Die Entwicklung des Personenverkehrs auf den schweizerischen Haupteisenbahnen von 1882 an bis zu ihrer Verstaatlichung.

I. Teil: Die Schweizerische Centralbahn.

Von Dr. jur. Samuel Brodsky.

Motto: „Jede Zahl setzt die vorhergehenden als Gründe ihres Seins voraus.“

Schopenhauer.

Vorwort.

Die vorliegende Dissertation über die *Entwicklung des Personenverkehrs auf der Schweizerischen Centralbahn* bildet den ersten Teil der im Obertitel angegebenen Darstellung, deren zweiter Teil: *die Entwicklung des Personenverkehrs auf den übrigen schweizerischen Hauptbahnen*, im Interesse einer genauen Bearbeitung erst später erfolgen soll.

Es musste auf diesen Umstand aufmerksam gemacht werden, weil die jetzt folgende Einleitung sich auf beide Teile, also auf die ganze Abhandlung, bezieht.

Einleitung.

Wenn die vorliegende statistische Darstellung der *Entwicklung des Personenverkehrs auf den schweizerischen Hauptbahnen* nicht mit deren Betriebseröffnung, sondern mit dem Jahre 1882 beginnt, so hat das seine Gründe, welche im folgenden genannt werden sollen.

Erst sehr spät hat man in der Schweiz angefangen, sich mit Bahnbau und mit Eisenbahnen überhaupt ernstlich zu befassen.

Im Jahre 1845 z. B. besass Grossbritannien bereits 3928 km Eisenbahnen, die Vereinigten Staaten Amerikas 7454 km, das damalige Dautschland über 2300 km ¹⁾. Die Schweiz aber verfügte in jenem Jahre noch über keine einzige Linie. Erst mit Beginn des Jahres 1853 setzte der Bahnbau in der Schweiz intensiv ein.

„Die Gründe für diese Untätigkeit“, sagt *R. Herold* in seinem Buche (*Der schweizerische Bund und die Eisenbahnen bis zur Jahrhundertwende*, Stuttgart und Berlin 1902), „lassen sich in drei Kategorien gruppieren: es sind natürliche, politische und ‚theoretische‘.“

1. Die Bodenbeschaffenheit des Schweizerlandes war für die Anlage von Eisenbahnen nicht einladend. Technische Schwierigkeiten und grosse Kosten wurden befürchtet, und da die heute hochentwickelte schweizerische Industrie in den Anfangsstadien stand, liess sich auch keine grosse Rentabilität der Bahnen erwarten.

2. Gegen Ende der vierziger Jahre des 19. Jahrhunderts hatte sich sodann am politischen Horizonte der Sturm des Sonderbundskrieges vorbereitet. Angesichts der unsichern politischen Lage hatte es naturgemäss niemand gewagt, auf der terra incognita, welche die Eisenbahnen für die Schweiz noch waren, einen energischen Schritt zu tun. Und der Staat selber wäre dazu am allerwenigsten im stande gewesen, denn der Bund war damals schwach, die Kantone waren allmächtig, dabei aber zu egoistisch und zu klein zur Förderung eines grossen nationalen Werkes.

3. Die „theoretischen“ Gründe für das späte Entstehen der schweizerischen Eisenbahnen aber wurzelten in gewissen Meinungen und Vorurteilen des Volkes. Man fürchtete von den Eisenbahnen eine ökonomische Einbusse, indem sie den Schweizern die Gelegenheit entreissen würden, die Fremden lange bei sich zu behalten. Man befürchtete weiter die Verödung der Strassen, den Ruin der Fuhrleute und der Wirte, erwartete eine nachteilige Konzentrierung des Verkehrs an den Endpunkten der Bahnen; auch erzeugte die Besorgnis, dass sie wohlfeileres Brot bringen würden,

¹⁾ Wörterbuch der Volkswirtschaft (Elster), Bd. I, p. 617—618.

in den ackerbautreibenden Kreisen eine ihnen feindliche Stimmung ¹⁾).

Das jetzige hochentwickelte Eisenbahnwesen der Schweiz mit seiner andauernden Tendenz zu weiterer Steigung zeigt am besten, dass alle die von Herold angeführten Gründe den Gang der Ereignisse nicht hintanzuhalten, sondern lediglich den Beginn der jetzigen Entwicklung hinauszuschieben vermochten.

Hiernach muss der Zeitraum bis in die achtziger Jahre als *Vorbereitungsperiode* bezeichnet und darf darum einer Darstellung der Entwicklung des Personenverkehrs nicht zugrunde gelegt werden.

Im Jahre 1882 wurde nämlich das Hauptstück der Gotthardbahn (Luzern-Immensee-Bellinzona-Pino- [Lino] mit Bellinzona-Locarno) vollständig dem Betriebe übergeben, und die Folge der Eröffnung dieser wichtigen internationalen Linie war die Entfaltung des Verkehrs *auf allen* schweizerischen Bahnen. Die Einwirkungen der Gotthardbahn auf den Verkehr der übrigen Hauptbahnen sollen später statistisch dargelegt und eingehend erörtert werden. Hier genügt es, zu zeigen, dass *mit dem Jahre 1882* die eigentliche Gründungsperiode endete und eine *neue Epoche* für das schweizerische Eisenbahnwesen im allgemeinen und für den Personenverkehr im besondern begann.

Die Jahre 1882 bis 1902 umfassen die letzten zwanzig Jahre Privatbahnbetrieb der Hauptbahnen, und eine solche Periode, in welcher ausserdem alle Kräfte der Industrie, des Handels, des *Wirtschaftslebens* überhaupt und der Politik zu ausserordentlicher Entwicklung emporgetrieben wurden, dürfte genügen, um ein vollständiges und deutliches Bild von der Entwicklung des Personenverkehrs auf den schweizerischen Hauptbahnen bis zu ihrer Verstaatlichung zu geben.

Räumlich beschränkt sich die Gesamtarbeit auf die *schweizerischen Hauptbahnen*, mit Ausnahme der Gotthardbahn, also auf die *Centralbahn*, *Nordostbahn*, *Jura-Simplon-Bahn* und die *Vereinigten Schweizerbahnen*, alles Bahnen, die heute verstaatlicht sind.

Denn die Darstellung der Entwicklung des Personenverkehrs wird lediglich auf den Hauptbahnen von wirklicher Bedeutung sein, da einzig diese Hauptbahnen den internationalen Verkehr der Schweiz vermitteln. Zudem sind sie es, welche für den Inlandverkehr am meisten in Betracht fallen, welche den grössten Teil der Schweiz, insbesondere die für Industrie, Handel und Gewerbe wichtigsten Punkte bedienen, sei es, dass sie diese Zentren direkt durchfahren, sei es, dass angeschlossene Nebenbahnen dem durch die Hauptbahnen besorgten Verkehr den letzten Abschluss geben.

¹⁾ R. Herold, Der schweizerische Bund und die Eisenbahnen bis zur Jahrhundertwende, p. 3—4.

Es ist also erlaubt, zu sagen, dass diese Hauptbahnen die Schweiz beherrschen, und dass die in ihrer grössern Zahl schmalspurigen Nebenbahnen Wesentliches zur Lösung der gestellten Aufgabe nicht beitragen, folglich also in diesem Zusammenhange nicht berücksichtigt zu werden brauchen.

Anders steht es mit der Gotthardbahn: wenn diese Hauptbahn von der Besprechung des Personenverkehrs in der Schweiz ausgeschlossen wird, so geschieht dies, weil der Verkehr auf dieser Bahn wesentlich internationaler Transitverkehr ist, also mit dem übrigen Hauptverkehr in der Schweiz nicht wohl zusammengeworfen werden kann, vielmehr seiner ganzen eigentümlichen Bedeutung nach Stoff zu einer besondern Arbeit bietet. Eine wohlbekannte Vorarbeit dazu existiert übrigens schon seit 1892 in der Schrift von *Heinrich Rüegg* über die „Wirkungen der St. Gotthardbahn“ (Leipzig 1892).

Hier bietet sich übrigens die Gelegenheit, zu bemerken, dass die geplante Arbeit durchaus nicht Anspruch auf Vollständigkeit macht. Dazu ist das zu besprechende Gebiet noch zu wenig behandelt worden. Jahre wären nötig, um ein so ausgedehntes Gebiet vollständig zu durchforschen, zumal dann, wenn der Verfasser noch die Schwierigkeiten zu überwinden hat, die dem Landesfremden entgegenstehen.

So werde ich mich schon glücklich schätzen, wenn meine Arbeit nur einige Bausteine herbeischaffen kann für das Gebäude, das ein anderer später errichten wird.

Die Centralbahn.

Bevor wir die tatsächliche Entwicklung des Personenverkehrs auf dieser Bahn im einzelnen ins Auge fassen, sind einige Bemerkungen über den Verkehr im allgemeinen erforderlich.

Schon ein kurzer Blick auf die geographische Lage der Centralbahn zeigt, dass alle Vorbedingungen für einen lebhaften Personenverkehr und insbesondere für einen sehr vorteilhaften internen und Lokalverkehr hier in denkbar günstiger Weise vorhanden waren.

Die Hauptbedingung, die wirklich einen sehr lebhaften internen und Lokalverkehr auf der Centralbahn entwickelt hat, ist die Durchfahrt, Berührung und Verbindung solcher Gebiete, die miteinander in innigem kommerziellen Verkehre stehen, oder bei denen doch die Grundlagen für das Entstehen eines solchen auf das beste gegeben waren.

Der Betrieb der Centralbahn wurde am 19. Dezember 1854 mit der kurzen Strecke (rund 20 km)

Basel-Liestal eröffnet. Von diesem Jahre an beginnt sich die Centralbahn rasch zu entwickeln, und so hat sie im Jahre des Beginnes unserer Betrachtung bereits ihr eigenes Netz von rund 323 km, nicht eingerechnet ihre Nebenbahnen:

Basler Verbindungsbahn . . .	rund	5 km.
Aargauische Südbahn . . .	"	58 "
Wohlen-Bremgarten . . .	"	8 "
Bötzbergbahn	"	58 "

Die Centralbahn war das Unternehmen einer privaten Aktiengesellschaft. Ihr Verwaltungsorgan war ein Direktorium von fünf Mitgliedern, mit Sitz in Basel.

Die Kantone, welche die Centralbahn berührte und durchschnitt, waren *Baselstadt, Baselland, Solothurn, Bern, Luzern* und *Aargau*.

Also sechs Kantone mit der Gesamtzahl von 1,067,216 Einwohnern ¹⁾).

Der Verkehr im Jahre der Betriebseröffnung (1854) betrug auf der Centralbahn zirka 1,135,000 Personen, und von da an bis zur Verstaatlichung (1902) ist eine stetige Verkehrssteigerung zu konstatieren.

Einen besondern Zuwachs des Verkehrs erhielt die Bahn, wie in der Einleitung schon bemerkt worden ist, im Jahre 1882 durch die Eröffnung der Gotthardbahn.

Dieses die neue Epoche einleitende Jahr, gleich wie das letzte Jahr vor der Verstaatlichung, wird für sich allein eingehend betrachtet werden. Für den zwischen den Jahren 1882 und 1902 liegenden Zeitraum jedoch sollen, um Ermüdung durch Zahlen zu vermeiden und Deutlichkeit des Bildes zu bewirken, in der statistischen Zusammenstellung die Zahlen nicht für jedes einzelne Jahr, sondern immer für das Durchschnittsjahr einer fünfjährigen Periode gebraucht werden.

I. 1882.

Es ist vor allem der Beweis dafür zu erbringen, dass das Jahr des Beginnes unserer Betrachtung 1882 wirklich zusammenfällt mit dem Einsetzen einer neuen Epoche für das schweizerische Eisenbahnwesen im allgemeinen und die Centralbahn im besondern.

Diesen Beweis liefern uns hinsichtlich der Centralbahn die nachstehenden Tabellen, aus welchen der diese neue Epoche herbeiführende Einfluss der Eröffnung des Hauptnetzes der Gotthardbahn (1. Juni 1882) in Zahlen klar ersichtlich ist.

¹⁾ Nach der Volkszählung vom Jahre 1880.

Tabelle I.

Personenverkehr	1881	1882
	Personen	
Gesamtverkehr auf der Centralbahn	3,024,636	3,061,938
Verkehrsdifferenz zugunsten von 1882 . . .	37,302	

Tabelle II.

Personenverkehr	1882
	Personen
<i>I. Direkter Verkehr:</i>	
Von der Centralbahn nach der Gotthardbahn und Italien	14,564
Von der Gotthardbahn und Italien nach der Centralbahn	6,279
<i>II. Transitverkehr:</i>	
Über die Centralbahn	
von der Gotthardbahn und Italien	1,834
nach " " " "	5,180
Gesamtverkehr mit der Gotthardbahn	27,298

Wir sehen aus den beiden Tabellen, dass die Centralbahn nicht weniger als 73% der Gesamtverkehrszunahme des Jahres 1882, nämlich 27,298 von 37,302 Personen, einzig und allein der Gotthardbahn zu verdanken hatte.

Wenn wir nun bedenken, dass die Gotthardbahn lediglich während sieben Monaten des Jahres 1882 in Betrieb war, dann wird der durch sie bewirkte Aufschwung noch bemerkenswerter und deutlicher.

Aus den Jahresberichten der Centralbahn ¹⁾ ist denn auch ersichtlich, dass die Eröffnung der Gotthardbahn sehr stark die Einnahmen aus dem Personenverkehr beeinflusste.

Diese Mehreinnahmen aus dem Personenverkehr verteilen sich im Jahre 1882, laut den genannten Berichten, mit rund Fr. 50,000 auf die I. Klasse, Fr. 100,000 auf die II. Klasse und mit nur Fr. 50,000 auf die III. Klasse.

Diese Zahlen nach den verschiedenen Klassen zeigen mit grosser Deutlichkeit, dass die Mehreinnahmen in der Hauptsache dem durch die Gotthardbahn besonders ins Leben gerufenen Fremdenverkehr zu verdanken sind, welcher vorzugsweise die I. und II. Klasse alimentiert.

Übrigens finden wir eine Bestätigung unserer Behauptung, dass im Jahre 1882 eine neue Epoche für

¹⁾ Jahresberichte der Centralbahn für das Jahr 1882, p. 18.

die schweizerischen Eisenbahnen mit Eröffnung der Gotthardbahn begann, auch in der *Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen* (25. März 1897). Dort bringt der Bundesrat als Beleg dieser Tatsache auf p. 23/24 einige Tabellen mit den Zahlen der Verkehrseinnahmen im letzten Jahre vor der Gotthard-eröffnung, im Jahre 1881, im Vergleiche mit den Jahren nach ihrer Eröffnung.

Entnehmen wir aus diesen Tabellen die uns interessierenden Zahlen, welche die Centralbahn betreffen, so erhalten wir Tabelle III:

Tabelle III.

Verkehrseinnahmen aus dem Personenverkehr per Bahnkilometer in Franken	
	Fr.
Im letzten Jahre vor der Gotthard- eröffnung (1881)	12,035
Im dritten Jahre nach der Eröffnung (1885)	13,209
Im Jahre 1890	15,406
und 1894	17,539

Damit ist hinsichtlich der Centralbahn unsere Behauptung einwandfrei bewiesen.

* * *

Nach dieser einleitenden Betrachtung des Jahres 1882 kann mit der systematisch-statistischen Darstellung der Entwicklung des Personenverkehrs begonnen werden.

Im Jahre 1882 wurden von der Centralbahn 3,061,938 Personen befördert.

In nachstehender Tabelle wird gezeigt, wie sich der Verkehr in *einzelnen Monaten* entwickelte.

Tabelle IV.

1882	Personen
Januar	218,710
Februar	186,202
März	222,818
April	253,323
Mai	296,496
Juni	247,486
Juli	340,007
August	322,828
September	273,407
Oktober	274,746
November	219,595
Dezember	206,320
Total	3,061,938
Gegenüber 1881: Mehr	37,302

Aus dieser Tabelle erfahren wir, dass das Maximum der Frequenz auf den Juli und das Minimum auf den Februar fällt; demnach stieg das Maximum bis auf das anderthalbfache des Minimums. Überhaupt werden wir sehen, wie die stärksten Frequenzzahlen immer in die Sommermonate fallen; denn das ist die Saison sowohl des Fremdenverkehrs mit seinem gesteigerten Geschäftsbetrieb, als auch der einheimischen Ausflügler und Touristen; wogegen der Winter in jenen Jahren, als man in der Schweiz von Wintersport noch nichts wusste, sich auf den gewöhnlichen Geschäftsverkehr beschränkte.

Dieser Minimalverkehr im Monat Februar ist also einzig dem lokalen Geschäftsverkehr zuzuschreiben, und zwar einem Geschäftsverkehr, der nach den vorübergehenden Steigerungen von Weihnachten und Neujahr auf seinen Tiefstand herabgesunken ist. Ganz abgesehen davon sind die Wintermonate die Monate der Ruhe und der Sammlung.

Die Völker diesseits und jenseits der Alpen halten gleichsam ihren Winterschlaf, und auch die inländische Bevölkerung hat, mit Ausnahme der paar Ferienreisen um die Jahreswende, keine Lust zur Wanderung.

Schon im März jedoch treffen wir eine Zunahme von rund 30,500 Reisenden gegenüber der Mindestzahl im Februar.

Diese Zunahme rührt daher, dass in diesem Monate mit dem Frühlingsanbruch, wenn die Natur wieder zu neuem Leben kommt, auch die Völker erwachen und die einheimische Wanderlust. Der italienische Arbeiter, längst unruhig geworden durch die warme Frühjahrs-sonne, verlässt sein bescheidenes Heim und zieht nach der arbeitliefernden Schweiz und durch sie hindurch in die noch nördlicher gelegenen Länder in seine gewohnte Sommerstelle ¹⁾.

Ebenso durchfahren Schweizergebiet um diese Zeit einzelne Fremde, die den Winter über in Italien als Kurgäste zugebracht haben, und welche nun allmählich sich in die Heimat zurückziehen.

Im April bemerken wir eine verstärkte Zunahme, weil jetzt auch eine Reiseströmung in umgekehrter Richtung, vom Norden nach dem Süden, dazu kommt; ausserdem fallen in diesen Monat die Osterferien und mit ihnen die ersten Reiseausflüge; endlich hat schon die Vorbereitung für die Fremdenindustrie begonnen, und der Geschäftsverkehr hat mit neuem Eifer eingesetzt.

So kommen wir zu den Monaten, welche die Gastwirte als *Vorsaison* bezeichnen: *Mai* und *Juni*.

¹⁾ Die periodische oder zeitweilige Auswanderung Italiens ist eine sehr beträchtliche; sie betrug z. B. im Jahre 1885 einzig nach der Schweiz 4583 Personen (Jahresberichte der k. k. österreichisch-ungarischen Konsulatsbehörden, Bericht aus Genua, p. 722).

Im Vergleich zu den vorangegangenen Monaten ist die Frequenz dieser Monate schon eine viel höhere. Jetzt beginnt der Touristen- und Fremdenverkehr, von welchem wir noch eingehender zu sprechen haben werden, seine Wirkung auf die Steigerung des Personenverkehrs auszuüben.

Auf die Monate der Vorsaison folgt die *Hochsaison*: Juli, August. Der Juli zeigt in der Tabelle das Maximum des Personenverkehrs mit über 340,000 Reisenden; und sein Nachfolger, obwohl schon in der Abnahme begriffen, weist immerhin noch einen ganz bedeutenden Personenverkehr (über 322,000 Personen) auf.

Es folgen nun September und die erste Oktoberhälfte, die sogenannte *Nachsaison*, mit zurückgehender Frequenz.

Es ist aus allem dem deutlich ersichtlich, dass das ganze ungeheure Anschwellen des Verkehrs während der fünf Saisonmonate einzig und allein auf Rechnung des Fremden- und Touristenverkehrs zu setzen ist.

Diesen Fremden- und Touristenverkehr mit seinem Einfluss auf die Centralbahn wollen wir jetzt einer nähern Untersuchung unterwerfen.

Der Touristen- und Fremdenverkehr ist von enormer Bedeutung für das Wirtschaftsleben der Schweiz im allgemeinen und für die fünf Hauptbahnen im besondern; denn es ist sowohl für Fremde als für die weitaus grösste Zahl der einheimischen Touristen schlechterdings unmöglich, die Schweiz zu bereisen, ohne wenigstens eine dieser fünf Hauptbahnen zu benutzen.

Damit eine Bahn durch den Touristen- und Fremdenverkehr günstig beeinflusst werde, stellt man sich natürlicherweise als unerlässliche Bedingung vor, das Geleise müsse in Gegenden angelegt sein, die sich durch eine grosse und erhabene Natur auszeichnen, eine Welt, deren Anblick das Auge des Reisenden erfreut, deren Mannigfaltigkeit und Schönheit ihm unerschöpflichen Stoff zu abwechslungsreichster Unterhaltung, ja Anregung zu tiefster, geistiger Belehrung bietet. Und man könnte daraus folgern, dass von allen fünf Hauptbahnen der Schweiz gerade die Centralbahn für den Fremdenverkehr am wenigsten in Betracht falle. Sehen wir aber näher zu, so führt gerade die Centralbahn zu den zwei Hauptzentren des *damaligen* Fremdenverkehrs: nach Thun und nach Luzern. Um die Bedeutung dieser zwei Punkte zu ermessen, muss man sich den Fremdenverkehr der achtziger Jahre vergegenwärtigen.

Weniger erschlossen war noch der Kanton Graubünden mit seinem heute für Winter und Sommer weltberühmten Engadin. Unerschlossen lagen die Kantone Glarus und Wallis; von Ausflüglern unbeachtet lagen still und langgestreckt die blauen Juraberge. Und was die Welt damals kannte, das waren die majestätischen Berg-

riesen des Berner Oberlandes und die wildromantische Umgebung des Vierwaldstättersees.

In beiden Gebieten fehlten die heute so zahlreichen Bergbahnen noch gänzlich. Und die Centralbahn war es, welche den ganzen Fremdenstrom in den beiden Verkehrsmündungen am Eingange der Bergtäler auslud. So kommt es denn, dass im Jahre 1882 der Verkehr auf der Centralbahn zugunsten der fünf Saisonmonate eine Frequenzdifferenz von über 350,000 Personen aufweist.

Tabelle V.

1882	Personenzahl	
	Total	Durchschnittlich per Monat
Wintermonatsverkehr (7 Monate: Oktober bis und mit April)	1,581,713	225,959
Sommermonatsverkehr (5 Monate: Mai bis und mit September)	1,480,225	296,045
Frequenzdifferenz zugunsten eines Saisonmonats	—	70,086
Frequenzdifferenz zugunsten der Saison	—	350,430

Wir dürfen ruhig die 1,581,713 Personen der sieben Wintermonate als den ordentlichen internen und Lokalverkehr bezeichnen.

Und nun wollen wir einmal den Durchschnittswintermonat, also 225,959 Personen, den fünf Saisonmonaten des Sommers zugrunde legen, so werden wir einen Sommerverkehr von 1,029,795 Personen erhalten. Dieser so erhaltene Sommerverkehr aber wäre einer, welcher, wie schon angegeben, von dem wirklichen Sommerverkehr um 350,430 differiert. Auf jeden einzelnen der fünf Saisonmonate kommt also eine Verkehrsdifferenz von 70,086 Personen.

Diese grossen Differenzen sind ausschliesslich den Lustfahrten und Ferienreisen sowohl der Einheimischen als der Fremden zuzuschreiben. Leider ist es nicht möglich, aus den angegebenen Zahlen exakte Schlüsse auf den eigentlichen Fremdenverkehr der Centralbahn zu ziehen. Nirgends liess sich Material finden, weder aus speziellen Aufzeichnungen des Bahnverkehrs, noch aus den Angaben über die Inanspruchnahme der einzelnen Bahnklassen, diesen Angaben, welche lediglich auf das ganze Jahr, nicht aber auf die für uns so wichtigen einzelnen Monate sich beziehen. Vielleicht liesse sich der Fremdenverkehr noch am besten aus den Fremdenverzeichnissen der Hotels und Pensionen herauslesen. Aber da fällt erschwerend in Betracht, dass in den achtziger Jahren das Hotelwesen überhaupt

noch nicht so reguliert war, wie es heute ist; dass die damaligen Reisenden mehr von jener Art einfacher Touristen waren, welche, Pioniere des Fremdenverkehrs, in eine neue Gegend sich vorwagen und sie erst eigentlich dem Wissen der Allgemeinheit erschliessen; diese Leute quartierten sich bei Bauern ein. Verzeichnisse liegen keine vor. Und so ist es kein Wunder, dass es selbst Autoritäten auf dem Gebiete der Erforschung des Fremdenverkehrs ¹⁾ trotz vieler Versuche noch im Jahre 1895 nicht möglich war, sichere statistische Angaben über den Fremdenverkehr auf den schweizerischen Eisenbahnen herauszufinden.

Ganz allgemein wird in Furrers Volkswirtschaftslexikon der Schweiz die Zahl des Fremdenverkehrs in der Schweiz auf 268,000 Personen angegeben. Der betreffende Artikel des Lexikons erschien in den achtziger Jahren. Unmöglich ist es, herauszubringen, wie viel von diesem Fremdenverkehr auf die einzelnen Bahnen entfällt.

Wir müssen uns also darauf beschränken, zu erklären, dass der Touristen- und Fremdenverkehr zusammen mit dem durch ihn gesteigerten Geschäftsverkehr in den fünf Sommermonaten des Jahres 1882 im Verhältnis zu den sieben Wintermonaten des gleichen Jahres die ausserordentlich hohe Verkehrssteigerung von über 350,000 Personen bewirkte (siehe Tabelle V).

* * *

Um die Bedeutung der Centralbahn für den *internen* und *Lokalverkehr* zu würdigen, wollen wir in der untenstehenden Tabelle die Verteilung der Reisenden im *direkten* und derjenigen im *Transitverkehr* in ihrem Verhältnis zum Gesamtverkehr betrachten.

Tabelle VI.

1882	Personen
Direkter Verkehr (Empfang und Versand) mit andern Bahnen . . .	443,183
Transitverkehr über die Centralbahn	82,549
Total	525,732
Gesamtverkehr im Jahre 1882 . .	3,061,938
Bleibt für den internen und Lokalverkehr	2,536,206

Wiederum macht sich hier der Mangel einer von der Bahn geführten Monatsstatistik in empfindlicher Weise fühlbar. Denn es wäre äusserst interessant, die Verhältnisse der drei Verkehrsarten (direkter, Transit- und interner Verkehr) in den Sommermonaten mit den Verhältnissen der Wintermonate zu vergleichen.

