

## Bericht

des

Bundesrates an die Kommission des Nationalrates für das Rückkaufgesetz betreffend Einbeziehung von Nebenbahnen in die erste Verstaatlichungsperiode (zu Art. 2).

(Vom 13. September 1897.)

---

Tit.

In Ihrer Sitzung in Interlaken vom 14. August d. J. haben Sie uns eingeladen, „zu prüfen und Ihnen Bericht und Antrag darüber zu hinterbringen, ob nicht außer den in Art. 2 des Gesetzesentwurfes genannten Bahnlinien, deren Rückkauf auf den nächsten Rückkaufstermin anzukündigen wäre, eine weitere Anzahl von Bahnen, wie namentlich nachstehende, eventuell aber auch noch andere, nicht speciell bezeichnete, einzubeziehen seien:

Le chemin de fer d'Etat du Jura Neuchâtelois,  
le chemin de fer Vollandes-Annemasse,  
die schweizerische Südostbahn,  
die Toggenburgerbahn und die Rickenbahn,  
die Tößthalbahn,  
die Emmenthalbahn“.

Sie haben gleichzeitig den Wunsch ausgesprochen, den Bericht so zeitig zu erhalten, um noch vor Beginn der nächsten Session der Bundesversammlung darüber beraten und Beschluß fassen zu können.

Indem wir Ihrer Einladung Folge leisten, gestatten wir uns, darauf hinzuweisen, daß wir bei Vorbereitung unserer Rückkaufs-

vorlage die Frage bereits ernstlich erwogen haben, ob die erste Verstaatlichungsaktion sich auf die schweizerischen Hauptbahnen beschränken oder weiter ausgedehnt werden soll. Es lassen sich gute Gründe dafür anführen, daß nach und nach alle Eisenbahnen auf schweizerischem Gebiete, mit Ausnahme vielleicht von Specialbahnen, die ganz besondern lokalen und geschäftlichen Verkehrsinteressen dienen, wie Bergbahnen u. dergl., in das Eigentum des Bundes übergeführt werden sollen. Die gleichmäßige Berücksichtigung der Interessen aller Landesgegenden legt es nahe, daß dieses Ziel als idealer Abschluß der schweizerischen Eisenbahnpolitik ins Auge gefaßt wird.

Eine andere Frage aber ist es, ob von praktischen Gesichtspunkten aus eine sofortige Generalisierung der Verstaatlichungsaktion vorzunehmen oder aber ein stufenweises Vorgehen vorzuziehen sei. Wir sind nun, wie Ihnen bekannt, zum Schlusse gekommen, daß es sich vorab empfehle, dem Bunde den Besitz der Hauptlinien zu sichern, welche die wichtigsten internen und internationalen Verkehrsinteressen bedienen. Durch diese Beschränkung wird ein Staatsbahnnetz geschaffen, das die einheitliche Verkehrsleitung für die ganze Schweiz garantiert und derselben auch im Verkehr mit den Nachbarstaaten den ihr gebührenden Einfluß in Eisenbahnsachen gewährt. Es wird somit eine feste Grundlage in eisenbahnpolitischer und finanzieller Hinsicht erreicht, welche erlaubt, ohne Gefährdung anderer Interessen die volkswirtschaftlichen Vorteile der Verstaatlichung dem Lande zuzuwenden. Die erste Aktion wird damit aber auch auf einen Kreis begrenzt, der leicht zu übersehen ist, indem gleichartige Verhältnisse von der Verwaltung der Bundesbahnen zu ordnen, fortzubilden und neu einzurichten sind. Immerhin ist es eine umfassende Aufgabe, welche die Organe dieser Verwaltung erwartet, und es wäre nicht gut, dieselbe dadurch zu erschweren, daß von Anfang an ein allzu umfangreiches Netz einbezogen würde. Diese Beschränkung wird nicht nur von allgemeinen Erwägungen empfohlen, sondern auch durch die Erfahrungen anderer Staaten gerechtfertigt. In Preußen z. B. ist die Verstaatlichung successive vor sich gegangen und sind in erster Linie die für den Verkehr wichtigsten Bahnen erworben worden.

