

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Ankauf
von Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn.

(Vom 30. Mai 1890.)

Tit.

I.

Wir haben in unserer Botschaft vom 9. Dezember 1889 auf die Folgen aufmerksam gemacht, welche sich aus der Fusion der westschweizerischen Eisenbahnlinien mit der Jura-Bern-Luzern-Bahn für die schweizerische Eisenbahnpolitik ergeben. Diese Vereinigung vollzieht sich nicht bloß zwischen den privaten Eisenbahngesellschaften zum Zwecke des Betriebes des nunmehr bei Weitem größten schweizerischen Bahnnetzes, sondern es kommt dabei die Bedeutung und der Einfluß der beteiligten Kantone in einer Weise zur Geltung, wie dieses bei keinem der andern Bahnnetze der Fall ist. In dieser Beziehung fällt vor Allem die Stellung des Kantons Bern in Betracht. Die entscheidende Beteiligung desselben an dem Entstehen der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der maßgebende Einfluß, welchen er als größter Aktionär bei der Verwaltung dieses Netzes ausgeübt hat, verliehen dem letztern den Charakter einer Staatsbahn. Durch die Genehmigung der Fusion haben die Behörden und das Volk des Kantons Bern die Fortsetzung der bisherigen Politik gebilligt und gleichzeitig auch die Ziele gutgeheißen, welche die Vereinigung ausdrücklich als die ihrigen anerkennt; der Kanton Bern hat die eisenbahnpolitische Bundesgenossenschaft der Kantone Freiburg, Waadt und Wallis erworben und diese sich ihrerseits die Mitwirkung des größten Kantons zur Erreichung ihres

längst angestrebten Zieles, des Simplondurchstiches, gesichert. Neben dem rechtlichen und moralischen Einfluß, den vier Kantone mit einer Bevölkerung von rund einer Million Seelen zur Erreichung ihres Zweckes auszuüben im Falle sind, kommt das direkte finanzielle Interesse in Betracht, welches sie an die neue Gesellschaft knüpft. Der Aktienbesitz der vier Kantone beträgt zur Zeit 77,777 Stück, welche in der Generalversammlung ebenso viel Stimmen repräsentiren, und zudem sind die Kantone im Verwaltungsrath bei einer Gesamtzahl von 50 bis 60 Mitgliedern mit 19 Stimmen betheiligt.

Die Stellung, welche dem Bund aus dieser Situation erwächst, ist nicht zu mißkennen. Die Thatsache, daß durch das Zusammenwirken von kantonalen Regierungen mit den Eisenbahngesellschaften in der Verbesserung unserer Eisenbahnzustände Resultate erreicht worden sind, wie sie der Bund in gleicher Bedeutung bis anhin nicht zu erzielen im Stande war, muß nothwendig zur Schwächung des Einflusses der Eidgenossenschaft führen, wenn dieselbe nicht den Willen und die Kraft besitzt, sich auch ihrerseits die gebührende Stellung zu erobern. Der Bund wird zwar gegenüber der fusionirten Gesellschaft im Stande sein, die Pflichten zu erfüllen, welche ihm bei der heutigen Sachlage im schweizerischen Eisenbahnwesen obliegen, aber er wird es nicht vermögen, der weitaus höhern Aufgabe gerecht zu werden, welche die Zukunft gebieterisch an ihn stellt. So lange die Fusionen nicht als Vorbereitungen zur Verstaatlichung der Bahnen betrachtet und behandelt werden, führen sie im Gegentheil von diesem Ziele ab, indem sie die Macht der Gesellschaften stärken und die kantonalen Einflüsse auf Kosten derjenigen des Bundes vermehren.

Um dieser Gefahr zu begegnen, gibt es verschiedene Mittel. Das eine derselben hat die Bundesversammlung in Anwendung gebracht, als sie bei Genehmigung der Konzessionsübertragung durch den Beschluß vom 19. Dezember 1889 die hauptsächlichlichen Rückkaufbedingungen in der Weise günstiger gestaltete, daß dem Bund das Recht ertheilt wurde, die Gesamtheit aller Linien auf den 1. Mai 1903 und von dort an jeder Zeit zurückzukaufen, mit der Befugniß, dieses Recht schon nach zwei Jahren geltend zu machen, insofern der Bau der Linie von Brieg bis zur italienischen Grenze vom Bunde beschlossen wird.

