

Schweizerisches Bundesblatt.

Jahrgang IV. Band II.

Nro. 28.

Mittwoch, den 16. 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.

(Fortsetzung.)

Gehen wir zu den Betriebs- und Verwaltungskosten über, so finden wir thatsächlich das gleiche Verhältniß, wie oben bei den Anlagekosten. Wahrlich auch in dieser Beziehung haben die Staatsbahnen die Vergleichung nicht zu scheuen und um Sie, Lit., hier nicht mit Zahlenangaben zu ermüden, verweisen wir auf die Betriebsergebnisse in Belgien, Württemberg, Baden u. s. w. Dagegen haben wir hier ein anderes Verhältniß hervorzuheben, das alle Aufmerksamkeit verdient. In England sowohl als auch in Frankreich ist nämlich in neuester Zeit, und zwar je länger je mehr der Transportdienst (service de traction) von den Eisenbahnadministrationen an besondere Unternehmer überlassen worden und wir stehen nicht an, zu

erklären, daß auch bei einer Staatseisenbahn ein ähnliches Verfahren eingehalten werden kann, ohne daß die Bedingungen, welche wir im allgemeinen Interesse aufzustellen uns verpflichtet finden, im Mindesten verletzt werden. Es handelt sich hier um ein Gebiet, das ohne alle Gefahr der Privatindustrie überlassen werden kann, da sich hier freie Assoziation und freie Konkurrenz in der That und Wahrheit bewähren können. Wir wünschen diesem Systeme darum auch bei uns Erfolg, und zwar um so mehr, als dadurch die Administration in hohem Grade vereinfacht wird, ein Vortheil, auf welchen wir gerade bei dem Verwaltungsorganismus, den wir für unser schweizerisches Eisenbahnwesen vorschlagen, ein sehr großes Gewicht legen müssen.

Endlich haben wir noch der Einrede, daß Privatbahnen besser und billiger bedienen, mit einigen Worten zu gedenken*). Daß man hinsichtlich der Bedienung, der Bahnpolizei, der bequemen und zweckmäßigen Einrichtung der Wagen sowohl in Belgien als auch auf den deutschen Bahnen die Bedürfnisse der Bevölkerung in möglichstem Umfange berücksichtigt hat, und daß

*) Wie wenig rätlich es ist, Unternehmungen zum öffentlichen Nutzen in der Hand von Privatgesellschaften zu monopolisiren, mag sich auch aus folgender Notiz ergeben: das Telegraphenwesen in England, sagt die Eisenbahnzeitung, wurde bis jetzt bekanntlich von einer Privatgesellschaft monopolisirt, und dieß ist hauptsächlich die Ursache, warum dieses Institut bis jetzt dort so wenig gemeinnützig geworden ist; eine zweite Gesellschaft bewirbt sich jetzt um die nöthige Konzession. Wir lassen dahin gestellt, ob diese Konkurrenz durchdringen wird, und machen nur noch darauf aufmerksam, daß im Telegraphenwesen und namentlich in England die Erstellung von Konkurrenzlinien noch einige Möglichkeit für sich hat, daß aber für Eisenbahnen, und zumal in der Schweiz, mit der Erstellung auch das Monopol begründet sein wird.

namentlich durch eine gute Einrichtung der untern Wagenklassen für die Masse der Bevölkerung gesorgt worden ist, das wird wohl von keiner Seite in Abrede gestellt werden wollen. Die dort stattfindende und verhältnißmäßig größere Frequenz als in Frankreich und England beseitigt in dieser Beziehung jeden Zweifel. Umgekehrt werden Ihnen, Tit., wohl kaum die fortwährenden Klagen und Reklamationen entgangen sein, welche in dieser Beziehung in England und Frankreich laut geworden sind, wo die Administrationen durch schlechte Wagen, beschränkte Abfahrtszeiten und beschränkte Wagenzahl die untern Volksklassen von den Eisenbahnen fern zu halten suchten. Der Kampf der öffentlichen Interessen mit dem Privatinteresse der Administrationen war ein fortwährender, aber lange vergebens sprach sich die öffentliche Meinung mit aller Entschiedenheit gegen jene Mißstände aus, und auch die Staatsgewalt vermochte ungeachtet der durch sie ertheilten Konzessionen oder vielmehr in Folge derselben nichts gegen die widerstrebenden Gesellschaften.

Wie mit der Art der Bedienung, so verhielt es sich auch mit den Tarifen und da dieß in Uebereinstimmung mit unserer grundsätzlichen Anschauungsweise einer der wesentlichsten Punkte ist, so lassen wir hier eine möglichst vollständige Zusammenstellung der auf verschiedenen Bahnen in Anwendung befindlichen Tarife folgen:

Bezeichnung der Bahnen.

	Fahrpreis per Kilometer.			
	I. Klasse. Fr.	II Klasse. Fr.	III. Klasse. Fr.	IV. Klasse. Fr.
Privatbahnen:				
Englische Bahnen	0,18—0,22. 0,14—0,18. 0,10—0,14.	0,13—0,15. 0,095—0,13. —	0,08—0,10. 0,05—0,08. —	— — —
Lyon-St. Etienne, auf kurzen Strecken	0,175.	0,125.	—	—
auf lange Strecken	0,09.	0,071.	—	—
Paris-Rouen	0,106—0,12.	0,088.	0,066.	—
Strasbourg-Basel	0,10.	0,075.	0,05.	—
Paris-Strasbourg	0,104.	0,077.	0,057.	—
Paris-Lyon	0,105.	0,77.	0,58.	—
Nordbahn	0,10.	0,08.	0,58—0,06.	—
Berlin-Frankfurt a/D.	0,17.	0,099.	0,057.	—
Rheinische Bahn	0,106.	0,080.	0,050.	—
Berlin-sächsische Gränze	0,100.	0,074.	0,041.	—
Berlin-Stettin	0,098.	0,070.	0,039.	—
Leipzig-Dresden	0,10.	0,072.	0,048.	—
Leipzig-Magdeburg	0,098.	0,064.	0,042.	—
Staatsbahnen:				
Baden	0,097.	0,066.	0,049.	0,032.
Oesterreich	0,10.	0,072.	0,035.	—
Belgien	0,076.	0,056.	0,033.	—
Bayern	0,057.	0,039.	0,024.	—
Württemberg	0,076.	0,046.	0,029.	—

Zur Bervollständigung dieses Tableau's haben wir noch beizufügen, daß in Amerika, wo nur zwei Wagenklassen vorkommen, durchschnittlich Fr. 0,15 per Kilometer erhoben werden.

Die im vorstehenden Tableau für England angeführten Tarife sind in dieser Höhe bis zum Jahr 1846/7 erhoben worden. Allerdings haben seitdem sowohl in England als in Frankreich die Gesellschaften der Richtung der Zeit Konzessionen machen müssen. Laut Parlamentsbeschluß von 1845 mußte namentlich auf allen englischen Bahnen eine Wagenklasse von Fr. 0,064 per Kilometer eingerichtet werden. In Frankreich wurden in der neuern Zeit die Taxen ziemlich allgemein auf 10,7½ und 5½ Ct. per Kilometer festgesetzt, vorbehaltlich der Taxe, welche unter dem Titel Impot, noch zugeschlagen wird. Die im vorstehenden Tableau angeführten Ansätze sind den neuesten Fahrтарifen vom April dieses Jahres entnommen und bilden wohl die Norm für alle französischen Bahnen. Hält man diese Tarifsätze mit denjenigen von den vorstehend bezeichneten Staatsbahnen zusammen, so stehen sie immer noch ungleich höher. Und immerhin war es nicht die Einwirkung der Konkurrenz und der im gewöhnlichen Verkehr wirkenden Faktoren, welche diese Ermäßigung herbeiführte, sondern es bedurfte — und dieß ist bei der obschwebenden Erörterung sehr wesentlich — der Einwirkung der Staatsgewalt, um die allgemeinen Interessen zu wahren.

Wenn hiegegen eingewendet werden wollte, daß in Deutschland auf einigen Privatbahnen die Tarife niedriger stehen, als auf benachbarten Staatsbahnen, so mag dieß in einigen wenigen Ausnahmefällen vorkommen, in der Regel aber — und hieran halten wir

gestützt auf die thatsächlichen Verhältnisse fest — stehen in den verschiedensten Staaten die Tarife der Privatbahnen höher als diejenigen der Staatsbahnen. *) Es läßt sich auch wirklich kaum annehmen, daß der Staat, welcher, wie wir gesehen haben, nicht theurer baut, welcher seine Betriebsbeamten nicht besser besoldet, als dieß Privatgesellschaften thun, welchem für den Ankauf des Materials die gleichen Vortheile zu Gebote stehen, und welcher endlich hinsichtlich des finanziellen Ergebnisses nur eine sehr mäßige Verzinsung zu erzielen sucht, bei der Feststellung der Tarife die volkswirthschaftlichen Interessen nicht in weit höherem Grade wahrnehmen kann, als eine Privatunternehmung, deren erster und letzter Zweck darin besteht, aus dem angelegten Kapitale möglichst großen Gewinn zu ziehen.

Und ziehen wir nun aus dem bisher Gesagten und aus der nachgewiesenen Uebereinstimmung zwischen Theorie und Praxis den Schluß, so ergibt sich uns nicht etwa, daß die vorangestellten Prinzipien von Nichteinmischung des Staats in die Industrie, von freier Assoziation und freier Konkurrenz an sich nicht richtig, sondern vielmehr, daß sie auf die Eisenbahnen nicht anwendbar sind, nachdem diese vermöge ihrer sozialen Bedeutung nicht industrieller Selbstzweck, vermöge ihres Umfangs nicht das Produkt einer normalen Assoziation und vermöge ihrer ausschließlichen Stellung nicht Gegenstand der ausgleichenden freien Konkurrenz sein können.

*) Es darf hiebei nicht unerwähnt bleiben, daß gerade diejenigen deutschen Privatbahnen, welche wir als Beispiel angeführt haben, in Folge der außerordentlich günstigen Terrainverhältnisse nur sehr niedrige Anlagestellen erfordern haben, so z. B. Berlin Frankfurt a./O. Fr. 116,495. Magdeburg-Leipzig Fr. 139,220. Leipzig-Dresden Fr. 196,512 per Kilometer u. s. w.

Wenn aber dieses Raisonnement richtig ist, wie erklärt sich die Thatsache, daß in England und den Vereinigten Staaten das System des Privatbaues das vorherrschende ist? — Die großartige Entwicklung der amerikanischen Union und die industrielle Größe Englands überhaupt, die bedeutende Ausdehnung des Eisenbahnwesens in beiden Ländern speziell, sind sie nicht der beste Beweis für die Richtigkeit der dort auch im Eisenbahnwesen anerkannten Prinzipien?

Es sei uns erlaubt, mit einem kurzen Rückblicke auf die historische Entwicklung der Eisenbahnen zu antworten. Dabei können wir nicht umhin, die Bemerkung voranzuschicken, daß die Annahme, als ob sich in beiden Ländern die Staatsgewalt auf die Handhabung der Justiz und die Sorge für die innere und äußere Sicherheit beschränke, eine durchaus irrige ist. — Nein, auch in England überläßt man der Privatindustrie in der Regel nur diejenigen Unternehmungen, welche nur eine lokale und spezielle Bedeutung haben, öffentliche Anstalten dagegen, welche die Gesamtinteressen der Nation berühren, werden auch dort in den Bereich der Staatsthätigkeit gezogen. — Ebenso in Nordamerika, und gerade hier war es der Staat, welcher sofort nach errungener Selbstständigkeit die nationalen Kräfte durch ein allgemeines Kanalsystem zur Entwicklung brachte. Wenn aber im Eisenbahnwesen hier wenigstens theilweise, dort hingegen durchweg anders verfahren worden ist, so erklärt sich dieß vollständig aus der Art und Weise, wie man dasselbe im Anfang seiner Entstehung auffaßte: — Als die ersten Schienen gelegt wurden, da hatte man noch keine Ahnung von der tief eingreifenden, alle volkswirtschaftlichen Verhältnisse beherrschenden und umgestaltenden Bedeutung der Eisenbahnen. Es waren nur

Bahnen zum Kohlentransporte, welche anfänglich angelegt wurden, zuerst mit Pferdebetrieb, später mit sehr unvollkommenen Lokomotiven. — Diese Unternehmungen blieben füglich der Privatindustrie überlassen. — Eine neue Periode begann mit den Vervollkommnungen, welche durch Seguin und Stephenson in die Konstruktion der Lokomotive gebracht wurden. Die nunmehr erreichte Schnelligkeit der Bewegung ließ die Eisenbahnen als ein für den Personentransport sehr geeignetes Transportmittel erscheinen, allein in der Anwendung der Schienenwege kam man von einem Extreme zum andern, denn die Adoption des englischen Bauystems machte die Anlage äußerst kostspielig und die Bedingung der geraden und ebenen Linien schloß den Zwischenverkehr aus. Daher die Anschauungsweise, daß die Eisenbahnen nur gut seien zur Verbindung einzelner großer Städte mit einer reichen Bevölkerung und einem übermächtigen Handel. Man betrachtete sie als Luxusartikel, um uns dieses Ausdrucks zu bedienen, und diesen Luxusartikel glaubte man der Privatindustrie überlassen zu müssen. In England war man hiezu um so geneigter, als die damalige Finanzlage etwas beengt war.*) Andererseits hatten die großen Eigenthümer in England die Erfahrung gemacht, daß die Betheiligung an derartigen Unternehmungen sehr lohnend sei; und das Beispiel des Herzogs von Bridgewater war zu lockend, um nicht schnell eine Masse Kapitalien für Eisenbahnzwecke flüssig zu machen. So erklärt es sich, daß man die Eisenbahnen der Privatindustrie überließ; so, daß diese sich derselben schnell in großem Umfange bemächtigte, wozu

*) Dieses Motiv dürfte auch in Preußen wesentlich gewirkt haben.

beiläufig gesagt, auch Stockjobberei und Agiotage das übrige beitrugen.

Aber die Eisenbahnen sollten die ihnen nach dieser Anschauungsweise angewiesene Stellung nicht lange behalten, unaufhaltsam brach sich auf diesem Gebiete der Fortschritt Bahn und namentlich waren es die Anwendung der amerikanischen Baugrundsätze und die Anstrengungen Deutschlands auf diesem Gebiete, welche den Schienenwegen ihre jetzige Bedeutung gaben und sie zum Verkehrsmittel des Volks, und zwar des ganzen Volks erhoben. — Belgien hat seine Zukunft richtig erkannt und einen kühnen, glücklichen Griff gethan; andere Staaten folgten. Aber England war bereits gebunden. Es war ohne Erfolg, daß die öffentliche Meinung, daß die einsichtsvollsten Staatsmänner sich gegen das in Geltung gekommene System aussprachen.*)

So in England; werfen wir nun noch einen kurzen Blick auf Nordamerika. In jenen Staaten der Union, in denen die Verwandtschaft mit dem Mutterlande ihren Einfluß auf Anschauungsweise und Sitten übte, war die Entwicklung des Eisenbahnwesens derjenigen in England ähnlich, und in New-York, Massachusetts und andern Staaten überließ man die Eisenbahnen der Privatthätigkeit. Daß hier im Verlaufe der Zeit nicht ebenso grelle Nachteile hervorgetreten sind, muß einerseits der Allgewalt der öffentlichen Meinung, andererseits zum Theil auch der Bestimmung zugeschrieben werden, daß

*) Auch in Frankreich scheiterten an dem Widerstand der bereits mit den Süßigkeiten des Aktienwesens vertrauten Geldmacht die Vorschläge der Regierung, welche den Kammern die Ausführung der Eisenbahnen durch den Staat beantragt hatte.

sich der Staat mit den Unternehmern in den Gewinn theilt, sobald dieser 10 Prozent (7 Prozent ist der gewöhnliche Zinsfuß) übersteigt. — In anderen Staaten der Union suchte man sich den zur Wahrung der öffentlichen Interessen nöthigen Einfluß dadurch zu erhalten, daß sich die Staaten finanziell betheiligten, eine Betheiligung, welche bis zu zwei, ja drei Fünftheilen des Aktienkapitals anstieg, wie z. B. in Virginien, Südkarolina, Kentuki u. a. Schon hier hat man somit das System, welches die Mitwirkung des Staats ausschließt, verlassen. Aber noch mehr, der Kampf der öffentlichen Interessen mit der Gewinnsucht der Gesellschaften ist auch in Amerika nicht ausgeblieben und bereits hat er bei späteren Eisenbahnbauten in den westlichen Staaten, in Ohio, Indiana, Illinois u. s. w. dem System des Staatsbaues zum Siege verholfen.

