

U e b e r s i c h t

des Waarenverkehrs und der Zolleinnahmen im Jahr 1851.

Einfuhr.

Zoll- gebiet.	Waaren per Jugthierlast.			Waaren per Stück.			Waaren vom Werth.			Waaren per Zentner.			Anzahl von Quittungen.	Total der Einnahmen in Franken a. W.	
	Lasten.	Zollbetrag.		Stücke.	Zollbetrag.		Werth in Franken.	Zollbetrag.		Gewicht, Pfunde.	Zollbetrag.				
I.	63,588 ⁹ / ₁₂	8,508	67 ¹ / ₂	36,637	9,042	65	31,144	850	97 ¹ / ₂	169,209,070	1,314,740	17 ¹ / ₂	76,585	1,333,142	47 ¹ / ₂
II.	49,195 ¹ / ₁₂	8,515	75	62,097	13,055	30	29,465 ⁷ / ₁₀	1,034	60	83,258,040	363,470	52 ¹ / ₂	60,413	386,076	17 ¹ / ₂
III.	19,653 ⁶ / ₁₂	3,640	55	23,423	7,184	80	2,946	119	90	118,232,750	364,922	47 ¹ / ₂	38,778	375,867	72 ¹ / ₂
IV.	6,937 ¹ / ₁₂	1,694	10	2,980	1,069	80	4,312 ⁷ / ₁₀	240	17 ¹ / ₂	49,238,170	195,368	42 ¹ / ₂	23,785	198,372	50
V.	13,677 ⁶ / ₁₂	2,995	48 ¹ / ₂	14,810	2,123	55 ¹ / ₂	881 ⁶ / ₁₀	25	42 ¹ / ₂	59,839,130	404,335	95	23,462	409,480	41 ¹ / ₂
VI.	66,033 ¹⁰ / ₁₂	9,684	02 ¹ / ₂	40,719	3,719	16	2,710	62	30	45,945,070	465,960	97 ¹ / ₂	58,259	479,426	46
	219,085 ⁹ / ₁₂	35,038	58 ¹ / ₂	180,666	36,195	26 ¹ / ₂	71,460	2,333	37 ¹ / ₂	525,722,230	3,108,798	52 ¹ / ₂	281,282	3,182,365	75

Ausfuhr.

I.	15,332 ¹ / ₁₂	2,802	90	18,075	1,793	70	931,832 ⁶ / ₁₀	28,485	65	19,585,580	30,000	37 ¹ / ₂	24,814	63,082	62 ¹ / ₂
II.	8,166 ⁷ / ₁₂	1,125	62 ¹ / ₂	8,589	1,791	—	166,903	5,340	12 ¹ / ₂	9,223,110	12,801	90	13,790	21,058	65
III.	1,517 ⁶ / ₁₂	243	85	19,918	8,069	65	143,246 ¹ / ₁₀	4,851	17 ¹ / ₂	14,040,120	16,512	17 ¹ / ₂	15,363	29,676	85
IV.	8,647 ⁵ / ₁₂	1,035	70	27,262	12,952	25	830,327 ¹¹ / ₂₀	34,786	07 ¹ / ₂	7,364,040	15,066	92 ¹ / ₂	17,936	63,840	95
V.	1,362 ⁶ / ₁₂	178	95	3,157	1,618	02 ¹ / ₂	27,489 ³ / ₁₀	1,060	—	2,214,930	3,155	15	3,806	6,012	12 ¹ / ₂
VI.	5,159 ⁶ / ₁₂	657	—	8,521	3,736	75	315,199 ¹¹ / ₂₀	9,915	17 ¹ / ₂	8,159,710	9,775	60	14,266	24,084	52 ¹ / ₂
	40,185 ⁷ / ₁₂	6,044	02 ¹ / ₂	85,522	29,961	37 ¹ / ₂	2,414,998 ¹ / ₁₀	84,438	20	60,587,490	87,312	12 ¹ / ₂	89,975	207,755	72 ¹ / ₂

Durchfuhr.

I.	2,103 ⁶ / ₁₂	250	12 ¹ / ₂	2,068	158	52 ¹ / ₂	95,325 ⁹ / ₁₀	2,867	62 ¹ / ₂	3,777,910	3,172	15	3,443	6,448	42 ¹ / ₂
II.	2,081 ² / ₁₂	341	57 ¹ / ₂	5,925	485	12 ¹ / ₂	48,369 ² / ₁₀	1,452	62 ¹ / ₂	6,940,580	4,400	80	6,090	6,680	12 ¹ / ₂
III.	229 ⁶ / ₁₂	25	55	37,534	1,304	35	—	—	—	4,323,150	8,627	67 ¹ / ₂	3,820	9,957	57 ¹ / ₂
IV.	192 ⁶ / ₁₂	48	95	14,718	1,206	62 ¹ / ₂	363	14	52 ¹ / ₂	3,003,570	4,244	25	3,049	5,514	35
V.	22 ² / ₁₂	4	05	1,373	155	17 ¹ / ₂	32	1	20	435,650	548	07 ¹ / ₂	699	708	50
VI.	674	72	20	2,056	1,544	55	70	2	70	4,586,840	3,404	07 ¹ / ₂	5,318	5,023	52 ¹ / ₂
	5,302 ¹⁰ / ₁₂	742	45	63,674	4,854	35	144,160 ¹ / ₁₀	4,338	67 ¹ / ₂	23,067,700	24,397	02 ¹ / ₂	22,419	34,332	50

Die Einnahmen sind in Franken, alte Währung.

