

Schweizerisches Bundesblatt.

43. Jahrgang. II.

Nr. 21.

20. Mai 1891.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.

Druck und Expedition der Stämpfli'schen Buchdruckerei in Bern.

Nachtrag

zur

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung,
betreffend den Ankauf von Centralbahnaktien.

(Vom 15. Mai 1891.)

Tit.

Die Kommission des Nationalrathes, welcher unsere Anträge betreffend den Ankauf der Centralbahn überwiesen worden sind, hat den Wunsch ausgesprochen, daß der Bundesrath in Ergänzung seiner Botschaft sich über die Grundsätze ausspreche, nach denen die von dem Bunde zu erwerbenden Eisenbahnen zu verwalten und zu betreiben seien.

Indem wir dieser Einladung nachkommen, erlauben wir uns noch einige weitere Punkte zur Sprache zu bringen, zu deren Erörterung unsere Vorlage Veranlassung geboten hat.

I. Nicht nur in der Presse, sondern auch in amtlichen Kreisen ist die konstitutionelle Frage aufgeworfen worden, ob der Bund überhaupt berechtigt sei, Eisenbahnen zu besitzen und zu betreiben, oder ob nicht das Recht hiezu vorerst auf verfassungsmäßigem Wege geschaffen werden müsse. Wir halten dafür, daß diese Frage durch Art. 23 der Bundesverfassung in ganz klarer Weise entschieden sei. Dieser Artikel, welcher wörtlich aus der Verfassung des Jahres 1848 in die jetzige aufgenommen wurde, lautet folgendermaßen:

„Dem Bunde steht das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen.

„Zu diesem Zwecke ist er auch befugt, gegen volle Entschädigung das Recht der Expropriation geltend zu machen. Die näheren Bestimmungen hierüber bleiben der Bundesgesetzgebung vorbehalten.

„Die Bundesversammlung kann die Errichtung öffentlicher Werke untersagen, welche die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzen.“

Gegenüber dieser Bestimmung kann das Recht des Bundes zum Besitz und Betrieb von Eisenbahnen nur zweifelhaft sein, wenn die Behauptung aufgestellt wird, daß die Eisenbahnen überhaupt nicht als öffentliche Werke gelten können oder daß sie aus besondern Gründen nicht in dem Wortlaut der Bundesverfassung begriffen seien.

Zu der erstern Annahme liegt offenbar kein Grund vor, denn es läßt sich wohl kaum eine Unternehmung denken, welcher der Charakter der Öffentlichkeit und der Gemeinnützigkeit in höherem Maße zukäme, als einer Eisenbahn, zumal in dem Falle, in welchem der Bund den Besitz aller oder doch der hauptsächlichsten Eisenbahnen des Landes erwirbt. Die gegentheilige Auffassung wäre nur dann berechtigt, wenn nachgewiesen würde, daß es im Willen und der Absicht der konstituierenden Behörden und Gewalten gelegen habe, die Eisenbahnen nicht unter die in Art. 21 der Bundesverfassung genannten öffentlichen Werke zu begreifen.

Wir sind der Ansicht, daß sich der Beweis des Gegentheils in strengster Weise führen lasse. Der heutige, oben angeführte Art. 23 der Bundesverfassung wurde in seinem genauen Wortlaut schon von der Revisionskommission der konstituierenden Tagsatzung (1848) vorgeschlagen. In ihrem den Verfassungsentwurf begleitenden Bericht vom 26. April 1848 erklärt die Kommission über diesen die öffentlichen Werke betreffenden Artikel:

„Die Eidgenossenschaft kann auf ihre Kosten öffentliche Werke errichten oder die Errichtung derselben unterstützen und zu diesem Zweck gegen Entschädigung das Recht der Expropriation geltend machen. Bei diesem Artikel hatte man besonders die Einführung von Eisenbahnen im Auge.“

Bei der Berathung des Kommissionsentwurfes durch die Tagsatzung wurde dieser Gesichtspunkt auf's Neue hervorgehoben (Abschied des Jahres 1847, IV. Theil, pag. 184) und die Aufnahme des Artikels mit der Erklärung unterstützt:

„Es werde die Schweiz sich auch in Beziehung auf die Eisenbahnen künftig nicht mehr passiv wie bisher verhalten können;

„sie werde durch die Verhältnisse getrieben, diesem wichtigen Verkehrsmittel größere Aufmerksamkeit zu leihen, wenn sie nicht Gefahr laufen wolle, ihren Transithandel, sowie theilweise auch den Absatz ihrer Waaren zu verlieren etc.“

Obschon sowohl diese Erklärungen als der Wortlaut des unverändert angenommenen Artikels hinlänglichen Anlaß dazu geboten hätten, findet sich nirgends eine Spur davon, daß auch nur die gegentheilige Meinung sich geltend gemacht habe, es dürfen unter dem Ausdruck „öffentliche Werke“ die Eisenbahnen nicht verstanden werden.

Viel wichtiger als das Gesagte ist die Thatsache, daß die sämmtlichen bestehenden Eisenbahnen auf Grund des Art. 23 (Art. 21 der alten Verfassung), d. h. darum zu Stande gekommen sind, weil sie als öffentliche Werke betrachtet und erklärt wurden.

Das Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 enthält in Art. 12 die (mit Art. 6 des alten Gesetzes vom 28. Juli 1852 identische) Bestimmung: „Die Bundesgesetzgebung über die Verpflichtung zur Abtretung von Privatrechten findet auf alle vom Bunde konzessionirten Eisenbahnen ihre Anwendung.“ Und das Expropriationsgesetz (vom 1. Mai 1850) selbst wurde „in Ausführung des Art. 21 der Bundesverfassung“ erlassen und nach Art. 1 anwendbar erklärt, „wenn kraft Art. 21 der Bundesverfassung entweder öffentliche Werke von Bundes wegen errichtet werden oder die Anwendung dieses Bundesgesetzes auf andere öffentliche Werke von der Bundesversammlung beschlossen wird“.

Durch die Anwendung dieser Gesetzesvorschriften sind demnach die sämmtlichen bestehenden Privatbahnen ganz ausdrücklich als „öffentliche Werke“ erklärt und durch die Verleihung des Expropriationsrechtes im Sinne des Art. 23 der Bundesverfassung „unterstützt“ worden. Wir können uns nunmehr wohl des weitern Nachweises als enthoben betrachten, daß die Eisenbahnen auch im Besitze des Bundes öffentliche Werke sind und daß somit auch der Bund das Recht hat, dieselben nicht bloß zu errichten, sondern infolge dessen auch zu erwerben, zu besitzen und zu betreiben; wäre dies nicht der Fall, so würde sich der in allen Konzessionen vorbehaltene Rückkauf als eine sinnlose Maßregel darstellen.

