bahnzug verließ, um im Postwagen vollends einen von der Eisenbahn nicht berührten Punkt zu erreichen, der wird sich des Widerstrebens erinnern, mit dem er das rasche gegen das langsamere Verkehrsmittel vertauschte. Dieses Gefühl ist so allgemein, daß man wohl mit Recht behaupten kann, die Richtungen der Eisenbahnen seien von großem Einfluß auf den Zug jener Reisenden, die entweder nur ihrem Vergnügen folgen, oder die sich wenigstens nicht in der Nothwendigkeit befinden, solche Punkte zu besuchen, welche nicht im Bereiche der Eisenbahn liegen. Nenne man es Verwöhnung oder wie sonst man will, aber es ist einmal so, die Menge zieht die schnellere und bequemere Straße der langsamern vor, selbst wenn diese die interessantere und schönere ist; und selbst unsere schönen Thäler und prächtigen Alpen werden — wenn wir ohne Eisenbahnen bleiben — nicht vermögen, die Waage zu unsern Gunsten sinken zu machen und die Fremdenfrequenz in dem der Fremdenbewegung in Eisenbahnstaaten entsprechenden Verhältniß zu erhalten. Umgekehrt aber werden die Naturschönheiten der Schweiz im Falle der Erstellung von Eisenbahnen in um so höherer Potenz ihre An-

ziehungskraft geltend machen können. — Durch die Erstellung von Eisenbahnen wird sich also die Schweiz auch hinsichtlich ihrer Verkehrsbeziehungen nach Außen sicher stellen, ja sie wird dieselben sogar namhaft zu steigern vermögen. Wenn wir nun auch jene Ansicht nicht theilen, welche hierin das Hauptmotiv für die Erstellung von Schienenwegen in der Schweiz findet, so sind wir doch eben so weit davon entfernt, diesen Faktor gering anzuschlagen, vielmehr hat nach unserer Ueberzeugung die Schweiz sehr gewichtige Gründe, um sich auch in dieser Beziehung mit ihren Nachbarstaaten auf gleicher Höhe zu erhalten. Aber bis jetzt ist hiefür noch nichts geschehen, und während rund um uns herum das Netz immer größer und zugleich auch immer enger gespannt wird, während Glied an Glied sich reiht und während mit beharrlicher Konsequenz darauf hingearbeitet wird, auch die kleinsten Lücken im großen europäischen Systeme auszufüllen, stehen wir, die wir so oft mit Selbstgefühl auf Andere herabzublicken und versucht fühlen, unthätig, ein Räthsel für Viele, zum Spott von noch Mehrern. Früher verwies man zur Erklärung dieser Unthätigkeit auf den kantonalen Egoismus und wir geben zu, daß hierin die wesentliche Schuld des Scheiterns früherer Eisenbahnprojekte liegt. Allein hierin kann fürder keine Rechtfertigung für längeres Zaudern gefunden werden, denn jetzt besitzen wir das Schiboleth, um den Geist des Egoismus, der Beschränktheit und kleinlichen Eifersucht zu bannen und Fragen wie die vorliegende in wahrhaft eidgenössischer Weise zu lösen.

IV. Die angeblichen Nachtheile der Eisenbahnen.

Wir wissen nun wohl, daß uns von Jenen, welche die Eisenbahnen lediglich als eine Anstalt auffassen, um den Reisenden das Reisen noch etwas bequemer, leichter und wohlfeiler zu machen, erwiedert werden wird: ja allerdings von allen Seiten Eisenbahnen bis an unsere Gränzen, damit, wenn wir einmal des Jahres ein bischen ausfliegen wollen, der bequeme, schnelle und wohlfeile Eisenbahnwagen zu unserer Verfügung steht; damit die Waarenbezüge uns billig und prompt bis an die Gränze gebracht, damit die Reisenden uns zugeführt werden. Aber nur bis hieher, ja nicht weiter, damit — und dieß ist die Quintessenz des ganzen Raisonnements — damit wir Zeit und Muße haben, die lieben Gäste recht lange bei uns zu behalten und ihre wohlgefüllten Börsen im wohlverstandenen national-ökonomischen Interesse auszupumpen. Warum denn, fragen wir, wenn dieß der richtige Standpunkt wäre, warum die guten Straßen mit täglich ein- = zwei- = und dreimaligen Postverbindungen von Ort zu Ort, von Stadt zu Stadt? — Da kehre man lieber zur schönen alten Zeit zurück, wo etwa einmal oder zweimal in der Woche die Landkutsche gemüthlich über die holperigen Straßen schwankte. Da mußte der Reisende im sichern Port vor Anker bleiben, das waren goldene Tage im Sinne der Nationalökonomien, mit denen wir es hier zu thun haben *).

*) Wie die Vorurtheile sich zu allen Zeiten gegen Neuerungen erheben, ja wie sie sogar auf verwandten Gebieten stets mit den gleichen Waffen kämpfen, mag sich beispielsweise auch aus Folgendem ergeben. Als im Jahre 1676 die ersten Messagerien in Frankreich organisiert wurden, sprach sich ein Publizist (Hilpert, le Messa-

Doch wir brechen ab, denn wir würden den Vorwurf verdienen, Ihrer Zeit und Einsicht, Tit., keine Rechnung zu tragen, wollten wir die Frage in dieser Richtung weiter verfolgen.

Es soll nun aber keineswegs gesagt sein, daß die Erstellung von Eisenbahnen nicht auch Nachteile mit sich bringt. Namentlich die Periode des Uebergangs ist es, welche sich nach verschiedenen Seiten hin als nachtheilig erweisen kann. In dieser Beziehung treten uns ähnliche Erscheinungen entgegen, wie bei der veränderten Zugrichtung einer Landstraße, oder der Ausdehnung und Vermehrung der Postkurse, oder der Benutzung von Dampfschiffen statt der vorher verwendeten Segelkähne, oder der Einrichtung von mechanischen Spinn- und Webstühlen an der Stelle der Handweberei und Handspinnerei. Und da der Wirkungskreis der Eisenbahnen ein sehr vielseitiger und umfassender ist, so machen sich ihre Einflüsse auch in dieser Beziehung in höherm Grade geltend, als dieß bei andern Neuerungen, deren wir beispielsweise so eben einige erwähnt haben, der Fall ist. Allein in diesen Einwirkungen, welche die Schienenwege mit allen Neuerungen gemein haben, können vernünftigerweise keine hinreichenden Gründe gegen die Erbauung von Eisenbahnen gefunden werden, um so we-

giste) unter Andern folgendermaßen aus: Le pays entier sera ruiné lorsque les routes seront couvertes de longues files de carrosses, les auberges seront toutes fermées, car on voyagera si vite, que l'on n'aura plus besoin de prendre ses repas en route. La race des chevaux de selle sera détruite, car personne n'aura de chevaux à soi... Les manufactures elles-mêmes en souffriront: les habits, moins exposés à être gatés par les intempéries de l'air s'useront moins vite, au grand détriment des tailleurs, couturières, bottiers, chaussetiers, etc.

niger als die von uns zugestandenen Nachtheile, wie bereits erwähnt, der Uebergangsperiode angehören. Zu einem großen Theil können sie überdies bei einer richtigen Auffassung der Verhältnisse von Seite der betheiligten Berufsarten vermieden werden, theilweise freilich sind sie unausweichbar, unvermeidlich. So wird z. B. sowohl der Waarentransport als auch die Personenbewegung in der Richtung einer Bahnlinie fast ausschließlich der Bahn zufallen. Ein Gasthaus, welches bis anhin Stationspunkt war, und was mit dessen Betrieb zusammenhängt, kann hiedurch an Werth verlieren; die früher verwendeten Transportmittel hingegen werden durch den neuen Verkehr, welcher sich auf den vertikal auf die Eisenbahn einfallenden Straßen entwickelt, wieder vollauf Beschäftigung finden. Beweisen doch die statistischen Erhebungen verschiedener Eisenbahnstaaten, daß der Bedarf an Pferden und die Bewegung auf der Totalität der Straßen nach Erstellung der Eisenbahnen nicht nur nicht abgenommen, sondern Gegentheils zugenommen hat*). In dieser Zunahme liegt für alle jene Gewerbe, welche theils unmittelbar, theils mittelbar am Waaren- und Personentransport theilhaftig sind, die sicherste Garantie für die Zukunft, und es bedarf von ihrer Seite nur einiger Beweglichkeit und Thätigkeit, um die Ausgleichung zu finden und sich nicht nur vor den Nachtheilen, mit denen sie der Uebergang von den