Dieser kurze Ueberblick mag genügen, um die Hinweisung auf England und Amerika in ihrem richtigen Lichte erscheinen zu lassen.

Und wenn nun die Eisenbahnen vermöge ihrer Bestimmung nicht der Gewinnsucht der Privatspekulation überliefert werden dürfen, ist da nicht der Staat und zumal der freie Staat berufen, die Eisenbahnen durch die Gesamtheit und für die Gesamtheit zur Ausführung zu bringen; — wenn sich die Schienenwege vermöge ihres finanziellen Umfangs der normalen privatlichen Assoziation entziehen, ist es da nicht der Staat, und zumal der freie Staat, welcher zur Erreichung großer, allgemeiner gesellschaftlicher Zwecke die vollkommenste Assoziation bildet; und wenn endlich bei dem Konzessionsystem, das Monopol an die Stelle einer in der That und Wahrheit bestehenden freien Konkurrenz tritt, hat da nicht der Staat, und zumal

der freie Staat die heilige Pflicht, für die Befriedigung allgemeiner sozialer Bedürfnisse keine Monopollen in fremder Hand zu begründen, sondern selbst, nur durch die Rücksicht auf das allgemeine Wohl geleitet, die nöthigen öffentlichen Werke auszuführen!

Dies sind für uns die leitenden Ideen, indessen können wir diese Erörterung nicht schließen, ohne noch einige andere wichtige Momente hervorzuheben und einige der uns gemachten Einreden in's gehörige Licht zu stellen.

Wir haben oben gesagt, daß das Wesen der Privatunternehmung auf der Erzielung eines möglichst großen Gewinnes beruhe. — Gesellschaften werden sich daher nur mit solchen Bahnunternehmen befassen, bei welchen voraussichtlich Gewinn zu erwarten ist.

Werfen wir nun aber einen Blick auf die durchschnittliche Ertragsfähigkeit unserer schweizerischen Schienenwege, so überzeugen wir uns sofort, daß diese zum größten Theil für Privatunternehmer nicht lochend genug sind.

Von der Ausführung eines schweizerischen Eisenbahnnetzes, oder auch nur eines namhaften Theils desselben auf dem Wege der freien Konkurrenz zu sprechen, würde uns als bittere Ironie erscheinen. Und in der That, bis auf die neueste Zeit war die Ansicht vorherrschend, daß, sofern man es mit dem Eisenbahnwesen in der Schweiz ernst meine, die Mitwirkung des Staates unumgänglich sei: Meinungsverschiedenheiten bestunden weniger über das Ob als über das Wie. — Wir verweisen dießfalls auf die Eingabe, welche angefehene schweizerische Bankhäuser an die Bundesbehörden gerichtet haben; wir erinnern an die Motion, durch welche die Eisenbahnangelegenheit in der Bundesversammlung angeregt wurde; wir berufen uns auf die finanziellen Experten, welche des Bestimmtesten erklären, daß

in der Schweiz, während einer Reihe von Jahren, mittelst der freien Konkurrenz von Privatgesellschaften ohne Betheiligung des Staats keine Eisenbahnen entstehen können.

Und gewiß, Lit., wenn Sie unsern Standpunkt hinsichtlich der Auffassung der Eisenbahnfrage theilen, wenn Sie mit uns die glückliche nationale Lösung derselben als eine Lebensfrage für die Schweiz betrachten, wenn Sie ernstlich wollen, daß sich die schweizerischen Eisenbahnen über unser ganzes Land verzweigen, dann müssen Sie sich für das System des Staatsbau's erklären.

Die Zeiten des Eisenbahnschwindels und Eisenbahnfiebers sind vorüber und rings herum beweisen uns die neuesten täglichen Erscheinungen im Eisenbahnwesen, daß größere Unternehmungen ohne Staatsunterstützung gar nicht mehr zu Stande kommen; in Frankreich gibt es keinen einzigen und zwar gerade der größern Schienenwege, ohne namhafte Staatsunterstützung, ähnliche Erscheinungen bläen sich in Sardinien, in den deutschen Staaten, Desterreich, in Italien, abgesehen von jenen Unternehmungen, welche von den Staaten selbst ganz ausgeführt werden. Und für die Schweiz sollte hierin eine Ausnahme bestehen?

Es läßt sich wirklich kein stichhaltiger Grund dafür auffinden, daß sich ohne Mitwirkung des Staates fremde und einheimische Kapitalien in namhaften Beträgen schweizerischen Eisenbahnen zuwenden werden, während sich so zu sagen rings um uns herum Aktienunternehmungen mit Zinsengarantien dem nach Verwendung strebenden Kapitale anbieten. — Wir führen als Belege an, was uns die letzten Wochen in dieser Beziehung gebracht haben. — Der Paris = Lyoner Gesellschaft wurde auf einem Kapital von 200 Millionen eine Zinsengarantie

von 4 % auf 50 Jahre zugesichert. Aehnliche Zusicherung erhielt die luxemburgische Bahnunternehmung für 23 Millionen, Straßburg = Weissenburg. (nebst 3,000,000 Fr. Subvention) auf 12 Millionen, Charleroi = Wavre auf 8½ Mill., Dijon = Besançon auf 16 Millionen, und in Deutschland sind ebenfalls für verschiedene Bahnen, wie in der Pfalz, in den sächsischen Herzogthümern u. s. w. Zinsengarantien von 4 und 4½ % von den betreffenden Regierungen beantragt worden.

Und neben diesen neuen Unternehmungen vereinigen und verschmelzen sich die großen französischen Hauptlinien mit gesicherten Erträgnissen von 6, 7 und 8 Prozenten, übernehmen Verbindlichkeiten zu neuen Bauten und erhalten dagegen verlängerte Konzessionen auf 99 Jahre. Also auch hier Gelegenheit zu Geldanlagen mit bedeutend günstigeren Chancen, als wir mit unsern Eisenbahnprojekten anzubieten im Falle sind.

Wahrlich, Tit., es gehört fast Wunderglaube dazu, unter solchen Verhältnissen auf bedeutendes Zufließen des Kapitals zur Begründung schweizerischer Eisenbahnen zu hoffen. — Darum, noch einmal und mit allem Nachdrucke, wenn Sie, Tit., die Ausführung unserer schweizerischen Schienenwege mit uns als eine That der Selbsterhaltung betrachten, wenn sie Eisenbahnen wünschen, wenn Sie nicht Gefahr laufen wollen, neuerdings kostbare Jahre nutzlos verstreichen zu lassen, dann sehen Sie ab von dem Systeme des Gehenlassens, dann greifen Sie mit fester, entschlossener Hand selbst ein! —

Gehen wir weiter, so fühlen wir uns zu der Frage veranlaßt, wie reimt sich die Annahme der Minderheit, daß sich für schweizerische Eisenbahnunternehmungen ohne Staatsunterstützung Kapitalien finden werden mit der

gleichzeitigen Behauptung, die Schweiz werde zu 4 % kein Anleihen abschließen können?

Es scheint uns hierin einer jener Widersprüche zu liegen, deren der Standpunkt der Minderheit mehrere in sich schließt und den man nun dadurch zu lösen versucht, daß man die große Idee eines nationalen Eisenbahnnetzes über Bord wirft, und nur noch von einzelnen Linien, oder wie sich jüngst ein öffentliches Organ ausdrückte, davon spricht, „die schweizerische Nothwendigkeit walten zu lassen.“

Aber auch hierfür dürften die Geldmittel kärglich ausfallen.

Man solle — sagt man ferner — das Bedürfniß, die Verhältnisse sorgen lassen, da werde sich die Frage aufs Schönste und zu allgemeiner Zufriedenheit lösen; da gebe es keine Unzufriedenheit zwischen Gegenden, welche Schienenwege erhielten und solchen, welche dieselben entbehren müßten, da sei man überhaupt aller der Schwierigkeiten, welche die Ausführung des vorgeschlagenen Systems mit sich bringen werde, überhoben!

Wir sind nun allerdings weit entfernt, diese Schwierigkeiten zu läugnen, aber noch weiter, sie für allzu groß oder gar unüberwindlich zu betrachten. Was namentlich die Rivalitäten der konkurrierenden Linien betrifft, so sind es deren im Grunde nicht so viele, jedenfalls liegt aber hierin eine Schwierigkeit, welche nicht nur im Falle des Staatsbaues, sondern auch im Falle des Privatbaues beseitigt werden muß. Einmal muß der Kampf entschieden werden und die Frage ist darum nur die, auf welchem Wege die für das Gemeinwohl erspriesslichste Entscheidung herbeigeführt wird. — Wir haben oben gesorgt, daß der Bund nun das Schibolet

besitze, um den Geist kantonalen Selbstsucht zu bannen, und Fragen, wie die vorliegende, vom allgemein eidgenössischen Standpunkte aus zu entscheiden; aber fast scheint es, als ob man jenen bösen Geist wieder entfesseln, als ob man engherzigem Partikularismus die Bahn wieder eröffnen und sich in die traurige Zeit kantonalen Zerrissenheit zurückversetzen wollte, — denn der sogenannte Interventionsartikel der Minderheit scheint uns keine genügenden Garantien zu bieten. Wenn zwei oder drei Kantone, und zwar jeder für sich aus kantonalen Rücksichten sich nicht einigen können, wo sind dann die maßgebenden Interessen und Verhältnisse, auf die sich der Machtspruch der Bundesversammlung stützen soll? — Und wenn man uns einwirft, die Feststellung unserer Linien werde Unzufriedenheit erwecken, so fragen wir unsererseits, wie groß wird die Zufriedenheit in bedeutenden Gebietstheilen unseres Vaterlandes sein, wenn kraft des Art. 7, welcher dem Bunde nur im Falle der Verletzung militärischer Interessen ein Veto einräumt, der eine oder andere Kanton etwa eine Linie durchsetzt, welche gewisse Lokalinteressen allerdings fördern mag, welche aber mit den allgemeinen volkswirtschaftlichen, kommerziellen und politischen Interessen der Schweiz im Widerspruch steht, für deren Wahrung dem Bunde in den Minderheitsanträgen auch nicht die mindesten Rechte eingeräumt sind! — Und wie mit Beziehung auf die Stellung eines Eisenbahnunternehmens den allgemein schweizerischen Interessen gegenüber die Minderheitsanträge gegen große Mißstimmung keine Garantien darbieten, so fällt auch mit Beziehung auf die einzelnen Kantone der Vorwurf, daß unsere Vorschläge hinsichtlich der Bestimmung der Linien Un-

zufriedenheit erregen werden, auf die Minderheitsanträge zurück. Oder wie, Tit., wird eine betreffende Linie, welche von einem Kanton oder einer Gegend ungerne gesehen ist, mit größerer Befriedigung aufgenommen werden, wenn sie nicht etwa als Theil des allgemeinen Netzes, sondern in Folge eines speziellen Bundesmachtspruches ausgeführt wird. — Wir wiederholen daher, einmal muß die Frage der Linien ausgefochten, so oder anders entschieden werden, und die Frage ist nur die, bei welchem Systeme, bei demjenigen der Minderheit oder demjenigen der Mehrheit die Lösung eine den allgemeinen Interessen und Bedürfnissen entsprechendere sein wird? Die Majorität hofft, daß ihre Vorschläge auch in dieser Beziehung Ihre Zustimmung, Tit., erhalten werden. Wir sind auch überzeugt, daß redlicher Wille, Ausdauer und Beharrlichkeit auf diesem Gebiete das gewünschte Ziel erreichen werden, wenn Sie einmal, Tit., mit Beseitigung aller lokalen Tendenzen für unsern Eisenbahnbau einen breiten Grund gelegt haben werden.

Und gewiß, diese breite, feste Unterlage thut Noth, oder sollten Sie, Tit., etwa übersehen können, was unter jener sogenannten „schweizerischen Nothwendigkeit“ zu verstehen ist?

Ueberdies bitten wir Sie, Tit., zu berücksichtigen, daß auch bei dem Systeme der freien Konkurrenz sich Schwierigkeiten mannigfacher Art darbieten. Wir wollen für einmal nur eine Seite hervorheben und dieselbe an einem Beispiele klar machen. Angenommen, es handle sich um die Linie Bodensee-Zürich, so setzen wir nach den Anträgen der Minderheit wohl richtig voraus, daß die Kantone so weit immer möglich die Frage der Konzessionsvertheilung auf dem kantonalen Boden zu erhalten bemüht sein werden. Romanshorn-Zürich, —

nun, für diese Linie werden sich die beiden theilhaftigen Kantone Zürich und Thurgau behufs Ertheilung einer gleichmäßigen Konzession wohl verständigen können, aber ob sich für diese Linie eine Privatgesellschaft finden wird? — Alles scheint darauf hinzudeuten, daß die Privatindustrie sich vorzugsweise der obern Linie zuwendet. Um nun zur Ausführung von dieser schreiten zu können, sind Konzessionen von St. Gallen, Thurgau und Zürich nöthig. Wird Thurgau eine solche freiwillig ertheilen? Wir glauben, nein; man wird daher eidgenössische Intervention anrufen, mit andern Worten eine Konzession vom Bund erwerben müssen; — Konzessionen von den Kantonen, Konzessionen von dem Bunde, wird diese Komplikation für eine Gesellschaft lockend sein? — Bedingungen von links, Beschränkungen von rechts und hiezu stets die Aussicht auf die Konkurrenzlinie nach Romanshorn, welche sich Thurgau natürlich immer vorbehalten wird, wahrlich wir befürchten, der Zudrang zum Aktienzeichnen werde nicht zu stark werden. — Doch nein, wir täuschen uns, schon sind nahe an drei Millionen gezeichnet, und die fehlenden 18 Millionen werden auch noch fließen; wir sagen, die fehlenden 18 Millionen, denn Zürich-Bodensee soll doch nur eine Unternehmung bilden und über die gegenseitige Stellung unter sich ist man wohl zum Voraus einig? — So sollte man meinen, denn von jener Seite sagt man uns ja, gerade der Umstand, daß wir die Kantone nicht zusammenbringen würden, sei eine der schwächsten Seiten unserer Vorschläge; — diese Schwierigkeit muß also wohl bei dem von der Minderheit bevorworteten Systeme nicht bestehen. In St. Gallen ist man zufrieden, ob die Direktion in Frauenfeld, Winterthur oder Zürich etablirt werde, und ebenso setzt man in Zürich gar keinen Werth

darauf, den Sitz der Administration daselbst zu haben;— die Betheteiligungen von Korporationen und Gemeinden bringt man sich gegenseitig nicht in Anschlag und begründet hierauf keinerlei Ansprüche, die größere oder mindere Betheteiligung von Privaten natürlich noch viel weniger; mit einem Worte, jene gegenseitige Abwiegung der Verhältnisse, wie wir sie bei unserm Systeme als vollkommen berechtigt anerkennen, sie ist ein unbekanntes Wort! — Wir könnten ähnliche Beispiele mehr anführen und die Sache hätte wirklich ihre komische Seite, wenn sie nicht so ernst, wenn nicht Gefahr vorhanden wäre, daß die Entwicklung unseres Eisenbahnwesens unter verändertem Titel an neuen Auflagen der von früher bekannten Zürich=Baseler Eisenbahn= oder wohl richtiger Anti=Eisenbahnbestrebungen scheitern dürfte.

Es mag an dem Gesagten genügen, um Ihnen anzudeuten, was die Schweiz zu gewärtigen hat, wenn sie auf den Bau ihrer Eisenbahnen verzichtet. Dagegen sei es uns erlaubt, im Vorbeigehen auch hier auf einen kleinen Widerspruch aufmerksam zu machen, in den man sich von anderer Seite versetzt, wenn man einmal die Mitwirkung des Staates bei Eisenbahnunternehmungen grundsätzlich ausschließen zu wollen erklärt und dann so zu sagen im gleichen Augenblicke mit großen Kreditbegehren oder mit der Einladung zu Leistungen an die Kantone, Gemeinden und öffentlichen Korporationen gelangt?!