Seit dem Bestande der Bundesverfassung (1848) wurde das Recht des Bundes nie beanstandet und auch bei den sehr erschöpfenden Verhandlungen, die im Jahre 1852 über Staatsbau und Privatbau statt hatten, von den Vertretern des Letztern nie mit einem Worte in Zweifel gezogen, sondern im Gegentheil ausdrücklich anerkannt, wie aus dem Bericht der nationalrätlichen Kommission vom 1. Mai 1852 deutlich

hervorgeht (Bundesbl. 1852, Bd. II, pag. 93). Nur die Pflicht des Bundes, gemäß Art. 21 der Bundesverfassung, Eisenbahnen zu bauen, wurde in Abrede gestellt, ausdrücklich aber zugegeben, „daß allerdings auch dem Bunde die Befugniß zustehe, Eisenbahnen von Bundes wegen zu bauen“, daß es aber zunächst seine Sache sei, die Kantone in ihren mittel- oder unmittelbaren Eisenbahnunternehmungen zu unterstützen.

II. In Bezug auf die Verwaltung und den Betrieb der künftigen Staatsbahnen gehen wir von der Voraussetzung aus, es werde der Erwerb der bestehenden Hauptbahnen nicht auf einmal, sondern in verschiedenen Zeitpunkten und in einer zur Zeit noch nicht absehbaren Reihenfolge stattfinden. Eine rationelle und bleibende territoriale Eintheilung wird bei dieser Annahme erst möglich sein, wenn sämtliche Netze erworben sind; bis zu diesem Zeitpunkt wird dieselbe nach dem jeweiligen Besitzstande wechseln und namentlich auch von dem Umstande abhängen, ob die successiv dem Bund anfallenden Gruppen unter sich zusammenhängen oder durch das Gebiet der noch nicht erworbenen Bahnen getrennt sind. Da mit dem Wechsel des Besitzstandes auch die Organisation der Verwaltung auf das Genaueste zusammenhängt, so kann die definitive Gestaltung dieser letztern zur Zeit unmöglich in Aussicht genommen werden; dagegen wird die auf Grund des wirklich erworbenen Besitzes stattfindende Territorialeintheilung und die darauf gegründete Verwaltungseinrichtung den großen Vorzug besitzen, daß dabei die während der Uebergangsperiode gemachten Erfahrungen sich verwerthen lassen.

Die Richtigkeit dieser Ansicht ergibt sich übrigens von selbst aus der heutigen Sachlage, denn es wird wohl Niemand behaupten wollen, daß die zu erwerbende Centralbahn nach dem für das gesamte künftige Bahnnetz zu erlassenden Gesetz verwaltet werden müsse und deßhalb der Erlaß dieses Gesetzes dem Erwerb der Bahn vorauszu gehen habe.

So lange die Centralbahn der einzige Eisenbahnbesitz des Bundes bleibt, wird der Betrieb derselben unter einer Direktion wie bisan hin fortgehen und an die Stelle des bisherigen Verwaltungsrathes und der Generalversammlung werden eidgenössische Behörden treten. Dabei ist die Möglichkeit gegeben, die öffentlichen Interessen in der weitgehendsten Weise zu berücksichtigen und gleichzeitig auch die bisherige Stellung, welche den Kantonsregierungen, unter denen wir hier die Vertreter von Handel und Verkehr verstehen, in der Verwaltung eingeräumt war, in eine ernsthafte und wirksame umzuändern. Diesen beiden Rücksichten suchten wir durch unsern an die nationalrätliche Kommission ge-

richteten Antrag gerecht zu werden, welcher die oberste Leitung und Ueberwachung der Verwaltung und des Betriebes der Centralbahn dem Bundesrath unterstellt und einen aus 19 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath vorsieht, in welchem der Bund mit 13 und die Territorialkantone des Bahnnetzes mit 6 Mitgliedern vertreten sind. Der Betrieb würde von einer Direktion besorgt, in welche zufolge Art. 5 des mit der Centralbahn abgeschlossenen Vertrages die jetzigen Direktionsmitglieder einzutreten berechtigt sind.

Wir geben gerne zu, daß diese Vorschläge, welche jedenfalls den Vorzug der Einfachheit haben, mannigfache Modifikationen zulassen und daß es auch keinerlei Schwierigkeit hat, über die Organisation und die Verrichtungen der für die Centralbahn bestimmten Behörden ein Gesetz zu erlassen, wobei aber nicht zu übersehen ist, daß ein solches Gesetz wieder abgeändert werden müßte, sobald eine neue Bahn erworben wird oder auch nur eine Betriebsfusion in's Werk gesetzt werden wollte.

Die Ansicht, daß dem Ankauf der Centralbahn oder sogar demjenigen der Aktien unter allen Umständen ein Eisenbahnorganisationsgesetz voranzugehen habe, ist denn auch in der nationalrätlichen Kommission nicht geltend gemacht, wohl aber der, unsern eben ausgesprochenen Anschauungen nicht widersprechende Antrag gestellt worden, es habe der Bundesrath spätestens bis zu dem Zeitpunkte der Erwerbung eines weitem Bahnnetzes der Bundesversammlung ein allgemeines Bundesgesetz betreffend die Verwaltung und den Betrieb der Bundesbahnen vorzulegen, durch welches die auf die Centralbahn bezüglichen provisorischen Bestimmungen aufgehoben werden.

Von Seite der kaufmännischen Gesellschaft Zürich wurde unserm Eisenbahndepartement mitgetheilt, daß in der Generalversammlung dieser Gesellschaft eine freie Besprechung in Bezug auf die Verstaatlichung stattgefunden habe, wobei es als wünschbar gehalten worden sei, daß ein Gesetzesentwurf über die Organisation des Staatsbetriebes vor dem Ankauf der Centralbahn ausgearbeitet werde (Beilage Nr. I). Eine nähere Begründung dieses Wunsches ist uns nicht übermittelt worden, wohl aber eine weitere in dieser Versammlung geäußerte Ansicht, welche beweist, wie schwer es hält, ein Gesetz zu erlassen, bevor die Möglichkeit seiner Anwendung, nämlich der Besitz der Bahnen, gesichert ist. Diese Ansicht ging nämlich dahin, es sollte eine achte Bundesrathsstelle speziell für das Eisenbahndepartement geschaffen und die Generaldirektion nach Zürich als dem Hauptcentrum für Handel und Industrie verlegt werden. Wenn die Bundesversammlung dieser Ansicht und dem gleichzeitig geäußerten Wunsch nach einem vorgängig zu erlassenden Gesetze beitreten wollte, so würde

daraus folgen, daß der Sitz der „Generaldirektion“ der Centralbahn, welche auf unbestimmte Zeit die einzige Bundesbahn sein wird, aus dem Bahngebiet weg von Basel nach Zürich verlegt würde, eine Maßregel, welche Ihnen der Bundesrath selbst nach Verstärkung um ein achttes Mitglied wohl kaum vorschlagen könnte.