Diese Zahlen, welche keines Kommentars bedürfen, rechtfertigen gewiß in vollem Maße unsere Behauptung, daß die Bedürfnisse unseres eigenen Verkehrs unendlich höher stehen, als die Rücksichten für den Transit, und wenn wir auch diesen, wenn und wo er sich bietet, nicht verschmähen, so halten wir uns doch zu der ernstesten Warnung verpflichtet, die Schweiz möge sich nie verleiten lassen, dem Schlagwort „Transit“ die Interessen unserer innern Verkehrsthätigkeit zu opfern.

Wir glauben im Bisherigen nachgewiesen zu haben, daß die Verfolgung der gegebenen natürlichen Verkehrsströmung, oder mit andern Worten die Berücksichtigung der volkwirthschaftlichen Motive bei der Verbindung Zürichs mit dem Bodensee auf die Richtung über Wyl und St. Gallen hinweist; daß finanziell diese Richtung ein günstigeres Resultat verspricht, als die mit ihr konkurrirende und daß endlich die vorgeschobenen Rücksichten für den Transit das Gewicht, das ihnen beigelegt wird, nicht haben. — Kann unter solchen Umständen die Wahl noch zweifelhaft sein?

Schließlich können wir die Frage, bei welcher Richtung der Kanton Thurgau mehr gewinnen dürfte, bei derjenigen nach Romanshorn oder bei derjenigen nach St. Gallen nicht ganz unberührt lassen. Im einen oder andern Fall wird der sogenannte Transit von und nach dem Bodensee den Kanton auf einer längern oder kürzern Strecke durchziehen; der Gewinn, den der Kanton Thurgau hieraus zieht, wird in beiden Fällen ungefähr derselbe sein, und es liegen daher in diesem Verhältnisse keine besondern Gründe für denselben, die eine oder andere Linie in viel höherm Grade zu wünschen. Fragen wir uns aber, in welcher Beziehung die Eisenbahn für den Kanton Thurgau die meiste Bedeutung hat, so wird die

Antwort wohl dahin lauten, daß dieselbe namentlich auf der erleichterten Verwerthung der Landesprodukte, woran es ja eben bis jetzt fehlt, beruht; und daß diese nicht nach dem Bodensee, sondern einerseits nach dem Kanton Zürich und andererseits nach dem Toggenburg, nach St. Gallen und Appenzell hin stattfinden muß, liegt auf der Hand. Gewiß, die unmittelbare Verbindung mit diesen gewerbsthätigen Gegenden wird dem Kanton Thurgau als Ganzes reichere Früchte tragen, als die Erweiterung des Hafens von Romanshorn, der ganz besonders den frühern kantonalen Postkriegen seine Entstehung verdankt, und der unter den frühern Postverhältnissen für Thurgau, noch mehr aber für Zürich als ein von St. Gallen unabhängiger Ausgangspunkt allerdings seine Bedeutung hatte. Die Anschauungen aus jener Zeit aber auf die Eisenbahnfrage übertragen und die Begünstigung des Romanshornerhafens allen andern Rücksichten, namentlich jener Hauptrückicht auf die landwirthschaftlichen Verhältnisse des Thurgau's voranstellen, scheint uns nicht in den wahren Interessen dieses fruchtbaren Kantons zu liegen.

Und wenn es mit unter die zu lösenden Aufgaben gehört, einen möglichst großen Theil der schweizerischen Bevölkerung mit dem neuen Verkehrsmittel der Eisenbahnen zu befreunden, und für dasselbe zu gewinnen, gebietet dann nicht auch eine ebenso kluge als redliche Politik derjenigen Zugrichtung, welche gleichzeitig die Hauptstadt und den industriellsten Theil des Thurgau's, das reiche gewerbsfleißige Toggenburg, den schönen industriellen Kanton Appenzell, das aufblühende St. Gallen mit seinen Umgebungen in den Bereich der Bahn bringt, vor der andern, welche von Frauenfeld in direkter Linie an den Bodensee führt, unbedingt den Vorzug zu geben ?!

Wir sind durch die Expertise, welche auf Veranlassung einer Mehrheit der Eisenbahnkommission neulich noch mit Beziehung auf diese Konkurrenzlinien erhoben worden ist, in unserer Anschauungsweise nicht im Mindesten erschüttert worden. Die Art und Weise, wie diese Expertise gehalten ist, überhebt uns nach den im Vorstehenden entwickelten Motiven eines weitern Eintretens, und wir schließen daher mit der Erklärung, daß wir die Bevorzugung der Romanshornerlinie als ein totales Verkennen der im Eisenbahnwesen gemachten Erfahrungen und der überall zum Durchbruch und zur Anerkennung gelangten volkwirtschaftlichen Prinzipien betrachten würden, als ein Verkennen namentlich auch jener Hauptregel der Amerikaner, daß die große Zukunft der Eisenbahnen in der Bervollkommnung der Fahrapparate und nicht in den vollkommensten Bahnanlagen liege.

