

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 9

PDF erstellt am: **26.09.2024**

### **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.

eingeladenen Firmen erhielt ein Honorar von 350 Fr., ausserdem wurden mit Preisen von 300, 200 und 100 Fr. bedacht die Entwürfe der Architekten *Höllmüller & Hännly*, St. Gallen, *Paul Truniger*, Wil, und *Pflegard & Häfeli*, Zürich. Zur Ausführung empfahl das Preisgericht einstimmig das erstprämierte Projekt *Höllmüller & Hännly*.

### Literatur.

**Gegen den Gotthardvertrag** von *J. Leuzinger*, Zürich. Mit fünf graphischen Darstellungen. Zürich 1913, Selbstverlag des Verfassers, in Kommission bei Rascher & Cie. Preis geh. 2 Fr.

Der Gotthardvertrag wird hier von ganz neuen, bisher gar nicht berücksichtigten Gesichtspunkten kritisiert. Vor allen Dingen ist interessant, wie der Verfasser die Verkehrsarbeit, den Transitverkehr, den Verkehr nach Warengattungen, die spezifischen Einnahmen, Ausgaben und Betriebsüberschüsse, sowie die finanziellen Hauptergebnisse von 1885 bis 1908 aus den Jahresberichten der Gotthardbahngesellschaft graphisch darstellt und daraus die zu erwartenden bezüglichen Werte bis 1930 konstruiert. In diesen Abbildungen ist besonders anschaulich der Einfluss der Lötschbergbahn von 1914 bis 1930 auf die Gotthardbahn dargestellt, und von 1930 an auch noch jener einer Ostalpenbahn angedeutet.

In einer Zahlentafel führt Leuzinger die wichtigsten Betriebsergebnisse der Jahre 1885 und 1908 an und vergleicht damit die entsprechenden Werte für das Jahr 1930 für die Gotthardbahn allein, also ohne Lötschbergbahnkonkurrenz und besondere Ereignisse. Darnach würden betragen 1930 die Einnahmen 41,5, die Ausgaben 31 und der *Betriebsüberschuss 10,5 Mill. Fr.* In einer besondern Tabelle wird gezeigt, dass von 1885 bis 1908 die Verkehrsarbeit in Personenwagentonnenkilometern pro Personenkilometer infolge Anschaffung schwererer Personenwagen um 50 % zugenommen hat, die Einnahmen pro Pers.-km aber infolge Abwanderung der Reisenden nach der III. Klasse von 8 Rp. auf 5,8, also um 27 % abgenommen haben. Es beträgt nämlich die Zunahme von 1885 bis 1908 der Reisenden I. Klasse 62 %, II. Klasse 183 % und III. Klasse 360 %.

Die Konkurrenz der Lötschbergbahn bewirkt nach Leuzinger für die Gotthardbahn infolge Entzuges von 35 % Transitreisenden und 25 % Transitgütern einen Betriebsüberschuss-Verlust von 1914 bis 1930 von jährlich 1,6 bis 2,2 Mill. Fr. Die Kapitalamortisation steigt von 1912 bis 1930 von 560 000 bis 980 000 Fr. und für ausserordentliche Abschreibungen sind 200 000 Fr. angenommen. Darnach kommt er zu dem Ergebnis, dass nach Verzinsung des Obligationen-Anleihens von rund 117 Mill. Fr. (zu 3,5 % mit 4,1 bis 3,9 Mill. Fr.) für das Aktienkapital von 50 Mill. Fr. noch ein Betrag von 2,4 bis 3,2 Mill. Fr. verbleibt, der die Verteilung einer Dividende von 1914 bis 1930 von 5 bis 6,4 % ergeben würde (Abb. 5 der Broschüre).

Ferner wird in der Leuzinger'schen Schrift ausführlich erläutert, dass der weitere Ausbau der Gotthardbahn auf durchgehendes zweites Geleise (Monte Cenere und Brunnen-Flüelen), Bahnhofserweiterungen usw. mindestens 30 Mill. Fr. erfordert und daher den Betriebsüberschuss um weitere etwa 2 Mill. Fr. vermindern würde. Sodann zeigt er, dass zukünftige oberitalienische Binnenkanäle die Gotthardbahn viel mehr konkurrenzieren als befruchten werden und dass im Jahre 1930 vielleicht mit der Eröffnung einer Ostalpenbahn zu rechnen ist, die der Gotthardbahn ebenfalls einen bedeutenden Verkehr entziehen würde. Die Einwirkung dieser zwei Verkehrskonkurrenzen würde den Betriebsüberschuss der Gotthardbahn um mindestens weitere 2,5 bis 3 Mill. Fr. schmälern. Aber selbst ohne Berücksichtigung der letztern drei Faktoren erscheint darnach die Ausrichtung einer Superdividende vollständig ausgeschlossen.

