

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn
Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern
Band: 26 (1897)

Artikel: An den hohen Schweizerischen Bundesrat
Autor: Stoffel, Sev.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-622952>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Luzern, den 8. Mai 1897.

An den
hohen Schweizerischen Bundesrat

in

Bern.

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Ihrem Beschlusse vom 2. Februar ds. J. Folge leistend, beehren wir uns, Ihnen die Reinertrags- und die Kapitalausweise für die Jahre 1894, 1895 und 1896 über das Gotthardbahnunternehmen vorzulegen. Als Grundlage dieser Ausweise können wir, was deren sachlichen Inhalt betrifft, einzig und allein unsere Konzessionen und die Bundesgenehmigungsbefehle betrachten, und zwar die für die Rückkaufsfrage gleichlautenden

fünf Bundesbeschlüsse vom 22. Oktober 1869 betreffend die Konzessionen für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn auf dem Gebiete der Kantone Luzern, Zug, Schwyz, Uri und Tessin und

die Bundeskonzession für die sogen. Pinolinie, Bundesbeschluss vom 16. September 1875 betreffend die Konzession einer Eisenbahn von Cadenzazzo nach Pino.

Wir stehen damit in Übereinstimmung mit Art. 20, Absatz 2, des Bundesgesetzes für das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896, wonach sich der Bundesrat mit den Bahnunternehmungen zu verständigen suchen wird über die Grundsätze, nach welchen der Reinertrag und das Anlagekapital **im Sinne der Konzessionen** festgesetzt werden sollen. Wir sehen nun allerdings zu unserm Bedauern, daß wir in sehr wichtigen Punkten von der Rechtsauffassung des h. Bundesrates, wie sie in der Botschaft vom 25. März und im Beschlusse vom 6. April ds. J. zum Ausdruck gelangt ist, abweichen; uns vorbehaltend, in einem spätern Zeitpunkte unsere Rechtsanschauung näher zu begründen, werden wir hier nur im allgemeinen unsern Standpunkt erörtern. Immerhin müssen wir mit aller Entschiedenheit erklären, daß wir in Wahrung unseres Rechtsstandpunktes die Richtigkeit der Rechnungen, die in Ihrer Botschaft vom 25. März enthalten sind, bestreiten.

Als formelle Grundlage der Reinertragsausweise betrachten wir die Gesellschaftsrechnungen, wie wir sie Ihnen jährlich vorschriftsgemäß zustellen.

Wir gehen nun zur Besprechung einzelner Punkte über.

A. Die Reinertragsausweise.

I. Der Beginn der zehnjährigen Rechnungsperiode für den Reinertrag.

Für die Ausmittlung der Entschädigungssumme ist der Reinertrag derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, **unmittelbar** vorangehen, maßgebend. Nach diesem Wortlaut kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die Rechnungsperiode des ersten Rückkaufes für die Gotthardbahn am 1. Mai 1894 beginnt und am 30. April 1904 schließt. Der Rückkauf und die damit zusammenhängende Kündigung hat auf den 1. Mai stattzufinden, die unmittelbar vorausgehende Zeit schließt demnach mit dem 30. April, und damit ist selbstverständlich auch der Anfangstermin mit dem 1. Mai gegeben.

Wir werden infolge dessen die ersten Ausweise für die Zeit vom 1. Mai bis 31. Dezember 1894, weitere für die Kalenderjahre 1895 bis und mit 1903, und die letztern für die Zeit vom 1. Januar bis zum 30. April 1904 aufstellen und vorlegen.

II. Die Einnahmen und Ausgaben aus den Pachtverträgen

über die Strecken: Luzern-Rothkreuz und
Rothkreuz-Immensee.

Bekanntlich hat unsere Gesellschaft die genannten Strecken bis zur Eröffnung der nördlichen Zufahrtslinien gepachtet. Mit dem 1. Juni 1897 fallen also die Pachtverträge ipso jure dahin. Nicht die Gotthardbahn tritt diese Strecken beim Rückkaufe ab, sondern die Nordostbahn und die Aargauische Südbahn, die ohne Zweifel deren Reinertrag oder Anlagekapital in ihre Rückkaufsrechnung stellen werden. Hieraus ergibt sich mit Notwendigkeit, daß die Betriebsergebnisse dieser Strecken nicht in die Reinertragsrechnung unserer Gesellschaft gehören; das Pachtverhältnis ist nur vorübergehend.

