

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band: 45 (1897)

Artikel: Fünfundvierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1897
Autor: Birchmeier
Kapitel: 1: Verhältnis zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730469>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

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

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

Nach Art. 20 des im letztjährigen Geschäftsberichte besprochenen neuen Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896 hatte der Bundesrat nach Inkrafttreten dieses Gesetzes mit den Bahnunternehmungen in Verhandlungen einzutreten, um eine Verständigung über die Grundsätze zu suchen, nach welchen der Reinertrag und das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen festgesetzt werden sollen. Für den Fall des Nichtzustandekommens einer Verständigung bestimmt das Gesetz, dass der Bundesrat über den streitigen Gegenstand entscheide und dass den Bahnunternehmungen gegen diesen Entscheid das Recht des (staatsrechtlichen) Rekurses an das Bundesgericht zustehe.

Mit Rücksicht auf den mit Botschaft vom 25. März 1897 der Bundesversammlung vorgelegten Gesetzesentwurf betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen, fasste der Bundesrat am 6. April 1897 über die den Verwaltungen der fünf Hauptbahnen vorzuschlagenden Grundsätze Beschluss und beauftragte das Eisenbahndepartement, auf Grund dieses Beschlusses mit den genannten Verwaltungen in Unterhandlung zu treten.

Die bundesrätlichen Vorschläge fussten sowohl, was die Ermittlung des Anlagekapitales als was die Feststellung des Reinertrages betrifft, auf dem neuen Rechnungsgesetze, d. h. der Bundesrat nahm an, dass die Bestimmungen des Rechnungsgesetzes als die Konzessionsbestimmungen interpretierende und ergänzende Normen zu betrachten seien. Ein besonderer Abschnitt war der Ermittlung der Rückkaufssumme gewidmet, d. h. den Normen über die Abzüge, die konzessionsgemäss wegen nicht „vollkommen befriedigenden Zustandes“ von der Rückkaufssumme gemacht werden dürfen, bzw. sollen. Dabei ging der Bundesrat von der Anschauung aus, dass auch die Verminderung des Wertes durch die gewöhnliche Abnutzung zu einem Abzuge berechtige, bzw. zur Deckung des Minderwertes der Erneuerungsfonds heranzuziehen sei.

Die Verwaltungen der Hauptbahnen suchten sich über die Stellungnahme zum Bundesratsbeschlusse vom 6. April 1897 zu verständigen, und es gelang auch, mit Bezug auf die Grundsätze zur Ermittlung des konzessionsgemässen Reinertrages und der Ermittlung der Rückkaufssumme (Abzüge) in der Hauptsache eine Verständigung zu erzielen. Mit Bezug auf die Grundfrage, dahin gehend, ob für die Ermittlung der Rückkaufsentschädigungen die materiellen Bestimmungen des Rechnungsgesetzes zur Anwendung zu kommen haben, war man vollständig einig, dass sie verneint werden müsse, sowohl nach dem Gesetzestexte selbst als nach dem den Verhandlungen der Räte zu demselben zu entnehmenden Willen des Gesetzgebers. Demgemäss wurde als gegeben angesehen, dass einzig und allein die Konzessionen für die Ermittlung der Rückkaufsentschädigungen massgebend seien. Die Konzessionsbestimmungen über die Ermittlung der Rückkaufsentschädigungen begründen Privatrechte; die Heranziehung des Rechnungsgesetzes zur Interpretierung und Ergänzung dieser Bestimmungen würde einen Eingriff in diese Privatrechte bedeuten, den das Gesetz weder beabsichtige noch beabsichtigen könne. Auch darüber war man einig, dass der Begriff „vollkommen befriedigender Zustand“, dessen Nichtvorhandensein nach dem Wortlaute der Konzessionen den Bund zu Abzügen an der Rückkaufssumme berechtigt, vom Bundesrate unrichtig aufgefasst sei. Darunter könne nur der Zustand einer nach den Bedürfnissen des Betriebes sorgfältig unterhaltenen Bahn verstanden sein; nicht schon die gewöhnliche Abnutzung könne daher zu einem Abzuge bzw. zur Inanspruchnahme des Erneuerungsfonds berechtigen. Übrigens war man auch darüber einig, dass die Frage der Abzüge nicht in

das Vorverfahren im Sinne von Art. 20 des Rechnungsgesetzes gehöre, sondern erst in das spätere, die Rückkaufserklärung voraussetzende Verfahren, in welchem die Höhe der in concreto zu entrichtenden Rückkaufschädigung festzustellen ist und wo dem Bundesgericht als Civilgericht gemäss Art. 21 des Rechnungsgesetzes (Bundesgericht als Ersatz für die konzessionsgemässen Schiedsgerichte) der letzte Entscheid zufällt. Eventuell könnte es sich in diesem Verfahren nur darum handeln, was theoretisch unter vollkommen befriedigendem Zustande zu verstehen sei.