Diese Ausführungen stehen somit in scharfem Gegensatz zu den von Herrn Bundesrat Forrer in verschiedenen Volksversammlungen abgegebenen Versicherungen, „dass wir nach altem Vertrag die Bergzuschläge um ebensoviel reduzieren müssten wie nach dem neuen Vertrag und dass wir an die Subventionsstaaten Superdividenden in Massen bezahlen müssten“. Der Verfasser berechnet aus der im neuen Vertrag vorgesehenen Bergzuschlagsreduktion von 25 und 32 km = 10 % der ganzen Bahnlänge für die Gotthardbahn für die Zeit von 1920 bis 1930 weiter einen Betriebsüberschuss-Ausfall von rund 1,9 Mill. Fr., was gleichbedeutend ist *einer Entwertung der Gotthardbahn um 48 Mill. Fr.*

Die unmittelbare Folge der Bergzuschlagsreduktion bei der Gotthardbahn war, dass auch bei der Lötschbergbahn der Distanz-

zuschlag reduziert wurde und dass auch bei der Ostalpenbahn eine Bergzuschlagsherabsetzung vorgesehen ist. Aus diesem Grunde berechnet Leuzinger für die Lötschbergbahn eine Entwertung von 13 Mill. und bei der Ostalpenbahn von 26 Mill. Fr.

Dann weist Leuzinger in einer Tabelle nach, dass die beiden Staaten Italien und Deutschland mit jährlich 440 und 280 Mill. Fr. Ausfuhr über den Gotthard im Verhältnis zum geleisteten Subventionskapital drei- bis viermal grössere Exportwerte über den Gotthard aufweisen als die Schweiz mit nur 80 Mill. Fr. Ausfuhr und dass sie infolgedessen den drei- bis vierfachen wirtschaftlichen Vorteil geniessen. Die Frachtersparnisse betragen im Mittel rund  $\frac{1}{1000}$  bis  $\frac{1}{400}$  des Warenwertes, so beispielsweise bei der Kohle, dem niedrigstwertigen Massengut über den Gotthard 85 Rp./t, d. i. in bezug auf den Kohlenwert in Oberitalien von etwa 50 Fr. 1,7 %, und auf den Detailverkaufspreis von 7 bis 8 Fr. für 100 kg etwa 1 %. Bei den höherwertigen Gütern spielt die Tariffdistanzreduktion von im Mittel 28 km für Versender wie Empfänger und Konsumenten erst recht keine Rolle mehr.

### Berichtigung.

Bei unserer letzten Nummer ist durch Versehen der Druckerei an den Kopf des Textteils Seite 95 das Heft als **Nr. 9** bezeichnet worden statt mit **Nr. 8**.

Wir bitten die Leser mit Rücksicht auf späteres Einbinden die Korrektur vornehmen und den Fehler freundlichst entschuldigen zu wollen.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.  
Dianastrasse Nr. 5 Zürich II.

### Vereinsnachrichten.

#### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### Bericht über das Examen

der

#### wirtschafts-wissenschaftlichen Musterklasse BZJAV.

Die etwa 60 Mitglieder und Gäste, die am Mittwoch den 12. Februar d. J. zu einem vergnügten BZJAV<sup>1)</sup> sich zusammenfanden, hatten ihr Erscheinen nicht zu bereuen. Zwar entbehrte die Einladung der Vergnügungskommission jeden poetischen Schwunges und liess damit auf eine bedenklich kurze Vorbereitungszeit schliessen. Das mag in manchem Mitglied den Gedanken geweckt haben, die ersten Zeiten hätten ihren Einfluss auch auf das Vergnügungskomitee ausgeübt. Wer aber etwa vorzeitig von dem rettenden Einfall gehört hatte, der den Veranstaltern des diesjährigen BZJAV aus der Not geholfen, und deshalb aus Furcht vor den gestrengen Examinatoren zu Hause geblieben, der ist wohl neben die Examenspein, aber auch neben den „Weggen“ gekommen.

So gegen 8 Uhr waren tit. Gemeinderat und Schulpflege, der Herr Lehrer Gujjer, der Herr Visitator Pfarrer K. Jäger, sowie die Schüler der Musterklasse BZJAV soweit beisammen, dass mit dem schönen Liede: „Alle Vögel sind schon da“ das Examen eröffnet werden konnte. Selbstverständlich hätte die Prüfung in der Religion den Anfang machen sollen. Da aber dem Herr Pfarrer seine besten Schüler das Examen geschwänzt hatten (allgemein wurde das Fehlen unserer zahlreichen Kollegen im städtischen Dienst bedauert), sorgte er selbst für die allgemeine Erbauung und las ein Kapitel aus dem ältern Testament vor, dessen Inhalt wir hier nur kurz skizzieren können. Es handelte von der Bagdadbahn, die im Lande der Engeniter, so von Milch und Honig floss, verlegt werden sollte nach dem Wunsch ihres Aeltesten mit dem weissen Bart, dessen Hütte dicht neben der Bahn lag; von dem Propheten Pflögäas, dessen zündende Worte das Volk ermahnten: wendet euer Angesicht von allen euern Greueln; von dem Landpfleger Cloetus, der des römischen Rechtes waltete; von Bachëim, dem Baukünstler, so Gräben grub 10 Ellen tief und Pfähle dareinschlagen wollte, aber sie gingen nicht; von dem Komplott des Engeniter-Aeltesten mit dem weissen Bart und seinem Bruder mit dem andern weissen Bart, so im hohen Rate der Bagdadbahn Tätschmeister war; von der List des Engeniter-Aeltesten, da er zu seinem Volke sprach: „Ihr Toren! Wisset Ihr nicht, dass geschrieben steht im Projekt I Nr. 27  $\frac{T}{III}$   $\gamma$  der Bagdadbahn, dass die Mauern auf Pfähle gesetzt werden müssen in unserm Lande, so von Milch und Honig fliesst, denn dieses ist kein guter Baugrund.

<sup>1)</sup> Der Mode entsprechende Bezeichnung für das Bankett des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins. Red.