

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 1

Artikel: Conferenz der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3645>

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: 01.04.2025

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

2. Rückkaufsvorschlag von Herrn Bartholony aus Genf. (F. Bartholony, Note adressée à M. le Président et MM. les membres du conseil fédéral. Paris, 1863).

Dieses Project beruht grossentheils auf einem Taxzuschlage, welcher die Ausfälle ausgleichen soll.

„Eine Fusion der Schweizer Bahnen unter dem Namen „Société générale des chemins de fer suisses“ wird unter bundesrätlicher Oberaufsicht bewerkstelligt. Den Actionären wird eine Zinsgarantie von 5 0/0 und eine Amortisationsquote von 1/2 0/0 jährlich gewährt. Die Obligationäre erhalten 4procentige Titel. Die Eidgenossenschaft hat so lange einen Taxzuschlag von 10 0/0 zu erheben und die Reineinnahme über 5 0/0 zu behalten, als Garantieschulden zu tilgen sind. Ist diess nicht mehr der Fall, dann kann man an die Theilung der Reineinnahmen über 6 0/0 zwischen Bund und Actionären gehen.

Dieser Fusion würde in einer bestimmten Zeit der Rückkauf zu folgen haben.“

Herr Dr. Geigy sagt über dieses Project:

„Der Taxzuschlag, die im Vergleich zu dem Obligationenzinse und zu dem bisherigen Ertrage der meisten Bahnen übermässig hohe Dividende und noch Anderes mehr haben bewirkt, dass das Project von Bartholony keine Hoffnung auf Ausführung hat. Wenn man auch dem Jura industriel wegen seiner ausnahmsweise ungünstigen Lage einen Taxzuschlag bewilligt hat, so geht man doch im Allgemeinen eher darauf aus, die Taxen zu ermässigen, als zu erhöhen.“

3. T. Bonna, Projet pour la centralisation du service et le rachat des chemins de fer suisses. Genève, 1868.

Ueber dieses Project sagt Herr Dr. Geigy:

„Das Project ist sehr geschickt combinirt. Der Bund käme dadurch nach 90 Jahren ohne allzu grosse Schulden in den Besitz der Bahnen. Am meisten jedoch nützt der Vorschlag den bisher unrentablen Bahnen. Während 90 Jahren bekommen sie wenigstens 4 0/0 jährlich, was für sie sehr viel ist. Es war diese Begünstigung gewiss einer der Hauptgründe des Autors zu seinen Propositionen. Doch muss man fragen: Wird eine Betriebsfusion von den günstig situirten Gesellschaften angenommen werden, die denselben wenig Vorurtheil bringt, im Gegentheil zu Gunsten der schlechten Bahnen die Hälfte ihres Reingewinnes über 4 0/0 dem Bunde zu Reparaturen aller Bahnen übergibt? Ich bezweifle diess. Sodann hätten die Bahnen, deren Ausgaben weniger als 45 0/0 der Einnahmen betragen, dem Bund die Mittel zu verschaffen, damit die Netze der schlechten Gesellschaften nicht mit mehr Kosten als 45 0/0 der Einnahmen belastet werden. Ist es den Besitzern der Actien, die 9 0/0 Dividende abwerfen, zu verargen, wenn sie nicht freiwillig auf eine so ungleiche Betriebsfusion eingehen wollen? Gewiss nicht, da von ihrem Standpunkte aus eine Eisenbahngesellschaft eine Erwerbsgesellschaft ist.

Am Geldpunkte würde also das Project des Herrn Bonna scheitern.

So lange sich gut rentirenden Bahnen solche, die gar nichts abwerfen, entgegenstehen, wird das Project nicht zur Ausführung gelangen.

Das Folgende ist mir auch nicht über alle Zweifel erhaben vorgekommen.