*) In den frühern Berichten ist in dieser Beziehung auf Belgien verwiesen worden. Als weiteres Belege führen wir hier noch England an. Das Weggeld, welches in ganz England erhoben wird, betrug im Jahr 1829 Fr. 36,381,275 und sank bis zum Jahr 1834 auf Fr. 35,190,225 herab. Unter dem Einfluß der Eisenbahnen dagegen stieg diese Einnahme wieder und so zwar, daß sie im Jahr 1840 schon die Höhe von Fr. 38,323,900 erreicht hatte.

früheren Verkehrsmitteln zu dem neuen bedroht, zu bewahren, sondern sich in eine noch vortheilhaftere Stellung zu versetzen. Es dürfte sich in dieser Beziehung wiederholen, was bei dem Uebergang der Baumwollenmanufaktur von der Hand zur Maschinenarbeit eingetreten ist.

Während dem man nämlich in Folge der letztern Arbeitslosigkeit für die früher beschäftigten Hände befürchtete, beweist die Erfahrung, daß man gerade in Folge der Anwendung der Maschinen einer immer zunehmenden Zahl von Arbeitern bedarf.

Sehen wir übrigens von dem speziellen Verhältnisse, dessen wir hier beispielsweise Erwähnung gethan haben, ab, so finden wir in der Thatsache, daß unter normalen Zuständen in allen Eisenbahnstaaten der Werth des Bodens gestiegen ist, den Beweis dafür, daß die wirthschaftlichen Verhältnisse im Allgemeinen durch die Erstellung von Eisenbahnen nicht gestört werden, wenn auch möglicherweise einzelne Straßenzüge ihre frühere Bedeutung verlieren, worin, was wir zugeben, allerdings ein Nachtheil für die zunächst Betheiligten, nicht aber für die Gesamtheit liegt.

Ehe wir weiter gehen, haben wir hier noch einer irrigen Ansicht, welche sehr oft gegen die Eisenbahnen geltend gemacht wird und mit dem Obigen einigermaßen in Verbindung steht, zu begegnen, der Ansicht nämlich, welche meint, daß bei der Erstellung von Eisenbahnen nur die Endpunkte derselben gewinnen, dazwischen und seitwärts liegende Lokalitäten hingegen verlieren, weil durch die Eisenbahn der Verkehr, welcher unter andern Verhältnissen sich gleichmäßiger vertheilt habe, vorzugsweise auf jene Endpunkte konzentriert werde. Hierin

liegt nun allerdings das Richtige, daß auf gewissen Knotenpunkten eine außerordentliche Verkehrshäufung stattfindet; — unrichtig aber ist es, wenn man annehmen wollte, es geschehe dieß auf Kosten von andern Punkten, im Gegentheil beweisen die Verwaltungsübersichten der verschiedenen Bahnen, daß eben sowohl an den Zwischenstationen einer Bahn, als selbst nach den seitwärts liegenden Ortschaften die Verkehrsbewegung in unvorhergesehener Weise gesteigert worden ist. Der Expertenbericht enthält dießfalls sehr überzeugende auf amtliche Akten gestützte Angaben, welche wir hier nicht reproduzieren wollen. Dagegen können wir nicht umhin, den Bericht des Verwaltungsraths der Paris = Straßburger Eisenbahn, erstattet den 29. April 1851, als in dieser Beziehung besonders interessant hervorzuheben, worin des bestimmtesten konstatirt wird, daß bei jener Bahn die volle Verkehrsbewegung sich erst dann entwickelte, als dieselbe durch vielseitige, regelmäßige und gut eingerichtete Verbindungen mit der Bevölkerung an den Seiten der Bahn in stetigen Rapport gesetzt wurde*).

*) Dieser Bericht sagt unter Andern: «Ce n'est pas sur le transport des voyageurs et des marchandises situés sur la ligne que doit se porter principalement l'attention : ce transport est assuré; il est la conséquence naturelle de l'établissement du chemin, mais il ne suffirait pas à la prospérité de l'entreprise; c'est au-delà des points extrêmes, c'est sur les localités situées dans une zone plus ou moins étendue qu'il faut diriger les efforts. — De là, la nécessité de créer à certains points intermédiaires, ainsi qu'aux extrémités de la ligne, des services de correspondance ou de roulage pour les mettre en communication facile et constante avec tous les centres de production et de consommation que le chemin de fer peut desservir. — Ces mesures ont été prises. Nous avons établi des services de correspondance pour les

Die Interessen fallen also zusammen und wie einerseits die zur Seite einer Bahnlinie befindlichen Orte eine leichte Verbindung mit derselben wünschen müssen, so erhält andererseits die Eisenbahnunternehmung erst durch die möglichst ausgedehnte Betheiligung des Lokal- und Seitenverkehrs eine solide Unterlage, welche ihr die der ganzen Bahnlänge folgende Verkehrsbewegung allein nicht zu geben vermag.

Von der Erörterung dieser Verhältnisse, die sich mehr oder weniger bei jedem Eisenbahnunternehmen ergeben, gehen wir über zur Besprechung eines Gesichtspunktes, der mit Beziehung auf die Schweiz. Eisenbahnfrage ganz besonders betont wird, auf den angeblichen Widerstreit der industriellen und agrikolen Interessen, und da hieran in verschiedenen Theilen unseres Vaterlandes ernste Besorgnisse geknüpft werden, so halten wir uns verpflichtet, dieses Verhältniß etwas näher in's Auge zu fassen und zu erörtern, um, wie wir hoffen, auch nach dieser Seite zu beruhigen.

Es ist bekannt, daß die Schweiz in ihrer Gesamtheit lange nicht so viel Getreide erzeugt, als sie bedarf. Die Einfuhrtabellen der eidgenössischen Zollverwaltung geben den Maßstab für den Umfang des schweizerischen Getreidebedarfs und es hat auch stets zu den volks-

voyageurs, des services de factage et de camionnage pour les marchandises à grande et à petite vitesse, nous avons créé des agences pour faire converger vers notre ligne les transports, qui pouvaient suivre d'autres voies et nous nous sommes assurés à l'étranger des concours habiles et puissants pour obtenir le transit de marchandises qui jusqu'alors n'appartenaient pas à la France.