Wenn wir mit Beziehung auf die für die Eisenbahnverbindung Zürichs mit dem Bodensee zu wählende Direktion unsere Erörterungen ziemlich auszudehnen genöthigt waren, so können wir uns hinsichtlich der zweiten Richtung, in Betreff welcher wir von den bisher gemachten Vorschlägen abweichen, etwas kürzer fassen, denn die Grundsätze und Grundanschauungen, welche uns auch bei dieser leiten, sind die gleichen.

Nach dem Antrage der technischen Experten soll die Eisenbahn von Olten westwärts dem südlichen Ufer der Aare folgen und als Zweck dieser Richtung erscheint die möglichst kurze und möglichst leichte Verbindung Olten's mit der Wasserstraße, deren Benutzung im Interesse der Dekonomie empfohlen wird. Diesem Zwecke werden alle andern Rücksichten untergeordnet; allein wir können nicht umhin, auch hier wie bei der Bodenseelinie die übrigen Verhältnisse etwas näher in's Auge zu fassen.

Wenn schon an sich das Gebiet einer Eisenbahn von Olten bis Lyß keine starken Bevölkerungszahlen aufweist, nämlich 3470 auf eine, 2460 auf zwei Stunden, so wird dieß Verhältniß noch dadurch verschlimmert, daß die Aare im Norden der Bahn die Frequenz von dieser Seite wenn nicht gerade unmöglich machen, so doch sehr erschweren und beschränken wird *). — Eine industrielle Bevölkerung, eine besonders reiche Gegend wird nicht berührt, vielmehr darf wohl behauptet werden, daß die Aargegenden von Olten bis Lyß in volkswirthschaftlicher Beziehung zu den für eine Eisenbahn sich weniger eignenden gezählt werden dürfen. Allerdings wird die Stadt Solothurn von der Hauptbahn berührt und sie würde, wir sind es überzeugt, das ihrige zur Belebung der Bahn beitragen, allein eine wesentliche kommerzielle oder industrielle Bedeutung hat die Stadt Solothurn nicht und wir glauben ihrer Stellung alle gebührende Rechnung zu tragen, wenn wir für sie die Möglichkeit eröffnen, sich, wie etwa Luzern und Schaffhausen, welche in kommerzieller Beziehung noch bedeutender sind, mittelst einer Zweigbahn mit der von Olten nach Westen führenden Hauptbahn in Verbindung zu setzen.

Daß man zwar in Solothurn, sowie in Thurgau unsere Abänderungsvorschläge sehr mißfällig aufnehmen werde, haben wir uns nicht im Mindesten verhehlt. An beiden Orten hat man sich, so will es fast scheinen, in Folge des Stephenson'schen Berichts im Besiz begründeter Ansprüche auf die in diesem Berichte vorgeschlagenen Zugrichtungen geglaubt und wenig fehlt, so würden die Vorschläge Ihrer Kommission als Angriffe auf wohlere-

*) „Vom linken Aarufer darf die Bahn nicht viel hoffen,“ sagt der finanzielle Bericht.

worbene Rechte behandelt. Ihre Kommission kann sich hiedurch nicht abhalten lassen, sich ihrer Ueberzeugung und nur ihrer Ueberzeugung gemäß auch in dieser Beziehung auszusprechen und Sie, Tit., mögen entscheiden, nach welcher Seite der Vorwurf lokaler Rücksichten und engherziger Tendenzen trifft.

Wenn übrigens die Zweigbahn nach Solothurn als ein Hohn gegen Solothurn bezeichnet wird, so können wir nicht umhin, dieß mit aller Entschiedenheit abzulehnen. Die Kommission hat gewissenhaft gearbeitet und ohne Beweise irgend einer Behörde andere Absichten zu unterlegen, das scheint uns ein Mittel zu sein, das jedenfalls am wenigsten geeignet sein dürfte, die Vortrefflichkeit der Karlinie bei Unbefangenen in ein günstiges Licht zu stellen. Daß zudem ein solcher Vorwurf auf Unkenntniß oder Verkennung der wirklichen Sachlage beruht, mag sich zur Genüge aus Folgendem ergeben. Wenn wir dem System des Privatbaues huldigten, und von diesem Standpunkte die Zweigbahn nach Solothurn in Aussicht stellten, dann könnte uns vielleicht die Einrede gemacht werden, daß diese Aussicht sehr wenig wiege, denn so gewiß wir überzeugt sind, daß eine solide Privatgesellschaft von Olten nach Bern und nicht über Solothurn der Aare entlang bauen würde, so zweifelhaft erscheine uns allerdings die Ausführung der fraglichen Zweigbahn. Allein dieß ist nicht unser Standpunkt und ganz anders gestaltet sich die Sache bei der Ausführung nach unserm Antrage, wonach die Zweigbahn nach Solothurn hinsichtlich der Verwaltung und Rentabilität mit der Hauptbahn Ein Ganzes bildet und durch diese Verbindung zu einer Unternehmung wird, welche keine finanziellen Opfer erfordert. — Die Hauptbedingung, d. h. diejenige, für den innern Verkehr, der ja das wichtigste

Moment für Solothurn wie für jeden andern Nag bildet, in den Bereich der Bahn zu kommen, wird sicher erfüllt. Die Differenz liegt demnach wesentlich in der Zeit, und wenn wir in dieser Beziehung Solothurn nicht in erste Linie stellen, so ist dieß kein Hohn, sondern die gewiß vollkommen gerechtfertigte Unterordnung des Einzelnen unter das Allgemeine, des Unbedeutendern unter das Bedeutendere.