Ich meine dabei unter Anderm die Forderung des Autors, das Eisenbahndepartement solle einen Aufsichtsrath, bestehend aus Abgeordneten der Gesellschaften, über sich haben. Es wird dieselbe niemals durchdringen können. Denn eine solche Ueberwachung des Staates seitens einer Erwerbsgesellschaft ist des Staates unwürdig. Ferner sind viele Vortheile, die den Bahnen eine Fusion bringen sollte, schon jetzt erreicht. Viele der kleineren Bahnen haben sich fusionirt und vermögen daher ihre Betriebsmittel genügend auszunützen. Die Gotthardbahn ist ohne Fusion zu Stande gekommen und wird besser als eine solche den Transit der Schweiz zuwenden. Endlich behauptet Herr Bonna, die betreffenden Cantone und Gemeinden würden neue Bahnen weit eher subventioniren, wenn sie genau wüssten, dieselben könnten in eine schweizerische Betriebsgesellschaft eintreten. Man muss dem entgegen, dass ohne diese angenehme Hoffnung die Subventionirung neuerdings vielerorts eingetreten ist. Was die Unterstützung von Bahnen durch Gemeinden betrifft, so ist in vielen Gemeinden ein grosser Missbrauch damit getrieben worden. Es könnte manchmal nichts schaden, wenn die Subventionirungsbefugniß ohne staatliche Erlaubniß den Gemeinden genommen würde, wie diess in einigen nordamerikanischen Staaten geschah, wo die böse Frucht der Unterstützung jetzt schon an den Tag getreten ist.

Von den drei bis jetzt behandelten Rückkaufprojecten scheint mir bei den jetzigen Verhältnissen ein etwas modificirtes

Stämpfli'sches Project dasjenige zu sein, das am ehesten die Bahnen zu einem freiwilligen Aufgeben ihrer Selbstständigkeit bestimmen könnte.“

4. Project des Herrn Kaiser in Solothurn. (Kaiser, die Rechte des Staates an den Eisenbahnen. Solothurn, 1870.)

Herr Kaiser will von der Stämpfli'schen Berechnung des Actienwerthes nach dem Börsencurse nichts wissen. Er sagt: „Meines Erachtens sollte derselbe dem Werthe, was der Rentabilität nahe kommt, entsprechen. Durch die Annahme eines Börsencurses oder von etwas Aehnlichem wird der Werth nicht ausgemittelt. Es muss dieses durch die Factors der Rentabilität, des baulichen Zustandes und der Concurrenzfähigkeit einer Linie geschehen.“

Diesen Rückkaufsplan hält der Verfasser der Broschüre für zu elastisch und für noch unfertig.

Herr Dr. Geigy schliesst seine Betrachtung der Rückkaufprojecte mit folgender Betrachtung:

„Die speciellen Ursachen des Auftauchens der Rückkaufprojecte sind verschiedene. Bei Bartholony und Bonna ist es besonders die schlechte Finanzlage der westschweizerischen Bahnen, welche sie zum Rückkaufsvorschlag bewegen. Bei Stämpfli zum Theil, sonderlich aber bei Kaiser, ist neben dem egoistischen Hass gegen die bestehenden Gesellschaften noch die Ueberzeugung vorhanden, dass Staatsbahnen für die Schweiz vortheilhafter seien, als das bisherige System.

Die ganze Rückkaufsfrage dreht sich in ihrem letzten Zwecke um die Frage: wie gelangt der Staat am ehesten und besten in den Besitz der Bahnen?“ (Fortsetzung folgt.)

* * *

Conferenz der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen.

Bekanntlich versammeln sich von Zeit zu Zeit Abgeordnete der verschiedenen schweizerischen Eisenbahnverwaltungen zur Besprechung von Angelegenheiten allgemeiner Bedeutung. Eine solche Conferenz fand den 9/11. December v. J. in Bern statt unter dem Vorsitze des Herrn Oberst Philippin als Präsident des Directionscomite der westschweizerischen Bahnen.

Unter den circa 40 Nummern starken Tractanden dürften nachfolgende einer öffentlichen Erwähnung verdienen:

1) Berathung beziehungsweise Revision der Convention über den directen Verkehr der schweiz. Bahnen unter sich. Diese Uebereinkunft stellt die Grundsätze auf, welche für den Personen- und Güterverkehr der schweizerischen Bahnen unter sich maassgebend sein sollen. Dieselbe enthält zwei Abtheilungen und zwar:

- a) Organisation des directen Verkehrs;
- b) Regeln, nach welchen die Verantwortlichkeit in Fällen von Entschädigungspflicht bemessen wird.