Toutes ces mesures ont commencé à porter leurs fruits dès le début. »

wirthschaftlichen Aufgaben der Schweiz gehört, sich für den unbehinderten und möglichst wohlfeilen Getreidebezug sicher zu stellen. Von jeher ging man dabei von der Ueberzeugung aus, daß wohlfeiles Brod, um uns dieser populären Ausdrucksweise zu bedienen, eine der Hauptbedingungen sei, von denen die Konkurrenzfähigkeit der gewerblichen und industriellen Schweiz abhängt und daß hiedurch in weiterer Folge die gedeihliche Entwicklung unserer ökonomischen Zustände im Allgemeinen bedingt sei. Man hat mit andern Worten auf diesem Gebiete, wie auf keinem andern, die Richtigkeit der Prinzipien unbedingter Handelsfreiheit anerkannt, oder es haben sich vielmehr diese Prinzipien mit so unwiderstehlicher Gewalt Geltung verschafft, daß man sich wundern muß, wie man nach den gemachten Erfahrungen die Richtigkeit freihändlerischer Grundsätze nur hinsichtlich dieses allerdings wichtigsten Artikels faktisch anerkennt, hinsichtlich Anderer aber preiszugeben oder in Abrede zu stellen bereit ist, während dem doch wie auf wohlfeilem Brod, so überhaupt auf dem wohlfeilsten Bezuge aller Bedürfnisse das Wohlsein und Gedeihen eines Volkes beruht. Kehren wir indessen von dieser Abschweifung zurück zu der uns beschäftigenden Aufgabe, zunächst zu dem gegenseitigen Verhältnisse der agrikolen und industriellen Interessen, so lehrt uns die Erfahrung der verfloffenen Jahrzehnde, daß Zeiten gewerblicher und industrieller Prosperität auf den agrikolen Theil unserer Schweiz die günstigsten Rückwirkungen hatten, und daß umgekehrt die Perioden, in welchen sich unsere Industrie nur mühsam dahin schleppte, auch für die nichtindustrielle Bevölkerung keine Sonnentage waren. — Und wollte man uns zur Widerlegung dieser Behauptung auf die jüngsten Zeiten verweisen, wo der Gang der Industrie ein äußerst

schwunghafter, die Lage der Getreideproduzenten dagegen sehr gedrückt war, so haben wir zu erwiedern, daß hier sich eine jener Reaktionen fühlbar machte, deren Ursachen wir wohl hier nicht zu bezeichnen brauchen, deren Wirkungen aber nicht in Anschlag gebracht werden dürfen, wenn es sich um die Abwägung der normalen Verhältnisse und der stetigen volkswirtschaftlichen Interessen handelt. — Indem wir daher an dem oben Ausgesprochenen festhalten, drängt sich uns die Ueberzeugung auf, daß es für die Schweiz gerade ein Motiv für Erstellung von Eisenbahnen mehr wäre, wenn sie sich durch dieselbe ihre Getreidebezüge erleichtern könnte.

Dabei sind wir indessen weit entfernt, es dem ackerbauenden und vorzugsweise auf den Getreide-Ertrag angewiesenen Theil unserer Bevölkerung irgendwie zu verargen, wenn er aus seiner Produktion möglichst hohe Preise zu ziehen wünscht, allein dagegen müssen wir protestiren, wenn man hievon die Erstellung von Eisenbahnen in der Schweiz abhängig machen wollte, und zwar umsomehr, weil wir den zerstörenden Einfluß, welchen man schweizerischen Eisenbahnen auf die landwirtschaftlichen Verhältnisse der Schweiz zuzuschreiben bemüht ist, durchaus nicht anerkennen.

Wir wiederholen die Raisonnements nicht, welche mit besonderer Beziehung auf diese Verhältnisse in zwei auf Veranlassung der Bundesbehörden verfaßten Schriften so treffend ausgeführt worden sind, wohl aber sei es uns erlaubt, den Boden der theoretischen Beweisführung verlassend, einige Wahrnehmungen aus dem Leben sprechen zu lassen.

Seitdem die Kartoffelkrankheit zum erstenmal auch in unsern Feldern ihre Verwüstungen angerichtet hat, verfolgen wir vom Beginne des Frühjahrs an, man

darf wohl sagen, mit ängstlicher Spannung die Witterungsverhältnisse und die damit in Verbindung stehende Entwicklung der Kartoffelpflanze. Mit Freuden wird überall die Kunde aufgenommen, daß die Kartoffel gerathe, daß die Krankheit sich nicht oder nur in ganz geringem Grade gezeigt habe; — ernste Besorgnisse hingegen drängen sich uns auf, wenn die Berichte übel lauten, wenn die Krankheit mit reißender Schnelligkeit unsere Aecker ergreift.

Man betrachtet es als ein Nationalunglück, wenn in Folge der schlechten Kartoffelernte die Lebensmittelpreise steigen, hinwieder spricht man von einem gesegneten Jahre, wenn das Gedeihen der uns so wichtig gewordenen Pflanze „wohlfeiles Brod“ in sichere Aussicht stellt.

Anders aber raisonnirt man hinsichtlich der Eisenbahnen und obgleich sie uns die sicherste Gewähr gegen hohe Lebensmittelpreise und für eine wohlthätige Ausgleichung der Preise von einem Land zum andern bieten, obgleich sie also gerade, nur mit noch größerer Sicherheit und Stetigkeit zum gleichen Ziele wie eine gute Kartoffelernte führen, sollen sie, und zwar gerade darum, eine Landeskalamität sein. Wir gestehen, daß uns hierin einer jener Widersprüche zu liegen scheint, für deren Erklärung wir den Schlüssel nur in menschlichen Vorurtheilen und menschlicher Beschränktheit zu finden vermögen.

Allein gehen wir nun einen Schritt weiter. Nehmen wir einen Augenblick an, die ungeheure Revolution, welche durch die Umgestaltung aller Transportverhältnisse in die wirthschaftlichen Zustände der Völker gebracht wird, drohe wirklich unsere schweizerische Getreideproduktion zu vernichten, wird dieses Uebel abgewendet

werden, wenn wir im Interesse unserer ackerbauenden Bevölkerung auf den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz verzichten? — Wir antworten mit einem entschiedenen Nein, denn das fremde Getreide steht schon an unsern Grenzen, und die kleine Kostendifferenz zwischen dem Transport durch Lastwagen und demjenigen durch die Eisenbahn im Innern der Schweiz vermag das selbe nicht mehr abzuhalten. In diesem Falle würde somit durch die Unterlassung der Eisenbahnunternehmung einerseits den Getreideproduzenten nicht geholfen, während andererseits in Folge dieses zwecklosen Verzichtes die Schweiz aller der Vortheile, welche ein Land aus dem Eisenbahnwesen zieht, verlustig ginge. Vermag aber — um auch der zweiten Alternative zu erwähnen — unser schweizerisches Getreide unter der Voraussetzung, daß die Eisenbahnen nur an unsere Grenzen reichen, mit dem fremden zu konkurriren, so wird die Erstellung von Eisenbahnen in der Schweiz die landwirthschaftlichen Gewerbe nicht in der Weise berühren, wie dieß hie und da befürchtet zu werden scheint. Wir wollen versuchen, die Richtigkeit dieser Behauptung aus thatsächlichen Verhältnissen nachzuweisen und halten uns dießfalls gerade an den Kanton Bern, da hier die Versorgung am größten zu sein scheint.

Der zunächst liegende Konkurrenzplatz ist Basel; eine Vergleichung der beidseitigen Preise wird uns die nöthigen Anhaltspunkte darbieten. In der Beilage Nr. 1 geben wir eine vergleichende Uebersicht der Kornpreise in Bern und Basel in den letztverflossenen zwölf Jahren, aus welcher sich ergibt, daß vor und während dem Hungerjahr 1847 die Waage schwankte und bald auf dem einen, bald auf dem andern Plaze die Preise tiefer standen. Seither hat sich das Verhältniß geändert und in der

Regel war es der Baselermarkt, der die niedrigern Preise bot, was allerdings dem Einflusse der seither in der alten wie in der neuen Welt in steter Vervollkommnung begriffenen Verkehrsmittel zuzuschreiben ist.