Kehren wir nach dem Bisherigen noch einmal zu dem Satze zurück, daß durch die Erstellung eines Netzes, alle Landestheile in den Genuß des neuen Verkehrsmittels gesetzt werden sollen, so kann die unmittelbare Ertragsfähigkeit nicht das ausschließliche Kriterium für die Beurtheilung der einzelnen Linien sein. Geschieht

dies doch, d. h. läßt man die Privatindustrie walten, so werden nur ganz wenige unmittelbar rentable Bahnteile, wie etwa die oben erwähnten, ausgeführt und dann muß für uns die Alternative eintreten, daß entweder die weniger rentablen Linien mit unverhältnismäßigen Opfern vom Staate doch übernommen werden müssen, oder daß zwischen den verschiedenen Landesgegenden das Gleichgewicht gestört wird, wie dies auch in England in hohem Grade der Fall ist. Und dies, Tit., ist gewiß ein Moment, das aller Berücksichtigung werth ist, denn wenn irgend ein staatliches Prinzip, so fordert vor Allen das demokratische die Begründung eines immer vollständigeren Gleichgewichts in den intellektuellen und materiellen Beziehungen der verschiedenen Landestheile. Hier gilt es also, Tit., dem demokratischen Prinzip einen neuen schönen Sieg zu erringen, hier eröffnet sich ein großes Feld, die Wahrheit und Lebenskräftigkeit unserer demokratischen Grundsätze aufs Neue zu bethätigen.

Auch hier müssen wir übrigens auf das Beispiel von Belgien verweisen, das seine Eisenbahnlinien, von welchen die einen an sich ertragsfähig, die andern dagegen in dieser Beziehung sehr wenig versprechend waren, in ein großes, einheitliches System vereinigte und hiemit den doppelten Zweck erreichte, erstens das neue Verkehrsmittel nach allen Richtungen seines Gebiets zu verbreiten und zweitens schon in den ersten Jahren aus dem ganzen Netze einen zur Verzinsung des Anlagekapitals wenn nicht ganz, doch sehr annähernd genügenden Ertrag zu ziehen.

Die Rentabilität einer Unternehmung hat aber, je nachdem sie sich befriedigend oder nicht befriedigend dar-

stellt, nicht nur bei der Entscheidung über Ausführung oder Nichtausführung einer Linie großen Einfluß, sondern sie führt, je nachdem sie sich gestaltet, auch im weiteren Verlauf zu wichtigen Konsequenzen. Schlägt ein Projekt finanziell gut ein, dann stecken die Gesellschaften die Dividenden ein; war aber die Spekulation schlecht, und kann die Unternehmung sich nicht halten, dann muß der Staat, wie die Erfahrung lehrt, am Ende doch interveniren, und Heil ihm, wenn er dann doch noch den Muth hat durchzugreifen, wie dieß in Oesterreich und Bayern geschehen ist, statt mit Zinsengarantien oder andern Subventionen die Gesellschaften zu unterstützen.

Stellen wir uns indessen, ganz abgesehen von dem Bishergesagten, für einen Augenblick auf den Standpunkt der Minorität, und nehmen wir an, daß sich für das schweizerische Eisenbahnnetz oder einen namhaften Theil desselben Unternehmer ohne irgend welche Mitwirkung des Staates finden würden, so steht uns fest, daß die Schweiz, wenn sie ihre Zukunft nicht preisgeben will, nur Konzessionen auf kürzere Zeit und mit sehr limitirten Tarifen ertheilen darf. Aber schwerlich werden sich — wir können uns auch hier auf anderwärts gemachte Erfahrungen berufen — auf diese Grundlagen Gesellschaften anbieten und die Alternative lautet darum:

Konzessionen mit den nöthigen Vorbehalten, aber keine Unternehmer, oder Unternehmer, aber Verzicht auf die Zukunft, —

Niedriglimitirte Tarife, aber keine Gesellschaften, oder Gesellschaften, aber hohe Tarife; —

sollte auch da die Wahl noch zweifelhaft sein? —

Gehen wir weiter, so begegnen wir der Einrede, daß der Eisenbahnbau von Staatswegen nicht populär sei und daß in der schweizerischen Bevölkerung die Abneigung gegen Staatsschulden kaum zu überwinden sein werde.

Anlehen, Staatsschulden, das sind allerdings Wörter von übelm Klang in unserm Vaterlande, welches bisher seinen Stolz darauf setzte, unter den vielen Staaten Europa's der einzige schuldenfreie zu sein; zumal Anlehen von solch' bedeutendem Betrage, wie sie zur Ausführung der vorliegenden Eisenbahnprojekte erforderlich sind. Mit dem Begriffe von Staatsschulden und Anlehen ist man stets geneigt, denjenigen von zerrüttetem Staatshaus halt und finanziellem Ruin zu verbinden und daher die Angst, die heilige Scheu, welche unser Schweizervolk davor empfindet. — Nichts ist auch erklärlicher, als dieses Gefühl, denn wenn wir die Entwicklung des Staatsschuldenwesens in den verschiedenen europäischen Staaten und seine Verheerungen verfolgen, wenn wir uns die Ursachen der Verschuldung, die Verwendung, welche die Anlehen gefunden haben, und die Art und Weise, wie die zur Verzinsung nöthigen Summen aufgetrieben wurden, vergegenwärtigen, so tritt uns die ernste Mahnung entgegen, unser Vaterland nicht in die gleiche verderbliche Bahn zu treiben.

Aber so ernst wir die Sache in dieser Richtung auffassen, so sehr müssen wir uns dagegen verwahren, daß man jene Begriffe nicht zu bloßen Schlagwörtern mache, um gewissen Antipathien gegen das Eisenbahnwesen beim Volke Eingang zu verschaffen.

Wenn ein leichtsinniger Verschwender oder ein ungeschickter Spekulant sich in Schulden stürzt, so sprechen wir gewiß nicht ohne Grund von ökonomischem Ruin,

wenn aber ein fleißiger Hausvater, ein tüchtiger Geschäftsmann den ihm gebotenen Kredit benützt, um seinen Erwerb zu erweitern, seine Einnahmen zu vermehren, so wird es keinem Vernünftigen einfallen, dieses Schuldenmachen als ein ruinöses zu bezeichnen. — Ganz ähnlich aber verhält es sich mit den öffentlichen Schulden und so verwerflich diese sind, wenn sie für einen niederlichen oder luxuriösen Hofhalt, für dynastische Kriege oder darum gemacht wurden, um nur die Zinsen älterer leichtfertig abgeschlossener Anlehen bezahlen zu können, so gerechtfertigt hinwieder sind sie, wenn sie eingegangen werden, um zum Wohle des Volkes neue produktive Kräfte zu wecken und zu entfesseln.

Und in diesem Falle befindet sich die Schweiz, wenn sie zur Erstellung eines schweizerischen Eisenbahnnetzes ein Anlehen kontrahirt. Nicht zur Bestreitung von Apanagen, nicht zur Besoldung von stehenden Heeren, sondern um eine Pflicht der Selbsterhaltung zu erfüllen, um eine neue Grundlage für eine segensreiche Zukunft zu gewinnen, dafür wollen wir ein Eisenbahnanlehen abschließen, mit dem wir ja überdies — und dies beliebt man gewöhnlich zu verschweigen — einen reellen Werth schaffen, welcher nicht nur mittelbar unserm Vaterlande reiche Zinsen tragen wird, sondern schon unmittelbar einen sichern Ertrag verspricht.

Also weg mit jenen hohlen Redensarten, welche der innern Wahrheit entbehren, weg mit jenen Schreckbildern, welche ohne alle Berechtigung Zuständen entlehnt werden, die nicht die unsrigen sind! —

Wir haben so eben bemerkt, daß es sich um die Begründung einer Unternehmung handle, welche einen sichern direkten Ertrag verspreche und wir werden die hierauf bezüglichen finanziellen Nachweisungen in einem

späteren Abschnitte folgen lassen. Hier sei uns vorläufig nur folgende Bemerkung erlaubt.

Angenommen das ganze Netz könnte mit einem Schlag erstellt werden, so bedürfte es hiezu eines Anlehens von ungefähr 125 Millionen Franken, angenommen ferner, die Eisenbahnunternehmung rentire gar Nichts, so hätte der Bund circa $2\frac{1}{2}$ Millionen Franken an Zinsen zu bezahlen. Eine große Summe allerdings und doch noch lange nicht so groß als die Ersparniß, welche das Schweizervolk auf seinen Transportkosten (Zeitgewinn nicht gerechnet) im Falle der Erstellung der Eisenbahnen machen würde und welche ein zuverlässiger Statistiker auf Fr. 4,346,000 berechnet hat *). Obige Annahme von gar keinem Ertrag ist nun aber ganz unstatthaft, denn das Netz wird ja nur nach und nach erstellt, und in den ersten acht Jahren werden nur solche Bahnen ausgeführt, welche, wie wir zeigen werden, keine oder nur geringe Zuschüsse erfordern; aber angenommen unsere später folgende Berechnung der Zunahme des Verkehrs sei unrichtig angenommen, es bleibe dieser nur auf seiner gegenwärtigen Höhe und angenommen ferner, das ganze Netz werde auf einmal erstellt, so ergibt sich immerhin noch eine Reineinnahme von mehr als 3 Prozent des Anlagekapitals**). In diesem Falle hätte somit der Bund höchstens noch 625,000 Franken an Zinsen zu decken. In welchem Verhältnisse nun steht diese Auslage zu der vorerwähnten Ersparniß! — Und wenn nun auch einmal in zwanzig Jahren der Bund in Folge außerordent-

*) Der englische Eisenbahnstatistiker Cardner schlägt die Gesammterparniß, welche England auf dem Eisenbahnverkehr macht, auf 7 bis 800 Millionen an, und hierauf eben beruht die Steigerung der Konkurrenzfähigkeit.

***) Siehe Beilage Nr. 7.

licher Umstände in den Fall kommen sollte, jene Summe zu bezahlen, werden Sie, Eit., deshalb auf die Erstellung des schweizerischen Eisenbahnnetzes verzichten? — Die Bundesversammlung hat keinen Anstand genommen durch den Zolltarif eine Last von 5 Millionen und durch den Posttarif eine solche von 1 Million auf den schweizerischen Verkehr zu wälzen und sie sollte sich nicht entschließen können, umgekehrt zu Gunsten dieses Verkehrs, ja nicht nur dieses Verkehrs, sondern unserer ganzen nationalen Entwicklung eine Chance von 625,000 Franken, und zwar eine Chance, die vor zwölf Jahren gar nie eintreten kann und nach allen Berechnungen gar nie eintreten wird; zu übernehmen!?

Aber die Kantone, sagt man ferner, wissen ja gar nicht, welche Verbindlichkeiten sie übernehmen, sie werden, auch abgesehen hiervon, keine Verbindlichkeiten übernehmen wollen.

Was zunächst die erstere dieser Einwendungen betrifft, so übernehmen die bei einem Eisenbahnunternehmen beteiligten Kantone die Hälfte des etwaigen Zinsenausfalls bis auf höchstens vier Prozent.

In dieser Richtung ist darum die Gränze scharf gezogen und auch über die Größe des Kapitalbedarfs lassen sich zum Voraus sehr annähernde Berechnungen aufstellen. Also Ungewißheit über das Maximum der zu übernehmenden Verbindlichkeiten kann es nicht sein, was die Kantone von der Theilnahme an den Eisenbahnunternehmungen abhalten kann.

Fragen wir nun aber, ob die etwa eintretenden Leistungen der Kantone deren Kräfte übersteigen, so müssen wir auch diese Frage verneinen. Wir wollen dies an einem Beispiel nachweisen.

Die Linie Zürich—Winterthur—Frauenfeld—Wyl—St. Gallen—Norschach erfordert, bei einem Anlagekapital

von Fr. 19,616,000 à 4 % einen Zins von Fr. 784,640, bringt man nur den gegenwärtigen Verkehr in Anrechnung, so ergibt sich schon eine Dividende, welche hinreicht um die Verzinsung zu decken und es wäre somit durch die Kantone nichts beizutragen; aber gesetzt nun, auch diese Rechnung sei noch zu günstig und die Rente werde nur $3\frac{1}{4}$ à $3\frac{1}{2}$ % betragen, so wäre durch die Kantone Zürich, Thurgau und St. Gallen zusammen die Summe von Fr. 49,040—73,560 zu bestreiten. Und dieß sollte die finanziellen Hülfsmittel dieser Kantone übersteigen? Wir müßten, Tit., befürchten, denselben zu nahe zu treten, wollten wir uns hierüber in nähere Erörterungen einlassen. Ebenso verhält es sich mit den übrigen Kantonen, was näher nachzuweisen, wir wohl füglich unterlassen können.

Gehen wir über zu der weitem Einwendung, die Kantone würden sich zur Uebernahme der betreffenden Verbindlichkeiten nicht bereit finden lassen, so geben wir zu, daß vielleicht der eine oder andere Kanton sich nicht gleich von Anfang herbeilassen wird, allein einmal mit dem Eisenbahnbau begonnen, wird die öffentliche Meinung mit unwiderstehlicher Gewalt das Werk fördern, und kein Kanton — wir sind es überzeugt — wird ihr auf die Dauer widerstreben können. Wie reimt sich übrigens — fühlen wir uns versucht zu fragen — die Behauptung, daß die Kantone die Uebernahme von Verbindlichkeiten ablehnen werden, mit der andern ebenfalls von jener Seite aufgestellten, daß der Begehrlichkeit der Kantone durch die Bezeichnung eines so ausgedehnten Netzes ein zu großer Spielraum eröffnet werde und daß der Bund durch die Kantone in zu große Unernehmungen werde gedrängt werden?

An die so eben berührten Bedenken schließt sich das Weitere an, es sei gefährlich, jetzt schon ein vollkommenes Netz aufzustellen, zu dessen Ausführung man verpflichtet sei, auch wenn die ersten Unternehmungen sehr unbefriedigende Resultate ergäben, zumal ein Netz, von so unverhältnißmäßigem Umfange.

Allerdings wird die Schweiz in 12—15 Jahren, wenn ihr ganzes Netz ausgeführt sein wird, nach Verhältniß ihrer Bevölkerung mehr Eisenbahnen haben, als die meisten Staaten jetzt schon besitzen, immerhin noch nicht so viel als England und nicht mehr als Sachsen jetzt schon haben. Berücksichtigen Sie nun überdies, daß allüberall die Eisenbahnen in rascher Ausdehnung begriffen sind, daß kein Semester vergeht, in dem nicht im Norden und Süden, im Osten und Westen neue Linien dem Verkehr übergeben werden, so werden Sie jenem angeblichen Mißverhältniß keine zu große Bedeutung beilegen. — Gehört ja auch unser schweizerisches Straßensystem unstreitig zu den vollkommensten und ausgedehntesten und weit entfernt, daß wir dieß je als einen Nachtheil betrachtet hätten, hat uns vielmehr der Anblick unserer vielverzweigten schönen, von Dorf zu Dorf und über Berg und Thal führenden Heerstraßen stets mit gerechtem Stolz erfüllt.

Und wenn es uns gelingt, Lit., durch eine glückliche Kombination auch unser Eisenbahnnetz möglichst vielseitig zu verzweigen, ohne dem Bund und den Kantonen erhebliche Opfer aufzubürden, sollte dieß ein Nachtheil unseres Systems sein? — Werden uns nicht vielmehr im Hinblick auf dasselbe ähnliche Gefühle, wie beim Anblick unseres Straßensystems erfüllen? Gewiß, sie liegt in unserm Volkscharakter tief begründet, die Forberung nach möglichster Verallgemeinerung aller In-

stitute zum allgemeinen Wohle, und namentlich der Einrichtungen zur Beförderung und Erleichterung des Verkehrs; nicht nur unsere Straßen, auch unsere Posten, und in neuester Zeit unsere Telegraphen tragen diesen ächt demokratischen Stempel, auch unsere Eisenbahnen werden sich dieser Forderung nicht entziehen können, und sollte je die Gegenwart dieß verkennen, so wird die Zukunft hierüber dereinst ihr Urtheil fällen.

Aber auch die Minderheit beruft sich auf die Zukunft. Wie, wenn die Erwartungen nicht realisirt, die Hoffnungen nicht erfüllt, die Berechnungen durch den Erfolg nicht bestätigt werden? In welche schwierige Lage wird dann der Bund, der durch das Gesetz zur Ausführung des ganzen Netzes verpflichtet ist, gerathen? Vorerst können wir nicht glauben, daß die Entwicklung des Eisenbahnwesens ausnahmsweise in der Schweiz eine ganz andere sein werde als anderwärts; aber wenn auch jener gefürchtete Fall eintreten sollte, so halten wir die Stellung des Bundes für keineswegs so schwierig, als dieß angenommen werden will, denn ohne die Betheiligung der Kantone wird ja nicht gebaut, und diese würden sich unter prekären Verhältnissen wohl zuerst weigern, die auf ihren Theil fallende Garantie zu übernehmen.