Zu ähnlichen Mißgriffen müßte jede Gesetzgebung führen, welche sich damit befaßt, Verhältnisse zu ordnen, die erst in das Leben treten, wenn das staatlich noch gar nicht anerkannte Postulat der Verstaatlichung verwirklicht sein wird, und deren successive Gestaltung zur Zeit von Niemandem vorausgesehen werden kann. Diese Auffassung haben denn auch alle andern Staaten getheilt, in welchen in neuerer Zeit Privatbahnen zu eigenem Besitz und Betrieb übernommen worden sind, obschon es auch dort nicht an Stimmen fehlte, welche verlangten, daß die Organisation dem Bestand der zu organisirenden Einrichtung vorausgehe.

Diese legislatorischen Betrachtungen schließen es nun aber keineswegs aus, schon heute die allgemeinen Fragen zu besprechen, welche für die künftige Eisenbahngesetzgebung in Betracht fallen. Eine solche Besprechung der wichtigsten Punkte hat schon in unserer Botschaft vom 21. März d. J. stattgefunden und wir haben dieselbe nach dem Wunsche der nationalrätlichen Kommission hier nur weiter zu führen und zu ergänzen.

Dabei schließen wir an die Bemerkung der kaufmännischen Gesellschaft in Zürich an, welche sich „die Form der Organisation“ des Staatsbetriebes „nicht centralisirt denkt, sondern soweit decentralisirt, als es mit einem einheitlichen Betrieb vereinbar ist“. Wir pflichten diesem Grundsatz im vollen Maße und in dem Sinne bei, daß sich der Staat, und zwar der Bund wie die Kantone, nur soweit in den Betrieb der Bahnen einzumischen haben, als die Aufsicht über die Vollziehung der daherigen Gesetze es nöthig macht, und daß daher die Behörden, denen der Betrieb der Bahnen obliegt, möglichst selbstständig zu stellen sind. Wir können diesen Gedanken bestimmter und anschaulicher zum Ausdruck bringen, indem wir erklären: der Eisenbahnbetrieb ist in den Händen des Staates wie in denjenigen der Privatgesellschaften eine Industrie, für welche der Staat die Organisation und die allgemeinen Vorschriften durch das Gesetz aufstellt, während der Betrieb der Industrie vollständig den Sachverständigen überlassen bleibt, welche zur Leitung und Ausführung bestellt sind. Dieser Grundsatz ist nicht erst zu proklamiren und aufzustellen; er ist von dem Bunde seit seinem Bestand in der Post- und Telegraphenverwaltung mit so gutem Erfolge angewandt worden, daß wohl kaum eine Bundesbehörde auf den Gedanken kommen wird, denselben aufzugeben.

Neben diesem allgemeinen Prinzip, das im Eisenbahnbetriebe herrschen soll, kommt wesentlich die Frage der Organisation in Betracht. Wenn wir auf dieselbe eintreten, kann es nur unter der Annahme geschehen, daß sämtliche Normalbahnen der Schweiz verstaatlicht seien. Die bis zur Verwirklichung dieser Annahme eintretenden Zwischenzustände können sich so mannigfach gestalten, daß bei unserer theoretischen Betrachtung davon abgesehen werden muß.

1. Territorialeintheilung. Es ist von Werth, von vornherein festzustellen, daß weder von amtlicher noch unseres Wissens überhaupt von irgend einer Seite je die Behauptung ausgesprochen worden ist, es sei der Betrieb der gesamten schweizerischen Bahnen von einer einheitlichen centralen Amtsstelle aus zu leiten. Unsere süddeutschen Nachbarstaaten sind in dieser Weise organisirt und leisten den Beweis, daß allerdings auch bei diesem System ein dem Lande gedeihlicher Betrieb möglich ist. Gleichwohl halten wir dasselbe für unsere Verhältnisse nicht für geeignet und haben schon in unserm Berichte vom 21. März die Ansicht begründet, daß das Gebiet der Eidgenossenschaft in Kreise einzutheilen sei, in denen der Eisenbahnbetrieb unter Beachtung der allgemeinen Gesetze von Kreisdirektionen selbstständig geleitet wird. Wenn die Bestimmung der Zahl und des Sitzes dieser Direktionen mit Recht als schwierig betrachtet wird, so liegt die Schwierigkeit nicht in der legislatorischen Aufgabe, indem sich eine Reihe von Lösungen darbieten, von denen alle den wirklichen, leicht erkennbaren Bedürfnissen des Verkehrs genügen würden; die Schwierigkeit liegt vielmehr in den vielfachen Lokalansprüchen, welche, wie die Erfahrung lehrt, nicht selten dem allgemeinen Landesinteresse hemmend und störend entgegenreten. Diese Schwierigkeiten werden ohne Zweifel auftauchen und müssen auch gelöst werden, sobald einmal der Bund mehrere Bahnnetze erworben hat; heute, wo es sich um den Erwerb einer einzelnen Bahn handelt, bei der weder Territorial- noch Sitzfragen vorliegen, sind sie nicht vorhanden, und es hieß den Erwerb dieser ersten Bahn ohne Noth und ohne Nutzen erschweren, wenn derselbe von der Entscheidung von Streitigkeiten abhängig gemacht würde, die thatsächlich noch gar nicht entstanden sind. Wir halten daher dafür, daß bei der heutigen Sachlage auf die Territorial- und Sitzfrage nicht weiter einzutreten sei, und sprechen uns über

2. die Vorrichtungen und Befugnisse der Kreisdirektionen aus. Es liegt in der Natur der Sache, daß diesen Behörden im Wesentlichen derselbe Wirkungskreis zuzuweisen wäre, in welchem die heutigen Direktionen der Privatbahnen thätig sind, nebst einem Theil der Vorrichtungen, welcher zur Zeit den Verwaltungsräthen obliegt. Unter dem Vorbehalt der Rechte der Staats-

behörden, von denen sofort die Rede sein wird, liegt die Verwaltung und der Betrieb der Bahnen ganz in den Händen der Kreisdirektionen. Ihre Verrichtungen lassen sich schematisch in folgender Weise darstellen:

A. Allgemeine Verwaltung.

- a. Reglementarische Einrichtung aller Dienstzweige.
- b. Organisation des Personellen.
- c. Rechnungs- und Kassenwesen. Jahresrechnungen und -Berichte.
- d. Verkehr mit fremden Bahnen.
- e. Vorschläge und Gutachten an die Oberbehörden in Gesetzgebungs- und Verwaltungssachen.

B. Betriebsverwaltung.

- a. Leitung des Betriebsdienstes im Allgemeinen.
- b. Fahrpläne.
- c. Tarife.
- d. Verfügung über das Betriebsmaterial, Beschaffung desselben. Werkstätten. Materialvorräthe.
- e. Erledigung der aus dem Betrieb entstehenden Rechtsgeschäfte.