Die vom Eisenbahndepartement mit jeder einzelnen Verwaltung successiv gepflogenen Unterhandlungen führten nirgends zu einer Einigung hinsichtlich der wesentlichen Punkte. Der Bundesrat, der nun jede Gesellschaft besonders behandelte, fasste, nachdem inzwischen das Rückkaufsgesetz von den eidgenössischen Räten am 15. Oktober 1897 angenommen worden war, im Dezember 1897 und Januar 1898, zuletzt (am 11. Januar 1898) mit Bezug auf die Nordostbahngesellschaft, seine Beschlüsse, in denen er in der Hauptsache die im Beschlusse vom 6. April 1897 niedergelegten Grundsätze bestätigte. Die Gesellschaften sahen sich also auf den Rekurs an das Bundesgericht angewiesen, der denn auch von allen ergriffen wurde.

Die Angelegenheit wurde von uns gemeinsam mit einer aus dem Präsidenten des Verwaltungsrates und dem Verwaltungsrate angehörenden Juristen gebildeten Kommission ad hoc aufs eingehendste behandelt.

Es würde zu weit führen, hier die Streitpunkte im einzelnen zu erörtern. Wir beschränken uns deshalb im allgemeinen auf den Hinweis, dass wir uns auf dem durch den konzessionsgemässen Boden und die Vereinbarungen mit den übrigen beteiligten Verwaltungen gegebenen Rechtsstandpunkt hielten, und auf die nachstehende Mitteilung der in unserer Rekurschrift an das Bundesgericht niedergelegten Konklusionen, die wir dem Beschlusse des Bundesrates vom 11. Januar 1898 gegenüberstellen:

Bundesratsbeschluss.

Konklusionen der N. O. B.

I. Anlagekapital.

Das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen umfasst:

1. Die gemäss gesetzlicher Vorschrift der Baurechnung belasteten Baukosten, bezw. 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.

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

Aus diesem Grundsätze 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.

Bundesratsbeschluss.

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 Rückkaufssumme 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).

Konklusionen der N. O. B.

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

Bundesratsbeschluss.

Konklusionen der N. O. B.

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.
- 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 u. 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

Bundesratsbeschluss.

Konklusionen der N. O. B.

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 Amortisationen, unter Zugrundelegung 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.

II. Erneuerungsfonds.

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

Bundesratsbeschluss.

Konklusionen der N. O. B.

Rückkaufspreises nicht anwendbar. Der Erneuerungsfonds kann beim Rückkauf nur in Betracht kommen, soweit es sich um konzessionsgemässe Abzüge handelt.

III. Reinertrag.

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 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 Erneuerungsfonds, und zwar sowohl die laut bisheriger Berechnung der Bahngesellschaft gemachten, wie die zufolge des neuen Rechnungsgesetzes zu machenden Ergänzungseinlagen

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

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.

Bundesratsbeschluss.

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: 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;

Konklusionen der N. O. B.

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: ausserordentliche 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.

Bundesratsbeschluss.

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 Hülfskasse zur Deckung des vor der zehnjährigen Periode entstandenen versicherungstechnischen Defizits; Minderwertung verfügbarer Mittel; Abschreibungen auf Nebengeschäften;
8. Aktiendividende;
9. Saldo Vortrag auf neue Rechnung.

Konklusionen der N. O. B.

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.

IV. Abzüge von der Rückkaufschädigung.

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

1. Der Erneuerungsfonds in demjenigen Betrage, welchen derselbe gemäss den Grundsätzen des

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

Bundesratsbeschluss.

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:

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.

Konklusionen der N. O. B.

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.
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

Bundesratsbeschluss.

Konklusionen der N. O. B.

der Mängel haftet, die nach dem oben (unter Ziffer I) 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.

Unsere Rekurschrift wurde dem Bundesgerichte am 11. Januar 1898 eingereicht. Für die Ablehnung der Anwendbarkeit des Rechnungsgesetzes auf Ermittlung der Rückkaufsentschädigungen hatten wir inzwischen in den Verhandlungen der Bundesversammlung zum Rückkaufsgesetze einen neuen Rückhalt gefunden.