¹⁾ Ed. Guyer-Freuler, Beiträge zu einer Statistik des Fremdenverkehrs in der Schweiz. Zürich 1895, Bd. III, p. 311.

Mit den uns einzig zur Verfügung stehenden Gesamtverkehrszahlen der einzelnen Monate jedoch lässt sich natürlich in dieser Hinsicht nichts ausrichten. Wir ersehen aber jedenfalls aus Tabelle VI, dass der *interne und Lokalverkehr* zirka 83% des Gesamtverkehrs ausmacht, und es steht daher ohne weiteres fest, dass die Centralbahn im Jahre 1882 keine internationale, keine Transit- und — bei der damals noch am Beginne ihrer Entwicklung stehenden Fremdenindustrie — auch keine spezifische Touristenbahn war, sondern eine Bahn, welche wesentlich dem internen und Lokalverkehr diene.

Auf die Bedeutung dieses internen und Lokalverkehrs für die von der Centralbahn berührten Orte werden wir später noch zurückkommen.

* * *

Nachdem wir den Personenverkehr der Centralbahn in bezug auf monatliche Frequenz, auf Fremdenverkehr, Transit-, direkten und Lokalverkehr untersucht haben, soll die nachstehende Tabelle Aufschluss geben über die an unterschiedliche Bedingungen geknüpften *Taxierungsarten*.

Tabelle VII.

1882	Transportquantitäten	
	Personen	%
<i>a) Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:</i>		
Einfache Fahrt	1,038,834	33.92
<i>b) Zu ermässigten Taxen:</i>		
Hin- und Rückfahrtsbillette . .	1,595,134	52.09
Abonnementsbillette	257,150	8.40
Lust- und Rundfahrtsbillette . .	81,029	2.65
Gesellschafts- und Schulfahrten	55,652	1.82
Militär- und Polizeitransporte .	34,139	1.12
Total	3,061,938	100

Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass die Reisenden mit *Retourbilletten* 52.09%, also über die Hälfte sämtlicher Reisenden, ausmachen.

Abgesehen von den Militär- und Polizeitransporten (1.12%), die immer unter besonderer Begünstigung stehen und daher für unsere Darstellung nicht von grossem Interesse sind, gaben den geringsten Beitrag zum Personenverkehr die Gesellschafts- und Schulfahrten mit 1.82% sämtlicher verkehrenden Personen.

Der Grund, warum die Reisenden mit *Retourbilletten* mehr ausmachen als die Reisenden aller andersartigen Billette zusammengenommen, liegt vor allem in den Transporttaxen. Auskunft über die Verhältnisse im Taxenwesen gibt uns die Tabelle VIII.

Tabelle VIII.

Personentarife der Centralbahn per Kilometer in Cts.			
Wagenklassen	Einfache Fahrt	Hin- und Rückfahrt	Rabatt in % der doppelten einfachen Fahrt
I. Klasse	10	15	25
II. „	7	11.5	25
III. „	5	7.5	25

Die Centralbahn bot also damals auf den Retourbilletten für sämtliche Klassen 25% Rabatt für den Kilometer der doppelten einfachen Taxe.

Wie wir später, im Jahre 1896, noch sehen werden, ermässigte die Schweizerische Centralbahn in der Folge die Rückfahrttaxen für die untern Klassen noch mehr, erhöhte sie aber für die I. Klasse.

Hätte dieser Tarif im Jahre unserer Besprechung schon bestanden, so wäre zweifellos der Prozentsatz der Rückreisebillette ein noch viel höherer gewesen.

Immerhin war schon jetzt der Rückfahrtrabatt der Centralbahn höher, als ihn irgend eine andere Schweizerbahn damals gewährte. Einzig die Nordostbahn stellte diejenigen Reisenden, welche Fahrten über 13 km machten, noch günstiger, wie aus Tabelle IX hervorgeht.

Tabelle IX.

Rückfahrtrabatte bei den übrigen Schweizerbahnen in %	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
Nordostbahn:			
von 1 bis 12 km	20	20	20
von 13 ff.	25	28.8	29.8
Jura-Simplon-Bahn	20	20	20
Vereinigte Schweizerbahnen	20	20	20

Wenn wir nun zu diesem Rückfahrtrabatt in Betracht ziehen, dass die Centralbahn eine hauptsächlich dem internen und Lokalverkehr dienende Bahn war (p. 356), wenn wir uns erinnern, dass im Jahre 1882 dieser interne und Lokalverkehr fast 83% des Gesamtverkehrs ausmachte, dann leuchtet ohne weiteres ein, warum eine so grosse Zahl von Reisenden des Rückfahrtrabattes teilhaftig werden konnten. Rückfahrtrabatt einerseits und Näheverkehr andererseits wirken also bei der Centralbahn zusammen, um diesen grossen Prozentsatz der Retourbillette hervorzurufen.

Ein drittes und bei der Bewertung der Rückfahrtillette mindestens ebenso wichtiges Moment, wie der Rabatt, ist die *Gültigkeitsdauer*. Wäre im Jahre 1882 die Gültigkeitsdauer eine gleich lange gewesen wie heute,

so hätten noch weit mehr Reisende Retourkarten, anstatt einfacher Karten, gelöst.

Damals bestand aber für die Gültigkeitsdauer eine Art Staffeltarif.

Laut den Bestimmungen des Transportreglementes (§ 96) dauerten die Retourbillette von:

1—100 km	2 Tage
100—200 km	3 „
200—300 km	4 „
300 km und mehr	5 „

Es liegt auf der Hand, dass diese Termine, namentlich für die längern Strecken, viel zu kurz waren ¹⁾. Wenig bemittelte Leute, welche selten eine Reise machen, wünschen ganz natürlich einen längern Aufenthalt 'an einem Orte, welchen sie sobald wieder zu sehen um so weniger Hoffnung haben, je weiter die Reise zu diesem Orte ist.

Deshalb wurden denn auch im Jahre 1899 durch einen Nachtrag zum Transportreglement ²⁾ diese Termine geändert und nur mehr zwei Staffeln der Gültigkeitsdauer festgesetzt, nämlich für:

1—10 km	3 Tage
10 km und mehr	10 „

Diese Neuerung hatte, wie wir später sehen werden, eine ganz bedeutende Steigerung des ohnehin schon grossen Retourbillettverkehrs zur Folge.

Freilich hat solch ein ausgedehnter Retourverkehr auch seine negative Seite: die Kontrolle wird durch die längere Dauer mühsamer, schwieriger, und es kann eine rechtswidrige Übertragung von Fahrkarten in weniger leicht bemerkbarer Weise stattfinden. Aber diese Seite der Sache hat mit der Entwicklung des Personenverkehrs nichts zu tun, weil sie faktisch weder eine Zunahme, noch eine Abnahme des Verkehrs bewirkt.

Nachdem wir uns nun so lange mit dem für die Bahn wichtigsten Retourbillettverkehr beschäftigt haben, wollen wir einige Augenblicke auf diejenigen Fahrten verwenden, welche den zweitgrössten Platz in der Verkehrstabelle (VII), nämlich über ein Drittel der Gesamtfahrten (33.92%) einnehmen: den *einfachen Fahrten* nach ordentlichen Tarifen. Zu diesem Kontingent der Reisenden gehören sowohl Reisende des internen und Lokalverkehrs, wie des direkten Verkehrs mit andern Bahnen, als auch endlich des Transit- und Fremdenverkehrs. Es sind, so können wir sagen, alle diejenigen, welche auf jegliche Art des Rabattes verzichten müssen und den vollen Tarif zu zahlen genötigt sind.

¹⁾ In jener Zeit bestand einzig in der Westschweiz und auf der Centralbahn die günstige Bestimmung (die allgemein erst im Jahre 1886 eingeführt wurde), dass die an Vorabenden von Sonn- und Festtagen gelösten Retourbillette auf alle Distanzen unter 200 km bis und mit dem nächsten Werktag gültig waren.

²⁾ Nachtrag I vom 17. März 1899.

Es ist klar, dass dieser Verzicht auf Rabatt den Reisenden um so leichter wird, je niedriger die ordentlichen Tarife einer Bahn sind.

Mit andern Worten: Die Reisenden werden sich um so zahlreicher von den übrigen in der Tabelle angeführten und bedingungsweise begünstigten Beförderungsarten abwenden, je billiger im Verhältnis zu den Billetten mit ermässigten Taxen die einfachen Billette, an welche keine Bedingungen sich knüpfen, zu haben sind.

Oder: Die Zahl der Billette nach ordentlichem Tarife (einfache Fahrten) wird um so grösser sein, je geringfügiger der gewährte Rabatt auf den andern Fahrten ist.

Wir kommen nun zur Besprechung der Fahrten mit Abonnementskarten.

Zwar muss da gesagt werden, dass unter dieser Art von Fahrkarten nicht die heute so sehr im Gebrauche stehenden Generalabonnemente zu verstehen sind. Die Abonnementskarten, von welchen hier die Rede ist, haben mit den Generalabonnementen nur die Pauschalierung gemein.

Die wesentlichste Eigentümlichkeit dieser Karten aber ist, dass sie lediglich zur *mehrmaligen* Befahrung ein und derselben Strecke zu *reduzierten Preisen* innerhalb einer bestimmten *Frist* berechtigen. Also bestimmter Abgangsort und bestimmtes Reiseziel. Bezüglich der Gültigkeitsdauer, Anzahl der Fahrten, Preise etc. herrschte auf den verschiedenen Bahnen eine grosse Differenz. Ziemlich allgemein werden Abonnemente für 1, 3, 6 bis 12 Monate ausgegeben. Der Rabatt auf diesen Karten schwankt nach amtlichen Angaben bei den einzelnen Bahnen zwischen 70 und 80%. Was bei dieser Art von Billetten das unbequemste ist und sicherlich ihren Prozentsatz im Gesamtverkehr herabdrückt, ist der Umstand, dass die einmal begonnene Fahrt nicht unterbrochen werden darf, und dass, wenn dies doch geschieht, für jede Teilfahrt eine Nummer für die volle Fahrt coupiert wird.

Diese Billette sind am bequemsten für Arbeiter, welche sich zu und von ihrer Arbeitsstelle begeben, und für Bauern, deren fast einzige Reisen darin bestehen, nach dem nächsten Marktflecken und zurück zu fahren.

So ist denn der Prozentsatz dieser Abonnementskarten bei den verschiedenen Bahnen nicht allein verschieden je nach dem Grade der Rabattvergünstigung, sondern verschieden auch nach dem Charakter des von einer Bahn durchfahrenen Gebietes.

Denn diese Abonnementskarten werden gelöst für den Nahverkehr der kleinen Leute, im Gegensatz zu den Rundreisebilletten und Generalabonnementen, welche wesentlich dem Fernverkehr dienen, relativ hohe verfügbare Summen erfordern und darum fast nur den bemittelten Schichten der Verkehrswelt erreichbar sind.

Darum hat auch die auf Fernverkehr eingerichtete und mit guten Schnellzügen arbeitende Centralbahn einen viel geringern Prozentsatz an Abonnementskarten (8.4% des Gesamtverkehrs), als die bis auf den heutigen Tag fast ausschliesslich dem Nahverkehr dienende frühere Jura-Bern-Luzern-Bahn.

Über die *Lust-* und *Rundfahrtbillette*, welche im Jahre 1882 (Tabelle VII) nur 2.65% des Gesamtverkehrs ausmachen, ist höchstens zu sagen, dass sie damals vor einem enormen Wachstum standen, da sie schon in den darauffolgenden Jahren infolge der eingeführten Neuerungen, die wir nachher zu besprechen haben werden, sich fast verdoppelten.

Damit sind wir bei der Besprechung der *Gesellschafts-* und *Schulfahrten*, die nach Tabelle VII im Jahre 1882 1.32% des Gesamtverkehrs ausmachten, angelangt.

Auch diese Art von Verkehr erfreute sich in der Folge, wie wir noch sehen werden, eines wachsenden Zuspruches.

Der Tarif kennt Distanzstaffeln, die eine von 1—40 km, die andere von über 40 km, und zerfällt zudem in vier Gruppen mit Differenzialtarifung:

Gruppe A . . .	16— 60 Teilnehmer.
„ B . . .	61—120 „
„ C . . .	121—180 „
„ D . . .	über 180 „

Ausserdem zerfällt die Kategorie der Schulfahrten in Fahrten von Armen-, Primar-, Mittel- und Hochschulen.

Der Rabatt beträgt je nach Staffel und Gruppe 47 bis 60%, ist aber auf die II. und III. Klasse beschränkt ¹⁾.

Wir kommen endlich zur letzten Art des in Tabelle VII angeführten und dort vom Gesamtverkehr den kleinsten Prozentsatz (1.12%) ausmachenden Verkehrs: den Militär- und Polizeitransporten. Die Militärtarife waren auf den schweizerischen Eisenbahnen zuerst durch den *bundesrätlichen Beschluss* vom 13. November 1874 betreffend die Militärorganisation der schweizerischen Eidgenossenschaft geordnet worden.

Nach den Bestimmungen dieser Militärorganisation sollen für den Transport von Truppen im Kriegsdienste die Hälfte derjenigen Taxen bezahlt werden, welche für die gleichen Transporte im ordentlichen Betriebe festgesetzt sind. Die Transporte von Kranken und Verwundeten aber haben unentgeltlich zu erfolgen ²⁾.

Im Friedensdienste greift diese letzte Art der Belastung der Bahn nicht Platz; dagegen bestehen die

¹⁾ Tarif vom 1. Januar 1877: Gesellschaftsfahrten p. 3—7; Schulfahrten p. 8 ff.

²⁾ Verordnung betreffend Militärtransporte vom 11. Januar 1875.

halben Taxen durchwegs gleichmässig und von jeher in allen Konzessionen; auch einzeln reisende Militärpersonen geniessen diese Vergünstigung.

Gleich behandelt wie Militär im Friedensdienste wird die Polizei mit ihren Transporten ¹⁾).

Wie schon bemerkt, machen die Militärtransporte den geringsten Teil des Personenverkehrs von 1882 aus und sind daher für unsere Darstellung nicht von solcher Bedeutung, dass sie einer nähern Erörterung unterzogen werden müssten.

* * *

Untersuchen wir jetzt die Frequenz des Jahres 1882 nach den verschiedenen *Wagenklassen*.

Tabelle X.

Rekapitulation nach Klassen	1882	
	Personen	%
I. Klasse	48,404	1.53
II. „	469,715	15.34
III. „	2,543,819	83.08
Total	3,061,938	100

Das erste, was beim Anblick dieser Tabelle auffällt, ist der enorme Frequenzunterschied der drei verschiedenen Wagenklassen.

Der Verkehr in der III. Klasse ist beinahe fünfmal so gross, als der Verkehr der beiden andern Wagenklassen zusammengenommen. Diese enorme Frequenz ist selbstverständlich auf die Niedrigkeit der Fahrtaxen (siehe Tabelle VIII) zurückzuführen.

Der Geschäftsreisende, der Bauer, der Arbeiter, und überhaupt die nicht bemittelten Schichten der Bevölkerung, aus welcher gerade der Lokal- und interne Verkehr sich zusammensetzt, sehen weniger auf Komfort, sondern wollen vor allem schnell und billig reisen.

Diese beiden Vorzüge aber vereinigt wirklich die III. Klasse der Schweizerbahnen, weil hier, im Gegensatz zu andern Ländern, die Schnellzüge, mit Ausnahme eines einzigen Tagesexpress, alle III. Klasswagen mit sich führen, und ausserdem den Reisenden dieser Klasse keine Schnellzugszuschläge auferlegt und auch keine Platzkarten abgefordert werden.

Daher also die grösste Ausnutzung dieser III. Klasse, welche immer und überall für die Eisenbahnen die grösste Einnahmequelle des Personentransportes gewesen ist und bleiben wird.

Auf der Centralbahn ist die Einnahme vom Personentransport im Jahre 1882 aus folgender Aufstellung nach Einnahmeprozenten ersichtlich:

¹⁾ Reglement vom 3. Juli 1881.

I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
8.59 %	33.07 %	58.34 %

Eine kleine Tabelle soll uns nun einige Prozentsätze aus andern Ländern zeigen.

Tabelle XI. ¹⁾

Einnahmen vom Personenverkehr	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
	%	%	%
Deutschland	4.9	26.9	68.2
Österreich	7.5	27.6	64.9
Russland	6.2	29.7	64.1
Schweizer. Centralbahn . .	8.59	33.07	58.34

Wenn wir diese ausländischen Verhältnisse mit den schweizerischen, insbesondere mit denjenigen auf der Centralbahn vergleichen, so sehen wir sofort das allen Ländern Gemeinsame: die Einnahme aus der III. Wagenklasse ist absolut dominierend, da sie in allen drei Ländern ungefähr doppelt so viel ausmacht, als die Einnahmen aus den beiden andern Klassen zusammengenommen.

Aus der Tabelle XI ist übrigens auch zu ersehen, dass der I. und II. Klassenverkehr in der Schweiz, insbesondere auf der Centralbahn, einen höhern Prozentsatz der Einnahmen ausmacht als in andern Ländern; diese Erscheinung ist zweifellos auf das Konto des Verkehrs begüterter Fremder zu setzen, ein Verkehr, der sich in keinem Lande so stark und so früh entwickelt hat, wie in der Schweiz.

* * *

Die interessanteste Untersuchung wäre nun ohne Frage diejenige über die Sammelpunkte oder wenigstens die Richtungen, nach welchen die Ströme der Reisenden sich verteilen. Aber gerade diese Untersuchung wird durch den Mangel einer besondern Statistik über die Ankunftsstationen verunmöglicht. Dagegen können wir aus der Statistik der Abgangsstationen wenigstens wissen, von wo die Reisendenströme im Jahre 1882 ausgegangen sind (siehe Tabelle XII, Seite 360).

Von den in den Jahresberichten der Centralbahn aufgeführten 78 Stationen sind in dieser Tabelle lediglich diejenigen Orte angegeben, welche im Jahre 1882 wenigstens 1 % des Abreisendenverkehrs aufzuweisen hatten.

Da nimmt *Basel* den ersten Rang ein. Bei dieser Gelegenheit kann bemerkt werden, dass Basel nicht allein die wichtigste Station der Centralbahn ist, sondern zusammen mit Zürich die grösste Verkehrsziffer für

¹⁾ Internationales Bulletin de statistique, 1899.

Tabelle XII.

Rangordnung der Stationen nach Personenzahl	Stationen	Zahl der abgegangenen Personen	In %
1.	Basel	285,291	10.0
2.	Bern	226,090	8.0
3.	Olten	202,255	7.0
4.	Liestal	121,950	4.0
5.	Luzern	95,517	3.1
6.	Burgdorf	83,484	2.7
7.	Thun	83,465	2.7
8.	Aarau	83,439	2.7
9.	Sissach	81,209	2.66
10.	Zofingen	78,083	2.6
11.	Langenthal	73,668	2.5
12.	Neu-Solothurn	71,309	2.35
13.	Aarburg	57,584	1.8
14.	Herzogenbuchsee	55,928	1.70
15.	Schönenwerd	54,275	1.68
16.	Grenchen	51,480	1.65
17.	Biel	48,610	1.6
18.	Sursee	46,655	1.5
19.	Alt-Solothurn	46,553	1.5
20.	Muttenz	44,723	1.4
21.	Pratteln	44,088	1.3

die Schweiz überhaupt hat. Das ist leicht daraus zu erklären, dass in Basel nicht etwa, wie in andern schweizerischen Grenzstädten, wie z. B. in Genf oder in Chiasso, nur eine oder zwei ausländische Linien zusammentreffen, sondern je vier, darunter mehrere Verkehrsstränge allerersten Ranges.

Basel allein hatte also im Jahre 1882 einen Abgangsverkehr von fast 300,000 Personen. Diese Stadt hatte im Jahre 1880 rund 64,200 Einwohner. Verdankt sie schon ihrer natürlichen Lage eine gewisse Anziehungskraft, so wird sie als Endstation von schweizerischen und ausländischen Linien zu einem wirtschaftlichen Brennpunkt.

Es ist im Rahmen dieser Arbeit natürlich nicht möglich, einen gründlichen Einblick in die wirtschaftliche Tätigkeit Basels zu liefern. Aber wenigstens andeutungsweise soll dies doch geschehen.

Schon seit dem 17. Jahrhundert hatte im Nordwesten wie im Nordosten der Schweiz die Textilindustrie festen Fuss gefasst, und zwar zunächst in einer Spezialität der Seidenindustrie: der *Bandweberei*. Die Bandweberei hat ihre Verlagsstellen in Basel und wird von den dortigen Manufakturen als Hausindustrie in den Kantonen Baselland und Solothurn bis auf den heutigen Tag betrieben.

Basel ist ferner der Hauptsitz der schweizerischen *Florettspinnerei*, ja ist neben Lyon der erste Platz für Schappe überhaupt geworden. Von den 24 schweizerischen Florettspinnereien, mit im ganzen etwa 4750 Arbeitern, befanden sich im Jahre 1888 allein in Basel deren 9, mit über 3000 Beschäftigten.

Auch die *Maschinenindustrie* hat sich in Basel, ähnlich derjenigen von St. Gallen und Zürich, hoch entwickelt. Hat sie sich im Anfang auf die Herstellung textiler Maschinen beschränkt, so wandte sie sich doch bald auch dem Bau anderer Maschinen und Konstruktionen zu, und da heute die Bandweberei eine elektrisch betriebene Hausindustrie ist, und ein ganzes Netz von Kraftstationen das Gebiet der Bandweber durchzieht, so ist es ganz natürlich, dass sich in Basel beizeiten die kräftigen Anfänge einer *elektrischen Industrie* regten.

Auch die schweizerische *Feinmechanik*, mit ihrem Jahresexport von zwei Millionen Franken, hat in Basel einen ansehnlichen Teil ihrer Vertretung.

Als eine weitere in Betracht fallende Industrie muss ferner die schweizerische *Gerberei* erwähnt werden. Die Hauptsitze der schweizerischen Gerberei, deren Export jährlich anderthalb bis zwei Millionen Franken beträgt, sind Lausanne und Aarau für Oberleder, während für das Sohlleder die Central- und Ostschweiz und vornehmlich Basel den Ausschlag geben.

Speziell Basel kommt aber für die schweizerische *Papierindustrie* in Betracht, deren wichtigster Sitz diese Stadt ist, in welcher um 1435, während des Konzils, die erste schweizerische Papierfabrik gegründet wurde.

Erwähnen wir noch die *Tabakindustrie*, speziell die Fabrikation von Zigarren französischer und deutscher Fassung, welche für Basel in Betracht kommen.

Endlich ist die *chemische Industrie*, deren Bedeutung für die Schweiz wohl am deutlichsten aus der enormen Jahresexportziffer im Jahre 1882 von Fr. 21,480,000 hervorgeht, in Basel zu besonders hoher Blüte gelangt. Die pharmazeutische Chemie Basels ist weltberühmt, hauptsächlich wegen der Herstellung ihrer Fieber- und Eitermittel (Antipyretika und Antiseptika). Der andere Hauptzweig ist die Farbenindustrie, zu deren Entwicklung ganz natürlich im Lande der Seidenbandindustrie alle Bedingungen gegeben waren. Die neueste zukunftsfrohe Etappe der Basler Farbindustrie bildet die Herstellung von künstlichem Indigo aus Anilin, nach einer eigenen Basler Synthese.

Nachdem wir so einen kurzen Überblick über Basler Industrie zu gewinnen versucht haben, erübrigt noch, auf den schweizerischen Handel, an welchem die grössten Schweizerstädte zusammen mit Basel in erster Linie beteiligt sind, hinzuweisen.

Gleich der schweizerischen Industrie hat sich in den letzten Jahrzehnten auch der schweizerische Handel mächtig entwickelt. Es gibt überhaupt kein Land, dessen Volkswirtschaft so innig mit dem Weltmarkt verbunden ist, wie das kleine schweizerische Binnenland, welches ein Drittel seiner gesamten Güterproduktion nach dem Auslande exportiert.

Auf eine nähere Besprechung dieses ausgedehnten Handels an dieser Stelle einzutreten, ist uns leider versagt. Ausführliches darüber finden wir im Handwörterbuch der schweizerischen Volkswirtschaft von Professor Reichesberg. Wir aber müssen uns damit begnügen, darauf hinzuweisen, dass mit diesem wesentlich durch die Hauptstädte getragenen Handel der lebhafteste Personenverkehr in engstem Zusammenhange steht.

So haben wir nun durch die angeführten Faktoren den reichen Personenverkehr Basels als einer der für Industrie und Handel wichtigsten Schweizerstädte hinlänglich begründet. Gewiss übertreiben wir nicht, wenn wir, in Ermanglung andern Materials, die Zahl der angekommenen Reisenden für ebenso hoch halten, wie die Zahl der abgefahrenen. Ja, im Gegenteil, infolge des ständigen Zuges vom Lande nach der Stadt — einer Erscheinung, die, wie in andern industriellen Ländern, so auch in der Schweiz sich zeigt — ist sicherlich für die Stadt Basel die Zahl der Zugereisten grösser, denn die Zahl der Wegreisenden. Und es ist daher für den Basler Gesamtverkehr die Zahl von zweimal 300,000 Personen, also 600,000 Personen, eher zu tief denn zu hoch gegriffen.

Die zweite Rangordnung in dem Netz der Centralbahn nimmt im Jahre 1882 *Bern* ein, eine Stadt, deren Charakter von demjenigen Basels durchaus verschieden ist. Bern ist eine alte Aristokratenstadt, die sich nie in Handel und Industrie hervortat, sondern ihren ausgebreiteten Landbesitz regierte und im übrigen ein Innenleben durch Gelehrsamkeit und Kunst führte.

Erst bei Gründung des schweizerischen Bundesstaates wurde die alte, verträumte Zähringerstadt aus ihrem vornehmen Schlummer aufgerüttelt dadurch, dass man sie um ihrer zentralen Lage willen und um zwischen Ost- und Westschweiz auch ein *psychisches* Gleichgewicht herzustellen, zur schweizerischen Bundesstadt machte. Aber noch heute, nach dreissig Jahren — und was für dreissig Jahren — industrieller und kommerzieller Entwicklung steht Bern, mit seinen seitdem emporgewachsenen Töchterstädten Thun, Burgdorf und Biel, inmitten eines agrikolen Kantons, in welchem das Übergewicht der Landwirtschaft in den Räten und der Regierung unzweideutigen Ausdruck findet.