In einer solchen Beschränkung liegt aber keine Gefahr für die Bahnen, welche von der ersten Verstaatlichungsperiode ausgeschlossen sind. Es liegt auf der Hand, daß in der Schweiz die Staatsbahn ihre mächtige Stellung nicht etwa dazu mißbrauchen wird, die kleinern Bahnunternehmungen, welche den Hauptlinien

vielfache Alimentation verschaffen, zu drücken und in ihren Verkehrsinteressen zu schädigen. Die Beziehungen, welche derzeit zwischen Hauptbahnen und Nebenbahnen bestehen, werden nicht aufgehoben, sondern zu gunsten der letztern weiter entwickelt werden; es ist ja in Art. 3 des Rückkaufgesetzes ausdrücklich vorgesehen, daß der Bund befugt ist, den Betrieb von Nebenbahnen zu übernehmen, sowie in die zwischen den Hauptbahnen und Nebenbahnen etwa vereinbarten Betriebsverträge einzutreten. Wenn es von den Interessenten gewünscht wird, besteht kein Anstand, daß der Betrieb der Toggenburger Bahn und der Bahn Wald-Rüti von den Vereinigten Schweizerbahnen auf den Bund übergeht, und derjenige der Bahn Bulle-Romont, der Bahn du Val-de-Travers, von Yverdon-St. Croix, von Visp-Zermatt, der Thunersee- und Bodelibahn von der Jura-Simplon-Bahn auf den Bund übertragen wird. Die Bedingungen der Betriebsübernahme werden jedenfalls nicht ungünstiger sein, als die bisherigen, da sich der Bund die Förderung der Nebenbahnen ausdrücklich zur Aufgabe gemacht hat. Wir verweisen diesfalls auf die Bestimmungen des Entwurfes eines Nebenbahngesetzes über Mitbenutzung von Anschlußstationen und Anschlußstrecken. Die Grundsätze, welche nach dieser Richtung den Privatbahnen vorgeschrieben werden sollen, wird die Bundesverwaltung auch selbst zur Geltung bringen. Die Entschädigungen für die Übernahme des Betriebes werden nicht erheblich von der Vergütung der Selbstkosten abweichen, da der Bund im Gegensatz zu den Privatbahnen nicht darauf auszugehen hat, auf der Betriebsbesorgung großen Gewinn zu machen.

Nicht zu übersehen ist sodann der weitere Gesichtspunkt, daß eine erstarkte und wohlgeordnete Bundesbahnverwaltung finanziell und organisatorisch besser in der Lage sein wird, den Betrieb der Nebenbahnen für die beteiligte Landesgegend vorteilhaft zu gestalten, als wenn gleichzeitig Haupt- und Nebenlinien in ihren Betriebs- und Tarifverhältnissen umgestaltet werden sollen. In erster Linie ist dafür zu sorgen, daß die Verwaltung der Hauptbahnen ihren regelmäßigen Gang geht; erst dann kann den nach andern Grundsätzen zu betreibenden Nebenlinien volle Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Wir sind somit der Ansicht, daß vom Standpunkte der beteiligten Landesgegenden aus gegen eine Verschiebung des Einbezuges der Nebenbahnen in die Verstaatlichung wichtige Bedenken nicht bestehen. Für den Bund fällt aber noch ein anderer Punkt in Betracht. Wenn eine Nebenbahn in das Rückkaufgesetz aufgenommen und der Bundesrat damit beauftragt wird, derselben