Der vorgelegene Entwurf wurde durchberathen und erhielt die Zustimmung sämtlicher Verwaltungen, immerhin in der Meinung, dass allfällige, mit Rücksicht auf das bei den Bundesbehörden in Berathung liegende Gesetz über den Frachtverkehr nöthig werdende Modificationen vorbehalten bleiben und bis dahin die Inkraftsetzung der neuen Convention sistirt sei.

2) Krankentransport auf Eisenbahnen. Es ist bekannt, dass s. Z. im Nationalrathe eine Motion gestellt wurde, welche den Zweck hatte, zu bewirken, dass die schweizerischen Eisenbahnverwaltungen nicht blos den Transport von gesunden im Auge behalten, sondern auch für denjenigen von kranken Personen zweckmässige Einrichtungen beschaffen. In Folge dessen haben sich einige Verwaltungen, wie z. B. die Centralbahn, die Nordostbahn und die westschweizerischen Bahnen zum Bau besonderer Krankenwagen entschlossen, und handelte es sich an der Conferenz darum, die Bedingungen festzustellen für die Benutzung dieser Wagen. Mit Rücksicht darauf, dass nicht alle schweizer. Bahnen im Besitze von Krankenwagen sind und also vorkommenden Falls für einen Kranken ein gewöhnlicher Güter- oder Personenwagen zu verwenden ist, konnte es sich nur um Aufstellung eines Tarifes für den Krankentransport handeln und bleibt den einzelnen Verwaltungen die Anwendung desselben bei Benutzung ihrer besondern Krankenwagen überlassen. Die vereinbarten Tarifbestimmungen lauten wie folgt:

- A) Transport in Güterwagen:
 - 1) für einen armen Kranken Fr. 1 pro Wagen und Bahn-Stunde nebst Fr. 2 fixen Zuschlag,
 - 2) für einen Kranken ohne Armenschein Fr. 1. 50 pro Wagen und Bahn-Stunde nebst Fr. 2 fixem Zuschlag.
- B) Transport in Kranken- oder gewöhnlichen Personenwagen:
 - 1) für arme Kranke Fr. 1. 50 pro Wagen und Stunde nebst Fr. 2 fixem Zuschlag,

2) für Kranke ohne Armschein Fr. 2. 50 pro Wagen und Stunde nebst Fr. 3 fixem Zuschlag.

Wird für einen Krankentransport ein besonderes Begehren auf Lieferung eines Wagens I. Cl. gestellt, so wird eine Gebühr von Fr. 4 pro Bahn-Stunde nebst fixem Zuschlag von Fr. 3 bezogen. Begleiter haben gewöhnliche Billete der betreffenden Wagenklasse zu lösen. Die Begehren für Krankenwagen sind jeweilen 12 Tagesstunden vorher auf der Abgangsstation zu stellen.

3. Neues Transportreglement für die schweizerischen Eisenbahnen. Gemäss Art. 36 des neuen Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 soll der Bundesrath dahin wirken, dass auf den schweizerischen Eisenbahnen möglichst übereinstimmende Verkehrs-, bezw. Transportreglemente eingeführt werden. Auf eine bezügliche Anregung des schweizerischen Eisenbahndepartementes hatte sich die Conferenz der verschiedenen Bahnverwaltungen mit dem Gegenstande beschäftigt und eine Revision des bestehenden Reglements vom 15. März 1862 vorgenommen. Das Resultat der bezügl. Berathungen wurde dem Bundesrathe zur Genehmigung übermittelt, welche letztere jedoch noch nicht erfolgt ist.

1) Interpretation des Art. 14 des Eisenbahngesetzes. Der Art. 14 des Gesetzes vom 23. Dezember 1872 schreibt vor, dass die Baupläne für eine zu erstellende Eisenbahn dem Bundesrathe in seiner Gesamtheit sowie in den Einzelheiten zur Genehmigung vorzulegen seien. Nachherige Abweichungen von diesen Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung gestattet. Die Gesellschaften sind übrigens befugt, von sich aus die Zahl der Schienengeleise auf ihren Bahnlängen zu vermehren, falls sie es für nöthig erachten. (letztes Lemma Art. 14). Mittelst Circularschreiben vom 25. Mai l. J. wollte nun der Bundesrath die Vorschrift des letzten Lemmas dieses Artikels einfach nicht anerkennen, beziehungsweise behaupten, dass jede Geleisevermehrung eine Abänderung des ursprünglichen Bauplanes sei und daher gemäss Lemma 2 des nämlichen Artikels 14 der Genehmigung bedürfe. Da sich die Verwaltungen mit dieser Interpretation, welche dem klaren Wortlaut des Gesetzes offenbar widerspricht, nicht befreunden konnten, so wurde beschlossen, dagegen beim Bundesrathe eine sachbezügliche Vorstellung zu machen.