Die Verhältnisse der Bahn von Olten nach Lys erinnern lebhaft an die Romanshorner Linie; wie bei dieser St. Gallen, so soll bei jener die Bundesstadt Bern mit ihren nahezu 30,000 Einwohner nur von einer Zweigbahn berührt werden, wie man! es im Osten über sich vermocht hat, technischen Rücksichten zu lieb das Toggenburg, St. Gallen und Appenzell bei Seite zu lassen, so will man hier im Westen das reiche Oberaargau, die Stadt Burgdorf, diesen Hauptstüz bernischer Industrie, und das Emmenthal, welches die Parallele zum Toggenburg bildet, von der unmittelbaren Berührung durch die Eisenbahn ausschließen.

Wir müssen uns mit der gleichen Entschiedenheit, mit der wir uns gegen die Romanshornerlinie ausgesprochen, auch gegen die Aarlinie erheben und wie gesagt, geleitet von den gleichen Prinzipien eine Zugstrichtung bevorzugen, welche von Olten sich durch's Oberaargau nach Burgdorf und von da nach Bern ziehen würde', wobei wie oben angedeutet, die Verbindung mit Solothurn durch eine Zweigbahn zu vermitteln wäre. Das Hauptmotiv, welches bei der St. Galler-Norschacherbahn in Betracht kam, die technische Schwierigkeit fällt hier weg, die genauen Untersuchungen, welche angestellt worden sind, heißen die Möglichkeit der Ausführung ohne erhebliche Schwierigkeiten, somit ohne ausnahmsweise Kosten heraus.

Der technische Bericht sagt in dieser Beziehung, daß die Bahn wegen des günstigen Terrains gleich leicht nach Solothurn wie nach Bern geführt werden könne. Dagegen kann auch bei dieser Linie, sofern es sich nicht nur um die Verbindung mit Bern, sondern auch um die Weiterführung der Bahn nach dem Genfersee handelt, die Einrede der zwar nicht bedeutend längern Strecke vorgebracht werden. Dies ist auch wirklich das Hauptmotiv, das die technischen Experten veranlaßte, der Solothurnerlinie den Vorzug zu geben. „Unglücklicherweise — sagen sie — ist Bern so gelegen, daß, gegen Norden ausgenommen, kein Ausweg gefunden werden kann, und daß die Umgebungen der Stadt, wie die westlich von Freiburg liegende Gegend, keine Hoffnungen gestatten, über Bern an die Ufer des Genfersee's zu gelangen“. — Wir wollen in dieser Beziehung nicht wiederholen, was wir im Vorstehenden des Weürläufigen entwickelt haben, und beschränken uns darauf noch einmal an die treffenden Worte eines oben erwähnten Verwaltungsberichtes: „Lorsqu'on projette le tracé d'un chemin de fer, on cherche à faire passer la ligne au milieu des populations, on la fait *dévier* pour lui faire toucher les centres de production et de consommation“ mit allem Nachdruck zu erinnern.

Wir wollen hier nicht präjudiciren, ob die Hauptbahn zweckmäßiger über Schönbühl und Lys nach Murten oder von Bern direkt nach Murten geführt werde, es mag die Entscheidung hierüber weitem Untersuchungen um so eher vorbehalten bleiben, als für einmal die Bestimmung der Hauptdirektionen vollkommen genügt, und die nähere Untersuchung dieser Zugrichtung jedenfalls zu andern Resultaten führen dürfte, als mit Beziehung auf diese Linie durch die oben erwähnte Expertise zu Tage

gefördert worden sind. Es mag darum hier nur noch die Bemerkung Platz finden, daß durch die von uns vorgeschlagene Olten=Bern=Murtenlinie die Interessen Neuenburgs gewiß nicht weniger bedacht sind, als durch die frühere Stephenson'sche Marlinie, zumal wenn die direkte Verbindung von Bern nach Murten den Vorzug erhielte. Würde eine Eisenbahnverbindung mit Neuchâtel in das schweizerische Netz aufgenommen, wogegen wir gar nichts einzuwenden haben, sobald sich die Wasserstraße als unzureichend erweist, so würde sich bei Kerzers der zweckmäßigste Anknüpfungspunkt darbieten. Will hingegen für einmal die Verbindung durch Dampfboote vermittelt werden, und genügt Yverdon als Stappelpfad dem Bedürfnisse nicht, so wäre es ein Leichtes eine schiffbare Verbindung zwischen dem Murtener- und Neuenburgersee herzustellen und auch in diesem Falle würde wohl Murten für die Verbindung mit Neuchâtel der zweckmäßigste Anschlußpunkt sein. Die Mehrheit Ihrer Kommission hat diese Seite der Frage nicht aus dem Auge verloren und sie glaubt wirklich den Vorwurf nicht zu verdienen, daß sie die Interessen Neuenburgs nicht gehörig bedacht habe. Wenn sie die Linie nach Neuenburg nicht jetzt schon in das schweizerische Eisenbahnnetz aufgenommen hat, so wurde sie hiebei durch die auch von Hrn. Stephenson ausgesprochene Ansicht geleitet, daß, wenn irgendwo, hier noch für einmal die Verbindung durch Dampfboote vermittelt werden könne.

