

Bericht

des

Bundesrathes an Hrn. Nationalrath Dr. S. Kaiser, Präsident der nationalrätlichen Kommission in Sachen des Rückkaufs der Eisenbahnen.

(Vom 12. April 1883.)

Tit.

Sie machen uns die Mittheilung, daß die von dem Nationalrathe zur Prüfung der Frage des Eisenbahnrückkaufes aufgestellte Kommission sich vorläufig dahin geeinigt habe, eine Ergänzung der bezüglichen Studien und des Aktenmaterials im Sinne eines theilweisen Rückkaufes zu begehren, und stellen das Gesuch, daß ihnen zu diesem Zwecke in Bezug auf das Netz der Centralbahn die Ergänzungen über die Anlagekosten, den Finanzstand (Bilanz) und die Rentabilität gemacht werden möchten.

Der Bundesrath beieilt sich, diesem Wunsche durch die nachstehende Darstellung zu entsprechen, indem er bemerkt, daß ihm andere Materialien als diejenigen, aus denen seine Angaben in der „Zusammenstellung“ über den Verkehr der schweizerischen Normalbahnen entnommen sind, überhaupt nicht zu Gebote stehen. Dieselben reichen übrigens zur Ertheilung der gewünschten Aufschlüsse vollkommen aus.

Wir beginnen mit der Darstellung des Eigenthumsverhältnisses derjenigen Linien, welche im weitern Sinne das Netz der Centralbahn bilden.

Die schweizerische Centralbahn ist ausschließliche Eigenthümerin und Konzessionärin

- a. der Linien des sogenannten, in den Jahren 1854 bis 1860
ausgebauten Stammnetzes;
- b. der Gäubahn (Olten-Wangen-Solothurn-Lyß);
- c. der Linie Zofingen-Suhr;
- d. der Basler Verbindungsbahn;
- e. Pratteln-Schweizerhalle.

In gemeinschaftlicher Konzession mit der Nordostbahn besitzt sie die Linien der

- a. Bötzbahn;
- b. Südbahn (Aarau-Lenzburg-Immensee) und Wohlen-Bremgarten;
- c. Aarau-Suhr.

Wir besprechen nun vorerst:

A. Die eigenen Linien der Centralbahn, für welche (abgesehen von der Verbindungsbahn, die gemeinschaftlich mit der badischen Bahn betrieben wird) eine gemeinsame Rechnung geführt wurde, in welcher sich auch die Betriebsergebnisse der Linien Zofingen-Suhr und Suhr-Aarau, gleich wie diejenigen der Zweigbahn nach Schweizerhalle, verrechnet finden.

Die Baurechnung, wie dieselbe von der Centralbahn aufgestellt wird, stellt sich wie folgt:

1) Stammnetz	Fr. 99,987,222	
Gotthardsubvention	„ 3,889,506	
		Fr. 103,876,728
2) Gäubahn	„	14,825,541
3) Basler Verbindungsbahn	„	1,986,415
		Total Fr. 120,688,684

Die Bilanz auf 31. Dezember 1881, welche sich indessen nicht bloß auf die eigenen Linien der Centralbahn, sondern auch auf die gemeinschaftlichen Unternehmungen derselben bezieht, ergibt folgende Ziffern:

A k t i v a.

Baurechnung des Stammnetzes	Fr. 99,987,222	
Gäubahn	„ 14,825,541	
		Fr. 114,812,763
		Uebertrag Fr. 114,812,763

Uebertrag Fr. 114,812,763

Verwendung auf die Verbindungsbahn in Basel	Fr. 1,986,415	
Bötzbergbahn	„ 12,200,316	
Aargauische Südbahn	„ 5,320,000	
Solothurn-Schönbühl (Biberist)	„ 200,000	
Koblenz-Stein	„ 45,175	
Wohlen-Bremgarten	„ 500,000	
		„ 20,251,906
Gotthardsubvention		„ 3,889,506
Kursverluste (zu amortisiren)		„ 9,368,958
Werthschriften der Depositenfonds		„ 650,163
Betriebs- und verfügbare Kapitalien	Fr. 9,810,742	
Schwebende Schulden	„ 3,265,102	
		„ 6,545,640
		<u>Fr. 155,518,936</u>

P a s s i v a.