In dieser Garantie, d. h. in dieser Betheiligung der Kantone liegt überhaupt die sichere Gewähr, daß Nichts überstürzt, Nichts übereilt, und daß nur nach allseitiger, gründlicher Prüfung in der Sache vorgegangen werden kann. Wenn die Eisenbahnen wirklich so unpopulär sind, so kann ja das Volk durch das Organ der Großen Rätthe sein Veto einlegen und kein Kanton kann dann zur Mitwirkung gezwungen werden. Also auch nach dieser Seite bieten unsere Vorschläge die

Gewähr, daß den Kantonen gegen ihren Willen keine sie betreffenden Verbindlichkeiten auferlegt werden können.

Endlich haben wir noch der politischen Bedeutung, d. h. der Stellung von Privatgesellschaften dem Staate gegenüber in Kürze zu gedenken. Große Eisenbahngesellschaften sind eine einflußreiche nicht zu verachtende Macht im Staat, doppelt einflußreich in kleinen Staaten, und ist es in größern Ländern nicht möglich, sie in Schranken zu halten, um wie viel größer muß die Gefahr in kleinern sein, zumal, wenn der Schwerpunkt der Gesellschaft noch außer Landes ist. Dieß mögen namentlich Jene bedenken, welche aus Liebe zur Freiheit und Unabhängigkeit jede Erweiterung der Staatsthätigkeit mit eifersüchtigem Blicke betrachten. Und Jene, welche in der Schweiz das Wachsen der Centralgewalt vermeiden wollen, werden in der Organisation, welche wir vorgeschlagen, die nöthigen Garantien dafür finden, daß die Centralisation nur so weit geht, als es im Interesse des Ganzen und zum Besten der Theile nothwendig ist. Nein, nicht von diesen Seiten, sondern (angenommen, aber nicht zugegeben, daß sich wirklich Gesellschaften bilden) von übermächtigen Gesellschaften droht die Gefahr und wie in dieser Beziehung in England und Frankreich die Centralisation derselben mit Riesenschritten vorwärts geht, darauf haben wir bereits hingewiesen. Als das Eisenbahngesetz in der französischen Deputirtenkammer diskutiert wurde, sagte Lamartine *) „Il y a un sentiment qui m'a toujours puissamment travaillé en lisant l'histoire ou en voyant les faits : c'est l'horreur des corps, c'est l'incompatibilité de la liberté sincère, progressive, avec l'existence des corps dans un état

*) Lobet, des chemins de fer en France.

ou dans une civilisation. Je sais que ce n'est pas la pensée commune, qui leur attribue au contraire une sorte de corrélation avec la liberté, mais on ne fait pas attention que l'on entend alors la liberté aristocratique et non pas la liberté démocratique, et que si les corps résistent à ce qui est au dessus d'eux, ils oppriment de la même force tout ce qui est au-dessous. C'est la tyrannie la plus odieuse, parcequ'elle est la plus durable, la tyrannie à mille têtes, à milles vies, à mille racines, la tyrannie que l'on ne peut ni briser, ni tuer, ni extirper; c'est la meilleure forme que l'oppression ait jamais pu prendre pour écraser les individus et les intérêts généraux. Une fois que vous les avez créés ou laissés naître, ils sont maîtres de vous pour les siècles. Vous ne savez où les saisir et ils vous dominent. Les corps, ou, ce qui leur ressemble, les intérêts collectifs reconnus par la loi, c'est la même chose; c'est l'asservissement de tous les autres intérêts. On ne peut plus y toucher, sans qu'ils jettent un cri qui effraye ou qui ébranle tout autour d'eux. Les gouvernements libres ne sont pas plus affranchis de leur influence que les autres; ils se glissent par tout, dans la presse, dans l'opinion, dans les corps politiques, où ils trouvent des intéressés et des auxiliaires; leur cause a autant de soutiens qu'ils ont d'associés à ces intérêts. Mais que sera-ce, grand Dieu, quand vous aurez constitué en intérêt collectif et en corporations industrielles et financières les innombrables actionnaires que l'organisation des chemins de fer agglomère entre les mains des compagnies? . . . Vous engagez à jamais la concurrence, le produit, les améliorations de votre territoire tout entier. Le peuple aura beau demander,

se plaindre, accuser les tarifs, il sera et vous serez vous mêmes pour des demi-siècles ou pour des quarts de siècle en la puissance des compagnies. Vous leurs asservissez les intérêts du peuple et les intérêts généraux; vous les laisserez, vous, partisans de la liberté et de l'affranchissement des masses, vous qui avez renversé la féodalité et ses péages, et ses droits de passe, et ses limites, et ses poteaux, vous les laisserez entraver le peuple et murer le territoire par la féodalité de l'argent. Non, jamais gouvernement, jamais nation n'aura constitué en dehors d'elle une puissance d'argent, d'exploitation, et même de politique, plus menaçante et plus envahissante que vous n'allez le faire en livrant votre sol, votre administration à des compagnies!" — —

Und wahrlich die Worte Lamartines haben eine prophetische Bedeutung erlangt! Möge man sie beherzigen!

Wir gehen nun über zu der Beleuchtung der drei verschiedenen Systeme der Staatsbetheiligung, deren einzlässlichere Besprechung wir uns oben vorgenommen haben.

Bei der einfachen Zinsengarantie, dem Systeme, welches der eine der beiden finanziellen Experten bevorzuet, werden in der Regel diejenigen Vortheile erzielt, welche Privatunternehmungen eigen sind. Die Administration wird einerseits beweglicher, und in mancher Beziehung feinfühlicher sein, und andererseits liegt in der Verwaltungsweise solcher Unternehmungen eine sichere Schranke gegen das büreaukratische Element, vor dessen Verpflanzung auf unsern republikanischen Boden man nicht oft und nicht laut genug warnen kann. Allein

eben so wenig läßt sich selbst bei Konzessionen mit Zinsengarantie, wo doch der Einfluß des Staats noch größer sein sollte, verkennen, und die vielfachsten Erfahrungen haben dieß in fast allen Eisenbahnstaaten bestätigt, daß auch das sorgfältigst ausgearbeitete Pflichtenheft ungenügend ist, die Gesellschaften in ihren Schranken zu halten und die Interessen des Verkehrs und des Publikums vor den Eingriffen gewinnsüchtiger Unternehmer sicher zu stellen, sowie auch, daß in den meisten Fällen der Schwerpunkt der Unternehmung, wenn nicht gerade außer Landes, so doch außerhalb des Kreises, dessen Interessen berührt sind, verlegt wird.

Und untersuchen wir weiter, ob bei einer Vergebung der einzelnen Linien unter Zinsengarantie an verschiedene Gesellschaften — eine einzige, welche die Verbindlichkeit, das ganze Netz auszuführen, übernimmt, wird sich kaum anbieten — die von uns an die Spitze gestellte Bedingung, es dürfe die Mitwirkung des Bundes nur dann in Anspruch genommen werden, wenn es sich um die Ausführung eines allgemein schweizerischen Unternehmens, und nicht bloß einzelner günstiger oder begünstigter Linien von kantonaler oder lokaler Bedeutung handle, erfüllt wird, — so überzeugen wir uns, daß auch in dem in Frage liegenden Systeme hiefür keine Garantien liegen. Oder liegt es nicht auf der Hand, daß Privatgesellschaften, welche, wie bereits erwähnt, die Eisenbahnen lediglich als Selbstzweck auffassen, selbst bei der Garantie eines Zinsenminimums, *) eben nur die

*) Da man die Zinsengarantie und das Partialssystem namentlich darum dem Anlehen vorziehen zu müssen glaubt, weil man einen niedrigeren Zinsfuß zu erzielen hofft, so werden diejenigen, welche die beiden erstern Systeme bevorzugen, das zu garantirende Zinsenminimum auf 3, höchstens $3\frac{1}{2}$ % festzusetzen beabsichtigen, sonst

jenigen Linien, welche ein günstiges finanzielles Resultat in Aussicht stellen, übernehmen, alle übrigen aber, mögen sie noch so sehr im nationalökonomischen, politischen oder militärischen Interesse der Schweiz liegen, ihrem Schicksale überlassen werden, sobald sie keine Aussicht auf einen die Garantie übersteigenden Gewinn eröffnen. — Die von solchen Linien berührten Theile der Schweiz werden demnach entweder ohne Eisenbahnen bleiben, oder der Bund wird sie früher oder später mit großen Opfern zur Ausführung bringen müssen, während die Erträgnisse von den an Privatgesellschaften überlassenen finanziell günstigen Linien in die Taschen Anderer fließen. Wahrlich schon der Gedanke an die bloße Möglichkeit eines solchen Verhältnisses hat etwas Verletzendes und wir halten uns für verpflichtet, uns gegen ein System zu erheben, das solche Konsequenzen haben müßte, gegen ein System, das überdies den lokalen und kantonalen Egoismus, der Engherzigkeit und Eifersucht eine so breite Unterlage bieten würde! Wir wollen die Frage für einmal nach dieser Richtung nicht weiter verfolgen; es mag genügen, auf die Gefahren mit Nachdruck hingewiesen zu haben und wir enthalten uns um so lieber hier in Einzelheiten einzutreten, als wir der zuversichtlichen Hoffnung Raum geben, die Zukunft werde die Lehren der Vergangenheit zu nützen wissen.

Wie vom volkswirtschaftlichen Standpunkte die Zinsengarantie sich als nicht empfehlenswerth erweist, und die Hauptzwecke der Staatsmitwirkung unerfüllt bleiben, so gestaltet sich die Sache auch vom reinfinan-

würden sie selbst schon mit ihrem Haupt-Argumente in Widerspruch gerathen. — Wir machen diese Bemerkung für einmal ganz abgesehen davon, ob die Annahme der wohlfeilern Kapital-Aufbringung begründet ist oder nicht.

ziellen Standpunkt nicht vortheilhaft. Auf der einen Seite übernimmt nämlich der Staat die ganze Verbindlichkeit hinsichtlich der Verzinsung, überläßt dagegen dem Unternehmer unbedingt den ganzen Ertragsüberschuß, er trägt somit die schlechten und verzichtet auf alle guten Chancen. Wenn dieß schon unter der Annahme, daß das Eisenbahnwesen auf seiner gegenwärtigen Stufe stehen bleiben wird, ein kaum zu empfehlendes Verfahren ist, so erscheint es gerade zu als verwerflich, wenn man sich die Riesenschritte vergegenwärtigt, welche die technischen Wissenschaften in den letzten Jahren gemacht haben, und sonder Zweifel auch ferner machen werden. Unter solchen Auspizien für die Gegenwart Lasten übernehmen, welche einmal getragen nie wieder eingebracht werden können, gleichzeitig aber auf die ganze Zukunft verzichten, und die ganze Entwicklung des Eisenbahnwesens preiszugeben, das wäre eine Handlungsweise, für die uns gewiß unsere Nachkommen schlechten Dank wissen würden.

In finanzieller Beziehung ist nun ferner noch zu berücksichtigen, daß wenn jene Leitung fehlt, welche die Operationen zur Aufbringung der Kapitalien nach dem Stande des Geldmarkts bemißt und jeweils nur mit solchen Emissionen auf dem Markte erscheint, welche nicht niederdrückend wirken, — wenn die Bildung der verschiedenen Unternehmungen dem Zufall überlassen bleibt, und mehrere derselben gleichzeitig verfolgt werden, dieß ebenfalls von nicht unbedeutenden finanziellen Nachtheilen begleitet sein wird.

Wenn uns eingewendet werden wollte, daß in andern Staaten die Zinsengarantie dem direkten Staatsbaue vorgezogen worden ist, so müssen wir darauf aufmerksam machen, daß überschuldete Staaten in der Wahl und

Bestimmung ihrer finanziellen Hülfsmittel nicht mehr freie Hand haben und daß daher sehr oft das Bessere dem Möglichen weichen muß.

Ähnliche Bedenken haben wir gegen den zweiten Modus, für welchen sich der andere finanzielle Experte und der Bundesrath erklärt haben. Zwar wird dadurch, daß der Staat baut und verwaltet, und daß die Darleiher nur noch auf eine Quote des Mehrertrags über das garantierte Zinsenminimum Anspruch erhalten, eine den volkwirthschaftlichen Interessen schädliche Ausbeutung der Eisenbahnunternehmungen unmöglich gemacht, allein nach der andern Seite ergeben sich ganz dieselben Uebelstände, denn auch bei diesem Systeme ist die freie selbstständige Entwicklung des Eisenbahnwesens vernichtet. — Ein einziges Beispiel wird diese Behauptung genügend bestätigen. Nehme man irgend eine Eisenbahnlinie und denke sich dieselbe als abgeschlossenes Bahnunternehmen, zu welchem und auf welches von einer Anzahl Privaten das nöthige Kapital geschossen worden ist, so wird ohne Verletzung wohlervorbener Rechte an diesem Unternehmen später nichts mehr verändert werden können. Mögen die politischen oder wirthschaftlichen Bedürfnisse noch so sehr eine Veränderung der Zugrichtung, eine Verlängerung der Linie, oder den Anschluß von Zweigbahnen und deren Verschmelzung mit der Stammbahn wünschbar oder nothwendig erscheinen lassen; umsonst, der Staat hat sich des freien Verfügungsrechtes begeben. Entweder muß er sich dasselbe mit schwerem Gelde wieder erkaufen oder auf die Realisirung der im Staatsinteresse begründeten Pläne verzichten.

Und was jenes gewichtige, oben ausgesprochene Bedenken, daß nur die finanziell günstigen Bahnen Unternehmer finden würden, betrifft, so erheben wir dasselbe

auch hier, bei dem sogenannten Partialensysteme gewiß mit demselben Recht und darum auch mit demselben Nachdruck und wir stehen nicht an, unsere innerste Ueberzeugung dahin auszusprechen, daß sowohl von dem Systeme der Zinsengarantie, als demjenigen der Partialen Umgang genommen werden muß, wenn die Ausführung eines schweizerischen Eisenbahnnetzes und nicht bloß einzelner begünstigter Linien zur That und Wahrheit werden soll. Wir wiederholen aber auch hier, daß nur unter dieser Voraussetzung die Mitwirkung des Bundes eintreten darf.

Nach dem bisherigen haben wir endlich noch das dritte System, dasjenige des einfachen Anlehens zum Behufe der Ausführung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, zu welchem wir uns bekennen, etwas näher zu beleuchten.

Sowohl von Seite derjenigen, welche durchaus keine Eisenbahnen unter Mitwirkung des Staates wollen, als auch von den Vertretern der beiden von uns erörterten Systeme der Zinsengarantie und der Partialen wird auf das Bedenkliche einer Staatsschuld und den Widerwillen der öffentlichen Meinung hingewiesen. Indem wir im Allgemeinen auf das in dieser Beziehung bereits oben Gesagte verweisen, antworten wir im Weiteren auf diesen Einwurf mit den Worten des Experten, der das Partialensystem empfiehlt und dem mit Beziehung auf dieses die gleiche Einrede gemacht wurde. Er sagt nämlich: „Man kann sagen, die Eisenbahnfrage führe zu Staatsschulden. Dieses will ich auch keineswegs bestreiten; eine Zinsengarantie ist von einer wirklichen Staatsschuld nur in der Form unterschieden und wenn die vorgeschlagene Betheiligung des Staates als Staatsschuld will betrachtet werden, so findet dasselbe Ver-

hältniß während 60 Jahren bei den Privatgesellschaften eben so gut statt; und dann, was geschieht nach Verfluß von 60 Jahren? der Staat muß die Bahn zum Schatzungswerthe an sich kaufen, oder eine neue Konzession erteilen.“ — Von seinem eigenen Systeme giebt der Experte zu, und von der Zinsengarantie weist er es nach, daß beide im Wesen d. h. soweit es sich um die zu übernehmenden Verbindlichkeiten handelt, sich von der Staatsschuld nicht unterscheiden. Wie nun Andere, welche sich mit den Experten auf den gleichen Standpunkt stellen, dennoch den hier in Frage stehenden Einwurf gegen uns machen können, ist uns für einmal unerklärlich.

Ein weiteres Argument gegen unsere Ansicht geht dahin, es werde bei dem Partialensystem das zu garantirende Zinsenminimum niedriger limitirt werden können, als der im Falle einer Anleihe zu bewilligende Zinsfuß, da dem Darleiher bei jenem ein gewisser Antheil am Mehrertrag zugesichert werde; die Geldwelt sei gewinnfüchtig und spekulationslustig und werde darum einem Unternehmen, welches ihr $3\frac{1}{2}\%$ zusichere und die Chance auf 5, 6 und noch mehr Prozente eröffne, vor einem andern, das ihr für je und alle Zeit nur einen festen Zinsfuß in Aussicht stelle, den Vorzug geben, wenn der Zins des letztern nicht namhaft höher stehe.