Man kann deutlich erkennen, dass der Aufschwung des bernischen industriellen und kommerziellen Lebens

recht eigentlich in den letzten dreissig Jahren sich vollzog, und im Hinblick auf diese kurze Zeit ist der Aufschwung allerdings bedeutend.

So finden wir heute in Bern neben mehreren *Textilfabriken* (Spinnerei, Weberei, Stickerei, in Baumwolle, Halblein und Seide) vor allem eine stark entwickelte *Lebens- und Genussmittelindustrie*, in welcher neben Tabak, Bier, Zuckerwaren, Kindermehl- und andern Nahrungsmittelpräparaten vor allem aus die in den letzten Jahren stark in den Vordergrund des Interesses getretene Schokolade festen Fuss fasste.

Hat die durch die Bahn geförderte Fremdenindustrie des Berner Oberlandes die Entwicklung dieser Lebens- und Genussmittelindustrie begünstigt, und hat die gute Verbindung der Hauptstadt mit dem milchwirtschaftstreibenden Kantonsgebiet die Entfaltung ermöglicht, so müssen wir in den Wagen- und Maschinenfabriken eine direkte Folge des zunehmenden Bahnverkehrs sehen.

Der Umstand endlich, dass Bern zum Sitz des schweizerischen Bundesrates und der Bundesversammlung und später auch noch zum Sitz der schweizerischen Bundesbahnen erwählt wurde, trug vollends dazu bei, die Zahl der sich regenden Bevölkerung in einem relativ kurzen Zeitraum nahezu zu verdoppeln.

Im Jahre 1882 stand also Bern an der Schwelle dieser neuen Ära, und die kaum 50,000 Einwohner zählende Stadt wies schon damals mit ihren 226,090 Personen einen ganz erstaunlichen Abgangsverkehr auf.

Wenn wir, was gewiss auch für das rasch anwachsende Bern mehr als erlaubt ist, die Zahl der eingetroffenen Personen der Zahl der abreisenden gleichstellen, so erhalten wir einen Totalverkehr von 452,180 Personen, also einen Verkehr, der verhältnismässig wenig unter dem Verkehr der damals bedeutend grössern Stadt Basel steht.

War Basel der Typus der industriellen und kommerziellen Grenzstadt, so haben wir in dem Bern von 1882 den Typus der im Landeszentrum liegenden Beamtenstadt, deren Charakter und Verkehr durch ein reges Universitätsleben und durch die Nähe von weltberühmten Gebieten der Fremdenindustrie bereichert wird.

Wir kommen nun zu derjenigen Stadt, welche im Verkehr der Centralbahn im Jahre 1882 den dritten Rang einnahm und die uns gleichzeitig den dritten Stationstypus bietet — zu *Olten* mit seinen rund 200,000 abgefahrenen Personen. Nehmen wir auch hier die Zahl der angekommenen Reisenden als ebenso hoch an, so kommen wir zu einem Gesamtverkehr von rund 400,000 Passagieren im Jahre 1882.

Dieser enorme Verkehr für ein Städtchen, das noch im Jahre 1900 keine 10,000 Einwohner zählte, würde

befremden, wenn wir nicht wüssten, dass Olten der wichtigste Eisenbahnknotenpunkt des schweizerischen Mittellandes ist, der Schnittpunkt der beiden Verkehrsdiagonalen der Schweiz, die sich in dem kleinen Transitstädtchen fast rechtwinklig kreuzen.

Diesem Umstand allein verdankt Olten seinen Verkehr. Kaum lässt sich ein Stationscharakter denken, der von demjenigen der beiden vorhin besprochenen Stationen Bern und Basel grössere Unterschiede aufwiese, als gerade Olten. Dort alte und in ihrer Art berühmte Städte, industrielles, kommerzielles, wissenschaftliches, künstlerisches, politisches Leben einsaugend und ausstrahlend — hier ein Flecken, von dessen Existenz vor der Legung des Eisenbahnnetzes mancher kaum eine Ahnung hatte. Alle Ansätze industriellen Lebens, die wir heute dort finden, sind von den benachbarten Städten Solothurn und Aarau erst durch die Eisenbahn herübergetragen worden, und was an Maschinenindustrie und Elektrotechnik heute dort zu finden ist, erblühte ebenfalls aus den eisernen Schienensträngen.

Damit hätten wir zugleich mit den drei für den Verkehr am meisten in Betracht fallenden Stationen auch die drei Städtetypen des Centralbahnnetzes besprochen.

Alle andern beachtenswerten Städte sind Miniaturen oder Mischungen dieser Typen.

Trotzdem wollen wir noch kurz auf die hauptsächlichsten unter ihnen eintreten.

Die viertwichtigste Station des Centralbahnnetzes ist das gewerbefleißige *Liestal*, die Hauptstadt des Kantons Baselland, mit seinen altberühmten Bauernmärkten und seiner Woldeckenfabrikation. Inmitten von Bandweberdörfern erreicht Liestal einen Gesamtverkehr von rund 244,000 Passagieren (122,000 Abreisende). Gewiss für einen kleinen Marktflecken eine respektable Leistung.

Auf Liestal folgt die im Sommer so luxusglänzende, im Winter so tote Stadt *Luzern*. Die Fremdenstadt par excellence; denn noch heute steht dort, trotz der nahen Wasserkräfte, die Industrie in den Anfängen ihrer Entwicklung. Der ganze Fleiss der Bevölkerung konzentriert sich auf die Fremden; die ganze Produktion ist auf die Bedienung der Fremden gerichtet, und ganz natürlicherweise ist dort, wie überall, wo Luxusbefriedigung dominiert, das Kleingewerbe vorherrschend. Grossbetrieb finden wir früh in Luzern — und vielleicht dort zuerst — in einem einzigen Zweig schweizerischen Erwerbslebens: im Hotelwesen. Da allerdings ein Grossbetrieb, eingerichtet mit aller Schönheit und allem Komfort. Aber wenn die Fremden fortgehen, dann werden nicht nur die glänzenden Sommerhotels und die im Sommer so überfüllten Salondampfer, sondern

die ganze Stadt selbst gleichsam zum Winterschlaf verschlossen und verpackt. Natürlich macht sich im Verkehr in empfindlicher Weise fühlbar, dass Luzern eben nur während der sieben Saisonmonate lebendig ist. Denn mit dieser doch an wichtigsten Linien und Kreuzungen liegenden Kantonshauptstadt sind wir zur Kategorie solcher Stationen gelangt, deren Abreisende pro Jahr die Zahl hunderttausend nicht erreichen; deren Gesamtjahresverkehr also unter 200,000 Passagieren bleibt.

Fast gleiche Verkehrsziffern, und dazu nur wenig geringere als Luzern, haben die drei im Typus ganz verschiedenen Städte *Burgdorf*, *Thun* und *Aarau*, jede mit ihrem Gesamtjahresverkehr von rund 167,000 Passagieren. Hat Thun als Fremdenstadt diesen Verkehr fast ausschliesslich den Saisonmonaten zu verdanken, so ist der Verkehr Burgdorfs schon ein mehr gleichmässiger infolge einiger dort schon seit langem ansässigen Industrien: Spinnerei und Weberei von alters her und Metallindustrie für den Bau von landwirtschaftlichen Maschinen; ein weiterer, stetig wirkender Verkehrsfaktor ist das kantonale Technikum mit den ihm angeschlossenen zahlreichen Unterrichtsanstalten; namhafte Anschwellung erhält der Verkehr lediglich durch die periodisch wiederkehrenden Märkte. Volle Gleichmässigkeit des Verkehrs hat dagegen Aarau, nahe bei dem grossen „Wassertrichter der Schweiz“ gelegen, inmitten des an Wasserkräften und Industrien (Eisen, Lebensmittel, Tabak, Leder, Stroh) gleich reichen Kantons Aargau, in welchem die drei Stromgebiete der deutschen Schweiz sich zu einem einzigen vereinen. Ausserdem besitzt Aarau an verkehrsbelebenden Faktoren vornehmlich eine Kantons- und Kunstschule und eine schweizerische Offiziersschule.

Einen Gesamtjahresverkehr von rund 150,000 Passagieren (70—80,000 Abreisende) haben die seit jener Zeit industriell mächtig emporgeblühten Stationen *Sis-sach*, *Zofingen*, *Langenthal* und *Neu-Solothurn*. Langenthal vornehmlich, wo sich, wie in Burgdorf für das Emmenthal, seit langem die Ablagestellen der Hausweberei des Oberaargaus befanden, hat sich infolge der guten Bahnverbindungen und des Unternehmungsgesistes seiner Bürger zu einem blühenden Gemeinwesen entwickelt, in welchem in grossen Fabriken die Textilindustrie (Baumwollweberei und Woldeckenfabrikation) mit der Lebens- und Genussmittelindustrie (Kaffee und Tabak) wetteifert.

Wenig über 100,000 Passagiere pro Jahr (50 bis 60,000 Abreisende) haben das alte, malerische Städtchen *Aarburg* und die damals noch kleinen, heute mächtig ausgebreiteten Dörfer *Herzogenbuchsee*, *Schönenwerd* (Schuhfabrikationszentrum der Schweiz) und *Grenchen* (Uhrenindustrie).

Unter den Stationen, deren Gesamtjahresverkehr im Jahre 1882 unter 100,000 Passagieren bleibt, sind zu erwähnen *Biel* und *Pratteln*, welche alle beide heute einen ganz andern Rang im schweizerischen Wirtschaftsleben einnehmen. Biel, das man heute nicht umsonst die Zukunftsstadt nennt, auf der Sprachgrenze gelegen, am Eintritt in die Urmachertäler des bernischen und neuenburgischen Jura, mit seinen Kalksteinbrüchen und seiner Metall-, Uhren- und Schmuckindustrie. Und Pratteln, einem Dorfe, das gerade als Eisenbahnknotenpunkt jetzt im Begriffe ist, zur Warenablage- stelle der nördlichen Schweiz zu werden.

* * *

So hat nun dieser erste Abschnitt unserer Untersuchung nicht allein uns ein Bild von der Art der Centralbahn gegeben, sondern auch einen Begriff von der Beschaffenheit ihres Wirkungsgebietes im ersten Jahre des von uns zu untersuchenden zwanzigjährigen Zeitraumes. Und wir werden in der Folge durch das Mittel der Vergleichung erkennen können, welche Wirkungen Bahn und Bahngebiet, wechselseitig sich vervollkommend, aufeinander ausübten.

II. 1883—1887.

Wir haben in eingehender Weise das erste Jahr unserer Darstellung besprochen und werden nun übergehen zu den Vergleichen, indem wir diesem ersten Jahre 1882 das Durchschnittsjahr der ersten fünfjährigen Periode 1883—1887 zur Seite stellen.

Zunächst ist zu sagen, dass sich seit 1882 die Betriebslänge der Centralbahn nur ganz unwesentlich vergrößert hat. Sie beträgt jetzt rund 327 km, also gegenüber 1882 eine Verlängerung von 4 km. Gleich vorweg ist also sicher, dass die, wie wir gleich sehen werden, sehr grosse Verkehrsvermehrung auf keinen Fall auf eine Ausdehnung des Centralbahnnetzes zurückzuführen ist. Dagegen hat allerdings das schweizerische Gesamtnetz während dieser Periode um 172 km zugenommen. Und das mag immerhin von etlichem Einfluss auf die Belebung des Gesamtverkehrs gewesen sein.

In dieser fünfjährigen Periode beförderte die Centralbahn im ganzen 16,211,948 Personen, oder im Jahresdurchschnitt rund 3,243,000 Personen. Vergleichen wir diese Durchschnittszahl mit der Verkehrszahl von 1882, so zeigt sich eine Zunahme von 180,450 Reisenden für jedes Jahr der in Rede stehenden Periode, also eine Verkehrszunahme von fast 6%. Diese Zunahme ist auf Faktoren verschiedener Art zurückzuführen. Im allgemeinen bedeutet ja überhaupt jedes Steigen der Bevölkerungsziffer, jede Hebung von Handel, Industrie

und Gewerbe, jede Anlage neuer Strassen und Verkehrswege gewöhnlicher oder eisenbahnlicher Natur, dann insbesondere auch jede Vervollkommnung des Bahnbetriebes selbst, wie z. B. die Herabsetzung der Fahrtaxen etc. mit Sicherheit eine Steigerung des Eisenbahnverkehrs. Es kann nun natürlich nicht die Aufgabe einer sich auf den schweizerischen Personenverkehr beschränkenden statistischen Darstellung sein, alle die genannten Faktoren eingehend in ihrer Entwicklung zu verfolgen. Da wir bereits bei Besprechung des Jahres 1882 auf das wirtschaftliche und politische Leben im Centralbahngebiet einigermaßen eingetreten sind, und diese Besprechung schon die normale Wirtschaftsentwicklung voraus entwarf, so dürfen wir uns jetzt um so mehr damit begnügen, lediglich die besondern Anlässe, die während dieser fünfjährigen Periode zu einer Verkehrssteigerung geführt haben, herauszugreifen und besonders zu besprechen.

Da ist zuerst auf den *umfassenden Rundreisetarif* einzugehen, welchen im Sommer 1883 die Centralbahn für den Verkehr mit Italien eingeführt hat. Dieser Tarif bot sowohl für den Süden, wie für den Norden, eine grosse Auswahl von Rundreisen über die sechs Eingangsorte: Ventimiglia, Modane, Gotthard, Brenner, Pontebba und Semmering, und zwar jeweilen mit Eintritt über die eine und Austritt über eine andere der genannten Stellen.

Eine Rabattermässigung von 15% des ordentlichen Tarifes und eine Gültigkeitsdauer von 60 Tagen haben ohne Zweifel den Personenverkehr auf der Bahn ganz bedeutend gehoben. Die nachstehende Tabelle XIII liefert uns dafür die Bestätigung.

Tabelle XIII.

Reisende mit Lust- und Rundfahrtsbilletten in %	
1882	2.65
1883	3.55
1884	3.23
1885	4.38
1886	5.11
1887	5.49

Aus dieser Tabelle ersehen wir, dass der Prozentsatz ¹⁾ der Reisenden mit Lust- und Rundfahrtsbilletten bis zum Jahre 1887 sich gegenüber 1882 mehr als verdoppelt hat. Das ist zweifellos im grossen und ganzen der sich um ihrer Bequemlichkeit willen einer wachsenden Popularität erfreuenden Neugestaltung des Rundreiseverkehrs zu verdanken.

¹⁾ Jeder Prozentsatz bezeichnet das Verhältnis zu den Fahrten mit andersartigen Billetten.

Ausserdem gewannen auch die kombinierbaren Rundreisebillette an Beliebtheit, weil die Centralbahn im Jahre 1884, nach allseitigem Einverständnis, durch eine Rabatterhöhung von 15 auf 25 % die Taxen dieser Billette ermässigte.

Als zweiten ausserordentlichen Faktor der Verkehrssteigerung müssen wir ferner die im Jahre 1883 stattgefundene *schweizerische Landesausstellung* bezeichnen. Ein dritter Faktor war die *Eröffnung der Arlbergbahn* am 20. September 1884, einer Bahn, die in ihrem Umkreise das wirtschaftliche Leben fast ebenso stark in Fluss brachte, wie seinerzeit die Eröffnung der Gotthardbahn es tat, und diese enorme Verkehrsbelebung wirkte ganz natürlich hinüber auf den Verkehr der benachbarten Schweizerbahnen; denn noch mehr als bisher wurden nun die Schweizerbahnen (und darunter gerade die Centralbahn in ihrer Strecke Bern-Olten) am internationalen Transitverkehr von Ost nach West und von West nach Ost beteiligt ¹⁾.

Ein vierter, für die Centralbahn ganz besonders verkehrsbegünstigender Faktor war das *eidgenössische Schützenfest*, welches im Jahre 1885 in Bern bei ausserordentlich guter Witterung stattfand.

Um den Einfluss dieses Schützenfestes auf den Personenverkehr der Centralbahn nachzuweisen, wird es genügen, die der Bahn zugeflossenen Einnahmen des Monats Juli 1885 anzuführen: Es wurde in diesem einen Monat aus den vom internen und direkten Verkehr ausgegebenen Billetten (einfache und Retourbillette) mit Bestimmung Bern für die schweizerische Centralbahn eine Einnahme von rund Fr. 175,000 erzielt, gegenüber einer Einnahme vom Gesamtverkehr im Juli 1884 von nur Fr. 50,000 ²⁾. Es steht ausser Zweifel, dass die enorme Mehrfrequenz, welche aus diesen Zahlen spricht, den Schützenfestbesuchern zuzuschreiben ist, weil diese Mehrfrequenz zu $\frac{9}{10}$ aus Reisenden der III. Klasse bestand und also nicht etwa auf das Konto des Fremdenverkehrs, der sich vorwiegend der I. und II. Klasse bedient, zu setzen ist.

Damit wären die ausserordentlichen Faktoren aufgezählt. Auf die normalen Faktoren, wie Bevölkerungszuwachs, wirtschaftliche Entwicklung der von der Schweizerischen Centralbahn durchfahrenen Ortschaften, brauchen wir jetzt nicht näher einzutreten.

Dagegen müssen wir einen ausserordentlichen Faktor erwähnen, welcher während der Dauer dieser ersten Periode den Verkehr *hinderte*. Es betrifft dies die im Juni des Jahres 1884 in Südfrankreich ausgebrochene *Cholera*, welche sehr unliebsame Störungen im Verkehr mit sich brachte und namentlich den Fremdenverkehr

der Schweiz in empfindlichster Weise beeinflusste. Der Fremdenverkehr steigt in der Schweiz, wie wir zahlenmässig feststellen werden von Jahr zu Jahr. Im Jahre 1884 war er aber *ausserordentlich klein*. Die Ursache dieses Rückganges war ganz zweifellos die Cholera in Südfrankreich und die in der Folge von Italien ergriffenen Massregeln der Quarantäne, unter welchen naturgemäss die speziell am italienischen Verkehr interessierte Centralbahnlinie Basel-Olten bitter zu leiden hatte.

Einige Tabellen mögen das Gesagte illustrieren.

Tabelle XIV.

Personenzahl	1883	1884	1885
1. Direkter Verkehr der Centralbahn (Versand u. Empfang) mit andern schweizerischen Eisenbahnen . .	482,901	474,980	506,709
2. Transitverkehr über die Centralbahn	123,622	85,601	83,408
Total	606,523	560,581	590,117

Aus dieser Tabelle ist ersichtlich, dass die Gesamtzahl der Reisenden des direkten Verkehrs und des Transitverkehrs der Centralbahn, die wir für den Touristenverkehr als *massgebend* betrachten dürfen, im Jahre 1884 eine viel geringere war, als im Vorjahre 1883. Und im Jahre 1885, da die Cholera in Südfrankreich erloschen war, treffen wir schon wieder die gewohnte Zunahme; das heisst: der Touristenverkehr begann sofort, wieder in normaler Weise zuzunehmen, sowie der Faktor, der ihn hinderte, verschwunden war.

Tabelle XV.

Beförderte Personen	In der I. und II. Klasse zusammen	In der III. Klasse	Einnahmen vom Personentransport von der I. und II. Klasse
			Fr.
1883	562,760	2,533,226	1,887,885
1884	527,155	2,609,945	1,710,053
Im Jahre 1884 gegenüber 1883:			
Mehr	—	76,719	—
Weniger	35,605	—	177,832

Diese Tabelle bestätigt nun gar so einleuchtend das vorher Gesagte, dass sie eines Kommentars kaum bedarf.

Die Einnahmen vom Personentransport auf der Schweizerischen Centralbahn in den Monaten Juni bis

¹⁾ Siehe Rückkaufsbotschaft vom 25. März 1897, p. 24.

²⁾ Jahresbericht der Centralbahn 1885, p. 19.

September 1884 ergaben, verglichen mit der Einnahme des Vorjahres 1883, eine Mindereinnahme von rund Fr. 22,500, welche zum grössten Teil dem erwähnten Fehlen des Touristenverkehrs aus dem Auslande zuzuschreiben ist ¹⁾. Diese Mindereinnahme betrifft *fast ausschliesslich* die I. und II. Klasse, in welchen zusammen, wie wir aus Tabelle XV ersehen, an die rund 36,000 Personen weniger befördert und an die Fr. 18,000 weniger eingenommen wurden. Dass die Verminderung der Einnahmen ausschliesslich auf den Touristenverkehr fällt, geht ausserdem auch aus dem Umstande hervor, dass der Lokalverkehr, welcher vorzugsweise ein Drittklassenverkehr ist, im Jahre 1884 sich nicht verminderte, sondern eine Zunahme von fast 80,000 Passagieren aufweist.

Und dazu darf bemerkt werden, dass die Zahl derjenigen Passagiere, welche im Jahre 1884 ab und nach den Stationen der Centralbahn selbst reisten, an die 65,000 Personen betrug, wie aus dem Jahresbericht von 1884, p. 27, hervorgeht.

Erachteten wir also von vornherein die Durchschnittsfrequenz der Fünfjahrsperiode 1883—1887 von 3,242,390 Reisenden als eine sehr günstige, so wissen wir jetzt, dass sie noch günstiger hätte sein können, wenn nicht die *force majeure* der schwarzen Seuche in Südfrankreich sich drückend auf ihr Steigen gelegt hätte.

* * *

Es dürfte nun vielleicht interessieren, die *Verteilung der Zahl der Reisenden* auf der Centralbahn im Durchschnitte der in Besprechung stehenden Fünfjahrsperiode in jedem einzelnen Monat zu zeigen.

Das tut die folgende Tabelle XVI.

Tabelle XVI.

Im Durchschnitte der Jahre 1883—1887	
	Personen (rund)
Januar	219,000
Februar	194,100 —
März	226,300
April	260,200
Mai	285,470
Juni	273,245
Juli	374,790 *
August	351,495
September	317,620
Oktober	296,290
November	234,610
Dezember	209,270
Total	3,242,390

¹⁾ Einen Rückschlag der Personentransporteinnahmen erlitt die Schweizerische Centralbahn überhaupt seit sieben Jahren zum erstenmal.

Es ist augenfällig, dass von einer Gleichmässigkeit der Frequenz in den verschiedenen Monaten nicht die Rede sein kann. Wir durften solche Gleichmässigkeit aber nach dem, was wir durch das Jahr 1882 erfahren haben, ja auch gar nicht erwarten. Vielmehr kann uns die Bestätigung, welche die Frequenzkurve einer Fünfjahrsperiode der Frequenzkurve des Jahres 1882 gibt, recht sein, enthebt uns doch solche Bestätigung der Revision und Korrektur alles dessen, was aus Anlass des Jahres 1882 über den wechselnden Charakter des schweizerischen Verkehrs im allgemeinen und des Centralbahnverkehrs im besondern gesagt wurde.

Wie dort im Jahre 1882, so treffen wir auch hier das Steigen der Verkehrszahl in den Sommermonaten und das Zurücksinken in den Wintermonaten. Das Frequenzminimum finden wir, wie im Jahre 1882, so auch hier im Monat Februar, und zwar ein Frequenzminimum von 194,100 Personen, gegenüber demjenigen im Jahre 1882 von 186,200 Personen. Das Verkehrsmaximum fällt hier wie dort in den Monat Juli und beträgt hier 374,790 Personen, gegenüber den rund 340,000 im Jahre 1882. Frequenzminimum wie Frequenzmaximum haben beide eine Steigerung erfahren. Und zwar stieg das Frequenzminimum um rund 7900 und das Frequenzmaximum um rund 34,790 Personen, woraus unzweideutig eine Verstärkung des schweizerischen Sommerverkehrs gegenüber dem Winterverkehr überhaupt hervorgeht.

Weiter sieht man, dass nicht etwa nur die beiden Monate der Minimal- und der Maximalfrequenz, sondern, mit Ausnahme des Monats Mai, sämtliche Monate eine Steigerung erfahren haben. Wir stellen zum Vergleiche die Tabellen XVI und IV nebeneinander.

Tabelle XVII.

Personenverkehr	Im Durchschnitte der Jahre 1883—1887	Im Jahre 1882
	(rund)	
Januar	219,000	218,710
Februar	194,100 —	186,202 —
März	226,300	222,818
April	260,200	253,323
Mai	285,470	296,496
Juni	273,245	247,486
Juli	374,790 *	340,007 *
August	351,495	322,828
September	317,620	273,407
Oktober	296,290	274,746
November	234,610	219,595
Dezember	209,270	206,320
Total	3,242,390	3,061,938

Dass die Fünfjahrsperiode eine Zunahme des Verkehrs und eine glänzende Zunahme gegen 1882 aufwies, sagten uns vorhin schon die Zahlen des Jahresdurchschnittsverkehrs.

Hier erübrigt es nur noch, zu konstatieren, dass die Tendenz zur Frequenzsteigerung sich nicht etwa nur bei gewissen Monaten zeigt, sondern dass sie, den Monat Mai ¹⁾ ausgenommen, bei allen Monaten des Jahres zu konstatieren ist; dass diese Frequenzsteigerung sich findet sowohl bei den Monaten des Fremden- und Touristenverkehrs als auch bei den Monaten des blossen Lokal- und Geschäftsverkehrs, und endlich: dass die Monate des Durchschnittsjahres 1883—1887 (der Monat Mai immer ausgenommen) eine Zunahme von 300 bis zu 44,200 Personen gegenüber den Monaten des Jahres 1882 aufweisen.

Machen wir nun die fünf Saisonmonate des Durchschnittsjahres 1883—1887 zum Gegenstand einer besondern Untersuchung.

Die nachstehende Tabelle soll uns die Frequenz dieser Monate Mai bis September im Verhältnis zu den übrigen sieben Monaten des Jahresdurchschnittes geben, und dies alles soll verglichen werden mit den Verhältnissen des Jahres 1882.

Tabelle XVIII.