Unter den seither erscheinenden Preisdifferenzen ist diejenige vom vierten Quartal 1850 eine ganz ausnahmsweise und man wäre wohl berechtigt, sie bei einer Durchschnittrechnung außer Acht zu lassen. Wir thun dieß gleichwohl nicht, bevor wir aber weiter gehen, können wir nicht umhin, auf eine andere sehr interessante Thatsache aufmerksam zu machen, die eine unserer frühern Behauptungen bestätigt. Während dem nämlich auf dem abgeschlossenen und weniger zugänglichen Plage Bern die Preise sich rasch von Fr. 16 (drittes Quartal 1850) auf Fr. 23 (viertes Quartal 1850) hoben und dann wieder auf Fr. 20 (erstes Quartal 1851) und Fr. 18. 25 (zweites Quartal 1851) zurückgingen, war in Basel, das schon in bedeutend hohem Grade unter dem Eindrucke der neuen Verkehrsmittel steht, die Bewegung eine viel ruhigere und gleichmäßigere und die Preise stiegen in der gleichen Periode von Fr. 16. 66 nur auf Fr. 18. 93. — Wenn für irgend ein Land, so hat die Ausgleichung der eigenen Getreidepreise mit denjenigen von andern Staaten für die Schweiz einen außerordentlichen Werth, da sie berufen ist, die Erzeugnisse ihrer Industrie auf den Weltmarkt zu bringen und dieß mit Erfolg nur dann kann, wenn sie unter den gleichen Bedingungen wie andere Länder produziirt und namentlich das nothwendigste Lebensbedürfniß, das Brod, nicht theurer als andere bezahlen muß.

kehren wir nun nach dieser kurzen Abschweifung zu der Vergleichung der Getreidepreise in Bern und Basel seit Ende 1848 zurück, so stellt sich der durchschnittliche

Preisunterschied, um welchen das Korn in Bern höher stand als in Basel, auf n. Fr. — $90\frac{1}{2}$, während die Fracht mindestens Fr. 1. 20 für das Malter betragen müßte, wenn die projektirte Eisenbahnverbindung zwischen Basel und Bern hergestellt würde. Die Preisdifferenz zwischen beiden Plätzen müßte daher noch größer werden, sie müßte von 90 auf 120 Rappen steigen, wenn Basler Getreide unmittelbar auf dem Bernermarkte mit Erfolg konkurriren wollte. Man wird uns einwenden, die Verminderung der Preise werde noch weiter gehen, so wie die Eisenbahnverbindungen aus dem Innern von Rußland und von den westlichen Staaten der nordamerikanischen Union nach der Küste noch vollständiger und ausgebreiteter werden.

Allein hiegegen haben wir zu erinnern, daß die auf so großem Fuße vor sich gehende Ausgleichung der Preise in doppelter Richtung wirkt; nach der einen allerdings die Preise niederdrückend, nach der andern hingegen das Verhältniß von Begehr und Angebot in umgekehrter Proportion verändernd und daher die Produktpreise und den Werth des Grundeigenthums steigend. Diese Bewegung wird so lange andauern, bis das Gleichgewicht hergestellt ist, sie wird um so rascher vor sich gehen, je leichter, wohlfeiler und schneller die Verkehrsmittel sind. Aber nicht nur auf den Bezug der einen, sondern auch auf die Verwerthung der andern Produkte und Erzeugnisse wird dieß von Einfluß sein, und während so der eine Artikel im Preise etwas weicht, steigen andere um so höher.

Schon die durch die Eisenbahn gesteigerte Bewegung der Bevölkerung trägt nicht unwesentlich zu vermehrtem Verbrauch namentlich der ersten Lebensbedürfnisse bei und wir finden hierin, so wie besonders in den oben

angeführten Zahlenverhältnissen die Gewähr, daß für die Gegenwart und die nächste Zukunft unserer schweizerischen Getreideproduktion aus der Erstellung von Eisenbahnen in der Schweiz die gefürchteten Nachteile nicht erwachsen können. Für später kommende Zeiten aber müssen zwei mächtig wirkende Faktoren, die stets wachsende Bevölkerung und die sowohl in Folge hiervon als eben so sehr in Folge der durchschnittlich sich stets verbessernden Lebensweise der Massen fortwährend zunehmende Konsumation mit in Rechnung gezogen werden, Angesichts welcher jede Besorgniß vor der Störung unserer wirtschaftlichen Zustände schwinden muß. In der That sind auch in den verschiedenen Eisenbahnstaaten derartige Störungen nicht eingetreten, vielmehr hat sich unter normalen Zuständen fast überall eine Steigerung der Bodenpreise gezeigt.

Es ergeben sich in dieser Beziehung in andern Staaten so überraschende Resultate, der Markt für jedes Produkt menschlicher Thätigkeit wird in solchem Maße erweitert, daß mit voller Gewißheit auch für die Schweiz die von uns bezeichneten Wirkungen gewärtigt werden können. So hat man, um hier nur einige Beispiele anzuführen, im Innern Württembergs früher nie daran gedacht, daß dereinst der Ueberschuß der innern Holzerzeugung am Bodensee eine günstige Verwendung finden würde, umgekehrt nicht daran, daß Stuttgart ein täglicher guter Markt für die Bodenseefische werden dürfte. Die württembergische Eisenbahn hat zur Stunde schon beides bewirkt. Milch wird in Massen aus dem Norden, geschlachtetes Vieh aus dem Süden nach der Hauptstadt Frankreichs geliefert.

Bayerisches Bier geht mit der Eisenbahn bis nach Sachsen und Preußen und die Getreideproduktion in

Bayern zieht hieraus auch ihren Vortheil. — Rohe Bau-
steine und Erden, deren Verkauf bei gewöhnlichem Land-
transport auf ganz kleine Rayons beschränkt ist, werden
nun von den Eisenbahnen 60,80 Stunden weit geschleppt
und Werthe, welche bisher todt im Boden ruhten, auf
diese Weise nutzbar gemacht.

Es bewährt sich in all diesen Verhältnissen der Satz:
daß je schwerer, roher und werthloser ein Arti-
kel, je massentaster seine Verwendung, um so
größer der Vortheil eines wohlfeilen Transpor-
tes ist, wozu dann namentlich bei Lebensmit-
teln noch die Schnelligkeit in Betracht kömmt.

Beide Bedingungen aber werden einerseits durch die
Eisenbahn in hohem Grade erfüllt, und haben anderer-
seits namentlich für die Landwirthschaft Bedeutung. Wirk-
lich beweisen auch die im Eisenbahnwesen gemachten Er-
fahrungen, daß die Produkte der bezeichneten Art den
Schienenwegen in großen Massen zufallen. Wir
führen als Belege eine vergleichende Uebersicht der durch
die Leipzig=Dreßdener Eisenbahn im Jahr 1850 beför-
derten Gegenstände (Beilage Nr. 2) an.

In dieser Uebersicht erscheinen in der Klasse C die
rohen Artikel mit . . . 86,323,351 Zollpfunden.

Hiezu kommen nun noch,
als ebenfalls hieher gehörend
aus der Klasse B:

Bier	3,086,134	„
Blut	18,000	„
Vorsten	31,805	„
Branntwein	801,272	„
Fische	97,106	„
Flachs, roher	36,006	„

Uebertrag: 4,070,323 Zollpfunden.

	Uebertrag:	4,070,323	Zollpfunden.
Fleischwaaren		176,187	"
Gartengewächse, Bohnen, Gurken, Beeren u. s. w.		283,415	"
Leere Fässer, Kiste, Körbe, Säcke		850,712	"
Geflügel, Gänse, Hühner		62,657	"
Hanf, roher		377,494	"
Häute und Felle		1,464,327	"
Hefen		21,693	"
Hopfen		640,231	"
Milch		19,055	"
Del		1,949,727	"
Eier, Butter, Viktualien		533,564	"
Wein		2,384,189	"
Wolle, rohe		3,356,866	"

Zusammen 102,513,791 Zollpfunden und es betragen somit von einer Transportmasse von 1,619,389 Zentner die beförderten rohen Produkte, bei deren Erzeugung und Verfrachtung die Landwirthschaft und die mit ihr verwandten Gewerbe in hohem Grade, ja man kann wohl sagen, am wesentlichsten theilhaftig sind, über sechs zig Prozent des Ganzen.