Die finanzielle Vergleichung endlich, um auch dieser Seite noch zu erwähnen, giebt folgende Zahlenverhältnisse:

Vergleichung der Rentabilität

der parallel projektirten Eisenbahnlinien zwischen Murten und Olten.

Eisenbahnlinien.	Länge in Kilometer.	Herstellungskosten		Personentransport auf 1 Kilometer.			Waarentransport auf 1 Kilometer.		Totalertrag der Personen und Waaren		Mittleres Gefälle per mille.	Schwümmung per Kilometer.	Jede Lokomotive erzeugt pro Stunde.	Gesamtzahl der Reisenden.	Jeder Zug enthält pro Stunde.	Länge der Strecke pro Kilometer.	Kosten pro Zug und pro Kilometer.	Betriebskosten		Reinertrag		Dividende.	Die Ausgaben von den Einnahmen in %.	Geschwindigkeit pro Minute.	Sicherheit.
		per Kilometer.	für die ganze Linie.	Zahl per Tonnen.	Ertrag		Zahl der Tonnen.	Ertrag.	per Kilometer.	für die ganze Linie.								per Kilometer.	für die ganze Linie.						
					der Personen.	des Gepäcks.	Gesamt-ertrag.																		

A. Der Verkehr ist derjenige, welcher auf den mit den projektirten Eisenbahnen parallel stehenden Straßen schon jetzt stattfindet. (Siehe die Bemerkungen in der Beilage 7.)

I.		Länge	Fr.		a 0 Fr. 05.	a 0 Fr. 003.	Fr.	a 0 Fr. 16.	Fr.	Fr.	‰	5°19'	1.25	162,500	68	2,390	2.05	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	%	%	Meter.	St. Min.		
			124,000	2,728,000																						150,000	7,500
	Murten-Lyff	22.0	124,000	2,728,000	150,000	7,500	450	7,950	10,000	1,600	9,550	210,100	2.39	5°19'	1.25	162,500	68	2,390	2.05	4,900	107,800	4,650	102,300	3.75	51.3	521	0 42
	Lyff-Bern	22.5	164,000	3,692,000	150,000	7,500	450	7,950	20,000	3,200	11,150	250,875	7.46	18°40'	1.45	179,000	68	2,630	2.05	5,390	121,275	5,760	129,600	3.51	48.3	457	0 49
	Lyff-Solothurn	25.0	124,000	3,100,000	140,000	7,000	420	7,420	20,000	3,200	10,620	265,500	1.17	11°10'	1.25	165,000	68	2,430	2.05	4,980	124,500	5,640	141,000	4.55	46.9	527	0 47
	Solothurn-Olten	37.0	160,000	5,920,000	140,000	7,000	420	7,420	20,000	3,200	10,620	392,940	2.00	19° 3'	1.25	165,000	68	2,430	2.05	4,980	184,260	5,640	208,680	3.52	46.9	511	1 12
	Total	106.5	145,000	15,440,000	144,200	7,210	433	7,643	17,930	2,868	10,511	1,119,415							5,050	537,835	5,461	581,580	3.77	48.0			
	II.																										
	Murten-Lyff	22.0	124,000	2,728,000	150,000	7,500	450	7,950	10,000	1,600	9,550	210,100	2.39	5°19'	1.25	162,500	68	2,390	2.05	4,900	107,800	4,650	102,300	3.75	51.3	521	0 42
	Lyff-Schönbühl	17.0	129,000	2,200,000	150,000	7,500	450	7,950	10,000	1,600	9,550	162,350	5.79	13°28'	1.35	163,500	68	2,410	2.05	4,940	83,980	4,610	78,370	3.56	51.7	479	0 35
	Schönbühl-Bern	11.0	227,500	2,500,000	170,000	8,500	510	9,010	30,000	4,800	13,810	151,910	6.97	55°33'	1.65	219,500	71	3,090	2.03	6,270	68,970	7,540	82,940	3.32	45.4	425	0 26
	Schönbühl-Burgdorf-Olten	52.0	160,600	8,250,000	160,000	8,000	480	8,480	25,000	4,000	12,480	648,960	4.00	26°20'	1.35	193,750	68	2,850	2.05	5,840	303,680	6,640	345,280	4.18	46.8	484	1 47
	Wynigen-Solothurn	18.0	125,000	2,250,000	60,000	3,000	180	3,180	10,000	1,600	4,780	86,040	4.77	18°00'	1.35	73,500	Minimum	1,460	2.10	3,070	55,260	1,710	30,780	1.37	64.2	484	0 37
	Total	120.0	149,400	17,928,000	142,670	7,134	428	7,562	18,330	2,933	10,495	1,259,360							5,164	619,690	5,331	639,670	3.57	49.2			
	III.																										
	Murten-Bern	31.0	180,000	5,580,000	160,000	8,000	480	8,480	16,000	2,560	11,040	342,240	5.05	49°36'	1.50	184,000	68	2,710	2.05	5,560	172,360	5,480	169,880	3.04	50.4	450	1 9
	Bern-Burgdorf-Olten	63.0	170,600	10,750,000	160,000	8,000	480	8,480	25,000	4,000	12,480	786,240	4.52	31°26'	1.40	195,000	68	2,870	2.05	5,580	370,440	6,600	415,800	3.87	47.1	473	2 13
	Wynigen-Solothurn	18.0	125,000	2,250,000	60,000	3,000	180	3,180	10,000	1,600	4,780	86,040	4.77	18°00'	1.35	73,500	Minimum	1,460	2.10	3,070	55,260	1,710	30,780	1.37	64.2	484	0 37
	Total	112.0	165,900	18,580,000	143,930	7,196	432	7,628	20,100	3,216	10,844	1,214,520							5,340	598,060	5,504	616,460	3.32	49.2			

