

Die Krisis der Nordostbahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **6/7 (1877)**

Heft 24

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-5779>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

ETAT DES TRAVAUX DU GRAND TUNNEL DU GOTHARD au 31 Mai 1877.

La distance entre la tête du tunnel à Göschenen et la tête du tunnel de direction à Airolo est de 14920 mètres. Ce chiffre comprend donc aussi, pour 145 mètres, le tunnel de direction. La partie courbe du tunnel définitif du côté d'Airolo, de 125 mètres de longueur, ne figure pas sur ce tableau.

Désignation des éléments de comparaison	Embouchure Nord			Embouchure Sud			Total fin mai
	Goeschenen			Airolo			
	Etat fin avril	Progrès mensuel	Etat fin mai	Etat fin avril	Progrès mensuel	Etat fin mai	
Galerie de direction . . . longueur effective, mètr. cour.	4200,0	114,0	4314,0	3987,0	104,2	4091,2	8405,2
Elargissement en calotte, . . . longueur moyenne, " "	3046,6	128,3	3174,9	2865,0	135,0	3000,0	6174,9
Cunette du srosse, . . . " " " "	2470,6	95,7	2566,3	2047,0	89,0	2136,0	4702,3
Strosse . . . " " " "	1871,7	93,3	1965,0	1493,0	97,0	1590,0	3555,0
Excavation complète " " " "	1550,0	43,0	1593,0	1108,0	99,0	1207,0	2800,0
Maçonnerie de voûte, . . . " " " "	1630,3	68,7	1699,0	2015,9	100,0	2115,9	3814,9
" du piédroit Est, . . . " " " "	1636,4	49,4	1685,8	908,8	188,8	1097,6	2783,4
" du piédroit Ouest, . . . " " " "	1521,2	15,8	1537,0	1722,3	83,2	1805,5	3342,5
" du radier . . . " " " "	—	—	—	—	—	—	—
" de l'aqueduc " " " "	1385,0	149,0	1534,0	1640,5	207,5	1848,0	3382,0
Tunnel complètement achevé . . . " " " "	1385,0	149,0	1534,0	838,0	79,6	917,6	2451,6

* * *

Die Krisis der Nordostbahn.

Rückschau und Ausblick auf die schweizerische Eisenbahnpolitik.

(Fortsetzung.)

II.

In einem vor mehr als hundert Jahren erschienenen Roman Albrecht von Hallers gibt der Titelheld „Usong“, ein weiser persischer Herrscher des fünfzehnten Jahrhunderts, seinem Nachfolger unter andern auch den Rath: „Unternimm nichts, wozu du die Gelder nicht bereit hast“. Diese altväterische Ermahnung nimmt sich in unsern Tagen hochentwickelter Creditverhältnisse sehr unzeitgemäss aus; man wird einwenden, dass bei Durchführung so strengen Masshaltens eine Reihe nützlicher grosser Unternehmungen nicht zu Stande gekommen wären, die das nöthige Geld erst gefunden haben, nachdem sie durch Benutzung ihres Credits den Beweis ihrer Lebensfähigkeit zu leisten in den Stand gesetzt wurden. In der Theorie der Staatsschulden namentlich springt man gegenwärtig mit den Grundbegriffen in einer Weise um, die den Beweis möglich macht, dass Schulden eigentlich Vermögen seien und der Wohlstand eines Landes in gleicher Proportion mit der Staatsschuld zunehme. Und doch hat gerade Preussen, dessen sorgfältige und sparsame Finanzverwaltung immer die Schaffung, Erhaltung und Aefnung eines wirklichen Staatsschatzes im Auge behielt, durch Befolgung dieser weisen Politik gezeigt, von welchem Werthe Usong's Rath heute noch ist. In den Kriegen von 1866 und 1870 war das Vorhandensein gefüllter Kassen ein wichtiges Moment der Möglichkeit, die Armee rasch zu mobilisiren und dadurch die Chancen eines Sieges mächtig zu erhöhen.