Je entwickelter das Eisenbahnwesen ist, um so mehr steigert sich dieses Verhältniß, so betrug z. B. die Gesammtmasse der vom Juli 1844 — 1845 auf sämtlichen englischen Eisenbahnen transportirten Gegenstände zwölf Millionen Tonnen, und hiebei erscheinen die Rohprodukte: Kohlen, Kalk, Sand, Getreide, Gemüse, Fleisch, Vieh, Dünger mit 72,7 Prozent. — In Belgien betragen diese Artikel im gleichen Jahr 75,9 Prozent der Gesammtheit der Transportgegenstände und im Jahr 1847 war dieses Verhältniß sogar auf 78,3 Prozent gestiegen.

Und sollten wir nun gestützt auf alle diese Thatsachen nicht zu dem Schlusse berechtigt sein, daß die landwirthschaftlichen Gewerbe wie im Allgemeinen, so gewiß auch in der Schweiz aus dem Eisenbahnwesen bedeutende Vortheile ziehen werden, in der Schweiz ganz besonders, weil gerade hier die Frachten im Allgemeinen noch sehr hoch stehen.

Es kann uns natürlich nicht einfallen, die obigen Beispiele unbedingt und wörtlich auf unsere Verhältnisse anzuwenden; — wir wollten damit nur klar machen, wie sich nach verschiedenen Seiten hin ganz neue Verhältnisse entwickeln, und wie sich hiedurch für etwaige Einbußen auch wieder sichere Ausgleichungen ergeben. So dürfte, um noch einmal auf den Kanton Bern zurückzukommen, die erleichterte Ausfuhr von Vieh und Käse für etwaige Verluste auf einem andern Produktionsartikel mehr als entschädigen, ja es dürfte sogar für ihn, wie auch noch für andere Gegenden der Schweiz geradezu mit nicht unerheblichen Vortheilen verbunden sein, wenn in Folge wohlfeilern Getreidebezugs von Außen noch größere Güterkomplexe der Wiesenkultur und Viehzucht zugewendet werden können. Mit einem Worte, auch für die agrarischen Theile unseres Vaterlandes, wird das neue Verkehrsmittel keine ungünstigen Folgen haben.

Hiermit schließen wir diesen Theil unserer Beleuchtung. Die militärische Bedeutung der Eisenbahnen lassen wir außer Betracht, da in dieser Beziehung für die Schweiz das Gleiche wie für andere Länder gilt. Wir wiederholen noch einmal, daß wir uns nicht dazu berufen glauben, die Eisenbahnfrage nach allen ihren Seiten zu verfolgen, sondern daß wir uns vielmehr die Aufgabe stellen, mit möglichster Vermeidung von Wiederholungen nur diejenigen Gesichtspunkte etwas schärfer

hervorzuheben, welche wir als die maßgebenden und entscheidenden ansehen müssen.

V. Folgerungen.

Fassen wir das Bisherige noch einmal kurz zusammen, so ergeben sich uns folgende Sätze:

1) Eisenbahnen sind, wie im Allgemeinen, so auch für die Schweiz im Besondern kein Nationalunglück, ebensowenig ein nothwendiges Uebel; — vielmehr sind sie ein Mittel, und zwar eines der wirksamsten, um den stets wachsenden Bedürfnissen der Völker und Staaten durch eine gesteigerte Produktion entgegenzukommen, ein Mittel, um namentlich der Masse der Bevölkerung bedeutende Ersparnisse an Zeit, Arbeitskraft und Kapitalzinsen, so wie die Vortheile eines schnellen, wohlfeilen und regelmäßigen Verkehrs und eines bedeutend erweiterten Verkehrskreises zuzuwenden.

2) Nachdem die Schweiz dazu berufen ist, mit den Erzeugnissen aller Länder zu rivalisiren, dieß aber auf die Dauer nur dann kann, wenn ihr die gleichen Konkurrenzmittel zu Gebot stehen, so wird für sie die Erstellung von Eisenbahnen zur gebieterischen Nothwendigkeit, da die mit ihr wetteifernden Staaten im Besiß dieses Verkehrsmittels sich befinden.

3) Auch mit Rücksicht auf die Beziehungen nach Außen, namentlich auf die Erhaltung und Vermehrung der internationalen Personen- und Waarenbewegung wird die Ausführung von schweizerischen Eisenbahnen gefordert.

4) Die Schweiz darf sich um so eher zu dieser neuen Schöpfung entschließen, als die befürchteten Nachtheile des Eisenbahnwesens, wie wir nachgewiesen, das Ge-

wicht durchaus nicht haben, daß ihnen beigelegt werden will.

Mit der Feststellung der vorstehenden Sätze haben wir den Standpunkt gewonnen, von dem aus wir die Frage: ob das Eisenbahnwesen in der Schweiz zu einer nationalen Schöpfung gemacht werden solle, oder ob es nicht vielmehr im allgemein schweizerischen Interesse liege, die Erstellung einzelner Linien dem guten Glücke und dem Zufall zu überlassen, beantworten können. Wenn unsere Auffassungsweise eine richtige ist, — und daß sie es ist, dafür bringt jeder Tag neue Beweise, — wenn die Eisenbahnen einen so gewaltigen Einfluß auf Völkerverwohl und Völkerglück ausüben, wenn ihre Erfindung — um uns der Worte eines der bedeutendsten Nationalökonomien der Gegenwart *) zu bedienen — der glänzendste Triumph ist, den der menschliche Geist bis jetzt über den Raum und durch diesen über die Zeit davon getragen hat, dann kann die Antwort nicht zweifelhaft sein. — Oder sollte es nicht in der Aufgabe des Staates liegen, durch ein wohl kombinirtes, ineinander greifendes Netz die Vortheile dieses Verkehrsmittels einem möglichst großen Theile der Bevölkerung zuzuwenden, und sie nach allen Richtungen zu verbreiten?

Wir fühlen uns gedrungen, diese Frage aus vollster Ueberzeugung zu bejahen. Gewiß, wir dürfen die schweizerische Eisenbahnfrage nicht als genügend, nicht als zeitgemäß gelöst betrachten, wenn es uns nicht gelingt, die Ausführung eines nationalen schweizerischen Eisenbahnnetzes zu sichern.

*) Michel Chevalier, Eisenbahnen und Kanäle.

VI. Der Staat, als Unternehmer der schweizerischen Eisenbahnen.

Wenn es sich um den Bau einer Eisenbahn oder die Ausführung eines ganzen Systems handelt, so wird sich vor allen Dingen die Frage, ob das Unternehmen ganz der Privatindustrie überlassen oder ob dasselbe unter größerer oder geringerer Mitwirkung des Staats zur Ausführung gebracht werden soll, zur Entscheidung darbieten.

Wird ein Eisenbahnunternehmen als Selbstzweck aufgefaßt, d. h. als eine Spekulation, deren möglichst großer Gewinn erster und letzter Zweck ist, dann bleibt dasselbe unter allen Umständen am zweckmäßigsten der Privatindustrie überlassen, denn diese weiß in der Regel am besten zu kalkuliren und zu spekuliren. Wir geben auch zu, daß es Schienenwege von ganz lokaler Bedeutung giebt, bei denen diese Auffassungsweise überwiegende Gründe für sich hat. Allein wenn von einem schweizerischen Eisenbahnsystem gesprochen werden will, dann muß dieser Standpunkt jener höhern Auffassung weichen, die wir an die Spitze unserer Erörterungen gestellt und der gemäß wir die Eisenbahnen als eines der wirksamsten und mächtigsten Mittel zur Lösung der socialen Aufgaben bezeichnet haben. Denn gewiß, wenn die Eisenbahnen im Allgemeinen diesen weitgreifenden Einfluß, diese hohe Bedeutung haben, dann muß unbedingt die Vorsorge für die allgemeinen Interessen, die Berücksichtigung aller volkswirtschaftlichen Bedürfnisse, mit einem Worte eine nationale Auffassung und Behandlung an die Stelle der Gewinn- und Monopolsucht treten, welche nur nach Prozenten und Kurszetteln urtheilt und handelt. Nein, die Schweiz darf die Zukunft ihres Eisenbahnwesens nicht der Spekulation preisgeben,

sondern sie muß sich hinsichtlich desselben für ein System erklären, welches die Rentabilität nicht zum ausschließlichen Prinzipie hat, sondern darauf gerichtet ist, die verschiedenen Theile unseres Vaterlandes zu umfassen und möglichst Vielen die Vortheile des neuen Verkehrsmittels zuzuwenden; für ein System, daß nicht eine lokale, nicht eine kantonale, sondern eine eidgenössische Grundlage hat; das die Sonderinteressen überwindet und sich die Ausführung eines den allgemein schweizerischen Bedürfnissen entsprechenden Eisenbahnnetzes zum letzten Ziele setzt.