C. Bauwesen.

- a. Vorschläge, Berechnungen und Devisen für neue Bahn- oder Hochbauten.
- b. Aufsicht über die bestehenden Einrichtungen.
- c. Ausführung beschlossener Neubauten. Prüfung der Baurechnungen.
- d. Verträge über Lieferungen aller Art.

3. Als Centralstelle ist durch das Organisationsgesetz des Bundesrathes das Eisenbahndepartement bezeichnet. Bei der obigen Umschreibung der Kompetenzen der Kreisdirektionen würde dem Departement in Bezug auf den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen ziemlich genau dieselbe Stellung zufallen, welche es gegenüber der Post- und Telegraphenverwaltung einnimmt. Seine Thätigkeit würde sich sonach auf die in diesem Gebiet nöthigen legislatorischen Arbeiten, auf die administrativen Vorlagen an den Bundesrath und die Bundesversammlung, auf die Vollziehung der Gesetze im Allgemeinen, auf die Ueberwachung der gesamten Verwaltung und die Erledigung von Anständen, die sich bei den untern Behörden ergeben, beschränken.

4. Der Eisenbahnrat. Wir halten es als dringend geboten, neben den genannten Behörden noch eine neue zu schaffen, durch welche namentlich die Verbindung des Gewerbes und des Handels mit den Eisenbahnen hergestellt werden soll. Es ist eine der bedenklichsten Seiten des Privatbahnwesens, daß in einem Lande, in welchem das Volk insgesamt oder durch seine Vertreter bei allen öffentlichen Fragen mitzusprechen hat, und in welchem der Personen- und Güterverkehr einer der wichtigsten Faktoren des gemeinen Wohles geworden ist, die Repräsentanten der Handels- und Industrieinteressen von jeder Einwirkung auf Verwaltung und Betrieb der Bahnen ausgeschlossen sind. In dieser Beziehung sind wir von fremden Staaten schon längst überholt, und es ist angezeigt, daß wir uns die Erfahrungen derselben zu Nutze machen.

In Preußen, wo die Eisenbahnräthe zuerst eingeführt wurden, besteht ein allgemeiner Landeseisenbahnrat und daneben für jede Eisenbahndirektion (deren Bezirke meistens größer sind, als die Schweiz) ein Bezirkseisenbahnrat. Die Mitglieder des letztern werden durch die von der Regierung bezeichneten Landwirthschafts-, Handels- und Industrievereine ernannt; die Mitglieder des Landeseisenbahnrates theils von der Regierung, theils von den Bezirkseisenbahnräthen aus den Vertretern der bei den Eisenbahnen zunächst betheiligten Kreise. Der Landeseisenbahnrat wählt sodann einen beständigen Ausschuß.

Die preußischen Eisenbahnräthe haben nur beratende Stimme. Es sind ihnen zur Berathung vorzulegen:

1. alle Tarifvorschriften und Güterklassificirungen;
2. Ausnahme- und Differentialtarife;
3. Betriebs- und Bahnpolizeireglemente;
4. die Fahrpläne.

Ferner haben dieselben das Recht, selbstständige Anträge zu stellen und von der Direktion Erhebungen und Gutachten zu verlangen.

Diese Einrichtung hat sich, wie zu erwarten war, als eine sehr erfolgreiche erwiesen, und es liegt auf der Hand, daß sie auch in dem schweizerischen Bahnwesen viele Uebelstände beseitigen und ebenso viele Fortschritte und Verbesserungen in's Leben rufen würde. Immerhin müßte sie für unsere Verhältnisse in verschiedener Beziehung modifizirt werden. Was vorerst die Organisation anbelangt, so erschiene es als angemessen, jeder Kreisdirektion einen Eisenbahnrat zuzutheilen, der seine Kompetenzen im Interesse des betreffenden Kreises auszuüben im Falle wäre; aus den vereinigten Kreiseisenbahnräthen ließe sich ein schweizerischer Eisenbahnrat

zur Berathung und Erledigung der gemeinsamen und allgemeinen Fragen bilden, ohne daß hiezu die Errichtung einer besondern Behörde nothwendig wäre.

Was die Wahl der Mitglieder anbelangt, so spricht sich der kaufmännische Verein von Zürich dahin aus, daß in erster Linie Vertreter der Industrie, des Handels und der Landwirthschaft Berücksichtigung zu finden hätten, und daß keinesfalls den Kantonen ein Uebergewicht zugestanden werden dürfte. Wir können unsererseits nicht einsehen, daß in dieser Beziehung ein Gegensatz bestehe. Die Kantone sind zunächst zur Vertretung der Industrie, des Handels und der Landwirthschaft berufen und haben deßhalb einen wohlbegründeten Anspruch darauf, daß diese Interessen im Eisenbahn-rath zur Vertretung kommen und daß sowohl bei der Wahlart als der Zusammensetzung dieser Behörde darauf Rücksicht genommen werde.

Wenn die kaufmännische Gesellschaft den Wunsch ausspricht, es möchte der von dem Bundesrath für die provisorische Organisation der Centralbahn vorgeschlagene Verwaltungsrath als Eisenbahn-rath gestaltet und nicht bloß aus Angehörigen der Centralbahn-kantone bestellt werden, so haben wir unsererseits nichts hiegegen einzuwenden.

Im Weitern wird bei der Einführung dieser neuen Institution zu untersuchen sein, ob der Eisenbahn-rath auf die beratthende Stellung, die ihm in Deutschland angewiesen ist, zu beschränken sei, oder ob eine Erweiterung seiner Befugnisse einzutreten habe. Es ließe sich diese letztere in mehrfacher Weise denken. So könnte wohl ohne Anstand die Prüfung und die Beaufsichtigung des Rechnungswesens, eine kontrolirende Stellung bei Lieferungen etc. dem Eisenbahn-rathe oder einem Ausschuß desselben übertragen werden. Insbesondere wäre zu untersuchen, ob nicht auch ein Theil der Wahlen der Eisenbahnbeamten demselben anheimzustellen sei. Wenn es auch im Interesse der Sache unbedingt erforderlich ist, daß dem Bundesrath die Wahl der obersten Eisenbahnbeamten vorbehalten bleibe, so ist dieses in Bezug auf die große Mehrzahl der Uebrigen durchaus nicht der Fall, und es kann die Befürchtung, als ob die Verstaatlichung der Bahnen und die Wahl der Beamten durch die Bundesbehörden einen ungebührlichen politischen Einfluß zur Folge haben werde, von voruherein beseitigt werden.