Wenn man von dem eben entwickelten Gesichtspunkte aus die Finanzpolitik einer Eisenbahn-Actiengesellschaft zu normiren hat, so wird man zwar, namentlich wenn die Unternehmung rasch fundirt werden soll, die Ausgabe eines mit dem Fortschritte des Baues und der Weiterentwicklung des Netzes sich vermehrenden Obligationencapitals vollkommen erklärlich finden. Aber sobald die Consolidirung des Unternehmens erreicht ist, soll auf ein bestimmtes Theilverhältniss der Actien und der Obligationen hingearbeitet werden. (Der fromme Wunsch der Actionärcommission auf Seite 41 ihres Berichtes: Gleichheit der beiden Capitalien herzustellen, trifft, wie mir scheint, das

*) Es ist interessant, über diesen Punkt zu vergleichen den Entwurf zu einem Schreiben an den Bundesrath über ihre Finanzlage von der Direction der Gotthardbahn. Pag. 9.

Richtige.) Bei der Nordostbahn ist das entgegengesetzte Verfahren eingeschlagen worden, wie die nachfolgenden Zahlen beweisen, die das sogenannte Stammnetz betreffen:

1860 Actiencapital 28 708 000 Fr. Obligationen 20 917 950 Fr.
1871 " 28 708 000 " 53 705 800 "

In der Glanzperiode (1860—1871) ist also das Actien-capital gleich geblieben, während das Obligationencapital mehr als 2 $\frac{1}{2}$ Mal sich vergrösserte. Im Jahre 1875 (39 Millionen Actien und 79 Millionen Obligationen) stand die Situation noch schlimmer, wenn man bedenkt, dass zu den Obligationen noch 13 690 000 Fr. Subventionsdarlehen und 13 376 935 Fr. 35 Cts. Anleihen auf kürzere Dauer getreten waren. Hätte das Unternehmen nicht die jetzige Krisis zu bestehen, so würden wir in ein paar Jahren trotz der in Aussicht genommenen Vermehrung des Actiencapital's auf 62 Millionen wahrscheinlich wieder einem ungünstigern Verhältnisse gegenüber gestanden haben.

Das Rechenexempel, welches derartigen Vorkommnissen zu Grunde liegt, ist lächerlich einfach: Bei einer Unternehmung, die für ihr gesamtes Capital einen Zins abwirft, der den Durchschnittszins der Obligationen übertrifft, wird die Dividende um so grösser sein, je kleiner das Actiencapital im Verhältniss zur ganzen Summe ist. Aber eben so einfach scheint der Calcul im umgekehrten Falle zu sein, in welchem zuerst das ganze Actiencapital zu Grunde geht, bevor ein Centime des Obligationenwerthes verloren ist.

Ich füge eine zweite, eben so triviale Wahrheit hinzu. Die Bereitwilligkeit, mit der das Publikum neue Actien einer Unternehmung acceptirt, ist ein viel empfindlicherer Zeiger für das Zutrauen, welches dieselbe genießt, als die Ausgabe neuer Obligationen. Die letztern können immer noch ein geschätztes Papier sein, wenn eine Emission der erstern schon fast unmöglich geworden ist. So klug sind die grossen Capitalisten immerhin, dass sie dem Standpunkt des || Correspondenten der „Neuen Zürcher Zeitung“ (vom 10. Juli 1876): „Die Werthung der Unternehmung ergibt sich von selbst aus der Höhe des den Actionären verbleibenden Reinertrags“, ein Fragezeichen bereits zu Zeiten anhängen, in denen noch 8% bezahlt werden; das hat die Nordostbahn bei der Ausgabe ihrer Prioritätsactien erfahren, die gerade vor sich ging, als jenes Dictum erschien.

