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

Artikel: Einige Erörterungen über das schweizerische Eisenbahnwesen
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3644

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 17.07.2025

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

Zweitens könnte durch Einrichtung einer sogenannten Station für Schaffhausen, in einem Gebäude der Güterstation die alleinige Benutzung der directen Linie, wenigstens für alle gegen Zürich Reisenden, erzielt werden. Die Verbindung gegen den Personen-Bahnhof möchte überdies als Separat-Communication mit dem Ende der Güter-Station, wie zum Wenden ganzer Züge dienen.

Um weitere Uebelstände für den Güterverkehr, resp. für die Handhabung der Güterzüge zu vermeiden, darf vorausgesetzt werden, es genüge die Erfüllung der Bedingung, dass eine gehörige Güterzuglänge ausserhalb des Tunnels im Güterbahnhof selbst noch placirt werden könne, ohne einen vorbeifahrenden Personenzug zu verhindern oder zu gefährden. Daraus wird die Nothwendigkeit einer rückwärts Verlängerung der Güterstation folgen, was jedoch zu keinen grossen Kosten führen kann.

Der Beginn des Personenbahnhofs würde sich unmittelbar an die Ausmündung des Tunnels, ob der Thurmhaldenstrasse, anschliessen und dazu sowohl die Steigmühle-Wiese, wie der mittlere und grössere Theil des Wildbach-Quartiers benutzt; seine weitere Ausdehnung in derselben Richtung längs dem Eulach-Canal bis zur Schleife, mit einer Gesammtlänge von 600—650 Meter, möchte dann wohl den kommenden Anforderungen auch noch genügen.

Betrachten wir die Gestaltung der Niveau-Verhältnisse dieses Projectes, so werden auch diese zu den günstigern von allen vorgeschlagenen gezählt werden können:

Wenn nämlich im vordern Theile des Güterbahnhofes, anstossend an die Zürcherstrasse, eine Maximal-Erhöhung von 1 Meter (möglicherweise genügen 60 Centimeter schon) angenommen und vom Punkte der Abzweigung der Hauptlinie bis zum Tunneleingang noch weiters 1 Meter Höhe gewonnen werden kann, so erreicht dieselbe dort 443 Meter Oberkantschienen, was der gegenüberliegenden Terrainhöhe vom Tössfeld gegen Gebr. S. hin entspricht; mit einer Steigung von circa 5 ‰ bis gegen die Personenhalle auf circa 800 Meter Entfernung wird die Höhe von 447 Meter erreicht, welche ohne Uebelstand aufwärts durchzuführen sein wird, während die längs der Eulach abwärts gezogene Schaffhauser Linie höchstens 7 ‰ Gefäll erhält. Die Kreuzung derselben mit der Zürcherstrasse sowohl wie die Durchführung über den obern Theil der Schützenwiese wird daher keinen besondern Hindernissen begegnen; hingegen kann mit Vortheil für den ganzen untern Stadttheil die Richtung der Zürcherstrasse corrigirt werden, durch eine Verlegung nördlich in die Verlängerung der Museumstrasse; dadurch erreicht man einerseits die Bildung eines einzigen Bahn- und Strassenkreuzungspunktes à niveau, in der Gegend der Walke, womit zugleich auch Canal und Wildbachbett der Eulach in einfachster Weise abgeleitet werden können; anderseits bietet sich Gelegenheit zu Terrain-Austausch, da wo der vermehrte Bedarf für diese Zwischenlinie einige Veränderung verlangt.

