

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 47 (1899)

Artikel: Siebenundvierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1899

Autor: Birchmeier

Kapitel: 1: Verhältnisse zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730460>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.03.2025

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

I. Verhältnisse zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden.

In den beim Bundesgerichte anhängigen Rechtsstreitigkeiten der fünf Hauptbahnen mit dem Bundesrate, betreffend die Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemässen Reinertrages und Anlagekapitals, erging als erstes Urteil dasjenige in Sachen der Schweizerischen Centralbahn am 18./21. Januar 1899. Wir lassen den Inhalt desselben mit Rücksicht auf dessen Bedeutung auch für die andern Bahnen unter Verweisung auf das im Geschäftsberichte für 1897, Seite 5, Gesagte in Kürze folgen.

I. Anlagekapital.

Nach dem (durch den Standpunkt bei der Reinertragsrechnung veranlassten) Hauptantrage der Schweizerischen Centralbahn sollte erklärt werden, dass unter Anlagekapital im Sinne der Konzessionen das jeweilige einbezahlte Aktienkapital zu verstehen sei. Das Urteil enthält zu diesem Abschnitte über den Gegenstand keine materiellen Erörterungen. Nur bei Behandlung des „Reinertrages“ ist als Folge der Ablehnung des Antrages auf Einbeziehung der Verzinsung der konsolidierten Anleihen in die Reinertragsrechnung noch kurz erwähnt, dass „selbstverständlich für die Berechnung des Anlagekapitales nicht der Betrag des Aktien- und Obligationenkapitales massgebend sein kann“. Im übrigen erklärte das Gericht, dass es hier auf den Abschnitt Anlagekapital wegen mangelnden Interesses nicht eintrete, weil nach übereinstimmender Ansicht der Parteien voraussichtlich der Rückkauf der Schweizerischen Centralbahn auf Grund des Ertragswertes erfolgen werde. Eventuell wäre der Centralbahn vorbehalten, den Rekurs in dieser Beziehung neu anzumelden. Bezüglich des Vorbehaltes des Bundesrates in diesem Kapitel, betreffend das Vorhandensein ausreichender Materialvorräte bei der Übergabe der Bahn, eventuell Vornahme eines Abzuges an der Rückkaufssumme, lehnte das Gericht die Behandlung im besondern aus dem Grunde ab, weil der Entscheid nicht hierher, sondern in das Verfahren betreffend Festsetzung der Rückkaufssumme (Civilprozess) gehöre.

II. Erneuerungsfonds.

Wir erinnern daran, dass der Bundesratsbeschluss einen besondern Abschnitt unter dem Titel „Erneuerungsfonds“ enthält, wo gesagt ist, dass für die Berechnung der Einlagen in den Erneuerungsfonds die Vorschriften der Art. 11 bis und mit 14 des Rechnungsgesetzes massgebend seien. Für die Ausmittlung der Höhe der Einlagen auf dieser gesetzlichen Grundlage werde eine besondere Schlussnahme vorbehalten.

Das Bundesgericht fand, dass eine solche Feststellung nicht hierher gehöre, da auf die Bedeutung des Erneuerungsfonds für die Rückkaufsfrage nur soweit einzutreten sei, als derselbe für die Festsetzung der Grundsätze, nach welchen Reinertrag und Anlagekapital im Sinne der Konzessionen festzustellen sind, massgebend sei, und beschloss deshalb, in diesem Sinne den mit den Schlüssen der andern Bahnen übereinstimmenden Antrag der Centralbahn gutheissend, Streichung dieses Passus.

III. Reinertrag.

1. Die Centralbahn, wie auch die andern Bahnen, hatten den Standpunkt geltend gemacht, dass auch die Verzinsung der konsolidierten Anleihen in die konzessionsgemässe Reinertragsrechnung gehöre, dagegen die bestehenden konsolidierten Anleihen vom Käufer zu übernehmen seien, ohne dass dafür ein Abzug an der Entschädigungssumme gemacht werde. Das Bundesgericht entschied, dass der Reinertrag im Sinne der Konzessionen der Reinertrag des Transportgeschäftes im engern Sinne, d. h. lediglich der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben sei, zu welchen die Verzinsung benutzten fremden Geldes nicht gehöre. Die Obligationenverzinsung hange vielmehr mit der Finanzverwaltung der Bahn zusammen. Es wurde demgemäss der Antrag der Centralbahn abgelehnt und nach dem Standpunkte des Bundesrates entschieden, wobei die Frage, ob und, wenn ja, unter welchen Bedingungen der Bund in die Anleihen einzutreten habe, im übrigen nicht weiter berührt wurde.

2. Nach dem Beschlusse des Bundesrates soll der durchschnittliche Reinertrag in der Weise berechnet werden, dass der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben der 10 in Betracht fallenden Jahre zusammengezählt und der hieraus resultierende Gesamtüberschuss durch 10 dividiert wird.

Nach dem Standpunkte der Centralbahn und auch der Nordostbahn sollte erkannt werden, dass diese Rechnungsweise nur zulässig sei, wenn das Anlagekapital sich während der massgebenden 10 Jahre nicht verändert hat. Hat sich dagegen das Anlagekapital während der zehnjährigen Periode erhöht oder vermindert, so wäre zunächst auf Grund des jeweiligen Anlagekapitals der prozentuale Reinertrag der einzelnen Jahre und hieraus der durchschnittliche prozentuale Reinertrag zu ermitteln und dieser Prozentsatz mit dem am Ende der zehnjährigen Periode vorhandenen Anlagekapital zu multiplizieren. Auf den Wortlaut der Konzessionen verweisend, welcher das Anlagekapital nicht in Beziehung zur Berechnung des durchschnittlichen Reinertrages der massgebenden 10 Jahre bringe, sondern nur schlechtweg vom Durchschnittsreinertrag dieser Jahre spreche, und das Anlagekapital nur in seiner Bedeutung als Minimalentschädigung ausdrücklich erwähne, schützte das Bundesgericht im Rekurse der Schweizerischen Centralbahn den Standpunkt des Bundesrates.

3. Was die einzelnen Posten der Reinertragsrechnung, abgesehen von dem schon unter Z. 1 besprochenen Punkt, betrifft, so ist zu bemerken, dass das Gericht entgegen dem Beschlusse des Bundesrates und gemäss Antrag der Centralbahn bzw. der Bahnen die Aufnahme der Zinse auf den monatlichen Betriebsüberschüssen bis Ende des Jahres in die Reinertragsrechnung gutgeheissen hat. Dagegen sollen die Zinse aus allfälligen Vorschüssen an die Betriebsrechnung in Abzug kommen.

Mit Bezug auf die Kursgewinne, welche auf Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben erzielt worden sind, hatten sich die Parteien geeinigt, dass Kursgewinne und demgemäss auch Kursverluste auf fremden Valuten in die Reinertragsrechnung eingestellt werden sollen.

Zu erwähnen ist ferner die Verständigung, dass die Verpflichtung, betreffend die an die Nordostbahn für die Abtretung von Zofingen-Suhr-Aarau zu zahlende jährliche Vergütung, die in die Ausgaben der Reinertragsrechnung kommen soll, für die Zukunft auf den Käufer übergehe.

Ebenfalls zufolge Verständigung der Parteien soll gemäss Verlangen des Bundesrates für entbehrliche Liegenschaften, die zu Betriebszwecken benutzt worden sind, ein entsprechender Mietzins in die Ausgaben nachträglich aufgenommen werden, sofern dies nicht bereits geschehen ist. Im übrigen gehören die Einnahmen und Ausgaben für entbehrliche Liegenschaften nicht in die Rückkaufsrechnung.

Dem Standpunkte der Centralbahn und auch der Nordostbahn entsprechend ist der Entscheid, dass die Ansprüche aus der Subvention an den Bau der Gotthardbahn nicht zum Rückkaufsobjekte gehören, also deren

Erledigung der besonderen Verständigung der Parteien oder besonderem richterlichem Entscheide vorbehalten bleiben müssen.

Im übrigen wurde vom Einverständnis der Parteien Vormerk genommen, dass, wenn die Ansprüche aus der genannten Subvention auf Grund der vom Bundesrat behaupteten Übereinkunft an den Bund übergehen, der Ertrag dieser Subvention unter die Einnahmen aufzunehmen ist.

Ferner wurde zu Gunsten der Schweizerischen Centralbahn bezw. der Bahnen der Bundesratsbeschluss, wonach Verluste, welche während der zehnjährigen, für den Rückkauf massgebenden Periode abgeschrieben, bezw. dem Konto zu amortisierende Verwendungen belastet werden mussten, insbesondere für technische Vorstudien, Werte untergegangener Anlagen und Einrichtungen, Beiträge an Strassen, Brücken und dgl. in die Ausgaben der Reinertragsrechnung eingestellt werden sollen, modifiziert und zwar in dem Sinne, dass die Worte „Beiträge an Strassen, Brücken und dgl.“ ersetzt wurden durch „Beiträge zum Unterhalt von Strassen, Brücken und dgl., soweit sie im Interesse des Bahnbetriebes erfolgen“. Hierbei wurde ausgeführt, dass Beiträge, welche von der Bahngesellschaft an die Erstellung solcher Anlagen gemacht werden, sei es, um eigene Einrichtungen für den Betrieb zu ersetzen oder sonst denselben zu fördern, den gleichen Charakter haben wie die Aufwendungen für die Erstellung von Betriebsanlagen überhaupt und demgemäss so wenig wie diese auf Betriebsrechnung gehören.

Dem Standpunkte der Centralbahn, Nordostbahn, Gotthardbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen nicht entsprechend war der Entscheid, dass auch die Ausgaben zufolge der gegenseitigen Versicherung für Haftpflichtfälle (Unfälle bei Mönchenstein und Zollikofen) in die Ausgaben der Reinertragsrechnung gehören.

Endlich wurde zu Ungunsten der Centralbahn auch die Frage der Behandlung der Einlagen in den Erneuerungsfonds hinsichtlich der Reinertragsrechnung entschieden. Die Schweizerische Centralbahn hatte beantragt, dass in die Ausgaben lediglich die auf Grund der Statuten der Schweizerischen Centralbahn und des bezüglichen Regulativs gemachten Einlagen in den Erneuerungsfonds (die Zuschüsse aus dem Fonds an die Betriebsrechnung dagegen in die Einnahmen) zu stellen seien. Dem gegenüber schützte das Bundesgericht den Anspruch des Bundesrates, wonach die im Sinne des Rechnungsgesetzes festzusetzenden Einlagen in den Erneuerungsfonds in die Ausgaben (die Zuschüsse aus dem Fonds in die Einnahmen) gestellt werden sollen.

Der Antrag der Nordostbahn ging dahin, dass der Erneuerungsfonds bezüglich der Reinertragsrechnung keine Rolle spielen könne, vielmehr in die Reinertragsrechnung der 10 Jahre lediglich die faktischen Unterhalts- und Erneuerungsausgaben der Jahresrechnungen gehören, wobei nach dem Wortlaute der Konzessionen der Zustand des ganzen Rückkaufobjektes ja dadurch ausgleichend in Rechnung kommen könne, dass der Bund das Recht habe, von der Rückkaufsumme beim Nichtvorhandensein eines vollkommen befriedigenden Zustandes einen Abzug zu machen.