Allerdings sind Einnahmen und Ausgaben dieser Linien nicht leicht auszuscheiden, da sie zum größten Teil in andern Rechnungsposten begriffen sind. Einzelne Posten können mit Sicherheit als Betriebsergebnisse im aktiven oder passiven Sinne ausgeschieden, andere, und zwar ein sehr namhafter Teil, müssen durch Kombinationen, Durchschnittsergebnisse u. s. w. ermittelt werden. Hierbei fällt dann noch der besondere Umstand in Betracht, daß der Bahnhof Luzern auch vor Eröffnung der neuen Zufahrtslinie für uns den Schlußbahnhof bildete, den wir auch ohne dieses Pachtverhältnis hätten haben müssen. Ebenso hätten sich gewisse Funktionen des Bahnhofes Rothkreuz — wir denken an den Übergabe- und Rangierdienst — so wie so auf einem Punkt unseres Netzes vollziehen müssen. Diese Verhältnisse werden sowohl bei den Einnahmen, als bei den Ausgaben berücksichtigt.

Unsere Rechnungen ergeben nun das Resultat, daß sich Einnahmen und Ausgaben beinahe wett schlagen; sie sind auf beiden Seiten in Abzug zu bringen.

III. Die Einnahmen und Ausgaben aus den sog. Liegenständen.

Die sogenannten Liegenstände stehen mit der Eisenbahn nicht in unmittelbarem Zusammenhang, sie sind häufig ein mehr zufälliger Besitz der Gesellschaft. Es besteht infolge dessen weder ein Recht, noch eine Pflicht des rückkaufenden Staates, diese Objekte zu erwerben; daraus ergibt sich die logische Folgerung, daß auch die Einnahmen und Ausgaben, die von diesem Besitze herrühren, aus der Reinertragsrechnung auszuscheiden sind. Dieser Punkt ist finanziell für die Rechnung unserer Gesellschaft von geringer Bedeutung.

IV. Die Gratifikationen der Beamten und Angestellten.

Seit einigen Jahren haben wir gegen Neujahr hin unsern Beamten und Angestellten Gratifikationen verabreicht. Es geschah dies, seit unsere Rechnungsergebnisse einen befriedigenden Abschluß voraussehen ließen, in durchaus freiwilliger Weise. Nirgends besteht hierfür eine vertrags- oder konzeptionsmäßige Verpflichtung, vielmehr steht es im freiesten Ermessen der Gesellschaft, diese Gratifikationen auszurichten oder nicht. Sie beruhen auch nicht etwa auf hergebrachter Übung der übrigen Verkehrsanstalten unseres Landes. Ebensovienig sind sie etwa eine nicht zu vermeidende Ergänzung der Besoldungen, die deshalb ausgerichtet werden müßte, weil unsere Besoldungsansätze hinter denjenigen anderer Gesellschaften zurückstünden. Der Nachweis wäre vielmehr leicht zu erbringen, daß unsere ordentlichen Leistungen in keiner Weise geringer sind, als die anderer in- und ausländischen Verkehrsanstalten.

Wir beanspruchen deshalb das Recht, diese Gratifikationen von den Besoldungsausgaben in Abzug zu bringen.

V. Die Ausgaben aus den Versicherungskonventionen.

Wir wollen die Frage, ob diese Ausgaben von den beitragspflichtigen, oder von den vom Unfall betroffenen Gesellschaften zu tragen seien, hier nicht erörtern.

Für unsere Gesellschaft ist dieser Punkt ohne Bedeutung, weil die Unfälle bei Mönchenstein und Bollkofen auf das Jahr 1891 fallen, dieses Jahr aber nicht in unsere Rechnungsperiode gehört. Wir werden deshalb diese Ausgaben von den Betriebskosten in Abzug bringen.

VI. Die freiwilligen Geschenke und Unterstützungen.

Es handelt sich hier um freiwillige Beiträge an Vereine und Personen, Unterstützungen an Angestellte oder deren Hinterlassene, u. s. w., wobei keine rechtliche Verbindlichkeit für die Leistung vorhanden ist. Die Freiwilligkeit der Ausgabe, der Charakter der Schenkung, entbindet uns von der Pflicht, sie für den Rücklauf in Rechnung zu stellen.

VII. Ausgaben für das Lebensmitteldepot in Bellinzona und für die Privatschulen.

Wir halten uns für berechtigt, die besondern Ausgaben für diese Wohlfahrtseinrichtungen von den Betriebskosten in Abzug zu bringen, denn auch diese Leistungen sind ihrem Wesen nach freiwillig und weder im Geseze und in den Konzeptionen, noch in unseren Anstellungsverträgen begründet.