Personenzahl	1883—1887		1882	
	Total	Durchschnittlich per Monat	Total	Durchschnittlich per Monat
Wintermonatsverkehr (7 Monate: Oktober bis und mit April) . . .	1,639,770	234,253	1,581,713	225,959
Sommermonatsverkehr (5 Monate: Mai bis und mit September) . . .	1,602,620	320,524	1,480,224	296,045
Frequenzdifferenz zugunsten eines Saisonmonats . . .	—	86,271	—	70,086
Frequenzdifferenz zugunsten der Saison	—	431,355	—	350,430

Es wurden also während der sieben Wintermonate des Durchschnittsjahres rund 1,639,770 Personen befördert, oder im Durchschnitt rund 234,250 Personen per Wintermonat, und in den fünf Saisonmonaten zusammen rund 1,602,620 Personen, oder im Durchschnitt rund 320,525 Personen per Saisonmonat.

¹⁾ Wie aus der Tabelle ersichtlich, fällt die hohe Frequenzziffer des Monates Mai 1882 aus den Ziffern der übrigen Monate des Jahres 1882 förmlich heraus.

Wenn wir nun, wie wir es früher beim Jahr 1882 getan haben, den Lokal- und Geschäftsverkehr der sieben Wintermonate den fünf Saisonmonaten zugrunde legen, so erhalten wir zugunsten des Touristen- und Fremdenverkehrs eine Verkehrsdifferenz von rund 431,350 Personen für die fünf Saisonmonate, oder im Durchschnitt 86,270 Personen pro Saisonmonat.

Vergleichen wir nun diese Frequenzdifferenz mit derjenigen des Jahres 1882, so sehen wir, dass sie schon jetzt per Saison um rund 81,000 Personen zugenommen hat. Aus diesem recht hohem Wachstum der Verkehrsdifferenz geht unzweideutig hervor, was uns schon früher ohne weiteres einleuchtend schien, nämlich dass, wofern nur keine aussergewöhnlichen ungünstigen Umstände (schlechte Witterung, niedrige Geschäftskonjunktur) dazwischen treten, die Tendenz nach einer grossen Entwicklung des Fremden- und Touristenverkehrs auf der Centralbahn vorhanden ist.

In der oben angegebenen Zahl des Sommerverkehrs auf der Centralbahn im Durchschnittsjahre 1883—1887 von rund 431,350 Personen ist nun selbstverständlich die der Personenzahl nach den Grossteil bildende III. Klasse inbegriffen; diese III. Klasse aber kommt für den eigentlichen Fremdenverkehr fast nicht in Betracht, sondern stellt vielmehr den Verkehr der einheimischen Bevölkerung dar, welche auch während der Saison in der III. Klasse die grosse Mehrheit der Reisenden ausmacht.

Wir dürfen nun annehmen, dass der eigentliche Fremdenverkehr auf der Centralbahn während der in Besprechung stehenden Periode sich, wenn nicht ausschliesslich, so doch mindestens zu drei Vierteln, in der I. und II. Klasse abspielt. Der durchschnittliche Prozentsatz sämtlicher Reisenden der I. und II. Klasse machte, wie wir noch später sehen werden, im Durchschnittsjahre rund 17% aus; die gesamte Zahl der Touristenreisenden während der Saison aber wird, wie wir aus Tabelle XVIII gesehen haben, auf rund 431,000 Personen berechnet. Somit dürfen wir die Zahl des eigentlichen Fremdenverkehrs in den Saisons der Jahre 1883—1887 durchschnittlich auf rund 55,000 Personen schätzen.

Fast dieselbe Zahl erhalten wir, wenn wir von A. Furrers ¹⁾ jährlicher Fremdenfrequenz der Schweiz ausgehen. Von den dort angegebenen 208,000 Personen des Fremdenverkehrs fallen auf die Gotthardbahn allein zirka 55,000 Reisende ²⁾. Somit bleiben für die übrigen vier Hauptbahnen noch zirka 213,000 Reisende. Das macht im Durchschnitt für jede Bahn 53,500 Personen

¹⁾ A. Furrer, Volkswirtschaftslexikon der Schweiz (Touristen- und Fremdenverkehr), III, p. 311.

²⁾ H. Rüegg, Wirkungen der Gotthardbahn, p. 31.

des Fremdenverkehrs. Und wenn man nun bedenkt, dass die Centralbahn gerade diejenige Bahn ist, welche zwei der wichtigsten und berühmtesten Fremdengebiete der Schweiz bedient (Zentralschweiz und Berner Oberland), so ist die weiter oben von uns auf anderm Wege gefundene Zahl von 55,000 Personen mit den angegebenen Resultaten Furrers durchaus nicht im Widerspruch.

Nachdem wir uns mit dem Fremdenverkehr des Durchschnittsjahres 1883—1887 befasst haben, wollen wir nun die Bedeutung der Centralbahn für den internen und Lokalverkehr untersuchen. Um diesen Verkehr herauszufinden, wollen wir uns nachstehender Tabelle bedienen, die uns zunächst mit dem andersartigen Verkehr, nämlich mit der Verteilung der Reisenden im direkten Verkehr der Centralbahn mit andern Bahnen und den Transitverkehr über die Centralbahn bekannt macht.

Tabelle XIX.

Im Durchschnitte der Jahre 1883--1887	
	Personen
Direkter Verkehr (Empfang und Versand) mit andern Bahnen	494,800
Transitverkehr über die Centralbahn	95,500
Total	590,300

Es betrug also während der in Besprechung stehenden Periode der jährliche Gesamtdurchschnitt des direkten und Transitverkehrs der Centralbahn 590,300 Personen. Der Durchschnitt des Gesamtverkehrs jener Periode aber beträgt, wie auf p. 365 angegeben wurde, rund 3,242,390 Personen. Subtrahieren wir nun davon den oben angegebenen jährlichen direkten und Transitverkehr der Centralbahn, so bleiben uns rund 2,652,100 Personen einzig für den internen und Lokalverkehr; mit andern Worten: der interne und Lokalverkehr bildete in den Jahren 1883—1887 81.5 % des gesamten Verkehrs der Centralbahn.

Es ist also in dieser Periode 1883—1887 die Centralbahn das geblieben, als was wir sie im Jahre 1882 kennen gelernt haben: eine im wesentlichen dem internen und Lokalverkehr dienende Bahn.

* * *

Wir kommen nun zur Untersuchung des Verkehrs von 1883—1887 nach seinen *Taxierungsarten*.

Aufschluss erteilt die folgende Vergleichungstabelle (s. Tabelle XX).

Wir treffen da für unser Durchschnittsjahr fast das gleiche Bild, wie es uns das Jahr 1882 gezeigt hat. Wiederum hat über die Hälfte aller Reisenden (52.06 % gegenüber 52.09 % des Jahres 1882) ihre Fahrt mit Retourbilletten gemacht.

Tabelle XX.

Personenverkehr	Im Durchschnitte der Jahre 1883—1887		Im Jahre 1882	
	Personen	%	Personen	%
<i>a) Zu gewöhnlichen Fahrtaxen:</i>				
Einfache Fahrt	1,017,400	31.42	1,038,834	33.92
<i>b) Zu ermässigten Taxen:</i>				
Hin- und Rückfahrtsbillette	1,688,490	52.06	1,595,134	52.09
Abonnementsbillette	288,770	8.91	257,150	8.40
Lust- und Rundfahrt	142,020	4.35	81,029	2.65
Gesellschafts- u. Schulfahrten	65,490	2.02	55,652	1.82
Militär- und Polizeitransporte	40,230	1.24	34,139	1.12
Total	3,242,390	100	3,061,938	100

Auf die Ursachen dieser Erscheinung sind wir anlässlich des Jahres 1882 eingegangen, so dass wir an dieser Stelle eines nochmaligen Kommentars wohl entbehren sind.

Abgenommen seit dem Jahre 1882 haben die einfachen Fahrten, und zwar um 2 1/2 %. Diese Verminderung ist zweifellos auf Rechnung der steigenden Beliebtheit der Rundreisebillette zu setzen. Die einleuchtenden Gründe dieser steigenden Beliebtheit werden wir gleich bei Erörterung der Lust- und Rundfahrten erkennen können.

Dem Prozentsatze nach kommen, nach den Retourbilletten und den einfachen Fahrten, die Fahrten mit Abonnementskarten. Auch diese haben zugenommen, und zwar um 1/2 %. Wir gehen wohl nicht fehl, wenn wir das prozentuale Zunehmen der Abonnementskarten auf Rechnung der Industrialisierung des Bahngebietes stellen; sind es doch zumeist die ausserhalb der Fabrikstädte wohnenden Arbeiter und Arbeiterinnen, welche solche Abonnementskarten lösen, um morgens früh und abends spät zu und von der Arbeit zu fahren.

Nun sind wir bei Besprechung derjenigen Fahrtenkategorie angelangt, welche während der in Rede stehenden Periode 1883—1887 die grösste Vermehrung erfuhr: bei den Lust- und Rundfahrten, welche von 2.65 % im Jahre 1882 auf 4.35 % im Durchschnittsjahre gestiegen sind. Im Jahre 1882 wurden solche Lust- und Rundreisen von rund 81,000 Personen unternommen; im Durchschnittsjahre 1883—1887 beträgt die Zahl dieser Personen 142,020; das bedeutet eine Personenzunahme von zirka 43.5 %. Eine solche Zunahme der Reisen dieser Art ist sicherlich zu einem grossen Teil auf den schon früher erwähnten umfassenden Rundreisetarif zurückzuführen, welchen im Jahre 1883 die Centralbahn

für den Verkehr mit Italien eingeführt hat; ein Rundreisetarif, der eine grosse Auswahl von Rundreisen Nord-Süd-Retour und umgekehrte Fahrtrichtung ermöglichte.

Die Einführung von Rundreisebilletten trug auf allen Bahnen viel zur Förderung des Massenverkehrs bei. Die vom Touristenverkehr begünstigte Schweiz eignet sich zu Fahrten dieser Art besonders gut. Der Rabatt, welcher bei Rundreisebilletten gewährt wird, schwankt, nach amtlichen Angaben, zwischen 25 und 30% und erreicht im Maximum 40%. Die Gültigkeitsdauer dieser Billette beträgt auf den verschiedenen Bahnen 10 bis 45 Tage, auf der Centralbahn sogar 60 Tage, bedeutet also auch in dieser Beziehung eine ausserordentlich grosse Vergünstigung gegenüber den Retourbilletten. Dazu kommt, dass die Fahrt beliebig unterbrochen werden kann, während anderswo, z. B. in Österreich, immer ein Visum der Haltestationen erfordert wird. Es ist also durchaus nicht verwunderlich, dass gerade in der drittklassverkehrreichen Schweiz diejenigen Reisenden, welche eine weitere Fahrt unternehmen, dazu statt einer Retouurfahrkarte eine Rundreisefahrkarte benutzen, weil ihnen diese letztere eine längere Gültigkeitsdauer und ein gründlicheres Auskosten des Reiseanlasses gestattet. Vollends der Bequemlichkeit der Reisenden angepasst wurde der Rundreiseverkehr durch die Einführung der Kombinierbarkeit: unter der einzigen Voraussetzung, dass die sehr klein angesetzten Teilstrecken nicht unterbrochen werden, gewährt das kombinierbare Rundreisebillet dem Reisenden volle Freiheit in der Wahl seiner Route, in dem Masse, dass sogar noch unterwegs andere Routen nachgetragen oder kombinierte Routen abgeändert werden können. Diese kombinierbaren Fahrscheinhefte wurden in der Schweiz auf das Vorgehen der Reisefirma *Cook* eingeführt. Sie unterscheiden sich von den festen Rundreisefahrkarten dadurch, dass sie auf den *Namen* des Inhabers lauten, während die andern als gewöhnliche Rabattbillette lediglich den Charakter von Inhaberpapieren besitzen. Die Gültigkeitsdauer der kombinierten Billette beträgt durchwegs 45 Tage, doch gibt es im internationalen Verkehr solche für 60 Tage. Endlich muss als ein den Rundreiseverkehr gewiss sehr förderndes Moment erwähnt werden, dass die Centralbahn im Jahre 1884 eine Ermässigung des Rundreisefahrpreises eintreten liess dadurch, dass sie den Rundreiserabatt von 15 auf 25% erhöhte.

Nach allem diesem wird es uns keineswegs wundern, dass schon während der ersten fünfjährigen Periode sich der Prozentsatz der Lust- und Rundfahrten nahezu verdoppelte.

Wir kommen nun zur Besprechung der Gesellschafts- und Schulfahrten, welche während der in Besprechung stehenden Periode ebenfalls eine Steigerung erfahren

haben, und zwar von 1.82% im Jahre 1882 auf 2.02% im Durchschnittsjahre 1883—1887. Nach dieser Verkehrsart wurden pro Durchschnittsjahr rund 65,500 Personen befördert, was gegenüber der Personenzahl von 1882 eine Steigerung von rund 9900 Personen, oder eine Personenzunahme von zirka 15% bedeutet. Der Distanzen- und Gruppentarif für Schul- und Gesellschaftsfahrten ist schon anlässlich des Jahres 1882 erörtert worden, so dass wir, da er keine Veränderungen erlitt, hier nicht mehr darauf einzutreten brauchen.

Damit sind wir bei der Kategorie der Militär- und Polizeitransporte angelangt, welche hier, wie im Jahre 1882, den kleinsten Prozentsatz unter den verschiedenen Verkehrsarten ausmachen.

Und somit können wir die Besprechung der Reisendenfrequenz auf der Centralbahn nach Transportqualitäten der Periode 1883—1887 und den Vergleich des Durchschnittsjahres dieser Periode mit dem Jahre 1882 als abgeschlossen betrachten.

* * *

Wir gehen nun über zur Untersuchung des Verkehrs *nach Wagenklassen*. Die nachstehende Tabelle veranschaulicht den Personenverkehr auf der Schweizerischen Centralbahn im Durchschnittsjahre 1883-1887 nach Wagenklassen, verglichen mit dem Verkehr des Jahres 1882.

Tabelle XXI.

Wagenklasse	Im Durchschnitte der Jahre 1883—1887		Im Jahre 1882	
	Personen	%	Personen	%
I. Klasse .	58,855	1.82	48,404	1.58
II. „ .	503,052	15.52	469,715	15.34
III. „ .	2,680,483	82.66	2,543,819	83.08
Total	3,242,390	100	3,061,938	100

Auch für den Verkehr nach Wagenklassen treffen wir also fast dasselbe Bild wie im Jahre 1882. Wiederum wurde die III. Klasse fast fünfmal so stark besucht, als die beiden andern Wagenklassen zusammengenommen, macht doch der Drittklassverkehr 82.66% des gesamten Personenverkehrs aus, während die Zweitklassreisenden nur 15.52% und die Erstklassreisenden gar nur 1.82% betragen. Auch auf die Gründe dieser Erscheinung sind wir anlässlich des Jahres 1882 so eingehend eingetreten, dass wir uns hier wohl noch der Billigkeit des Drittklassverkehrs und der mannigfachen Annehmlichkeiten, die er vor dem Drittklassverkehr anderer Länder voraus hat, erinnern.

So genügt es also hier, zu bemerken, dass sich während der in Besprechung stehenden Periode an diesen günstigen Verhältnissen nichts geändert hat, und darum sind auch die Verkehrsverhältnisse in bezug auf die Wagenklassen in dieser Periode nahezu dieselben geblieben.

Wir sagen nahezu. Und wir haben dabei die prozentualen Verhältnisse der Wagenklassen unter sich im Auge. Wenn wir aber der Personenzunahme jeder einzelnen Wagenklasse nachgehen, so können wir erkennen, wie sich die allgemeine Verkehrszunahme während der Jahre 1883—1887 auf die verschiedenen Klassen verteilte.

Da sehen wir denn, dass die Frequenz der I. Klasse im Durchschnittsjahre um rund 10,500 Personen, und das sind zirka 18% des Erstklassverkehrs von 1882, gestiegen ist. Die II. Klasse nahm um rund 33,400 Personen zu, also um zirka 6%. Die III. Klasse nahm um rund 136,700 Personen zu, d. h. um 5%.

Prozentual hat also im Verhältnis zu früher am stärksten zugenommen der Erstklassverkehr, dann der Zweitklassverkehr und am wenigsten stark der Drittklassverkehr. Diese Zahlen zeigen mit grosser Klarheit, dass wir es hier vornehmlich mit der Zunahme des Fremden- und Touristenverkehrs zu tun haben.

* * *

Betrachten wir nun die *wichtigsten Stationen* der Centralbahn, und sehen wir, ob sie während der in Besprechung stehenden Periode 1883—1887 die Rollen, welche jede von ihnen im Jahre 1882 einnahm, gewechselt haben (siehe Tabelle XXII).

Ein ganz oberflächlicher Vergleich scheint wesentlichen Verschiebungen zu widersprechen. Finden wir doch auf unserer Liste genau die gleichen 21 Stationen wieder, aus welchen sich unsere Stationenliste vom Jahre 1882 zusammensetzte. Es ist also seitdem keine neue Station in die Reihe derer getreten, welche jährlich über 40,000 Abreisende zählen, und es ist keine von den 21 im Jahre 1882 angeführten Stationen unter das von uns gesetzte Zitationsminimum gesunken. Dagegen gab es wohl Rangverschiebungen unter den 21 Stationen selbst.

Es hätte keinen Sinn, auf die Rangverschiebungen bei den kleinern Stationen näher einzugehen; 2 bis 3000 Reisende mehr oder weniger machen da enorm viel aus, und gar der Fremdenausfall eines einzigen Jahres ist imstande, eine Stadt wie Thun für die Dauer einer fünfjährigen Periode aus dem siebenten in den zehnten Rang hinabzuwerfen. Wir wollen im Hinblick auf die Stationen zweiten Ranges nur konstatieren, dass die industriell aufblühenden Städte und Flecken

Tabelle XXII.

Im Durchschnitte der Jahre 1883—1887				Im Jahre 1882	
Rangordnung der Stationen nach Personenzahl	Stationen	Zahl der abgegangenen Personen (rund)		Rangordnung	
			In %		
1.	Basel	300,000	9.3	285,291	1.
2.	Olten	228,000	7.0	202,255	3.
3.	Bern	224,000	6.15	226,090	2.
4.	Liestal	124,000	3.9	121,950	4.
5.	Luzern	106,000	3.25	95,517	5.
6.	Burgdorf	86,000	2.45	83,484	6.
7.	Aarau	85,000	2.9	83,439	8.
8.	Sissach	84,300	2.6	81,209	9.
9.	Neu-Solothurn	84,000	2.55	71,309	12.
10.	Thun	78,000	2.5	83,465	7.
11.	Zofingen	76,000	2.35	78,083	10.
12.	Langenthal	72,800	2.26	73,668	11.
13.	Schönenwerd	61,100	1.91	54,275	15.
14.	Aarburg	61,000	1.9	57,584	13.
15.	Alt-Solothurn	55,000	1.8	46,553	19.
16.	Herzogenbuchsee	54,200	1.75	55,928	14.
17.	Biel	53,300	1.7	48,610	17.
18.	Grenchen	52,900	1.65	51,480	16.
19.	Pratteln	51,700	1.6	44,088	21.
20.	Sursee	47,000	1.4	46,655	18.
21.	Muttenz	40,300	1.25	44,723	20.

den Verkehrszuwachs der Periode 1883—1887 unter sich allein geteilt haben, während der Personenverkehr der andern Stationen entweder fast derselbe blieb oder gar sank.

Eingehendere Betrachtung aber verlangen die drei Centralbahnstationen ersten Ranges: *Basel, Olten, Bern*.

Basel hat mit rund 300,000 Abreisenden des Durchschnittsjahres gegenüber den rund 285,300 Abreisenden des Jahres 1882 auch während der Periode 1883—1887 den Rang als erste und wichtigste Station des Centralbahnnetzes behauptet. Die Vermehrung des Abreiseverkehrs beträgt rund 14,700 Personen, das sind 5.15% des Basler Verkehrs von 1882. Und wir erkennen, dass die Entwicklung mit dem Verkehr auf dem Centralbahnnetz überhaupt ungefähr Schritt gehalten hat. Anders steht es mit den Stationen *Olten* und *Bern*, die ihre Rangordnung vertauschten.

Wenn unter erstklassigen Stationen eine derartige Rangverschiebung stattfindet, ist sie von bedeutsamer Art. So ist es denn auch gewiss nicht der Ausfall des Fremdenverkehrs im Jahre 1884, welcher *Bern* in den dritten Rang hinunterdrückte. Wohl hat dieser Fremdenausfall das Sinken der Verkehrsziffer für unser Durchschnittsjahr verursacht: *Bern* hat mit seinen 224,000 abreisenden Personen gegenüber den 226,100 im Jahre 1882 eine Verkehrsverminderung von 2100 Personen per Durchschnittsjahr zu verzeichnen, also

eine Abnahme von 0.93%. Aber diese Verkehrsverminderung, welche ja, wie wir bei Besprechung der folgenden Epoche dann sehen werden, von Bern mehr als wettgemacht wurde, ist es nicht, die Bern definitiv in den dritten Rang hinunterschob.

Diese Erscheinung erklärt sich einzig und allein durch die ausserordentliche Verkehrsentwicklung des Transitstädtchens Olten. Mit seinen 228,000 abreisenden Personen, gegenüber den 202,250 des Jahres 1882, hat der Oltener Verkehr während der Periode 1883—1887 um rund 25,750 abreisende Personen per Durchschnittsjahr zugenommen, und das bedeutet eine Verkehrsvermehrung von 12.73%. Diese enorme Verkehrsvermehrung ist es, welche die Station Olten in den zweiten Rang erhöht hat, einen Rang, den Olten, wie wir bei Besprechung der folgenden Perioden erkennen werden, denn auch dauernd behalten sollte.

* * *

Damit dürfen wir glauben, ein klares deutliches Bild der Verkehrsperiode 1883—1887 erlangt zu haben, und gehen nun über zur Besprechung der folgenden fünf Jahre, der Periode 1888—1892.

III. 1888—1892.

Auch in dieser Periode hat sich die Betriebslänge der Centralbahn nicht vergrössert und beträgt also nach wie vor 327 km. Dagegen hat das gesamte schweizerische Eisenbahnnetz während dieser fünf Jahre um 108.2 km Normalspurgeleise und um 223.1 km Schmalspurgeleise zugenommen, eine Vergrösserung, die selbstverständlich auf das schweizerische Netz im allgemeinen, und also auch auf die Centralbahn, verkehrsfördernd wirken musste.

Die Gesamtzahl der durch die Centralbahn während der Jahre 1888—1892 beförderten Personen betrug 21,858,736, das sind 5,646,786 Personen mehr als in den fünf vorhergehenden Jahren. Das Durchschnittsjahr der Periode 1888—1892 hat also einen Verkehr von 4,372,000 Personen, was eine Zunahme von 1,129,610 Passagieren gegenüber dem vorher behandelten Durchschnittsjahr ergibt, dessen Jahresverkehr 3,242,390 Personen betrug.

Angesichts dieser ungeheuren Verkehrsentwicklung werden wir uns nicht wundern, ausserordentliche Anlässe zu finden, welche den Verkehr und, wie wir noch sehen werden, die aus ihm fliessenden Einnahmen ganz besonders zu fördern geeignet waren.

Der ausnahmsweise starke Verkehr des Jahres 1889 auf dem ganzen schweizerischen Eisenbahnnetz dürfte zu einem grossen Teile der *Pariser Weltausstellung* zu-

zuschreiben sein; denn viele Besucher dieser Ausstellung reisten durch die Schweiz nach Paris oder machten nach ihrer Rückkehr von dort einen kleinen Abstecher in das Frankreich benachbarte weltberühmte Alpenland.

Ferner wurde im Jahre 1890 auf den schweizerischen Bahnen auf Ersuchen des Publikums, speziell des Vereins Schweizerischer Geschäftsreisender und des Schweizerischen Handels- und Industrievereins, eine Taxermässigung vorgenommen für diejenigen Reisenden, welche die Eisenbahn in besonders starkem Masse benützen, und zwar geschah dies durch den Tarif für *Abonnemente mit halben Billetten*. Die Einführung dieser Taxermässigung fand sofort grossen Anklang; denn schon auf den Tag des neuen Tarifs wurden gegen 150 solcher Abonnemente gelöst. Die Abonnentenzahl stieg dann fortwährend und betrug auf Ende des Jahres 1890 schon 589, wovon allein auf die Centralbahn 157, das ist über ein Drittel, entfallen. Der Rabatt dieser Billette war von grossem Einfluss auf die Entwicklung des Geschäftsverkehrs und hängt also mit der Steigerung des internen Verkehrs eng zusammen.

Eine weitere Erleichterung und Förderung erfuhr der interne Verkehr im gleichen Jahre 1890 durch die Schaffung der sogenannten *Arbeiterabonnemente*, welche auf Anregung verschiedener Firmen in Olten durch die Centralbahn am 10. Oktober für die in den Ortschaften des Gäu wohnenden Arbeiter der Oltener Fabriken eingeführt worden sind. Diese neue Einrichtung, welche es den zahlreichen Arbeitern und Arbeiterinnen ermöglichte, den Weg zu und von der Fabrik zu sehr ermässigten Preisen per Bahn zu machen, wurde sofort sehr stark benutzt, namentlich auf der Gäubahn mit den Endpunkten Olten und Olten-Hammer. So stark sogar war der Zudrang, dass für die Abonnenten besondere Züge eingelegt werden mussten. Schon im Oktober 1890 wurden rund 600 Abonnemente gelöst, eine Zahl, die bis zum April 1891 auf 1009 anwächst. Von diesen 1009 Abonnenten waren 201 Arbeiter und Angestellte der Centralbahn selbst (mit 50% Rabatt).

Es ist also zweifellos, dass das ungeheuer starke Anschwellen des Personentransportes, das wir vom November 1890 bis März 1891 auf der Centralbahn konstatieren können, zum weitaus grössten Teil auf diese Einführung spezieller Arbeiterabonnemente zurückzuführen ist. Für das Jahr 1890 allein wird sich die aus dieser Quelle fliessende Verkehrszunahme auf rund 52,000 Personen berechnen lassen.

Aber schon im April 1891 stieg die Zahl der Arbeiterabonnemente auf rund 1350. Und damit erklärt sich auch die grosse Verkehrszunahme von 1891 gegen 1890, eine Zunahme, die beinahe 700,000 Personen beträgt und fast ganz auf das Konto der Arbeiterabonnemente entfällt.