Dieses Raisonnement scheint auf den ersten Anblick richtig zu sein, fassen wir dasselbe darum etwas näher in's Auge.

Untersuchen wir zunächst, wie es sich mit dem in Aussicht gestellten Gewinn verhält. Wenn auch Einzelne — und wir zählen uns zu denselben — den schweizerischen Eisenbahnen hinsichtlich der finanziellen Ergebnisse eine günstige Zukunft prognostiziren, so wagt die öffent-

liche Meinung in der Schweiz im Allgemeinen doch kaum auf mehr als $3\frac{1}{2}\%$ zu hoffen. Es ist dieß eine Thatsache, welche man uns nicht in Abrede stellen wird; und wenn nun die Zunächstbetheiligten selbst so geringe Hoffnungen hegen, wird dann auf dem Geldmarkte die eröffnete Chance schwer in die Waagschale fallen? — Wir können es nicht glauben, und zwar um so weniger, als die Darleiher ohne allen Einfluß auf die Administration und namentlich auf die Bestimmung der Tarife sein sollen, vielmehr halten wir dafür, daß sie in den Augen der Darleiher nichts gelten, und weder die Beschaffung des Kapitals beschleunigen, noch den Zinsfuß niedriger stellen wird.

Daß Jeder aus seinem Kapitale den möglichst hohen Zins zu ziehen wünscht ist richtig; namentlich werden oft kleinere Summen bei günstigen Chancen selbst bei geringerer Sicherheit des in Aussicht gestellten Ertrags so oder anders plazirt, allein gerade bei jenen großen Anlagen, welche hier vorzugsweise in Betracht kommen, ist Festigkeit der Renten eine Hauptbedingung. Den Beweis für die Richtigkeit dieser Ansicht liefern uns die Kurszettel der großen Geldmärkte. Schweizerische Eisenbahnen werden sich klassiren, wie die Aktien anderer Länder, nach dem Zins, den sie versprechen oder abwerfen. Partialen für irgend eine schweizerische Bahn werden erst Abnehmer finden, wenn ein Ertrag in Aussicht gestellt ist, nicht geringer als derjenige, den andere Unternehmungen ähnlicher Art gewähren. Wir haben oben gezeigt, wie der in Aussicht gestellte Ertrag gewürdigt werden wird; und wollte man einwenden, daß bei den meisten Eisenbahnaktien keine Zinsengarantie von Seite des Staates stattfindet, so erwiedern wir, daß in der Waage des Geldmarktes Aktien einer schon betrie-

benen Bahn mit einer regelmäßigen Dividende von 4 % mindestens eben so schwer, wenn nicht schwerer als die beantragten Partialen ziehen werden. Die thatsächliche Erfahrung tritt dort an die Stelle der Garantie, während ja gerade das, was die Partialen anziehend machen sollte, in's Reich des Problematischen und Unsichern fällt. Die Erscheinungen, welche sich hinsichtlich der Aktienurse zeigen, würden sich darum im Wesentlichen auch bei den Partialen wiederholen.

Ueberdies haben die vielen Täuschungen, welche den Kapitalisten auf dem Gebiete der Eisenbahnspekulationen erwachsen sind, eine gewisse Abneigung gegen dergleichen Kapitalverwendungen verbreitet, und so läßt es sich erklären, daß die Staatspapiere solcher Länder, die nicht überlastet sind, deren Haushalt geordnet ist und deren politische Verhältnisse keinen Umsturz befürchten lassen, in der Regel besser stehen als Eisenbahnaktien. In der Beilage Nr. 3 geben wir eine Zusammenstellung der Kurse von Ende Juni 1851 und Februar 1852, welche als Belege für die Richtigkeit unserer Ansicht dienen mag.

Werden endlich Gewinnsucht und Spekulationslust als maßgebende Faktoren angerufen und dabei die sogenannten Chancen auf $\frac{1}{2}$ oder $\frac{3}{4}$ % mehr oder weniger Dividenden als lockend in Anschlag gebracht, so dürfte hierin etwelche Verkennung der großen Geldoperationen liegen.

Nicht auf jene Chancen sind nämlich die großen Operationen gerichtet, sondern in der Regel bilden die Schwankungen der Kurse, herbeigeführt durch die veränderliche politische Weltlage, den Gegenstand der Spekulation, welcher allerdings die eröffnete Aussicht auf große Dividenden als Folie dienen muß.

Wir glauben hienit auch die Einrede der vorthellhaftern Kapitalbeschaffung widerlegt zu haben und indem wir nun zur weitem Beleuchtung des Anleihsystems übergehen, beginnen wir mit der Frage: Warum, wenn wie nachgewiesen, im Falle der Zinsengarantie oder des Partialensystems die zu übernehmenden Verbindlichkeiten für den Staat nicht geringer und die Kapitalbeschaffung nicht leichter sein werden, warum dann auf alle die unbestreitbaren Vorthelle verzichten, welche das Anleihsystem darbietet? Während bei den beiden ersten Systemen der Staat ohne Nutzen sich eines sichern spätern Gewinnes begiebt, auf die guten Chancen verzichtet, die unguünstigen hingegen übernimmt, erhält er sich im Falle des Letztern neben der Verbindlichkeit der Verzinsung auch die Möglichkeit des Gewinns, den die Bahnen bei größerer Ausdehnung, bei zunehmendem Verkehr, bei erleichtertem Betrieb unfehlbar abwerfen werden. — Während das einmal garantierte Zinsenminimum für mindestens fünfzig Jahre unbedingt feststeht, können die Serien eines Eisenbahnanlehens je in den günstigsten Momenten emittirt, ja es können sogar bei zurückgehendem Zinsfuß ältere weniger günstige Theile des Anlehens durch vortheilhaftere ersetzt werden. Während dem im einen Falle ein Verzicht auf alle die immensen Vorthelle, welche der Fortschritt der technischen Wissenschaft ganz unfehlbar auch in der Folge bringen wird, stattfindet, bleibt im andern der Staat im vollen Besiz der Zukunft des Eisenbahnwesens. Während bei einer Vergebung der schweizerischen Eisenbahnen an Privatgesellschaften wie bei der Emission von Partialen eine freie Grupirung der Eisenbahnen, eine nach unsern Interessen berechnete Reihenfolge in der Ausführung, eine selbstständige Entwicklung

unseres Eisenbahnwesens zur Unmöglichkeit wird, behält sich nach unserer Ansicht der Staat für alle Zeiten freie Hand. — Statt den Gewinnüberschuß auf den günstigen Bahnen an Fremde zu überlassen und etwaige Ausfälle auf weniger erträglichen mit gutem Gelde zu decken, erhält sich der Staat das Verfügungsrecht über jene zur Ausgleichung von diesen und wahrt sich hiedurch die Mittel zu einer möglichst schnellen, mit möglichst geringen Opfern verbundenen Ausführung der schweizerischen Schienenwege und zur Erleichterung der unterstützungsbedürftigen Bahnen. Und während endlich bei den Systemen, welche wir hier bekämpfen, dem lokalen und kantonalen Egoismus und engherziger Eifersucht ein ziemlich freier und weiter Spielraum geboten ist, giebt das unsrige die sichere Gewähr für eine nationale Auffassung und Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens.

Kann unter solchen Umständen die Wahl noch zweifelhaft sein? — Wir glauben: Nein und erklären uns aus innigster Ueberzeugung dafür, es seien die für die Errichtung der schweizerischen Eisenbahnen erforderlichen Kapitalien auf dem Wege des Anlehens zu beschaffen. Die nähern gesetzlichen Bestimmungen, unter welchen dieß zu geschehen hat, lassen wir hier unberührt, wir haben sie in dem unserm Berichte als Beilage Nr. 4 folgenden Gesetzesentwurf niederlegt.

Damit hätten wir denjenigen Theil unserer Aufgabe, der sich auf die Mitwirkung des Staates und die Art und Weise dieser Mitwirkung bezieht, erledigt, und es bleibt nur noch die Frage zu berühren übrig, wer, soweit es sich um die finanziellen Verhältnisse handelt, bei der bundesstaatlichen Organisation der Schweiz unter dem Begriff des Staates zu verstehen ist; der Bund oder die Kantone.

Wir gehen hinsichtlich dieses Punktes im Wesen mit den Vorschlägen des Bundesrathes und der Experten einig, wenn wir auch in der Form davon abweichen. Hinsichtlich der Form weichen wir ab, weil wir nach unserm Systeme nicht mehr die einzelnen Unternehmungen jede für sich auf dem Geldmarkte erscheinen lassen wollen, sondern weil der Bund als Kontrahent austritt, je nach Maßgabe des Bedürfnisses die Summen aufnimmt und in gleicher Weise sie den zur Ausführung reifen Linien zuweist. Im Wesen hingegen sind wir einverstanden, indem auch wir von der Ansicht ausgehen, daß der Bund nicht die ganze Last der zum Zwecke des Eisenbahnunternehmens einzugehenden Verbindlichkeiten allein übernehmen soll. — Erheben wir uns auf den gewiß vollkommen motivirten Standpunkt einer allgemein schweizerischen Unternehmung, so ist es allerdings der Bund, welcher die allgemeine Staatsidee vertritt; er hat ein allgemeines Interesse und diesem entsprechend auch eine allgemeine Verpflichtung zur Mitwirkung bei der Ausführung der Eisenbahnen. Allein auch die zu einer Eisenbahnlinie in unmittelbarer Beziehung stehenden Kantone haben an deren Ausführung noch ein spezielles Interesse, und wie der Schweiz als Ganzes aus der Ausführung des schweizerischen Eisenbahnnetzes große Vortheile erwachsen müßten, so würde sie nicht minder auch für die zunächst berührten Kantone von den glücklichsten Folgen sein. Eine Mitbetheiligung der Kantone ist daher nicht nur durch die Natur unserer föderativen Verhältnisse gerechtfertigt, sondern sie ist billig, ja mehr als billig, sie ist gerecht. — Sie ist gerecht, denjenigen Kantonen gegenüber, welche auf diese Weise in Mittheilenschaft gezogen werden, sie ist aber gerecht auch denjenigen gegenüber, welche nur ein allgemeines, nicht

aber ein spezielles Interesse an der Errichtung der Eisenbahnen haben. Die Idee, in wie weit innerhalb der Kantone auch noch einzelne Lokaltäten, die bei einer Eisenbahn besonders gewinnen, zur Mitwirkung angehalten werden könnten, wollen wir hier nicht weiter verfolgen, wohl aber können wir nicht umhin mit allem Nachdruck darauf hinzuweisen, daß es zum großen Werke des Zusammenwirkens und der Konzentration aller nationalen Kräfte bedarf.

Ziehen wir nun aus dem Bisherigen den Schluß, so haben die Kantone dem Bunde gegenüber für eine Quote der möglichen Ausfälle einzustehen, und wir glauben das richtige Verhältniß zu treffen, wenn wir Bund und Kantone zu gleichen Theilen in Anspruch nehmen. Es ist zwar vor einiger Zeit die hievon abweichende Ansicht geltend gemacht worden, bis auf vier Prozent solle die Verzinsung des Eisenbahnlehens vom Bunde übernommen werden, wogegen die beteiligten Kantone für das etwaige Mehrerforderniß bei der Verzinsung einzustehen hätten; *) allein wenn wir auch in mancher Beziehung mit der in dem unten angeführten Memorial zu Tage tretenden Anschauungsweise übereinstimmen, so können wir uns doch für einmal mit diesem Vorschlage nicht befreunden. Der Verfasser desselben ist ganz damit einverstanden, daß die beteiligten Kantone in Mitleidenschaft gezogen werden sollen und zwar aus denselben Gründen, welche wir oben dafür angeführt haben. Will man aber diese Mitbeteiligung zur That und Wahrheit machen, so scheint uns wirklich nur derjenige Verpflichtungsmodus der richtige

*) Sulle strade ferrate svizzere, memoria del dottore in leggi Valentino Pasini.

zu sein, nach welchem beide Kontrahenten, Bund und Kantone gleichzeitig einzustehen haben, sobald ein Zinsenausfall zu decken ist. Man kann am Ende das Verhältniß der beidseitigen Pflichtantheile noch modifiziren, denjenigen des Bundes vergrößern, denjenigen der Kantone vermindern, wenn sich nachweisen läßt, daß das Interesse des Bundes an der Erstellung der Eisenbahnen das überwiegende ist. Am Grundsatz wird hiedurch nichts geändert. — Wenn aber die Kantone nur für das Mehrerforderniß über vier Prozent haftbar erklärt werden wollen, so fühlen wir uns trotz der von Hrn. Pasini vorangestellten Prämissen zu dem Schlusse versucht, daß der Bund Alles zu übernehmen haben dürfte.

Wir gehen nämlich von der Voraussetzung aus, der Zinsfuß, zu welchem die Schweiz die zur Ausführung ihrer Eisenbahnen nöthigen Anlehen kontrahiren will, werde von der Bundesversammlung gesetzlich limitirt werden; -- und dabei glauben wir ferner mit Sicherheit annehmen zu können, es werde diese Limite auf höchstens vier Prozent festgestellt werden, da einerseits bei den bestehenden Konjunkturen eine höhere nicht nothwendig sein wird, um das Anlehen *al pari* abzuschließen, und da andererseits die Ansicht immer vorherrschend bleiben dürfte, es sollten die nöthigen Kapitalien nicht *à tout prix*, sondern immer nur unter gewissen Bedingungen aufgebracht werden. — Wo bliebe nun aber die Mitbetheiligung der Kantone? — Gewiß, der in Frage stehende Vorschlag mag gut gemeint sein, aber wenn man eine Mitbetheiligung der Kantone im Ernste will, wenn nicht der ungebührlichsten Begehrlichkeit Thür und Thor geöffnet werden soll, so muß er aufgegeben werden. — Hinsichtlich der nähern Ausführung verweisen wir

ebenfalls auf den beiliegenden Gesetzesentwurf, wobei wir nur noch daran erinnern, daß die Verpflichtung der Kantone für diese auch wieder Rechte mit Beziehung auf das Eigenthum und die Verwaltung bedingt. Ueber erstere bedarf es keiner weitern Bemerkung, auf letztere hingegen kommen wir im folgenden Abschnitte zurück.

Zum Schlusse daher nur noch Eines. Unsere Ansicht über das Wesen der Eisenbahnen überhaupt steht mit unserm Vorschlag über das Ausführungssystem der schweizerischen Eisenbahnen im engsten grundsätzlichen Zusammenhange. Möge die Bundesversammlung unsern Standpunkt auch zu dem Ihrigen machen; so ernst und schwer der erste Schritt voran, so segensbringend werden seine Folgen sein! —

Wir hoffen und erwarten das Beste; sollten wir uns aber täuschen, sollte man den Muth oder den Willen nicht haben, einen großen Entschluß zu fassen, dann, aber nur dann eröffne man unter möglichst schützenden Bestimmungen für die allgemeinen Interessen der Privatthätigkeit freie Bahn, beschränke dann aber die Mitwirkung des Bundes, so lange es sich nicht um die Ausführung eines nationalen Werkes handelt, auf die Anwendung des Gesetzes über Zwangsabtretung.

2.

Wenn wir im Bisherigen die finanzielle Begründung des Eisenbahnwesens besprochen haben, so bleibt uns nun als Zweites noch die Organisation desselben zu näherer Erörterung übrig.

Zwei Hauptbedingungen, welche nach verschiedenen Richtungen auseinander gehen, sind in dieser Beziehung zu erfüllen. Einmal ist auch im Eisenbahnwesen Einheit ein Haupterforderniß. Dann aber erfordert diese

Einheit wieder ihr Gegengewicht, auf daß organisches Leben den ganzen Körper durchdringe, auf daß auch die Glieder selbstthätig seien, und nicht ein starrer Mechanismus oder eine unsere Zustände vergiftende Bureaokratie die wohlthätigen Folgen des Eisenbahnwesens aufhebe und neutralisire.

Einheitliche Leitung ist nothwendig hinsichtlich der Feststellung des Netzes und der einzelnen Zugrichtungen, hinsichtlich der Organisation des Baues und Betriebs, hinsichtlich der Eintheilung des ganzen Netzes in Eisenbahngebiete, hinsichtlich der Reihenfolge in der Ausführung, hinsichtlich der finanziellen Operationen und endlich hinsichtlich der Oberaufsicht über die Verwaltung und das Rechnungswesen im Ganzen.

