

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 1/2 (1883)
Heft: 13

Artikel: Verstaatlichung schweizerischer Eisenbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-11050>

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: 14.03.2025

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

Vorwurf für die Buchung kann man den Bahnen billigerweise daraus nicht machen. Erfahrungsmässig sorgt jeder zuerst für sich und dann erst für Andere und dieser Andere war der Bund.

Wären nun, statt von den Gesellschaften, die Bahnen vom Bunde gebaut worden, so hätten sich Cursverluste, Reconstructionen u. s. w. als unvermeidlich herausgestellt, weil es damals an Vertrauen und an Erfahrungen fehlte und beides überall bezahlt werden muss. Nach den jetzigen Grundsätzen des Bundesrathes ist es sehr wahrscheinlich, dass die Beträge hierfür amortisirt worden wären; aber andere Staaten haben dies nicht gethan, und man darf in dieser Beziehung einer Erwerbsgesellschaft nicht mehr zumuthen.

Hätten die Bahnen Glück gehabt und den Werth ihrer Anlagen in Folge hoher, berechtigter Dividenden vermehren können, so wäre für den Rückkauf die Buchung nie in Frage gekommen, indem ausser den Verlusten durch die Cursdifferenzen, Reconstructionen u. s. w., auch ohne reelle Gegenwerthe, weit mehr gezahlt hätte werden müssen, als die Anlagekosten betragen haben; dafür liegen Thatsachen vor.

Die genaue Ermittlung der Anlagekosten ist desshalb, abgesehen von den enormen Schwierigkeiten, die sie verursacht, unfruchtbar und ohne Nutzen, weil die Bahnen auf ihre Buchwerthe beharren werden. *) Der Bundesrath kann allerdings für den Rückkauf im Interesse des Landes behaupten, es seien ca. 85 Millionen Fr. zu viel auf dem Bauconto für die Anlage der Bahnen gebucht und dadurch dieselben für den Rückkauf übertheuert; ein praktischer Erfolg ist indessen davon nicht zu erwarten. *Die Anlagekosten der Bahnen sind, wie überhaupt bei allen industriellen Unternehmungen, für deren Werthung nicht maassgebend.* Es gibt Bahnen, die mit 500 000 Fr. Anlagekosten per Bahnkilometer viel besser als solche mit 100 000 Fr. rentiren. Nach der gewöhnlichen Anschauung ist die erstere ungleich vortheilhafter, als die zweite erstellt und hat verhältnissmässig auch mehr Werth als diese.

Der Werth der Eisenbahnen ist überhaupt in ihrem Betriebe zu suchen; denn bei deren Anlage werden 60 bis 70 % der Gesamtkosten für die Herstellung des Unterbaus verbaut und sind als total werthlos anzusehen, weil die Dämme und Einschnitte u. s. w. an sich keinen Werth haben.

Aus diesem Grunde sollte allerdings bei den Anlagekosten so viel als möglich gespart werden und an Stelle der jetzigen theuern Bahnen, bei verhältnissmässig billigem Betriebe, lieber ein etwas theurerer Betrieb bei billigen Anlagekosten gewählt werden. Der Betrieb lässt sich immer später wieder verbessern, wobei sich die Ausgaben verringern, während das verbaute Geld nicht mehr zurückerhältlich ist und im ganzen Betrage verzinst werden muss.

Hätte sich diese Anschauung früher Geltung verschaffen können, so würden nicht, wie jetzt, durch die Schablone der Normalbahnen, viele Millionen Franken unproductiv angelegt worden sein, wodurch die Existenzfähigkeit mancher

Bahn bedroht ist, weil durch die stetige Vermehrung der Bahnnetze die Prosperität derselben im Allgemeinen abnimmt.

Der Bundesrath beabsichtigt nun durch das Bundesgesetz, betreffend der Aufsicht über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften in Art. 1 und 2 den Buchwerth für die Anlagekosten für Verbesserungen und Vermehrungen der Bahnobjecte zu beschränken.

Nachdem in der Schweiz die Hauptlinien vollendet und ausgebaut sind, wird das Gesetz keinen grossen Nutzen bringen können, dagegen in der jetzigen Fassung zu unabsehbaren Streitigkeiten führen.

Jede Eisenbahn wird natürlich bei Vermehrung ihrer Bahnobjecte behaupten, dadurch den Werth und die Ertragsfähigkeit der Unternehmung erhöht zu haben, mithin nach diesem Gesetz auch berechtigt zu sein die Kosten auf Bauconto buchen zu dürfen.