Aktienkapital	Fr. 50,000,000
Obligationenkapital	„ 99,479,000
Spezialfonds	„ 5,724,955
Betriebssaldo auf neue Rechnung	„ 314,981
	<u>Fr. 155,518,936</u>

In Bezug auf „die Rentabilität“ verweisen wir auf unsere Botenschaft vom 6. März dieses Jahres und die Tabelle I in der Zusammenstellung. Diese letztere enthält die Ergebnisse der Betriebsrechnungen vom Jahre 1861 bis zum Jahre 1881, also für den ganzen Zeitraum, in welchem sämtliche Linien des Stammnetzes sich im Betrieb befanden.

Der Reinertrag im Durchschnitt der neun Jahre 1873—1881 ergibt für das Jahr Fr. 5,063,125

Der fünfundzwanzigfache Betrag „ 126,578,125

Als Ergänzung lassen wir die Berechnung der Reinerträge folgen, wie sie sich für die zehn Jahre 1863—1872 ergeben:

Einnahmen (Summa aller 10 Jahre):

Saldo vom Jahr 1862	Fr.	61,234	
Ueberschuß der Betriebseinnahmen	n	49,189,129	
Zuschüsse aus den Spezialfonds	n	—	
Aus sonstigen Quellen	n	—	
			Fr. 49,250,363

Ausgaben (Summa aller 10 Jahre):

Amortisation von Kapitalien	Fr.	—	
Einlage in die Spezialfonds	n	1,426,770	
Zu sonstigen Zwecken	n	—	
Saldo vortrag auf's Jahr 1873	n	1,833,443	
			n 3,260,213

Der Reinertrag aller 10 Jahre ist also Fr. 45,990,150

Im Durchschnitt per Jahr Fr. $\frac{45,990,150}{10} =$ n 4,599,015

und der fünfundzwanzigfache Reinertrag n 114,975,375
gegenüber einem Anlagekapital pro Ende 1872 von n 84,586,346

Aus diesen Ziffern stellt sich für die Gesamtperiode von 1863 bis 1881 ein durchschnittliches jährliches Reinerträgniß heraus von Fr. 4,819,909

B. Bötzbahn.

Die Verwendungen auf Bau von Seite der Centralbahn und Nordostbahn betragen Fr. 24,400,632.

Schulden haften auf dieser Unternehmung nicht.

Der Reinertrag der Jahre 1875 bis 1881 beträgt im Jahresdurchschnitt Fr. 694,493

im fünfundzwanzigfachen Betrage n 17,362,325

C. Südbahn.

Das Anlagekapital dieser Bahn beträgt laut Bilanz auf 31. Dezember 1881:

Aktiva.		Passiva.	
Betrag des Baukonto	Fr. 10,627,219	Betheiligungskapital der	
Verfügbare Kapitalien	n 12,781	Centralbahn und Nord-	
		ostbahn	
	Fr. 10,640,000	Fr. 10,640,000	

Stellen wir die drei Gruppen zusammen, so ergibt sich:

	Fr.	Anlagekapital. Fr.	25facher Reinertrag. Fr.
1. Stammnetz	Fr. 103,876,728		
2. Gäubahn	„ 14,825,541		
	<hr/>	118,702,269	126,578,125*
3. Verbindungsbahn		1,986,415	1,465,325*
4. Bötzbeargbahn		24,400,632	17,362,325*
5. Südbahn		10,627,219	5,635,500**
		<hr/>	<hr/>
		155,716,535	151,041,275

In Bezug auf diese Ergebnisse ist nun zu bemerken:

1. Sowohl die Zahlen des Anlagekapitals als die der Betriebseinnahmen beruhen auf den Rechnungen der Centralbahn. Wir haben in unserer Botschaft vom 6. März d. J. auseinandergesetzt, daß wir bei dem konzessionsgemäßen Rückkauf in der Lage sein würden, eine Reihe der dabei in Frage kommenden Posten zu bestreiten, und wir glauben zu der Annahme berechtigt zu sein, daß sich der Rückkaufspreis, wenn er durch den Richter festgestellt werden müßte, für den Bund günstiger als nach den Rechnungen der Centralbahn gestalten würde.

2. In den Reinerträgnissen des Stammnetzes der Centralbahn sind auch die Betriebsergebnisse der Gäubahn inbegriffen. Da der Rückkaufstermin dieser letzteren noch nicht fällig ist, so fragt es sich, welchen Einfluß die Abtrennung der Gäubahn auf den Ertrag der Centralbahn üben würde.