Ein den Verkehr auf sämtlichen Schweizerbahnen, aber speziell auf der Centralbahn, ausserordentlich begünstigender Faktor war die schweizerische Bundesfeier in Schwyz vom 1. August zum Andenken an den sechshundertjährigen Bestand der Eidgenossenschaft, eine Feier, welche mit der siebenhundertjährigen Gründungsfeier der Stadt Bern zusammenfiel. Die Besucher dieser beiden patriotischen Feste wurden einer speziellen Bahnvergünstigung teilhaftig, dergestalt, dass die einfachen Billette nach Schwyz und nach Bern innert einer gewissen Frist als für die Heimreise gültig erklärt wurden.

Endlich trugen zu der grossen Verkehrssteigerung der Jahre 1888-1892, gegenüber den Jahren 1883-1887, in gewissem Masse auch einige Neuerungen im technischen Betriebe bei.

So wurde auf der Strecke Pratteln-Basel im Jahre 1891 auf mehrfach geäusserten Wunsch von Privaten und auf ein Gesuch des Kantons Baselland an den Wochentagen ein Arbeiterfrühzug eingelegt.

Ferner wurden, um mehr und bessere Verbindung zwischen der Schweizerischen Seetalbahn und Luzern herzustellen, im gleichen Jahre 1891 auf der Strecke Luzern-Emmenbrücke-Luzern vier Lokalzüge eingeführt.

Um endlich die mit der Billettkontrolle unerlässlich verbundene Belästigung der Reisenden auf das damals mögliche Mindestmass zu beschränken, traf die Centralbahn mit der Nordostbahn und der Jura-Simplon-Bahn eine Vereinbarung derart, dass von da an einzelne Schnell- und Personenzüge durch direkt durchfahrende Kondukteure begleitet wurden.

Damit hätten wir die besondern Ursachen, welche die ausnahmsweise hohe Frequenz der Reisenden auf der Centralbahn während der Jahre 1888—1892 begünstigten, erörtert.

Auf die normalen Faktoren der Verkehrssteigerung werden wir noch an anderer Stelle einzutreten Gelegenheit haben.

* * *

In nachstehender Tabelle wollen wir nun die Verteilung der Reisenden in den verschiedenen Monaten des Jahresdurchschnittes 1888—1892 im Vergleiche mit den Monaten des Jahresdurchschnittes 1883—1887 zu zeigen versuchen (s. Tabelle XXIII).

Auch dieser Jahresdurchschnitt bietet uns ein der vorangehenden Periode ähnliches Bild. Wieder fällt die grösste Frequenz der Reisenden in die Sommermonate. Nur findet sich jetzt das Frequenzmaximum nicht mehr im Juli, sondern im August, und zwar mit rund 476,300 Personen, das Frequenzminimum aber finden wir, wie immer, im Februar, und zwar mit rund 259,700 Personen. Es hat die Maximalfrequenz gegenüber 1883-1887

Tabelle XXIII.

Personenverkehr	Im Durchschnitte der Jahre	
	1888—1892	1883—1887
Januar	275,200	219,000
Februar	259,700	194,100
März	300,400	226,300
April	356,000	260,200
Mai	401,100	285,470
Juni	377,800	273,245
Juli	462,800	374,790*
August	476,300*	351,495
September	417,300	317,620
Oktober	402,400	296,290
November	332,300	234,610
Dezember	310,700	209,270
Total	4,372,000	2,242,390

eine Steigerung von 101,500 Personen erfahren, die Minimalfrequenz hat um 65,600 zugenommen. Auch sämtliche übrigen Monate weisen eine Frequenzzunahme auf: die grösste Zunahme erfuhr der Monat August mit rund 124,800 Personen mehr als in der vorhergehenden Epoche; die geringste Zunahme zeigt der Monat Januar mit rund 56,200 Personen. Es hat sich also auch während dieser Periode die allgemeine Verkehrszunahme über sämtliche Monate des Jahres verteilt. Die durchschnittliche Monatszunahme der Periode 1888—1892 gegenüber der Periode 1883—1887 beträgt 94,135 Personen.

Warum die Frequenz sich nicht auf alle Monate gleichmässig verteilt, wurde nun schon wiederholt dargelegt. Und so wollen wir denn gleich dazu übergehen, die Frequenz der fünf Saisonmonate Mai bis September der Periode 1888—1892 mit der Frequenz der übrigen sieben Monate dieser Jahre zu vergleichen und das ganze Verhältnis mit demjenigen der Periode 1883—1887 in Parallele zu bringen.

Auskunft gebe uns Tabelle XXIV (s. Seite 372).

Aus dieser Tabelle ersehen wir, dass während der in Besprechung stehenden Periode der Verkehr der sieben Wintermonate im Durchschnitt rund 2,236,700 Personen betrug, also pro Wintermonat 319,530 Personen, und das bedeutet gegenüber den 234,250 Personen des Jahresdurchschnittes 1883—1887 eine Wintermonatszunahme von rund 85,300 Personen. Die fünf Saisonmonate des Jahresdurchschnittes 1888—1892 weisen einen Verkehr von rund 2,135,300 Personen auf, also von 42,700 Personen pro Saisonmonat; gegenüber den 320,525 Personen der vorhergehenden Periode

Tabelle XXIV.

Im Durchschnitte der Jahre 1888—1892	Personenzahl	
	Total	Durchschnittlich per Monat
Wintermonatsverkehr (7 Monate: Oktober bis und mit April) . . .	2,236,700	319,530
Sommermonatsverkehr (5 Monate: Mai bis und mit September) . . .	2,135,300	427,060
Frequenzdifferenz zugun- sten eines Saisonmonats	—	107,530
Frequenzdifferenz zugun- sten der Saison . . .	—	537,650
Dieselbe Frequenzdifferenz im Jahre 1883—1887 .	—	431,375

bedeutet das eine Saisonmonatszunahme von rund 106,500 Personen. Die Frequenzdifferenz zugunsten der fünf Saisonmonate ist also während der in Besprechung stehenden Periode wiederum gewachsen und beträgt jetzt 537,650 Personen. Diese Zahl zeigt uns den jährlichen Fremden- und Touristenverkehr während des Zeitraumes 1888—1892. Verglichen mit dem gleichen Verkehr der Periode 1883—1887, der damals 431,375 Personen betrug, ergibt sich also für den Touristen- und Fremdenverkehr auf der Centralbahn eine durchschnittliche Zunahme von 106,275 Personen pro Jahr.

Aus all diesen Zahlen ist deutlich zu sehen, dass nicht allein der interne und Lokalverkehr, sondern in noch stärkerer Masse auch der Touristen- und Fremdenverkehr auf der Bahn die Tendenz zu einer sehr starken Entwicklung aufwies. Wenn wir aber von Jahr zu Jahr eine derartige Zunahme des Personenverkehrs und speziell des Fremden- und Touristenverkehrs konstatieren können, so lässt sich mit Sicherheit sagen, dass Hand in Hand damit eine steigende Konjunktur nicht allein des Inlandes zu verzeichnen ist, sondern auch derjenigen Länder, welche jährlich einen grossen Teil der Reisenden in der Schweiz stellen.

* * *

Wir gehen nun dazu über, den *internen und Lokalverkehr* des in Besprechung stehenden Jahresdurchschnittes 1888—1892 zu bestimmen. Dazu werden wir in einer Tabelle die Zahlen des direkten Verkehrs, sowie des Transitverkehrs über die Centralbahn zusammenstellen und sie mit den Zahlen des Jahresdurchschnittes 1883—1887 vergleichen.

Tabelle XXV.

Personenzahl	Im Durchschnitte der Jahre	
	1888—1892	1883—1887
Direkter Verkehr (Versand und Empfang) mit an- deren schweizerischen Bahnen	613,800	494,800
Transitverkehr über die Centralbahn	107,200	95,500
Total	721,000	590,300

Diese Tabelle zeigt, dass im Jahresdurchschnitt 1888—1892 der direkte Verkehr mit andern Bahnen und der Transitverkehr der Centralbahn rund 721,000 Personen ausmachte, gegenüber den rund 590,300 Personen der vorhergehenden Periode; das bedeutet eine Frequenzzunahme von rund 13,700 Personen oder von 8 %.

Es bleiben uns jetzt bei Abzug der 721,000 Personen vom Gesamtverkehr rund 3,651,000 Personen einzig und allein für den internen und Lokalverkehr auf der Centralbahn während der in Besprechung stehenden Periode; verglichen mit dem internen und Lokalverkehr der vorhergehenden Periode, welcher damals rund 2,652,100 Personen ausmachte, ergibt sich jetzt für den internen und Lokalverkehr auf der Centralbahn die ungeheure Frequenzzunahme von 299,000 Personen, das sind 27 %.

Machte schon in den Jahren 1883—1887 der interne und Lokalverkehr 81.5 % des gesamten Verkehrs aus, so beträgt er jetzt in den Jahren 1888—1892 schon 83.5 %. Diese Zahlen zeigen am besten, welche Bedeutung der Centralbahn für den internen und Lokalverkehr zukommt, und es ist leicht begreiflich, wenn die an der Centralbahn liegenden Ortschaften (siehe Tabelle XXVIII), von deren wirtschaftlichen Bedeutung wir früher gesprochen haben, von Jahr zu Jahr sich blühender entwickeln.

* * *

Wir kommen jetzt zur Besprechung der Frequenz nach den verschiedenen *Taxierungsarten* im Jahresdurchschnitt 1888—1892 im Vergleiche mit den Verhältnissen der Jahre 1883—1887 (s. Tabelle XXVI, S. 373).

Dass sich bei jeder einzelnen Taxierungsart eine Personenzunahme werde verzeichnen lassen, stand bei der enormen Zunahme des Gesamtverkehrs zu erwarten

Tabelle XXVI.

Personenverkehr	Im Durchschnitte der Jahre			
	1888—1892		1883—1887	
	Personen	%	Personen	%
<i>a) Zu gewöhnlichen Fahrtaxen:</i>				
Einfache Fahrt . . .	1,116,900	25.51	1,017,400	31.42
<i>b) Zu ermässigten Taxen:</i>				
Hin- und Rückfahr- billette	2,030,700	47.09	1,688,490	52.06
Abonnementsbillette .	791,000	17.8	288,770	8.91
Lust- und Rundfahrten	313,700	7.1	142,020	4.35
Gesellschafts- u. Schul- fahrten	75,000	1.5	65,490	2.02
Militär- und Polizeitransporte	44,700	1.0	40,230	1.24
Total	4,372,000	100	3,242,390	100

und ist also weiter nicht verwunderlich. Interessanter und wichtiger ist das Steigen und Fallen der Prozentsätze der verschiedenen Taxierungsarten.

Wie in den vorhergehenden Jahren, so weichen auch jetzt die Prozentsätze stark voneinander ab. Wiederum fällt der höchste Prozentsatz auf die Hin- und Rückfahrbillette und der niedrigste auf die Gesellschafts- und Schulfahrten resp. auf die Militär- und Polizeitransporte. Immerhin ist zu bemerken, dass der Prozentsatz der Hin- und Rückfahrbillette von rund 52% in den Jahren 1883—1887 jetzt rund 47% ausmacht, also fast um 5% gesunken ist. Aber dieses erfolgte nicht etwa zugunsten der einfachen Fahrten; diese sind im Gegenteil selber um fast 6% gesunken, nämlich von rund 31½ auf rund 25½%. Was das prozentuale Abnehmen der beiden frequentiertesten Taxierungsarten verursachte, war die enorme Steigerung, welche der Verkehr mit Abonnementskarten und mit Lust- und Rundfahrbilletten erfuhr. Der Prozentsatz der Abonnementskarten ist von 8.91% auf 17.8%, also um fast 9% gestiegen. Diese Verdopplung des Prozentsatzes bedeutet, dass sich während der in Besprechung stehenden Periode durchschnittlich pro Jahr über 500,000 Personen mehr mit Abonnementskarten befördern liessen als in den vorhergehenden Jahren. Der Grund zu dieser fabelhaften Verkehrszunahme mit Abonnementskarten liegt einmal in der im Juli des Jahres 1890 vorgenommenen Taxermässigung für diejenigen Reisenden, welche die Bahn in stärke Masse benutzen, einer Taxermässigung, die wir schon einmal anlässlich der Besprechung der allgemeinen Verkehrszunahme zu erwähnen Gelegenheit hatten (p. 370).

Dieser sogenannte Tarif für Abonnemente mit halben Billetten beruhte auf dem Grundsätze, dass der Abonnent eine Karte löste, welche ihn berechnigte, während eines Jahres sowohl auf der Centralbahn als auch auf den übrigen schweizerischen Normalbahnen mit *halben, gewöhnlichen* einfachen und Retourbilletten zu reisen. Der Preis der Karte wurde festgesetzt auf Fr. 240 in der I. Klasse, Fr. 168 in der II. Klasse und Fr. 120 in der III. Klasse. Eine Ermässigung ergab sich demnach erst, wenn der Abonnent für den gleichen Betrag halbe Billette gelöst hatte, was je nach dem Verhältnis von einfachen und Retourbilletten nach Zurücklegung von 6000—7000 km der Fall war. Für jede weitere Reise bezahlte der Abonnent dann nur noch die halbe Taxe. Es erhöhte sich also die Ermässigung mit der Zahl der zurückgelegten Kilometer, erreichte aber nie 50%, weil zu der zu bezahlenden halben Taxe immer noch der Betrag der Jahreskarte ausgelegt werden musste.

Der Hauptgrund aber, aus welchem der Prozentsatz der Reisen mit Abonnementskarten derart gestiegen ist, liegt in der ebenfalls schon einmal erwähnten Ausgabe von speziellen Arbeiterabonnements am 1. Oktober 1890. Solch ein Arbeiterabonnement berechnigte zu einer Retourfahrt in der III. Klasse am gleichen Tag, aber nur an Werktagen und in den Zügen vor 8 Uhr morgens und nach 6 Uhr abends. Die Taxe dieser Abonnementskarten betrug 1½ Cts. per Kilometer Hin- und Rückfahrt (während die gewöhnliche Retourtaxe der III. Klasse, wie wir aus Tabelle VIII, p. 357, gesehen haben, auf 7.5 Cts. per Kilometer festgesetzt war). Der Monat wurde zu 26 Tagen berechnet (30 Tage weniger die Sonntage), so dass sich die Monatstaxe auf 39 Cts. per Kilometer stellte. Zur Lösung solcher Arbeiterabonnements war kein Ausweis über die Eigenschaft als Arbeiter erforderlich, die Karten standen jedem zur Verfügung, dem sie dienten. Darum ist auch die Bezeichnung „Arbeiterabonnemente“ nicht absolut zutreffend; denn es haben sich in Wirklichkeit ausser den Arbeitern auch andere dieser Abonnementskarten bedient.

Die Folgen einer derartigen Ermässigung der Fahrtaxen haben sich denn auch sofort gezeigt; haben wir doch gerade bei Besprechung der allgemeinen Frequenzzunahme die Wirkung dieser Arbeiterabonnements nicht übergehen können (p. 370). Natürlich bestand das Gros dieser Abonnenten doch aus Arbeitern und Arbeiterinnen, welche, in grössern Zentren arbeitend, das Abonnement dazu benutzten, um in einem Dorfe der Umgebung billiger zu leben und vor allem: billiger zu wohnen.

Im übrigen haben sich die Prozentsätze der verschiedenen Taxierungsarten, wie aus Tabelle XXVI ersichtlich ist, im Jahresdurchschnitt 1888—1892 gegen-

über dem Jahresdurchschnitt 1883—1887 nur unwesentlich verändert.

Allgemein lässt sich sagen, dass, obwohl jede Taxierungsart eine Personenzunahme erfahren hat, doch, mit Ausnahme der Abonnementskarten und der Lust- und Rundfahrtbillette, sämtliche Taxierungsarten in ihren Prozentsätzen um 11.64% gesunken sind. Und das sind eben die 11.64%, um welche die Prozentsätze der Abonnementskarten gestiegen sind.

* * *

Wir gehen nun dazu über, in Tabelle XXVII die Verteilung der Reisenden der Jahre 1888—1892 nach Wagenklassen darzustellen, und diese Verhältnisse mit denjenigen der Jahre 1883—1887 zu vergleichen.

Tabelle XXVII.

Wagenklassen	Im Durchschnitte der Jahre			
	1888—1892		1883—1887	
	Personen	%	Personen	%
I. Klasse . . .	79,120	1.85	58,855	1.82
II. „ . . .	531,380	12.45	503,052	15.52
III. „ . . .	3,761,500	85.70	2,680,483	82.66
Total	4,372,000	100	3,242,390	100

Die auf p. 370 festgestellte allgemeine Frequenzzunahme des Jahresdurchschnittes 1888—1892 von rund 1,129,600 Personen verteilt sich also über sämtliche Klassen: auf die I. Klasse fällt eine Zunahme von rund 20,300 Personen, auf die II. Klasse eine solche von rund 28,300 Personen und auf die III. Klasse eine Zunahme von rund 1,081,000 Personen. Betrachten wir aber die Prozentsätze, so erkennen wir die Veränderung in den Verhältnissen. Noch immer weichen, wie in den frühern Jahren, die Prozentsätze stark voneinander ab; aber während derjenige der I. Wagenklasse ungefähr stationär geblieben ist, ja sogar um ein wenig zunahm, ist der Prozentsatz der II. Wagenklasse um fast 3% gesunken, und zwar zugunsten der III. Wagenklasse, deren Prozentsatz sich um 3% erhöhte.

Es beginnt also die III. Klasse solchen Verkehr zu bedienen, welcher früher der II. Klasse zugefallen war. Unter solchen Umständen ist natürlich auch die aus ihr fließende Einnahmequelle, die schon in den vorhergehenden Jahren die wichtigste war, nun noch reicher geworden und beträgt jetzt zirka 60% sämtlicher Personentransporteinnahmen der Centralbahn, gegenüber den 56.4% des Jahresdurchschnittes 1883—1887. Die aus der II. Klasse fließenden Einnahmen dagegen, welche während der Periode 1883—1887 immerhin

noch zirka 30% ausgemacht hatten, sind nun auf zirka 10% der Personenverkehreinnahmen heruntergesunken. Bedenken wir dabei, dass die Ausstattung der beiden ersten Klassen eine viel kostbarere ist als diejenige der III. Klasse, so ist wohl erlaubt, zu sagen, dass die Reisenden der beiden ersten Klassen ihren Komfort und ihre Bequemlichkeit dank der Reisenden der III. Klasse genießen.

* * *

Es erübrigt nun noch, von der Entwicklung des Personenverkehrs auf den wichtigsten Stationen des Netzes der Centralbahn während des Jahresdurchschnittes 1888—1892 zu sprechen.

Wieder stellen wir eine Liste derjenigen Stationen auf, deren Abreisendenverkehr 1% des Gesamtverkehrs der Centralbahn übersteigt, um zu erkennen, ob die sämtlichen, in der vorhergehenden Periode genannten Stationen ihren Rang beibehalten haben, oder ob sie aus der Liste ausgeschieden werden mussten und andere an ihre Stelle getreten sind.

Tabelle XXVIII.

Im Durchschnitte der Jahre 1888—1892			
Rangordnung der Stationen nach Personenzahl	Stationen	Zahl der abgegangenen Personen	% des Gesamtverkehrs aller Stationen der Centralbahn
1.	Basel	373,300	9.5
2.	Olten	336,400	8
3.	Bern	282,900	6.93
4.	Hägendorf	200,900	5.1
5.	Liestal	156,900	4.25
6.	Wangen b. O.	139,400	3.5
7.	Luzern	123,100	3.1
8.	Burgdorf	111,500	3
9.	Neu-Solothurn	109,600	2.75
10.	Aarau	107,200	2.66
11.	Aarburg	104,000	2.55
12.	Sissach	99,400	2.5
13.	Schönenwerd	93,400	2.3
14.	Zofingen	92,200	2.28
15.	Thun	88,000	2.22
16.	Muttenz	85,400	2.2
17.	Langenthal	81,900	2.05
18.	Grenchen	70,600	1.75
19.	Alt-Solothurn	69,200	1.6
20.	Pratteln	65,100	1.55
21.	Herzogenbuchsee	64,100	1.5
22.	Biel	63,100	1.45
23.	Sursee	54,000	1.3

Unsere Liste weist diesmal 23 Stationen auf. Ausgeschlossen musste keine Ortschaft werden. Neu hinzugekommen sind *Hägendorf* und *Wangen bei Olten*, zwei Stationen, welche ihren enormen Verkehrszuwachs ganz zweifellos den Arbeiterabonnementen verdanken. Diese beiden, inmitten ausgedehnter solothurnischer und bernischer Landbezirke gelegenen Ortschaften wurden, samt den sie umgebenden Dörfern, durch die Einführung der Arbeiterabonnemente recht eigentlich der Industrie dienstbar gemacht. Denn der junge Nachwuchs der eingesessenen ländlichen Bevölkerung konnte nun nach Olten, Schönenwerd und Aarau in die Fabriken fahren und dort arbeiten, ohne deshalb das väterliche Haus verlassen und in die Industriezentren übersiedeln zu müssen. Man kann wohl sagen, dass durch die Arbeiterabonnemente der ländlichen Bevölkerung der Übergang zur Industriearbeit wesentlich erleichtert wurde, indem für die Wochen dringender Feldarbeiten die Söhne und Töchter zur Hand waren, in der stillen Zeit aber diese überflüssigen Arbeitskräfte in den Industriezentren sich in die neue Arbeit einlernen konnten, so dass es in der Folge dann möglich wurde, in den ländlichen Gegenden selbst Fabriken zu errichten, wie dies denn auch mit Wangen und Hägendorf heute tatsächlich der Fall ist. Dass die Einführung der Arbeiterabonnemente für die Ortschaften Wangen bei Olten und Hägendorf (und diese beiden sind nur typische Beispiele für so viele) direkt eine wirtschaftliche Umwälzung bedeuteten, geht aus den Verkehrszahlen unzweideutig hervor: von einer Station, deren Abreiseverkehr in den vorhergehenden Jahren die 40,000 nicht erreichte, ist *Hägendorf* nun plötzlich mit seinen rund 200,900 Abreisenden in den vierten Rang der Stationen, direkt unter die Bundeshauptstadt Bern ¹⁾, emporgeschwungen. Und das Luzern im Range vorgehende Wangen bei Olten mit seinen nunmehr 139,400 Abreisenden war in den vorhergehenden Jahren gar nur ein Stättchen von nicht 10,000 Abreisenden.

Vergleichen wir nun die Tabelle XXVIII mit der Tabelle XXII, so sehen wir, dass der Personenzahl nach die Stationen *Basel*, *Olten*, *Bern*, *Liestal*, *Luzern* und *Burgdorf* ungefähr ihren Rang beibehalten haben. Basel bleibt mit seinen rund 373,000 Personen nach wie vor in der ersten Rangordnung, und doch ist der Prozentsatz schon wieder ein wenig gesunken, eine Erscheinung, welche sich nicht allein bei Basel, sondern auch bei Bern, Luzern, Neu-Solothurn, Zofingen und andern zeigt, und welche durch das wirtschaftliche Aufstreben

¹⁾ Bern, natürlich nur in seiner Eigenschaft als Centralbahnstation; dass es ausserdem noch Station anderer Bahnnetze war, die jetzt ausserhalb unserer Besprechung stehen, während Hägendorf einzig und allein Centralbahnstation war, muss dabei immerhin bedacht werden.

neuer, vorher unbedeutender und ungenannter Ortschaften ganz natürlich erklärt wird.

* * *

Damit sind wir am Ende der Besprechung des Jahrfünfts 1888—1892 angelangt. Wir haben nun die Centralbahn elf Jahre in ihrer Entwicklung begleitet. Noch stehen vor uns neun Jahre bis zu ihrer Vereinigung mit den Schweizerischen Bundesbahnen. Wir werden daher, nicht so sehr um Zeit und Raum zu sparen, als vielmehr um durch Wiederholungen und Tabellen nicht zu ermüden, die nun folgenden acht Jahre 1893 bis 1900 zu einer Periode zusammenfassen, und werden es also im folgenden Abschnitt statt mit einem aus fünf Jahren gezogenen Durchschnitt mit einem aus acht Jahren zusammengestellten zu tun haben.

Das letzte Jahr des Privatbetriebs, das Jahr 1901, während dessen der Übergang der Centralbahn zu den Schweizerischen Bundesbahnen sich vollzog, werden wir dann, gleich wie wir es mit dem Jahre 1882 getan haben, für sich gesondert besprechen.

IV. 1893—1900.

Während dieser acht Jahre hat die Betriebslänge des eigenen Netzes der Centralbahn nicht um einen einzigen Kilometer zugenommen. Dagegen hat sich das Gesamtnetz der schweizerischen Eisenbahnen um 1173 km Normal- und Schmalspurbahn vergrössert ¹⁾.

Die Gesamtzahl der durch die Centralbahn in diesen Jahren beförderten Personen beträgt 60,149,747, also durchschnittlich per Jahr 7,518,718. Vergleichen wir diesen jährlichen Durchschnittsverkehr mit demjenigen des Jahresdurchschnittes 1888—1892, so finden wir eine Jahreszunahme von rund 3,147,000 Personen. Dieser enorme Verkehrszuwachs ist zum weitaus grössten Teil auf das wirtschaftliche Aufblühen der Schweiz im allgemeinen und des von der Centralbahn durchfahrenen Gebietes im besondern zurückzuführen. Immerhin lassen sich auch jetzt einige Momente herausfinden, welche die normale Steigerung des Verkehrs in unverhältnismässiger Weise beschleunigten.

So haben im Herbst des Jahres 1893 die *grossen schweizerischen Militärmanöver* bedeutende Truppentransporte über die Centralbahn veranlasst ²⁾ und ausserdem durch die grosse Zahl nachreisender Schaulustiger die Gesamtzahl des Personenverkehrs zweifellos stark beeinflusst.

Ein anderer verkehrsfördernder Faktor dürften ferner die *Gesellschaftsreisen* gewesen sein, welche im

¹⁾ Schweizerische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1900.

²⁾ Jahresbericht der Centralbahn für das Jahr 1894, p. 27.

Jahre 1894 vom Ausland, speziell von England her, unternommen wurden ¹⁾, und die sich von da an immer mehr einzubürgern schienen.

Dann haben sicher auch die *Schweizerische Landesausstellung in Genf* im Jahre 1895 und die *landwirtschaftliche Ausstellung in Bern* im September des gleichen Jahres einen verstärkten Personenverkehr auf allen Schweizerbahnen, insbesondere aber auf der Centralbahn, mit sich gebracht.