Ein zweites Bahngeleise wird beispielsweise im Allgemeinen, namentlich wenn es auch nöthig war, die Ertragsfähigkeit der Unternehmung erhöhen und dürften sonach die Anlagekosten auf Bauconto gebucht werden. Wird indessen nach Verlauf einiger Jahre durch die Anlage einer Zweiglinie oder durch andere Umstände, ein Theil des Verkehrs von dieser Strecke abgelenkt, so ist das zweite Bahngeleise unnütz und der Bauconto der Bahn dadurch zu hoch belastet worden.

Da nun die schweizerischen Normalbahnen, bezüglich ihrer Rentabilität schon jetzt mit zu hohen Anlagekosten belastet sind, sollte fernerhin durchaus nicht mehr gestattet werden, nach der Betriebseröffnung einer Bahnlinie fernere Anschaffungen auf Bauconto zu buchen.

Dieselben werden doch nur mit Rücksicht auf den Betrieb gemacht und dieser hätte somit auch die Pflicht, die Kosten dafür zu zahlen, da er deren Vortheile für sich in Anspruch nimmt.

Wem die Entwicklung der schweizerischen Normalbahnen, im Interesse des Landes, am Herzen liegt, wird die Botschaft des Bundesrathes im Allgemeinen begrüßen können und nur wünschen, dass jede fernere Buchung auf Bauconto bei im Betrieb befindlichen Bahnlinien untersagt wird. Aber auch die Eisenbahnverwaltungen sollten im Interesse ihrer Selbsterhaltung eine solche Gesetzesvorlage unterstützen, da sie ihnen nur Nutzen bringen wird.

Verstaatlichung schweizerischer Eisenbahnen.

Mit Rücksicht darauf, dass die fünf grossen schweizerischen Eisenbahngesellschaften eine gemeinsame Eingabe an die Bundesversammlung als Erwiderung auf die Botschaft des Bundesrathes in Aussicht gestellt haben, hat die Mehrheit der ständeräthlichen Commission beschlossen einen definitiven Entscheid in dieser wichtigen Angelegenheit — zu verschieben. Die Börse hat diesen ersten muthigen Anlauf gegen das Bollwerk der schweizerischen Eisenbahngesellschaften mit einer vielsagenden Hausse begrüsst und mit derselben den ganzen muthmasslichen Verlauf der Sache im Voraus gekennzeichnet und discontirt! Sie wird sich berechnen haben, dass in Bern so lange erwogen, verschoben und wieder erwogen und verschoben wird, bis die Eisenbahngesellschaften das schöne Lied anstimmen: Der Mai ist gekommen . . . — und die Sorgen der Rückkaufseventualität getrost zu Hause lassen können. Inzwischen wird die Frage des Rückkaufs im Volke und in den Blättern immer lebhafter besprochen und zwar durchaus nicht im Sinne einer Verwerfung derselben. Einen Vorschlag, der jedenfalls einer nähern gründlichen Untersuchung werth ist, macht die „Züricher Post“. Sie schlägt vor, von den mit dem 1. Mai zum Rückkauf kündbaren Linien diejenigen auszuwählen, die vermöge ihrer Rentabilität ohne Gefahr für die Eidgenossenschaft angekauft werden könnten.

*) Wir bedauern in diesem Punkte nicht vollkommen mit unserem verehrlichen Einsender einverstanden zu sein, indem wir das Vorgehen des hohen Bundesrathes als ein durchaus *fruchtbares*, den Credit und das Ansehen unserer Eisenbahnen nur förderndes betrachten. Der Bundesrath hat unseres Erachtens nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht mit aller Energie darauf zu dringen, dass die Activposten in den Bilanzen einer Reihe schweizerischer Eisenbahnen von Buchungen gesäubert werden, die eher für alles Andere als für ein Activum gelten können. Wenn der Bundesrath während langer Jahre dieser sonderbaren Buchführung, die er selbst in seiner Botschaft an einer grossen Anzahl von Beispielen klargelegt hat, zusah, ohne einzugreifen, so darf hieraus nicht abgeleitet werden, dass er sich dadurch des Rechtes begeben habe zu verlangen, dass die Eisenbahngesellschaften ihre Bücher so führen, wie sie jeder gewissenhafte und rechtliche Kaufmann führen wird und führen *muss*. Die Schwierigkeiten in der Entfernung von nicht auf den Bau-Conto gehörenden Posten halten wir nicht für unübersteigbar. In zweifelhaften Fällen wird der Richter den Entscheid zu treffen haben. Die Red.

Es wären das

1. Die Schweizerische Centralbahn (mit Ausnahme der Gäubahn und der Linie Suhr-Zofingen, dagegen einschliesslich der Bötzig- und Basler Verbindungsbahn).
2. Die Schweizerische Nordostbahn (mit Ausnahme der ehemaligen Nationalbahnlinien, der linksufrigen See- und Glarner-Bahn und der Bülach-Dielsdorfer-Linie).
3. Die Vereinigten Schweizerbahnen (ausschliesslich Wallisellen-Rapperswyl).