Wir glauben mit diesen Bemerkungen diesen Theil des Berichtes schließen zu können. Derselbe enthält keine Vorschläge, leistet aber immerhin auf's Neue den Nachweis, daß für den Bund, sobald er die schweizerischen Bahnen besitzen wird, weder recht-

liche noch faktische Schwierigkeiten vorliegen, die Verwaltung und den Betrieb derselben zu übernehmen, und daß die Staatsbahnen im Stande sind, dem Lande Vortheile zu bieten, welche der Privatbetrieb nicht zu bieten im Stande ist. Die Organisation der Staatsbahnen wird nicht bloß einfacher sein, als die jetzige, und dadurch sehr bedeutende Ersparnisse ermöglichen, sondern auch — was wenigstens ebenso hoch anzuschlagen ist — das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel mit den Volkskreisen, welche zunächst darauf gewiesen sind, in lebendige und belebende Beziehung bringen.

III. In der Botschaft vom 21. März 1891 ist der Nachweis geleistet, daß der durchschnittliche Reinertrag der Centralbahn in den Jahren 1885—1889 sich für die einzelne Aktie auf den Betrag von Fr. 31. 40 stellt. Seither sind die Resultate des Jahres 1890 ermittelt worden und in den Beilagen Nr. II und III mit den Ergebnissen der vier vorhergehenden Jahrgänge 1886—1889 zusammengestellt. Nach dieser Rechnung erhöht sich der Durchschnittsertrag von Fr. 31. 40 auf Fr. 33. Da aber in der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1890 ein Aktivposten von Fr. 400,000 enthalten ist, der in den künftigen Rechnungen ausfallen wird, indem derselbe von einer übrigen durchaus gerechtfertigten Hörschätzung von Werthschriften herrührt, so bringen wir denselben in Abzug, wodurch sich der obige Reinertrag von Fr. 33 per Aktie um 80 Cts. verringert und somit auf Fr. 32. 20 zu stehen kommt, was gegenüber dem vom Bunde zu bezahlenden Zins von Fr. 29. 47 einen Ueberschuß von Fr. 2. 73 ergibt.

Wir wollen aus dieser Vermehrung keinerlei voreilige Schlüsse ziehen; immerhin bestätigt dieselbe den in unserm ersten Bericht ausgesprochenen Satz, es liege keinerlei Grund zu der Annahme vor, daß unter normalen Verkehrsverhältnissen die Einnahmen der Centralbahn, ganz abgesehen von den bei der Verstaatlichung vor auszusehenden Ersparnissen, hinter diejenigen der fünf Rechnungsjahre zurückgehen werden. Wir wiederholen auch hier wieder, daß unsere Schätzung auf zahlenmäßigen Thatsachen beruht und mit den Börsenkursen nichts zu thun hat; die Börse taxirt den Werth der Aktie nach der muthmaßlichen Dividende und nicht nach ihrem innern bleibenden Werth. Wir erlauben uns hier ein Beispiel zum Beweise dafür anzuführen, wie sehr diese beiden Schätzungen verschieden sind und welche Folgen es nach sich zieht, wenn diese Verschiedenheit übersehen wird. Als im Jahr 1886 der Bundesrath den Kauf der Nordostbahn um Fr. 500 per Aktie, verzinslich zu $3\frac{1}{2}\%$, abschloß, fand die unzweideutige Mehrheit der Stimmen, welche sich über dieses Geschäft aussprachen, diesen Preis viel zu hoch unter Berufung auf die unbestreitbare Thatsache, daß die

Aktien an der Börse während längerer Zeit nur die Hälfte dieses Preises bezahlt worden seien. Der Umstand, daß die Nordostbahn während dieser Zeit den größeren Theil der Reineinnahmen zu Amortisationen, d. h. zur Vermehrung ihres Vermögens verwendet hatte, blieb unbeachtet, und der wahre Werth fand keine Berücksichtigung. Die Beilage Nr. IV gibt über diese Verhältnisse allen wünschbaren Aufschluß. Es ergibt sich daraus, daß die dem Börsenwerth zu Grund liegende Dividende allerdings nur 1,5 % betrug, während der wirkliche Ertrag der Aktie sich schon damals auf rund 4 % oder Fr. 20 per Aktie stellte und demnach dem Bund gegenüber seiner Ausgabe von Fr. 17. 50 ($3\frac{1}{2}$ % von Fr. 500) einen Gewinn von Fr. 2. 50 abgeworfen hätte. Seit dem Jahr 1886 wäre dieser Gewinn sehr wesentlich gestiegen.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß der wirkliche Ertrag einer Bahn den richtigen Maßstab für die Bestimmung ihres Kaufwerthes bildet. Neben demselben kommt, wenn auch erst in zweiter Linie, der Zustand und der Werth ihres materiellen Bestandes in Betracht. In dieser Beziehung gibt der Bericht der technischen Abtheilung des Eisenbahndepartementes, den wir hier in seinem Wortlaut folgen lassen, alle erforderliche Auskunft.

Die schweizerische Centralbahn umfaßt folgende Linien:

	Baulänge. Km.
St. Ludwig-Basel-Olten-Bern-Thörishaus	121,800
Wylerfeld-Scherzligen	29,287
Olten-Aarau	12,740
Aarburg-Luzern	51,181
Olten-Solothurn-Biel	59,375
Herzogenbuchsee-Solothurn-Bußwyl	33,256
Zofingen-Suhr	16,185
Suhr-Aarau (zur Hälfte)	1,752
Verbindungsbahn (Centralbahnhof-Badischer Bahnhof) . .	3,754
Pratteln-Schweizerhalle	1,598
Total eigenes Netz	<u>330,348</u>

Ueberdies besitzt die Centralbahn gemeinschaftlich mit der Nordostbahn die Linien:

Pratteln-Brugg (Bötzbergbahn)	} Anteil $\frac{1}{2}$	48,086
Rupperswil-Rothkreuz-Immensee		47,529
Brugg-Hendschikon		9,942
Wohlen-Bremgarten, Anteil $\frac{2}{5}$		6,620
Total Gemeinschaftslinien		<u>112,177</u>

Baulänge.
Km.

Auf den genannten Linien sind zweigeleisig die Strecken:

St. Ludwig-Basel-Olten-Herzogenbuchsee	71,264
Zollikofen-Bern	7,666
Olten-Aarau	12,740
	91,670

Im Unterbau zweispurig angelegt (exkl. Eisenkonstruktion der Brücken) sind außerdem die Strecken:

Herzogenbuchsee-Zollikofen	31,375
Bern-Thörishaus	10,995

sodann:

Pratteln-Brugg (Gemeinschaftsbahn, Antheil $\frac{1}{2}$) . . .	48,086
	90,456

Auf den Strecken Olten-Neu Solothurn und Neu Solothurn-Bußwyl ist der Grunderwerb für die zweite Spur gemacht und bei Anlage von parallelen Wegen und Gewässerkorrekturen auf die Verbreiterung des Bahnkörpers Rücksicht genommen. Bedeutendere Objekte, wie Aarebrücken und Emmenbrücke, sind im Mauerwerk zweispurig erstellt.