Was die Begründung des Entscheides in Sachen der Schweiz. Centralbahn betrifft, so ist zunächst die Feststellung zu erwähnen, dass lediglich die Konzessionen die Grundlage für Feststellung der Grundsätze zur Berechnung des Reinertrages und des Anlagekapitales, die nach dem Rechnungsgesetze (Art. 20) im Sinne der Konzessionen stattzufinden habe, bilden können. Demgemäss führt das Bundesgericht in seinem Urteile aus, dass für die Frage, inwieweit bei der Feststellung des konzessionsgemässen Reinertrags der Erneuerungsfonds zu bedenken sei, einzig die einschlägigen Konzessionsbestimmungen entscheidend in Betracht fallen. Diese schreiben vor, dass vom Reinertrage Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt werden, in Abzug zu bringen seien. Diese Bestimmung könne vernünftigerweise gar nicht anders ausgelegt werden als so, dass dabei die Vornahme von Abschreibungen bezw. die Dotierung eines Reservefonds nach einem objektiven Massstabe vorausgesetzt werde. Ziehe man aber in Betracht, dass für die Interpretation der Konzessionen die Grundsätze der bona fides leitend sein müssen, so stehe von vornherein fest, dass sie jede

auf falschen Grundlagen beruhende, zu illusorischer Bewertung der Rückkaufsobjekte führende Rentabilitätsrechnung für die Ermittlung der Rückkaufsentschädigung haben ablehnen wollen, und demgemäss voraussetzen, dass die Bahngesellschaften auch rücksichtlich der Abschreibungen nach den für eine gesunde, nach richtigen Geschäftsprinzipien geführte Verwaltung geltenden Regeln verfahren werden. Es könne sich also nur fragen, ob die Grundsätze, welche der Bundesrat unter Berufung auf die einschlägigen Bestimmungen des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 bezüglich der Behandlung des Erneuerungsfonds bei Feststellung des konzessionsgemässen Reinertrages als massgebend bezeichnet, über diese im Interesse einer gedeihlichen Entwicklung der Bahnunternehmung zu beobachtenden Verwaltungsgrundsätze hinausgehen oder nicht. Das Bundesgericht verneint nun diese Frage unter Feststellung, dass der Erneuerungsfonds nichts anderes sei, als ein der Bewertung der Aktiven dienender, die auf denselben erforderlichen Abschreibungen ersetzender Konto, also nicht etwa eine Rücklage, durch welche das in dem Unternehmen steckende Kapital vermehrt wird, sondern lediglich ein Bewertungskonto, der sich von den Abschreibungen nur durch die Buchungsform unterscheidet und demnach auch keinen Teil des Reingewinnes bilde, sondern vielmehr denselben verkürze, so dass ein Reingewinn erst vorhanden sei, nachdem der Erneuerungsfonds richtig berechnet worden.

Über die finanzielle Tragweite des Entscheides wird man selbstverständlich erst dann vollständige Klarheit haben, wenn die Höhe der zu berücksichtigenden Einlagen in den Erneuerungsfonds festgesetzt ist.

Zu erwähnen ist noch die Feststellung im bundesgerichtlichen Urteile, dass der Entscheid in keiner Weise der Frage vorgreife, wie es sich bezüglich des Erneuerungsfonds bei Übergabe der Rückkaufsobjekte verhalte, bzw. welche Abzüge allfällig wegen nicht vollkommen befriedigenden Zustandes derselben zu machen seien.

IV. Abzüge von der Rückkaufsentschädigung.

Gemäss dem Hauptantrage der Centralbahn bzw. der Bahnen ist auf diesen Abschnitt des Bundesratsbeschlusses nicht eingetreten worden, weil sich das in Art. 20, Abs. 2 und 3, des Rechnungsgesetzes vorgeschriebene Vorverfahren nicht auf alle für die Berechnung der Rückkaufsentschädigung massgebenden Faktoren, sondern nur auf zwei derselben, nämlich auf den durchschnittlichen Reinertrag während der massgebenden 10 Jahre und das Anlagekapital beziehen. Die Frage, welchen Einfluss auf die Rückkaufsentschädigung der Zustand des Rückkaufsobjektes im Zeitpunkte der Übergabe ausübe, bzw. welche Anforderungen an diesen Zustand nach den Vorschriften der Konzessionen der Bund zu machen berechtigt sei, gehöre daher nicht zu den in dem gegenwärtigen Verfahren zu beurteilenden Gegenständen, sondern in das in Art. 21 des Rechnungsgesetzes vorgeschriebene Civilprozessverfahren.

Durch Urteil vom 18./19. Juli 1899, das als das nächste folgte, wurde der Rekurs der Nordostbahn entschieden. Während der Instruktion des Prozesses hatten die Nordostbahn und der Bundesrat mit Bezug auf beiden Bahnen gemeinsame Punkte zu den gleichen Parteiverständigungen Hand geboten, welche im Centralbahnprozesse stattgefunden hatten. Ferner hatte die Nordostbahn den Entscheid in diesem Prozesse, soweit er für ihre Anträge günstig war, als auch für sie massgebend, anerkannt, ebenso der Bundesrat. Im übrigen hatte sie an ihren Anträgen festgehalten, während der Bundesrat seinerseits seine Gegenanträge aufrecht erhalten bzw. die bezügl. Entscheidungen im Centralbahnprozesse als auch gegenüber der Nordostbahn massgebend beansprucht hatte. Nach beiden Richtungen hielt sich das Bundesgericht an die Entscheidungen im Centralbahnprozesse. Mit Bezug auf die einzelnen Punkte verweisen wir auf die nachfolgende Zusammenstellung des angefochtenen Bundesratsbeschlusses, der Rekursanträge der Nordostbahn und des bundesgerichtlichen Urteiles. Es sind darunter einige, die den beiden

Bahnen nicht gemeinsam sind, sondern nur die Nordostbahn angehen. Dieselben hier sämtlich im einzelnen zu erörtern, würde zu weit führen, sie sind auch nicht von so grosser Bedeutung wie die andern.

Dagegen ist nun hervorzuheben der Entscheid betreffend das Anlagekapital, der, abgesehen von der bereits entschiedenen Frage nach den Rechtsquellen, neu ist.

Das Bundesgericht rechnet zum ursprünglichen „Anlagekapital“ bzw. „den nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen“ im Sinne der Konzessionen alle diejenigen Aufwendungen und Ausgaben, welche zur Herstellung der Bahn samt Zubehörenden erfolgt sind. Dass nicht bloss die Kosten der ursprünglichen, im Zeitpunkte der Inbetriebsetzung vorhandenen Anlagen in Betracht kommen können, darüber herrschte zwischen den Parteien kein Streit. Der Ausdruck „ursprünglich“ ist in den Bestimmungen der Konzessionen über den Rückkauf vor dem 99. Jahre nicht in jenem Sinne gebraucht, sondern bezeichnet den Gegensatz zum Erstellungskostenpreis, der konzessionsgemäss die Rückkaufssumme bilden würde, wenn der Bund im 99. Jahre die Bahn übernehmen würde, d. h. die Summe, welche die Erstellung und Einrichtung in diesem Zeitpunkte kosten würde.

Nicht zum ursprünglichen Anlagekapital rechnet das Gericht (entsprechend den Anschauungen, welche bei Behandlung der Reinertragsrechnung geltend gemacht wurden) die Kosten, welche dazu ausgelegt werden, um das für die Anlage erforderliche Kapital beizubringen. Andererseits macht es keinen prinzipiellen Unterschied zwischen den Verwendungen und Auslagen, welche speziell für die Herstellung der die Bahnanlage samt Zubehörenden darstellenden körperlichen Objekte stattfinden, und denjenigen, welche die Bahnbaute neben der eigentlichen Bauthätigkeit für jeden Inhaber der Natur der Sache nach mit sich bringt. „Vielmehr gehören zum Anlagekapital alle Aufwendungen, die der Inhaber der Bahn, mit welchem der Bund das Rückkaufsgeschäft abschliesst, auf das Kaufsobjekt zum Zwecke der Erstellung und Anschaffung und überhaupt im Interesse desselben gemacht hat.“

Aus diesem Satze entspringen die dem Rekurse günstigen Dispositive des Urteiles zum Abschnitte „Anlagekapital“.

Der finanziell wichtigste Punkt, bezüglich dessen das Bundesgericht den Rekurs nicht gutgeheissen hat, ist aber die Frage der Minimalentschädigung für die erworbenen Bahnen. Der Anspruch der Nordostbahn ging dahin, dass der Bund die Konzession, die dem ursprünglichen Inhaber erteilt und auf sie übertragen worden, auslösen, also mindestens das ganze Anlagekapital desselben, d. h. das ganze vom Rechtsverfahren veranlagte Kapital, und die seitherigen Verwendungen der Nordostbahn zurückbezahlen müsse. Denn speziell für die Berechnung des Rückkaufswertes erworbener Bahnen komme nur das Objekt und nicht die Person des Eigentümers in Betracht. Mit 6 gegen 5 Stimmen lehnte das Bundesgericht diesen Anspruch ab, indem es im wesentlichen ausführte, dass unter den zurückzuzahlenden Anlagekosten nur verstanden werden könne, was der Konzessionär, mit dem das Rückkaufsgeschäft abgeschlossen wird, für die Bahn ausgelegt habe. Massgebend sei das Selbstkostenprinzip, das Prinzip, dass der Eigentümer der Bahn, der das Objekt abzutreten hat, nicht dadurch zu Schaden kommen dürfe, dass ihm unter Umständen nicht einmal das von ihm aufgewendete Kapital zurückerstattet werde, wie das bei einfacher Vergütung des 25fachen Reinertrages vorkommen könnte.

Die Erklärung der Nordostbahn, sie mache den Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen des früheren Eigentumes ex jure cesso geltend, beruhe auf rechtsirrtümlicher Auffassung des Rechtsaktes, durch welchen ihr die Konzession an Stelle des ursprünglichen Konzessionärs erteilt wurde. Die Nordostbahn habe die Konzession für die erworbenen Linien durch einen neuen Akt der Staatshoheit (die Genehmigung der Übertragung) erworben, der keinen derivativen, sondern einen originären Rechtserwerb bedeute, also keine Rechtsnachfolge in Ansprüche, die in der Person des früheren Konzessionärs entstanden wären und nun in der Person des neuen fort dauern würden, bewirke. Vielmehr bedeute jener Akt lediglich, dass der Nordostbahn eine Konzession gleichen Inhalts erteilt werde.

Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemässen

Bundesratsbeschluss vom 11. Januar 1898.

Rekursanträge der Nordostbahn.

Anlagekapital.

I.

Das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen umfasst:

1. Die gemäss gesetzlicher Vorschrift der Baurechnung belasteten Baukosten, bzw. Anschaffungskosten für:

- a) Bahnanlagen und feste Einrichtungen mit Ausschluss des Oberbaues;
- b) Oberbau;
- c) Rollmaterial;
- d) Mobiliar und Gerätschaften,

und zwar für die im Betriebe stehenden und für die im Bau befindlichen Linien und Objekte.

Die Baurechnung darf nur mit den Ausgaben belastet werden, deren Verrechnung zu Lasten des Baukontos durch die Bestimmungen des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896, Art. 4 bis und mit 9, vorbehaltlich des Art. 24, Absatz 3, ausdrücklich gestattet ist, und es sind alle Beträge aus der Baurechnung zu entfernen, deren Verrechnung auf Baukonto durch die genannten gesetzlichen Bestimmungen untersagt ist.

2. Die Materialvorräte.

Bezüglich der letzteren ist vorzubehalten, dass sie bei der Übergabe der Bahn an den Bund in einem für eine regelmässige Betriebsführung ausreichenden Masse vorhanden sein müssen, andernfalls der Fehlbetrag, wenn der Rückkauf auf Grund des Reinertrages erfolgt, von der Rückkaufsumme in Abzug gebracht wird.

Nicht zum Anlagekapital im Sinne der Konzessionen gehören alle übrigen in der Bilanz der Bahngesellschaft aufgeführten Aktivposten, als: noch nicht einbezahlte Anleihen, Emissionsverluste auf den Aktien, zu amortisierende Verwendungen, Verwendungen auf Nebengeschäfte, verfügbare Mittel ausschliesslich Materialvorräte (Kassenbestände, Wertschriften und Guthaben, verfügbare, nicht zu Bahnanlagen verwendete Liegenschaften).