5) Tarif für Schulen. Laut den für den Transport von Schulen, Privatinstituten u. s. w. bestehenden Tarifbestimmungen haben die begleitenden Lehrer und Lehrerinnen Anspruch auf die nämliche ermässigte Taxe wie Schüler. Mit Rücksicht auf vorgekommene Missbräuche wurde diese Bestimmung dahin näher präzisirt:

- a) dass der Tarif überhaupt nur angewendet werde, wenn es sich um eine Schule von mindestens 8 Zöglingen handle;
- b) dass auf je 8 Schüler ein Lehrer bezw. Lehrerin jene Begünstigung geniesse.

6) Transport von Militärs in Civilkleidung. Bis jetzt war es die Uniform, welche den Militär als solchen kenntlich machte und worauf gestützt er Anspruch auf die Eisenbahnfahrt zur halben Taxe hatte. Eine Ausnahme wurde gemacht gegenüber Rekruten, welche, erst in den Dienst einberufen, noch keine Uniform hatten; dieselben wurden gestützt auf ihr Aufgebot zur halben Taxe befördert.

Die neue Militärorganisation schafft nun Verhältnisse, bei denen es öfter vorkommen wird, dass die zum Militärdienst Einberufenen ohne Uniform reisen müssen. Um denselben einerseits die für Militärs vorgesehene Transportbegünstigung zu Theil werden zu lassen, andererseits eine missbräuchliche Benützung von sog. Aufgeboten zu verhindern, wurden dem eidgen. Militärdepartement sachbezügliche Vorschläge gemacht und inzwischen soll derjenige als Militär im Dienst angesehen werden, welcher mit einer Marschordre versehen ist und an dem Orte wohnt, von wo aus er die Eisenbahn benutzen will.

7) Transport-Ausschluss von Petrol und Neolin in Flaschen. Nachdem sich gezeigt, dass diese feuergefährlichen Gegenstände zuweilen in grossen Korbflaschen aufgegeben werden, und dass bei möglichem Bruch von solchen Gefährde auch für andere Transportgüter und auch für das Betriebsmaterial entstehen könne, wurde beschlossen, die fraglichen Gegenstände künftig nur zum Transport zu übernehmen, wenn sie gemäss Vorschrift des Transportreglementes mit einer durchaus sichernden Verpackung versehen seien. (Fortsetzung folgt.)

* * *

Vereinigte Schweizerbahnen. Wir erhalten von Seite der Vereinigten Schweizerbahnen folgende Zuschrift:

Eine Einsendung in Nr. 25 der „Eisenbahn“ berechnet den Ertrag der Prioritätsactien der Vereinigten Schweizerbahnen für

das Jahr 1874 auf wenigstens 5 0/10 und glaubt daher, dass die Verwaltung nicht anstehen sollte, den ersten Halbjahrs-Coupon mit 2 1/2 0/10 sofort einzulösen. Wir haben die Argumentationen des Verfassers mit Aufmerksamkeit gelesen und geprüft, finden sie aber leider nicht stichhaltig und können desshalb auch die Erwartungen, die er auf das letztjährige Betriebsergebniss setzt, nicht theilen. Die Voraussetzung nämlich, dass die Reinerträge des Jahres 1874 sich einfach um den vollen Betrag der Mehreinnahmen erhöhen werden, scheint uns sehr gewagt zu sein und auf überaus schwachen Füssen zu stehen. Erstens ist es nach unserer Ansicht geradezu unmöglich und kömmt unseres Wissens im Eisenbahnbetriebe auch niemals vor, dass wesentliche Mehreinnahmen überhaupt entstehen können, ohne gleichzeitig eine entsprechende Vermehrung der Ausgaben im Gefolge zu haben. Es ist das auch sehr begreiflich, denn die Mehreinnahmen sind eben nur das Produkt eines grösseren Verkehrs. Die Besorgung eines grösseren Verkehrs erfordert aber natürlich auch einen grösseren Aufwand von Arbeit, die bezahlt werden muss. Die Mehreinnahmen müssen sich mithin gerade um so viel vermindern, als diese Arbeit gekostet hat. Wenn wir recht berichtet sind, so sind nun die mit der Vermehrung der letztjährigen Einnahmen der Vereinigten Schweizer-Bahnen jedenfalls verbundenen Mehrausgaben durch die sehr bedeutenden Extraausgaben, welche der Betrieb während des eidg. Schützenfestes, der bekanntlich meisterhaft durchgeführt worden ist, verursacht hat, noch in erheblichem Maasse erhöht worden.