Eine gleichmässige Vermehrung beider Capitalbestände hat aber neben dem einen Vortheile, Selbsttäuschungen*) über die

*) Täuschungen, die sich vermehren, je mehr das Unternehmen an Aus-

Creditfähigkeit zu zerstören oder wenigstens zu vermindern, noch den ändern, dass man mit der Ausschreibung neuer Anleihen jeweilen abwarten kann, bis der Geldmarkt eine günstige Constellation zeigt und man demnach nicht in einem unglücklichen Momente der Gnade oder Ungnade der Börsenkönige überliefert ist. Zudem ist dadurch der Actie der Character eines unbeständigen Spielpapiers genommen, da den raschen Sprüngen des Curses nach oben oder unten ein Gegengewicht geboten ist, das namentlich den kleinen Capitalisten schützt, der bei starken Schwankungen auf die Dauer immer verliert.

Indem die Nordostbahn diese wenigen einfachen Grundsätze ausser Acht liess und namentlich ihre Bauverpflichtungen übernahm im blossen Vertrauen, dass ihr Credit durchaus hinreichend bleiben werde, die nöthigen Gelder zu beschaffen, wurde die Politik des Concurrenzausschlusses zum wesentlichsten Grunde ihres finanziellen Misserfolges.

Nachdem einmal unter ausdrücklicher Zustimmung der Actionärversammlung die unglückselige Situation geschaffen war, hat sich die Direction redlich bemüht, die Erfüllung aller Verbindlichkeiten unter möglichst billigen Bedingungen anzustreben. Es geht diess aus dem in ihrem Bericht an den Verwaltungsrath (vom 30. Januar 1877) gegebenen historischen Ueberblick über die Finanzunterhandlungen unzweideutig hervor. Wenn der Geschäftsbericht über das Jahr 1875 (am 29. Juni 1876 der Generalversammlung vorgelegt) auf Seite 15 noch von dem festbegründeten Credite der Unternehmung sprach, so darf darin ein Versuch absichtlicher Täuschung nicht erblickt werden, denn der denkende Actionär (wenn das nicht ein Widerspruch in sich selbst ist) konnte aus dem Tableau auf Seite 13¹⁾ einen ungefähren Ueberschlag über die für die Jahre 1876–1881 zu beschaffenden Capitalien entnehmen. Was endlich die Pariserverträge vom 1. November 1876 anbetrifft, die einen so kolossalen Sturm des Unwillens hervorgerufen haben (obschon gewiss nur Wenige sich die Mühe gegeben haben, dieselben genauer durchzusehen) fallen in die Verantwortlichkeit des Verwaltungsrathes, da sie von demselben mit Mehrheit ratificirt wurden, nachdem eine von ihm niedergesetzte Commission die Annahme derselben einstimmig empfohlen hatte. Wenn nachher die beiden Mitglieder, welche zugleich der Creditanstalt angehören, sich ein Abwesenheitszeugniss ausstellen liessen, so trifft sie die Verantwortlichkeit nicht minder. Sie mussten von den Verträgen genaue Kenntniss haben, da die Creditanstalt bei dem Pariser Consortium theilhaftig ist, und mussten, wenn sie den Abschluss derselben als gefährlich für die Nordostbahn erkannten, ihre warnende Stimme erheben.

So trifft denn auch für die Finanzverwaltung ein allerdings kleinerer Theil der Schuld die Generalversammlung, ein ungleich grösserer Theil aber den Verwaltungsrath.

Mit dieser Darstellung soll in keiner Weise eine Entlastung der Direction ausgesprochen sein, denn ihr, als der antragstellenden und ausführenden Behörde, der alles Material in jedem Augenblicke zu Gebote stand, musste die Tragweite ihrer Beschlüsse am genauesten vor Augen liegen. Sie musste also namentlich bei den Pariserverträgen erkennen (und sie hat es nach dem oben citirten Bericht offenbar erkannt), dass dieselben die schlimmsten Consequenzen nach sich ziehen könnten, wenn es nicht gelänge, die von dem Comptoir d'Escompte bezogenen Vorschüsse bis zu Anfang des Jahres 1878 in ein festes Anleihen umzuwandeln. Denn gerade über diese Eventualität enthalten die Verträge²⁾ nichts, was die Nordost-