Hiedurch hätte sich die Eidgenossenschaft die wichtigen Eingangsthore bei Basel, Waldshut, Schaffhausen, Romanshorn, Rorschach und Buchs, sowie auch die directen Anschlüsse an die Gotthard- West- und Jurabahn gesichert.

Da der Rückkauf entweder zum 25fachen Reinertrag des Jahresdurchschnittes aus den dem Rückkaufszeitpunkte vorausgehenden 10 Jahren, oder, sofern die Anlagekosten höher sind, zu den letzteren zu geschehen hat, so würden sich für die *gesamten* Netze (eine Ausscheidung ist weder nach der Eisenbahnstatistik noch nach der Botschaft möglich) die Verhältnisse wie folgt stellen:

	Anlagekosten	25 facher Reinertrag:
	in Millionen Franken	
1. Centralbahn	114	126
2. Nordostbahn	145	121
3. Vereinigte Schweizerbahnen	85	52

Das Maximum der hiefür auszuwerfenden Summe würde somit $126 + 145 + 85 = 356$ Millionen Franken betragen, wovon jedoch eine beträchtliche Summe (für die nicht rückkaufbaren, eventuell auf dem Wege freiwilligen Uebereinkommens billiger erhältlichen Nebenlinien, sowie durch die Richtigstellung von Anlagekosten und Reinertrag) in Abzug käme.

Miscellanea.

Eidgen. Polytechnikum in Zürich. Mit dem Schluss des Wintersemesters 1882/83 wurden auf Grund der bestandenen Prüfungen an der Bauschule, Ingenieurschule, sowie an der Forst- und Landwirthschaftlichen Abtheilung Diplome an nachstehende in alphabetischer Reihenfolge aufgeführte Studirende ertheilt:

a) *Bauschule*: Lehmann, Wilhelm, von Merishausen (Schaffhausen); Weber, Oscar, von Wetziko n(Zürich); Zehnder, Karl, von Zürich.

b) *Ingenieurschule*: Bodde, Gautier, von Batavia; Bury, Camille, von Strassburg; Friedel, Alfred, von Strassburg; Gähwyler, Albert, von Ober-Utzwyl (St. Gallen); Gubser, Robert, von Wallenstadt (St. Gallen); Jackson, William, von Leeds (England); Koller, Gottlieb, von Winterthur; Lüchinger, Albert, von Oberriedt (St. Gallen); Pagan, Alfred, von Genf; Pulszky, Garibaldi, von Budapest; Rechniewski, Wenzeslaus, von Wilna; Winkler, Robert, von Luzern; Zlatescu, Georg, von Ploesci (Rumänien).

c) *Forstwirthschaftliche Abtheilung*: Brosi, Johannes, von Conterns (Graubünden); Christen, Traugott, von Urnenbach (Bern); Jan, Albert, von Payerne (Waadt); Keller, Heinrich, von Truttikon (Zürich); Müller, Jacob, von Löhningen (Schaffhausen); Schwab, Gottfried, von Arch (Bern); von Seutter, Arnold, von Burgdorf (Bern).

d) *Landwirthschaftliche Abtheilung*: Queiroz-Telles, Antonio, von Itu (Brasilien).

Zürcher Quaibrücke. Am 28. dies Nachmittags wurden die mittleren zwei Längsträger der linksseitigen ersten Brückenöffnung zwischen das Widerlager und den ersten Strompfeiler mittelst zwei Schiffen eingefahren und auf die Auflager abgesetzt. — Die Montage-Arbeiten nehmen einen günstigen Verlauf.

An unsere Leser. Verschiedene Mittheilungen mussten wegen Raummangels verschoben werden.

Redaction: A. WALDNER.
Claridenstrasse 30, Zürich.

Einnahmen schweizerischer Eisenbahnen.