gegenüber den konzessionsgemäßen Rückkauf anzumelden, hat dieser obligatorisch einzutreten, und nach Maßgabe der Jahresrechnungen der betreffenden Bahnunternehmungen, deren Resultate in der schweizerischen Eisenbahnstatistik niedergelegt sind, wird sich eine größere oder kleinere Differenz zwischen dem Anlagekapital und dem kapitalisierten Reinertrag dieser Nebenbahnen ergeben, so daß der Bund den Betrag des Anlagekapitales zu vergüten und damit eine Verzinsung zu übernehmen hat, welche den kommerziellen Ertrag der Linie übersteigt. Da die Zeit zu kurz bemessen war, um einläßliche Berechnungen über den konzessionsgemäßen Reinertrag und über das berichtigte Anlagekapital dieser Bahnen erstellen zu können, wie sie für die Hauptbahnen gemacht und der Rückkaufsbotschaft beigelegt worden sind, sind wir zu unserm Bedauern nicht in der Lage, Ihnen bestimmte Ziffern vorlegen zu können. So viel ist aber sicher, daß die Rückkaufssumme für jede der in Betracht fallenden Nebenbahnen sich ganz bedeutend höher stellen würde, als der kapitalisierte Reinertrag, und daß daher vom Bunde nicht einmal eine Verzinsung zu  $3\frac{1}{2}\%$  und noch viel weniger eine Amortisation aus deren Betrieb erzielt werden könnte.

Das Anlagekapital der normalspurigen Nebenbahnen, welche in Betracht fallen dürften, beträgt gemäß der schweizerischen Eisenbahnstatistik auf Ende 1895:

Bödelibahn . . . . .	Fr.	1,742,997
Bulle-Romont . . . . .	„	2,817,305
Thunerseebahn . . . . .	„	5,136,803
Val-de-Travers . . . . .	„	1,154,240
Toggenburgerbahn . . . . .	„	4,000,000
Wald-Rüti . . . . .	„	1,286,918
Emmenthalbahn . . . . .	„	5,066,451
Jura Neuchâtelois . . . . .	„	6,567,635
Kriens-Luzern-Bahn . . . . .	„	259,584
Langenthal-Huttwil . . . . .	„	1,188,888
Huttwil-Wolhusen . . . . .	„	1,967,492
Orbe-Chavornay . . . . .	„	447,968
Seethalbahn . . . . .	„	2,025,105
Sihlthalbahn . . . . .	„	3,226,013
Südostbahn . . . . .	„	12,558,065
Tößthalbahn . . . . .	„	7,704,277
Genève-Annemasse . . . . .	„	3,222,543

Zusammen Fr. 60,372,284

Wir würden es nun als unbillig erachten, wenn der Bund sich zum voraus zur Bezahlung einer zu hohen Kaufsumme verpflichten würde. Dagegen bleibt dem Bunde und den Bahnunternehmungen die Möglichkeit offen, jederzeit auf dem Wege freier Verständigung eine billige und den Umständen angemessene Vereinbarung zur Übernahme einer Nebenbahn außerhalb der konzessionsgemäßen Rückkaufstermine zu treffen, und es ist hierfür nicht auf die letztern abzustellen, falls die Interessenten zu einer Verstaatlichung vorher bereit sind. Dabei ist nicht zu vergessen, daß die meisten dieser Bahnen noch nicht auf der Höhe ihrer kommerziellen Entwicklung angelangt sind und es sich auch aus diesem Grunde empfiehlt, für die bezüglichen Verhandlungen im beidseitigen Interesse einen etwas spätern Zeitpunkt zu wählen.

Wir haben in der Botschaft vom 25. März 1897 den Rückkauf der fünf Hauptbahnen mit der Begründung vorgeschlagen, daß dieselben „den großen internationalen Verkehr der Schweiz mit dem Ausland vermitteln, sei es Transit- oder Import- und Exportverkehr, daß sie aber auch einen wesentlichen Teil der gesamten Schweiz, insbesondere die für Industrie, Handel und Gewerbe wichtigsten Punkte derselben bedienen, sei es, daß sie dieselben direkt berühren oder den Anschluß durch bestehende Nebenbahnen vermitteln; daß sie daher die Linien besitzen, welche den Verkehr der Schweiz beherrschen und daher für deren wirtschaftliche Zukunft von der größten Bedeutung seien“.