Summirt man schliesslich Vor- und Nachtheile dieses IV. Projectes, so darf namentlich hervorgehoben werden, dass kein Strassenzug mehr mit lebhaftem Verkehr über das Bahnhofgebiet oder dessen unmittelbare Nähe führt und alle Uebergänge sich auf 2—3 beschränken werden, die füglich à niveau anzubringen sind. Der Bahnbetrieb wird dadurch ebenso günstig wie der öffentliche Verkehr beeinflusst werden, wenn das ganze günstige Baugebiet vom Westen bis zum Osten der Stadt frei wird von der Bahnschranke; weder übertriebene Vertiefungen, noch ein hoch durchziehender Damm verunstaltet die Umgebung; sämmtliche hiemit in Verbindung kommende Entschädigungen sind vermieden und spricht im Gegentheil ein so mächtiges Interesse der Bewohner Winterthurs dafür, ähnliche grelle Uebelstände mit Opfern zu verhindern, dass zu Gunsten eines auch für spätere Verhältnisse gut gewählten Stationsplatzes auf eine hübsche Summe freiwilliger Beiträge gerechnet werden dürfte. Unschön und in einigen Beziehungen weniger bequem als eine geradlinige, gemeinsame Anlage, mag dieses Project für den Betrieb ausfallen, dagegen wird Niemand die Vortheile unterschätzen wollen, die durch Kürzung der sämmtlichen Bahnlinien, um circa $2^1/_6$ Kilometer sich ergeben und in der Erleichterung von deren Betrieb (auf bloss 40 tägliche Züge berechnet) circa 40 Kilometer per Tag betragen unter gleichzeitiger Verminderung der Einsenkung beim Bahnhof um $1^1/_2$ à $1^3/_4$ Meter; der sämmtliche Landerwerb für den Personenbahnhof im Wildbach fällt auf das billigste Terrain in der ganzen Umgebung der Stadt, und schliesslich kann mit rascher Anhandnahme der Ausführung im Fernern noch gewonnen, resp. vermieden werden:

a) die theure Uebergangsperiode für die Nordostbahn, die jedenfalls zu bedeutenden indirecten Ausgaben führt.

b) die Umlegung eines Theils der sämmtlichen Bahnlinien und die theuren Expropriationen der Singen-Kreuzlingen- wie der Tössthalbahn, abgesehen von der bedeutendern Kürzung jener Linien.

c) die ganze neue Anlage mit einziger Ausnahme der Güterbahnhofhebung könnte zudem separat, ohne irgend eine Störung des Betriebes gebaut werden.

Solche Vortheile in technischer und specieller Betriebsrichtung sollten, unserer geringen Ansicht nach, doch mindestens den Werth einer nähern Prüfung durch speciellen Entwurfsplan, verbunden mit einer möglichst eingehenden Kostenberechnung bieten, um so mehr als hier bei weitem nicht so viele zweifelhafte Factoren und räthselhafte Entschädigungen, wie diess bei allen andern Projecten der Fall ist, in Betracht kommen werden.

* * *

Einige Erörterungen über das schweizerische Eisenbahnwesen. (Fortsetzung.)

Rückkaufsvorschläge.

1. Stämpfli, Rückkauf der schweiz. Eisenbahnen. Bern 1862. 2. Auflage.

Dieses Project basirt auf gütlicher Uebereinkunft mit den Bahnen. „Es verlangt, der Bund solle das gesammte Obligationencapital übernehmen und dann die Actionäre auskaufen. Die Actien der Nordost- und Centralbahn, die allein eine Dividende abwerfen, sollen zum dermaligen Curse baar zurückbezahlt werden. Die voll liberirten Actien der andern Gesellschaften will Herr Stämpfli zu Fr. 250 einlösen, aber nicht gegen Baar, sondern gegen eidgenössische Obligationen mit steigendem Zins. Diese letztern werden dann nach einer gewissen Zeit al pari ausgewechselt.

Herr Stämpfli hielt es für wahrscheinlich, dass die Eidgenossenschaft das zur Auszahlung der Actionäre benöthigte Capital zu $4^1/_2$ % aufbringen könne, dass sich die Betriebskosten in Folge der Concentration des Betriebes wirklich zu 40 % der Bruttoeinnahmen reduciren, dass die Bruttoeinnahmen bei vervollständigtem Netze das Maass von 1861 Fr. 21,247 per Kilometer erreichen; ob jedoch die Actien um den angenommenen Preis wirklich einlösbar seien, war Hr. Stämpfli ungewiss.