Ueber den Zustand der aufgezählten Linien ist Folgendes anzuführen:

Unterbau.

Die Linien der Centralbahn durchziehen im Allgemeinen ein günstiges Terrain; sie liegen vorherrschend in der ebenen Thalsole oder in einem sonst ziemlich flachen Gelände. Die Anlage ist deshalb auch eine verhältnißmäßig einfache.

Einige Strecken, wie diejenige über den Hauenstein (Sissach-Olten), sowie die Strecken Stein-Brugg der Bötzbeargbahn und Muri-Rothkreuz-Immensee der aargauischen Südbahn, sind vorwiegend an der Lehne erstellt. Das Terrain ist immerhin auch hier für die Bahnerhaltung günstig und sind — wie überhaupt auf dem ganzen Netz — wesentliche Störungen durch Naturereignisse wenig zu befürchten.

Der Unterhalt des Bahnkörpers kann ein ganz befriedigender genannt werden.

Wesentlichere Mängel, die sich mit der Zeit eingestellt, sind in den letzten Jahren zum großen Theil behoben worden: So sind Profilverengerungen, welche im Hauenstein-Tunnel (2495^m Länge) infolge von Druckerscheinungen entstanden, durch Rekonstruktion des betreffenden Mauerwerks in der Hauptsache beseitigt worden. Für den Betrieb durch den Tunnel, welcher infolge der genannten Arbeiten während längerer Zeit nur auf einem Geleise stattfinden konnte, werden nun wieder beide Geleise benutzt.

An mehreren größern Objekten hat das Mauerwerk theilweise durch Verwitterung gelitten, oder es sind infolge Dilatation der Eisenkonstruktion etwelche Verschiebungen an und unter den Auflagern mehrerer Brücken eingetreten. Die bezüglichlichen Mängel sind ebenfalls zum großen Theil beseitigt worden. Es bleibt noch die Rekonstruktion beschädigten Mauerwerks am Rünfliger-Viadukt (Strecke Sissach-Olten), sowie an einer Anzahl kleinerer Objekte auszuführen.

Bei einer größern Anzahl kleiner Brücken sind die hölzernen Träger durch eiserne ersetzt, ebenso die hölzernen Langschwellen auf den größern Brücken gegen solche aus Eisen ausgewechselt worden.

Auf Verbesserung der Beschotterung — ein wichtiger Faktor für den Geleiseunterhalt — wurde in den letzten Jahren viel verwendet.

Hieher kann auch gerechnet werden die Beseitigung der die Schotterbettung einfassenden Erdbankette.

Oberbau.

In Bezug auf den Zustand des Oberbaues auf den von der Centralbahn betriebenen Linien ist hervorzuheben, daß 54 % der Gesamtlänge der durchgehenden Hauptgeleise mit eisernen Schwellen versehen sind (Mittel der Hauptbahnen 28,7 %). Für die Hauptgeleise der Linien Basel-Olten-Bern, Olten-Aarau und Aarburg-Luzern steigt der Prozentsatz für eiserne Schwellen auf 71—100 %. Im Uebrigen liegen Eisenschwellen und Weichholzschwellen gemischt in der Bahn zum großen Theil mit Unterlagsplatten versehen.

Mit Stahlschienen des normalen Profils von 130 mm. Höhe und 37 kg. Gewicht per Meter sind circa 50 % der Hauptgeleise des Netzes erstellt (Mittel der Hauptbahnen 63,8 %). Für die Linien Basel-Olten und Olten-Aarau und Aarburg-Luzern erhebt sich dieser Prozentsatz auf 60—88 %.

Die Eisenschienen sind zum größten Theil ebenfalls von dem erwähnten Profil (130 mm. und 37 kg.).

Der Zustand der Schienen kann als ein guter bezeichnet werden.

Nachzutragen ist noch, daß auf der Bötzberrgrrh (Pratteln-Brugg) die Stahlschienen 86 % der Gesamtlänge des Hauptgeleises ausmachen und eiserne Schwellen auf 53 % dieser Länge liegen.

Die Weichen und Kreuzungen der Hauptgeleise bestehen im Allgemeinen aus neuern kräftigen Typen. In den Ausweich- und Nebengeleisen gehören circa 75 % der Weichen und Kreuzungen ebenfalls der neuern Type an. Ein kleiner Theil ist noch vom ganz alten, schwachen Profil.

Stationen und Hochbauten.

Die Stationen der Centralbahn sind sämmtlich mit Ausweichgeleisen versehen. Auch die übrige Ausrüstung der Stationen ist ziemlich vollständig.

Der Unterhalt der Hochbauten gibt zu besondern Aussetzungen nicht Anlaß.

Zu betonen ist die verhältnißmäßig große Zahl an geräumigen Wärterhäusern längs den Linien der Centralbahn. Auf dem eigenen Netz inklusive aargauische Südbahn entfällt ein Haus auf 2,4 km. Bahnlänge.

Signale etc.

In Bezug auf Ausrüstung der Bahn mit Signalen ist Folgendes anzubringen:

Deckungssignale bestehen mit wenig Ausnahmen auf allen Stationen.

Streckenläutewerke sind auf den Hauptlinien Basel-Olten-Bern-Thörishaus, Olten-Aarau und Aarburg-Luzern erstellt; ferner auf Wylerfeld-Gümligen, Uttigen-Scherzligen, Basler Verbindungsbahn und Rothkreuz-Immensee.

Von den seit 10 Jahren auf den schweizerischen Bahnen zur Einführung gelangten Verriegelungen zwischen Weichen und Signalen sind 57 % aller Stationen ausgerüstet. Nach der Gotthardbahn steht die Centralbahn in diesem Punkte obenan.

Betreffend Bahnabschluß ist zu bemerken, daß circa 76 % der doppelten Bahnlänge eingefriedigt sind. Die Konstruktion der Barrieren hat bei einer großen Zahl von Straßen- und Wegübergängen eine wesentliche Verbesserung erfahren.

Rollmaterial.

Ueber den Bestand des Rollmaterials geben folgende Zahlen, auf die Verhältnisse im Jahr 1889 basirt, Auskunft.

Lokomotiven. Anzahl der vorhandenen 101.

Davon im Dienst (Winter 1889/90)	70	oder	69,3 %
„ disponibel	13	„	12,9 %
„ in Reparatur	18	„	17,8 %

Bei den sämtlichen Hauptbahnen sind vorhanden 576 Lokomotiven.