Es sei uns nun erlaubt an diese übersichtliche Aufzählung einige weitere Bemerkungen anzuknüpfen. Daß die Feststellung des Netzes und der einzelnen Zugrichtungen, die Vorschriften über Bau und Betrieb von der Bundesversammlung ausgehen müssen, wird von keiner Seite in Abrede gestellt werden wollen, ebenso wird man schon im Hinblick auf das Postregalgesetz die Bestimmung, daß die Herstellung von weitem Eisenbahnen im Innern der Schweiz oder von Verbindungslinien mit ausländischen Bahnen der Genehmigung des Bundes unterliege, kaum beanstanden. Um so lebhafter dürfte die von Bundeswegen vorzunehmende Eintheilung des ganzen Eisenbahnnetzes in Eisenbahngebiete bestritten, und dagegen die ungehinderte und selbstständige Gruppierung, wie sie in den Vorschlägen des Bundesrathes und der Experten liegt, vertheidigt werden.

Nach diesen Vorschlägen würden die einzelnen Unternehmungen sich organisiren und so wie dieses erfolgt ist, auch die Unterstützung des Staates genießen. Es liegt

auf der Hand, daß hienach diejenigen Bahnstrecken, welche ein finanziell günstiges Resultat versprechen, nicht nur weit schneller als andere zur Ausführung kommen würden, sondern daß die Vereinerung derselben mit andern weniger günstigen Linien zu einem Unternehmen beharrlich abgelehnt werden würde. Es mag dies im wahren oder vermeintlichen Interesse der zunächst Bethetheiligten liegen, im Interesse der Gesamtheit liegt es aber sicherlich nicht, denn es kann aus den verschiedensten Motiven nicht im Willen des Bundes liegen, daß unter Mithülfe der von ihm übernommenen Garantien die günstigen Linien zur Ausführung kommen, daß aber durch ihre Abtrennung vom Ganzen die weniger günstigen unausgeführt bleiben oder um so größere Opfer erfordern.

Vielmehr scheint uns gerade in einer glücklichen Lösung dieses Theils der Frage eine der Hauptbedingungen für die Begründung eines wahrhaft schweizerischen Eisenbahnsystems zu liegen, denn nur durch die zweckmäßige Verbindung von guten mit weniger guten wird es möglich sein nach und nach alle Linien zur Ausführung zu bringen und zwar ohne reelle Nachtheile für jene und ohne zu große Opfer für diese. Zu dem Ende muß durch die Bundesgesetzgebung unter sorgfältiger Erwägung der gegenseitigen Ertragsfähigkeit der einzelnen Linien, sowie der geographischen, finanziellen und wirthschaftlichen Verhältnisse die Gruppierung und Eintheilung zu Eisenbahngebieten vorgenommen werden.

Damit soll nun aber keineswegs gesagt sein, daß die Kantone diesen Bundesbeschlüssen unbedingt und willenlos preisgegeben sein sollen. Die Zustimmung der Kantone ist ja erforderlich schon dem Bunde gegenüber,

betreffend die Uebernahme der Rückgarantie im Falle eines Zinsenausfalles und sie ist ferner nothwendig hinsichtlich der unter mehreren Kantonen zum Zwecke einer Eisenbahnunternehmung zu treffenden Vereinbarung *)

Die Omnipotenz der Bundesgesetzgebung hat daher nur den Sinn, daß jede Eisenbahnlinie nur als Theil des Eisenbahngebiets, dem sie zugetheilt ist, zur Ausführung kommen kann. Es sind nun freilich Fälle denkbar, wo eine Verständigung unter den Kantonen nicht zu Stande kömmt, und für diese Fälle muß die Gesetzgebung den nöthigen Spielraum gewähren. Wir setzen aber großen Werth darauf, daß solche Fälle vor die Bundesversammlung gelangen, indem wir in der Behandlung derselben vor diesem Forum das Schwert des Damokles erblicken, das drohend über kantonaler Engherzigkeit hängt, wenn an dieser die Verständigung gescheitert sein sollte.

Der Gesetzesentwurf, auf den wir schon wiederholt verwiesen haben, enthält auch hinsichtlich dieses Punktes die Grundbestimmungen; in einem zweiten (Beil. Nr. 5) haben wir die weitere Ausführung versucht. —

Gleichzeitig bestimmt dieser zweite Entwurf auch die Reihenfolge der Ausführung, die uns nach zwei Richtungen hin nothwendig zu sein scheint, einerseits um die Termine zu bestimmen, innert welchen die verschiedenen Linien, sofern die gesetzlichen Bedingungen erfüllt

*) In dieser Vereinbarung liegt, beiläufig gesagt, ein sehr praktisches Ausgleichungsmittel für die Kantone unter sich. Kantone, welche eine weniger rentable Linie eines Eisenbahngebiets vertreten, wird dieß bei Bestimmung der sie treffenden Quote an der Verzinsung billigerweise in Anschlag gebracht werden können.

sind, ausgeführt werden müssen, andrerseits die Fristen, innert welchen die Kantone ihre Entschliessungen abzugeben haben. Beides spricht zu sehr für sich selbst, als daß dieß noch einer weitem Motivirung bedürfte. Was die Prinzipien betrifft, welche bei der Reihenfolge entscheiden, so müssen dieß nach unserer Ansicht folgende sein; Vor allem dürfen nur diejenigen Linien, welche einen sichern Ertrag versprechen, zuerst in Angriff genommen werden; es ist dieß durch die Rücksichten auf die Finanzen des Bundes und der Kantone geboten, nicht minder liegt dieß aber auch im wohlverstandenen Interesse der übrigen Linien, denn nur auf diesem Wege wird auch für diese die Ausführung gesichert. Würde ein anderer Modus eingehalten, so könnte leicht der Fall eintreten, daß Bund und Kantone gleich von Anfang an namhafte Zinsausfälle zu decken hätten, was sehr wahrscheinlich einen bedauerlichen Rückschlag auf weitere Unternehmungen äußern dürfte. Wenn hingegen mit rentablen Bahnen begonnen wird, so werden vorab solche Zuschüsse nicht nöthig sein, und ferner werden diese Bahnen auch für minder gute zu kräftigen Stützpunkten werden, oder mit andern Worten diejenigen Linien, welche nur für sich ausgeführt, keinen hinreichenden Ertrag gewähren, werden durch den Anschluß an andere bereits betriebene, ebenfalls ertragsfähig werden.

Im Vorbeigehen haben wir hier noch einem Bedenken zu begegnen, das hie und da laut wird, wenn es sich um die Reihenfolge der zu erstellenden Eisenbahnen handelt. — Es werde nun freilich, so sagt man, ein vollständiges Eisenbahnnetz in Aussicht gestellt, allein es geschehe dieß eben nur darum, um in den Räthen eine Mehrheit zu gewinnen, später werde man die Sache

schon zu beschränken wissen, und so werde es kommen, daß allerdings einige begünstigte Linien ausgeführt würden, die andern hingegen ihrem Schicksale überlassen blieben. — Wir unsererseits aber haben vor allen Dingen zu unsern Bundesbehörden das Vertrauen, daß sie, wenn einmal ein schweizerisches Eisenbahnnetz gesetzlich festgestellt sein wird, sich dessen allmälige Ausführung auch ernstlich und redlich zur Aufgabe machen werden. In Weiterm beruhigen uns die Erfahrungen, welche in dieser Beziehung in andern Ländern gemacht worden sind, und welche unbedingt die Thatsache feststellen, daß der Eisenbahnbau nirgends beschränkt, abgebrochen, verkümmert worden ist, sondern daß sich vielmehr überall den vollendeten Gliedern eines Netzes stetsfort neue anschließen. — Und endlich können in die Eisenbahngesetzgebung selbst Garantien dafür gelegt werden, daß für sämtliche Theile eines Eisenbahngebietes, ob sie einer früher oder später zur Ausführung kommenden Serie angehören, die Verständigung zwischen dem Bund und den Kantonen und zwischen diesen unter sich erfolgt sein muß, bevor zur Ausführung irgend einer dem betreffenden Bahngebiete angehörenden Linie geschritten werden kann, wobei allerdings Fälle, in denen eine Verständigung durchaus nicht möglich ist oder das ganze Kapital nicht sofort aufgebracht wird, vorgesehen werden müssen. In Beilage 5, Art. 4 und 5 haben wir versucht, auch diese Frage zu lösen.

In Weiterm sind bei der Bestimmung der Reihenfolge die einzelnen Glieder des Netzes so aneinander zu reihen, daß der momentane Ausfall des einen oder andern Gliedes ohne störenden Einfluß auf die Entwicklung des Ganzen bleibt. Wir halten dafür, die vorgeschlagene Reihenfolge entspreche nicht nur allseitig

den im Vorstehenden aufgestellten Bedingungen, sondern sei überhaupt diejenige, welche selbst bei vollständig freigegebener Bewegung die Entwicklung des Eisenbahnwesens, vorausgesetzt, daß Eisenbahnen ohne Mitwirkung des Staates entstehen, befolgen würde, sofern keine äußern Einflüsse sich geltend machen.

In wie weit und warum einheitliches Handeln in Beziehung auf die finanziellen Operationen zur Beschaffung und Verzinsung des Kapitals nothwendig ist, haben wir bereits an einer andern Stelle nachgewiesen, wir kommen daher hierauf nicht zurück, dagegen müssen wir hier noch einmal in Kürze der Verwendung der Erträge erwähnen, obgleich wir auch diesen Punkt im Vorangehenden ebenfalls schon berührt haben. Wir sagten nämlich, zu einer nationalen und patriotischen Auffassung der schweizerischen Eisenbahnfrage gehöre namentlich auch die Verwendung der Vorschüsse auf rentablen Bahnen zu Gunsten von solchen, deren Ertrag nicht genüge, um die Kapitalzinsen zu decken.

Wir können nicht umhin auch in dieser Beziehung auf das Beispiel Belgiens zu verweisen, denn auch die Linien, welche das belgische Eisenbahnnetz bilden, sind hinsichtlich ihrer Ertragsfähigkeit sehr von einander verschieden. Ein schon im Jahr 1839 erstatteter offizieller Bericht sagt, nachdem er vorausgeschickt, daß die Total-einnahme 5 % des Anlagekapitals betrage, von den damals vollendeten Sektionen Folgendes:

„Es ergibt sich für die vollendeten Eisenbahnlinien folgende Klassifikation:

- 1) Sektionen, welche einen schönen Ertrag geben, wie Brüssel-Mecheln, und Mecheln-Antwerpen,
- 2) Sektionen, welche 2—3 % ertragen, wie Mecheln-Tirlemont, und Mecheln-Gent und

3) Sektionen, welche nicht einmal ihre Betriebskosten decken.

Es stellt sich somit heraus, daß die Einnahmen von zwei Sektionen, die hinsichtlich ihrer Länge nicht den sechsten Theil des ganzen Reges betragen, hinreichen, um für alle übrigen die Interessen zu vervollständigen und die Verluste zu decken.

Dieses Ergebnis ist kein definitives, es wird eine verhältnißmäßige Vermehrung in den Einnahmen aller Linien eintreten.“

Und gewiß, wenn wir für die Annahme ähnlicher Grundsätze an den eidgenössischen Sinn unserer Bundesbehörden, an den eidgenössischen Sinn unserer Bevölkerung appelliren, so wird uns keine abschlägige Antwort zu Theil werden. — Oder wer in unserm Vaterlande würde es vorziehen, die Erträgnisse gut rentirender Bahnen an Darleiber, welche uns wahrscheinlicher Weise zum weitest aus größten Theil ferne stehen, zu überlassen, statt sie zur weitem Ausbreitung und Unterstützung des schweizerischen Eisenbahnwesens zu verwenden? — Wir können nicht umhin, uns hier auf einen der wichtigsten amerikanischen Baugrundsätze zu berufen, der dahin lautet: Baue nach deinen Mitteln, so viel Bahnen als du kannst, doch setze deine Kräfte nicht allein an die Hauptstränge, und erschöpfe dich nicht zum Nachtheile der tributären Routen. Erhalte und schaffe der Hauptbahn als dem Arme auch die Hände und Finger durch Duer- und Seitenbahnen.

Für die von uns empfohlene Art der Unterstützung spricht aber auch der eigene Vortheil derjenigen Linien, deren Vorschüsse übertragen werden sollen, denn je mehr sich das schweizerische Eisenbahnnetz ausdehnt, um so sicherer wird ihre eigene Stellung, um so größer ihr eigener Verkehr, um so mehr gewinnen die von ihnen berührten

Gegenden. Zur Feststellung dieser Verhältnisse bedarf es aber einer centralisirten Administration, wir glauben daher auch in dieser Beziehung eine gewisse einheitliche Leitung nothwendig. Schützende Bestimmungen in dem Sinne, daß stets zuerst die eigenen Einbußen eines Bahngebiets auszugleichen sind, ehe die Verwendung zu Gunsten von andern eintritt, müssen natürlich im Gesetz ihre Stelle finden. Um übrigens die Art und Weise, wie diese Berechnungen stattzufinden haben, einigermassen anschaulich zu machen, lassen wir in Beilage Nr. 6 ein Beispiel folgen.

Endlich ist Einheit erforderlich in der Beaufsichtigung des Geschäftsganges im Ganzen und Großen, sowie zur Revision des Rechnungswesens. —

Wenn wir nach dem Bisherigen eine zentrale, einheitliche Leitung unseres schweizerischen Eisenbahnwesens als nothwendig und heilsam bezeichnen zu müssen glauben, so verkennen wir hinwieder die Gefahren nicht, welche in zu weit getriebener Zentralität, ohne das entsprechende Gegengewicht liegen. Wir haben oben die Thatsache zugegeben, daß die Administrationen von Privatunternehmungen in der Regel feinfühlicher und beweglicher seien; wir nehmen keinen Anstand beizufügen, daß sie gewöhnlich auch eine gewisse freiere Geschäftsbehandlung vor bürokratischen Verwaltungen voraus haben. Ist es doch natürlich, daß in einem Organismus, dessen einzelne Glieder mit einer gewissen Unabhängigkeit und Selbstständigkeit ausgestattet sind, sich auch größere Selbstthätigkeit entwickelt, als unter Institutionen, vermöge welcher alle Anordnungen und Befehle von einem Punkte ausgehen und gewöhnlich gedankenlos vollzogen werden.

Wir legen dieser Seite der Frage ein sehr großes Gewicht bei, und je größer und ausgedehnter der Ra-

tur der Eisenbahnunternehmungen gemäß der ganze Verwaltungsorganismus sein muß, um so größer erscheinen uns die angedeuteten Uebelstände, um so größer erscheint uns namentlich die Gefahr jener verderblichen Bürokratie, welche nach und nach alle Selbstthätigkeit im Volke erstickt und ihm die Gewohnheit gibt, Alles vom Staate zu erwarten, Alles ihm zuzumuthen, aber auch Alles ihm zur Last zu legen; — jener Bürokratie, die im Widerspruch steht mit allen Bedingungen wahrer Freiheit und deren jüngstes Kind jene Richtung ist, welche den Staat als eine Versorgungsanstalt für Alle betrachtet, die unfähig sind, sich auf dem Wege bürgerlicher und häuslicher Tugend eine ehrenwerthe Stellung in der menschlichen Gesellschaft zu sichern.

Wahrlich, die Gefahren dieser Richtung liegen uns näher, als Manche glauben und es bedarf der ange strengtesten Wachsamkeit, um ihr Eindringen abzuhalten.

Dies ist der eine gewichtige Grund, warum wir uns eine nicht bürokratische Organisation zur Aufgabe machen müssen. Als zweites Motiv führt uns die finanzielle Betheiligung der Kantone dazu, kein vollständig zentralisirtes Verwaltungssystem zu adoptiren, denn mit der Verpflichtung der Kantone, an den Lasten beizutragen, erwächst ihnen auch das Recht, an der Verwaltung theilzunehmen.

Und endlich ist es gewiß vollkommen gerechtfertigt, wenn in einer so wichtigen, in alle Verhältnisse so tief eingreifenden Angelegenheit auch die verschiedenen lokalen Interessen ihre Vertretung haben.

Gestützt auf alle diese Erwägungen können wir daher jenen Vorschlägen nur beipflichten, nach denen für die einzelnen Eisenbahngebiete innert gewissen Schranken selbstständige Verwaltungsräthe aufgestellt werden

sollen, die theils vom Bunde, theils von den theilhaftigen Kantonen zu wählen wären.