Die Ausgaben für das Lebensmitteldepot (über Fr. 15,000) enthalten nur die Barauslagen, nicht auch den Zins des Betriebskapitals, die Lokalmiete und die Frachtausfälle für die vom Depot nach dem Wohnorte geführten Waren; diese Ausfälle allein stellen einen Betrag von mehr als Fr. 25,000 dar.

Die Ausgaben für die Schulen erreichen zur Zeit einen Betrag von rund Fr. 18,000 per Jahr; darin sind nicht inbegriffen die Kapitalzinsen für die Schulgebäude und das Schulinventar.

Mit diesen Ausführungen verlassen wir die nähere Prüfung der Betriebsrechnung, und wir haben nur noch unsere Auffassung über diejenigen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung darzulegen, die mit den Ausweisen über den Reinertrag im Zusammenhang stehen.

VIII. Ertrag verfügbarer Mittel (Betrieb).

Im Hinblick auf die Notwendigkeit, daß für ein so großes Unternehmen entsprechende verfügbare Mittel stets in Bereitschaft gehalten werden müssen und daß es den Grundsätzen sorgsamer Verwaltung entspricht, solche Mittel zwischenzeitlich, soweit es ohne Schädigung des Zweckes angeht, nutzbar zu machen, sind die Erträge solcher Kapitalien als Einnahmen anzusetzen.

IX. Die Anleihezinzen.

Nach den Bestimmungen der Konzessionen für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn ist im Falle des Rückkaufs im 30. Jahre der 25 fache Wert des durchschnittlichen von der Gesellschaft bezogenen Reinertrages derjenigen 10 Jahre zc. zu bezahlen.

Zur Ermittlung des Reinertrages nach den Konzessionen, den Statuten und dem Obligationenrecht, müssen die Anleihe- (Schuld-) Zinsen vom Ertrag des Transportgeschäftes in Abzug gebracht werden. Nach Bezahlung der ermittelten Rückkaufssumme geht die Bahn mit sämtlichen Lasten an den Bund über.

Von den Anleihezinzen sind die Einnahmen an Bauzinzen in Abzug zu bringen.

X. Die Abschreibungen.

Nach den Bestimmungen der Bundesbeschlüsse vom 22. Oktober 1869 sind Summen, die auf Abschreibungsrechnung getragen werden, vom Reinertrage in Abzug zu bringen.

Wir werden deshalb diejenigen Beträge in Abzug bringen, die unter diesem Titel in den Gewinn- und Verlustrechnungen der Rechnungsjahre eingestellt sind, so weit sie auf die zehnjährige Rechnungsperiode Bezug haben. Dagegen halten wir die Forderung nicht für begründet, daß auch diejenigen Summen abgerechnet werden, die wir auf den Konto „zu amortisierende Beträge“ gestellt haben. Der Unterschied zwischen diesen Beträgen ist nicht etwa bloß ein in der Form der Buchung liegender, also ein formeller, sondern ein wesentlich materieller.

In der Gewinn- und Verlustrechnung verausgaben wir Beträge von abgegangenen und nicht wieder ersetzten Anlagen und Einrichtungen (Materialien und Löhnen), während wir die Beträge von abgegangenen Anlagen und Einrichtungen, die durch Neu- und wesentliche Ergänzungsbauten (Baukonto) ersetzt werden, dem Konto „zu amortisierende Verwendungen“ belasten. Im erstern Fall leisten wir für den Wert der abgegangenen Anlagen und Einrichtungen durch die Betriebsrechnung (Gewinn- und Verlustrechnung) einen Ersatz an bar, während wir im letztern Fall die abgegangenen Anlagen und Einrichtungen wieder in natura und meistens in mehrwertigen Objekten aus Anleihen ersetzen. Diese Abschreibebeträge haben nun in der Gewinn- und Verlustrechnung nicht zu erscheinen, da sonst für die Ertragsberechnung eine Doppelanwendung eintreten würde, sondern sind zur Vereinnigung der Baukosten einfach vom Baukonto abzusetzen und auf den Konto „zu amortisierende Verwendungen“ zu übertragen.

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Sie entnehmen unsern bisherigen Ausführungen, daß wir in mehreren Punkten Ihrer Auffassung über die Berechnung des Reinertrages nicht zustimmen können. Außer den erwähnten gibt es noch einige andere, wir wollen aber — unter Wahrung aller unserer Rechte — hier nur noch den wichtigsten kurz berühren, nämlich die Beziehungen zum Erneuerungsfonds.