Nach den für die Jahre 1877 und 1878 von der Centralbahn für die Gäubahn aufgestellten Betriebsrechnungen ergeben sich folgende Resultate:

	Einnahmen.	Ausgaben.	Reinertrag.
1877	Fr. 1,450,406	Fr. 861,766	Fr. 588,640
1878	„ 1,338,869	„ 777,045	„ 561,824

Selbstverständlich wäre bei der Ablösung der Gäubahn im Falle des Rückkaufes des Stammnetzes das Erträgniß der erstern von demjenigen des letztern abzuziehen, und es würde sich also der Betrag des fünfundzwanzigfachen Reinertrages vermindern; dagegen ist es einleuchtend, daß bei der Lage der Gäubahn diese

*) Berechnet aus dem Durchschnitt der Jahre 1873—1881.

***) Approximativ berechnet aus dem Erträgniß von 1882.

letztere nur denjenigen durchgehenden Waarenverkehr haben wird, welchen die Centralbahn darauf verweist und daß demnach die Ablösung der Gäubahn für den künftigen Betrieb der Centralbahn nur vortheilhaft sein würde, indem ein wesentlicher Theil der Erträge auf das Stammmnetz überginge.

Diese Behauptung wird auch durch die Berechnung unterstützt, welche oben in Bezug auf das durchschnittliche Reinerträgniß der Jahre 1863—1872 aufgestellt wurde. Die Vergleichung mit den Jahren 1873—1881 ergibt:

	1863—1872.	1873—1881.
25facher Ertrag des durchschnittlichen Reingewinns	Fr. 114,975,375	Fr. 126,578,125
Anlagekapital	„ 84,586,346	„ 114,812,763
	Fr. 30,389,029	Fr. 11,765,362

Demnach beträgt die Differenz zwischen dem Anlagekapital und dem 25fachen Reinertrag für die Periode vor dem Betrieb der Gäubahn beinahe das Dreifache gegenüber der spätern Periode.

3. In Bezug auf die Südbahn ist zu bemerken, daß dieselbe bis zur Eröffnung der Gotthardbahn einen Passivbetrieb hatte. Da dies in Zukunft anders sein wird, so legten wir obiger Berechnung das Jahresarträgniß von 1882 zu Grunde, welches sich auf Fr. 563,558 beläuft und zogen davon 60 % Betriebskosten ab, so daß ein Nettoertrag von Fr. 225,422 angenommen wurde, dessen 25facher Betrag sich auf Fr. 5,635,500 beläuft.

Nachdem wir nun die für den Rückkauf der besprochenen Linien in Betracht fallenden Beträge des Anlagekapitals und der Erträge festgestellt haben, erlauben wir uns in Bezug auf den Umfang des zurückzukaufenden Netzes folgende Bemerkungen:

1) Es scheint uns in erster Linie festzustehen, daß mit dem Stammmnetz der Centralbahn auch die Bötzbahn und die Südbahn als Verbindung mit dem Gotthard erworben werden müssen. Die Bötzbahn ist zum Rückkauf fällig, nicht aber die Südbahn, welche zwar von der Centralbahn betrieben wird, an der aber die Nordostbahn Miteigenthümerin ist. Dieses Verhältniß würde wohl keine Schwierigkeiten bieten und ein gütliches Abkommen mit der Centralbahn, welche nur im Besitze der Gäubahn und im Mitbesitze der Südbahn bliebe, nicht schwer zu erreichen sein.

Der Erwerb des Stammmnetzes und der Verbindungsbahn nebst den beiden genannten Linien würde nach der Rechnung der Centralbahn auf folgenden Betrag zu stehen kommen:

1) Stammnetz . . .	Fr. 126,578,125
2) Verbindungsbahn . . .	„ 1,986,415
3) Bötzbahn . . .	„ 24,400,632
4) Aargauische Südbahn . . .	„ 10,627,219

Fr. 163,692,391

Hiebei ist bei dem Stammnetz der 25fache Reinertrag, bei den drei andern Linien der Betrag des Anlagekapitals als die jeweiligen höhere Summe berechnet.

Dieser Kaufsumme steht als entsprechendes Kapital der Reinerträge die Summe von Fr. 151,041,275 entgegen, und es ergibt sich somit ein ungedeckter Rest von Fr. 12,651,116. Würde die Gäubahn auf dem Wege des Vertrages von der Centralbahn ebenfalls übernommen, so würde sich die Differenz zu Ungunsten des Käufers auf Fr. 27,476,657 stellen.