Diese Verwaltungsräthe würden, wir sind es überzeugt, alle diejenigen Eigenschaften in sich vereinigen, welche die Administrationen von Privatunternehmungen so vortheilhaft auszeichnen, und gleichzeitig, da bei ihnen Gewinn- und Monopolsucht nicht wirksam sein können, die Vorsorge für die öffentlichen Interessen zu ihrer alleinigen Richtschnur nehmen.

Wie viel Schönes und Großes hat nicht schon in unserm Vaterlande die Thätigkeit und Aufopferungsfähigkeit patriotischer Männer gewirkt! — Haben wir darum nicht ein Recht zu hoffen, daß derselbe Geist sich auch im Eisenbahnwesen bewähren werde? und wenn die Verwaltungsräthe der verschiedenen Eisenbahngebiete in Wirksamkeit treten, wird sie nicht ein edler Wettstreit beseelen, durch kräftige Förderung der allgemeinen wie der besondern Interessen, das ihnen gewordene Mandat ehrenvoll zu erfüllen, ein Wettstreit, der wohl noch schönere Früchte tragen wird, als das Jagen und Ringen nach reichen Prozenten! —

VII. Größe und Umfang der schweizerischen Eisenbahnunternehmung.

Nachdem wir nunmehr die Stellung des Staates zur Eisenbahnunternehmung erörtert haben, liegt es ferner in unserer Aufgabe, die Größe der Verbindlichkeiten, welche er nach unserer Ansicht zu übernehmen haben würde, mit einem Worte, den ganzen Umfang der Eisenbahnunternehmung, in einem getreuen, möglichst klaren Bilde darzustellen.

Die Aufgabe, welche wir uns in diesem Abschnitte gestellt haben, ist eine sehr umfangreiche, und umfaßt nicht minder wichtige Seiten der Eisenbahnangelegenheit, als die bereits erörterten Fragen.

Der Umfang des Unternehmens und das Gewicht der aus demselben für Bund und Kantone hervorgehenden Verbindlichkeiten wird nämlich bedingt:

- A. Durch die Bestimmung des schweizerischen Eisenbahnnetzes,
- B. durch dessen Anlagekosten, das Zinsenerforderniß des Anlagekapitals, die Betriebskosten und durch die Ertragsfähigkeit der schweizerischen Eisenbahnen.

A.

Das schweizerische Eisenbahnnetz.

Als erster Einwurf, wenn es sich um die Ausführung schweizerischer Eisenbahnen handelte, stellte sich früher die technische Unmöglichkeit dar. Aber die Zweifel, welche in dieser Beziehung noch hie und da walten mochten, sind gehoben und es steht nun fest, daß nicht nur einzelne abgerissene Linien technisch möglich sind, sondern daß ein wohl kombinirtes Netz ausführbar ist, und zwar ohne daß durchschnittlich größere Schwierigkeiten zu überwinden wären, als in andern Staaten beim Eisenbahnbau zu besiegen waren, und ohne daß sich durchschnittlich ausnahmsweise, den Betrieb erschwerende Steigungsverhältnisse ergeben. In Bezug auf beide hier berührte Verhältnisse, welche bei der Würdigung von Eisenbahnprojekten ganz besonders in Betracht kommen, verweisen wir auf den technischen Expertenbericht, so wie namentlich auch auf die der bundesrätlichen Botschaft beigegebenen Längenprofile sämtlicher projektirten

Eisenbahnen. Hier sprechen nackte Zahlen und mit mathematischer Sicherheit gegebene Linien, und jede weitere Argumentation von unserer Seite wäre mehr als überflüssig.

Eine zweite Frage dagegen ist die, ob dasjenige Eisenbahnetz, welches sich gestützt auf die vorgenommenen Studien, als das technisch-vortheilhafteste ergibt, auch zugleich unsern Verkehrsinteressen, unsern kommerziellen, politischen und militärischen Zwecken entspricht. Neben der technischen ist die nationalökonomische Zweckmäßigkeit ein Haupterforderniß. Die technischen Experten haben zwar einige hierauf bezügliche Grundsätze an die Spitze ihres Gutachtens gestellt, und es hieße gewiß ihre hohe Einsicht verkennen, wenn wir annehmen wollten, bei der Abfassung des technischen Berichts wäre den volkswirthschaftlichen Zwecken gar keine Berücksichtigung geworden. Allein immerhin darf wohl behauptet werden, daß die technischen Momente andern Rücksichten übergeordnet worden sind. Und so mußte es auch sein, eine solche Behandlungsweise lag ganz in der Aufgabe und Stellung der Experten, ganz abgesehen davon, daß sie als Fremde mit unsern Verhältnissen und Bedürfnissen nicht hinlänglich vertraut sein konnten, während umgekehrt gerade ihre Eigenschaft als unbetheiligte Fremde ihrer technischen Würdigung der verschiedenen Linien um so größern Werth verleiht. Bei den folgenden Arbeiten wurde das von den H. H. Stephenson und Swinburne vorgeschlagene Eisenbahnetz ohne weitere Kritik von den finanziellen Experten als Grundlage adoptirt, wenigstens finden wir in ihrem Berichte keine Spuren einer nach dieser Richtung vorgenommenen Untersuchung. Sei es, daß man mit den gemachten Vorschlägen vollkommen einverstanden war, sei es, daß die Autorität und der be-

rühmte Name des einen der technischen Experten zu sehr imponirten, oder sei es endlich, daß man sich scheute, auf diesem oder jenem Punkte eine Kontroverse zu provoziren, von der man nachtheilige Folgen für die ganze Eisenbahnfrage befürchtete; genug, man stellte sich unbedingt auf den Standpunkt des technischen Gutachtens.

Wir aber können uns unmöglich entschließen, ein Gleiches zu thun und trotz aller Verehrung, die wir dem Genius des Hrn. Stephenson zollen, halten wir uns verpflichtet, den Maßstab unserer schweizerischen Interessen an die gemachten Vorschläge zu halten; wir sagen ausdrücklich: verpflichtet, denn nach unserer Ueberzeugung besteht hier eine Lücke in den ausgeführten Arbeiten, welche nothwendig ausgefüllt werden muß.

Die Hauptrichtungen und Hauptverzweigungen eines schweizerischen Eisenbahnnetzes sind durch die Natur gegeben, und mit den von der Natur bezeichneten Richtungen fallen im Wesentlichen auch die durch unsere volkswirthschaftlichen Bedürfnisse geforderten Linien zusammen. In unsern Hauptthälern entwickelte sich die gewerbliche Thätigkeit unserer Bevölkerung, durch unsere Hauptthäler ziehen unsere belebtesten Straßen, und in eben diese Hauptthäler fallen auch die Eisenbahnen. Auch wird die Verknüpfung des Bodensees mit dem Genfersee, der Anschluß an die bei Basel ausmündenden deutschen und französischen Eisenbahnen, die Verbindung mit dem Vierwaldstättersee als dem Knotenpunkte der Urschweiz von keiner Seite in Frage gestellt werden wollen.

Also nicht hierüber, sondern nur darüber, ob diese oder andere Hauptzwecke durch die vorgeschlagenen Mittel am besten erreicht werden, sei es uns erlaubt, unsere Prüfung walten zu lassen.

Daß auch in dieser Beziehung in den meisten Fällen das Richtige getroffen worden ist, dafür bürgt uns ganz besonders der Umstand, daß die meisten proponirten Zugrichtungen ohne erhebliche Reklamationen von den dabei positiv oder negativ Betheiligten hingenommen worden sind. — Nicht so verhält es sich hingegen mit Beziehung auf zwei Linien, die in unsern Augen aus verschiedenen Gründen sowohl hinsichtlich ihrer Bedeutung an sich, als auch hinsichtlich der Stellung, welche die bei denselben betheiligten Kantone und Bevölkerungen gegenüber der Eisenbahnfrage überhaupt einnehmen werden, zu den wichtigsten gehören; wir meinen die Linie von Zürich nach dem Bodensee und diejenige, welche sich von Olten westwärts ziehen soll.

Bevor wir die speziellen Verhältnisse dieser beiden Linien besprechen, lassen wir noch einige allgemeine Bemerkungen über die Bedingungen Platz greifen, unter denen sich eine Linie zur Ausführung einer Eisenbahn qualifizirt, beziehungsweise deren beschränktere oder ausgedehntere Erfüllung einer Linie den Vorzug vor einer Konkurrenzrichtung sichert.

„Und da stellen wir nun mit aller Entschiedenheit voran, daß bereits bestehende Verhältnisse maßgebend in die Waagschale fallen müssen, daß nicht ohne Noth mit Umgehung von Gegebenem und Bestehendem künstlich neue Verkehrsrichtungen und Verkehrsbewegungen geschaffen werden dürfen; — eine Wahrheit, gegen welche, so einleuchtend und schlagend sie ist, gerade beim Eisenbahnbau schon oft gesündigt wurde.“

„Als Zweites bezeichnen wir das Vorhandensein eines namhaften eigenen innern Verkehrs; nicht jenes Verkehrs, der auf dem Durchzug fremder Reisender und transitirender Transportmassen, sondern vielmehr des-

jenigen, der auf der Bewegung der eigenen Bevölkerung und alles dessen beruht, was sie von Tag zu Tag, wir möchten sagen, von Stunde zu Stunde zu ihrer Produktion und Konsumation bedarf. Die Eisenbahnlinie muß demgemäß die Bevölkerung mit ihrem Verkehr suchen, nicht umgekehrt Bevölkerung und Verkehr die Eisenbahn.“

„Drittens ist neben dem innern Verkehr der Personen-, Waaren- und Produktentausch mit dem Auslande ein weiteres Requisit, und Zugrichtungen, welche sich zu Vermittlern und Trägern desselben eignen, müssen in hohem Grade berücksichtigt werden.“

Sollen wir für die Richtigkeit dieses Raisonnements Autoritäten sprechen lassen, so verweisen wir auf den technischen Bericht, der sich auf Seite 8 also vernehmen läßt: „der fatalste Irrthum, in welchen England und andere Länder in den letzten Jahren verfielen, war die Annahme jenes Prinzips, daß die kürzeste Linie auch die beste sei, ohne daß man die Interessen der seitwärts liegenden Gegenden zu berücksichtigen habe;“ — und ferner führen wir den Verwaltungsbericht einer der bedeutendsten französischen Bahnen (Paris-Strasburg) an, wo es unter Anderm heißt: *Lorsqu'on projette le tracé d'un chemin de fer, on cherche à faire passer la ligne au milieu des populations, on la fait devier pour lui faire toucher les centres de production et de consommation.*

Und in der That, man hat diesen Prinzipien bei einer der wichtigsten schweizerischen Linien, der Hauensteinbahn, alle Rechnung getragen, obgleich außerordentliche technische Schwierigkeiten im Wege liegen. Unter-

suchen wir nun, ob auch bei der Verbindung von Zürich nach dem Bodensee ein Gleiches geschehen ist.

Winterthur = Frauenfeld = Romanshorn einerseits und Winterthur = Frauenfeld = Wyl = St. Gallen = Rorschach, andererseits stehen sich hier konkurrirend gegenüber, und jene Linie ist bisher als Theil des schweizerischen Netzes bezeichnet worden, obgleich der technische Bericht von ihr sagt: „Unglücklicher Weise folgt sie nicht der großen Verkehrsstraße, die sich von Winterthur aus längs der Abdachung des Schauenbergs über Elgg, Wyl und Gossau zieht und nach St. Gallen und Rorschach ausläuft.“

Ja allerdings, wer nur einmal die beiden Konkurrenzstraßen begangen hat, der wird überrascht worden sein von dem Leben, der Bewegung, der Thätigkeit, die sich auf der Wyl = St. Gallen = Rorschacher Straße entwickeln, überrascht von der Zahl der Personen, welche auf die mannigfachste Weise sich hin und her bewegen, von der Menge der Fuhrwerke, welche in fast ununterbrochenem Zuge die Straße beleben. Und wie könnte es auch anders sein an einer Straße, an der eine so bewegliche, thätige und unternehmende Bevölkerung, wie wir sie nur in wenigen Gegenden der Schweiz wieder finden, ihre Wohnsitz hat, an einer Straße, welche Rorschach, den Ein- und Ausgangspunkt für die Konsumation und Produktion dieser Bevölkerung mit dem aufblühenden St. Gallen, dem reichen Appenzell und dem gewerbsthätigen Toggenburg und diese unter sich verbindet.

Was bietet hingegen die Linie von Frauenfeld nach Romanshorn dar? Ein schönes, fruchtbares Gelände mit vorzugsweiser landwirthschaftlicher Bevölkerung,

grüne Matten und fruchttragende Obstbäume. Aber die Straßen sind stiller und aller Anstrengungen ungeachtet hat es bis zur Stunde nicht gelingen wollen, dem Hafen von Romanshorn irgendwelche Bedeutung zu geben. *) Der Eilwagen kommt und geht, einige Frachtwagen in der Woche treffen ein und rollen fort, aber welcher Kontrast mit Rorschach, welches Getriebe, welches Leben hier und welche Stille dort **)!

Wirklich gehört auch der größere Theil der Frequenz, welcher für die sogenannte untere Linie in Rechnung gebracht worden ist, der sogenannten obern Linie an. Hier soll also mit Umgehung, ja wir möchten sagen, mit Zerstörung von Gegebenem und Bestehendem eine neue Verkehrsstraße künstlich geschaffen werden und während dem die St. Galler Linie zunächst einer dichten, thätigen Bevölkerung zu statten kommen würde, während dem sie St. Gallen, das Toggenburg und Appenzell, diesen einen Hauptpunkt gewerblicher Thätigkeit in der Schweiz, mit den übrigen Centralpunkten schweizerischer Industrie in unmittelbare und direkte Verbindung setzen würde, soll dennoch die andere Linie den Vorzug erhalten! — Freilich soll nach dem Vorschlag der technischen Experten die Bahn von Romanshorn nach Rorschach fortgeführt werden. — „Da sonst jener Ort, der heutzutage, sagt der technische Bericht, ganz ohne Bedeutung ist, auf Kosten der Gesamtheit und zum Nachtheil des sehr frequentirten Hafens von Rorschach aufkommen würde, so darf man es wohl als einen Akt der Gerechtigkeit und als eine zweckmäßige Einrichtung ansehen, daß die

*) Technischer Bericht.

**) In den Monaten März — Oktober 1850 betrug z. B. die Waaren- und Getreidebewegung in Rorschach 480,664 Ctr., in Romanshorn hingegen in den entsprechenden Monaten nur 47,859 Ctr. also nicht einmal den Zehntel.

Linie sogleich bis nach Rorschach verlängert werde.“ — Allein damit ist dem ganzen bedeutenden innern Verkehr zwischen Rorschach, St. Gallen und dem Toggenburg, welcher den Hauptfaktor der stattfindenden Bewegung bildet, nicht im Mindesten geholfen, und umgekehrt bleibt dieser Verkehr auch für die Eisenbahn verloren.

Fragen wir nach den Motiven dieser Bevorzugung, so antworten uns die technischen Experten mit den technischen Schwierigkeiten und dem kostspieligen und schweren Betriebe, und Andere knüpfen hieran die größere Kostspieligkeit der Anlage einerseits und andererseits bezeichnen sie die Romanshorner Linie als die kürzeste Transitlinie.