Des weitern wirkte verkehrsfördernd naturgemäss die technische Vervollkommnung des Bahnwesens selbst.

Insbesondere müssen da erwähnt werden die seit 1. Juni 1898 auf den schweizerischen Hauptbahnen eingeführten *Generalabonnemente*. Sie wurden ausgegeben für die Dauer von 15 und 30 Tagen, 3, 6 und 12 Monaten. Mit ihrer Einführung wurde die Ausgabe von Abonnements zum Bezug von Billetten mit halben Taxen eingestellt.

Die neue Einrichtung der Generalabonnemente erfreute sich beim reisenden Publikum sofort so grosser Beliebtheit, dass schon während der ersten sieben Monate ihres Bestehens (Juni bis Dezember 1898) an Generalabonnementskarten auf den schweizerischen Hauptbahnen verkauft wurden:

20,778 Stück gültig für 15 Tage,
3,283 " " " 30 "
387 " " " 3 Monate,
187 " " " 6 "
2,984 " " " 12 " und 1 Person,
433 " " " 12 " " 2 Personen,

28,052 Stück, wofür an Taxen ²⁾ erhoben wurden:
für die Abonnemente auf 15 und 30 Tage Fr. 943,819
für die übrigen Abonemente " 1,357,645

Zusammen Fr. 2,301,464

Von dieser enormen Einnahme von Fr. 2,301,464 sind der Centralbahn allein Fr. 349,826, das sind 15%, zugeteilt worden ³⁾. In dem auf die Einführung der Generalabonnemente folgenden Jahre 1899 erreichten dann die Generalabonnemente auf den schweizerischen Hauptbahnen schon eine derartige Beliebtheit, dass wir ihre Verwendung wohl am deutlichsten tabellarisch feststellen.

¹⁾ Jahresbericht der Centralbahn für das Jahr 1894, p. 27.

²⁾ Die Taxen für diese Generalabonnemente waren folgende:

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
Für 15 Tage	Fr. 60	Fr. 42	Fr. 30
" 30 "	" 100	" 70	" 50
" 3 Monate	" 240	" 170	" 120
" 6 "	" 380	" 270	" 190
" 12 "	" 600	" 420	" 300

³⁾ Jahresbericht der Centralbahn 1898, p. 36.

Tabelle XXIX.

Generalabonnemente im Jahre 1899	Zahl der ausgegebenen Abonnements- billette	Einnahmen	
		Fr.	%
Für 15 Tage	41,404	1,523,957	38.28
» 30 »	7,252	440,300	11.06
» 3 Monate	791	106,699	2.68
» 6 »	485	103,856	2.61
» 12 » und 1 Person	4,230	1,530,546	38.45
» 12 » » 2 Personen	576	275,467	6.92
Total	54,738	3,980,825	100

Wie sich die angeführten Zahlen der Generalabonnemente im Jahre 1899 nach Wagenklassen vertheilten, zeigt uns folgende

Tabelle XXX.

Wagenklassen	Zahl der Abonnemente	Einnahmen	
		Fr.	%
I. Klasse	1,522	138,133	3.47
II. "	26,923	2,218,649	55.78
III. "	26,293	1,624,043	40.80
Total	54,738	3,980,825	100

Die grösste Zahl der gelösten Abonnemente, sowie auch der grösste Teil der aus ihnen fliessenden Einnahmen entfällt somit auf die II. Klasse.

Von all diesen oben angegebenen Einnahmen sind der Centralbahn im Jahre 1899 Fr. 607,444 zugeflossen, also über 15%.

An betriebstechnischen Neuerungen treffen wir innerhalb der in Besprechung stehenden achtjährigen Periode ferner die im Jahre 1896 vorgenommene, von uns schon bei Besprechung des Jahres 1882 erwähnte *Verlängerung des Termins der Retourbillette* (p. 357), sowie auch die vom 1. Januar 1896 an in Kraft getretene *Taxreduktion für Retourbillette*.

Diese Taxreduktion bestand darin, dass der Rabatt, welcher bis zum Jahr 1896 gewährt wurde und für alle Klassen 25% des Preises von zwei einfachen Billetten betrug (siehe Tabelle VIII), nunmehr für die II. Klasse auf 33¹/₃% und für die III. Klasse auf 40% erhöht wurde. Demgemäss kostete fortan das Retourbillett I. Klasse nach wie vor das anderthalbfache des einfachen Billetts, das Retourbillett II. Klasse kostete ein Drittel mehr als das einfache Billett, und das Retourbillett III. Klasse kostete nur ein Fünftel mehr als das einfache Billett. Bei der Besprechung der ver-

schiedenen Taxierungsarten werden wir auf diesen Punkt noch zurückzukommen haben.

* * *

Damit hätten wir die speziellen Ursachen, welche, neben der rapiden Entwicklung von Handel und Industrie, den Verkehr in ausserordentlicher Weise zu fördern geeignet waren, gewürdigt und gehen nun über zur Untersuchung der verschiedenen *Monatsfrequenzen* in dem in Besprechung stehenden Jahresdurchschnitt 1893—1900 und ihrer Vergleichung mit den Frequenzen des Jahresdurchschnittes 1888—1892. Nachstehende Tabelle gebe uns Aufschluss.

Tabelle XXXI.

Personenverkehr	Im Durchschnitte der Jahre	
	1893—1900	1888—1892
Januar	524,849	275,200
Februar	493,389	259,700
März	544,958	300,400
April	638,930	356,000
Mai	653,438	401,100
Juni	653,664	377,800
Juli	779,297 *	462,800
August	756,119	476,300 *
September	692,198	417,300
Oktober	670,561	402,400
November	560,726	332,300
Dezember	550,589	310,700
Total	7,518,718	4,372,000

Wir wundern uns jetzt nicht mehr, ein den frühern Perioden ähnliches Bild zu finden.

Wiederum fällt die Minimalfrequenz auf den Monat Februar, welcher gleichzeitig derjenige Monat ist, der prozentual den geringsten Teil des allgemeinen enormen Verkehrszuwachses erhalten hat. Das Frequenzmaximum, welches in der vorhergehenden Periode 1888—1892 vorübergehend auf den Monat August gefallen ist, sehen wir während der in Besprechung stehenden Periode 1893—1900 wieder auf seinen frühern Platz, den Monat Juli, zurückkehren; natürlich hat gerade der Monat Juli prozentual den grössten Teil des allgemeinen Verkehrszuwachses für sich beansprucht.

Die Verteilung der übrigen Monate ist eine ganz ähnliche wie früher, und wir haben daher an dieser Stelle auf die solche Verteilung hervorrufenden Faktoren nicht zurückzukommen. Es bleibt uns nur noch, in nachstehender Tabelle die Verteilung der Reisenden in den fünf Saisonmonaten und die Verteilung in den sieben Wintermonaten des Jahresdurchschnittes 1893

bis 1900 darzustellen, und diese Verhältnisse mit denjenigen des vorhergehenden Jahresdurchschnittes 1887 bis 1892 in Parallele zu bringen.

Tabelle XXXII.

Personenzahl	Im Durchschnitte der Jahre 1893—1900		Im Durchschnitte der Jahre 1888—1892	
	Total	Durchschnittl. per Monat	Total	Durchschnittl. per Monat
Wintermonatsverkehr (7 Monate: Oktober bis und mit April) . . .	3,984,000	569,140	2,236,700	319,530
Sommermonatsverkehr (5 Monate: Mai bis und mit September) . . .	3,534,715	706,940	2,135,300	427,060
Frequenzdifferenz zugunsten eines Saisonmonats . . .	—	137,800	—	107,530
Frequenzdifferenz zugunsten der Saison	—	689,000	—	537,650

Wie wir sehen, hat also die Centralbahn im Jahresdurchschnitt 1893—1900 pro Wintermonat rund 569,140 Personen befördert, was gegenüber den rund 319,530 Personen des Jahresdurchschnittes 1888—1892 eine Wintermonatszunahme von rund 249,600 Reisenden bedeutet. Der durchschnittliche Verkehr eines Saisonmonates ist jetzt auf 706,940 Reisende gestiegen, gegenüber den rund 427,060 Reisenden in den vorhergehenden Jahren, also ein Zuwachs von rund 279,900 Personen pro Saisonmonat. Vergleichen wir jetzt die Differenzzahl zugunsten der fünf Sommermonate gegenüber den sieben Wintermonaten des Jahresdurchschnittes 1893—1900, also 689,000, mit der Differenzzahl des Jahresdurchschnittes 1888—1892, also mit 537,650, so zeigt sich uns für die Frequenzdifferenz ein Zuwachs von 151,350 Personen. Diese Zahl bedeutet also den durchschnittlich-jährlichen Zuwachs des Fremden- und Touristenverkehrs während der in Besprechung stehenden gegenüber der vorhergehenden Periode. Um nun den durchschnittlichen, jährlichen internen und Lokalverkehr festzustellen, gehen wir vor, wie in den frühern Perioden, und stellen in Tabelle XXXIII zuerst die beiden andern Arten des Verkehrs zusammen (s. Seite 378).

Der Gesamtverkehr des Jahresdurchschnittes 1893 bis 1900 beträgt, wie wir angegeben haben, 7,518,718 Personen. Ziehen wir davon den direkten Verkehr, sowie den Transitverkehr, also 1,190,062 Personen, ab, so erhalten wir für den internen und Lokalverkehr die Frequenz von 6,328,656 Personen, mit andern Worten:

Tabelle XXXIII.

Im Durchschnitte der Jahre 1893—1900	
	Personen
Direkter Verkehr (Versand und Empfang) mit andern Bahnen	1,013,188
Transitverkehr über die Centralbahn	176,874
Total	1,190,062

der interne und Lokalverkehr auf der Centralbahn macht jetzt in den Jahren 1893—1900 84.15 % des gesamten Verkehrs aus, ist also gegenüber der vorhergehenden Periode, wo er einen Prozentsatz von 83.6 aufwies, um 0.65 % gestiegen. Wie sehr dieser Prozentsatz für die Wichtigkeit der Centralbahn für den internen und Lokalverkehr spricht, mögen beiläufig noch die Personenzahlen veranschaulichen. Der jährliche interne und Lokalverkehr der in Besprechung stehenden Periode weist mit seinen 6,328,656 Reisenden gegenüber den 3,651,050 Reisenden des Jahresdurchschnittes 1888 bis 1892 einen durchschnittlichen Jahreszuwachs von rund 2,677,600 Personen auf.

* * *

Nachdem wir dergestalt die Verkehrsfrequenzen der Periode 1893—1900 festgestellt haben, gehen wir nun über zur Besprechung der Verteilung der Reisenden nach den verschiedenen *Taxierungsarten*. Das Vergleichungsmaterial liefere uns

Tabelle XXXIV.

Personenverkehr	Im Durchschnitte der Jahre			
	1893—1900		1888—1892	
	Personen	%	Personen	%
<i>a) Zu gewöhnlichen Fahrtaxen:</i>				
Einfache Fahrt . . .	1,205,625	16.96	1,116,900	25.51
<i>b) Zu ermässigten Taxen:</i>				
Hin- und Rückfahrtillette	3,312,582	43.60	2,030,700	47.09
Abonnementsbillette .	2,499,165	32.75	791,000	17.8
Feste Lust- und Rundfahrten	142,699	2.0	313,700	7.1
Kombinierbare Billette	162,394	2.20	—	—
Gesellschafts- u. Schulfahrten	147,912	1.95	75,000	1.5
Militär- und Polizeitransporte	48,346	0.54	44,700	1.0
Total	7,518,718	100	4,372,000	100

Wie es bei der enormen Verkehrssteigerung nicht anders zu erwarten war, haben alle Taxierungsarten numerisch einen starken Zuwachs aufzuweisen. Beim ins Auge fassen des prozentualen Steigens oder Fallens der verschiedenen Taxierungsarten erkennen wir aber, dass sich eine Verschiebung der Verhältnisse vollzogen hat. Wohl fällt noch immer der grösste Prozentsatz auf die Reisenden mit Retourbilletten. Aber es ist unverkennbar, dass der Prozentsatz der Retourfahrkarten von Jahr zu Jahr sinkt, und zwar zugunsten des Prozentsatzes der Abonnementskarten, auf die wir gleich noch zu sprechen kommen werden. Denn obschon der Personenverkehr mit diesen Billetten pro Jahr durchschnittlich um 1,281,882 Personen grösser ist als in den Jahren 1888—1892, so hält das mit der allgemeinen Verkehrssteigerung doch nicht Schritt; der Prozentsatz der Retourfahrkarten ist während der Jahre 1893—1900 um 3.49 % gesunken und wäre zweifellos noch tiefer hinuntergegangen, wenn nicht die Leitung der Centralbahn während der in Besprechung stehenden Periode, wie wir schon auf p. 376 anzugeben Gelegenheit hatten, in doppelter Hinsicht den Retourbillettreisenden entgegengekommen wäre: einmal durch Erhöhung des Rückfahrtrabattes in den beiden untern Klassen und zum andern durch Verlängerung der Gültigkeitsdauer. Wenn trotz derartiger Vergünstigungen der Prozentsatz der Retourbillette abnahm, so liegt zweifellos ein wesentlicher Grund in der Schaffung der Generalabonnemente, bei deren Einführung, wie wir schon früher erwähnten, die sogenannten Billette zu halben, einfachen und Retourtaxen abgeschafft wurden. Hatten früher die Reisenden, welche die Bahn in starkem Masse benutzten, doch immerhin für jede einfache oder Retourfahrt ein Billet, wenn auch zum halben Preise, lösen müssen, so fiel jetzt das Lösen von Billetten vollständig weg, und der Reisende konnte mit seinem Generalabonnement, das in der Rubrik „Abonnemente“ immerhin nur als 1 zählt, ein ganzes Jahr lang jeden Tag von früh bis spät die Schweiz nach allen Richtungen durchfahren, ohne dass für die vielen hundert Fahrten ein einziges Mal ein Billett hätte gelöst werden müssen. Es liegt auf der Hand, dass solch eine Einrichtung die sämtlichen Taxierungsarten numerisch schwächt, wenn sie auch an sich natürlich eine immense Erleichterung und Hebung des Verkehrs bedeutet. Prozentual wie numerisch gelitten haben aber ausser Frage die Billette für einfache Fahrten. Bei einer derartigen Verkehrssteigerung, wie wir sie im allgemeinen bei der Centralbahn konstatieren können, fällt eine jährliche durchschnittliche Personenzunahme von 88,725 Reisenden schon gar nicht in Betracht, zumal bei einer Taxierungsart, welche bis jetzt zusammen mit den Rückfahrtilletten die beiden grössten Billettkategorien

des Verkehrs überhaupt ausmachte. Um über 8½ % ist nun der Satz der einfachen Fahrten gesunken. Während noch in den Jahren 1888—1892 auf je 100 Retourbillettfahrten 54.2 einfache Fahrten kamen, fielen im Durchschnitt der Jahre 1893—1900 auf je 100 Retourbillettfahrten nur mehr 38 Fahrten mit einfachen Billetten, und dies, trotzdem auch die Retourbillettfahrten prozentual abgenommen haben.

Eine derartige Verminderung des Verkehrs mit einfachen Fahrten bedeutet, dass die Vergünstigungen, welche die andern Taxierungsarten bieten, die Nachteile der Bedingungen, an welche diese Vergünstigungen geknüpft sind, weit überwiegen. Ausserdem darf nicht vergessen werden, dass in den neunziger Jahren die Taxen für einfache Fahrten auf der Centralbahn höhere waren, als wir im Jahre 1882 angetroffen haben (siehe Tabelle VIII). Die folgende Tabelle gebe uns ein Bild der Centralbahnfahrtaxen während der in Besprechung stehenden Periode im Vergleiche mit den zur selben Zeit auf den andern schweizerischen Hauptbahnen in Kraft stehenden Taxen.

Tabelle XXXV.

	Taxe in Cts. per Kilometer*)					
	Einfache Fahrt			Hin- und Rückfahrt		
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
1. Schweiz. Centralbahn .	10.75	7.5	5.375	16.125	11.25	8.0625
2. Nordostbahn:						
Personenzüge (einschliesslich Schnellzüge)	10.4	7.3	5.2	—	—	—
Gemischte (Personen- und Güterzüge) .	—	5.84	4.16	—	—	—
Alle f von 1 bis 12 km	—	—	—	16.64	11.68	8.32
Züge } » 13 u. mehr	—	—	—	15.6	10.4	7.3
3. Vereinigte Schweizerbahnen	10.4	7.3	5.2	16.64	11.68	8.32
4. Gotthardbahn	10.4	7.3	5.2	16.64	11.68	8.32
5. Jura-Bern-Luzern-Bahn	10.4	7.3	5.2	16.64	11.68	8.32

*) F. Ulrich, Das Eisenbahnwesen. Berlin und Leipzig, 1886. p. 383.

Gegenüber den aus Tabelle VIII ersichtlichen Taxen des Jahres 1882 sehen wir also jetzt eine Erhöhung der einfachen Taxen von 0.75 Cts. für den Kilometer I. Klasse, 0.5 Cts. für den Kilometer II. Klasse und 0.375 Cts. für den Kilometer III. Klasse. Gewiss hat der Umstand, dass auf der Centralbahn der Tarif für einfache Fahrten höher war als auf irgend einer andern schweizerischen Hauptbahn, mit dazu beigetragen, den Reisenden die übrigen Taxierungsarten annehmbarer

erscheinen zu lassen, ein Umstand, der bei den Retourbilletten nicht mitwirkte, da, wie aus Tabelle XXXV deutlich ersichtlich ist, die Taxen für Retourbillette auf der Centralbahn niedriger waren als auf den übrigen Schweizerbahnen. So sind denn die einfachen Fahrten aus dem hohen Rang, den sie früher im Verkehr einnahmen, definitiv heruntergedrängt worden. Diesen Rang nimmt nunmehr ein die Billettkategorie der Abonnemente mit ihren 32.75 % während der in Besprechung stehenden Periode, gegenüber den 17.8 % in den Jahren 1888—1892. Was diese Steigerung um 15.15 % numerisch pro Jahresdurchschnitt bedeutet, macht man sich klar, wenn man die nach diesen Billetten gereiste Personenzahl ins Auge fasst: 2,499,165 gegenüber den 791,000 des vorhergehenden Jahresdurchschnittes. Das bedeutet gegenüber der Periode 1888 bis 1892 ein jährliches durchschnittliches Mehr von über 1,708,000 Abonnementsreisenden.

Von den am 1. Juni 1898 eingeführten Generalabonnementen zu sprechen hatten wir schon wiederholt Gelegenheit. Ein grosses Kontingent unseres Abonnementsprozentsatzes liefern aber auch die sogenannten Abonnemente mit halben Billetten, welche den Generalabonnementen vorangingen und in unserer achtjährigen Periode noch 5½ Jahre lang in Kraft waren. Die Zahl dieser Abonnemente war unaufhaltsam gestiegen, und gegenüber den 589 Stück im Jahre 1890, dem ersten Jahre ihres Bestehens ¹⁾, erreichten sie Ende Dezember 1897, also fünf Monate vor ihrer Abschaffung, die Zahl von 2276 Stück. In der Kategorie der Abonnemente sind ferner inbegriffen die sich ungemein rasch mehrenden Arbeiterabonnemente. So waren z. B. Ende Februar 1897 deren 2674 Stück in Kraft, gegenüber den nur 1009 Stück des am Beginn unserer achtjährigen Periode stehenden Jahres 1893 ²⁾.

Dass bei einem so ausserordentlichen Anschwellen des Prozentsatzes der Abonnemente die Prozentsätze der übrigen Billettkategorien sinken mussten, stand zu erwarten. Immerhin aber darf das prozentuale Abnehmen der Lust- und Rundfahrtbillette um über zwei Drittel ihres frühern Bestandes uns stutzig machen; denn das ist ein so starkes Sinken des Prozentsatzes, dass sogar trotz der Verkehrssteigerung bei den Lust- und Rundfahrtbilletten das eintritt, was sonst bei keiner Billettkategorie der Fall war: eine Abnahme der Personenzahl, und zwar eine durchschnittsjährliche Abnahme von rund 171,000 Personen. Wenn wir aber Tabelle XXXIV genauer ansehen, so finden wir dort beim Jahresdurchschnitt 1893—1900 eine im Jahresdurchschnitt 1888—1892 noch nicht rubrizierte Billettkategorie: die kombinierbaren Billette, welche in den

¹⁾ Jahresbericht der Centralbahn 1897, p. 34. ²⁾ Idem.

frühern Jahresberichten in der Kategorie der Lust- und Rundfahrtbillette mit inbegriffen waren. Seit 1893, also dem ersten Jahr der in Besprechung stehenden Periode, treffen wir diese neue Art der Rubrizierung ¹⁾ und müssen uns also fortan an sie halten. Wenn nun aber auch die vorhin genannte Abnahme von 171,000 Personen nur eine scheinbare ist, so kommen wir, trotz des Zusammenzählens beider Kategorien, faktisch nicht über eine Abnahme hinaus, zwar nur eine Abnahme von 8600 Personen; was aber bei einer allgemeinen Verkehrssteigerung eine durchschnittsjährliche Abnahme von 8600 Personen bedeutet, geht aus den Prozentsätzen hervor, welche, auch wenn wir beide Kategorien zusammen addieren und so den Satz von 4.2% erhalten, doch gegenüber dem Satz des Jahresdurchschnittes 1888—1892 von 7.1% ein Zurücksinken um 2.9%, also um fast die Hälfte des frühern Prozentsatzes, aufweisen.

¹⁾ Jahresbericht der Centralbahn 1893, p. 51.

Tabelle XXXVI.

Wir gehen daher wohl nicht fehl in der Annahme, dass diejenigen Reisenden, welche nunmehr mit Generalabonnementen fahren, früher in grossem Masse die Rundfahrtbillette, kombinierte wie unkombinierte, benutzten.

Gehen wir nun über zur Besprechung der einzigen Billettkategorie, welche, ausser der Kategorie der Abonnemente, nicht allein numerisch, sondern auch prozentual zugenommen hat: den Gesellschafts- und Schulfahrten. Ihre Personenzahl hat im Jahresdurchschnitt 1893—1900 um rund 72,900 Personen zugenommen, hat sich also seit den Jahren 1888—1892 fast verdoppelt, während der Satz von 1.95% um fast ein Viertel des frühern Satzes von 1.5% gestiegen ist. Die günstigen Bedingungen dieser Fahrten, welche damals schon auf allen schweizerischen Bahnen einheitlich geregelt waren, sind gewiss die Ursache der wachsenden Popularität, deren sich diese Billettkategorie erfreute.

In der folgenden Tabelle wollen wir versuchen, ein detailliertes Bild der Taxenregulierung der Gesellschafts- und Schulfahrten zu geben.

Einheitlicher Tarif für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen. In Cts. per Kilometer*)		16 bis 60 Personen		61 bis 120 Personen		121 bis 180 Personen		über 180 Personen		
		II. Kl.	III. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	
a) Gesellschaftsfahrten.										
Einfache Fahrt	{	für jeden der ersten 40 km	6.5	4.5	6.0	4.0	5.5	4.0	5.0	3.5
		für jeden weitem km	5.0	3.5	4.5	3.5	4.0	3.0	4.0	3.0
Hin- und Rückfahrt	{	für jeden der ersten 40 km	9.5	7.0	9.0	6.5	8.0	6.0	7.5	5.5
		für jeden weitem km	7.5	5.0	6.5	5.0	6.0	4.5	5.5	4.0
b) Schulfahrten.										
<i>I. Primar- und Armenschulen.</i>										
Einfache Fahrt	{	für jeden der ersten 40 km	3.5	2.5	3.0	2.0	3.0	2.0	2.5	2.0
		für jeden weitem km	2.5	2.0	2.5	1.5	2.5	1.5	2.0	1.5
Hin- und Rückfahrt	{	für jeden der ersten 40 km	5.0	3.5	4.5	3.5	4.0	3.0	4.0	3.0
		für jeden weitem km	3.5	2.5	3.5	2.5	3.0	2.5	3.0	2.0
<i>II. Mittelschulen.</i>										
Einfache Fahrt	{	für jeden der ersten 40 km	4.5	3.0	4.0	3.0	4.0	2.5	3.5	2.5
		für jeden weitem km	3.5	2.5	3.0	2.0	3.0	2.0	2.5	2.0
Hin- und Rückfahrt	{	für jeden der ersten 40 km	6.5	4.5	6.0	4.0	5.5	4.0	5.0	3.5
		für jeden weitem km	5.0	3.5	4.5	3.0	4.0	3.0	4.0	2.5
<i>III. Hochschulen.</i>										
Einfache Fahrt	{	für jeden der ersten 40 km	5.5	4.0	5.0	4.0	5.0	3.5	4.5	3.5
		für jeden weitem km	4.0	3.0	4.0	3.0	4.0	2.5	3.5	2.5
Hin- und Rückfahrt	{	für jeden der ersten 40 km	8.5	6.0	7.5	5.5	7.0	5.0	6.5	5.0
		für jeden weitem km	6.5	4.5	6.0	4.0	5.5	4.0	5.0	4.0

*) F. Ulrich, Das Eisenbahnwesen. Berlin und Leipzig, 1886, p. 384.

Diese Tabelle bedarf keines weitern Kommentars.

Was die unterste Billettkategorie auf Tabelle XXXIV, die Militär- und Polizeitransporte, anbelangt, so ist darüber lediglich zu sagen, dass ihre Personenzahl nur relativ sehr wenig zunahm, und ihr Prozentsatz sich demzufolge auf fast die Hälfte reduzierte. Wären nicht die schon auf p. 375 erwähnten grossen schweizerischen Manöver des Jahres 1893 gewesen, deren ausserordentliche Transporte sich im Jahresdurchschnitt um das achtfache verkleinert zeigen, so wäre sicher nicht einmal die durchschnittsjährliche Personenzunahme von rund 3650 Personen zu verzeichnen gewesen. Damit hätten wir die Verteilung der Reisenden der Jahre 1883—1900 nach den verschiedenen Taxierungsarten durchwegs besprochen.

* * *

Wir gehen nun über zur Untersuchung des Verkehrs im Jahresdurchschnitt 1893—1900 nach den verschiedenen *Wagenklassen* und zur Vergleichung dieser Verhältnisse mit jenen des Jahresdurchschnittes 1888 bis 1892.

Tabelle XXXVII.