Als Minimal-Entschädigung hat der Bund den Bahnen beim Rückkauf das „ursprüngliche Anlagekapital“ zu vergüten; d. h. die Eigentümer der Bahn sollen zum mindesten das gesamte Geld zurückerstattet erhalten, das sie oder ihre Rechtsvorfahren in das Unternehmen zum Zwecke der Anlage und des Betriebes der Bahn investiert haben.

Aus diesem Grundsatz ergeben sich folgende Konklusionen:

I. Das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen umfasst:

1. Die der Baurechnung belasteten Baukosten resp. Anschaffungskosten für:

- a) Bahnanlagen und feste Einrichtungen mit Ausschluss des Oberbaues;
- b) Oberbau;
- c) Rollmaterial;
- d) Mobiliar und Gerätschaften,

und zwar für die im Betriebe stehenden und die im Bau befindlichen Linien und Objekte.

Dies bezieht sich sowohl auf die eigenen Linien wie auf die Anteile der Nordostbahn an den Gemeinschaftslinien Bötzbahn, Aarg. Südbahn und Wohlen-Bremgarten.

Hinsichtlich der zugekauften Linien wird auf Ziff. 4 dieser Konklusionen verwiesen.

Es wird ausdrücklich Verwahrung eingelegt gegen die ungesetzlichen, einschränkenden Bestimmungen von Ziff. I₁, Abs. 2 des bundesrätlichen Beschlusses vom 11. Januar 1898.

Im Gegensatz zu dem eben erwähnten Beschluss wird vielmehr die Einbeziehung in die Baurechnung verlangt für folgende Posten:

- aa) Leistungen, welche die Gesellschaft gemacht hat, um sich von lästigen Konzessionsbestimmungen zu befreien oder die Bewilligung einer Traceänderung zu erhalten.

Reinertrages und Anlagekapitales der Schweiz. Nordostbahn.

Urteil des Bundesgerichtes vom 18./19. Juli 1899.

Anlagekapital.

I. Der Rekurs der Schweizer. Nordostbahn wird in dem Sinne als begründet erklärt, dass

- a) in Abschnitt I (Anlagekapital) unter Ziffer 1 in dem Satz: „Die gemäss gesetzlicher Vorschrift der Baurechnung belasteten Baukosten“ die Worte: „gemäss gesetzlicher Vorschrift“ gestrichen werden, ebenso der Schlusssatz dieser Ziffer 1.
- b) der Entscheid des Bundesrates darüber, was das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen umfasse, dahin abgeändert wird, dass ausser den in diesem Entscheid (Abschnitt I, Ziff. 1 und 2) aufgeführten, noch folgende Posten zum Anlagekapital zu rechnen sind:
 1. Leistungen, welche die Gesellschaft gemacht hat, um sich von lästigen Konzessionsbestimmungen zu befreien oder die Bewilligung einer Traceänderung zu erhalten, soweit die daherigen Ausgaben im Interesse der Bahnanlage erfolgten.
 2. Organisations-, Verwaltungs- und Bauleitungskosten, welche während des Baues der Bahn im Interesse der Erstellung und Einrichtung derselben erlaufen sind. Das Gleiche gilt analog von Erweiterungsbauten, die nach Eröffnung des Betriebes ausgeführt wurden. Insoweit im letztern Falle die betreffenden Arbeiten von dem schon vorhandenen Dienstpersonal ausgeführt wurden, ist ein verhältnismässiger Anteil der Dienstkosten auf Baurechnung zu nehmen.
 3. Bauzinse, und zwar auch für grössere Ergänzungsbauten, insofern durch diese eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen im Interesse des Betriebes erzielt wurde.
 4. Vom Betriebe bestrittene Verwendungen auf Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen unter der gleichen Voraussetzung wie bei Ziffer 3.
 5. Gründungskosten, insofern dieselben für die Ermöglichung der Bahnbaute notwendig waren, oder bei derselben nützliche Verwendung fanden.
 6. Subventionen (mit Einschluss der noch zu erfüllenden diesbezügl. Verpflichtungen) für Brücken, Strassen, Nebenbahnen u. dgl., soweit sie im Interesse der Bahnanlagen zugesichert worden sind.

Bundesratsbeschluss vom 11. Januar 1898.

Rekursanträge der Nordostbahn.

- bb)* Organisations-, Verwaltungs-, technische und administrative Bauleitungskosten, welche mit der Anlage der Bahn und der Einrichtung zum Betriebe, sowie mit spätern Erweiterungsbauten in Zusammenhang stehen.
- cc)* Bauzinsen, auch für grössere Ergänzungsbauten.
- dd)* Den Bauwert untergegangener Bahnanlagen, soweit die Beseitigung durch vermehrte Verkehrsbedürfnisse veranlasst worden ist.
- ee)* Die Kosten für Verbesserung und Verstärkung des Oberbaues.
- ff)* Die vom Betriebe bestrittenen Verwendungen auf Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen.

2. Den Kostenpreis von Materialvorräten:

Absatz 1 unter Ziffer I, 2 des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar 1898 ist als nicht hieher gehörend zu streichen. Die Frage über den Umfang der Materialvorräte, die nur beim Rückkauf nach Reinertrag eine Rolle spielen könnte, gehört nicht hieher, sondern wird unter den Abzügen an der Rückkaufssumme behandelt werden.

3. Anlagekosten im weitern Sinne, nämlich:

- a)* Sämtliche Gründungskosten (Ausgaben für Vorstudien, Erwerbung der Konzessionen u. dgl.).
- b)* Die eigentlichen Geldbeschaffungskosten bei Emissionen von Aktien und Anleihen, d. h. die den Banken und andern Vermittlern gezahlten Kommissionen und Provisionen, Subskriptionsgebühren, Spesen für Drucksachen, Inserate, Titelanfertigung, Porti, Stempel und ähnliches, ausgenommen die bei Konversionen von höher verzinslichen in niedriger verzinsliche Anleihen entstandenen Kosten.
- c)* Die Kursverluste auf Anleihen, ausgenommen die bei Konversion von höher verzinslichen in niedriger verzinsliche Anleihen entstandenen Kursverluste.

Urteil des Bundesgerichtes vom 18./19. Juli 1899.

II. Es wird davon Vormerk genommen, dass sich die Parteien darüber verständigt haben, bezw. darin einig gehen:

1. Dass in dem gegenwärtigen Verfahren auf den zweiten Satz von Ziffer 2 in Abschnitt I (Vorbehalt von Abzügen bei Materialvorräten) daselbst nicht einzutreten sei.
2. Dass in Abschnitt I (Anlagekapital) des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar 1898 in Ziffer 1 nach den Worten: „und Objekte“ beigefügt werde: „sowohl des eigenen Netzes der Nordostbahn als ihrer Anteile an den Gemeinschaftsbahnen“.
3. Dass in Abschnitt I Ziffer 2 statt „die Materialvorräte“ gesagt werde: „der Wert der Materialvorräte“.
4. Dass die in den Konklusionen der Nordostbahn betreffend das Anlagekapital sub Ziffer II als nicht zum ursprünglichen Anlagekapital gehörend aufgeführten Posten nicht zu demselben gehören.
5. Dass der Schlusssatz in Abschnitt I (Anlagekapital) des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar 1898: „Nicht zum Anlagekapital im Sinne der Konzessionen gehören... u. s. f.“ mit Ausnahme des von der Nordostbahn bestrittenen Passus „zu amortisierende Verwendungen“ bestehen bleibt.
6. Dass das ursprüngliche Anlagekapital auf den Zeitpunkt des Überganges an den Bund festzustellen sei.

III. Auf den Antrag der Rekurrentin sub Z. III, soweit er sich auf die Frage betr. Abzug des Erneuerungsfonds bezieht wird in diesem Verfahren nicht eingetreten.

IV. Im übrigen sind die Rekursanträge abgewiesen.

Bundesratsbeschluss vom 11. Januar 1898.

Rekursanträge der Nordostbahn.

d) Die Subventionen für Brücken, Strassen, Nebenbahnen u. dgl., mit Einschluss der diesbezüglich von der N. O. B. noch zu erfüllenden Verpflichtungen.

4. Als Rechtsnachfolgerin der schweizerischen Nationalbahn und der Unternehmungen Effretikon-Hinweil und Sulgen-Gossau beansprucht die N. O. B. Vergütung des von diesen Unternehmungen verwendeten ursprünglichen Anlagekapitals und der seit ihrem Übergang an die N. O. B. von letzterer gemachten Verwendungen auf ergänzende Bauten und Anschaffungen.

Insoweit bei der Bereinigung der Bilanz gemäss dem zwischen dem Bundesrat, Beilage 10, und der N. O. B. vereinbarten Protokolle vom 8./14. April 1885 und in der Folge auf Grund der Bestimmungen der Rechnungsgesetze, unter obigen Titeln (Ziff. 1, 3 und 4) gewisse Summen aus dem Anlagekonto der N. O. B. entfernt worden sind, hat die Wiedereinsetzung derselben in die Rechnung zum vollen Betrage zu geschehen.

Eventuell: Sollten unter den in Ziff. 1, 3 und 4 genannten Posten einige als nicht mit ihrem ganzen Betrage zum ursprünglichen Anlagekapital gehörend betrachtet werden, so sind dieselben wenigstens in demjenigen Betrage unter das Anlagekapital aufzunehmen, welcher nach Abzug der von der Bahngesellschaft bis zum Zeitpunkte des Überganges an den Bund hierauf verwendeten Amortisationen verbleibt, unter Zugrundelegung einer auf Konzessionsdauer berechneten gleichmässigen Amortisationsquote.

II. Nicht zum ursprünglichen Anlagekapital gehören, weil sie überhaupt nicht Objekte des Rückkaufs sind:

1. Die Gotthardbahnsubvention.

Eventuell: Sollte die Gotthardbahnsubvention als zum Objekte des Rückkaufs gehörend betrachtet werden, so ist der Bahngesellschaft der volle ursprüngliche Anlagewert derselben zu ersetzen, eventuell wenigstens der genannte Anlagewert abzüglich der von der Bahngesellschaft bis zum Zeitpunkte des Überganges an den Bund hierauf verwendeten Amortisation, unter Zu-

Urteil des Bundesgerichtes vom 18./19. Juli 1899.

Bundesratsbeschluss vom 11. Januar 1898.

Rekursanträge der Nordostbahn.

grundelegung einer auf Konzessionsdauer berechneten gleichmässigen Amortisationsquote.

2. Die Verwendungen auf Nebengeschäfte.

3. Die verfügbaren Mittel, mit Ausschluss der Materialvorräte (Kassa, Wechsel, Bankguthaben, entbehrliche Liegenschaften und ähnliches).

III. An der auf Grund des ursprünglichen Anlagekapitals festzusetzenden Entschädigung dürfen weder Amortisationen, die die Gesellschaft am ursprünglichen Anlagekapital gemacht hat, noch auch der Erneuerungsfonds als solcher in Abzug gebracht werden.

IV. Das „ursprüngliche Anlagekapital“ ist auf den Zeitpunkt des Übergangs der Bahn an den Bund festzustellen.

Erneuerungsfonds.

II.

Für die Berechnung der Einlagen in den Erneuerungsfonds sind die Vorschriften der Art. 11 bis und mit 14 des Rechnungsgesetzes massgebend. Für Ausmittlung der Höhe der Einlagen auf dieser gesetzlichen Grundlage wird eine besondere Schlussnahme vorbehalten.

Es wird beantragt: die in Ziff. II des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar l. J. enthaltenen Bestimmungen seien zu streichen und dagegen zu erkennen: die Art. 11—14 des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 sind für die Berechnung des konzessionsgemässen Rückkaufpreises nicht anwendbar. Der Erneuerungsfonds kann beim Rückkauf nur in Betracht kommen, soweit es sich um konzessionsgemässe Abzüge handelt.

Reinertrag.

III.