Wir würden es nicht wagen gegen das erstere dieser Motive opponirend aufzutreten, wenn wir uns hier nicht auf bewährte Fachmänner berufen könnten, wenn nicht die Erwidernngen, welche der technische Bericht von Seite der Herren Pauli und Ezel, die schon früher und in neuester Zeit wiederholt über die in Frage liegende Bahn gründliche Studien gemacht haben, hervorgerufen hat, zur Evidenz bewiesen, daß die Bedenken des technischen Berichts nicht begründet sind und wohl auch unterblieben wären, wenn die neuesten Erfahrungen, welche in Württemberg und Bayern hinsichtlich des Lokomotivbetriebs auf stärkern Steigungen gemacht worden sind, von den Experten nicht des Gänzlichen ignorirt worden wären. Diese haben, um uns der Deduktionen von Hrn. Oberbaurath Pauli in München zu bedienen, den Satz aufgestellt, daß man mit Lokomotivbetrieb nur bis zu Steigungen von 1:60 oder 1,66 % gehen, alle übrigen unvermeidlichen stärkern Steigungen aber als schiefe Ebenen in Strecken von 2 bis 2½ Kilometer so behandeln soll, daß besondere Wasserwagen die Zug-

kraft der Lokomotiven unterstützen. Diese Anleitung stützt sich auf die Ansicht, daß man auf einer Steigung von 1 per 40 oder 2,5 % nur 20 Tonnen Bruttonutzlast fortzubringen vermöge und hievon ausgehend, wird die Rorschach = St. Galler Bahn als eine solche dargestellt, bei welcher die Anwendung der Lokomotiven keinen guten Erfolg verspricht, und deren Anlage und Betrieb überhaupt einen so großen Kostenaufwand erfordern würde, daß der gegenwärtige oder zukünftige Verkehr nicht hinreichen werde, um auch nur ein mäßiges Interesse abzuwerfen. — Vorerst wird nun aber der Satz, daß man auf einer Steigung von 1 per 40 nur 20 Tonnen Bruttonutzlast ziehen kann, unter Hinweisung auf positive Erfahrungen in Deutschland entschieden in Abrede gestellt und ihre Anwendbarkeit auf die in Frage stehende Linie so schlagend nachgewiesen, daß bei Unbefangenen jedes Bedenken in technischer Beziehung schwinden muß. Die Materialien zur Unterstützung dieser Behauptung werden Ihnen, Tit., ebenfalls vorgelegt werden. Hier aber können wir nicht umhin, ein Beispiel, das nach unserer Ansicht von überzeugender Beweiskraft ist, des nähern anzuführen. Die Station Neuenmarkt (Bayern), wo regelmäßig frische Lokomotiven vor den Zug kommen, liegt 45,75 Meter unter dem niedrigsten Wasserstande des Bodensee's, aber um circa 40 geographische Meilen weiter nördlich. Die Station ist nur 350 Meter lang, horizontal, und es reichen die Ausweichspuren noch theilweise an die daran stoßende Steigung. Von dem Endpunkte der Horizontalen steigt die Bahn zuerst auf 1661,6 Meter Länge um 23,168 Meter oder 1,393 %, hierauf auf 5404 Meter Länge um 134,409 Meter oder 2,487 %, im Ganzen auf 7065,6 Meter Länge um 157,677 Meter. Am Ende dieser Steigung liegt die

Station Markt-Schorgast. Die Fahrzeit für die Personenzüge ist 23 bis 24 Minuten. Diese Fahrzeit wird immer pünktlich von den Maschinen mit vier gekuppelten Rädern eingehalten, wenn einer solchen Maschine nicht mehr als 9 bis 10 Wägen angehängt werden, welche nebst Ladung 50 bis 60 Tonnen wiegen. Die Anlage hat sich bewährt und der Fahrdienst zu Berg und Thal hat nie einen Anstand ergeben, seitdem auch die Bremsen zur gleichzeitigen entsprechenden Wirkung gebracht worden sind.

Mit der technischen Frage steht die Kostenfrage in der engsten Verbindung. Die Größe des Anlagekapitals hat aber natürlich nur eine relative Bedeutung.

Eine Bahn, welche 18 Millionen kostet und Fr. 720,000 Reinertrag liefert, ist finanziell nicht ungünstiger, als eine solche von 12 Millionen Anlagekosten und nur Fr. 480,000 Reinertrag. Hat die erstere noch die volkswirtschaftlichen Motive für sich, so wird sie unbedingt den Vorzug verdienen. Es hätte daher in unsern Augen keinen Sinn, wenn man eine Zugrichtung und im gegebenen Falle die St. Galler-Linie nur deswegen beanstanden wollte, weil sie ein größeres Anlagekapital erfordert, als die mit ihr konkurrierende Linie.

Die Anlagekosten, sowie in Verbindung mit ihnen die Betriebskosten einer Eisenbahn erhalten ihre Bedeutung erst durch ihre Zusammenstellung mit der Ertragsfähigkeit derselben. — Sehen wir nun, welches Resultat diese Faktoren ergeben:

In Folge eines Beschlusses der frühern nationalrätlichen Eisenbahnkommission ist die St. Galler Linie durch das Eisenbahnbüreau einer neuen genauern Prüfung unterzogen worden, welche sich sowohl über die technischen Verhältnisse als auch über die ökonomische

Seite der Frage zu verbreiten hatte. Was den technischen Gesichtspunkt betrifft, so stimmen die gewonnenen Resultate im Wesentlichen mit dem, was wir im Vorangehenden angeführt haben, überein, und um Ihnen, Tit., diese Resultate anschaulich zu machen, finden Sie als Beilage Nr. 8 die Profile der namhaftesten deutschen Gebirgsbahnen, verglichen mit demjenigen der St. Galler Bahn. Hinsichtlich des zweiten Punktes hat es sich herausgestellt, daß der Bericht der finanziellen Experten die Romanshornener Linie zu günstig, die St. Galler Linie dagegen jedenfalls zu ungünstig berechnet. Nach den vorliegenden Materialien halten wir dafür, das Eisenbahnbüreau rechne auch jetzt noch hinsichtlich der erstern zu günstig, wenn dasselbe die Personenzahl auf 100,000 per Kilometer annimmt, obgleich selbst die Regierung von Thurgau in ihrem dießfalligen Berichte dieselbe nur auf 96,000 angibt, und ebenso dürfte auch dasjenige Waaren- und Produktenquantum, das von der Wasserstraße auf diese Linie übertragen wird, namhaft zu hoch angeschlagen sein.

In der nebenstehenden Tabelle finden wir die Frequenzberechnungen für beide Linien mit dem gegenwärtigen und zukünftigen Verkehr, welcher letztere im finanziellen Theile dieses Berichtes begründet wird.

Hieraus ergeben sich folgende Resultate:

	Reinertrag	
	bei gegenwärtigem Verkehr.	bei zukünftigem Verkehr.
Linie über Romanshorn . .	4. 35 %	4. 89 %
„ „ St. Gallen . .	4. 67 „	5. 35 „

Vergleichung der Rentabilität

der parallel projektirten Eisenbahnlilien zwischen Islikon und Norschach.

Eisenbahnlilien.	Länge in Kilometer.	Herstellungskosten		Personentransport auf 1 Kilometer.			Waaretransport auf 1 Kilometer.		Totalertrag der Personen und Waaren		Mittlerer Gefäll per mille.	Schwümmung per Kilometer.	Jede Lonne erzieht Reisende.	Gesamtzahl der Reisenden.	Jeder Zug enthält Reisende.	Zahl der Züge per Jahr und per Kilometer.	Kosten per Zug und per Kilometer.	Betriebskosten		Reinertrag		Dividende.	Die Ausgaben von den Einnahmen in %.	Geschwindigkeit per Minute.	Fahrzeit.		
		per Kilometer.	für die ganze Linie.	Zahl per Tonnen.	Ertrag der Personen. des Gepäcks.		Gesamt-ertrag.	Zahl der Tonnen.	Ertrag.	per Kilometer.								für die ganze Linie.	per Kilometer.	für die ganze Linie.	per Kilometer.					für die ganze Linie.	
A. Der Verkehr ist derjenige, welcher auf den mit den projektirten Eisenbahnen parallel gehenden Straßen schon jetzt stattfindet. (Siehe die Bemerkungen in der Beilage 7.)																											
I.		Fr.	Fr.	à 0 Fr. 05	à 0 Fr. 003.	Fr.	à 0 Fr. 16.	Fr.	Fr.	%						Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	%	%	Meter.	St.	Min.		
Islikon-Romanshorn-Norschach	60.0	113,500	6,810,000	100,000	5,000	300	5,300	24,000	3,840	9,140	548,400	2.61	8°20'	1.25	130,000	65	2,000	2.10	4,200	252,000	4,940	296,400	4.35	45.9	516	1	56
II.																											
Islikon-Frauenfeld-St. Gallen-Norschach	46.8	196,400	12,726,000	200,000	10,000	600	10,600	35,000	5,600	16,200	1,049,760	8.99	32°36'	1.60	256,000	74	3,460	2.03	7,020	454,896	9,180	594,864	4.67	43.3	428	2	31
B. Der Verkehr ist derjenige, welcher in der Zukunft stattfinden wird. (Siehe die Bemerkungen in der Beilage 10.)																											
I.		Fr.	Fr.	à 0 Fr. 04.	à 0 Fr. 003.	Fr.	à 0 Fr. 14.	Fr.	Fr.	%						Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	%	%	Meter.	St.	Min.		
Islikon-Romanshorn-Norschach	60.0	113,500	6,810,000	150,000	6,000	450	6,450	36,000	5,040	11,490	689,400	2.61	8°20'	1.25	195,000	68	2,900	2.05	5,945	356,700	5,545	332,700	4.89	51.7	516	1	56
II.																											
Islikon-Frauenfeld-St. Gallen-Norschach	64.8	196,400	12,726,000	300,000	12,000	900	12,900	52,000	7,280	20,180	1,307,664	8.99	32°36'	1.60	383,200	80	4,790	2.02	9,680	627,264	10,500	680,400	5.35	48.0	428	2	31

Uebrigens sind, man wird es uns von keiner Seite in Abrede stellen können, die Ergebnisse, welche sich gestützt auf die gegenwärtige Verkehrsbewegung herausstellen, nicht die endgültig maßgebenden, sondern die Ausdehnung, deren der Verkehr auf einer Linie fähig ist, bildet jedenfalls einen sehr wesentlichen Faktor bei der Beurtheilung der Ertragsfähigkeit derselben. Und fragen wir nun, auf welcher Seite wird für den Eisenbahnverkehr, namentlich in Betreff der innern Bewegung, die ja bekanntlich am meisten zur Frequenz eines Schienenwegs beträgt, die größere Zunahme und Steigerung zu erwarten sein: da, wo die Bahn eine vorzugsweise landwirthschaftliche Bevölkerung berührt oder da, wo emsige Gewerblichkeit und eine großartige Industrie durch sie einen neuen Hebel erhalten; — da, wo nur 2150 Seelen — oder da, wo deren 6700 auf die Quadratstunde fallen? — so kann die Antwort nicht zweifelhaft sein. Die auf der obern Linie in verhältnißmäßig höherm Grade sich ergebende Verkehrszunahme wird daher das Verhältniß zu Gunsten derselben noch wesentlich besser stellen.

Wir haben aber noch ein Weiteres mit Beziehung auf die finanzielle Seite anzuführen. — Nicht nur von Romanshorn nach Rorschach soll die untere Linie fortgesetzt werden, nein, die Gerechtigkeit und Billigkeit erheischen, daß auch die Stadt Gallen, der Hauptmarkt der Ostschweiz, in den unmittelbaren Bereich der Eisenbahn gebracht wird. So hat man von der einen Seite gefordert und von der andern hat man es zugestanden, fühlend, daß allerdings der bedeutende Platz St. Gallen ein Recht auf eine Eisenbahnverbindung habe. Den schwierigsten Bahnabschnitt der obern Linie, denjenigen, welcher in der Anlage und im Betrieb am kostspieligsten,

in der Frequenz nicht einmal der stärkere, finanziell somit der weniger rentable ist, hat man somit in den Kauf genommen, die günstigere Strecke von St. Gallen nach Wyl hingegen will man ausfallen lassen.

Wir glauben hiemit die finanzielle Seite der Frage für den unbefangenen Beurtheiler genügend beleuchtet zu haben und geben die endliche Entscheidung der vorliegenden Kontroverse um so ruhiger der Zukunft anheim, als sich den deutschen Experten, welchen das Verdienst gebührt, die St. Galler Linie namentlich in technischer Beziehung ins richtige Licht gestellt zu haben, in der jüngsten Zeit englische Fachmänner anreihen, welche dieser Linie auch unter dem finanziellen Gesichtspunkt die Priorität einräumen.

Endlich haben wir noch des letzten Einwurfs, der gegen die Rorschach-Wyler Linie vorgebracht worden ist, mit wenigen Worten zu gedenken. Die Transitlinie über Romanshorn nach Zürich, sagt man, würde um 20 Kilometer kürzer, als diejenige von Rorschach über St. Gallen nach Zürich; die Vorsorge für unsern Transit erfordere daher nothwendig die Annahme der kürzern Linie.

Den ersten Theil dieses Satzes geben wir unbedenklich zu *), nimmermehr aber den zweiten.

Es entsteht hier natürlich zuerst die Frage, um welchen Transit es sich im gegebenen Falle handeln kann, und die Antwort wird dahin gehen, daß mit Beziehung auf die Linie vom Bodensee nach Zürich lediglich der Waarenzug von Bayern und etwa den rückwärts nordöstlich liegenden Staaten nach dem südlichen Frankreich und vice versa in Frage kommen kann.

*) Lindau-Rorschach-Wyl-Zürich . . .	119,0	Kilom.	24,8	St.
Lindau-Romanshorn-Zürich . . .	105,5	"	22,0	"
Friedrichshafen-Rorschach Wyl-Zürich . . .	122,1	"	25,5	"
Friedrichshafen-Romanshorn-Zürich . . .	94,7	"	19,7	"

Eine weitere Frage wird es sein, welche Routen mit der unfrigen konkurriren und wie sich die verschiedenen Distanzen zu einander verhalten, und wir wollen nun als Antwort einige Zahlen sprechen lassen, indem wir Augsburg und Lyon als Endpunkte annehmen.

	Stunden.
A. Augsburg=Ulm=Friedrichshafen=Romanshorn Genf=Lyon	149
B. Augsburg=Kempten=Lindau=Romanshorn= Genf=Lyon	153
C. Augsburg=Ulm=Friedrichshafen=Norschach= Genf=Lyon	154,8
D. Augsburg=Kempten=Lindau=Norschach=Genf= Lyon	155,8
E. Augsburg=Ulm=Bretten=Karlsruhe=Straß= burg=Lyon	181

Ob wir sonach in der Schweiz die eine oder andere Richtung wählen, sind wir noch immer bedeutend im Vortheil. Versetzt man hingegen den Ausgangspunkt noch weiter zurück, etwa nach Berlin oder Leipzig, dann werden sich die Distanzen über Frankfurt und durch die Schweiz annähernd gleich stehen, allein den gewichtigen volkswirtschaftlichen und auf unsern innern Verhältnissen beruhenden Motiven gegenüber wäre eine zu weitgehende Rücksicht auf diesen Transit, der bei den gegebenen kommerziellen und politischen Verhältnissen nie bedeutend werden kann, in keiner Weise gerechtfertigt.

Wir können diese Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, ohne überhaupt die Bedeutung des Transits für die Schweiz in ihr wahres Licht zu stellen, da man mit diesem Worte nur zu oft solche, welche mit dem Sachverhalt nicht vertraut sind, zu ganz unrichtigen Anschauungen veranlaßt.

Und in der That, wenn irgend ein Begriff, so ist

es derjenige von Transit, der bei uns in der Schweiz noch sehr oft unrichtig aufgefaßt wird. Es liegt dieß in unsern Anschauungen und Gewohnheiten von früher her, wo man allerdings in jedem Kantone, das was zur einen Kantonsgrenze ein- und zur andern wieder ausging, als Transit bezeichnete und in zollamtlicher Beziehung auch als Transit behandelte. Daher dieses Vorherrschen der Transitmassen, daher die Bedeutung des Transits für die Staatskassen, daher die große Meinung, welche im Publikum von der Wichtigkeit unseres Transits Platz griff. Allein der weitaus größte Theil dieser Transportmassen war und ist nichts weniger als schweizerisches Durchgangsgut, sondern gehört unserm Eigenthum an. Die schweizerischen Zolltabellen liefern hiezu die schlagendsten Beweise. Unter anderm betrug vom 1. Februar bis 31. Dezember 1850:

	die Einfuhr.	die Durchfuhr
	Str.	Str.
im ersten Zollgebiet . . .	1,365,567.	23,417.
„ zweiten „ . . .	892,576.	55,893.
„ dritten „ . . .	1,026,997.	42,172.
„ vierten „ . . .	464,115.	32,817.
„ fünften „ . . .	802,810.	35,193.

somit die Einfuhr im Ganzen 4,552,065. 189,492 *) und in Korschach wurden in einem Jahr (vom 1. Mai 1850 bis 1. Mai 1851) abgefertigt zur Einfuhr 816,689 Zentner und zur Durchfuhr 12,841 Zentner.

Das Jahr 1851, welches nun ebenfalls hinsichtlich der Rechnungsergebnisse abgeschlossen vor uns liegt, gibt folgendes Resultat:

*) Bei der Würdigung dieser Zahlenverhältnisse darf nicht übersehen werden, daß ein großer Theil dieses Durchgangs noch unter die Rubrik des Transits über kurze Strecken, d. h. also jenes fremden Verkehrs über unsere kleinen vorspringenden Gebietstheile angehört.

Bericht der Mehrheit der nationalrätlichen Eisenbahnkommission.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1852
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	28
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.06.1852
Date	
Data	
Seite	157-225
Page	
Pagina	
Ref. No	10 000 904

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.