2) Von eben so großer Bedeutung wie die Bötzbahn und die Südbahn ist für den Uebernehmer des Centralbahn-Stammnetzes die Jura-Bern-Bahn. Diese letztere stößt in Basel, Biel, Bern und Luzern (hier als Pächterin der Bern-Luzern-Bahn) mit der Centralbahn zusammen, und beide sind Konkurrenten für einen Theil des Verkehrs von und nach diesen Punkten. Dazu kommt die wichtige Thatsache, daß aus der Konkurrenz der deutschen und der durch die Jurabahn verbundenen französischen Bahnen der schweizerische Verkehr nur dann den größten Vortheil ziehen kann, wenn sich nebst dem Eingang von Delle alle in Basel mündenden Linien in einer Hand befinden. So lange dieses nicht der Fall ist, wird jede einzelne Bahn darauf angewiesen sein, die andere, und zwar in Verbindung mit der entsprechenden fremden Bahn, zu bekämpfen. Der Umstand, daß der Kanton Bern bei den Jurabahnen sehr wesentlich betheiligt ist, macht die Konsequenzen dieser Verhältnisse noch unleidlicher.

Nun ist aber zu bedenken, daß der Rückkauf des Jura-Bern-Netzes auf Grund der Konzessionen als unmöglich erscheint. Die maßgebenden Zahlen sind nämlich:

Nach der Bilanz auf 31. Dezember beträgt das Anlagekapital Fr. 67,254,747, der fünfundzwanzigfache durchschnittliche Reinertrag aus den Jahren 1874—1881 Fr. 27,646,300.

Dabei ist nun allerdings zu bemerken, daß die drei ersten Jahre 1874—1876 sehr ungünstig sind. Läßt man dieselben außer Rechnung, so ergibt sich ein kapitalisirter Reinertrag von Fr. 40,802,915,

also immerhin noch eine Differenz gegenüber dem Anlagekapital von Fr. 16,451,832. .

Schließlich soll nur noch angedeutet werden, daß der Kanton Bern wohl schwerlich auf eine vertragsmäßige Ueberlassung der Jura-Bern-Bahn eingehen würde, ohne gleichzeitig auch die Unternehmung der Bern-Luzern-Bahn zu veräußern, was die Uebernahme durch den Bund kaum erleichtern würde.

In der Hauptsache selbst müssen wir uns vorbehalten, die uns gut scheinende Stellung einzunehmen.

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

Bern, den 12. April 1883.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

L. Ruchonnet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



Bericht
der
Mehrheit der nationalrätlichen Kommission
zur
Behandlung der Botschaft des Bundesrathes,
betreffend
die Frage des Rückkaufes der schweizerischen Eisenbahnen.
(Vom 17. April 1883.)

Tit.

In der Behandlung der vom Bundesrath unterm 6. März l. J. eingereichten Botschaften über die Frage des Rückkaufes der schweizerischen Eisenbahnen und über die Beaufsichtigung des Rechnungswesens der Eisenbahn-Gesellschaften geht Ihre Kommission mit dem Ständerath, der die Priorität im ersten dieser Verhandlungsgegenstände gehabt hat, insofern einig, als nur die eine der Botschaften, nämlich diejenige über den Rückkauf, in der gegenwärtigen außerordentlichen Session zur Berathung kommen könne und müsse, und zwar einerseits wegen der fatalen Fristen, in welchen allfällige Erklärungen von Seite der Eidgenossenschaft abgegeben werden müßten, anderseits weil, unseres Frachtens, die Frage des Rückkaufes von viel größerer Wichtigkeit ist und auch die Aufmerksamkeit der Bevölkerung in viel größerem Maße auf sich zieht, als das Rechnungswesen der Eisenbahn-Gesellschaften.

Hinwieder weicht Ihre Kommission einstimmig vom Ständerath in der Art der Beschlußfassung über die erwähnte Botschaft ab. Zunächst weil sie es nicht am Orte hält, einen Beschluß da zu fassen, wo keine

**Bericht des Bundesrathes an Hrn. Nationalrath Dr. S. Kaiser, Präsident der
nationalrätlichen Kommission in Sachen des Rückkaufs der Eisenbahnen. (Vom 12. April
1883.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1883
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.05.1883
Date	
Data	
Seite	913-921
Page	
Pagina	
Ref. No	10 011 890

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.