Ein wichtiger Punkt, der mit der Frage der Anwendbarkeit der materiellen Bestimmungen des Rechnungsgesetzes auf die Ermittlung der Rückkaufsentschädigungen nicht zusammenhängt, ist folgender:

Der Bundesrat lehnt es ab, dass für die Bestimmung des Ertragswertes die Obligationenzinse in die Reinertragsrechnung eingestellt werden. Diese Zinsausgaben rechnet er nicht zu den Ausgaben des Bahnbetriebes. Danach würde er die Auseinandersetzung mit den Obligationären der Gesellschaft überlassen, den Betrag der Obligationenschuld aber dieser vergüten. Anders die Gesellschaften. Sie nehmen übereinstimmend den Standpunkt ein, dass die Zinse für das in das Unternehmen zu Betriebszwecken gesteckte entlehnte Geld notwendig in der Reinertragsrechnung berücksichtigt werden müssen und demgemäss die in der Ertragsrechnung berücksichtigten Anleihen vom Bunde zu übernehmen seien. Für diejenigen Bahnen, deren Obligationenzins in den massgebenden 10 Jahren durchschnittlich weniger als 4⁰/₀ betrug, würde die Rechnungsweise des Bundes eine namhafte Einbusse bedeuten.

Neben den Verhandlungen über die Grundsätze zur Feststellung des konzessionsgemässen Reinertrages und des Anlagekapitales hatte das Eisenbahndepartement auch die Verhandlungen über eine Zusammenlegung der Konzessionen zum Zwecke des einheitlichen Rückkaufes der Nordostbahn wieder aufgenommen. Im Dezember fand eine bezügliche Konferenz statt. In der Botschaft des Bundesrates zum Entwurfe eines Bundesgesetzes über den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen behandelte der Bundesrat bei Beurteilung des mutmasslichen Rückkaufswertes der Nordostbahn diese als einheitliches Rückkaufobjekt und gelangte in seinen Berechnungen unter Anwendung des Rechnungsgesetzes zu dem Ergebnisse,

dass die Nordostbahn nicht zum Ertrags-, sondern zu dem in den Konzessionen als Minimum garantierten Anlagewerte zurückzukaufen sei, wobei sich noch durch Vornahme von Abzügen wegen nicht vollkommen befriedigenden Zustands ein Ergebnis herausstellte, das einen bedeutend unter dem Nominalwert stehenden Liquidationswert einer Aktie (Fr. 338.42) bedingen würde. Angesichts dieser Sachlage hatten wir alle Veranlassung, uns streng auf dem konzessionsgemässen Boden zu halten, wonach der Bund beim Rückkauf verpflichtet ist, für diejenigen konzessionsgemässen Sektionen, die einen Ertrag von 4 % oder weniger abwerfen, das Anlagekapital (eventuell mit Abzug wegen nicht vollkommen befriedigenden Zustandes) zu vergüten, für die mehr rentierenden aber den Ertragswert, d. h. den fünfundzwanzigfachen Reinertrag der der Kündigung vorausgehenden zehn Jahre (eventuell mit Abzug wegen nicht vollkommen befriedigenden Zustandes). Eine Ausnahme bilden die Linien Thalweil-Zug und Altstetten-Zug-Luzern, die durch die Konzession für Thalweil-Zug zu einem einheitlichen Rückkaufsobjekte gemacht worden sind, ferner die Strecke Feuerthalen-Schaffhausen. Diese sind konzessionsgemäss vor Ablauf der Konzession nur zum Ertragswerte zurückzukaufen, können aber nach einer im November 1897 von der Bundesversammlung beschlossenen Konzessionsmodifikation erst auf den Ablauf des dreissigsten Betriebsjahres zum Rückkauf gekündigt werden. Bei Zusammenlegung der Konzessionen zum Zwecke des einheitlichen Rückkaufes auf den nächsten Termin (1903) hätten aber diese Linien natürlich den Grundsätzen der übrigen folgen müssen.

Auf dieser Grundlage lehnte jedoch das Eisenbahndepartement weitere Verhandlungen ab. Es stellte sich auf folgenden Standpunkt: Es müsse unterschieden werden zwischen den vor 1888 und den seit 1888 (Moratoriumslinien) eröffneten Strecken, und bei den letzteren seien wiederum die neuen Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen besonders auszuschneiden. Von den alten, d. h. vor 1888 eröffneten Linien wäre der Ertrag der massgebenden 10 Jahre (1888—1897) zu berechnen, und das gleiche hätte sodann zu geschehen für die neuen, d. h. seit 1888 eröffneten Linien exkl. Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen, wobei für diejenigen Linien, die noch nicht 10 Jahre im Betriebe sind, nach Massgabe des mutmasslichen Verkehrszuwachses für die fehlenden Jahre eine Majoration einzutreten hätte. Die in dieser Weise gewonnenen Erträge der alten und der neuen Linien (exkl. Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen) wären sodann zusammenzuwerfen und der hierauf ausgerechnete fünfundzwanzigfache durchschnittliche Jahresertrag würde den Rückkaufspreis bilden (eventuell im Minimum das Anlagekapital). Jedoch wäre bei dieser Ausrechnung noch der nachteilige Einfluss der neuen Linien auf die alten und zwar rückwirkend bis 1888 in Rechnung zu ziehen. Letzteres wäre nichts als billig, wenn man anderseits für die neuen Linien hinsichtlich der noch fehlenden Rechnungsjahre eine Majoration annehme. Die beiden ausgesonderten Linien kämen folgendermassen in Betracht:

1. **Thalweil-Zug.** Altstetten-Affoltern-Zug-Luzern und Thalweil-Zug zusammen werden auch bei zunehmendem Verkehr nach einer Anzahl Jahre nicht mehr abwerfen, als bis zur Eröffnung von Thalweil-Zug Altstetten-Zug-Luzern allein abgeworfen habe. Also erscheine es richtig, die alte Linie zum Ertragswert, die neue dagegen ohne Anschlag in den Rückkauf einzuwerfen.
2. **Eglisau-Schaffhausen.** Mit dieser Linie verhalte es sich ganz ähnlich. Sie stehe in Konkurrenz mit der alten Verbindung Zürich-Schaffhausen via Winterthur. Ihr Verkehr gehe im wesentlichen von der alten Verbindung ab, schädige also diese. Wenn also Zürich-Winterthur und Winterthur-Schaffhausen in den massgebenden Jahren zum Ertragswert in Anschlag gebracht werden, so bleibe für Eglisau-Schaffhausen nichts mehr übrig. Wenn der Bund indessen dennoch auch für diese Linie etwas bezahlen sollte, so wäre dies eine freiwillige Leistung.

Dieser Standpunkt war im wesentlichen nichts anderes als der vom Bundesrat in der Rückkaufsbotschaft entwickelte mit seinen für die Gesellschaft nachteiligen finanziellen Konsequenzen. Wir konnten daher auf dieser Grundlage nicht weiter verhandeln. Bis Ende Januar 1898 hatte sich die Direktion gegenüber dem Eisenbahndepartement

endgültig darüber auszusprechen, ob, eventuell in welchem Sinne sie über die Zusammenlegung der Konzessionen die Verhandlungen fortzusetzen geneigt sei. Wir machten darüber dem Verwaltungsrate Vorlage und gaben sodann auf Grund der Schlussnahme desselben dem Eisenbahndepartement die Erklärung ab, dass wir bereit seien, die Verhandlungen auf der Grundlage folgender Vorschläge fortzusetzen :

- I. Die sämtlichen vor 1888 eröffneten Linien inklusive Altstetten-Zug-Luzern und die Anteile der Nordostbahngesellschaft an der Bötzbahnbahn, der Aarg. Südbahn und der Linie Wohlen-Bremgarten bilden ein Rückkaufsobjekt, wovon die mehr als 40/0 rentierenden Sektionen nach dem Ertragswerte, die 40/0 und weniger abtragenden konzessionssgemäss zu den Anlagekosten zurückgekauft werden sollen.
- II. Die Beträge der Anlagekosten dieser letzteren, nicht zum Ertragswert zurückzukaufenden Sektionen sollen um 25 0/0 reduziert werden.
- III. Die sechs Moratoriumslinien sollen zu den Anlagekosten übernommen werden.
- IV. Als Gegenleistung für die sub II enthaltene Reduktion der Anlagekosten und die dadurch bedingte ganz bedeutende pekuniäre Einbusse der Aktionäre ist ausbedungen,
 1. dass der Bund der Nordostbahngesellschaft alle vom 1. Januar 1898 an zu Lasten des Baukonto fallenden Bauten und Anschaffungen vergüte, wie es den zu den Anlagekosten zurückzukaufenden Bahnen gegenüber zu geschehen hat und wie es den Vereinigten Schweizerbahnen anlässlich der Zusammenlegung ihrer Konzessionen im allgemeinen und der Schweizerischen Centralbahngesellschaft in Bezug auf die Bahnhofumbaute in Basel bereits zugesichert wurde ;
 2. dass der Bund an die in den letzten Jahren ausgeführten, einer zukünftigen Entwicklung Rechnung tragenden Neu- bzw. Umbauten der verschiedenen Bahnhöfe für bezügliche Mehrkosten einen entsprechenden Beitrag leiste, soweit sie der Gesellschaft nicht durch Rückkauf nach dem Anlagekapital vergütet werden ;
 3. dass allfällige Abzüge vom Rückkaufswerte, unter welchem Titel sie auch verlangt werden, zum Voraus auf einen bestimmten Maximalbetrag beschränkt werden ;
 4. dass die Subventionen an die Gotthardbahn, an Brücken, Strassen u. s. w. wieder aus dem Konto „zu amortisierende Verwendungen“ ausgeschieden und der Nordostbahngesellschaft vom Bunde im prozentualen Verhältnisse zur Konzessionsdauer vergütet werden.