Von den in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft enthaltenen Einnahme- und Ausgabeposten sind für den konzessionsgemässen Reinertrag nur massgebend die Betriebseinnahmen und die Betriebsausgaben, d. h. die mit dem Eisenbahnbetriebe, dem Transportgeschäfte im Zusammenhang stehenden Einnahmen und Ausgaben; dagegen fallen ausser Betracht die Rechnungsposten, welche sich auf die Finanzverwaltung der Bahngesellschaft beziehen.

Der durchschnittliche Reinertrag ist in der Weise zu berechnen, dass der Überschuss der Betriebseinnahmen

Für die Berechnung des konzessionsgemässen Reinertrages sollen folgende Grundsätze als massgebend erklärt werden:

Urteil des Bundesgerichtes vom 17./18. Juli 1899.

Erneuerungsfonds.

I. Es wird davon Vormerk genommen, dass sich die Parteien darüber verständigt haben, bezw. darin einig gehen, dass Abschnitt II des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar 1898 (Erneuerungsfonds) im Sinne der Erwägungen des Urteils des Bundesgerichtes in Sachen der Schweiz. Centralbahn gegen den Bund vom 18./21. Januar 1899 dahinfällt.

II. Auf den Antrag, dass der Erneuerungsfonds beim Rückkauf nur in Betracht komme, soweit es sich um konzessionsmässige Abzüge handle, wird in diesem Verfahren nicht eingetreten.

Reinertrag.

I. Der Rekurs der Schweiz. Nordostbahn wird in dem Sinne als begründet erklärt, dass der Entscheid des Bundesrates vom 11. Januar 1898 über die für den konzessionsmässigen Reinertrag in Betracht fallenden Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben dahin abgeändert wird, dass in Ziffer 4 der Betriebsausgaben den Worten: „technische Vorstudien“ beigefügt wird: „soweit sie nicht zum Anlagekapital gehören“.

II. Es wird davon Vormerk genommen, dass sich die Parteien darüber verständigt haben, bezw. darin einig gehen, dass

a) bei den Betriebseinnahmen Ziffer 1 folgende Fassung erhält:

„Die Betriebseinnahmen in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft und zwar sowohl diejenigen des Nordostbahnnetzes als auch die An-

Bundesratsbeschluss vom 11. Januar 1898.

über die Betriebsausgaben der zehn in Betracht fallenden Jahre zusammengezählt und der hieraus resultierende Gesamtüberschuss durch zehn dividiert wird.

Für den konzessionsgemässen Reinertrag fallen in Betracht:

A. Betriebseinnahmen.

1. Die Betriebseinnahmen in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft;
2. der Ertrag der von der Nordostbahn an die Gotthardbahn geleisteten Subvention;
3. die Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds, und zwar sowohl die laut bisheriger Berechnung der Bahngesellschaft geleisteten, wie die zufolge des neuen Rechnungsgesetzes zu ermittelnden Ergänzungszuschüsse;
4. die Betriebssubventionen für besondere Zwecke;
5. sonstige, das Transportgeschäft betreffende Einnahmen.

B. Betriebsausgaben:

1. Die Betriebsausgaben in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft;
2. die Einlagen in den Erneuerungsfond, und zwar sowohl die laut bisheriger Berechnung der Bahngesellschaft gemachten, wie die zufolge des neuen Rechnungsgesetzes zu machenden Ergänzungseinlagen;
3. die Abzüge für den Betrag von verfügbaren Liegenschaften, insofern Einnahmen von solchen, welche nicht zu den Rückkaufobjekten gehören, unter den Betriebseinnahmen verrechnet worden sind, oder insofern auf denselben überhaupt kein Ertrag berechnet worden ist;
4. Verluste, welche während der zehnjährigen für den Rückkauf massgebenden Periode abgeschrieben, beziehungsweise dem Conto zu amortisierender Verwendungen belastet werden mussten, insbesondere für: technische Vorstudien, Werte untergegangener Anlagen und Einrichtungen, Beiträge an Strassen, Brücken und dergleichen;
5. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, welche das Transportgeschäft betreffen, insbesondere:

Rekursanträge der Nordostbahn.

I.

Als Einnahmen fallen in Betracht:

1. Die Betriebseinnahmen in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft (mit Einschluss der Nettoanteile an den Betriebsergebnissen der Gemeinschaftsbahnen).
2. Die Zwischenzinse auf den monatlichen Betriebsüberschüssen.
3. Die Kursgewinne, die auf den Betriebseinnahmen oder -Ausgaben des Jahres gemacht wurden.
4. Die Betriebssubventionen für besondere Zwecke (mit Einschluss derjenigen für den Betrieb ganzer Linien).
5. Sonstige, das Transportgeschäft betreffende Einnahmen.

II.

Als Ausgaben fallen in Betracht:

1. Die Betriebsausgaben in den Jahresrechnungen der Gesellschaft, mit Einschluss der Verzinsung der konsolidierten Anleihen und Subventionen, wogegen die betreffenden Schuldkapitalien beim Rückkauf ohne Anrechnung auf die Rückkaufentschädigung auf den Bund übergehen.
2. Die Abschreibungen von Anlagen und Einrichtungen, die während der zehnjährigen Epoche untergegangen sind.

Sollten entgegen diesem Antrag auch die Subventionen an Brücken und an Strassen, obwohl sie in einer frühern Zeit beschlossen worden, und obwohl sie den Reinertrag nicht beschlagen, sondern die Anlagen, hier mitgerechnet werden, so wäre nur die jährliche Amortisationsquote einzustellen, die es im Verhältnis zur ganzen Konzessionsdauer auf das einzelne Jahr der Epoche trifft.

3. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, die das Transportgeschäft betreffen, insbesondere: ausser-

Urteil des Bundesgerichtes vom 17./18. Juli 1899.

teile der Nordostbahn an denjenigen der Gemeinschaftsbahnen, unter Ausschluss der Einnahmen für entbehrliche Liegenschaften,“

Ziffer 2 wegfällt,*

bei Ziffer 5 der im Urteilsdispositiv I c 4 in Sachen der Schweizerischen Centralbahn gegen den Bund enthaltene Zusatz: „mit Inbegriff solcher, welche erst nachträglich zur Verrechnung kommen“, als selbstverständlich nicht aufgenommen zu werden braucht, ebensowenig wie ein entsprechender Zusatz bei den Betriebsausgaben;

dass sodann unter den Betriebseinnahmen zwei neue Ziffern beigefügt werden, nämlich:

„die Zinsen auf den monatlichen Betriebsüberschüssen bis Ende des Jahres unter Abrechnung der Zinsen von Vorschüssen, welche etwa die Gewinn- und Verlustrechnung gemacht haben sollte (Urteilsdispositiv in Sachen der Schweizerischen Centralbahn gegen den Bund, I c 1),“ und

„Kursgewinne auf fremden Valuten, soweit sie sich bei Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben ergeben haben (Urteilsdispositiv II b).“

b) Dass bei Betriebsausgaben Ziffer 1 folgende Fassung erhält:

„Die Betriebsausgaben in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft, und zwar sowohl diejenigen des Nordostbahnnetzes als auch die Anteile der Nordostbahn an denjenigen der Gemeinschaftsbahnen, unter Ausschluss der Ausgaben für entbehrliche Liegenschaften. Sind entbehrliche Liegenschaften für Betriebszwecke verwendet worden, so ist hierfür ein entsprechender Mietzins in die Ausgaben nachträglich aufzunehmen, sofern dies nicht bereits geschehen ist.“

Ziffer 3 wegfällt,

bei Ziffer 4 die Schlussworte: „Beiträge an Strassen, Brücken u. dgl.“ gestrichen und ersetzt werden durch: „Beiträge zum Unterhalt von Strassen, Brücken u. dgl., soweit sie im Interesse des Bahnbetriebes erfolgen (Urteilsdispositiv in Sachen der Schweizerischen Centralbahn I 3 e).“

Dass sodann als neue Ziffer hinzukommt:

„Kursverluste auf fremden Valuten, soweit sie sich bei Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben ergeben haben.“ (Urteilsdispositiv in Sachen der Schweizerischen Centralbahn II b.)

* Dabei gilt auch der in den Urteilsmotiven (S. 55) i. S. der Centralbahn enthaltene Satz, wonach von dem Einverständnis der Parteien Vorher genommen wird, dass, wenn die Ansprüche aus der Subvention beim Rückkauf ohne weiteres auf Grund der vom Bundesrate behaupteten Übereinkunft übergehen, der Ertrag dieser Subvention unter die Einnahmen aufzunehmen ist.

Bundesratsbeschluss vom 11. Januar 1898.

ausserordentliche Beiträge an die Hilfskasse, welche für die zehnjährige Periode nachzuleisten sind; Ausgaben zufolge der gegenseitigen Versicherung für Haftpflichtfälle; Gratifikationen an das Personal; Nachtragszahlungen und Rückvergütungen für Mitbenützung von Bahnanlagen.

Dagegen fallen für den konzessionsgemässen Reinertrag nicht in Betracht:

A. Einnahmen:

1. Der Saldo des Vorjahres vor Beginn der zehnjährigen für den Rückkauf massgebenden Periode;
2. der Ertrag der verfügbaren Kapitalien, mit Inbegriff von Zinsen auf den Betriebseinnahmen;
3. Kursgewinne und Provisionen;
4. Bauzinse;
5. Zuschüsse aus Spezialfonds mit Ausschluss des Erneuerungsfonds;
6. Zuschüsse aus Amortisations- und Baufonds;
7. Betriebssubventionen für allgemeine Zwecke;
8. sonstige, die Finanzrechnung betreffende Einnahmen.

B. Ausgaben:

1. Verzinsung der schwebenden Schulden;
2. Kursverluste, Finanzunkosten und Provisionen;
3. Verzinsung der konsolidierten Anleihen;
4. Einlagen in Spezialfonds mit Ausschluss des Erneuerungsfonds;
5. Einlagen in den Amortisations- und Baufonds;
6. Tilgung alter Verluste, bei denen der Entstehungsgrund der Abschreibung vor die zehnjährige, für den Rückkauf massgebende Periode zurückfällt;
7. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, welche die Finanzrechnung betreffen, insbesondere ausserordentliche Beiträge an die Hilfskasse zur Deckung des vor der zehnjährigen Periode entstandenen versicherungstechnischen Defizits; Minderwertung verfügbarer Mittel; Abschreibungen auf Nebengeschäften;
8. Aktiendividende;
9. Saldovortrag auf neue Rechnung.

Rekursanträge der Nordostbahn.

ordentliche Beiträge an die Hilfskasse, die für die zehnjährige Periode nachzuleisten sind; Gratifikationen an das Personal; Nachtragszahlungen und Rückvergütungen für Mitbenützung von Bahnanlagen; aber nicht dazu gehören die Ausgaben für freiwillige, gegenseitige Haftpflichtversicherung.

4. Kursverluste auf Betriebs-Einnahmen oder -Ausgaben.

III.

Nicht in Betracht fallen für die Einnahmen und für die Ausgaben:

Alle unter I und II hievor nicht erwähnten Rubriken; so namentlich nicht die Einlagen und „Ergänzungszuschüsse“ in den Erneuerungsfonds und andere Spezialfonds und die Entnahmen daraus, die Einnahmen aus der Gotthardbahnsubvention (wobei es die Meinung hat, dass falls der Bund diese übernehmen will, er die Gesellschaft dafür besonders entschädige); die Erträge der verfügbaren Liegenschaften und Abzüge wegen solcher; die staatlichen Konzessionsgebühren.

Urteil des Bundesgerichtes vom 17./18. Juli 1899.