Von den Nebenbahnen, die Sie in Ihrer Einladung erwähnen, erfüllt keine diese Anforderungen. Einzig zu gunsten der Neuenburger Jurabahn läßt sich anführen, daß sie mit dem Anschlußpunkte Locle-Morteau einen allerdings im Vergleiche zu den andern internationalen Übergangspunkten bescheidenen Anteil des Verkehrs mit dem Ausland vermittelt und daher in die bezüglichen Tarifverbände mit ausländischen Bahnunternehmungen mit aufgenommen ist. Laut den Geschäftsberichten für die Jahre 1895 und 1896 ergibt nämlich der Güterverkehr der Station Locle transit gegenüber dem Gesamtgüterverkehr des Jura Neuchâtelais folgende Ziffern:

<i>Einnahmen.</i>			
	Total.	Locle transit.	%
1895 . . . . .	Fr. 323,606	Fr. 58,144	17,96
1896 . . . . .	„ 353,900	„ 83,619	23,63

## Tonnenzahl.

	Total.	Locle transit.	%
1895 . . . . .	Fr. 196,566	Fr. 30,114	15,32
1896 . . . . .	„ 237,698	„ 46,225	19,45

Dagegen hat z. B. der direkte und Transitgüterverkehr der Vereinigten Schweizerbahnen mit ausländischen Bahnen im Jahre 1896 362,890 Tonnen betragen gegenüber einem Gesamtgüterverkehr von 1,071,692 Tonnen; die Einnahmen aus denselben können nicht mitgeteilt werden, da sie im Geschäftsbericht nicht ausgeschieden sind. Als Hauptverkehrslinie ist somit auch die Neuenburger Jurabahn nicht zu betrachten. Noch viel weniger kann dieses von der Lokalbahn Vollandes-Annemasse behauptet werden, wenn dieselbe auch in Annemasse an das französische Bahnnetz anschließt.

Immerhin haben wir mit Rücksicht auf die angegebene Ausnahmestellung des Jura Neuchâtelois unter den Nebenbahnen die für dessen Rückkauf maßgebenden Rechnungsverhältnisse früher schon untersuchen lassen; wir können Ihnen daher an der Hand dieser Erhebungen, welche, soweit möglich, auf gleicher Grundlage erstellt worden sind, wie für die fünf Hauptbahnen, mitteilen, daß das Anlagekapital, bestehend aus dem vom Kanton Neuenburg für die Bahn bezahlten Kaufpreis und den seitherigen Verwendungen auf Bauconto, auf Ende 1896 laut Bilanz der Staatsrechnung des Kantons Neuenburg beträgt . . . . Fr. 6,677,844

Dazu kommen:

Mobiliar der Betriebsgesellschaft . . . . .	„	100
Ausgaben für im Bau befindliche Objekte bis Ende 1896 . . . . .	„	81,465
Wahrscheinliche Bauausgaben von 1897 bis 1. Mai 1903 . . . . .	„	4,330,000
Materialvorräte . . . . .	„	134,994
		<hr/>
Kapitalwert auf 1. Mai 1903	Fr.	11,224,403
Ab: Abzug für materiellen Minderwert der Rückkaufsobjekte, geschätzt zum Betrage des Erneuerungsfonds auf Ende 1896 . . . . .	„	160,000
		<hr/>
Rückkaufsentschädigung	Fr.	11,064,403

Die Schätzung der Betriebsergebnisse für die maßgebende Periode 1888/97 ergibt einen Überschuß der Betriebseinnahmen