B. Der Verkehr ist derjenige, welcher in der Zukunft stattfinden wird. (Siehe die Bemerkungen in der Beilage 10.)

I.		Länge	Fr.		a 0 Fr. 04.	a 0 Fr. 003.	Fr.	a 0 Fr. 14.	Fr.	Fr.	‰	5°19'	1.25	245,000	71	3,450	2.03	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	%	%	Meter.	St. Min.		
			124,000	2,728,000																						220,000	8,800
	Murten-Lyff	22.0	124,000	2,728,000	220,000	8,800	660	9,460	20,000	2,800	12,260	269,720	2.39	5°19'	1.25	245,000	71	3,450	2.03	7,000	154,000	5,260	115,720	4.24	57.1	521	0 42
	Lyff-Bern	22.5	164,000	3,692,000	220,000	8,800	660	9,460	30,000	4,200	13,660	307,350	7.46	18°40'	1.45	263,500	74	3,560	2.03	7,230	162,675	6,430	144,675	3.92	52.6	457	0 49
	Lyff-Solothurn	25.0	124,000	3,100,000	210,000	8,400	630	9,030	30,000	4,200	13,230	330,750	1.17	11°10'	1.25	247,500	71	3,490	2.03	7,080	177,000	6,150	153,750	4.96	55.3	527	0 47
	Solothurn-Olten	27.0	160,000	5,920,000	210,000	8,400	630	9,030	30,000	4,200	13,230	489,510	2.00	19° 3'	1.25	247,500	71	3,490	2.03	7,080	261,960	6,150	227,550	3.84	53.5	511	1 12
	Total	106.5	145,000	15,440,000	214,180	8,567	643	9,210	27,930	3,910	13,120	1,397,330							7,095	755,635	6,025	641,695	4.16	54.1			
	II.																										
	Murten-Lyff	22.0	124,000	2,728,000	220,000	8,800	660	9,460	20,000	2,800	12,260	269,720	2.39	5°19'	1.25	245,000	71	3,450	2.03	7,000	154,000	5,260	115,720	4.24	57.1	521	0 42
	Lyff-Schönbühl	17.0	129,000	2,200,000	220,000	8,800	660	9,460	20,000	2,800	12,260	208,420	5.79	13°28'	1.35	247,000	71	3,480	2.03	7,060	120,020	5,200	88,400	4.02	57.6	479	0 35
	Schönbühl-Bern	11.0	227,500	2,500,000	260,000	10,400	780	11,180	45,000	6,300	17,480	192,280	6.97	55°33'	1.65	334,250	77	4,340	2.02	8,770	96,470	8,710	95,810	3.83	50.2	425	0 26
	Schönbühl-Burgdorf-Olten	52.0	160,600	8,250,000	240,000	9,600	720	10,320	40,000	5,600	15,920	827,840	4.00	26°20'	1.35	294,000	74	3,970	2.03	8,060	419,120	7,860	408,720	4.95	50.6	484	1 47
	Wynigen-Solothurn	18.0	125,000	2,250,000	100,000	4,000	300	4,300	15,000	2,100	6,400	115,200	4.77	18°00'	1.35	120,250	65	1,850	2.10	3,885	69,930	2,515	45,270	2.01	60.7	484	0 37
	Total	120.0	149,400	17,928,000	214,330	8,573	643	9,216	30,210	4,229	13,445	1,613,460							7,163	859,540	6,282	753,920	4.20	53.3			
	III.																										
	Murten-Bern	31.0	180,000	5,580,000	230,000	9,200	690	9,890	25,000	3,500	13,390	415,090	5.05	49°36'	1.50	267,500	74	3,610	2.03	7,330	227,230	6,060	187,860	3.37	54.7	450	1 9
	Bern-Burgdorf-Olten	63.0	170,600	10,750,000	240,000	9,600	720	10,320	40,000	5,600	15,920	1,002,960	4.52	31°26'	1.40	296,000	74	4,000	2.02	8,080	509,040	7,840	493,920	4.59	50.7	473	2 13
	Wynigen-Solothurn	18.0	125,000	2,250,000	100,000	4,000	300	4,300	15,000	2,100	6,400	115,200	4.77	18°00'	1.35	120,250	65	1,850	2.10	3,885	69,930	2,515	45,270	2.01	60.7	484	0 37
	Total	112.0	165,900	18,580,000	214,730	8,589	644	9,233	31,830	4,456	13,689	1,533,250							7,198	806,200	6,941	727,050	3.91	52.6			