III. Der Inhalt des Bundesratsbeschlusses betreffend die für den konzessionsgemässen Reinertrag nicht in Betracht fallenden Einnahmen und Ausgaben wird dahin abgeändert, dass Ziffer 2 der Einnahmen folgende Fassung erhält: „Der Ertrag der verfügbaren Kapitalien, mit Ausschluss der Zinse auf den monatlichen Betriebsüberschüssen bis Ende des Jahres,“ und Ziffer 3 daselbst: „Kursgewinne mit Ausschluss solcher auf fremden Valuten, soweit sie sich bei Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben ergeben haben, und Provisionen,“ sowie Ziffer 2 der Ausgaben: „Kursverluste mit Ausschluss solcher auf fremden Valuten, soweit sie sich bei Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben ergeben haben, Finanzkosten und Provisionen.“

IV. Auf folgende Anträge der Rekurrentin wird in diesem Verfahren nicht eingetreten:

1. Auf den Zusatz zu Ziffer 4 der Einnahmen: „mit Einschluss derjenigen für den Betrieb ganzer Linien“.
2. Auf den Antrag* betreffend die Einstellung der jährlichen Vergütung der Schweizerischen Centralbahn für die Abtretung der Linie Aarau-Suhr-Zofingen in die Reinertragsrechnung.
3. Auf den Antrag*, es sei ausdrücklich zu konstatieren, dass der Beitrag von 50,000 Fr. an die Erstellungskosten der Brücke bei Döttingen zum Anlagekapital gehöre.

V. Im übrigen sind die Rekursanträge abgewiesen.

* Antrag, der infolge des Centralbahnurteiles während der Prozessinstruktion gestellt wurde.

Bundesratsbeschluss vom 11. Januar 1898.

Rekursanträge der Nordostbahn.

IV.

Der durchschnittliche Reinertrag der massgebenden zehn Jahre ist bei der N. O. B., weil ihre Kapitalien sich verändert haben, so zu berechnen, dass für jedes Jahr auf Grund des jeweiligen Kapitalbestandes der prozentuale Reinertrag festgestellt, hieraus der zehnjährige Durchschnitt gesucht, dieser durchschnittliche Prozentsatz auf das am Ende der Periode vorhandene Kapital angewendet und das so erhaltene durchschnittliche Erträgnis des Endkapitals mit 25 multipliziert wird.

Und zwar ist, da die Verzinsung der Obligationenschuld in die Betriebsausgaben gestellt wird (II. Ziffer hievor) das Aktienkapital der Gesellschaft zur Grundlage der prozentualen Berechnung zu wählen. Sollte aber das Gericht das System der Einstellung der Obligationenzinse nicht gutheissen, so wären Aktien und Obligationen zusammen — als das Gesamtanlagekapital — der prozentualen Berechnung zu Grunde zu legen.

Abzüge von der Rückkaufsentschädigung.

IV.

a) Von der entweder auf Grund des Anlagekapitales oder auf Grund des Reinertrages ermittelten Rückkaufssumme sind in Abzug zu bringen:

1. Der Erneuerungsfonds in demjenigen Betrage, welchen derselbe gemäss den Grundsätzen des neuen Rechnungsgesetzes ausmachen soll (Abzug für materiellen Minderwert der im Erneuerungsfonds berücksichtigten Rückkaufsobjekte);
2. die Differenz zwischen dem wirklichen Werte und dem Werte eines vollkommen befriedigenden Zustandes der im Erneuerungsfonds nicht berücksichtigten Rückkaufsobjekte (Abzug für materiellen Minderwert dieser Objekte);
3. der laut den gesetzlichen Bestimmungen auf Betriebsrechnung oder auf Amortisationskonto zu buchende Anteil der Baukosten, welche erforderlich sind, um die Bahnanlagen auf den Zeitpunkt des Überganges an den Bund in vollkommen befriedigenden Zustand zu setzen, wie:

I. In erster Linie wird beantragt, das Bundesgericht wolle auf diese Materie im gegenwärtigen Verfahren überhaupt nicht eintreten.

II. Eventuell wird beantragt, die in Abschnitt IV des Bundesratsbeschlusses formulierten Grundsätze aufzuheben und durch folgende zu ersetzen:

1. Unter dem „vollkommen befriedigenden Zustand“ im Sinne der Konzessionen ist der Zustand zu verstehen, wie er bei normalem Gebrauch und gutem Unterhalt einer gehörig verwalteten Eisenbahnunternehmung vorhanden zu sein pflegt.
2. Die gewöhnliche, normale Abnutzung der Rückkaufsobjekte berechtigt den Bund nicht zu Abzügen.
3. Objekt des Rückkaufs ist die Bahn samt Zugehör in ihrem thatsächlichen Bestande. Abzüge für nicht vorhandene oder unzureichende Anlagen und Einrichtungen sind daher ausgeschlossen.

Urteil des Bundesgerichtes vom 18./19. Juli 1899.

Abzüge von der Rückkaufentschädigung.

Es wird davon Vormerk genommen, dass sich die Parteien darüber verständigt haben, bzw. darin einig gehen, dass in dem gegenwärtigen Verfahren auf die Abzüge von der Rückkaufentschädigung (Abschnitt IV des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar 1898) nicht einzutreten sei.

Bundesratsbeschluss vom 11. Januar 1898.

Erweiterung von Bahnhöfen und Stationen, Anlage von Doppelgleisen, Vermehrung des Rollmaterials u. s. w.

b) Für den Fall des Rückkaufes auf Grund des Reinertrages ist von der Rückkaufssumme ferner in Abzug zu bringen:

4. der Betrag des auf Baukonto zu buchenden Anteiles der in litt. a, Ziffer 3 erwähnten Baukosten, immerhin in der Meinung, dass die Rückkaufssumme nicht weniger betragen darf, als den auf Grund des Anlagekapitals gemäss litt. a, Ziffer 1, 2 und 3, berechneten Betrag.

Dabei ist verstanden, dass der für künftige Verkehrsbedürfnisse aufgewendete Anteil solcher Baukosten zu Lasten des Bundes fällt.

Rekursanträge der Nordostbahn.

4. Bei Beurteilung von Abzugsbegehren wegen nicht vollkommen befriedigenden Zustandes sind auch Mehrleistungen der Bahnverwaltung, welche über das dermalige Bedürfnis hinausgehen, in Betracht zu ziehen.

5. Wenn vom Ende der zehnjährigen Periode bis zum Zeitpunkt der Abtretung der Bahn der Baukonto sich erhöht oder vermindert, so ist der Betrag einer Erhöhung der Entschädigungssumme beizufügen, der Betrag einer Verminderung dagegen davon in Abrechnung zu bringen.

An den auf Betriebsrechnung fallenden Teil der Ausgaben für Ergänzungs- und Erweiterungsbauten, welche in der erwähnten Zwischenperiode ausgeführt werden, hat die Bahngesellschaft insoweit beizutragen, als ihr durch die Baute Unterhaltungs- oder Erneuerungskosten erspart werden oder sonstige Vorteile erwachsen.

6. Der Erneuerungsfonds bleibt Eigentum der Gesellschaft, wogegen diese für die Beseitigung der Mängel haftet, die nach dem oben (unter Ziffer 1) aufgestellten Grundsatz im Zeitpunkt der Übergabe etwa vorhanden sein sollten.

7. Materialvorräte sind im Zeitpunkt der Tradition an den Bund lediglich in der für die ununterbrochene Betriebsführung erforderlichen Menge zu übergeben. Ist dagegen der Bestand der Vorräte grösser, als die ununterbrochene Betriebsführung es erheischt, so ist für den Mehrbetrag vom Bund Vergütung zu leisten.

III. Sehr eventuell, d. h. für den Fall, dass das Bundesgericht nicht im Sinn unserer Anträge erkennen würde, soll die Gesellschaft berechtigt sein, gegenüber den Abzügen für sogenannten materiellen Minderwert und für nicht vorhandene Objekte den Mehrwert, den die Bahnanlagen nach dem im Zeitpunkt der Abtretung sich ergebenden Verkehrswert gegenüber dem auf Baukonto figurierenden Buchwert ergeben, kompensationsweise geltend zu machen.

Urteil des Bundesgerichtes vom 18./19. Juli 1899.

Den 1898 eingegangenen Rückkaufserklärungen des Bundesrates folgte im Berichtsjahre die Kündigung der Strecken Zürich-Richterswil und Richterswil-Ziegelbrücke-Näfels zum Rückkauf auf den 20. Juli 1904 bzw. 1. Februar 1905.

Bezüglich Wohlen-Bremgarten, wofür die Kündigung vor dem 30. April 1900 (auf 1. Mai 1903) stattzufinden hat, äusserte das Direktorium der Centralbahn im Geschäftsberichte für 1898 an das Komitee dieser Unternehmung die Anschauung, dass der Bundesrat den Anteil der Nordostbahn von der Rückkaufserklärung ausnehmen könne, sofern ein einheitlicher Rückkauf der gesamten Nordostbahn auf Grund der für deren Stammnetz gültigen Bestimmungen nicht erreichbar sei. Gegen diese Anschauung erhoben wir unter Hinweis auf unsere bezügliche Rechtsverwahrung beim Bundesrate Protest, von dem die Centralbahn gemäss Verständigung im Komitee der genannten Unternehmung im Geschäftsberichte für Wohlen-Bremgarten pro 1899 Notiz zu nehmen hat. Wir verweisen auf das in unserm letzten Berichte auf Seite 6 diesfalls Angeführte.

Über die Auslösung der einen Bestandteil unseres Stammnetzes bildenden, aber der Schweiz. Centralbahn verpachteten Bahnstrecke Aarau-Wöschenu (solothurnische Kantonsgrenze) für den Rückkauf sind im Berichtsjahre von der Centralbahn mit uns Verhandlungen eingeleitet worden, über deren Verlauf später zu berichten sein wird.

Im letztjährigen Geschäftsberichte des Verwaltungsrates ist auf S. 13 angeführt, dass die Direktion ermächtigt wurde, eine von der aargauischen Regierung vorgeschlagene Konferenz zu beschicken, durch welche die Frage abgeklärt werden sollte, welche Stellung die Centralbahn und die Nordostbahn zu einer nun schmalspurig projektierten Wynenthalbahn einnehmen würden. Dabei hatte es die Meinung, dass die Direktion sich präjudizierlicher Erklärungen enthalten solle. Die Konferenz, an der sich auch das Initiativkomitee beteiligte, fand am 27. April 1899 statt, führte aber die von der aargauischen Regierung angestrebte Abklärung nicht herbei. Es handelte sich um das Projekt einer schmalspurigen Bahn mit elektrischem Betriebe, die von Menziken bis Aarau (nicht bloss bis zum Anschluss an die bestehende Bahn in Suhr) geführt werden sollte und vom Bahnhof Aarau noch als Tram-bahn bis zum Kantonsspital daselbst. Die Kosten dieses von Brown Boveri & Co. in Baden erstellten Projektes waren auf 1,900,000 Fr. veranschlagt, wovon den beiden Bahnen, gestützt auf den Vertrag vom 25. Februar 1872, ein Drittel zugemutet wurde. Schon in dieser Konferenz war daneben die von Seite der Nordostbahn angeregte Frage eines Loskaufes der beiden Gesellschaften aus den Verpflichtungen des genannten Vertrages berührt worden, ein Gedanke, der nun mit Rücksicht auf die bevorstehende Verstaatlichung der Centralbahn und der Nordostbahn weiter verfolgt wurde. Über das Ergebnis der bezüglichen Verhandlungen wird im nächsten Jahresberichte Mitteilung zu machen sein.