bahn vor einem möglichen Missbrauche einer allfällig eintretenden Calamität schützen könnte. In Geldfragen hört bekanntlich die Gemüthlichkeit auf und die Beruhigung, mit wohlgesinnten Geschäftsleuten zu thun zu haben (diese Wohlgesinntheit ist sicher bis jetzt vorhanden gewesen), ist immerhin auf die Dauer eine zweifelhafte Garantie. Aber freilich, was war zu machen? Das Geld musste um jeden Preis beschafft werden, und wurden die Verträge nicht unterzeichnet, so war der sofortige Zusammenbruch besiegelt; im jetzigen Augenblicke ist die Situation nicht besser, denn wenn es nicht gelingt, ein neues Obligationencapital von 35–40 Millionen unterzubringen und zwar zu annehmbaren Bedingungen, so ist das Unternehmen nicht mehr zu retten.

Zur Entschuldigung verweise ich, wie am Schlusse des ersten Artikels, auf die fieberhafte Stimmung der ersten Siebziger Jahre. Die Milliarden flogen damals nur so in der Luft herum, überall hatte sich das Vertrauen des Capitals zu grossen Actienunternehmungen ins Unbegrenzte erweitert; je mehr Geld eine solche Gesellschaft suchte, desto mehr wuchs ihr Ansehen, und an die Stunde der Abrechnung dachte Niemand. Es gilt eben von der Geschichte der Finanzpolitik, was der Philosoph Hegel von der Universalhistorie aussagt: „Die Geschichte lehrt uns, dass aus ihr nichts zu lernen ist.“

In den ersten Fünfziger Jahren, in welchen die Vorarbeiten zur Lösung der schweizerischen Eisenbahnfragen gemacht wurden, verwies man häufig auf die englischen Eisenbahnzustände der zwanzig vorhergegangenen Jahre. Alle Symptome der dort erlebten Krisen wurden geschildert, sogar die Cursgegenüberstellungen früherer guten mit spätern schlechten Zeiten der nämlichen Bahnen publicirt. Das hat uns nicht daran gehindert, die nämlichen Krisen, aus den nämlichen Ursachen, mit dem nämlichen Erfolge durchzumachen; nicht einmal die Art, wie man Sündenböcke findet, ist uns originell. Und sind wir wenigstens soweit, uns von dem Hereinbrechen späterer ähnlicher Krisen, insofern diess von uns selbst abhängt, bewahren zu können? Ich muss es leider bezweifeln.

III.

Der Geschäftsbericht der Nordostbahn für das Jahr 1874 (Seite 14) betont den Umstand, dass das schweizerische Capital nicht im Stande sei, allen Anforderungen der inländischen Eisenbahnen zu genügen. Die Direction wandte sich demzufolge in Verbindung mit der Centralbahn an deutsche Bankhäuser, um ein 50 Millionen Anleihen zu contrahiren, welches auf den Betrag von 40 Millionen wirklich effectuirt werden konnte. Die Uebernahme des Restes von 10 Millionen wurde mit dem Rathe abgelehnt, die Neubauten bis zu bessern Zeiten aufzuschieben. Der Rath kam zu spät, denn die Nordostbahn hatte ihre Engagements bereits eingegangen und musste wie bereits angedeutet von dem Eingeständniss, dass sie sich in ihren Bauverpflichtungen übernommen habe, eine furchtbare, der jetzigen mindestens gleiche Panik erwarten, die dem Bankerotte gleichwerthig war. Es handelte sich also darum, die Krisis zu verschieben, und Zeit zu gewinnen, den Ausweg einer allfälligen Rettung zu finden. Nachdem man einen Augenblick an Zuzug des englischen Geldmarktes gedacht hatte, trat man in Unterhandlungen mit dem Comptoir d'Escompte (November 1875) und die nächste Folge war: die Untersuchung der Lage der Nordostbahn durch Herrn Coutin.