Davon im Dienst . .	416	oder	72,2 %
„ disponibel . .	69	„	11,9 %
„ in Reparatur . .	91	„	15,9 %

Lokomotivbestand der Centralbahn per Bahnkm. = 0,264

„ „ Hauptbahnen „ „ = 0,219

Mittlere Leistung der Lokomotiven S.-C.-B. = 37 084 km.

„ „ „ „ der Hauptbahnen = 35 664 km.

Personenwagen. Die Anzahl der Personenwagen der S.-C.-B. beträgt 225 mit 12 483 Sitzplätzen.

Auf den Bahenkilometer entfallen 32,59 Sitzplätze.

Das Mittel der Hauptbahnen beträgt . . . 27,56 „

Die mittlere Leistung des Personenwagen-Parks der Centralbahn betrug 25 166 Achskilom.

Das Gleiche bei sämtlichen Hauptbahnen 26 466 „

Gepäck- und Güterwagen. An solchen waren bei der S.-C.-B. vorhanden 1676 oder per Bahnkilometer . 8,75 Achsen.

Das Mittel der Hauptbahnen beträgt 6,87 „

Die mittlere Leistung betrug 13 006 Achskilometer.

Bei allen Hauptbahnen 13 004 „

Aus obigen Zahlen ergibt sich, daß der Rollmaterialpark der Centralbahn punkto Bestand dem Mittel des gesamten Parks der schweizerischen Hauptbahnen entspricht und im Allgemeinen eher über demselben steht.

Wie im Geschäftsbericht schon ausgeführt ist, ist bei den Hauptbahnen allgemein auf eine Vermehrung im Rollmaterialpark Bedacht zu nehmen, woran auch die Centralbahn Theil zu nehmen hat.

Der Unterhalt des Rollmaterials bei der Centralbahn gibt zu besondern Bemerkungen nicht Anlaß.

Mit kontinuierlichen Bremsen war das Rollmaterial der Centralbahn zu Ende 1890 in folgendem Umfange ausgerüstet:

Lokomotiven	85,7 %	(Mittel der Hauptbahnen	85,1 %)
Personenwagen	47,7 %	(" " "	32,7 %)
Gepäckwagen	79,2 %	(" " "	43,9 %)

Die Dampfheizung ist eingerichtet an 32,5 % der Personenwagen (Mittel der Hauptbahnen 26,2 %).

In Summa kann gesagt werden, daß die Centralbahn in Bezug auf Anlage und Ausrüstung, sowie hinsichtlich des laufenden Unterhaltes, mit zu den ersten schweizerischen Hauptbahnen gezählt werden kann.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 15. Mai 1891.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

Zürich, den 2. Mai 1891.

An das Tit. Schweizerische Post- und Eisenbahndepartement
Bern.

Hochgeehrter Herr Bundesrath!

Die „kaufmännische Gesellschaft Zürich“ hat in ihrer Generalversammlung vom 30. April die Frage der Verstaatlichung der Eisenbahnen mit besonderer Berücksichtigung der Verkehrsinteressen des Kantons Zürich zum Gegenstand einer freien Besprechung gemacht. Und da es uns bekannt ist, daß Sie, hochgeehrter Herr Bundesrath, gegenwärtig damit beschäftigt sind, die Frage der künftigen organisatorischen Gestaltung des Staatseisenbahnbetriebs einer einläßlichen Untersuchung zu unterwerfen, um zu Handen der Bundesversammlung eine Nachtragsbotschaft auszuarbeiten, beehren wir uns, Ihnen — dem Auftrage der Versammlung gemäß — das Ergebnis der Verhandlungen zur gutfindenden Berücksichtigung in Kürze mitzutheilen.

In Bezug auf das Prinzip der Verstaatlichung war man getheilter Ansicht. Immerhin wurde hervorgehoben, daß die gegenwärtig im Eisenbahnwesen bestehenden Verkehrsverhältnisse eine Aenderung im Sinne der Vereinheitlichung des Betriebes absolut nothwendig machen. Auch wurde von einigen Seiten betont, daß wir nur durch das Mittel der Verstaatlichung dazu gelangen können, ungefähr in der gleichen Zeit wie die uns umgebenden Staaten die Eisenbahnschuld zu amortisiren und zugleich schon von Anfang an dem Handel und der Industrie durch entsprechende Erleichterungen im Verkehr die Konkurrenz mit dem Auslande zu ermöglichen.

Für den Fall der Anhandnahme der Verstaatlichung hielt man es für wünschbar, daß ein Gesetzesentwurf über die Organisation des Staatsbetriebes ausgearbeitet werde, bevor auf den Ankauf der Centralbahn eingetreten würde. Die Form dieser Organisation denkt man sich nicht centralisirt, sondern so weit decentralisirt, als es mit einem einheitlichen Betrieb vereinbar ist.

Von einer Seite wurde auch die Ansicht ausgesprochen, es sollte eine achte Bundesrathsstelle speziell für das Eisenbahndepartement geschaffen werden und die Generaldirektion nach Zürich, als dem Hauptcentrum für Handel und Industrie, verlegt werden.

Besonderes Gewicht wurde darauf gelegt, daß der Eisenbahn-rath in der Weise zusammengesetzt werde, wie es die bundes-räthliche Botschaft vom 21. März in Aussicht stellt; daß demnach in erster Linie Vertreter der Industrie, des Handels und der Land-wirthschaft darin Berücksichtigung fänden und daß keinesfalls den Kantonen ein Uebergewicht zugestanden würde.

Schließlich wurde sehr bestimmt der Wunsch ausgesprochen, es möchte dieser Grundsatz schon jetzt bei dem eventuell für die Centralbahn in Aussicht genommenen Verwaltungsrathe seine Anwendung finden und demselben nicht — wie es der h. Bundesrath zu beabsichtigen scheine — blos ein lokaler, sondern ein allgemein schweizerischer Charakter gegeben werden, so daß auch Zürich, beziehungsweise die Ostschweiz darin eine ihren Verkehrsinteressen entsprechende Vertretung erhielte.

Genehmigen Sie, hochgeehrter Herr Bundesrath, auch bei diesem Anlässe die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung und Ergebenheit.

Kaufmännische Gesellschaft Zürich,

Der Präsident:

C. Cramer-Frey.

Der Sekretär:

Richard.

Schweizerische Centralbahn.

Beilage II.

080

Betriebsrechnung für die Jahre 1886—1890.

(Die Gemeinschaftsbahnen figuriren hier nur mit dem jährlichen Nettoertrag.)