Der Auflage des Bundesratsbeschlusses vom 13. August 1898, die sektionsweisen Ertragsrechnungen für 1894 auf Grund der durch diesen Beschluss aufgestellten Normen bis Ende 1898 dem Eisenbahndepartement einzureichen, konnte ohne zu grosse Schwierigkeit nachgekommen werden. Unausführbar war dagegen die weitere Auflage, die übrigen Sektionsrechnungen des Zeitraumes 1888—1897, d. h. diejenigen für die Jahre 1888—1893 und 1895—1897 bis Ende 1899 abzuliefern. Abgeliefert wurden innert der Frist die Rechnungen für die Jahre 1897, 1893 und 1895. Für diejenigen pro 1896 und 1888/92 musste um Fristverlängerung eingekommen werden, wobei gleichzeitig für die Jahre 1888/92 gewisse Vereinfachungen des Ausscheidungsverfahrens für die Einnahmen vorgeschlagen wurden, nachdem das Eisenbahndepartement solche bereits für die Ausgaben zugestanden hatte. Es lehnte die Fristverlängerung nicht ab, drang aber neuerdings auf Beschleunigung und, auf die gesetzliche Pflicht zur Einreichung der Sektionsrechnungen für die weiteren Jahre und namentlich die Wünsch-

barkeit baldiger Vorlage der sektionsweisen Ertragsrechnungen für 1898, des ersten Jahres, da die neuen Linien vollständig im Betriebe waren, hinweisend, verlangte es zur Förderung der Sache die Einhaltung folgender Reihenfolge: 1896, 1898, 1888, 1889/92.

Nach Eingang der Rechnung für das Jahr 1888 wird das Eisenbahndepartement seine Entschliessungen über den hiesigen Vereinfachungsvorschlag mitteilen.

Die durch das bundesgerichtliche Urteil vom 18./19. Juli 1899 an den sektionsweisen Ertragsrechnungen geforderten Modifikationen, die zur Zeit insbesondere wegen der noch nicht bereinigten Fragen betreffend den Erneuerungsfonds noch nicht durchgeführt werden können, bleiben besonderen Nachträgen vorbehalten.

Dagegen findet nun für einmal sofort auf Grund des bundesgerichtlichen Urteiles die Berechnung des konzessionsgemässen Anlagekapitales der verschiedenen Sektionen je auf Ende 1897 und 1898 statt.

Unterm 12. Juni des Berichtsjahres erfolgte nun der endgültige Bundesratsbeschluss betreffend die Festsetzung der Einlagen der fünf Hauptbahnen in den Erneuerungsfonds. Der Bundesrat fasste seine Verfügungen in die Form eines Regulativs, das die Normen für alle beteiligten Bahnen umfasst. Sie entsprachen den Anträgen nicht, welche die Bahnen in der nach Abschluss der Untersuchungen des Eisenbahndepartements (siehe Geschäftsbericht für 1898, Seite 7) von diesem veranstalteten neuen Konferenz stellten, infolge dessen die beteiligten Verwaltungen den Rekurs an das Bundesgericht ergriffen. Die Leitung des Prozesses für die Bahnen und die Besorgung der Rechtsschriften wurde der Gotthardbahn übertragen. Die von dieser Verwaltung auf Grund konferenzieller Verhandlungen der rekurrierenden Bahnen festgestellte, von allen fünf Bahnen unterzeichnete Rekurschrift wurde am 14. Juli 1899 dem Bundesgerichte eingereicht. Die Klagebeantwortung erfolgte noch im Berichtsjahre und die Replik wurde dem Bundesgerichte am 26. Februar 1900 eingereicht.

Die hauptsächlichsten Differenzen bestehen in Bezug auf die Festsetzung der Abnutzungskoeffizienten für den Oberbau und der Lebensdauer des Rollmaterialies, insbesondere der Lokomotiven. Daneben steht die Frage der zeitlichen Anwendbarkeit der definitiv festgesetzten Normen. Die Erörterung der Einzelheiten würde eine für den Rahmen dieses Berichtes zu umfangreiche Darstellung erfordern. Dagegen geben wir nachstehend eine Zusammenstellung des Bundesratsbeschlusses und der Rekursanträge der Bahnen:

Bundesratsbeschluss

betreffend

Festsetzung der jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds gemäss Art. 11 und 12 des Eisenbahnrechnungsgesetzes.

(Vom 12. Juni 1899.)

Der schweizerische Bundesrat,
in Erwägung:

Gemäss Art. 12 des Eisenbahnrechnungsgesetzes vom 26. März 1896 sind die Beträge der jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds nach Anhörung der Bahnverwaltungen vom Bundesrate festzusetzen. Nachdem die von den Bahnverwaltungen eingesandten Vorschläge betreffend Einlagen in den Erneuerungsfonds sich namentlich mit Bezug auf die Abgrenzung zwischen den Begriffen der Erneuerung und des gewöhnlichen Unterhaltes, sowie auch hinsichtlich der Grundlagen für die Berechnung der Einlagen in den Fonds als unter sich verschieden und grösstenteils als ungenügend erwiesen und auch die zur Anhörung der Bahnverwaltungen unterm 8./9. Juli 1898 und 3. Mai 1899 stattgefundenen Konferenzverhandlungen zwischen denselben und dem Eisenbahndepartement zu keiner Verständigung geführt haben;

nach Einsichtnahme der Vorschläge der Bahnverwaltungen und des Experten-Gutachtens vom 30. April 1898, sowie der Berichte des Post- und Eisenbahndepartements vom 24. Mai 1898 und 6. Juni 1899,

beschliesst:

I. Für die Dotierung und Inanspruchnahme der Erneuerungsfonds der schweizerischen Hauptbahnen wird, gestützt auf Art. 12 des Eisenbahnrechnungsgesetzes, folgendes Regulativ erlassen und für die betreffenden Bahnunternehmungen als verbindlich erklärt:

Rechtsbegehren der fünf Hauptbahnen:

Hauptbegehren.

Der angefochtene Beschluss des Bundesrates vom 12. Juni 1899 sei aufzuheben und durch nachfolgende Verfügungen zu ersetzen (wobei wir der Übersichtlichkeit wegen denjenigen Text, welcher von der Fassung des bundesrätlichen Beschlusses abweicht, durch Kursivschrift hervorheben):

Bundesratsbeschluss.

Regulativ

betreffend die

Erneuerungsfonds der schweizerischen Hauptbahnen.

1. Einlagen in den Fonds.

Die jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds sollen betragen:

a) für Oberbau.

Per Meter der eigenen Geleise nach dem Bestand im Jahresdurchschnitt und ausserdem für jeden auf der eigenen Bahn ausgeführten Lokomotivkilometer, inklusive Rangierdienst und Leerfahrten:

	per Meter Geleise	per Loko- motiv-Kilo- meter
	Cts.	Cts.
bei der Centralbahn	30	10,0
„ „ Aargauischen Südbahn	30	10,2
„ „ Bahn Wohlen-Bremgarten	39	24,0
„ „ Gotthardbahn	40	10,6
„ „ Jura-Simplon-Bahn	30	10,5
„ „ Brünigbahn	15	7,3
„ „ Nordostbahn	30	9,4
„ „ Bötzberrgbahn	30	7,6
„ den Vereinigten Schweizerbahnen	30	11,6

Unter eigener Bahn ist in diesem Falle die Länge der im Eigentum einer Unternehmung stehenden Geleise verstanden.

Als Bestand der Geleise im Jahresdurchschnitt ist das arithmetische Mittel aus den Beständen am Anfang und am Ende des Jahres anzunehmen, insofern dieser Durchschnitt nicht genauer bestimmt werden kann.

Die Aargauische Südbahn, die Bötzberrgbahn und die Linie Wohlen-Bremgarten sind für die Berechnung der Einlagen in den Erneuerungsfonds als besondere Unternehmungen zu behandeln.

Der Parcours der Lokomotiven auf gepachteten oder mitbenützten Strecken ist für die Berechnung der Einlagen in den Erneuerungsfonds beim Eigentümer der betreffenden Strecken in Ansatz zu bringen.

Begehren der Bahnen.

I.

Regulativ

betreffend die

Erneuerungsfonds der schweizerischen Hauptbahnen.

1. Einlagen in den Fonds.

Die jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds sollen betragen:

a) für Oberbau:

Per Meter der eigenen Geleise nach dem Bestand im Jahresdurchschnitt für alle Bahnen, ausgenommen die Brünigbahn, 25 Cts., für die Brünigbahn 15 Cts.; ausserdem für jeden auf der eigenen Bahn ausgeführten Lokomotivkilometer, *exklusive* Rangierkilometer:

bei der Centralbahn	7,9 Cts.
„ „ Aargauischen Südbahn	6,1 „
„ „ Bahn Wohlen-Bremgarten	14,8 „
„ „ Gotthardbahn	3,8 „
„ „ Jura-Simplon-Bahn	5,5 „
„ „ Brünig-Bahn	2,4 „
„ „ Nordostbahn	6,0 „
„ „ Bötzberrgbahn	3,9 „
„ den Vereinigten Schweizerbahnen	7,6 „

Unter eigener Bahn ist in diesem Falle die Länge der im Eigentum einer Unternehmung stehenden Geleise verstanden.

Als Bestand der Geleise im Jahresdurchschnitt ist das arithmetische Mittel aus den Beständen am Anfang und am Ende des Jahres anzunehmen, insofern dieser Durchschnitt nicht genauer bestimmt werden kann.

Die Aargauische Südbahn, die Bötzberrgbahn und die Linie Wohlen-Bremgarten sind für die Berechnung der Einlagen in den Erneuerungsfonds als besondere Unternehmungen zu behandeln.

Der Parcours der Lokomotiven auf gepachteten oder mitbenützten Strecken ist für die Berechnung der Einlagen in den Erneuerungsfonds beim Eigentümer der betreffenden Strecken in Ansatz zu bringen.

Bundesratsbeschluss.

b) Für Rollmaterial.

Für jeden von den eigenen Lokomotiven auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Kilometer inklusive Rangierdienst und Leerfahrten:

bei der Centralbahn	6,1 Cts.
„ „ Bahn Wohlen-Bremgarten	3,3 „
„ „ Gotthardbahn	6,1 „
„ „ Jura-Simplon-Bahn	5,6 „
„ „ Brünigbahn	2,9 „
„ „ Nordostbahn	5,9 „
„ den Vereinigten Schweizerbahnen	6,3 „

für jeden von den eigenen Personenwagen auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Achskilometer:

bei der Centralbahn	0,33 Cts.
„ „ Bahn Wohlen-Bremgarten	0,31 „
„ „ Gotthardbahn	0,51 „
„ „ Jura-Simplon-Bahn	0,35 „
„ „ Brünigbahn	0,26 „
„ „ Nordostbahn	0,40 „
„ den Vereinigten Schweizerbahnen	0,35 „

für jeden von den eigenen Lastwagen (Gepäck- und Güterwagen) auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Achskilometer:

bei der Centralbahn	0,39 Cts.
„ „ Bahn Wohlen-Bremgarten	0,33 „
„ „ Gotthardbahn	0,35 „
„ „ Jura-Simplon-Bahn	0,37 „
„ „ Brünigbahn	0,48 „
„ „ Nordostbahn	0,38 „
„ den Vereinigten Schweizerbahnen	0,39 „

c) Für Mobiliar und Gerätschaften.

3 0/0 vom gesamten Bilanzwert des Mobiliars und der Gerätschaften (inklusive Inventar der Werkstätten) im Jahresdurchschnitt.

Als Bilanzwert im Jahresdurchschnitt ist das arithmetische Mittel der Bestände am Anfang und am Ende des Jahres anzunehmen, insofern dieser Durchschnitt nicht genauer bestimmt werden kann.

Begehren der Bahnen.

b) Für Rollmaterial.

Für jeden von den eigenen Lokomotiven auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Kilometer inklusive Rangierdienst:

bei der Centralbahn	4,8 Cts.
„ „ Bahn Wohlen-Bremgarten	4,5 „
„ „ Gotthardbahn	4,0 „
„ „ Jura-Simplon-Bahn	4,5 „
„ „ Brünigbahn	2,9 „
„ „ Nordostbahn	4,2 „
„ den Vereinigten Schweizerbahnen	4,3 „

Für jeden von den eigenen Personenwagen auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Achskilometer:

bei der Centralbahn	0,27 Cts.
„ „ Bahn Wohlen-Bremgarten	0,31 „
„ „ Gotthardbahn	0,38 „
„ „ Jura-Simplon-Bahn	0,24 „
„ „ Brünigbahn	0,26 „
„ „ Nordostbahn	0,31 „
„ den Vereinigten Schweizerbahnen	0,27 „

Für jeden von den eigenen Lastwagen (Gepäck- und Güterwagen) auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Achskilometer:

bei der Centralbahn	0,27 Cts.
„ „ Bahn Wohlen-Bremgarten	0,33 „
„ „ Gotthardbahn	0,16 „
„ „ Jura-Simplon-Bahn	0,22 „
„ „ Brünigbahn	0,48 „
„ „ Nordostbahn	0,25 „
„ den Vereinigten Schweizerbahnen	0,25 „

c) Für Mobiliar und Gerätschaften.

