

Smaa Meddelelser.

Schweiz's Jærnbæner. Det schweiziske Jærnbænevæsen har navnlig siden Gotthard-Katastrofen o: siden Marts 1876 befundet sig i en yderst kritisk Situation. Et af de talrige Bidrag til Sagens Belysning er O. Zschokkes «Betrieb der Schweizerischen Eisenbahnen unter Leitung des Bundes» (Zürich, Füssli & Co. 1877), der varmt anbefaler, at Forbundet overtager Banernes Drift. Dette Skrift skyldte vi det Følgende.

De schweiziske Jærnbæners Bygningshistorie falder i to Perioder. Den første, 1852—65, udmærker sig ved, at Privatbane-Princippet da saa vidt muligt gjennemførtes rent; at Konkurrencen saa vidt muligt holdtes tilbage; og at Trafiken til dels undervurderedes. Aarene 1866—71 benyttedes fortrinsvis til at forberede den anden Byggekampagne, der begyndte efter den tysk-franske Krigs Slutning og afbrødes pludseligt og voldsomt ved den nuværende Krise. Denne anden Periode er en fuldstændig Kontrast til den første: Kantonerne og Kommunerne tog under forskjellige Former med betydelige Kapitaler Del i Baneanlæg (omtrent $\frac{1}{4}$ af de i de schweiziske Anlæg nedlagte Kapitaler er ydet af Kantoner og Kommuner); en Mængde ny konkurrerende Bæner byggedes og overtoges for at monopolisere Driften, næsten uden Valg af Bæneselskaberne; endelig blev Trafiken overvurderet, og den finansielle Side behandlet med en saadan Letsindighed, at en Krise derved maatte fremkaldes.

Ved Udgangen af 1876 havde samtlige schweiziske Bæner en Længde af 2367 (hvoraf 2248 Kil. i Drift) Kilometer (1875:

2044, 1874: 1641, 1873: 1495 Kilom.). Deraf faldt paa fremmede Baner 73 Kilom., paa Lyst- og Lokalbaner 36 og paa «schweiz. Verkehrsbanen» 2258 Kilom. Af de under den sidstnævnte Gruppe hørende 12 Selskaber ere de vigtigste: Suisse Occidentale med 569, Nordøstbanen med 496, Centralbanen med 341, Jura-Bern-Luzern-Banen med 310 og de forenede Schweizerbaner med 301 Kilometer. Af de 6 Lyst- og Lokalbaner ere de vigtigste: Arth-Rigi med 11, Uetlibergbanen med 9, Vitznau-Rigi med 7 og Rigi-Scheideck med 6,7 Kilometer. Mellem 18 Administrationer er altsaa de 2294 Kilometer schweiziske Jærnbaner fordelt, saa at der paa hver Baneforvaltning gjennemsnitlig kommer kun 126 Kilometer Jærnvej. Østrig derimod havde (1876) 47 Jærnbanebestyrelser med 16821 Kilom., altsaa paa 1 Bestyrelse 358 Kilom.; Tyskland (1876) 66 Bestyrelser med 28412 Kil. o: paa 1 Bestyrelse 426 Kil.; Frankrig (1875) 30 Bestyrelser med 19784 Kil. o: paa 1 Bestyrelse 659 Kil.; England (1876) 20 Bestyrelser med 26870 Kil. o: paa 1 Bestyrelse 1343 Kil. Det største evropæiske Baneselskab, Paris-Lyon-Mediterranée, bestyrer 5102 Kil., det nordamerikanske Pennsylvania-Selskab endog 9190 Kil. De schweiziske Selskaber derimod, som anført, gjennemsnitligt kun 126 Kil. Jærnbanebestyrelsen er altsaa i Schweiz meget stærkt splittet, og denne Mangel paa Enhed har, som Zschokke paa viser, medført en Række Abnormiteter og navnlig gjort Driften langt dyrere end nødvendigt. Tilvejebringelsen af en vis Enhed i Bestyrelsen er nødvendig, og derfor er det, at Zschokke stiller et motiveret Forslag til, at Driften overtages af Forbundet.

Karakteristisk er den meget stærke Konkurrence, de schweiziske Baner byde hverandre. Exempelvis kan anføres: Vestbanerne fremvise tre Parallellinjer; Bern-Jura-Banen konkurrerer tildels med Vest- og Centralbanerne; Bern-Luzern med Centralbanen; Nordøstbanen er tildels ødelagt af forskjellige konkurrerende Baner; Nationalbanen ligesaa o. s. v., o. s. v. Konkurrencen har ganske naturlig ført til en heftig Tarifkrig, der, om den end har været fordelagtig for Publikum, har været ødelæggende for Selskaberne. Uagtet den anden Byggeperiode

endnu er langt fra sin Afslutning, ses dog alt Følgerne af det usikre Grundlag: Den italienske Linje, «ligne d'Italie», gik fallit; de vestschweiziske Baner undgik kun deres Fald ved at ty ind under den franske Kapitals Beskyttelse; Bern-Luzern-Banen gik fallit; Centralbanen maatte med Tab opgive nogle Linjer, hvis Bygning alt var begyndt; Nordøstbanen kan ikke opfylde sine Forpligtelser; Gotthard-Banen er endnu ikke paa det Rene med, hvorledes den skal kunne gennemføres; Tössthalbanen synger paa sit sidste Vers; Nationalbanen kæmper haardt for at faa sine Linjer færdige; de forenede Schweizerbaner haaber paa bedre Tider. Det er den Tilstand, hvori de schweiziske Baner for Øjeblikket befinde sig. I Marts 1877 anslog man det sandsynlige Kapitaltab paa schweiziske Jærnbaneværdier (excl. Lyst- og Lokalbanerne) til 443 Mill. Fr., eller over Halvdelen af den anbragte Kapital.

Det tyske Socialdemokratis Tiltagen, der ved de sidste Valg er traadt saa klart for Dagen, giver selvfølgelig den tyske Presse Anledning til mange Betragtninger. Den 9de Maj holdt Eug. Richter i Berlin en opsigtvækkende Tale imod Socialdemokratiet, der for faa Uger siden er udkommet i Trykken, og af hvilken et halvt hundrede tusinde Exemplarer afsattes i Løbet af nogle Dage. Richter opfordrer Bourgeoisiet til at samle sig til Kamp imod Socialdemokraterne og spørger: «hvad andet Praktisk end Agitation har Socialdemokratiet hidtil præsteret? Agitatorerne leve af Agitationen, og denne suger atter Næring hos hine; men de have Intel gjort for virkelig at forbedre Arbejdernes økonomiske Stilling». Men nu ville Socialdemokraterne formodenlig vende Spørgsmaalet om: hvad Praktisk har Richters Tale udrettet? Det synes nemlig, at den Opsigt, den vakte, baade da den holdtes og senere, efter at den var blevet udgivet i Trykken, kun har været en Nysgjerrighedsopsigt. Det synes ikke, at den har baaret virkelige Frugter. Kun lidt over en Maaned efter, at den var holdt, valgtes i Berlins 6te Kreds Hasenclever d. 14de Juni med 33 $\frac{1}{3}$ Procent flere Stemmer, end der afgaves ved Valget i Januar. Og ved Valget d. 18de Juni i Berlins 5te Kreds faldt vel Socialdemo-