Rechnungsrubriken.	Ergebnisse der einzelnen Jahre.					Durchschnitts- ergebnisse per Jahr.
	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	
Einnahmen.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Saldo vom Vorjahr	351,149	299,562	299,167	344,687	470,306	352,974
Transporteinnahmen (excl. Gemeinschaftsbahnen)	11,203,803	11,652,475	12,107,304	12,841,604	13,143,579	12,189,753
Antheil am Ertrag der Gemeinschaftsbahnen	642,044	659,445	698,896	873,002	854,551	745,587
Zuschüsse aus den Spezialfonds	1,291,862	1,072,742	972,030	978,569	1,060,513	1,075,143
Ertrag verfügbarer Kapitalien etc.	254,530	249,611	296,941	297,437	631,035	345,911
Zuschüsse aus dem Amortisationsfonds	—	7,206	7,545	7,587	7,841	6,036
Verschiedene Einnahmen	1,208,178	1,148,294	1,142,124	1,171,220	1,241,168	1,182,197
	14,951,566	15,089,335	15,524,007	16,514,106	17,408,993	15,897,601
Ausgaben.						
Reine Betriebskosten (excl. Gemeinschaftsbahnen)	5,854,401	5,880,824	5,875,484	6,065,543	6,821,757	6,099,602
Einlage in die Spezialfonds	1,080,568	1,119,922	1,126,445	1,245,750	1,280,413	1,170,620
Verzinsung der schwebenden Schulden etc.	52,640	43,905	79,284	76,237	25,042	55,421
Tilgung alter Verluste	256,042	460,000	478,400	497,536	517,437	441,883
Verschiedene Ausgaben	831,299	749,460	823,946	892,805	1,029,624	865,427
Einlagen in den Amortisationsfonds	180,353	—	—	—	—	36,071
Verzinsung der konsolidirten Anleihen	4,146,701	4,036,057	3,995,761	3,965,929	4,022,445	4,033,378
Dividenden für die Aktien	2,250,000	2,500,000	2,800,000	3,300,000	3,300,000	2,830,000
Saldo vortrag	299,562	299,167	344,687	470,306	412,275	365,199
	14,951,566	15,089,335	15,524,007	16,514,106	17,408,993	15,897,601
Durchschnittlicher Betrag der Anleihen	101,401,520	100,632,148	99,778,424	99,191,976	100,654,885	100,331,791
„ „ „ des Aktienkapitals	50,000,000	50,000,000	50,000,000	50,000,000	50,000,000	50,000,000
Mittlerer Zinsfuß der Anleihen	4,09 %	4,011 %	4,005 %	3,998 %	3,996 %	4,02 %
Dividenden in % des Aktienkapitals	4,50 %	5,00 %	5,60 %	6,60 %	6,60 %	5,66 %

Beilage III.**Schweizerische Centralbahn.****Ertragsrechnung für den Bund.***Vorbemerkung.*

Die nachstehenden Einnahmen und Ausgaben entsprechen, wenn bei den betreffenden Posten nichts Anderes bemerkt ist, den durchschnittlichen Ergebnissen in den Jahren 1886—1890.

Einnahmen.

Transporteinnahmen	Fr. 12,189,753
Antheil am Ertrag der Gemeinschaftsbahnen	„ 745,587
Zuschüsse aus den Spezialfonds	„ 1,075,143
Ertrag von Kapitalien und Kursgewinne	„ 345,911
Verschiedene Einnahmen	„ 1,182,197
Einnahmen	Fr. 15,538,591

Ausgaben.

Reine Betriebskosten	Fr. 6,099,602
Einlagen in die Spezialfonds	„ 1,170,620
Verzinsung der schwebenden Schulden etc.	„ 55,421
Verschiedene Ausgaben	„ 865,427
Ausgaben	Fr. 8,191,070
<i>Reinertrag</i>	„ 7,347,521
Total wie oben	Fr. 15,538,591

Verwendung des Reinertrages.

Verzinsung der konsolidirten Anleihen nach dem Bestand auf Ende 1890:	
4 % von Fr. 100,981,500	Fr. 4,039,260
Verfügbar zur Verzinsung der Aktien und zu sonstigen Zwecken	„ 3,308,261
Reinertrag	Fr. 7,347,521

Wird der ganze über die Verzinsung der Anleihen hinaus verbleibende Rest des Reinertrages mit Fr. 3,308,261 auf 100,000 Aktien vertheilt, so ist der **Ertrag per Aktie Fr. 33.**

Schweizerische Nordostbahn.
Ertragsrechnung für die Jahre 1882 bis 1886.

Beilage IV.

862

Rechnungsrubriken.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	Durchschnitt per Jahr.
Einnahmen.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Transporteinnahmen	16,843,552	18,069,323	16,546,229	16,691,345	17,467,102	17,123,510
Zuschüsse aus den Spezialfonds	540,298	509,703	1,404,447	1,714,937	1,370,007	1,107,879
Ertrag von Kapitalien etc.	408,568	438,746	516,315	341,708	277,048	396,477
Ertrag von Nebengeschäften	293,349	301,005	157,102	— 58,222	235,953	185,837
Verschiedene Einnahmen	1,195,598	1,185,164	1,203,092	2,246,842	1,603,154	1,486,770
Einnahmen	19,281,365	20,503,941	19,827,185	20,936,610	20,953,264	20,300,473
Ausgaben.						
Reine Betriebskosten	7,638,755	8,012,385	7,888,375	8,243,717	8,514,129	8,059,472
Einlagen in die Spezialfonds	1,379,621	1,623,724	1,642,550	2,147,051	1,716,948	1,701,979
Verzinsung der schwebenden Schulden etc.	172,986	248,335	179,619	264,918	374,026	247,977
Verschiedene Ausgaben	1,433,123	1,679,377	1,557,494	1,741,254	2,081,065	1,698,463
Obigationenzinse	6,512,092	6,601,248	6,418,851	6,325,397	6,209,310	6,413,379
Ausgaben	17,136,577	18,165,069	17,686,889	18,722,337	18,895,478	18,121,270
Reinertrag	2,144,788	2,338,872	2,140,296	2,214,273	2,057,786	2,179,203
Total wie oben	19,281,365	20,503,941	19,827,185	20,936,610	20,953,264	20,300,473
Verwendung des Reinertrages.						
Amortisation	1,214,148	1,750,494	1,290,000	1,290,000	1,040,000	1,316,928
Dividenden für die Aktien	660,000	660,000	660,000	660,000	660,000	660,000
Vortrag auf neue Rechnung	270,640	— 71,622	190,296	264,273	357,786	202,275
Reinertrag	2,144,788	2,338,872	2,140,296	2,214,273	2,057,786	2,179,203
Aktienkapital	56,634,750	56,634,750	56,634,750	53,000,000	53,000,000	55,180,850
Reinertrag in % des Aktienkapitals	3,79 %	4,13 %	3,78 %	4,18 %	3,88 %	3,95 %
„ ohne Amortisation	1,64 %	1,04 %	1,50 %	1,74 %	1,92 %	1,56 %

Nachtrag zur Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend den Ankauf von Centralbahnaktien. (Vom 15. Mai 1891.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1891
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.05.1891
Date	
Data	
Seite	841-862
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 258

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.