Für Abmachungen bleibt die Ratifikation des Verwaltungsrates und der Generalversammlung vorbehalten.

Was in der Angelegenheit weiter geschah, wird sich im Zusammenhang mit dem nun zu behandelnden Bundesgesetze vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und der Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen ergeben.

Wie bereits erwähnt, legte der Bundesrat im März 1897 der Bundesversammlung einen bezüglichen Entwurf vor. Für die meisten Linien der schweizerischen Hauptbahnen, mit Ausnahme der Gotthardbahn, welche erst auf 1. Mai 1909 einheitlich kündbar ist, fällt der nächste Rückkaufstermin auf Frühjahr 1903, so für die Jura-Simplon-Bahn, die Centralbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen, die sämtlich ebenfalls für den Rückkauf ihre Konzessionen zusammengelegt haben, ferner für die meisten Linien der Nordostbahn. Die Kündigung hat fast überall fünf Jahre vor dem Rückkaufstermin zu erfolgen. Es war deshalb der Zeitpunkt für den Bund gekommen, zur Frage der Verstaatlichung Stellung zu nehmen. Der Bundesrat schlug den Räten durch seinen Gesetzesentwurf vor, den Rückkauf auf den nächsten Rückkaufstermin anzukündigen gegenüber

1. der Jura-Simplon-Bahn ;
2. der Schweizerischen Centralbahn mit Inbegriff ihrer Anteile an Gemeinschaftsbahnen;

3. der Schweizerischen Nordostbahn mit Inbegriff ihrer Anteile an Gemeinschaftsbahnen;
4. der Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten bezüglich des Anteiles der Einwohnergemeinde Bremgarten an derselben;
5. der Vereinigten Schweizerbahnen;
6. der Gotthardbahn.

Mit Rücksicht auf den Umstand, dass es dem Bundesrat nicht gelungen war, mit der Nordostbahngesellschaft eine Vereinbarung im Sinne der Anwendung der Rückkaufsbestimmungen für das Stammnetz (Rückkauf zum Ertragswerte auf Grund der 10 Jahre vor der Kündigung, im Minimum zu den Anlagekosten) auf die sämtlichen Linien als einheitliches Ganzes anzubahnen, fügte der Bundesrat folgende Bestimmung bei: „Sofern ein einheitlicher Rückkauf der gesamten Nordostbahn auf Grund der für deren Stammnetz gültigen Bestimmungen nicht erreichbar ist, so kann der Bundesrat diejenigen unter besonderen Konzessionen stehenden Linien von der Rückkaufserklärung ausnehmen, deren Erwerbung nur mit unverhältnismässigen Opfern möglich und deren Besitz nicht zu einem rationellen Betrieb der Bundesbahnen unentbehrlich ist.“ Ferner wurde vorgesehen, dass der Bundesrat befugt sei, mit Zustimmung der Bundesversammlung die Erwerbung der genannten Bahnen auch auf dem Wege des freihändigen Kaufes vorzunehmen, wobei immerhin für die Festsetzung des Rückkaufspreises die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und Konzessionen massgebend sein sollen. Das Gesetz wurde von der Bundesversammlung im wesentlichen auf Grund der Vorlage des Bundesrates beschlossen und am 20. Februar 1898 vom Volke in der mit 82,000 Unterschriften verlangten Referendumsabstimmung mit grossem Mehr angenommen.

Nach früheren Kundgebungen des Bundesrates über die im Dezember 1896 ihm eingereichten, in unserm letztjährigen Geschäftsberichte besprochenen sektionsweisen Rechnungsaufstellungen war anzunehmen, dass der Bundesrat nun sich über die Frage schlüssig machen werde, ob er die *z w a n g s w e i s e* Zusammenlegung der Linien der Nordostbahn zu einem einheitlichen Rückkaufsobjekte im Sinne von Art. 3, Abs. 3 des Rechnungsgesetzes veranlassen wolle. Die erwähnten Kundgebungen deuteten darauf hin, dass er sich zu einer solchen Verfügung für befugt halte, weil die eingereichten sektionsweisen Rechnungsaufstellungen ungenügend seien und er infolge dessen berechtigt sei, anzunehmen, dass den gesetzlichen Forderungen hinsichtlich Einreichung der fragl. Ausweise *n i c h t r e c h t z e i t i g* nachgekommen worden sei. Der Bundesrat musste sich dann aber in der Folge doch überzeugen, dass hiefür die rechtliche Grundlage fehle. Er verzichtete auf die *z w a n g s w e i s e* Zusammenlegung, lehnte aber auch unsere Vorschläge für eine freiwillige Zusammenlegung ab und schritt nun vorläufig zu der im Rückkaufsgesetze vorgesehenen Massnahme, den Rückkauf nur für einen Teil des Nordostbahnnetzes anzukündigen. Nachdem die Kündigung der Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn (Singen-Etzweilen und Konstanz-Etzweilen-Winterthur) mit Ausschluss der badischen Strecken am 24. Februar 1898 bereits eingegangen war, erhielten wir am 25. folgenden Beschluss, d. d. 22. Februar 1898:

- „I. Die von der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn mit Schreiben vom 28. Dezember 1896 eingereichten sektionsweisen Rechnungsaufstellungen über den Reinertrag und das Anlagekapital der Linien der Schweizerischen Nordostbahn werden als den Anforderungen des Rechnungsgesetzes nicht entsprechend zurückgewiesen, und die Direktion der Schweizerischen Nordostbahn wird eingeladen, sektionsweise Ertragsrechnungen für jede einzelne Bahnstrecke, für welche eine besondere Konzession besteht, bis Ende des Jahres 1898 einzureichen, welche Ertragsrechnungen die wirklichen Einnahmen und Ausgaben der betreffenden Bahnstrecken enthalten. Dabei behält sich der Bundesrat ausdrücklich vor, die in Art. 18 und 19 des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 vorgesehenen Massnahmen zu treffen, falls dieser Aufforderung nicht Folge geleistet werden sollte.

II. Von einer zwangsweisen Zusammenlegung der einzelnen Linien der Nordostbahn im Sinne des Art. 3, Absatz 3, des Rechnungsgesetzes wird Umgang genommen.

III. Der konzessionsgemässe Rückkauf wird der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft nur bezüglich folgender Bahnlinien angekündigt:

1. Winterthur-Etzweilen-Ramsen (Schweizergrenze gegen Singen), Etzweilen-Konstanz und Emmishofen-Kreuzlingen vor dem 25. Februar 1898;
2. Romanshorn-Winterthur-Zürich-Aarau, Rorschach-Konstanz und Turgi-Waldshut vor dem 30. April 1898;
3. Winterthur-Schaffhausen vor dem 30. April 1898;
4. Eglisau-Neuhausen vor dem 30. April 1900;
5. Bötzbahn, hälftiger Anteil, vor dem 7. Juni 1898;
6. Koblenz-Stein, hälftiger Anteil, vor dem 20. Dezember 1898;
7. Winterthur-Bülach-Eglisau-Weiach und Weiach-Koblenz vor dem 21. Dezember 1898;
8. Niederglatt-Otelfingen und Otelfingen-Wettingen vor dem 22. Dezember 1898;
9. Zürich-Richtersweil vor dem 19. Juli 1899;
10. Richtersweil-Ziegelbrücke und Ziegelbrücke-Näfels-(Glarus) vor dem 31. Januar 1900;
11. Aargauische Südbahn, hälftiger Anteil, für die Strecken in den Kantonen Zug und Luzern vor dem 2. Mai 1898 und für die Strecken in den Kantonen Aargau und Schwyz vor dem 30. April 1904.

IV. Auf die Ankündigung des konzessionsgemässen Rückkaufes gegenüber den andern Linien der Schweizerischen Nordostbahn wird für einmal verzichtet.“

Wie gemäss Disp. I die für 1888 bis 1895 eingereichten Sektionsrechnungen, wurden kurz darauf auch die für 1896 rechtzeitig eingereichten Sektionsrechnungen, die auf der nämlichen Basis erstellt waren, vom Bundesrate zurückgewiesen.

Über die weitere Entwicklung der Angelegenheit wird im nächsten Geschäftsberichte zu berichten sein. Wir bemerken hier nur noch, dass die Beanstandungen unserer sektionsweisen Rechnungsaufstellungen, welche zu Disp. 1 des oben erwähnten Beschlusses geführt haben und in dem bezüglichen gedruckten Berichte des Eisenbahndepartements enthalten sind, wesentlicher Korrekturen bedürfen, und dass eine über Disp. 1 mit dem Eisenbahndepartement abgehaltene Konferenz die Wahrscheinlichkeit einer Einigung über sachgemässe Reduktion der Rechnungssektionen und Konstruktion der Rechnungen auf vereinfachter Grundlage ergab.