über die Betriebsausgaben von Fr. 242,413, und es macht somit der fünfundzwanzigfache Reinertrag einen Ertragswert von nur Fr. 6,060,325 aus. Der mutmaßliche Reinertrag im Jahre 1902, zuzüglich des Zinsertrages verfügbarer Kapitalien und abzüglich des Ersatzes abgehender Bahnanlagen, wird sich voraussichtlich auf Fr. 303,480 belaufen, dagegen die Verzinsung und Amortisation des Rückkaufspreises bei Annahme eines Zinsfußes von  $3\frac{1}{2}\%$  und einer Amortisationsdauer von 60 Jahren auf Fr. 442,481. Es würde sich somit für den Bund ein Ausfall von Fr. 89,583 auf der Verzinsung und von Fr. 139,001 auf der Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals ergeben.

Diese Ziffern geben wir aber nur unter allem Vorbehalt, da weder eine genaue Prüfung der Baurechnung noch eine detaillierte Kontrollierung der verrechneten Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben, insbesondere der Verhältnisse des Erneuerungsfonds stattgefunden hat. Soviel ist aber sicher, daß lediglich vom finanziellen Standpunkte aus die Einbeziehung des Jura Neuchâtelois in die erste Verstaatlichungsaktion nicht empfohlen werden könnte. Dagegen muß anerkannt werden, daß dessen Erwerb dem Bunde den Besitz aller am internationalen Verkehre beteiligten Routen sichern und somit in kommerzieller Hinsicht eine richtige Ergänzung des Staatsbahnnetzes bilden würde.

Eine solche Bedeutung geht aber den andern in Ihrer Überweisung genannten Nebenbahnen ab; man könnte nur noch etwa bezüglich Vollandes-Annemasse darauf hinweisen, daß dieselbe, wenn sie einmal an den Bahnhof Cornavin angeschlossen ist, die wichtige Verbindung Genfs mit Savoyen vermittelt, was für die vielfachen Beziehungen mit der zollfreien Zone nicht zu unterschätzen ist. Alle diese Nebenbahnen vervollständigen das schweizerische Eisenbahnnetz allerdings in einer für die lokalen Verkehrsbedürfnisse zweckmäßigen und vorteilhaften Weise; deren Übernahme ist aber nicht notwendig, um den Staatsbahnen eine eisenbahnpolitisch und volkswirtschaftlich maßgebende Stellung zu wahren und kann daher ohne Bedenken auf einen spätern Zeitpunkt verschoben werden. Solche Ergänzungen des schweizerischen Bahnnetzes im lokalen Interesse bilden die normalspurigen Linien Vollandes-Annemasse, Bulle-Romont, die des Val-de-Travers, Orbe-Chavornay, die Thunersee- und Bödelibahn, die Emmenthalbahn, Langenthal-Huttwil und Huttwil-Wohlhusen, die Seethalbahn, die Sihlthalbahn, die Töflthalbahn, die Südostbahn, die Toggenburgerbahn und Wald-Rüti. Wenn eine dieser Bahnunternehmungen für die Verstaatlichung herausgegriffen werden wollte, würden sich die

ändern mit Grund über Hintansetzung beklagen, indem deren Verkehrsverhältnisse trotz aller Verschiedenheiten im einzelnen sich doch in gleicher Weise grundsätzlich von denen der Hauptbahnen unterscheiden.

Eine besondere Besprechung erfordert schließlich die Rickenbahn. Dieselbe ist zur Zeit noch Projekt, und es bestehen über deren Tracé wesentliche Meinungsverschiedenheiten, über die sich die Behörden des Kantons St. Gallen, von welchen eine Subvention verlangt wird, noch nicht ausgesprochen haben. Mit dem Rückkaufe ist dieselbe in Zusammenhang gebracht worden durch das Übereinkommen betreffend die Zusammenlegung der Konzessionen der Vereinigten Schweizerbahnen mit Bezug auf den dem Bunde vorbehaltenen Rückkauf, welches unter Vorbehalt der Genehmigung der beidseitigen kompetenten Oberbehörden zwischen dem schweizerischen Eisenbahndepartement und dem Präsidium des Verwaltungsrates der Vereinigten Schweizerbahnen am 7. Mai 1896 abgeschlossen worden ist.