Hören wir nun, was Herr Dr. Geigy zu dem Stämpfli'schen Projecte sagt:

„Das Project des Hrn. Stämpfli blieb beim Projectstandpunkt stehen. Trotzdem ist es möglich zu untersuchen, ob der Autor bei Punkt 2 und 3 recht gehabt hat. Die Bahnen haben sich nämlich seit 1862 in ihrem Betrieb immer einheitlicher entwickelt. Ausser wenigen kleinen besitzt die Schweiz zur Zeit vier grössere Betriebseinheiten, die ihr Betriebsmaterial gewiss gehörig ausnutzen. Sodann ist das schweizerische Bahnnetz seit der Zeit dieses Projectes bedeutend vervollständigt worden.

Die Voraussetzung im Punkt 2 war irrig, denn laut Tabelle 4 und 5 betrugen 1871 die Betriebskosten 46 % des Bruttoertrags, also nur 1 % weniger als im Jahre 1861, dem Berechnungsjahre des Herrn Stämpfli.

Die Bruttoeinnahmen betrugen 1871 per Kilom.	Fr. 31,997
Die Bruttoausgaben betrugen 1871 per Kilom.	„ 14,800
Das Reinergebniss per Kilom. war also	Fr. 17,197

und folglich die Betriebskosten gleich 46 % der Einnahmen.

Die Kosten sind also bei Weitem nicht 40 % der Einnahmen, wenn man auch einen Theil der reinen Verwaltungskosten davon abziehen wollte, indem der Autor die Verminderung dieser letzteren bei einheitlicher Verwaltung für sehr bedeutend hält.

Die vorhergehende Aufstellung zeigt dagegen, dass das Project in Punkt 3 recht gehabt hat. Schon 1866 hatten die Bruttoeinnahmen die Höhe von 1861 überschritten, und diess trotz des Ausbaues mehrerer Linien. Während 1861 die Bruttoeinnahmen per Kilometer auf Fr. 21,247 sich beliefen, war ihre Höhe schon 1866 Fr. 22,437, und 1871 waren sie sogar auf Fr. 31,997 herangewachsen.

Wenn auch die projectirten Linien des Hrn. Stämpfli nicht dieses Resultat beeinflussen konnten, so waren es doch andere, deren Anlage auch bedeutende Summen verlangte.

Das bis dahin betrachtete Rückkaufsproject bewirkte besonders das Gute, dass es die Leute über die Eisenbahnfrage nachdenken machte. Ausser den zum Theil irrigen Voraussetzungen schadete demselben eine allzu grosse Einseitigkeit, die dann von gegnerischer Seite — also von den Freunden der Privatbahnen — gehörig benützt wurde. Wegen dieser Ursachen unter andern fand das Project nicht den Anklang, den es verdient hätte."

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

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

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

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

Herr Dr. Geigy sagt über dieses Project:

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

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

Ueber dieses Project sagt Herr Dr. Geigy:

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

Am Geldpunkte würde also das Project des Herrn Bonna scheitern.

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

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

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

Von den drei bis jetzt behandelten Rückkaufsprojecten scheint mir bei den jetzigen Verhältnissen ein etwas modificirtes Stämpfli'sches Project dasjenige zu sein, das am ehesten die Bahnen zu einem freiwilligen Aufgeben ihrer Selbstständigkeit bestimmen könnte.“

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

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

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

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

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

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

* * *

Conferenz der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen.

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

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

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

a) Organisation des directen Verkehrs;

b) Regeln, nach welchen die Verantwortlichkeit in Fällen von Entschädigungspflicht bemessen wird.

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

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

A) Transport in Güterwagen:

1) für einen armen Kranken Fr. 1 pro Wagen und Bahn-Stunde nebst Fr. 2 fixen Zuschlag,

2) für einen Kranken ohne Armenschein Fr. 1. 50 pro Wagen und Bahn-Stunde nebst Fr. 2 fixem Zuschlag.

B) Transport in Kranken- oder gewöhnlichen Personenwagen:

1) für arme Kranke Fr. 1. 50 pro Wagen und Stunde nebst Fr. 2 fixem Zuschlag,