NORMALBAHNEN	Be- triebs- länge	Im Februar 1883				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Januar bis 28. Februar 1883				Differenz g. d. Vorjahr		
		Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %	Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %
Centralbahn	323	228 000	425 000	653 000	2 022	+ 53 614	+ 166 + 8,9	458 000	852 000	1 310 000	4 056	+ 83 000 + 257 + 6,8			
Basler Verbindungsb.	5	1 350	14 500	15 850	3 170	+ 4 234	+ 847 + 36,5	2 550	32 300	34 850	6 970	+ 8 713 + 1743 + 33,4			
Aarg. Südbahn	58½	15 000	56 000	71 000	1 224	+ 52 557	+ 832 + 212,3	28 000	110 000	138 000	2 379	+ 103 593 + 1647 + 225,0			
Wohlen-Bremgarten	8	710	550	1 260	157	+ 32	+ 4 + 2,6	1 510	1 100	2 610	326	+ 161 + 20 + 6,5			
Emmenthalbahn	46	12 100	17 200	29 300	637	+ 2 633	+ 57 + 9,8	24 800	33 100	57 900	1 258	+ 3 422 + 74 + 6,3			
Gotthardbahn	267½	245 000	505 000	750 000	2 809	+ 689 601	+ 2081 + 285,9	445 000	935 000	1 380 000	5 168	+ 1 268 518 + 3825 + 284,8			
Jura-Bern-Luzernbahn	351	209 600	278 900	488 500	1 392	+ 51 949	+ 148 + 11,9	422 300	541 800	964 100	2 747	+ 53 730 + 153 + 5,9			
Bern-Luzern-Bahn															
Bödeli-Bahn	9	1 600	2 050	3 650	405	— 131	— 15 — 3,6	3 200	3 300	6 500	722	— 1 107 — 123 — 14,6			
Nordostbahn	541	291 000	617 000	908 000	1 678	+ 67 425	+ 125 + 8,1	595 000	1 262 000	1 857 000	3 432	+ 115 828 + 214 + 6,7			
Zürich-Zug-Luzern	67	45 000	67 000	112 400	1 672	+ 31 493	+ 470 + 39,1	88 500	132 900	221 400	3 304	+ 53 688 + 801 + 32,0			
Bötzigbahn	58	35 500	128 500	164 000	2 828	+ 12 402	+ 214 + 8,2	69 800	251 200	321 000	5 534	+ 14 949 + 258 + 4,9			
Effretikon-Hinwil	23	4 800	7 000	11 800	513	+ 661	+ 29 + 6,0	9 700	13 600	23 300	1 013	+ 780 + 34 + 3,5			
Suisse Occidentale	599	306 000	462 000	768 000	1 282	— 29 697	— 50 — 3,8	635 000	853 000	1 488 000	2 484	— 158 047 — 264 — 9,6			
Bulle-Romont	19	3 785	11 005	14 790	778	+ 1 790	+ 95 + 13,7	7 955	20 335	28 290	1 489	+ 690 + 36 + 2,5			
Tössthalbahn	40	9 657	10 765	20 422	511	+ 60	+ 2 + 0,4	20 040	20 705	40 745	1 018	— 4 260 — 107 — 9,5			
Verein. Schweizerb.	278	190 500	237 400	427 900	1 539	+ 49 458	+ 178 + 13,1	391 000	464 700	855 700	3 078	+ 80 150 + 288 + 10,3			
Toggenburgerbahn	25	10 660	8 060	18 720	749	+ 1 275	+ 51 + 7,3	22 040	15 000	37 040	1 482	+ 1 837 + 73 + 5,2			
Wald-Rüti	7	2 460	2 570	5 030	718	+ 1 023	+ 146 + 25,5	4 930	4 630	9 620	1 374	+ 1 157 + 165 + 13,7			
Rapperswyl-Pfäffikon	4	1 060	280	1 340	335	— 28	— 7 — 2,1	2 480	680	3 160	790	+ 348 + 87 + 12,4			
19 Schweizer Normalb.	2728	1 613 782	2 850 780	4 464 562	1 637	+ 990 351	+ 265 + 19,3	3 231 805	5 547 410	8 779 215	3 218	+ 1 627 150 + 395 + 14,0			
1) 1882 11 km. weniger															
2) " 184 " "															
SPECIALBAHNEN															
Appenzeller-Bahn	15	5 883	5 372	11 255	750	+ 1 584	+ 105 + 16,3	12 103	9 974	22 077	1 472	+ 1 891 + 126 + 9,4			
Arth-Rigibahn															
Lausanne-Echallens	15	3 495	1 190	4 685	312	— 58	— 4 — 1,3	7 658	2 216	9 874	658	— 744 — 50 — 7,1			
Rigibahn (Vitznau)															
Rorschach-Heiden	7	1 650	1 403	3 053	436	+ 645	+ 92 + 26,7	3 266	2 882	6 148	878	+ 1 013 + 145 + 19,8			
Uetlibergbahn	9	1 481	174	1 655	184	— 76	— 8 — 4,2	2 438	444	2 882	320	— 1 709 — 190 — 37,3			
Wädenswil-Einsiedeln	17	4 250	5 050	9 300	547	+ 878	+ 52 + 10,5	8 450	10 450	18 900	1 112	+ 1 798 + 106 + 10,5			
5/7 Schwz. Specialbahnen	63	16 759	13 189	29 948	475	+ 2 973	+ 47 + 11,0	33 915	25 966	59 881	950	+ 2 249 + 36 + 3,9			