Das Resultat derselben ist in der bekannten Brochure enthalten, die nur in wesentlichen Punkten, zu deren Unterdrückung ein hinreichender Grund nicht vorlag, von dem autographirten Berichte abweicht. Das Gutachten bespricht einerseits die finanzielle Lage, die zwar bedenklich, aber nicht trostlos gefunden wird, andererseits unterwirft es den Betrieb in Bezug auf den Reinertrag einer strengen Controlle. Damit ward der Sündenbock der Nordostbahn in der Führung des Betriebes gefunden. (Ich beziehe diesen Schluss nicht auf Herrn Coutin, sondern auf Diejenigen, welche nach ihm in öffentlicher oder privater Weise ihrer Ansicht über die Situation Ausdruck verschafften.)

Der Commissionarbericht des Verwaltungsrathes vom 19.

schwer, aber unter Berücksichtigung der Zeitverhältnisse nicht für unbillig oder gar wucherhaft.

dehnung und damit der Zauber der grossen Zahlen an Verführungskraft gewinnt, während die wirkliche Einsicht in den ganzen Geschäftsbetrieb naturgemäss abnehmen muss. Damit ist eine unüberschreitbare Grenze für die so beliebten Geschäftserweiterungen angedeutet.

¹⁾ Man vergleiche damit die vom Verwaltungsrath gegebene: „Finanzielle Erläuterung zu dem Reorganisationsprogramme für die Nordostbahn. Ein Auszug, der das Wesentliche enthält, befindet sich in der „N. Z. Z.“ vom 1. März 1877.

²⁾ Im Widerspruche mit der öffentlichen Meinung halte ich die Bedingungen der Pariserverträge unter normalen Verhältnissen (diese haben Verwaltungsrath und Direction offenbar vorausgesetzt) zwar für sehr

Februar 1877 über die Betriebsverhältnisse beginnt mit den Worten: „Von der Anschauung geleitet, dass der richtige Weg zur Heilung eines Uebels am ehesten gefunden werden könne, wenn Ursachen, Sitz und Umfang desselben genau erforscht seien etc.“ Wenn meine Vermuthung über den Verfasser der im Schlusssatze meines ersten Artikels citirten „Correspondenz der „N. Z. Z.“ richtig ist, hat sich der Berichtersteller persönlich noch so weit salvirt, dass er angibt, er habe bereits bei Vorlage der Rechnung für 1874 das gefährliche fortwährende Anschwellen der Betriebskosten signalisirt und es liegt kein Grund vor, an den Aussagen dieses ausgezeichneten Kenners der bezüglichen Verhältnisse zu zweifeln. Auch der Techniker der Actionärcommission hat den Betrieb einem eingehenden Studium unterzogen, und kam im Wesentlichen zu den nämlichen Resultaten wie sein Vorgänger. Uebrigens hatte die Direction bereits am 24. Januar 1877 einen die möglichen Betriebsersparnisse behandelnden Bericht vorgelegt.

Indem ich meine Unerfahrenheit in der Aufstellung und Deutung statistischer Tabellen gerne einräume¹⁾, so erlaube ich mir doch, die oben genannten Gutachten mit einigen Bemerkungen zu begleiten. Zunächst finde ich, dass der Reinertrag pro Zugskilometer nicht einen absoluten Masstab zur Beurtheilung des Betriebs bildet, sondern dass damit auch die Ausnutzung des Fahrmaterials in Verbindung zu bringen ist. Diese ist aber sehr unwesentlichen Schwankungen unterworfen gewesen, und leistet, nebenbei bemerkt, höchstens den Nachweis, dass der Luxus der Wagen erster und zweiter Classe hauptsächlich von den Reisenden dritter Classe bezahlt wird.