Das Eisenbahnwesen in der Schweiz soll Bundessache sein; denn nur auf diesem Wege ist dieses Ziel zu erreichen.

Mit dem gleichen Nachdruck aber, mit dem wir soeben den Satz: Das Eisenbahnwesen in der Schweiz soll Bundessache sein, ausgesprochen haben, halten wir auch daran fest: **Das Eisenbahnwesen soll nur dann Bundessache sein, wenn ihm die von uns hervorgehobene nationale Auffassung zu Theil wird.**

Bahnen von kantonalem Interesse, herausgerissen aus dem ganzen Systeme, als abge sonderte Unternehmung behandelt, — noch mehr Bahnen nur aus einseitigen lokalen Interessen verfolgt, — sie bleiben der kantonalen, der lokalen Thätigkeit anheimgegeben. Für solche ist nach unserer innigsten Ueberzeugung die Mitwirkung des Bundes nicht gefordert, nicht gerechtfertigt; ganz abgesehen davon, daß wir einer solchen kantonalen oder lokalen Behandlungsweise des Eisenbahnwesens in der Schweiz erst dann irgendwelche Berechtigung zuerkennen, wenn der Bund von sich aus auf dessen ernstliche Anhandnahme verzichten sollte. So

entschieden wir uns also unter der hervorgehobenen Voraussetzung dafür aussprechen, daß das Eisenbahnwesen in der Schweiz Bundessache sein solle, so entschieden würden wir dagegen protestiren, wenn von dieser Voraussetzung Umgang genommen werden wollte.

Indem wir nicht unterlassen, diese bestimmte Erklärung voranzuschicken, wollen wir nun versuchen, von diesem Fundamente ausgehend, den allgemein aufgestellten Satz näher zu präcisiren. — Es soll damit gesagt sein :

- 1) Das Eisenbahnwesen wird als Staatsache erklärt und wird darum hinsichtlich der Kapitalbeschaffung vom Staate unterstützt, und
- 2) die Errichtung und Bestimmung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, die Organisation des Baues und Betriebs desselben sind Gegenstand der Bundesgesetzgebung.

I.

Im Gegensatz zum Systeme der reinen Privatunternehmung soll der Staat nach dem bisher Gesagten zur Ausführung der schweizerischen Eisenbahnen seine Mitwirkung eintreten lassen und dadurch nicht nur das Zustandekommen des Unternehmens begünstigen und erleichtern, sondern sich namentlich auch denjenigen Einfluß auf dasselbe wahren, der zur Sicherung der allgemeinen Interessen erforderlich ist. Zu dem Ende können verschiedene Wege eingeschlagen werden; — entweder übernimmt der Staat eine Zinsengarantie und stellt dafür das Pflichtenheft auf, oder er baut und verwaltet, eröffnet aber dem Darleiher des Kapitals neben einem garantirten Zinsenminimum noch eine Theiligung an dem Mehrertrag des betreffenden Bahnunternehmens,

oder aber der Staat baut und verwaltet ganz unabhängig und selbstständig und deckt den Kapitalbedarf auf dem Wege eines festen Anleiheus. — Es sei uns erlaubt, diese drei Systeme *) einer Prüfung zu unterziehen und hierauf gestützt unsere Meinung abzugeben, vorher aber haben wir zur vollständigen Begründung unserer Ansicht die allgemeine Frage zu erörtern, ob die Mitwirkung des Staats überhaupt nicht ganz auszuschließen ist, eine Erörterung, welche um so nothwendiger ist, als sich die Minderheit der Kommission nunmehr auf diesen Standpunkt stellt. — Da es sich hier um einen Kardinalpunkt handelt, so halten wir uns verpflichtet, denselben in seiner theoretischen und praktischen Bedeutung näher zu beleuchten.

Im Jahr 1833 sprach sich die belgische Kammer nach einer gründlichen, durch dreizehn Sitzungen sich durchziehenden Diskussion mit einer Mehrheit von 55 gegen 35 Stimmen für den Grundsatz des Staatsbau's aus. Seitdem sind nahe an zwanzig Jahre verflossen und die Erfahrung hat den kühnen Entschluß des damals kaum aus den Wirren und Bedrängnissen der Revolution hervorgegangenen Staates glänzend gerechtfertigt. Belgien steht im Eisenbahnwesen als Vorbild und Musterstaat da, und seine Erfolge auf diesem Gebiete haben

*) Wir unterlassen es, dasjenige System, welches in Frankreich durch das Gesetz vom 11. Juni 1842 aufgestellt worden ist, in den Bereich unserer Besprechung zu ziehen, ebenso auch dasjenige, das auf einigen Bahnen in Anwendung gebracht worden ist, wonach der Staat baut und den Betrieb auf 12–15 Jahre an Gesellschaften verpachtet. Beide Systeme haben sich als unhaltbar herausgestellt und namentlich mit Beziehung auf das Erstere ist durch genaue Berechnungen nachgewiesen worden, daß die finanzielle Einbuße des franz. Staatschazes größer dabei ist, als wenn nach dem Vorbilde Belgiens von Staatswegen gebaut worden wäre.

diejenigen anderer Staaten, wo man das Eisenbahnwesen der Privatindustrie überließ, England nicht ausgenommen, weit übertroffen. Und währenddem anderwärts die Staatsgewalt und die öffentlichen Interessen fortwährend mit der Begehrlichkeit der Gesellschaften zu kämpfen hatten, währenddem durch das Konzessionsystem theils mittelbar, theils unmittelbar schwere Lasten auf die Staaten und Völker gewälzt wurden, entwickelte sich in Belgien das Eisenbahnwesen nicht nur zu einer Quelle allgemeinen Volkswohls, sondern es ist dasselbe auch zu einer unmittelbar produktiven Schöpfung geworden. — „Est-il des réformes de budget plus fécondes que les travaux publics ainsi exécutés et administrés par les gouvernements? Quelles créations seraient plus dignes d'exciter la sollicitude des véritables amis du peuple!“ — sagt Michel Chevalier in seinen Vorlesungen über Nationalökonomie.

In ähnlicher Weise hat sich das Eisenbahnwesen in Oesterreich, Baden, Württemberg, Bayern, Hannover und einigen andern Staaten entwickelt, wo der Staat die Ausführung und den Betrieb der Schienenwege ebenfalls übernommen hat. Hier wie in Belgien sind die Eisenbahnen vermöge der niedrigen Tarife in weit höherm Grade zum Verkehrsmittel des Volks geworden und haben somit — und dieß ist für uns das Kriterium des Systems — ihre national-ökonomische Aufgabe in weit umfassenderer Weise gelöst.

Von ebenso schlagendem Gewichte scheint uns in Weiterm die Thatsache zu sein, daß in Preußen, das gewöhnlich von den Freunden des Privatbau's als Muster aufgestellt wird, jedes Jahr bedeutende Eisenbahnstrecken vom Staat zurückgekauft werden. Im Jahre

1851 hat der Staat die Stettin=Posener Bahn in eigene Verwaltung genommen, und in diesem Jahre bereits die niederschlesisch=märkische Bahn und die Münster=Hammer Eisenbahn erworben.

