

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn
Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern
Band: 35 (1906)

Artikel: Der Sollbestand des Erneuerungsfonds
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-622950>

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: 11.01.2026

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

III. Der Sollbestand des Erneuerungsfonds.

Die Vollziehung des bundesgerichtlichen Abschreibungsbeschlusses vom 30. Dezember 1905 (siehe den Geschäftsbericht pro 1905, Seite 8, II. 1), insbesondere der Bestimmungen 4. IV des neuen Regulativs — Berechnung der Differenzbeträge für Einlagen und Entnahmen nach den von den gerichtlichen Experten aufgestellten Normen gegenüber den wirklichen Verwendungen — (siehe die erste Beilage zum vorjährigen Geschäftsbericht) hat uns im Berichtsjahre viel beschäftigt. Die zeitlich weit zurückreichenden Erhebungen, weitläufigen Rechnungen und umfangreichen Zusammenstellungen, welche zum genannten Zweck erforderlich waren, erfuhren eine wesentliche Vermehrung durch die vom schweiz. Eisenbahndepartement auf Grund von Art. 11 Lemma 4 des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 verlangte Feststellung des Sollbestandes des Erneuerungsfonds. Ende Februar und im März des laufenden Jahres konnten wir dem Eisenbahndepartement die Ergebnisse unserer Arbeiten zur Prüfung vorlegen, bestehend aus den von der Behörde geforderten Nachweisungen

a) über die Einlagen und Entnahmen des Erneuerungsfonds in der Zeit von 1. Januar 1894—31. Dezember 1905 nach Maßgabe einerseits der Statuten unserer Gesellschaft und der späteren bezüglichlichen Beschlüsse der Gesellschaftsorgane, anderseits des Gutachtens der bundesgerichtlichen Experten;

b) über den Sollbestand des Erneuerungsfonds gemäß dem Rechnungsgesetz auf den 31. Dezember 1905. Beiden Vorlagen folgten die entsprechenden Rechnungsgrundlagen und die Rechnungen selbst.

Ohne auf Einzelheiten einzutreten, gestatten wir uns zur weiteren Erläuterung beizufügen, daß es sich in der Hauptsache darum handelte, soweit dies nicht schon im Expertengutachten geschehen war, auf dem in letztem eingeschlagenen Wege unter Anwendung der durch Prozeßvergleich hiefür festgesetzten Koeffizienten auf die statistischen Daten für: wirklicher Bestand, Inventarwert, Betriebsleistungen usw. die Einlagen in den Fonds für die einzelnen Jahre zu berechnen. Bei der Festsetzung der Entnahmen aus dem Fonds für die einzelnen Jahre der betreffenden Periode mußte von den wirklich vorgenommenen Erneuerungen alles das ausgeschieden werden, was über die gesetzlich zur Deckung aus dem Fonds zugelassenen Leistungen hinausging; ferner waren, um die Nettoentnahmen zu erhalten, die effektiven Mengen des gewonnenen Altmaterials ebenfalls nach den Angaben des Expertengutachtens zu werten und die resultierenden Beträge in Abzug zu bringen. Auf diese Weise ergab sich durch Kürzung der Totalsumme der gerechneten Einlagen um die Totalsumme der gerechneten Entnahmen der Gesamtbetrag des Erneuerungsfonds, wie er sich nach dem Gutachten der bundesgerichtlichen Experten für den Zeitraum vom 1. Januar 1894 bis Ende 1905 am 31. Dezember 1905 stellen sollte. Der Unterschied zwischen diesem gerechneten Fondsbetrag und dem wirklich vorhandenen ist in der Rechnung des Berichtsjahres auszugleichen.

Zur Bestimmung des Sollbestandes des Erneuerungsfonds für die ganze Zeit des Betriebes der Gotthardbahn bis Ende 1905 diente ebenfalls das Expertengutachten als hauptsächlichste Wegleitung. Für den Oberbau stützte sich die Berechnung auf den Geleisebestand am Ende des Jahres 1905, auf die Gesamtdauer der einzelnen vorhandenen Geleisetypen in bestimmter Lage, auf die durchschnittliche wirkliche Verwendungsdauer, die tatsächliche Bruttobelastung, die Aufnahmefähigkeit, und die um den Rückgewinn aus dem Altmaterial gekürzten Erstellungskosten. Für das Rollmaterial sind die Einlagen für jedes Jahr von 1894 bis zur Eröffnung des Betriebes der sog. Tessiner Talbahnen zurück nach der Methode der bundesgerichtlichen Experten ausgerechnet und die wirklichen Entnahmen nach den Normen der Experten korrigiert worden; aus den so erhaltenen Beträgen ergab sich der Sollbestand durch Hinzufügung desjenigen für den Zeitraum von Anfang 1894 bis Ende 1905. Ähnlich ging man für Mobiliar und Gerätschaften vor. Dem berechneten Sollbestand steht der tatsächliche Fondsbestand auf 31. Dezember 1905 gegenüber; die Differenz wird zum Teil durch die oben angeführte Ausgleichung beseitigt, zum andern Teil könnte sie gemäß Rechnungsgesetz bis zum Rückkauf in Raten ausgeglichen werden, wenn wir nicht, um die schon so lange pendente Angelegenheit zu erledigen, vorgezogen hätten, die volle Tilgung in die Rechnung des Berichtsjahres aufzunehmen.