Im Beschlusse vom 16. Dezember 1897 betreffend die Genehmigung der Rechnungsvorlage der Nordostbahn für 1896 nahm der Bundesrat eine provisorische Verfügung auf über die Festsetzung der ordentlichen Einlage in den Erneuerungsfonds für 1896 und einer Ergänzungseinlage für frühere Jahre, wonach er erstere auf Fr. 1,835,000 und letztere auf Fr. 100,000 festsetzte. Von der Nordostbahn war die ordentliche Einlage gemäss der bisherigen Praxis auf Fr. 1,050,000 festgesetzt worden. Die Pflicht zur Vornahme einer Ergänzungseinlage für frühere Jahre, welche der Bundesrat aus Art. 11 und 13 des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 herleitete, anerkannte sie nicht. Die Festsetzungen des Bundesrates waren, wie bemerkt, provisorische, aus unabgeschlossenen Erhebungen hervorgegangene. Der Bundesrat behielt sich ausdrücklich deren Rektifikation vor nach definitiver Festsetzung der Einlagen in den Erneuerungsfonds. Solche provisorische Verfügungen sind nun aber im neuen Rechnungsgesetze, auf welche sie sich stützten, nirgends vorgesehen und stehen mit demselben in Widerspruch. Wir ergriffen deshalb dagegen den Rekurs an das Bundesgericht mit dem Antrage auf

Aufhebung dieser Verfügungen. Im Hinblick darauf, dass das neue Rechnungsgesetz erst mit 1. November 1896 in Kraft getreten war, nahmen wir eventuell den Standpunkt ein, dass auf Grund derselben überhaupt für das Rechnungsjahr 1896 nicht mehr verfügt werden, sondern die Wirksamkeit des neuen Gesetzes nach dieser Richtung erst für das Rechnungsjahr 1897 beginnen könne. Subsidiär stellten wir den Antrag, es sei die provisorische Normierung der Einlagen in den Erneuerungsfonds nur für den Zeitraum vom 1. November bis 31. Dezember 1896 anzuerkennen und die Summe von Fr. 785,000, um welche die von uns festgesetzte ordentliche Jahreseinlage erhöht wurde, sowie die Ergänzungseinlage von Fr. 100,000 je auf $\frac{1}{6}$ ihres Betrages zu ermässigen. Über die Erledigung des Rekurses wird im nächsten Berichte Mitteilung zu machen sein.

Noch zu einem andern Rekurse an das Bundesgericht gab uns der erwähnte Beschluss des Bundesrates Anlass, nämlich durch die Beanstandung der auf den Bauverwendungen für die rechtsufrige Zürichseebahn und die Linie Etzweilen-Schaffhausen berechneten Bauzinse. Es waren auf sämtlichen Verwendungen Bauzinse von $4\frac{1}{2}$ 0/0 verrechnet worden. Gestützt auf das am 1. November 1896 in Kraft getretene Rechnungsgesetz verlangte nun aber der Bundesrat, dass dieser Zinsfuss auf diejenigen Verwendungen nicht angewendet werde, die aus den zu 2 0/0 und $2\frac{1}{2}$ 0/0 verzinslichen Subventionsdarlehen bestritten worden waren. Der von uns angenommene Zinsfuss von $4\frac{1}{2}$ 0/0 ist ein Durchschnittszinsfuss, der nach unserer Ansicht jedenfalls nach dem alten Rechnungsgesetz als zulässig angesehen werden muss, auch wenn nicht vorläge, dass es bei Leistung der Subventionsdarlehen die Meinung hatte, dass die Differenz zwischen dem ausbedungenen niedrigen Zinse und dem landesüblichen Zinse als Beitrag an die Betriebskosten der ersten Betriebsjahre anzusehen sei. Dass nicht das neue, beschränkende Bestimmungen enthaltende Rechnungsgesetz zur Anwendung kommen darf, sondern noch das alte, leiten wir aus dem Umstande her, dass die beiden Linien vor dem Inkrafttreten des neuen Rechnungsgesetzes dem Betriebe übergeben worden waren.

In Frage sind Abschreibungen von den beiden Baurechnungen zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von zusammen rund Fr. 420,000.