Unsere Betriebsrechnungen enthalten sämtliche Ausgaben für die nötigen Erneuerungen, und wir dürfen wohl sagen, daß wir auf diesem Gebiete nie etwas versäumt haben. In unserer Eingabe vom 1. Februar über die Bildung des Erneuerungsfonds haben wir den Nachweis geleistet, daß unsere Linie heute in einem bessern

Zustande ist, als bei der Eröffnung im Jahre 1882, und wir werden dafür sorgen, daß dieser gute Stand zum wenigsten erhalten bleibe. Sollte dem übrigens im Jahre 1909 nicht so sein, so hätte der Bund für den nicht vollkommen befriedigenden Zustand das Recht, einen verhältnismäßigen Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Dies ist das Recht des konzessionsmäßigen Rückkaufs, und an diesem Rechte, das im Art. 20 des Rechnungsgesetzes neuerdings garantiert worden ist, halten wir fest. Der sog. Erneuerungsfonds hat mit dem Rückkaufe nichts zu schaffen, denn als in den 50er Jahren die Bestimmungen über den Rückkauf aufgestellt wurden, kannte man einen solchen Fonds mit seinen Ausgleichsfunktionen noch nicht. Es geht nach unserm Dafürhalten nicht an, die Grundsätze über den Erneuerungsfonds auf den Rückkauf zu übertragen oder sie ihm eigentlich zu substituieren. Daran hat auch der Bundesrat nicht denken dürfen, als er im Entwurfe zum Rechnungsgesetze das Recht in Anspruch nehmen wollte, über die Einlagen in den Erneuerungsfonds endgültig zu entscheiden; hätte er doch damit für die Gestaltung des Rückkaufspreises in eigener Sache das maßgebende Wort gesprochen! Wir machen auch noch darauf aufmerksam, daß der h. Bundesrat bei der ersten Genehmigung unserer Statuten am 3. November 1871 unser Eigentumsrecht an diesem Fonds anerkannt hat, und fügen bei, daß wir auf diesem Ansprüche beharren müssen.

Es ist auch ganz unrichtig, die Funktionen des Erneuerungsfonds mit den kaufmännischen Gepflogenheiten über Abschreibungen in industriellen Geschäften zusammenzustellen, genau so unrichtig, wie wenn man überhaupt die Eisenbahnunternehmungen und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung einer Fabrik an die Seite stellen wollte. Diese Bedeutung der Eisenbahnen gestattet nicht, sie in einen Zustand wachsenden Minderwertes übergehen zu lassen und dafür den Gegenwert in Kapital anzuhäufen. Vielmehr muß für die Erhaltung und sogar für die Verbesserung einer Eisenbahn stetsfort der nötige Aufwand gemacht werden, damit dieses hervorragende Instrument des öffentlichen Verkehrslebens sich stets in vollwertigem Zustande befindet. Es darf gar nicht daran gedacht werden, dessen Leistungsfähigkeit abnehmen oder gar das ganze Instrument untergehen zu lassen. Der Aufwand, der thatsächlich erforderlich ist, um diesen Zustand zu erhalten, kommt bei der Wertberechnung ohne weiteres zur Geltung, indem er durch Abzug von den Einnahmen bei der Ermittlung des Reinertrages diesen der Sache entsprechend reduziert. Eine nochmalige Abschreibung wäre gleichbedeutend mit einer Doppelbelastung, welche weder an sich berechtigt wäre, noch in den Konzessionen enthalten ist.

Aber auch ganz abgesehen hiervon bildet der Erneuerungsfonds auch keinen sicheren Maßstab für die Berechnung des Reinertrages, denn nichts ist vielleicht schwieriger im Eisenbahnrechnungswesen, als den Zweck dieses Fonds und die geeigneten Mittel zur Erreichung dieses Zweckes richtig zu bestimmen. Die ganze Entwicklung dieser Einrichtung beweist dies, und es wäre wahrlich nicht uninteressant, die Geschichte dieser Fonds zu verfolgen. Freilich müßte man sich hierbei nicht von dem Gedanken leiten lassen, es sei das Streben aller Eisenbahnsachmänner immer nur auf eigene und fremde Täuschungen ausgegangen.

Wir können uns des Gedankens nicht erwehren, es habe in neuester Zeit ein außerhalb dieses Institutes liegender Zweck bei der Neugestaltung dieser Verhältnisse die klare Einsicht getrübt, denn sonst könnten wir uns die Thatsache nicht erklären, daß die Grundsätze, die wir erst im Jahre 1893 in Verhandlungen mit Ihrem Eisenbahndepartement und mit Ihrer Zustimmung aufgestellt haben, heute nicht mehr richtig sein sollten.