	Reinertrag bei	
	gegenwärtigem Verkehr.	zukünftigem Verkehr.
Gruppe I. mit der Hauptlinie über		
Lyß=Solothurn . . .	3. 77 %	4. 16 %
" II. mit der Hauptlinie über		
Lyß=Burgdorf . . .	3. 57 "	4. 20 "
" III. mit der Hauptlinie über		
Bern=Burgdorf . . .	3. 32 "	3. 91 "
Die Hauptlinie allein Murten=Lyß=		
Solothurn=Olten	3. 84 %	4. 23 %
" " allein Murten=Lyß=		
Burgdorf=Olten	3. 99 "	4. 66 "
" " allein Murten=Bern=		
Burgdorf=Olten	3. 58 "	4. 17 "

Es sind also auch in dieser Beziehung keine maßgebenden Gründe gegen die Haltbarkeit unseres Vorschlages einzuwenden.

Der Kanton Bern stand bisher der Eisenbahnfrage wenig geneigt, ja wir möchten fast sagen, grollend gegenüber. Ist wohl die Furcht vor dem Andringen des fremden Getreides die einzige Ursache dieser Mißstimmung? — dürfte es im Kanton Bern nicht auch darum an der wünschbaren Theilnahme für die Eisenbahnfrage fehlen, weil dieser reiche und große, ja größte Kanton der Eidgenossenschaft nur in einem kleinen und gleichzeitig auch weniger bedeutenden Theile von der Hauptbahn durchzogen wird, weil seine Hauptstadt, die zugleich auch Bundesstadt ist, nur eine Zweigbahn erhalten, sein Hauptindustriepfah Burgdorf nicht berührt werden, das Emmenthal und das Oberaargau der Bahn schon ziemlich ferne gerückt bleiben sollen? —

Wir haben in einem frühern Abschnitte versucht, die Eventualitäten für die agrifole Schweiz im Falle der Erstellung von schweizerischen Eisenbahnen in ihrem wahren Lichte darzustellen und wenn wir auch weit entfernt sind, von unsern schwachen Worten großen Eindruck zu erwarten, so vertrauen wir doch der Macht der Wahrheit, welche die in jenem Abschnitt ausgesprochene und gewiß richtige Anschauungsweise allmählig zur allgemeinen Anerkennung bringen wird. Aufgabe einer wahrhaft schweizerischen Politik aber scheint es uns auch hier zu sein, durch eine den Bedürfnissen und Interessen des Kantons Bern entsprechende Auffassung auch dieses mächtige Glied in unserm Bundesstaate für das große nationale Werk zu gewinnen, dessen Ausführung wir uns zum Ziele gesetzt haben!

Schließlich haben wir noch anzuführen, daß wir die Linien Rapperschwyl-Wesen mit der Zweigbahn nach Glarus und Bern-Thun in das schweizerische Eisenbahnnetz aufgenommen haben.

Die Verlegung der Luzernerlinie nach Westen rechtfertigt die Verbindung Zürichs mit dem Splügen aufs vollkommenste, und schon die in allen frühern Vorschlägen enthaltene Bahn von Sargans nach Wallenstadt deutet mit Entschiedenheit auf die Zwischenbahn, welche wir beantragen, hin. Nach Wesen bauen, und das industrielle, dicht bevölkerte Glarus nicht auch berühren, das wäre in den Augen Ihrer Kommission ein kaum zu entschuldigendes Uebersehen der Interessen der Bahnunternehmung selbst gewesen, da Glarus mit seinem eben so bedeutenden Import als Export wesentlich zur Rentabilität der ganzen Linie beitragen, während gleichzeitig die Erstellung bei dem günstigen Terrain nur eine sehr geringe Summe in Anspruch nehmen wird.

Was Bern-Thun betrifft, so hat die Kommission keinen Anstand genommen, auch diese Linie aufzunehmen, da deren Ausführung wesentlich von dem Willen des dabei betheiligten Kantons abhängen wird.

Nach diesen Erörterungen über diejenigen Zugrichtungen, hinsichtlich derer wir von den vorliegenden Anträgen abweichen, haben wir darauf aufmerksam zu machen, daß auch wir den betheiligten Kantonen die Möglichkeit eröffnen (Beilage 5, Art. 2), das schweizerische Eisenbahnnetz auf der Linie zwischen Ferten und Olten durch die Wasserstraße zu ergänzen. Der technische Expertenbericht legt großes Gewicht hierauf und empfiehlt uns ernstlich unsere öffentlichen Hilfsmittel da nicht zu verschleudern, wo treffliche Wasserstraßen benutzt werden können. Wenn wir nun auch die wohlmeinende Absicht, die unbestreitbar in diesem Rathe liegt, durchaus nicht verkennen, so will es uns doch scheinen, es könne bei dem wohlkombinirten Eisenbahnnetz, auch wenn dasselbe ganz und ohne Benutzung der Wasserstraße ausgeführt würde, nicht wohl von Verschleuderung der öffentlichen Hilfsmittel gesprochen werden, welche allerdings da, wo Spekulationslust oder Rivalität verschiedener Unternehmer unmotivirte Bahnen ins Leben rufen, rügend verwiesen werden mag.