Ähnliche Thatsachen lassen sich auch von andern Staaten anführen, so z. B. von Sachsen, wo der Staat voriges Jahr die sächsisch=schlesische Bahn erkaufte und nun im Begriff steht, auch die Löbau=Zittauer Bahn an sich zu ziehen; — so von Oesterreich, wo gerade jetzt Unterhandlungen zur Uebernahme der Wien=Gloggnitzer Eisenbahn eröffnet worden sind; — Thatsachen, welche gewiß die größte Berücksichtigung verdienen.

Sehen wir aber für einmal von diesen thatsächlichen Erscheinungen ab, und fassen wir die prinzipiellen Motive in's Auge, welche im Allgemeinen von den Gegnern des Staatsbaues in den Vordergrund gestellt werden, so stützen sie sich namentlich auf jene Theorien, nach denen sich die Staatsgewalt der Einmischung in Alles, was Handel, Gewerbe und Industrie betrifft, zu enthalten hat, sowie auf jene ewig wahren Prinzipien von freier Assoziation und freier Konkurrenz *). Auch wir suchen den vernünftigen Staatszweck einzig und allein in der Begründung wahrer Freiheit und Gerechtigkeit, auch wir betrachten jedes Eingreifen der Staatsgewalt in die natürlichen Gesetze der Arbeit und des Tausches als eine Quelle neuer socialer Verwickelungen, allein wir glauben mit dieser unserer Grundanschauung durchaus nicht in Widerspruch zu gerathen, wenn wir uns für das System des Staatsbau's aussprechen.

*) Wir sprechen hier lediglich von dem, was sich auf das Eisenbahnwesen an sich bezieht. Die finanziellen Verhältnisse finden später ihre Erledigung.

„L'échange c'est la société,“ sagt ein französischer Nationalökonom, und in der That, auf dem Tausche, dem einfachen und dem zusammengesetzten, beruht das ganze gesellschaftliche Gebäude. — Die wichtigsten socialen Fragen finden ihre Lösung in der Entwicklung und Bervollkommnung der Verkehrsmittel, von deren Wohlfeilheit die Erweiterung des Tauschkreises abhängt. — Eine der Hauptaufgaben der Volkswirtschaft besteht daher darin, die Verkehrsmittel möglichst auszubilden, sie schnell und wohlfeil und darum möglichst Vielen und auf möglichst große Distanzen zugänglich zu machen, und um diesen Zweck zu erreichen darf eine volksthümlische Nationalökonomie niemals zugeben, daß öffentliche Werke, welche wie die Eisenbahnen nach allen Richtungen so tief und so umfassend in das Volksleben eingreifen, zum Gegenstand des Gewinns und der Speculation gemacht werden. — Gewinn aber ist die Hauptbedingung für jede Industrie, Aussicht auf Gewinn allein wird auch die Begründung eines Eisenbahnunternehmens als Privatspekulation zur Folge haben *). — Hieraus ergiebt sich der tiefe unveröhnliche Widerspruch zwischen den beiden sich gegenüberstehenden Systemen, dem Staats- und dem Privatbaue und es genügt wohl auf diesen grundsätzlichen Gegensatz hinzuweisen, um klar zu machen, daß man zum Wohle aller Industrien im weitesten Sinne des Wortes handelt, indem man die Eisenbahnen der Industrie entzieht und sie nur zum

*) Man würde sich einer argen Täuschung hingeben, wollte man in der schweiz. Eisenbahnfrage hinsichtlich der Kapitalaufbringung den Patriotismus als namhaft wirkenden Faktor betrachten; verlassen sich auch diejenigen, welche der Ueberlassung an die Privatindustrie das Wort reden, auf den Zufluß fremden Kapitals, und dieses kennt keinen Patriotismus.

Mittel, nicht zum spekulativen Selbstzwecke macht, und daß gerade hiedurch die natürliche Entwicklung der Produktion, die freie Bewegung der Arbeit nicht beschränkt, nicht beeinträchtigt, sondern vielmehr gehoben und gesichert werden.

Und das freie Assoziationsprinzip und die freie Konkurrenz? — Was zunächst das erstere betrifft, das Wunder schafft, wo es auf dem Gebiete der Gewerbe unbeengt durch künstliche Schranken wirken kann, so tritt bei so großen Unternehmungen, wie die Eisenbahnen, der böse Geist der Agiotage und monopolisirender Spekulation an seine Stelle.

Oder will man etwa jene Konventionen, welche die Geldkönige zum Zwecke dieser oder jener Eisenbahn mit einander abschließen, als Früchte und die Spielsucht, welche sich aller Klassen bemisstert, als das Produkt des wahren Assoziationsprinzips bezeichnen? — Nein, hier hört die Wirksamkeit desselben auf, weil — und dieß führt uns zum zweiten Punkt — weil auch die freie Konkurrenz in der That und Wahrheit nicht mehr besteht.

Schon die Thatsache, daß für Eisenbahnunternehmungen allüberall Staatskonzessionen erlangt werden müssen, deutet darauf hin, daß von freier Konkurrenz hier kaum gesprochen werden kann und fassen wir die Verhältnisse selbst näher in's Auge, so überzeugen wir uns, daß im Eisenbahnwesen „freie Konkurrenz“ eine hohle Phrase ist, um Gutmüthige und Leichtgläubige zu bethören.

In der Regel wird schon im Pflichtenheft einer Eisenbahngesellschaft die Bedingung statuirt, daß keine Konkurrenzbahnen erstellt werden dürfen. Von freier Konkurrenz kann in solchem Falle nicht die Rede sein, im Gegentheil wird hier auf dem Wege des Vertrages ein

Monopol geschaffen. Wird aber auch die Konkurrenz nicht vertragsmäßig ausgeschlossen, so besteht der Ausschluß faktisch dennoch. Neben einer Straße hat man mit Erfolg einen Kanal, neben einem Kanal eine Eisenbahn angelegt, aber nur in seltenen Ausnahmefällen, ja fast könnte man sagen nie, hat man neben einer Straße eine Parallelstraße, neben einem Kanal einen Parallelkanal, neben einer Eisenbahn eine Paralleleisenbahn erstellt, um die Ermäßigung zu hoher Taxen, denn dieß müßte der Zweck der Konkurrenz sein, zu erzielen. Neben einer Eisenbahn, welche die Verbindung zwischen zwei Punkten vermittelt, müßte eine zweite, welche sich mit derselben in den Verkehr theilt, doppelt so hohe Taxen erheben, um zum gleichen finanziellen Ergebnis zu gelangen. Schon diese einfache Berechnung und der Umstand, daß die ältere Unternehmung in Folge bereits gemachter Benefizien und eines in der Regel vortheilhaftern Betriebs konkurrenzfähiger ist als die nachfolgende, sind unter tausend Fällen neunhundert und neunundneunzig Mal mehr als genügend um von Konkurrenzunternehmungen abzuschrecken. Baue keine Parallel- und Konkurrenzbahnen — sagen die Amerikaner — sie richten dich und den Nebenbuhler zu Grunde.

Wir haben oben von seltenen Ausnahmen in dieser Beziehung gesprochen und diese werden etwa da vorkommen, wo sich ein massenhafter Verkehr auf einzelnen großen Konzentrationspunkten häuft. Einige Fälle dieser Art kommen in England vor; aus Staaten, deren Verhältnisse denjenigen unseres Vaterlandes gleich oder ähnlich sind, dürfte es hingegen schwer sein, Beispiele von Konkurrenzbahnen beizubringen. Aus Frankreich ist uns nur Paris-Versailles linkes und rechtes Ufer bekannt. Allein wie steht es auch in diesen Fällen mit der Kon-

kurrenz? — Das Monopol, vorher nur von einer Gesellschaft besessen, ist lediglich auf deren zwei übergegangen, die sich entweder sofort verständigen oder anfänglicher Befehdung eine baldige Verständigung folgen lassen. Auch in dieser Beziehung können wir auf das oben angeführte Beispiel von Paris-Versailles verweisen.