Wagenklassen	Im Durchschnitte der Jahre			
	1893—1900		1888—1892	
	Personen	%	Personen	%
I. Klasse . .	91,652	1.2	79,120	1.85
II. „ . .	668,512	8.8	531,380	12.45
III. „ . .	6,758,554	90.0	3,761,500	85.70
Total	7,518,718	100	4,372,000	100

Es hat sich nun in dieser Periode das Bild wesentlich geändert. Bei allen bisherigen Besprechungen fanden wir, dass die III. Wagenklasse fast fünfmal so stark besucht war wie die beiden andern Klassen zusammen genommen. Heute ist dieser Drittklassverkehr neunmal so stark geworden. Seiner Personenzahl nach hat er sich fast verdoppelt.

Wir können daher mit höchster Wahrscheinlichkeit schliessen, dass der interne und Lokalverkehr, der auf der Centralbahn während der in Besprechung stehenden Periode 84.15 % des Gesamtverkehrs ausmachte, sich im grossen und ganzen in der III. Klasse abspielte; und nicht genug damit: dass jetzt auch noch ein gewisser Teil des Fremden- und Touristenverkehrs auf die III. Klasse entfällt. Aus dieser unverhältnismässig starken Entwicklung des Drittklassverkehrs lässt sich ferner erkennen, dass jede Erhöhung der einfachen Taxen naturgemäss einen verstärkten Andrang zu der

billigsten Fahrklasse mit sich bringt, während umgekehrt jede Taxerniedrigung eine Steigerung des Personenverkehrs im allgemeinen und jeder Wagenklasse im besondern zur Folge hat. So ergab z. B. eine auf den 1. April 1892 auf den französischen Bahnen durchgeführte Ermässigung der Personentaxen von ungefähr 20 % schon im nächsten Betriebsjahre eine Vermehrung des Personenverkehrs von 20.36 %, wovon etwa 15 % als direkte Folge der Ermässigung anzusehen sind ¹⁾. Der Personenzahl nach haben im Jahresdurchschnitt 1893—1900 gegenüber dem Jahresdurchschnitt 1888 bis 1892 zugenommen: der Erstklassverkehr um 12,532 Personen oder 13²/₃ % des frühern Erstklassverkehrs; der Zweitklassverkehr um 137,132 Personen oder 2.5 % des frühern Zweitklassverkehrs, und der Drittklassverkehr um 2,997,054 Personen oder zirka 44.5 % des frühern Drittklassverkehrs. Im Verhältnis zu früher hat also prozentual am stärksten die III. Klasse zugenommen, weniger stark die I. Klasse, und am geringsten scheint die Zunahme in der II. Klasse zu sein. Um aber nicht voreilig über die II. Klasse abzuurteilen, wollen wir bedenken, dass der Grossteil der Generalabonnemente, und zwar gerade der Jahresgeneralabonnemente, wie wir auf p. 376 gesehen haben, auf die II. Klasse entfällt. Wir haben da also ein ganzes und kein geringes Kontingent von Reisenden, welche mit zirka 300 Fahrten, die sie pro Jahr unternehmen, in der Rubrik immer nur mit einem einzigen Billett, eben dem Generalabonnement, zählen. Es ist also infolge der Generalabonnemente der Verkehr in sämtlichen Klassen ein stärkerer geworden, als er sich zahlenmässig zeigt, und am meisten wird von diesem Umstand gerade die II. Klasse betroffen.

Eine Erwägung, die uns natürlich nicht hindert, zu konstatieren, dass der Drittklassverkehr die Tendenz hat, weit über die beiden andern Verkehrsarten hinauszuwachsen, dergestalt, dass die Einnahmen aus dem Verkehr der beiden obern Klassen neben den Einnahmen aus dem Drittklassverkehr mehr und mehr verschwinden.

* * *

So sind wir nun bei der Besprechung der *Stationen* angelangt und wollen den Rang, den sie in den Jahren 1893—1900 einnehmen, mit demjenigen vergleichen, der ihnen in den Jahren 1888—1892 zukam.

Vorerst ist zu erwähnen, dass die Zahl der Centralbahnstationen nunmehr 79 beträgt.

In der Liste der anlässlich der Periode 1888—1892 angeführten Stationen sind nun noch hinzugekommen

¹⁾ W. Heisler, Etude sur les résultats de la réduction des tarifs de voyageurs sur les chemins de fer français. Extrait du „Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer“, août 1895.

die neun Stationen *Subingen, Gerkingen, Emmenbrücke, Selzach, Derendingen, Schönbühl, Zollikofen, Lengnau* und *Murgenthal*, ausnahmslos Stationen, welche es während der in Besprechung stehenden Jahre durch ihre industrielle Entwicklung zu solchen Stationen gebracht haben, deren Abreisendenverkehr 1% des Gesamtverkehrs übersteigt. So hätten wir nun also auf unserer Liste 32 Stationen:

Tabelle XXXVIII.

Im Durchschnitte der Jahre 1893—1900			
Rangordnung nach der Personenzahl	Stationen	Zahl der abgegangenen Personen	% Gesamtabreisendenverkehr
1.	Basel	549,505	8.0
2.	Olten	436,477	6.33
3.	Bern	419,919	6.3
4.	Hägendorf	243,902	3.65
5.	Liestal	212,024	3.2
6.	Aarau	206,534	3.0
7.	Aarburg	186,484	2.75
8.	Muttenz	184,686	2.7
9.	Luzern	174,023	2.6
10.	Pratteln	162,460	2.4
11.	Wangen b. O.	154,353	2.33
12.	Schönenwerd	153,274	2.3
13.	Neu-Solothurn	141,469	2.12
14.	Burgdorf	135,301	2.1
15.	Thun	133,802	2.05
16.	Zofingen	130,092	2.0
17.	Sissach	125,321	1.75
18.	Subigen	123,139	1.7
19.	Herzogenbuchsee	109,343	1.65
20.	Grenchen	109,102	1.6
21.	Langenthal	105,802	1.4
22.	Egerkingen	104,659	1.35
23.	Biel	101,559	1.3
24.	Emmenbrücke	91,938	1.25
25.	Selzach	86,941	1.2
26.	Derendingen	77,535	1.15
27.	Alt-Solothurn	74,187	1.12
28.	Schönbühl	71,382	1.1
29.	Zollikofen	66,843	1.05
30.	Lengnau	66,513	1.03
31.	Sursee	66,080	1.02
32.	Murgenthal	64,008	1.0

Wiederum haben *Basel, Olten* und *Bern* ihre Plätze in der Rangordnung behalten. Basel weist in diesem Jahresdurchschnitt eine Zunahme von 175,800 Personen gegenüber dem Jahresdurchschnitt 1888—1892

auf; dagegen hat sein Prozentsatz wieder um 1.5% abgenommen und beträgt nun 8%.

Olten erhielt eine Zunahme von rund 100,000 Personen, *Bern* eine solche von 187,000 Personen; trotzdem ist der Prozentsatz auch dieser beiden Stationen heruntergegangen, wie das für die alten und wichtigsten Stationen nicht gut anders möglich ist, wenn so viel neue Ortschaften aufblühen. Hat sich ja doch unsere Liste um fast die Hälfte ihres frühern Stationsbestandes verlängert.

Eine Reduzierung der Personenzahl hat keine der anlässlich der Periode 1888-1892 angeführten Stationen erlitten, es musste sogar keine von ihnen auf der nunmehrigen Liste gestrichen werden. Alle sind also über einprozentige Stationen geblieben und weisen einen erheblichen Personenzuwachs auf. Mit andern Worten: die enorme allgemeine Verkehrssteigerung der Centralbahn verteilt sich, nun einmal der ordentliche Verkehr im Gange ist, ziemlich gleichmässig über alle Stationen. Wäre die Centralbahn eine Fremden- und Touristenbahn, so würden nur einzelne, von diesem Verkehr bevorzugte Punkte Repräsentanten dieser Entwicklung sein. Eine mehr gleichmässige Verteilung der Entwicklung über das ganze Netz hin ist durchaus in der Ordnung für eine Bahn, welche, gleich der Centralbahn, im wesentlichen dem internen und Lokalverkehr dient.

* * *

Damit dürfen wir annehmen, ein übersichtliches Bild der Verkehrsperiode 1893—1900 gegeben zu haben und können nun übergehen zur Besprechung des Verkehrs der Bahn im Jahre 1901, dem letzten Jahre ihres Bestehens als Schweizerische Centralbahn.

V. 1901.

So sind wir beim letzten Jahre unserer Darstellung und gleichzeitig beim Jahre des Überganges der Centralbahn an die Schweizerischen Bundesbahnen angelangt. Denn obschon die Schweizerische Centralbahn offiziell erst vom 1. Januar 1902 an als mit den Schweizerischen Bundesbahnen vereinigt galt, ging sie doch schon am 14. März 1901 ins Eigentum des Bundes über, so dass unser letztes Berichtsjahr in *zwei verschiedene Verwaltungsperioden* zerfällt: in die Periode vom 1. Januar bis 14. März, während welcher das Unternehmen zwar von der Schweizerischen Centralbahngesellschaft in eigenem Namen, aber auf Rechnung des Bundes verwaltet und betrieben wurde, und in die Periode vom 14. März bis 31. Dezember, während welcher Verwaltung und Betrieb des Unternehmens auf Rechnung

des Bundes, zwar immer noch durch das Direktorium der Schweizerischen Centralbahn, erfolgte; aber an die Stelle des ehemaligen Verwaltungsrates der Gesellschaft als Aufsichtsbehörde gegenüber dem Direktorium trat vom 14. März bis 30. Juni das eidgenössische Eisenbahndepartement und vom 1. Juli bis 31. Dezember die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen.

Die Erwähnung dieses Wechsels ist schon deshalb nicht formeller Natur, weil bereits während der zweiten Verwaltungsperiode des letzten Jahres der Existenz der Centralbahn durch den Bund Neuerungen in der Industrierung sämtlicher Bahnen im allgemeinen und der Centralbahn im besondern getroffen worden sind. Wir brauchen unter anderm nur auf das Bundesgesetz vom 27. Juni 1901 betreffend das *Tarifwesen der Schweizerischen Bundesbahnen* (in Kraft vom 11. Oktober 1901 an) hinzuweisen, eine Regelung, die auf den gesamten Verkehr der schweizerischen Bahnen von grossem Einfluss war.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können wir zur Untersuchung der Frequenz des Jahres 1901 übergehen.

* * *

Die Zahlen des Personenverkehrs im Jahre 1901 werden wir nicht allein mit den Zahlen des Jahresdurchschnittes der vorhergehenden Periode 1893—1900, sondern auch mit denjenigen unseres ersten Jahres, 1882, vergleichen.

Die Betriebslänge des eigenen Netzes der Centralbahn blieb auch für dieses Jahr dieselbe, betrug also 327—328 km. Das Gesamtnetz der schweizerischen Eisenbahnen dagegen hatte sich wiederum vergrößert, und zwar um 116 km.

Das Jahr 1901 blieb der Tendenz zur Frequenzvermehrung, die wir nun 19 Jahre lang konstatieren konnten, treu und beförderte 9,582,832 Personen, also 2,064,114 Personen mehr als im Jahresdurchschnitt 1893—1900, und 6,520,894 Personen mehr als im Jahre 1882. Es hat sich also im Verlauf einer zwanzigjährigen Epoche der Gesamtverkehr der Centralbahn mehr als *verdreifacht*.

Die bedeutende Zunahme der Reisenden im Jahre 1901 gegenüber dem vorhergehenden Durchschnittsjahre ist um so bedeutungsvoller, als wir während neun Monaten des Jahres, nämlich bis zum 11. Oktober, keine besondern Anlässe zu verzeichnen haben, welche die Frequenz in ausserordentlicher Weise, wie das in den vorhergehenden Jahren etwa der Fall war, hätten beeinflussen können. Wir haben es über neun Monate lang einfach mit dem ordentlichen Verkehr und seiner auf der Centralbahn normalen Steigerung zu tun. Erst

den 11. Oktober 1901, der Zeitpunkt, an welchem das Bundesgesetz vom 27. Juni 1901 betreffend das Tarifwesen auf den Bundesbahnen in Kraft trat, können wir als einen Faktor von besonderer Wichtigkeit für das Steigen des Personenverkehrs bezeichnen. Auf den Tarif selbst werden wir anlässlich der Besprechung des Taxenwesens noch gründlich einzutreten haben.

Wir wollen nun das Frequenzenbild der verschiedenen Monate des Jahres 1901 im Vergleich zu demjenigen des Durchschnittsjahres 1893—1900 und des Jahres 1882 betrachten.

Tabelle XXXIX.

Personenverkehr	1901	Im Durchschnitte der Jahre 1893—1900	1882
Januar	675,038	524,849	218,710
Februar	598,367 -	493,389 -	186,202 -
März	704,831	544,958	222,818
April	828,547	638,930	253,323
Mai	850,906	653,438	296,496
Juni	840,874	653,664	247,486
Juli	971,387 *	779,297 *	340,007 *
August	947,217	756,119	322,828
September	886,323	692,198	273,407
Oktober	830,007	670,561	274,746
November	677,462	560,726	219,595
Dezember	771,873	550,589	206,320
Total	9,582,832	7,518,718	3,061,938

Wiederum das bekannte Bild von der ungleichmässigen Frequenzverteilung über die verschiedenen Monate: eine geringere Frequenz in den Wintermonaten mit dem Frequenzminimum im Februar, eine gesteigerte Frequenz in den Sommermonaten mit dem Frequenzmaximum im Juli.

Beginnen wir jetzt mit der Vergleichung. Von vornherein ist eine Frequenzzunahme *aller Monate* gegenüber den Monaten der vorhergehenden Periode zu erkennen. Die Minimalfrequenz des Monats Februar 1901 von 598,367 Reisenden zeigt eine Zunahme von 104,978 Personen oder zirka 18% gegenüber der Februarfrequenz in den Jahren 1893—1900, und eine Zunahme von 412,165 Personen oder zirka 69% gegenüber der Minimalfrequenz des Jahres 1882. Die Julifrequenz des Jahres 1901 mit ihren 971,387 Reisenden weist gegenüber dem Juli im vorhergehenden Jahresdurchschnitt einen Zuwachs von rund 192,100 Personen oder zirka 20% auf, und einen Zuwachs von rund 631,400 Personen oder zirka 66% gegenüber der Maximalfrequenz des Jahres 1882. Den höchsten Zuwachs gegenüber dem Jahresdurchschnitt 1893—1900 erfuhr der Monat Dezember mit seinen rund 221,300

Personen Mehrverkehr, das sind zirka 30%. Ganz zweifellos haben wir es hier mit einer Übergangswirkung zu tun. Denn wenn wir nach der grössten Frequenzzunahme im Vergleich mit 1882 suchen, so fällt sie nicht auf den Dezember, sondern auf den August, welcher 1901 einen um rund 624,400 Personen oder um 66% grössern Verkehr hat als im Jahre 1882. Die geringste Verkehrszunahme gegenüber dem Jahresdurchschnitt 1893—1900 ist diejenige des schon einmal angegebenen Monats Februar mit einem Mehr von rund 105,000 Personen oder zirka 18%; verglichen mit dem Jahre 1882 fällt die geringste Zunahme ebenfalls

auf diesen Monat, der im Jahre 1901 um rund 412,000 oder 69% grösser ist als 1882.

Um den Einfluss der schon wiederholt erwähnten Regelung des Tarifwesens, welches eine Reduzierung aller Personentaxen auf den schweizerischen Bahnen zur Folge hatte, auf den Personenverkehr zu erkennen, wollen wir in nachstehender Tabelle die Frequenzen der drei letzten Monate des Jahres 1901: *Oktober*, *November* und *Dezember*, mit den gleichen Monaten der vorhergehenden vier Jahre, also 1897—1900, zusammenstellen, um zu sehen, welchen Zuwachs diese drei Monate von Jahr zu Jahr erhalten haben.

Tabelle XL.

Frequenzzunahmen								
Personenverkehr	Oktober		November		Dezember		Total pro Vierteljahr	
	Personen	%	Personen	%	Personen	%	Personen	%
1897: Frequenz	544,300		391,500		354,100		1,289,900	
Zunahme	29,300	5.4	600	0.2	25,800	7.3	55,700	4.3
1898: Frequenz	573,600		392,100		379,900		1,345,600	
Zunahme	43,200	7.5	26,500	6.8	29,800	7.8	99,500	7.3
1899: Frequenz	616,800		148,600		409,700		1,445,100	
Zunahme	48,800	7.9	18,600	4.4	5,400	1.3	72,800	5.0
1900: Frequenz	665,600		437,200		415,100		1,517,900	
Zunahme	164,400	24.7	240,200	54.9	356,700	85.9	761,300	50.2
1901: Frequenz	830,000		677,400		771,800		2,279,200	

Um das Tabellenbild zu vereinfachen, wurden die Frequenzzahlen abgerundet.

Ohne weiteres ist nun der ungeheure Einfluss der Taxermässigung vom 11. Oktober 1901 offenbar. Haben wir es sonst mit einer Personenzunahme von im Durchschnitt 5 1/2% zu tun, so zeigt uns nun das letzte Vierteljahr des Jahres 1901 einen Zuwachs von über 50%, das bedeutet eine *prozentual fast zehnmal so grosse Zunahme*, als wir sie sonst zu verzeichnen hatten.

Schon einmal, anlässlich der Besprechung der vorhergehenden Periode, haben wir bemerkt, dass die seinerzeit in Frankreich durchgeführte Taxermässigung schon im nächsten Betriebsjahre eine Zunahme des Personenverkehrs um 15% mit sich brachte (p. 381). Jetzt können wir hier sehen, dass diese Taxermässigung schon in den ersten drei Monaten der Gültigkeit des neuen Tarifes eine ganz ausserordentliche Zunahme des Personenverkehrs mit sich brachte. Sogar wenn wir die ordentliche Zunahme so hoch veranschlagen, wie sie selbst im Maximum während der vorhergehenden drei Jahre nirgends zu finden war, nämlich auf über

8%, so bleibt immer noch eine ausserordentliche Personenzunahme von über 40%.

Gehen wir jetzt über zur Besprechung der Frequenz in den fünf Saisonmonaten 1901 im Verhältnis zu den sieben Wintermonaten, und vergleichen die Verhältnisse sowohl mit denjenigen des letzten Jahresdurchschnittes 1893—1900 als auch mit jenen des Jahres 1882 (siehe Tabelle XLI, Seite 385).

Ganz natürlich wirkt nun die vorhin konstatierte und gerade auf die Wintermonate hin einsetzende Taxermässigung auch hier in den Durchschnittten der Tabelle XLI nach.

Demzufolge hat die Centralbahn im letzten Jahre ihres Bestehens in jedem Wintermonat durchschnittlich 726,590 Personen befördert, also 157,450 Personen oder zirka 22% mehr als pro Wintermonat des Durchschnittsjahres 1893—1900. Vergleichen wir aber den Durchschnittsverkehr eines Wintermonats von 1901 mit der durchschnittlichen Wintermonatsfrequenz von 1882, so finden wir eine Zunahme von rund 500,600 Personen; das bedeutet, dass zirka 68% des Wintermonatsverkehrs

Tabelle XLI.

Personenverkehr	1901		Im Durchschnitt der Jahre 1893—1900		1882	
	Total	Durchschnittlich per Monat	Total	Durchschnittlich per Monat	Total	Durchschnittlich per Monat
Wintermonatsverkehr (7 Monate: Oktober bis und mit April) . .	5,086,130	726,590	3,984,000	569,140	1,581,713	226,000
Sommermonatsverkehr (5 Monate: Mai bis und mit September) . .	4,496,700	899,340	3,534,715	706,940	1,480,224	296,000
Frequenzdifferenz zugunsten eines Saisonmonats	—	172,750	—	137,800	—	70,000
Frequenzdifferenz zugunsten der Saison	—	863,750	—	689,000	—	350,000

von 1901 als zwanzigjährigen Zuwachs anzusehen sind. Mit andern Worten: es hat sich im Verlaufe der 20 Jahre die Wintermonatsfrequenz auf der Centralbahn *mehr als verdreifacht*.

Jeder Saisonmonat des Jahres 1901 beförderte durchschnittlich 899,340 Personen; gegenüber dem Saisonmonatsverkehr des letzten Durchschnittsjahres 1893—1900 bedeutet das eine Zunahme von 192,400 Personen oder zirka 21,5%. Verglichen aber mit dem Saisonmonatsverkehr des Jahres 1882 ergibt sich eine Zunahme von 603,340 Personen, das sind zirka 67% des Verkehrs von 1901.

Es hat sich also auch der Saisonverkehr, den doch die vorerwähnte Taxermässigung zu begünstigen noch nicht Gelegenheit hatte, im Verlaufe der 20 Jahre unserer Betrachtung *mehr als verdreifacht*.

Wir haben früher schon in jeder Periode die zugunsten der fünf Saisonmonate sich ergebende Differenzzahl als annähernden Massstab für den Touristen- und Fremdenverkehr bezeichnet. Diese Differenzzahl ist nun im Jahre 1901, trotz der enormen Verkehrsanschwellung während der letzten drei Wintermonate, gegenüber der Differenz des letzten Durchschnittsjahres 1893—1900 wiederum gewachsen, und zwar um 174,750 Personen oder über 25%. Wenn wir aber die Differenzzahl von 1901 mit derjenigen von 1882 vergleichen, so finden wir eine Zunahme von 513,750 Personen, das sind 59%, fast 60% der Differenzzahl von 1901. Mit andern Worten: es hat der Touristen- und Fremdenverkehr im Laufe der zwanzigjährigen Epoche sich derart entwickelt, dass der Fremdenverkehr von 1882 nur zwei Fünftel des Fremdenverkehrs von 1901 ausmacht.

* *

Untersuchen wir nun die Bedeutung der Centralbahn für den internen und Lokalverkehr des Jahres 1901. Dazu diene uns folgende

Tabelle XLII.

Personenzahl	1901	Im Durchschnitt der Jahre 1893—1900	1882
Direkter Verkehr (Versand und Empfang) mit andern Bahnen	1,330,090	1,013,188	443,183
Transitverkehr über die Cen- tralbahn . . .	240,259	176,874	82,549
Total	1,570,349	1,190,062	525,732

Diese Tabelle zeigt uns, dass im Jahre 1901 der direkte Verkehr mit andern Bahnen und der Transitverkehr über die Centralbahn rund 1,570,350 Personen ausmachte gegenüber den rund 1,190,050 Personen des Jahresdurchschnittes 1893—1900 und den 525,700 Personen des Jahres 1882. Das bedeutet gegenüber dem Jahresdurchschnitt eine Frequenzzunahme von 380,300 Personen oder fast 33% oder anders: über 24%, also nahezu ein Viertel des Verkehrs von 1901, sind als ein seit dem letzten Durchschnittsjahre 1893—1900 erfolgter Zuwachs anzusehen. Im Verlaufe der zwanzigjährigen Epoche aber beträgt die Zunahme rund 1,044,600 Personen oder 66½% des Verkehrs von 1901; das bedeutet, dass sich von 1882—1901 der direkte und der Transitverkehr auf der Centralbahn *nahezu verdreifacht* haben.

Ziehen wir jetzt die 1,570,300 Personen des direkten und Transitverkehrs vom Gesamtverkehr 1901 ab, so bleiben uns rund 8,012,400 Personen einzig für den internen und Lokalverkehr auf dem Gebiet der Centralbahn im Jahre 1901. Verglichen mit dem internen und Lokalverkehr des letzten Jahresdurchschnittes 1893 bis

1900, der damals rund 6,328,600 Personen betrug, ergibt sich für 1901 die hohe Frequenzzunahme von rund 1,683,800 Personen, das sind 26.6% des durchschnittlichen Verkehrs der Jahre 1893—1900; oder anders: 21%, also über ein Fünftel des internen und Lokalverkehrs von 1901, sind gegenüber dem internen und Lokalverkehr von 1893—1900 als Zuwachs zu betrachten. Verglichen mit dem internen und Lokalverkehr des Jahres 1882 ergibt sich eine Zunahme von 5,476,200 Personen; mit andern Worten: über 68% des internen und Lokalverkehrs von 1901 sind als zwanzigjähriger Zuwachs zu betrachten, d. h., es hat sich im Verlaufe von 20 Jahren der interne und Lokalverkehr der Centralbahn *mehr als verdreifacht*.

Da also der interne und Lokalverkehr der Centralbahn in stärkerer Masse noch zunimmt als ihr direkter

und Transitverkehr, so ist es selbstverständlich, dass auch während dem in Besprechung stehenden Jahre 1901 der interne und Lokalverkehr auf der Centralbahn von vorherrschender Bedeutung war. Wie im Durchschnittsjahre 1893—1900, so macht auch jetzt wieder der interne und Lokalverkehr 83½% des Gesamtverkehrs der Centralbahn aus.

* * *

Wir kommen jetzt zur Besprechung der Frequenz nach den verschiedenen *Taxierungsarten*, welche am 11. Oktober des in Besprechung stehenden Jahres 1901 durch die schon wiederholt erwähnte Neuregulierung eine vollständige Umwälzung erfahren haben.

Tabelle XLIII.

Taxierungsarten	1901		Im Durchschnitte der Jahre 1893—1900		1892	
	Personen	%	Personen	%	Personen	%
<i>a) Zu gewöhnlichen Fahrtaxen:</i>						
Einfache Fahrt	1,145,944	11.96	1,205,625	16.96	1,038,834	33.92
<i>b) Zu ermässigten Taxen:</i>						
Hin- und Rückfahrtsbillette	4,675,638	48.79	3,312,582	43.60	1,595,134	52.09
Abonnementsbillette	3,239,112	33.80	2,499,165	32.75	257,150	8.40
Kombinierbare Billette	169,387	1.77	142,699	2.20	—	—
Feste Lust- und Rundfahrten	113,004	1.18	162,394	2.0	81,029	2.65
Gesellschafts- und Schulfahrten	164,531	1.72	147,912	1.95	55,652	1.82
Militär- und Polizeitransporte	75,216	0.78	48,346	0.54	34,139	1.12
Total	9,582,832	100	7,518,718	100	3,061,938	100

Die enorme Verkehrszunahme 1901 von 2,064,114 Personen, die wir auf p. 383 konstatiert haben, verteilt sich nun nicht mehr, wie das bis jetzt der Fall gewesen war, auf sämtliche Taxierungsarten; es gibt jetzt Taxierungsarten, nämlich die einfachen Fahrten und die festen Lust- und Rundfahrten, welche gegenüber dem Jahresdurchschnitt 1893—1900 nicht allein prozentual, sondern, trotz der ausserordentlichen Verkehrssteigerung, sogar ihrer Billettzahl nach abgenommen haben.