2 1/2 0/0 vom gesamten Bilanzwert des Mobiliars und der Gerätschaften (inklusive Inventar der Werkstätten) im Jahresdurchschnitt.

Als Bilanzwert im Jahresdurchschnitt ist das arithmetische Mittel der Bestände am Anfang und am Ende des Jahres anzunehmen, insofern dieser Jahresdurchschnitt nicht genauer bestimmt werden kann.

Bundesratsbeschluss.

2. Entnahmen aus dem Fonds.

Der Erneuerungsfonds darf zur Deckung folgender Ausgaben in Anspruch genommen werden:

a) Bei der Erneuerung des Oberbaues.

Für die Kosten der im Verlaufe des Jahres zu Erneuerungszwecken verwendeten Oberbaumaterialien als: Schwellen, Schienen und Befestigungsmittel, Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen (exklusive Fundierung der beiden letztgenannten).

Den Erneuerungskosten dürfen für das Legen des Oberbaues folgende Arbeitslöhne beigelegt werden: Für Schienen, Schwellen und Befestigungsmittel 9 0/0 der Auslagen für Material; für Zahnstangen, Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (die beiden letztern exklusive Fundation) die nachgewiesenen effektiven Auslagen.

Für Altmaterial ist von den Erneuerungskosten in Abzug zu bringen: Für Schienen 7 Cts. per kg., Befestigungsmittel 6 Cts. per kg., Eisenschwellen 5 Cts. per kg., Holzschwellen 30 Cts. per Schwelle; für Zahnstangen und die zugehörigen Befestigungsmittel 7 Cts. per kg., für Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen 15 0/0 vom Neuwert inklusive Arbeitslöhne, aber exklusive Fundation.

b) Bei der Erneuerung des Rollmaterials.

Für die Erneuerung oder den Ersatz ganzer Lokomotiven und Tender, Personenwagen und Lastwagen und für die separate Erneuerung von Lokomotivkesseln.

Ausgaben für den separaten Ersatz anderer Bestandteile des Rollmaterials sind zu den gewöhnlichen Unterhaltungskosten zu rechnen und dürfen somit nicht aus dem Erneuerungsfonds gedeckt werden.

Als Erlös aus Altmaterial sind von den Erneuerungskosten in Abzug zu bringen:

Für ganze Lokomotiven 7 0/0, für einzelne Lokomotivkessel 16 0/0 und für Wagen aller Art 4 0/0 vom Neuwert derselben.

Begehren der Bahnen.

2. Entnahmen aus dem Fonds.

Der Erneuerungsfonds darf zur Deckung folgender Ausgaben in Anspruch genommen werden:

a) Bei der Erneuerung des Oberbaues.

Für die Kosten der im Verlaufe des Jahres zu Erneuerungszwecken verwendeten Oberbaumaterialien als: Schwellen, Schienen und Befestigungsmittel, Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen (exklusive Fundierung der beiden letztgenannten).

Den Erneuerungskosten dürfen für das Legen des Oberbaues folgende Arbeitslöhne beigelegt werden: für Schienen, Schwellen und Befestigungsmittel 6 0/0 der Auslagen für Material; für Zahnstangen, Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (die beiden letztern exklusive Fundation) die nachgewiesenen effektiven Auslagen.

Für Altmaterial ist von den Erneuerungskosten in Abzug zu bringen:

7 Cts. per kg. Schienen, eiserne Schwellen und Befestigungsmittel; Holzschwellen 30 Cts. per Schwelle; für Zahnstangen und die zugehörigen Befestigungsmittel 7 Cts. per kg.; für Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen 15 0/0 vom Neuwert inklusive Arbeitslöhne, aber exklusive Fundation.

b) Bei der Erneuerung des Rollmaterials.

Für die *Abschreibung* ganzer Lokomotiven und Tender, Personenwagen und Lastwagen und für die separate Erneuerung von Lokomotivkesseln.

Ausgaben für den separaten Ersatz anderer Bestandteile des Rollmaterials sind zu den gewöhnlichen Unterhaltungskosten zu rechnen und dürfen somit nicht aus dem Erneuerungsfonds gedeckt werden.

Als Erlös aus Altmaterial sind von den *Abschreibungsbeträgen* in Abzug zu bringen:

Für ganze Lokomotiven 7 0/0; für einzelne Lokomotivkessel 16 0/0 und für Wagen aller Art 4 0/0 vom Neuwert derselben.

Bundesratsbeschluss.

- c) Bei der Erneuerung des Mobiliars und der Gerätschaften.

Die Ersatzkosten ganzer Objekte, deren Wert Fr. 30 per Objekt übersteigt.

Der Ersatz von Gegenständen im Werte von Fr. 30 und weniger per Objekt fällt unter den Begriff des gewöhnlichen Unterhalts; die daherigen Ersatzkosten dürfen deshalb nicht aus dem Erneuerungsfonds gedeckt werden.

Erlöse aus Altmaterial sind von den Erneuerungskosten nicht in Abzug zu bringen.

3. Ausnahmebestimmungen.

Folgende Verwendungen zum Zwecke der Erneuerung oder des Ersatzes abgehender Anlagen, Einrichtungen oder Gegenstände dürfen nicht aus dem Erneuerungsfonds gedeckt werden:

- a) Die Ausgaben für die Erneuerung oder den Ersatz von Objekten, deren Erstellungs- oder Anschaffungskosten im Baukonto nicht in den Rubriken für Oberbau, Rollmaterial oder Mobiliar und Gerätschaften enthalten sind, ebenso alle Verwendungen, welche bei der Festsetzung der Einlagen in den Erneuerungsfonds nicht berücksichtigt worden sind.
- b) Die Ausgaben für Ersatz von gewaltsam, z. B. durch Entgleisungen, Zusammenstösse, Feuer u.s.w. zerstörten oder beschädigten Objekten, insoweit sie die bereits eingetretene Wertabnutzung überschreiten; von dieser Bestimmung sind die gewöhnlichen Schienenbrüche ausgenommen.

4. Revisionsvorbehalt.

Der Bundesrat behält sich jederzeit das Recht vor, eine Erhöhung der Einlagen in den Erneuerungsfonds zu verlangen, insofern sich die bisherigen Ansätze als ungenügend erweisen sollten.

Beim Eintritt wesentlicher Änderungen in den Eigentums- und Betriebsverhältnissen einer Bahnunter-

Begehren der Bahnen.

- c) Bei der Erneuerung des Mobiliars und der Gerätschaften.

Die *Abschreibung* ganzer Objekte, deren Wert Fr. 10 per Objekt übersteigt.

Der Ersatz von Gegenständen im Werte von Fr. 10 und weniger per Objekt fällt unter den Begriff des gewöhnlichen Unterhaltes; die daherigen Ersatzkosten dürfen deshalb nicht aus dem Erneuerungsfonds gedeckt werden.

Erlöse aus Altmaterial sind von den Erneuerungskosten nicht in Abzug zu bringen.

3. Ausnahmebestimmungen.

Folgende Verwendungen zum Zwecke der Erneuerung oder des Ersatzes abgehender Anlagen, Einrichtungen oder Gegenstände dürfen nicht aus dem Erneuerungsfonds gedeckt werden:

- a) Die Ausgaben für die Erneuerung oder den Ersatz von Objekten, deren Erstellungs- oder Anschaffungskosten im Baukonto nicht in den Rubriken für Oberbau, Rollmaterial oder Mobiliar und Gerätschaften enthalten sind.
- b) Die Ausgaben für Ersatz von gewaltsam, z. B. durch Entgleisungen, Zusammenstösse, Feuer u.s.w. zerstörten oder beschädigten Objekten, insoweit sie die bereits eingetretene Wertabnutzung überschreiten; von dieser Bestimmung sind die gewöhnlichen Schienenbrüche ausgenommen.

4. Revisionsvorbehalt.

Die sämtlichen vorstehenden Bestimmungen gelten für die Dauer von drei Jahren und sind überdies bei Eintritt wesentlicher Änderungen in den Eigentums- und Betriebsverhältnissen einer Bahnunternehmung einer Revision zu unterwerfen.

Will eine solche seitens des Bundesrates oder seitens einer Bahngesellschaft verlangt werden, so ist dies dem

Bundesratsbeschluss.

nehmung sind die vorstehenden Bestimmungen betreffend die Einlagen in den Erneuerungsfonds ebenfalls einer Revision zu unterwerfen.

II. Die definitiven Einlagen der fünf Hauptbahnen mit Inbegriff der zugehörigen Gemeinschaftsbahnen in den Erneuerungsfonds pro 1896 werden auf Grund der vorstehend aufgestellten Normen festgesetzt wie folgt:

Schweizerische Centralbahn . . .	Fr. 1,300,487
Aargauische Südbahn	„ 67,183
Wohlen-Bremgarten	„ 10,958
Gotthardbahn	„ 1,145,126
Jura-Simplon-Bahn	„ 2,224,340
Brünigbahn	„ 46,637
Schweizerische Nordostbahn . . .	„ 1,978,162
Bötzbergbahn	„ 94,199
Vereinigte Schweizerbahnen . . .	„ 759,029

III. Die definitiven Einlagen der fünf Hauptbahnen, Jura-Simplon-Bahn mit Inbegriff der Brünigbahn, Schweizerische Centralbahn, Schweizerische Nordostbahn, Vereinigte Schweizerbahnen und Gotthardbahn, sowie der zugehörigen Gemeinschaftsbahnen (Aargauische Südbahn, Bötzbahn und Wohlen-Bremgarten) in den Erneuerungsfonds für 1897 und die folgenden Jahre sind ebenfalls nach den in Ziffer I aufgestellten Normen zu berechnen.

Begehren der Bahnen.

ändern Teil drei Monate vor Ablauf oder Eintritt des genannten Zeitpunktes anzuzeigen. Die Bahngesellschaften haben in diesem Falle gleichzeitig neue motivierte Vorschläge einzureichen. Findet eine Verständigung über die neuen Bestimmungen nicht statt, so tritt zu deren Feststellung das Verfahren nach Art. 12 des Rechnungsgesetzes ein.

II.

Die Einlagen der fünf Hauptbahnen nebst zugehörigen Gemeinschaftsbahnen nach vorstehenden Bestimmungen finden das erste Mal nach erfolgtem bundesgerichtlichen Entscheide statt.

Eventuelle Rechtsbegehren

an Stelle von Dispos. II, III und IV des Bundesratsbeschlusses vom 12. Juni 1899.

a) Die definitiven Einlagen der fünf Hauptbahnen mit Inbegriff der zugehörigen Gemeinschaftsbahnen in den Erneuerungsfonds pro 1896 werden auf Grund des vorstehenden Regulatives festgesetzt wie folgt:

Schweizerische Centralbahn . . .	Fr. 931,387
Aargauische Südbahn	„ 44,258
Wohlen-Bremgarten	„ 9,846
Gotthardbahn	„ 604,761
Jura-Simplon-Bahn	„ 1,468,739
Brünigbahn	„ 35,027
Schweizerische Nordostbahn . . .	„ 1,338,000
Bötzbergbahn	„ 59,976
Vereinigte Schweizerbahnen . . .	„ 514,679

b) Die definitiven Einlagen und die Entnahmen der fünf Hauptbahnen, Jura-Simplon-Bahn mit Inbegriff der Brünigbahn, Schweizerische Centralbahn, Schweizerische Nordostbahn, Vereinigte Schweizerbahnen und Gotthardbahn, sowie der zugehörigen Gemeinschaftsbahnen (Aargauische Südbahn, Bötzbahn und Wohlen-Bremgarten) in den Erneuerungsfonds für 1897 und die folgenden Jahre bis zum bundesgerichtlichen Entscheide sind nach

Bundesratsbeschluss.