Wir erwähnten im letzten Geschäftsberichte, dass wir die Anfechtung des Bundesratsbeschlusses vom 12. März 1896 betreffend die Genehmigung unserer Gesellschaftsstatuten vom 27. Januar 1896 beim Bundesgerichte auf dem Wege der Zivilklage anhängig machten und dass das Bundesgericht zunächst lediglich die Frage seiner Zuständigkeit zur Verhandlung brachte. Mit Entscheid vom 30. Oktober 1897 erklärte sich das Bundesgericht inkompetent, und es wurde demgemäss auf die Klage der Nordostbahn nicht eingetreten. Die Urteilerwägungen führen aus, dass der Umfang des Statutengenehmigungsrechtes des Bundesrates, das diesem gemäss Art. 7 des Eisenbahngesetzes in öffentlich rechtlicher Stellung zustehe, also das öffentliche Recht des Staates, das dem Privatrechte eine Schranke setze, nicht ein Privatrecht, im Streite sei, die Streitsache daher nicht vor den Civilrichter gehöre. Am Schlusse sagt der Entscheid: „Wenn die Klägerin noch geltend gemacht hat, wenn ein Rechtsmittel gegen die Schlussnahmen des Bundesrates wegen Gesetzeswidrigkeit derselben nicht zugelassen werde, so sei die Partei in einer der Idee des Rechtsstaates widersprechenden Weise der Willkür der Verwaltungsbehörden preisgegeben, so ist darauf zu erwidern, dass eben das Schweizerische Recht als genügende Garantie gegen willkürliche Handhabung des Verwaltungsrechtes die politische und die nach Massgabe des Gesetzes vom 1. Dezember 1850 bestehende rechtliche Verantwortlichkeit der obersten eidgenössischen Verwaltungsbehörde für missbräuchliche Amtshandlungen betrachtet“.

Der beim Bundesgericht anhängig gemachte Civilstreit mit der Stadt Zürich betreffend Befreiung des Bahnhofes Zürich von Besteuerung durch die Gemeinde kraft konzessionsgemässen Steuerprivilegiums ist noch nicht erledigt. Der Entscheid steht aber im laufenden Jahre zu erwarten.

Dieser Prozess wurde veranlasst durch die Erhebung der Mietwertsteuer im Sinne des Gesetzes betr. die Vereinigung der Ausgemeinden mit der Stadt Zürich, wird nun aber auch massgebend sein für die ordentliche Liegenschaftensteuer. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat für diese die Steuerpflicht des Bahnhofes Zürich hinsichtlich der einmündenden nicht steuerfreien Linien als letzte administrative Instanz prinzipiell bejaht, was aber die endgültige Entscheidung durch den Civilrichter, weil die Frage civilrechtlicher Natur ist, nicht ausschliesst.

Auch der Steuerkonflikt mit der Stadt Winterthur ist noch pendent. Ähnliche Streitigkeiten sind entstanden mit Schaffhausen und Zug.

Am 29. und 31. Mai fanden unter grosser Beteiligung die von den Initiativkomitees veranstalteten Eröffnungsfeierlichkeiten für die Linien Eglisau-Schaffhausen und Thalweil-Zug und am 1. Juni die Eröffnung des Betriebes beider Linien statt. Gleichen Tags übergab auch die Gotthardbahn die Linie Zug-Goldau dem ordentlichen Betriebe.

Zwei vorteilhafte Schnellzüge stellen über die neuen Zufahrtslinien zum Gotthard Verbindungen Mailand-Zürich-Stuttgart her. Neuerdings ist auch eine Verbindung bis bzw. ab Berlin erreicht worden, was für die Nordostbahn die Einlegung eines neuen Schnellzuges Zürich-Schaffhausen bedingte.

In das Berichtsjahr fällt die Anbahnung einheitlicher Normen für den Bestand des Rollmaterials der Schweizerischen Hauptbahnen durch den Bundesrat gestützt auf das Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872. Die bezüglichen endgültigen Schlussnahmen des Bundesrates fallen in das Jahr 1898; es wird im nächsten Berichte darüber näheres mitzuteilen sein, ebenso über deren Vollziehung, für welche Erhebungen im Gange sind. Mit Bezug auf den Lokomotivpark kann indessen jetzt schon mitgeteilt werden, dass die Nordostbahn denselben bis 1900 auf 240 Stück zu bringen hat und dass dies für sie die successive Neuanschaffung von 30 Maschinen bedingt, wovon 20 schon vor der Beschlussfassung des Bundesrates in Bestellung gegeben waren.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Die im letzten und vorletzten Berichte erwähnten Verhandlungen der Delegierten der vertragsschliessenden Staaten betreffend die Revision des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr sind noch nicht abgeschlossen, infolge dessen auch der Abschluss der Verhandlungen der dem Übereinkommen unterstehenden Verwaltungen über die Vereinheitlichung der Zusatzbestimmungen in den verschiedenen, für den internationalen Verkehr gültigen Reglementen noch aussteht.

Im übrigen ist hinsichtlich der transportreglementarischen Bestimmungen nur zu bemerken, dass im Berichtsjahre die Revision der Anlage V zum Schweizerischen Transportreglemente vom 1. Januar 1894 im Sinne einer Vermehrung der zur Beförderung bedingungsweise zugelassenen Gegenstände beschlossen wurde. Der Abschluss und die Durchführung dieser Revision fällt in das Jahr 1898, ebenso die zum