Absolut sichere Ergebnisse über die Betriebskosten würden sich erst ergeben, wenn man die Ausgaben pro Reisendenkilometer und Tonnenkilometer Jahr für Jahr verfolgen könnte. Diess ist mir auf der einzigen Grundlage der Geschäftsberichte nicht gelungen, denn mehrere Versuche, die ich anstellte, von den Ausgaben diejenigen Theile auszuscheiden, welche den Reisendentransport, den Gütertransport, resp. die allgemeinen Unkosten betreffen, haben keine zuverlässigen Ergebnisse geliefert. Es wäre wünschenswerth, dass die Direction, soweit es überhaupt möglich ist, künftighin eine derartige Rechnungsstellung veröffentlichte, in ähnlicher Weise wie Herr Professor Culmann in Bd. V, Nr. 21 der „Eisenbahn“ mehrere Beispiele gegeben hat.

Im Fernern muss bei Begutachtung des Reinertrages pro Locomotivkilometer berücksichtigt werden, dass die Einnahmen auf den Transporteinheiten sich seit 1860 bedeutend verringert haben. Es betragen nämlich die Bruttoeinnahmen im Jahre 1860 pro Reisendenkilometer 5.63 Cts., pro Tonnenkilom. 14,5 Cts.²⁾

1875	„	4,28	„	„	10,0
Es waren in Millionen ausgeführt worden:					
1860:	Reisendenkilometer	34,3;	Tonnenkilometer	15,5	
1875:	„	98,0;	„	61,6	

Dabei betrug im Jahre 1860 die Bahnlänge des Netzes 178 Kilometer, während sie im Jahre 1875 auf 230 Kilometer gestiegen war. (Die Zahlen beziehen sich auf das sogenannte Stammnetz.) Dass eine Taxerhöhung für Güter keinen sichern Erfolg verspricht, darf man dem Gutachten des Herrn Coutin entnehmen, das auf Seite 37 anmerkt, dass die Tarife der Nordostbahn pro Tonnenkilometer um 3 Cts. höher stehen, als diejenigen der französischen Gesellschaften. Eine angemessene Erhöhung der Personentaxen ist allerdings gerechtfertigt, wie eine vergleichende Zusammenstellung der „N. Z. Z.“ vom 19. März 1877 zeigt; ob aber die erwarteten Mehreinnahmen sich in vollem Umfang realisiren werden, ist noch nicht sicher.

Endlich scheint mir die Zusammenstellung der Jahre 1871 und 1876 auf Seite 3 des Gutachtens von Herrn Stoll absichtlich ungünstig ausgewählt zu sein, insofern er die Kosten pro Locomotivkilometer für das erstere Jahr mit 2 Fr. 52 Cts., für

das zweite mit 3 Fr. 04 Cts. in Rechnung bringt. Denn nimmt man als Vergleichungspunkt das Jahr 1872 resp. 1873 mit einer Ausgabe von Fr. 2,79 resp. Fr. 2,83 pro Locomotivkilometer, so reducirt sich die vorgesehene Ersparnis auf dem Betrieb von 1 670 000 Fr. auf 800 000 Fr. resp. 670 000 Fr. (Herr Stoll ist am 28. Juni 1873 aus der Direction getreten.)

Eine weitere Entwicklung der Details hat an dieser Stelle keinen Zweck, ich füge nur noch hinzu, dass mir der Vorwurf gegen die Direction, sie habe zu vieles und zu theures Fahrmaterial in einer Zeit angeschafft, in welcher bereits ein dunkler Schatten über dem Unternehmen lag, in gewissem Sinne begründet erscheint. Der Stolz der Nordostbahn, ihren Rang unter den bestverwalteten und am besten bedienenden Bahnen zu erhalten und zu erhöhen, mag die Grundsache dieser Ausgabe gewesen sein; wenn man ehrlich sein will, so muss man gestehen, dass dieser Stolz während langer Jahre ein begründeter gewesen ist, und auch jetzt noch eine theilweise Berechtigung hat.