In den Begleitschreiben zu den Nachweisungen unterließen wir nicht, ausdrücklich hervorzuheben, daß durch dieselben keinerlei Präjudiz geschaffen werden soll für die Berechnung des konzeptionsgemäßen Reinertrags; wir sahen uns zu dieser Erklärung um so mehr veranlaßt, als die Bundesbehörde uns nicht nur zur Ausgleichung der Differenzbeträge in der Jahresrechnung pro 1906, sondern auch zur entsprechenden Ergänzung der früher vorgelegten Reinertragsausweise für die zehnjährige Rechnungsperiode eingeladen hat. Dieser Punkt bleibt also vorläufig noch unerledigt, wogegen unter „B. Besonderer Teil III. Finanzwesen“ des gegenwärtigen Berichtes über die ziffermäßige Abwicklung der Erneuerungsfondsfrage alles weitere enthalten ist.

IV. Der Bundesratsbeschuß vom 2. Februar 1906 betr. Ausbau der Linie Giubiasco-Chiaffo auf Doppelspur und Einlegen eines Ausweichgleises zwischen Luzern und Meggen.

Anfangs Februar 1905 glaubte uns das Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement darauf aufmerksam machen zu müssen, daß der Sommerfahrplan eine Vermehrung der Zugskreuzungen auf der Station Riviera-Veronico zwischen Bellinzona und Lugano vorsehe, worunter die Regelmäßigkeit des Zugverkehrs wesentlich zu leiden haben werde. Gründliche Abhilfe sei wohl nur durch den Ausbau der einspurigen Linie von Giubiasco bis Lugano oder Chiaffo auf Doppelspur, eine Besserung aber schon durch Einlage von Ausweichen in die Monte-Cenero-Rampen zu erzielen. Wir sandten für 2 solcher Ausweichen in den ersten Tagen des Berichtsjahres Projekte und Kostenberechnungen an das Eisenbahndepartement ein, erhielten aber schon gegen Ende des nämlichen Monats zur Antwort, das vorgeschlagene Ausfuhrsmittel genüge nicht mehr, und am 2. Februar 1906 erging folgender Bundesratsbeschuß:

„Der schweizerische Bundesrat

„nach Einsicht

„eines Berichtes des Eisenbahndepartements und gestützt auf Art. 14 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872

„beschließt:

„Nachdem die Dichtigkeit des Zugverkehrs auf der durchgehenden Hauptlinie der Gotthardbahn in den „letzten Jahren stetig zugenommen hat, und zufolge der zahlreichen Zugkreuzungen auf den einspurigen Bahnstrecken „die fahrplanmäßige Führung der Züge je länger je mehr in Frage gestellt wird, ist der Zeitpunkt gekommen, „wo die Legung des zweiten Gleises auf den Strecken Luzern-Immensee, Brunnen-Flüelen und Giubiasco-Chiaffo „als ein Bedürfnis bezeichnet werden muß, wenn der Betrieb der Gotthardbahn den Anforderungen entsprechen „soll, welche man an eine große internationale Linie stellen muß.

„Da indessen auf einzelnen Teilstrecken der Ausbau auf die Doppelspur außerordentlichen Schwierigkeiten „begegnet, so erscheint es angezeigt, die Durchführung dieses Postulates auf einen längern Zeitraum zu verteilen.

„Demnach wird verfügt, daß für einmal die Linie Giubiasco-Chiaffo auf die Doppelspur auszubauen und „zwischen Luzern und Meggen ein Ausweichgleise einzulegen sei und daß die Gotthardbahn dem Eisenbahn- „departement beförderlichst bezüglich Baupläne nebst Kostenberechnung vorzulegen habe.

„Über die Ausführung der Doppelspur auf den Teilstrecken Luzern-Immensee und Brunnen-Flüelen wird „später Beschluß gefaßt.“

Nachdem uns dann eine Besprechung der Angelegenheit mit dem Eisenbahndepartement bewilligt worden war und stattgefunden hatte, reichten wir dem h. Bundesrate mit dessen Zustimmung ein Wiedererwägungsgesuch ein, in dem wir den Nachweis erbracht zu haben glaubten, der Ausbau der Linie von Giubiasco bis Lugano oder Chiaffo auf das Doppelgleise sei durch die bestehenden Betriebsverhältnisse nicht geboten, weil die zeitweise auftretenden nennenswerten Unregelmäßigkeiten in der Einhaltung der plangemäßen Fahrzeiten auf Ursachen durchaus