Wir müssen es deshalb ablehnen, die Reinertragsrechnung mit dem Erneuerungsfonds und mit ganz neuen Anschauungen über den „Minderwert“ der Bahnen in Zusammenhang zu bringen und schließen diese kurzen Erörterungen mit einem Satze aus dem Berichte der ständerätlichen Eisenbahnkommission zum heute noch geltenden Eisenbahngesetze. Der Berichterstatter Kappeler schrieb in diesem Berichte vom 27. bis 28. September 1871, nachdem er in Konzessionsfachen das Gesetzgebungsrecht des Staates in weitestem Umfange verteidigt hatte, auf Seite 6:

„Einzelne Bestimmungen der Konzessionen nehmen allerdings für die Gesellschaften die Bedeutung von „garantierten Privatrechten an, die der Staat ohne Schadenersatz nicht willkürlich aufheben oder ändern kann. „Es sind dies namentlich die höchst ökonomischen Artikel der Konzessionen, so die Rückkaufsfrage, die Dauer der „Konzessionen, so die zugesicherten Maximalsätze der Taren u. a. m.“

„Der Staat darf selbstverständlich nicht von heute auf morgen diese Konzessionen auf 50 Jahre oder „etwa günstigere Rückkaufsbedingungen durch einfache Gesetzesänderung für sich in Anspruch nehmen“

Am Schlusse unserer Erklärungen über die Reinertragsausweise haben wir endlich noch die wichtige Angelegenheit unserer beiden nördlichen Zufahrtslinien zu berühren. Es ist selbstverständlich, daß unsere Reinertragsausweise für die Jahre 1894, 1895 und 1896 diese so kostspieligen Bauten noch nicht ins Auge fassen können.

In unsere zehnjährige Rechnungsperiode fallen überhaupt sehr bedeutende Neubauten, namentlich

- a) das II. Geleise Biasca-Bellinzona und Flüelen-Erstfeld (Eröffnung 1896),
- b) der Neubau der Linien Luzern-Zimmensee und Goldau-Zug (Eröffnung Juni 1897) mit den Bahnhöfen Luzern und Goldau,
- c) die Anschaffung von Betriebsmitteln, Lokomotiven und Wagen.

Es bleibt für die Arbeit des neuverwendeten Kapitals nur eine sehr kurze Zeit bis zum Ablauf der Rechnungsperiode, 6 bis 7 Jahre, und nur die ersten ungünstigen Betriebsjahre, so daß der Reinertrag keine entsprechende Mehrung findet.

Was im besondern die nördlichen Zufahrtslinien betrifft, so haben die Subventionsstaaten im Jahre 1877 deren Verschiebung beschlossen, und es hat der Bundesrat bestimmt, wann sie gebaut werden sollen.

Die Bundesversammlung wollte seinerzeit der Gotthardunternehmung eine längere Rückkaufsfrist einräumen; in den Bundesbeschlüssen vom 22. Oktober 1869 wurde die vom Bundesrate vorgeschlagene Frist mit vollem Bewußtsein der finanziellen Tragweite noch um weitere sechs Jahre verlängert, was selbstverständlich nur für den Rückkauf nach dem Reinertrag von Bedeutung war.

Nun ist der Rückkauf der Gotthardbahn ein einheitlicher, nicht nach Konzessionen geteilter. Aber die Ermittlung eines zehnjährigen Ertrages, vom 1. Mai 1894 an gerechnet, ist für diejenigen Bestandteile unseres Netzes nicht möglich, welche erst nach dem genannten Datum dem Betriebe übergeben worden sind. Trotzdem kann die Bahn nur als Ganzes zurück erworben werden.

Für diese Bestandteile muß mindestens der Anlagewert gesetzt werden.

Unter allen Umständen muß hier eine gerechte Ausgleichung dieser Verhältnisse eintreten, und wir wahren uns heute schon nach allen Seiten hin unsere Rechte.

B. Die Anlagekapital-Ausweise.

Wir haben zu den Anlagekapital-Ausweisen, die unsern bisherigen Aufstellungen entsprechen, nichts beizufügen. Nur müssen wir auch hier gegen Ihre neuesten Begehren im allgemeinen alle unsere Rechte wahren und im besondern die Richtigkeit der Rechtsauffassung bestreiten, wonach der Erneuerungsfonds, weiterer Minderwert und Baukosten in Abzug zu bringen seien.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundespräsident, hochgeachtete Herren Bundesräte, die Versicherung unserer vorzüglichen Hochschätzung.

Für die Direktion der Gotthardbahn:
Sev. Stoffel.