Gemäß Art. 1 dieses Übereinkommens wird nämlich in das Rückkaufsobjekt einbezogen (neben der Toggenburgerbahn, insofern dieselbe beim nächsten Rückkaufstermin sich im Eigentum der Vereinigten Schweizerbahnen befindet): „2. die Rickenbahn, sofern die Vereinigten Schweizerbahnen bis zu jenem Termin (dem 1. Mai 1903) den Bau, bzw. Betrieb derselben übernommen haben.“ Art. 3 bestimmt sodann in Absatz 2: „Für die Rickenbahn bezahlt der Bund der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen die Anlagekosten, vorausgesetzt, daß jene Bahn zur Zeit des Überganges an den Bund noch nicht in Betrieb gesetzt sei. Steht sie dagegen schon im Betriebe, so werden die Anlagekosten, abzüglich eines verhältnismäßigen Betrages für allfälligen Minderwert in dem Falle, daß sie sich nicht in vollkommen befriedigendem Zustande befinden sollte, vergütet.“

Diese Bestimmungen, welche von der Bundesversammlung am 24. Juni 1896 genehmigt worden sind, haben nur den Fall im Auge, daß die Vereinigten Schweizerbahnen die Rickenbahn bauen und betreiben; andernfalls hat der Bund keine Verpflichtung übernommen. Wir sind auch der Ansicht, daß dem Bunde nicht wohl zugemutet werden kann, anlässlich der Behandlung des Rückkaufgesetzes die Ausführung einer Bahn zu übernehmen, welche sich erst im Stadium des Projektierens befindet und bezüglich welcher nicht schon Ausnahmeverhältnisse durch frühere Bundesbeschlüsse geschaffen worden sind, wie dieses bezüglich der Simplonbahn und eines ostschweizerischen Alpenüberganges der Fall ist. Mit gleichem

Recht könnten die Interessenten anderer Bahnprojekte Zusicherungen verlangen, was den Bund in zur Zeit unabsehbare Verpflichtungen verwickeln könnte und auch dem Sinne des Art. 3 des Rückkaufgesetzes widersprechen würde, welcher für die Übernahme neuer Bahnen den Erlaß eines besondern Bundesgesetzes fordert. Ein solches wird aber erst nach genauer Prüfung der Verhältnisse vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte aus erlassen werden, während zum Studium solcher besonderer Projekte vor dem nächsten konzessionsgemäßen Kündigungstermin die erforderliche Zeit nicht zur Verfügung steht.

Wir gestatten uns, zum Schlusse auf die Gefahr aufmerksam zu machen, welche darin liegt, wenn dem Resultate der Beratungen des Ständerates weittragende Abänderungsvorschläge entgegengestellt werden. Es müßten daraus nicht nur unliebsame Verzögerungen sich ergeben, sondern es dürften leicht Meinungsverschiedenheiten zwischen den beiden Räten zu Tage treten, welche das Schicksal der ganzen Vorlage ungünstig beeinflussen könnten.

Aus diesen Gründen beantragen wir Ihnen, es sei von der Aufnahme weiterer Bahnlinien in Art. 2 des Rückkaufgesetzes Umgang zu nehmen.

Genehmigen Sie, Tit., bei diesem Anlasse die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 13. September 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Deucher.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



**Bericht des Bundesrates an die Kommission des Nationalrates für das Rückkaufsgesetz  
betreffend Einbeziehung von Nebenbahnen in die erste Verstaatlichungsperiode (zu Art. 2).  
(Vom 13. September 1897.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	37
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.09.1897
Date	
Data	
Seite	210-218
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 002

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.