IV. Differenzbeträge, welche sich aus dieser Neuberechnung gegenüber der im Sinne der Bundesratsbeschlüsse vom 12. März 1897, 22. April 1898 und 10. Februar 1899 festgesetzten provisorischen Einlagen pro 1896, 1897 und 1898 ergeben, sind in der Jahresrechnung pro 1899 auszugleichen; ebenso sind Differenzen, welche sich mit Bezug auf die Verwendungen zu Lasten des Erneuerungsfonds pro 1896, 1897 und 1898 ergeben, in der Rechnung pro 1899 zu verrechnen. Die Bahnverwaltungen werden eingeladen, dem Eisenbahndepartement einen Ausweis über die im Sinne des Vorstehenden dem Erneuerungsfonds pro 1896, 1897 und 1898 nachträglich zu belastenden oder rückzuvergütenden Ausgaben bis spätestens Ende 1899 vorzulegen.

Vorbehalten bleibt die Berechnung der Ergänzungseinlagen in den Erneuerungsfonds und der Ergänzungszuschüsse aus demselben für sämtliche konzessionsgemässen Ertragsrechnungen.

Begehren der Bahnen.

denselben Normen zu berechnen, wie für das Jahr 1896 (Lit. a).

- c) Differenzbeträge, welche sich aus dieser Neuberechnung gegenüber der im Sinne der Bundesratsbeschlüsse vom 12. März 1897, 22. April 1898 und 10. Februar 1899 festgesetzten provisorischen *ordentlichen Einlagen und Ergänzungseinlagen für frühere Jahre* pro 1896, 1897 und 1898 ergeben, sind in der *dem bundesgerichtlichen Entscheide folgenden Jahresrechnung* auszugleichen; ebenso sind Differenzen, welche sich mit Bezug auf die Verwendungen zu Lasten des Erneuerungsfonds pro 1896, 1897 und 1898 ergeben, in der *nämlichen* Rechnung zu verrechnen. Die Bahnverwaltungen werden eingeladen, dem Eisenbahndepartement einen Ausweis über die im Sinne des Vorstehenden dem Erneuerungsfonds pro 1896, 1897 und 1898 nachträglich zu belastenden oder rückzuvergütenden Ausgaben *in angemessener Frist* vorzulegen.

Begehren betreffend die Expertenkosten.

Die durch Expertisen entstehenden Kosten habe der Rekursbeklagte zu tragen.

Zu bemerken ist noch, dass der seiner Zeit gegen die provisorische Verfügung des Bundesrates über die Feststellung der Einlagen in den Erneuerungsfonds erhobene Rekurs der Nordostbahn beim Bundesgerichte nicht zur materiellen Erledigung gelangte. Da inzwischen der Rekurs gegen die definitive Festsetzung der Einlagen in den Erneuerungsfonds anhängig gemacht wurde, beschloss das Bundesgericht unterm 16. November, die Angelegenheit als gegenstandslos geworden abzuschreiben. Das Gleiche geschah selbstverständlich bezüglich des analogen Rekurses der Gotthardbahn.

Die Beantwortung des bei der Bundesversammlung gegen den Bundesratsbeschluss, betreffend Erstellung neuer Werkstätten, von der Nordostbahn anhängig gemachten Rekurses durch den Bundesrat veranlasste die Direktion, zuständigen Orts um Gestattung einer Replik einzukommen. Diesem Ansuchen wurde entsprochen, was selbstverständlich zur Folge hatte, dass dem Bundesrate das Recht zur Duplik eingeräumt wurde, von dem der Bundesrat dann auch Gebrauch machte. Die Kommissionen des Ständerates und des Nationalrates einigten sich sodann auf Abklärung des Thatsächlichen durch einen Experten, der in der Person des Herrn Mahla, k. Regierungsdirektor in München, bestellt wurde. Die Entscheidung wird voraussichtlich erst im Sommer 1900 erfolgen.

Am 16. November entschied das Bundesgericht über die beiden Rekurse gegen die bundesrätlichen Beschlüsse, welche die Bauzinse auf den Baurechnungen der Rechtsufrigen Zürichseebahn und der Linie Etzweilen-Schaffhausen, der Linie Thalwil-Zug und der Linie Eglisau-Schaffhausen zum Teil beanstandeten. Diese Beanstandungen waren, wie früher mitgeteilt (s. Geschäftsbericht für 1897, S. 19 und Geschäftsbericht für 1898, S. 7), anlässlich der Genehmigung der Jahresrechnungen für 1896 und 1897 erhoben worden. Das Bundesgericht wies beide Rekurse ab. Es führte aus, dass für alle diese Rechnungen das neue Rechnungsgesetz von 1896 zur Anwendung komme, und dass übrigens, entgegen der Annahme der Rekurrenten, wenn auch noch das alte Rechnungsgesetz von 1883 zur Anwendung käme, die Abstriche des Bundesrates dennoch begründet wären, weil auch nach dem Sinne dieses Gesetzes (Art. 2, Abs. 3) in anderer Weise als nach den effektiven Zinsleistungen für die aufgewendeten Kapitalien berechnete Bauzinse nicht zulässig seien. Aus der früher durch den Bundesrat schon zugelassenen einfachen Anwendung eines landesüblichen Zinsfusses dürfe auf die Gesetzmässigkeit dieses Verfahrens nicht geschlossen werden.

Das Eisenbahndepartement hatte seiner Zeit dem schweizerischen Eisenbahnverbande den Entwurf der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Erlass eines Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen mitgeteilt, um demselben Gelegenheit zu geben, sich über diese Vorlage zu äussern. Der Verband ist dieser Einladung nachgekommen und hat an das Eisenbahndepartement einen eingehenden Bericht über den fraglichen Gesetzesentwurf erstattet. Im ganzen spricht er sich darin gegen die aus dem Gesetzesentwurf hervorgehende Absicht aus, hinsichtlich der Gestaltung der Tarife und der Aufsicht über dieselben allzusehr ins einzelne gehende bindende Gesetzesvorschriften aufzustellen und der nach den wechselnden innern und äussern Verhältnissen notwendigen freien Bewegung der künftigen Generaldirektion in dieser Materie allzu enge und unübersteigliche Schranken zu ziehen.

Mit Bezug auf die Revision des Bundesgesetzes, betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten, ist die Thätigkeit der gesetzgebenden eidgenössischen Räte noch nicht abgeschlossen, wohl aber bezüglich des Bundesgesetzes über die Nebenbahnen, für welches die Referendumsfrist im laufenden Jahre unbenutzt abgelaufen ist.

Im letzten Geschäftsberichte des Verwaltungsrates ist auf S. 11 die Erledigung der langwierigen Angelegenheit betreffend Erstellung einer Station Bäch zwischen den Stationen Pfäffikon (Schwyz) und Richterswil erwähnt worden. Der Bau dieser Station wurde noch im Berichtsjahre in Angriff genommen. Die Eröffnung wird voraussichtlich am 1. Juni 1900 stattfinden können.

In das Berichtsjahr fällt die Eröffnung einer nur dem Personenverkehr und in beschränktem Umfange dem Gepäckverkehr dienenden Haltstelle Oberwezikon zwischen Wezikon und Kempton an der Linie Effretikon-Hinwil, nachdem eine bezügliche Vereinbarung mit der Civilgemeinde Oberwezikon, die sich mit einer Betriebssubvention und der Stellung einer Stationslokalität beteiligte, zu stande gekommen war und das Eisenbahndepartement den bezüglichen Plan und die Art der Betriebseinrichtung genehmigt hatte.

Der Steuerkonflikt mit der Stadt Zürich, betreffend die Besteuerung des Bahnhofes Zürich, ist im Berichtsjahre vom Bundesgerichte noch nicht entschieden worden, in folgedessen auch die analogen Streitigkeiten, betreffend die Besteuerung der Bahnhöfe Winterthur, Schaffhausen und Zug noch unerledigt sind.

Mit Bezug auf die Frage der Einführung des vollen Nachtdienstes auf einzelnen Linien ist vom Eisenbahndepartement eine neue Kundgebung eingegangen, welche die Veranlassung einer erneuten Prüfung bezweckt.

Mit Zustimmung des Verwaltungsrates haben wir mit den Ufergemeinden des Zürichsees die Vereinbarung getroffen, dass gegen eine jährliche Betriebssubvention von Fr. 18,000, an der sich die Regierung des Kantons Zürich mit Fr. 3000 beteiligt, unser Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee für zwei weitere Jahre, also vom 1. Oktober 1899 bis 30. September 1901, fortgesetzt werden solle. Dabei ist bestimmt, dass wir für die Längsfahrten nur ein Schiff zu stellen haben, das vom 1. Juli bis 10. September je eine Längsfahrt am Vormittag und am Nachmittag täglich in bisheriger Lage nach von uns zu bezeichnender Stationsbedienung auszuführen hat. In der übrigen Zeit des Monats September, ferner in den Monaten Oktober, April, Mai und Juni soll an schönen Sonntagen je eine Nachmittagslängsfahrt ausgeführt werden. Der Querfahrtendienst wird Sommer und Winter ungefähr in bisheriger Weise mit zwei Schiffen und zwei Personalen innert den durch das Arbeitszeitgesetz gegebenen Grenzen ausgeführt.

Die Verwaltung wird sich nun seiner Zeit schlüssig zu machen haben, ob und unter welchen Bedingungen vom 1. Oktober 1901 an der Betrieb weiterzuführen sei. Mit dem Eisenbahndepartement haben wir uns dahin verständigt, dass eventuell für die Folge auf die Konzession verzichtet werden kann. Vorerst soll aber noch gemäss Beschluss des Verwaltungsrates mit dem Bundesrate darüber verhandelt werden, ob und unter welchen Bedingungen der Bund die Dampfbootunternehmung auf dem Zürichsee auf den Zeitpunkt der Verstaatlichung der linksufrigen bzw. rechtsufrigen Zürichseebahn zu übernehmen geneigt wäre.

Gemäss unserm Antrag erhielten wir ferner vom Verwaltungsrate den Auftrag, die Taxen des Querverkehrs wiederum auf die Höhe vor dem 1. September 1898 zu bringen, sofern auch die Dampfschiffgesellschaft Wädenswil die gleiche Erhöhung vornehme. Die von dieser Gesellschaft seiner Zeit vorgenommene Ermässigung war eine ganz unangezeigte Konkurrenzmassnahme, die, uns zu gleichem Vorgehen nötigend, nur beide Teile schädigte. Die Wädenswiler Gesellschaft erklärte sich denn auch mit der Wiedererhöhung einverstanden und es ist diese mit 1. Januar 1900 in Kraft getreten; über deren Wirkung auf den Verkehr und die Einnahmen können wir uns also noch nicht aussprechen. Seither ist übrigens die Wädenswiler Gesellschaft in Liquidation getreten und hat ihre zwei Schiffe an die Zürcher Dampfbootgesellschaft verkauft. In welcher Weise nun diese in der Folge die Konkurrenz der Wädenswiler Unternehmung fortsetzen wird, bleibt abzuwarten.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Im letzten Bericht haben wir die Erwartung ausgesprochen, dass in Bälde die infolge der Pariser Revisionskonferenz vom 16. März bis 2. April 1896 nötig gewordene Neu-Ausgabe des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr erscheinen werde. Dieselbe steht indessen am Ende des Berichtsjahres noch aus, trotzdem, wie früher schon erwähnt, die sämtlichen in Betracht kommenden Staaten die Beschlüsse der Konferenz ratifiziert haben.