Der Trost, dass die Steinkohlenpreise abgeschlagen haben und hieraus Ersparnisse in einem Maasse eintreten werden, dass dadurch allfällige Mehrausgaben compensirt werden dürften, will uns nicht einleuchten. Abgesehen davon, dass die aus dem Preisabschlag resultirenden Differenzen hiefür in keinem Falle auch nur annähernd genügen könnten, selbst wenn sie dem ganzen Jahresconsum zu gute kämen, so ist nicht zu übersehen, dass die Eisenbahngesellschaften ihren grossen Bedarf an Brennmaterial natürlich nicht nur von der Hand zum Mund, d. h. von Monat zu Monat decken können; sondern dass sie, um die Regelmässigkeit des Dienstes zu sichern, feste Lieferungsverträge für längere Perioden, etwa für den Bedarf eines Jahres, abschliessen und zudem, um stets für alle Eventualitäten gerüstet zu sein, immer grössere Vorräthe auf Lager halten müssen. Wie nöthig ein solches Verfahren ist, haben die letzten Kriegsjahre dargethan. Wir glauben also, dass sich bei den Bahnverwaltungen der in letzter Zeit erfolgte Steinkohlenabschlag im Jahre 1874 gar nicht hat fühlbar machen können, sondern dass sie sich alle miteinander vielmehr in der Lage befunden haben werden, die zu den höhern Preisen eingekauften und auf Lager befindlichen Steinkohlen zu brennen.

Die Voraussetzungen des Verfassers des fraglichen Artikels stehen aber auch in bedenklichem Widerspruche mit verschiedenen, im letzten Rechenschaftsbericht des Verwaltungsrathes enthaltenen Angaben, womit schon damals aufmerksam gemacht worden ist, dass und warum die Ausgaben im Allgemeinen und namentlich diejenigen für den Unterhalt des Betriebsmaterials im Besondern, eher noch wachsen, als abnehmen werden.

Wenn uns nun alle diese Gründe und Betrachtungen zu der Ansicht führen, dass die Mehreinnahmen grossentheils von den Mehrausgaben absorhirt werden dürfen und dass von den in der „Eisenbahn“ berechneten Reinvorschüssen keine Rede sein kann, so werden wir uns wohl schwerlich irren.

Zweifelsohne wäre es der Verwaltung der Verein. Schweizer-Bahnen gerade so angenehm, fettere Halb- und Ganzjahrdividenden zu bezahlen, als den Aktionären, sie einzustreichen. Es steht aber in der Macht weder dieser noch jener, die nun einmal gegebenen Verhältnisse zu ändern, d. h. aus einem sehr bescheidenen und beschränkten, ein reiches und lohnendes Verkehrsfeld zu machen und den Werth der für den Betrieb und Unterhalt des Unternehmens notwendigen Materialien und Leistungen aller Art nach ihrem Belieben und ihrer Convenienz zu normiren und wohlfeiler zu gestalten, als er überall ist.

Das sind die Anschauungen, zu denen wir bei näherer Prüfung des mehrerwähnten Artikels gekommen sind. Wir glauben nicht, dass wir damit stark fehlgeschossen haben und wünschen nur, dass man sich keinen Illusionen hingeben möge, die sich jedenfalls nicht erwarren können.

* * *

Gotthardbahn. Bellinzona, 24. Dec. 1874. Im Anschluss an die kürzlich in unserer Zeitung gebrachte Mittheilung über die stattgahabte Eröffnung der ersten Gotthardbahnlinien lassen wir in Anbetracht des allgemeinen Interesses, mit welchem das ganze Unternehmen verfolgt wird, heute noch einige Notizen

**