Man hat zwar in jüngster Zeit die Wasserstraße mit großer Lebhaftigkeit in den Vordergrund gestellt und wir könnten uns nur freuen, wenn es gelänge, das schöne Projekt einer Korrektion der Aare durch kräftiges Handeln zur raschen Ausführung zu bringen. Unsere Freude würde selbst durch den Gedanken nicht getrübt werden, daß das Hauptmotiv der erwachten Thätigkeit

in dem Bestreben liegt, die Eisenbahnfrage zu präjudizieren; denn wir halten dafür, daß Letzteres ganz unmöglich ist. Wer die merkwürdigen Ergebnisse kennt, welche sich in andern Staaten bei der Konkurrenz zwischen Eisenbahnen und Schifffahrt ergeben haben, der wird uns beistimmen, daß die Wasserstraßen nur vorübergehend Schienenwege ersetzen können, und daß im speziellen Falle von dem Doppelzweck einerseits eine große Entsumpfungsbauarbeit auszuführen, andererseits eine Verkehrsstraße zu schaffen, nur der erstere eine dauernde Bedeutung haben kann. Täusche man sich hierüber nicht, sind einmal die Hauptlinien in den übrigen Richtungen in Ausführung, so wird die Lücke ausgefüllt werden müssen, und die Richtung durchs Oberaargau dann um so unfehlbarer eingeschlagen werden. Gerade diese Anschauungsweise ist es auch, welche uns bestimmt hat, den Art. 2 (Beilage Nr. 5) in unsern Gesetzesentwurf aufzunehmen. Immerhin rathen wir den betheiligten Kantonen, es wohl zu überlegen, ehe sie sich entschließen, das vollkommenere Verkehrsmittel durch das unvollkommenere zu ersetzen.

Der Anschlußbahnen nach den sich von Nord und Süd, von Ost und West unsern Grenzen nähernden Schienenwegen haben wir in dieser Schrift, welche sich die Beleuchtung der schweizerischen Eisenbahnfrage zum Zwecke gestellt hat, nicht einläßlich zu gedenken, wohl aber mag zum Schlusse dieses Abschnittes noch unsere grundsätzliche Auffassung dieses Punktes hier Platz finden.

Die Grundanschauung, welche wir von Wesen und Zweck der Eisenbahnen sowohl im Allgemeinen als mit besonderer Beziehung auf unser Vaterland hegen, und welche wir im Verlaufe dieser Arbeit wiederholt zu entwickeln versucht haben, geht dahin, daß die Eisenbahnen

vor allen Dingen die Bestimmung haben, die Entwicklung der nationalen Kräfte eines Volkes im Innern zu befördern. Demgemäß betrachten wir es als die erste Aufgabe der Schweiz, alle ihre Kräfte der Erreichung dieses Zieles zu widmen. Dieses einmal erreicht, muß sich unser Augenmerk allerdings auch auf die Verbindung unseres Eisenbahnsystems mit dem Auslande richten, wenn nicht vorher durch die bedeutenden Interessen und Konvenienzen des letztern ohne namhaften finanziellen Kraftaufwand von unserer Seite auch dieser zweite Zweck erreicht wird. Daß solchen Bestrebungen des Auslandes aller Vorschub geleistet werden muß, brauchen wir wohl kaum noch zu bemerken, und man würde uns gänzlich mißverstehen, wenn man aus den so eben geäußerten Ansichten auf eine Mißachtung der Verbindungen der Schweiz mit dem Auslande von unserer Seite schließen wollte. — Haben wir ja bereits darauf hingewiesen, daß diejenigen Punkte, welche sowohl die Personenbewegung als den Waaren- und Produktenaustausch nach Außen vermitteln, alle Berücksichtigung verdienen. Was wir nicht wollen und wovor wir warnen, das ist einzig und allein die Zersplitterung unserer Kräfte nach Außen, ehe wir unser Haus im Innern aufgebaut haben, und was wir hoffen und erwarten, das besteht in der festen Zuversicht, daß wir auch für unsere Kommunikationen nach Außen am besten und zuverlässigsten sorgen, wenn wir mit sorgfältiger Zurathziehung unserer Hülfsmittel und mit wohlberechneter Konzentration unserer nationalen Kräfte vor allem Andern die Ausführung des schweizerischen Eisenbahnnetzes beginnen und durchführen.

Möge man die Nothwendigkeit dieses Zusammenhaltens aller Kräfte nie vergessen, möge man nament-

lich nicht, die Blicke nach Außen gewendet, auf gnädige Zusicherungen sich verlassend, sich der eigenen Kraftanstrengung für den Aufbau unseres Systems im Inneren für überhoben betrachten, denn nur diese wird uns, kann uns zum gewünschten Ziele führen! Darum, Lit., auch im Eisenbahnwesen eine nationale und nur eine nationale Politik!

(Fortsetzung folgt.)

Übersicht des Warenverkehrs und der Zolleinnahmen im Jahr 1851. Einfuhr.

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	225-239
Page	
Pagina	
Ref. No	10 000 905

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.