Für die einfachen Fahrten beträgt diese Verringerung 59,681 Personen, was das Sinken des Verkehrs mit einfachen Billetten um 5% zur Folge hatte. Für die festen Lust- und Rundfahrten beträgt die Abnahme der Personenzahl 49,390, so dass wir ein Sinken des Satzes um 0.82% konstatieren können, eine Abnahme, die nur in sehr geringem Masse durch die kombinier-

baren Rundreisebillette kompensiert werden dürfte, da die kombinierbaren Rundreisen zwar ihrer Personenzahl nach etwas zugenommen haben, in ihrem Prozentsatze aber selber, und zwar verhältnismässig erheblich, gesunken sind.

Ob die Abnahme der einfachen Fahrten sich gleichmässig über alle Monate des Jahres 1901 verteilt oder ob sie bis zum Monat Oktober in verstärktem Masse eingetreten war, um dann nach der Taxenregulierung während der drei letzten Monate des Jahres durch die ausserordentliche Verkehrssteigerung etwas kompensiert zu werden, lässt sich jetzt, obschon die Wahrscheinlichkeit für eine Bejahung spricht, mangels speziellen Urmaterials zahlenmässig nicht feststellen. Wir können seit 1882 bei dem Prozentsatz der einfachen Fahrten eine starke Tendenz zum Sinken konstatieren, und es ist mehr als nur wahrscheinlich, dass während der drei

letzten Monate des Jahres 1901, den Monaten Oktober, November und Dezember, während welchen allein der allgemeine Verkehr gegenüber der vorhergehenden durchschnittlichen Jahresfrequenz um über 50% zugenommen hat (siehe Tabelle XL), eine Personenzunahme auch für einfache Fahrten erfolgte; immerhin war diese Zunahme so stark nicht, dass sie imstande gewesen wäre, die neun Monate hindurch erfolgte Personenabnahme wettmachen zu können.

Aus der starken, nicht allein prozentualen Abnahme der beiden genannten Fahrtkategorien, nämlich der einfachen Fahrten und der festen Lust- und Rundfahrten, haben natürlicherweise andere Billettkategorien Vorteil gezogen.

Da sind vor allem die Retourbillette, auf welche, wie in den andern Jahren, auch diesmal wieder der höchste Prozentsatz fällt. Während anlässlich der Besprechung und Vergleichung des Jahresdurchschnittes sich bei ihrem Prozentsatz eine Tendenz zum Sinken zeigte (siehe Tabelle XXXIV), und zwar um 3.49%, so haben wir jetzt im Jahre 1901 gegenüber dem Jahresdurchschnitt 1893—1900 ein Steigen des Satzes um 5.19% zu verzeichnen. Ganz zweifellos ist, wenn nicht die ganze, so doch ein Teil dieser prozentualen Steigerung, welche ziffernmässig 1,363,056 Personen ausmacht, auf die Taxenreduzierung zurückzuführen. Dauerte doch das oben erwähnte Sinken des Prozentsatzes nicht erst seit dem Jahresdurchschnitt 1887—1892, sondern hatte gleich nach 1882, wenn auch nur schwach, eingesetzt. Sukzessive erniedrigte sich der Retourbillettprozentsatz von 52.09% im Jahre 1882 auf 52.6% im Jahresdurchschnitt 1883—1887, auf 47.09% im Jahresdurchschnitt 1888—1892, auf 43.6% im Jahresdurchschnitt 1893—1900, um nun im Jahre 1901 plötzlich in die bereits erwähnten 5.19% zu steigen.

Wie wir schon anlässlich der Besprechung des Jahresdurchschnittes 1893—1900 mit grosser Deutlichkeit erkennen konnten, erfolgte alle prozentuale Abnahme von Billettkategorien zugunsten der Abonnementsbillette. Diese Kategorie, welche im Jahre 1882 nicht 8 1/2% des Verkehrs ausmachte, hatte sich während der Jahre 1893 bis 1900 zur weitstärksten Billettkategorie aufgeschwungen und ist seitdem noch um über 1% gestiegen, so dass ihr Satz im Jahre 1901 33.8%, also über ein Drittel sämtlicher ausgegebenen Billette ausmacht.

Wir sehen also sehr gut, dass im Jahre 1901 alle prozentualen und Personenabnahmen von Billettkategorien im wesentlichen den Zahlen der Retourbillette und der Abonnements zugute kommen. Dass aber diese beiden Kategorien bei den grossen Ermässigungen und Bequemlichkeiten, die sie bieten, sich einer

derart steigenden Popularität erfreuen, verwundert uns um so weniger, als wir ja wissen, dass die Centralbahn eine vorwiegend dem internen und Lokalverkehr dienende Bahn ist.

Die Prozentsätze der übrigen Billettkategorien haben sich, soweit sie nicht gar gesunken sind, nur unwesentlich erhöht.

Die kombinierten Rundreisen haben, wie schon vorher erwähnt, ihrer Billettzahl nach zwar nicht abgenommen, sind aber in ihrem Satz doch um 0.43%, also um ein Fünftel, gesunken. Ebenso sind die Schul- und Gesellschaftsfahrten, die ja, wie wir schon vom letzten Durchschnittsjahr her wissen, längst vor der Taxenregulierung vom 11. Oktober 1901 für alle schweizerischen Bahnen einheitlich geregelt waren, in ihrem Prozentsatz um ein wenig, nämlich um 0.23%, gesunken, was aber bei der starken, allgemeinen Verkehrssteigerung eine ziffernmässige Zunahme von 16,619 Personen für die Gesellschafts- und Schulfahrten nicht hinderte.

Prozentual zugenommen dagegen, um 0.24%, also relativ stark, fast um die Hälfte des frühern Prozentsatzes, hat die unterste Billettkategorie: die Militär- und Polizeitransporte haben, gegenüber dem Durchschnittsjahre 1893—1900, um 26,870 Personen zugenommen.

Es erübrigt nur mehr, an dieser Stelle die neuen, für den Verkehr von 1901 so folgenstarken Fahrtaxen, wie sie vom Bund auf den 11. Oktober 1901 für alle Schweizerbahnen festgestellt worden sind, eingehender zu betrachten. Tabelle XLIV soll uns diese neuen Taxen im Vergleiche zu den vorher gültigen Taxen veranschaulichen.

Tabelle XLIV.

Taxen	In Cts. per Kilometer					
	Einfache Fahrt			Retourfahrten		
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Bis 11. Oktober 1901	10.75	7.5	5.375	16.125	11.25	8.0625
Vom 11. Oktober 1901 an .	10.4	7.3	5.2	15.8	10.0	6.5
Taxendifferenz	0.35	0.2	0.175	0.525	1.25	1.563

Die einfachen und in noch stärkerer Masse die Retourbillette aller Wagenklassen und vornehmlich der III. Klasse haben also eine Taxenermässigung erfahren. Die Folgen der günstigen Stellung der Retourbillette haben sich uns vorhin bei Besprechung der Billettkategorien gezeigt.

Tabelle XLV.

Wagenklassen	1901		Im Durchschnitte der Jahre 1893—1900		1882	
	Personen	%	Personen	%	Personen	%
I. Klasse	121,959	1.27	91,652	1.2	48,404	1.68
II. „	930,132	9.71	668,512	8.8	469,715	15.34
III. „	8,530,741	89.02	6,758,554	90.0	2,543,819	83.08
Total	9,582,832	100	7,518,718	100	3,061,938	100

Es bleibt uns nur übrig, zu erwähnen, dass die in der Tabelle XLIV (siehe Seite 387) angegebenen Taxen auch heute noch auf den Schweizerischen Bundesbahnen in Kraft sind.

* * *

Gehen wir nun über zur Untersuchung der Frequenz des Jahres 1901 nach den verschiedenen Wagenklassen und zur Vergleichung mit den Verhältnissen in den Jahren 1893—1900 und im Jahre 1882 (s. Tabelle XLV).

Die allgemeine Verkehrszunahme von 2,064,100 Personen des Jahres 1901 gegenüber dem Jahresdurchschnitt 1893—1900 erstreckt sich also der Reisendenzahl nach über sämtliche Wagenklassen: auf die I. Klasse fällt eine Zunahme von rund 30,300 Personen; auf die II. Klasse eine Zunahme von rund 261,000 Personen; auf die III. Klasse endlich eine Zunahme von rund 1,772,200 Personen. Wenn wir weiter die Frequenzahlen des Jahres 1901 mit denjenigen des Jahres 1882 vergleichen, so sehen wir, dass im Verlaufe von 20 Jahren der Jahresverkehr in der I. Klasse sich *weit mehr als verdoppelt*, derjenige der II. Klasse sich *nahezu verdoppelt*, und derjenige der III. Klasse sich *mehr als verdreifacht* hat.

Betrachten wir nun die Prozentsätze der verschiedenen Wagenklassen, so finden wir da noch immer die schon mehrmals konstatierte starke Divergenz. Jetzt noch, wie vor 20 Jahren, hat der Erstklassverkehr den Satz von 2% nicht erreicht, ja er ist sogar um etwa $\frac{1}{4}$ % gesunken.

Noch stärkern Schwankungen unterworfen zu sein scheint der Verkehr in der II. Klasse. Wir finden da im Verlaufe der zwanzigjährigen Epoche ein abwechselndes Sinken und Steigen; aber als Resultat all dieser Schwankungen ergibt sich für 1901 gegenüber 1882 schliesslich doch ein Sinken des Prozentsatzes, und zwar um 5.63 %, das ist über ein Drittel des Prozentsatzes von 1882. Vergessen wir aber nicht, dass wir das tiefste Niveau des Zweitklassverkehrs im Durchschnittsjahre 1893—1900 zu verzeichnen haben und schon

damals den Anlass wahrnahmen, um auf die grosse Zahl der Generalabonnemente im Zweitklassverkehr hinzuweisen. Infolge dieser Generalabonnemente ist der Zweitklassverkehr stärker, als sich numerisch nachweisen lässt, und zwar trifft dies bei ihm, der die Grosszahl der Generalabonnementsreisenden enthält, in höherm Masse ein als in den beiden andern Klassen. Seit 1893—1900 ist nun der Prozentsatz wieder um ein wenig, nämlich um 0.91 %, gestiegen, und wir gehen wohl nicht fehl, wenn wir diese Frequenzzunahme der II. Klasse auf Rechnung der Taxermässigung vom 11. Oktober 1901 setzen, einer Ermässigung, welche für die II. Klasse (siehe p. 387) in höherm Masse als für die I. Klasse eintrat.

Den höchsten Prozentsatz weist aber nach wie vor die III. Klasse auf; und zwar dürfen wir das geringfügige und sicher vorübergehende Sinken um 0.98 % wohl ruhig übergehen, wenn wir das gewiss viel wichtigere Steigen des Prozentsatzes im Verlaufe der zwanzigjährigen Epoche ins Auge fassen: ein Steigen um fast 6 %. Betrug im Jahre 1882 die Zahl der Drittklassreisenden fünfmal so viel, als die Reisenden der beiden andern Klassen zusammengenommen, so beträgt er jetzt über *achtmal* so viel.

Natürlich macht auch jetzt wieder die aus dem Drittklassverkehr der Centralbahn zufließende Einnahme den Hauptteil der gesamten Einnahmen aus, und zwar 60.34 % im Jahre 1901 gegenüber den 58.34 % im Jahre 1882; während die beiden obern Klassen zusammen nur 39.66 % der Einnahmen liefern, und zwar die I. Klasse 9.46 % und die II. Klasse 30.2 %, gegenüber den 41.66 % der beiden obern Klassen im Jahre 1882, nämlich 8.59 % der I. Klasse und 33.07 % der II. Klasse.

Damit hätten wir die Reisendenfrequenz nach den verschiedenen Wagenklassen erörtert und gehen über zum letzten Teil der Besprechung des Jahres 1901: der Betrachtung der verschiedenen Stationen des Centralbahnnetzes.

* * *

Wieder stellen wir eine Liste derjenigen *Centralbahnstationen* auf, deren Abreisendenverkehr 1 % und mehr des Gesamtverkehrs beträgt.

Tabelle XLVI.

Rangordnung nach der Personenzahl	Stationen	Zahl der abgegangenen Personen	Abreisendenverkehr der Stationen der Centralbahn in %
1.	Basel	673,284	8.3
2.	Olten	541,465	6.7
3.	Bern	468,165	5.5
4.	Liestal	251,497	3.1
5.	Hägendorf	247,308	3.06
6.	Muttenz.	241,778	3.0
7.	Pratteln	234,498	2.9
8.	Aarau.	231,758	2.7
9.	Schönenwerd	206,702	2.4
10.	Aarburg	201,151	2.35
11.	Luzern	194,626	2.3
12.	Wangen b. O.	194,267	2.28
13.	Zofingen	177,167	2.1
14.	Thun	166,515	2.05
15.	Neu-Solothurn	164,236	2.0
16.	Sissach	158,457	1.9
17.	Egerkingen	145,010	1.8
18.	Biel	138,222	1.7
19.	Subigen	133,686	1.6
20.	Burgdorf	133,624	1.6
21.	Grenchen	131,455	1.55
22.	Langenthal	120,456	1.45
23.	Nieder-Schönthal	120,332	1.4
24.	Selzach	120,300	1.4
25.	Herzogenbuchsee	116,814	1.35
26.	Derendingen	109,449	1.3
27.	Emmenbrücke	106,101	1.28
28.	Lengnau	103,717	1.25
29.	Alt-Solothurn	99,920	1.2
30.	Zollikofen	96,650	1.15
31.	Däniken	96,238	1.1
32.	Oberbuchsiten	82,623	1.005
33.	Schönbühl.	81,342	1.0

Unsere Liste weist für 1901 33 Stationen auf, also eine Station mehr als die Liste für den Jahresdurchschnitt 1893—1900.

Neu hinzugekommen sind die Stationen *Nieder-schönthal*, *Däniken* und *Oberbuchsiten*. Weggefallen ist die bis jetzt immer auf den Listen stehende Station *Sursee*; obwohl sie mit ihren 76,057 Personen in diesem Jahre die erhebliche Zunahme von rund 10,000 Personen gegenüber dem Jahresdurchschnitt 1893—1900

aufzuweisen hat, vermochte sie mit der grossen allgemeinen Verkehrssteigerung doch nicht Schritt zu halten und erreichte den einprozentigen Abreisendenverkehr nicht. Weggefallen ist ferner die nur einmal in die vorige Liste aufgenommene Station *Murgenthal*. Aber diese Veränderungen sind für die allgemeine Betrachtung nicht bedeutsamer Art. Braucht es doch, um eine am Ende der Liste stehende Station aus dieser hinauszudrängen und eine andere an dieses Listenende zu stellen, nur Verkehrsschwankungen von relativ sehr geringer Art.

Basel, *Olten* und *Bern* haben vom ersten bis zum letzten Jahre unserer Untersuchung ihre drei ersten Plätze innebehalten.

Gegenüber dem Jahresdurchschnitt 1893—1900 weist *Basel* jetzt eine Zunahme von rund 123,700 abreisenden Personen auf. Verglichen mit dem Abreisendenverkehr des Jahres 1882 zeigt *Basel* eine Zunahme von rund 388,000 Personen, der Prozentsatz aber ist während der zwanzigjährigen Epoche gesunken, und zwar um 1.7 %, eine Erscheinung, die alle ursprünglichen Verkehrszentren zeigen, und die für die gleichmässigeren Verteilung des Verkehrs über das ganze Bahngebiet hin spricht. Immerhin aber kann *Basel* während dieser zwanzigjährigen Epoche durchschnittlich einen jährlichen Zuwachs von rund 19,400 Abreisenden verzeichnen.

Olten hat mit seinen rund 541,465 abreisenden Personen gegenüber dem Jahresdurchschnitt 1893—1900 um rund 105,000 Abreisende zugenommen. Der Prozentsatz hat ebenfalls abgenommen, aber verschwindend wenig: um 0.3 %. Die so mächtig emporgeblühte Transitstadt weist im Verlaufe der 20 Jahre eine durchschnittliche Jahreszunahme von rund 16,960 Personen auf.

Bern hat mit seinen rund 468,200 Abreisenden ebenfalls, wenn auch um weniger, zugenommen: rund 48,200 Personen mehr als im Jahresdurchschnitt 1893 bis 1900. Der Prozentsatz hat während der zwanzigjährigen Epoche um 2.5 % abgenommen. Immerhin ist aber eine durchschnittliche Jahreszunahme von 12,105 Abreisenden zu konstatieren.

Auf die übrigen Stationen näher einzutreten, würde uns nur zwingen, schon Gesagtes zu wiederholen. Wesentliche Verschiebungen in der Rangordnung sind keine zu erkennen. Der Verkehr zeigt nach wie vor die Tendenz zu einer gleichmässigen Entwicklung des ganzen, von der Bahn befahrenen Gebietes; derart, dass im Laufe der vergangenen 20 Jahre die Städte und Ortschaften zweiter Klasse nicht allein mit der vollen Verkehrssteigerung Schritt halten, sondern sogar mit ihrem Prozentsatz den Prozentsatz der erstklassigen Städte, welcher um ein wenig zurückbleibt, einzuholen trachten.

Nichts konnte, wie dieser Vergleich des Jahres 1901 mit dem Jahre 1882, so schlagend beweisen, wie sehr die Centralbahn während der 20 von uns untersuchten Jahre das allgemeine Wirtschaftsleben des von ihr durchfahrenen Gebietes gehoben und gefördert hat.

Schlusswort.

Nach alledem, insbesondere nach der Vergleichung der Verhältnisse im Jahre 1901 mit denjenigen des Jahres 1882, haben wir ein deutliches Bild des Personenverkehrs auf der Schweizerischen Centralbahn während der 20 von uns untersuchten Jahre gegeben.

Es erübrigt nur noch, an dieser Stelle einige Bemerkungen allgemeinen Charakters über diese zwanzigjährige Entwicklung zu machen. Um uns den Verkehr auf der Schweizerischen Centralbahn während den besprochenen 20 Jahren zu veranschaulichen, diene uns eine Generaltabelle (s. nebenstehend).

Wir haben hier durch das Ziehen eines einzigen Durchschnittes aus den Zahlen jedes einzelnen der 20 in Besprechung stehenden Jahre ein deutliches summarisches Bild von dem Wesen der ehemaligen Schweizerischen Centralbahn erhalten. In erster Linie ist die interne und lokale Bedeutung der Bahn zu betonen. 83.07 % ihres Gesamtverkehrs dienen internen und lokalen Beziehungen; nur 16.83 % des Verkehrs werden durch die reisenden Fremden und die Touristen aufgebracht. Mit andern Worten: wenn wir die durchschnittliche jährliche Zahl der beförderten Personen auf rund 5,543,200 festsetzen, so dürfen wir sagen, dass von dieser Zahl rund 4,600,900 Personen auf den internen und Lokalverkehr fallen.

Bringen wir nun die Frequenzverhältnisse in Zusammenhang mit der Bevölkerungszahl der sechs Kantone: Baselstadt, Baselland, Aargau, Solothurn, Luzern und Bern, welche das Centralbahngebiet ausmachen:

Frequenzdichtigkeit	Bevölkerungszahl des Centralbahngebietes	Personenfahrten auf der Centralbahn	Fahrten pro Kopf
1882	1,067,216 ¹⁾	3,061,938	2.87
1901	1,223,936 ²⁾	9,582,832	7.73
Zwanzigjähriger Durchschnitt.	1,145,576	5,543,260	5.30

¹⁾ Nach der Volkszählung von 1880.
²⁾ Nach der Volkszählung von 1900.

Generaltabelle XLVII.

Verteilung des zwanzigjährigen Personenverkehrs auf der Centralbahn (110,865,200 Personen).

Nach Zeit (durchschnittlich).	Personen	
Pro Jahr	5,543,260	
» 5 Saisonmonate	2,647,150	
» 7 Wintermonate	2,896,110	
» Saisonmonat	529,430	
» Wintermonat	413,730	
Frequenzdifferenz zugunsten jedes Saisonmonats	115,700	
Nach Taxierungsarten.		
a) Zur gewöhnlichen Taxe:		
Einfache Fahrt	23.02	
b) Zu ermässigten Taxen:		
Hin- und Rückfahrt	48.02	
Abonnementsbillette	21.02	
Lust- und Rundfahrten	5.04	
Gesellschafts- und Schulfahrten	1.75	
Militär- und Polizeitransporte	1.02	
Total	100	
Nach Wagenklassen.		
I. Klasse	1.49	9.15
II. »	11.55	30.25
III. »	86.96	60.60
Total	100	100
Nach Charakter.		
Interner und Lokalverkehr	83.17	
Touristen- und Fremdenverkehr	16.83	
Total	100	
Durchschnittlicher Jahreszuwachs des Personenverkehrs	5.4	

Wir sehen, dass im Anfang der zwanzigjährigen Epoche auf den Kopf der Bevölkerung nicht einmal 3 Fahrten auf der Centralbahn vorkamen; am Ende der zwanzigjährigen Epoche fielen aber schon fast 8 Centralbahnfahrten auf den Kopf der Bevölkerung. Im Durchschnitt der zwanzigjährigen Epoche macht das 5.3 Fahrten pro Kopf der Bevölkerung. Und wenn wir bedenken, dass das Gebiet unserer Centralbahn noch von andern Bahnen, und zwar ebenfalls von Hauptbahnen (Gotthardbahn, Nordostbahn, Jura-Bern-Luzern-Bahn), durchquert wurde, so ist es für die Centralbahn, welche für sich allein 5 Fahrten pro Kopf der Bevölkerung besorgte, ein ausserordentlich günstiges und ehrenvolles Ergebnis.

Was die Verteilung der Reisenden nach den verschiedenen *Taxierungsarten* anbetrifft, so zeigt sich nun in der Generaltabelle das Resultat der Rang-

verschiebungen, welche die Billette für einfache Fahrten und die Abonnementsbillette erfuhren. Für die zwanzigjährige Epoche gibt es nun eine einzige Hauptkategorie von Billetten: das sind die Retourbillette, welche mit ihren 48.06 % fast so viel ausmachen, wie alle andern Taxierungsarten zusammengenommen. Nahezu die Wage halten sich die Billette für einfache Fahrten und die Abonnementsbillette, welche von über einem Fünftel, ja nahezu einem Viertel sämtlicher Reisenden benutzt wurden.

Die Verteilung der Reisenden nach *Wagenklassen* zeigt für die zwanzigjährige Epoche das gewohnte Bild; denn wesentliche Schwankungen sind in diesen Verhältnissen nie vorgekommen. Der Verkehr in der III. Klasse beträgt ungefähr *siebenmal so viel*, als der Verkehr in den beiden obern Klassen zusammengenommen. Und vergessen wir nicht, dass dies Verhältnis die Tendenz hat, sich derart zu entwickeln, dass die Einnahmen aus den beiden obern Klassen neben den Einnahmen aus dem Drittklassverkehr immer geringfügiger werden.

Ein ähnliches Zurückgehen der beiden obern Klassen zeigte sich nicht etwa nur in der Schweiz oder gar nur bei der Centralbahn. Fast überall treffen wir auf die gleiche Erscheinung. So betrug z. B. in England die Verkehrsätze der verschiedenen Klassen:

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
	In Prozenten		
1872	8.5	17.0	74.5
1886	4.4	8.4	87.2
1895	3.2	6.8	90.5 ¹⁾

Diese Entwicklung, die wir für die Centralbahn schon im vorhergehenden Abschnitt, anlässlich der Vergleichung des Jahres 1901 mit dem Jahre 1882, konstatieren konnten, lässt die Frage wieder aufleben, ob nicht in Anbetracht solcher Verhältnisse die Beschränkung auf ein *Zweiklassensystem* (II. und III. Klasse) sowohl für die Gesellschaft wie für die Grosszahl der Reisenden günstiger und nützlicher wäre.

¹⁾ Archiv für Eisenbahnwesen 1895.

Da wir von dem ausgesprochenen *Charakter* der Centralbahn als einer ganz vorwiegend dem internen und Lokalverkehr dienenden Bahn schon gesprochen haben, so bleibt uns nur noch, den durchschnittlichen *Jahreszuwachs* von 5.4 % des durchschnittlichen Jahresverkehrs einiger Worte zu würdigen.

Nach den Ergebnissen der Volkszählungen betrug während der Jahre 1850—1900 durchschnittlich der jährliche Bevölkerungszuwachs der Schweiz 6 ‰; für die sechs von der Centralbahn durchfahrenen Kantone betrug er 8.1 ‰. Während also im Centralbahngebiet durchschnittlich per Jahr ein Bevölkerungszuwachs von 4/5 ‰ zu verzeichnen war, hat der Bahnverkehr einzig der Centralbahn durchschnittlich pro Jahr um 5 2/5 ‰ zugenommen.

Das spricht ganz ausserordentlich für die Steigerung der wirtschaftlichen Regsamkeit im durchfahrenen Gebiete, und wir können als Resultat unserer Untersuchung erkennen, dass die Schweizerische Centralbahn mit ihrer umsichtigen Leitung und ihrer Anpassungsfähigkeit ein mächtig fördernder Faktor des wirtschaftlich sich so rasch entwickelnden Landes war.

* * *

So bin ich nun am Ende dieser Arbeit angelangt. Aus dem Urmaterial liess sich der denkbar ausgiebigste Nutzen ziehen. Sollten die in der vorliegenden Arbeit enthaltenen Tabellen speziellen Interessenten nicht detailliert genug erscheinen und daher zu irgend einem Zwecke ausführlichere Angaben gewünscht werden, so wird es mir zur Freude gereichen, die Anfragen auf Grund meines mehr als hundert Seiten umfassenden Tabellenmaterials zu beantworten. Möchten die angeführten und besprochenen Zahlen wenigstens einiges Licht geworfen haben auf den innern Bau und die Organisation einer Bahn.

Mit einem treffendern Satze kann diese Übersicht nicht geschlossen werden als mit den Worten Goethes: „Man sagt oft: Zahlen regieren die Welt. Das aber ist gewiss, Zahlen zeigen, *wie* sie regiert wird...“