Und nun ist das Schlussfacit leicht zu ziehen. Rechnet man für die Jahre 1874, 1875, 1876 je eine Million überflüssiger Betriebsausgaben und fügt dazu 3 Millionen¹⁾ für überflüssig angeschafftes Betriebsmaterial, so tritt eine Reduction der benötigten Capitalien von ungefähr 36 Millionen auf etwa 30 Millionen Franken ein.

Diese Reduction von 6 Mill. Fr. ist an und für sich allerdings von grösstem Belang, aber auf die Erledigung der Hauptfrage: Wie sollen die Gelder beschafft werden, welche die Erfüllung der Bauverpflichtungen erfordert, ist sie nicht von entscheidendem Einflusse.²⁾

(Fortsetzung folgt.)

* * *

Zur Abwehr.

(Eine Entgegnung auf den Artikel „die Krisis der Nordostbahn“ in Nr. 23 der „Eisenbahn“.)

Der Verfasser des vorbezeichneten Artikels in der letzten Nummer der „Eisenbahn“ erhebt gegen das Gäubahncomite die Anschuldigung des Verrathes an der Berner-Winterthurer-Eisenbahnpolitik. Diese Anschuldigung muss sofort abgelehnt werden, ohne dass wir im Uebrigen damit in den Gang des Artikels einzugreifen beabsichtigen, wie es denn überhaupt nicht einzusehen ist, was diese Angelegenheit mit der Reconstruction der Nordostbahn zu thun hat.

Das Gäubahncomite hat sich durch Abschluss des Vertrages vom 16./18. Februar 1873 von dem Projecte der Nationalbahn erst losgesagt, nachdem vorher im Canton Aargau jede Position der Nationalbahn an die Nordostbahn überliefert worden war, nachdem nach der ganzen Lage der innern und äussern Verhältnisse es schlechterdings gar nicht mehr anders handeln konnte.

Hat es damit einen Verrath begangen, wenn es, der Gewalt der Verhältnisse sich beugend, die eigensten, bevorzugtesten Projecte opfernd, nur das Interesse seiner Mandatare, der bei der Gäubahn beteiligten Gemeinden, im Auge behielt?

Wir glauben, das Gäubahncomite hat einfach seine Pflicht gethan, und wenn dasselbe anders gehandelt und dadurch entweder die Erfüllung des Zweckes, das Zustandekommen der Bahn, verfehlt oder denselben nur dadurch erreicht hätte, dass den beteiligten Gemeinden unabsehbare Verpflichtungen auferlegt worden wären, nachdem das Anerbieten

¹⁾ Ich habe mich zwar redlich bemüht, das allgemein zugängliche, reichliche Material ohne Voreingenommenheit zu prüfen, kann aber leicht dabei den einen oder andern wichtigen Punkt übersehen haben.

²⁾ Die Zahlen einer grösseren Tabelle, die ich angefertigt habe, weichen etwas ab von den correspondirenden, welche die „N. Z. Z.“ vom 25. März 1875 bringt. Es ist möglich, dass die Schuld von den vielleicht etwas abweichenden Ausgangspunkten herrührt.

¹⁾ An Stelle der von Herrn Stoll (Seite 11) devisirten 6 Millionen. Ein Abstrich von 50 % scheint mir hier gerechtfertigt zu sein. Denn wahrscheinlich sind diese Anschaffungen auf Grundlage eines überschätzten zu erwartenden Verkehrs auf den neuen Linien erfolgt, und waren demzufolge doch nicht absolut überflüssig, abgesehen davon, dass sie auch nicht absolut werthlos geworden sind.

²⁾ Es darf diese Ansicht um so bestimmter ausgesprochen werden, als eine nicht gerade ungewöhnliche Ueberschreitung der Voranschläge für die Neubauten sehr leicht im Stande gewesen wäre, diese sechs Millionen zu verschlingen. Wie war es möglich, dass die Actionärcommission auf Seite 9 ihres Gutachtens den Voranschlag von 36 617 000 Fr. für Neubauten in Rücksticht auf allfällige Mehrausgaben nur auf 36 665 000 Fr. erhöhte?