Ueberhaupt macht sich im Eisenbahnwesen, und zwar gerade in England, wo der Privatindustrie das Feld ja ganz überlassen ist, eine sehr starke Neigung zur Centralisation geltend. — Gesellschaften, welche einzelne getrennte Linien exploitirten, haben sich entweder vollständig verschmolzen, oder sind doch in so intime Beziehungen zu einander getreten *), daß von den Wirkungen der Konkurrenz nicht mehr gesprochen werden kann, und ebenso wird jenes Verhältniß, nach welchem die Administrationen von Hauptbahnen auch den Betrieb von anfänglich unabhängigen Nebenbahnen an sich ziehen, immer häufiger. Für Staaten, welche im Begriffe stehen, ihr Eisenbahnwesen zu begründen, dürfte, so will es uns scheinen, in dieser Centralisirung der Eisenbahnen in Privathänden ein sehr bedeutsamer, ja warnender Fingerzeig liegen.

Berücksichtigt man überdies, daß von allen andern Verkehrsmitteln kein einziges mit der Eisenbahn konkurriren kann, daß also auch für die Benutzung ein moralischer Zwang besteht, so wird man uns bestimmen, wenn wir den Schluß ziehen, daß im Eisenbahnwesen von der Aktion der freien Konkurrenz nicht gesprochen werden kann, daß vielmehr Eisenbahnen in der Hand von Privatgesellschaften faktisch immer, und sehr häufig

*) Michel Chevalier, Dictionnaire de l'économie politique.

auch rechtlich Monopole sind, und daß der Staat, welcher diesem Systeme huldigt, sich das traurige Zeugniß geben muß, eine Schöpfung, welche, wie bisanhin keine andere, das Gedeihen von Ackerbau, Gewerben und Handel bedingt, der Monopol- und Gewinnsucht ausgeliefert zu haben.

Schöne Theorien, wird man uns vielleicht sagen, Poesie sogar im Gebiete der nüchternen Nationalökonomie. Wir könnten uns hier auf Autoritäten berufen, wir könnten darin erinnern, daß Robert Peel schon im Jahr 1840, bei einer vom Parlament eröffneten Enquete sich für den Grundsatz des Staatsbaus ausgesprochen, daß die französische Regierung in den dreißiger Jahren stets dieses Prinzip vertreten hat, daß die freisinnigsten Nationalökonomen und Politiker Frankreichs, daß endlich die namhaftesten französischen Journale dasselbe mit Beziehung auf Frankreich wiederholt empfohlen haben. — Allein wir wollen uns hierauf nicht beschränken, sondern untersuchen, wie sich die Theorie zur Praxis verhält, denn auf diese im Gegensatz zu jener sich berufend, wird man uns wohl mit folgenden Sätzen entgegen treten:

Die Privatindustrie kalkulirt sicherer bei der Ausarbeitung der Projekte; —

sie führt wohlfeiler aus; —

sie betreibt und administrirt vortheilhafter;

sie bedient besser und billiger.

Wir wollen sehen, wie es sich hiemit in Beziehung auf die Eisenbahnen verhält. Was zunächst die erste Behauptung betrifft, so ist es allerdings richtig, daß die Gesellschaften hinsichtlich der Baukosten öfter und in stärkerm Verhältniß unter den Voranschlägen bleiben, als dieß bei Staatsbauten der Fall ist, allein es findet

dies in der Regel seine Erklärung nicht etwa in dem sicherern Kalkül derselben, sondern in ihrem Bestreben bei den Konzessionsbewerbungen ihr Kapital möglichst hinaufzuschrauben, um ein um so günstigeres Pflichtenheft zu erhalten. Daß übrigens auch Privatunternehmungen sich arg verrechnen können, mögen nachfolgende Beispiele darthun :

Liverpool-Manchester war veranschlagt Fr. 510,000
und kostete Fr. 1,600,000.

London-Birmingham war veranschlagt Fr. 3,500,000
und kostete 6,000,000.

Birmingham-Liverpool war veranschlagt Fr. 1,000,000
und kostete Fr. 1,500,000.

St. Etienne-Lyon war veranschlagt Fr. 9,000,000
und kostete Fr. 15,000,000.

Paris-Rouen war veranschlagt Fr. 30,000,000 und
kostete Fr. 49,000,000.

Paris-Orleans war veranschlagt Fr. 20,000,000
und kostete 47,000,000.

Immerhin hat das oben erwähnte Zurückbleiben hinter den Kostendevisen schon Manchen zu der irrigen Meinung gebracht, es rühre dasselbe von in der Ausführung erzwungenen Ersparnissen her, die von den technischen Staatsbehörden nicht gemacht werden könnten. Zur Berichtigung solchen Irrthums mögen einige vergleichende Zahlen hier Platz finden. Wir wollen nicht etwa die Anlagekosten solcher Bahnen in Betracht ziehen, welche unter ganz ausnahmsweisen Verhältnissen *) aus-

*) Es kostete z. B.:

bei London-Greenwich der Kilometer	Fr. 3,290,371.
„ London-Croydon „ „	„ 1,151,824.
„ Manchester-Volton „ „	„ 945,000.
„ Paris-St. Germain „ „	„ 767,568.

geführt wurden, sondern nur solche Linien zusammenstellen, welche richtige Anhaltspunkte zur Vergleichung darbieten.

Privatbahnen:	Anlagekosten per Kilometer.
South-Western	Fr. 408,097.
Grand-Junction	„ 360,472.
Preston-Lancaster	„ 358,312.
North-Union-Railway	„ 352,800.
Lyon-St. Etienne	„ 400,000.
Straßburg-Basel	„ 321,800.
Paris-Rouen	„ 591,200.
Paris-Orleans	„ 451,100.
Rheinische Bahn	„ 376,444.

Staatsbahnen:

Mecheln-Ans	Fr. 221,000.
Brüssel-Quievrain	„ 214,000.
Belgische Bahn (durchschnittlich)	„ 284,828.
bairische Eisenbahnen	„ 217,646.
württembergische Eisenbahnen	„ 213,000. *)

Wenn man uns hinsichtlich dieser Beispiele die Verschiedenheit der englischen Werthverhältnisse entgegenhalten wollte, so legen wir um so größeres Gewicht auf die übrigen Vergleichen bei welchen die Ähnlichkeit, um nicht zu sagen Gleichheit der verschiedenen in Betracht kommenden Verhältnisse nicht in Abrede gestellt werden kann. Wir fügen, um die hohe Durchschnittszahl der belgischen Bahn zu erklären, nur noch bei, daß die Sektion von Ans bis zur preussischen Gränze, welche mit in Rechnung gebracht ist, sich in Folge der kolossalen

*) Diese letztere Bahn hat allerdings von Ulm bis Friedrichshafen nur ein Geleise, dagegen hat der Uebergang über die rauhe Alp außerordentliche Arbeiten erfordert.

Erarbeiten auf Fr. 810,000 per Kilometer stellte. — Und dennoch bleiben die belgischen Anlagekosten noch um ein Namhaftes unter den französischen! —

Wir glauben die Annahme, daß der Staat in der Regel theurer baue, durch obige Thatsachen widerlegt zu haben, und in der That wüßten wir auch nicht, woher die Mehrkosten kommen sollten, denn seine technischen Beamten kennen die Landesverhältnisse so genau als Civilingenieure, die Staatsbesoldungen sind eher geringer als andere, und die strengere Kontrolle dürfte gewisse Nebenspekulationen, welche beim Eisenbahnbau vorkommen können, in höherm Grade erschweren, wenn nicht geradezu unmöglich machen.

(Fortsetzung folgt.)

Bericht der Mehrheit der nationalrätlichen Eisenbahnkommission.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1852
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.06.1852
Date	
Data	
Seite	1-46
Page	
Pagina	
Ref. No	10 000 896

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.