Wir haben schon in der Botschaft vom 9. Dezember 1889 die Gründe auseinandergesetzt, aus denen der sofortige Rückkauf nicht im Interesse des Bundes liegend erscheint. Wann der günstige Moment kommen wird, ist von den verschiedensten Bedingungen abhängig, für deren Eintritt irgend welche Sicherheit nicht besteht, und damit sind auch die Vortheile, welche sich aus dem angeführten

Bundesbeschlüsse ergeben, in eine unbestimmte Zukunft hinausgerückt.

An eine Erwerbung der Bahn auf dem Wege des Vertrages kann heute noch weniger gedacht werden; die Höhe, welche der Börsenkurs der schweizerischen Bahnen erreicht hat und die wir als eine ihrem innern Werthe durchaus unangemessene erachten, schließt auch der Jura-Simplon-Bahn gegenüber von vornherein jede Aussicht auf einen günstigen Erfolg allfälliger Kaufsverhandlungen aus.

Wenn aber dem Bunde der Erwerb der Bahn zum ausschließlichen Eigenthum versagt ist, so bleibt auch unter den heutigen Umständen gleichwohl noch ein Weg offen, welcher ihn seinem Ziele wenigstens entgegenführt. Dieser Weg ist durch die Gesetzgebung und den Bundesbeschluß vom 19. Dezember vorigen Jahres vorgesehen. Art. 6 des Gesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 31. Dezember 1883 schreibt vor:

In Abweichung von den Vorschriften des Obligationenrechtes bleiben die Rechte, welche dem Bunde und den Kantonen in Betreff der Stimmberechtigung und der Verwaltung gegenüber einzelnen Eisenbahngesellschaften zustehen, gewahrt, und es haben auch in Zukunft die Bundesbehörden die Befugniß, derartige Verhältnisse durch die Konzessionen oder bei der Prüfung der Statuten oder der Verträge zu ordnen oder zu genehmigen.

Durch diese Bestimmung hat der Gesetzgeber für die staatlichen Interessen im Eisenbahnwesen ein neues wichtiges Recht geschaffen. Während das durch das Eisenbahngesetz vorgesehene Rückkaufsrecht den Fall voraussieht, daß eine Bahn in ihrer Gesamtheit an den Bund übergeht und die bisherige Gesellschaft sich auflöst, beruht Art. 6 des Rechnungsgesetzes auf der Voraussetzung, daß der Staat selbst als Theilhaber in die Gesellschaft eintritt oder sich bestimmte Rechte in der Verwaltung vorbehält.

Diese Betheiligung an der Gesellschaft durch Erwerb von Aktien will der Gesetzgeber dadurch begünstigen, daß er den Staat als Aktienbesitzer von den Beschränkungen ausnimmt, denen das Stimmrecht des einzelnen Aktionärs unterworfen ist, welcher in einer Hand nicht mehr als den fünften Theil der gesammten Stimmen der Generalversammlung vereinigen kann. Dem Staat soll das Recht zustehen, ohne alle Rücksicht auf die Zahl, mit jeder Aktie eine Stimme abzugeben; besitzt er die absolute Mehrheit der sämmtlichen Antheile, so ist ihm damit thatsächlich die Entscheidung über alle der Generalversammlung anheimgestellten Angelegenheiten übertragen und dadurch seine präponderirende Stellung überhaupt ge-

sichert. Das unbedingte Stimmrecht, das in den Händen eines Einzelnen zu einem ungebührlichen Einfluß und in der letzten Konsequenz zur Auflösung der Gesellschaft führt, bildet für den Staat das Mittel, nicht nur das öffentliche Interesse gegenüber demjenigen der Privataktionäre zu wahren und dadurch den innern Widerspruch, der in der Eisenbahnaktiengesellschaft liegt, einigermaßen zu mildern, sondern sichert ihm auch neben dem Rückkaufsrecht die Möglichkeit, durch Erwerbung der Stimmenmehrheit im geeigneten Momente die Erwerbung der Bahn zu eigenen Händen herbeizuführen.

In diesem Sinne haben wir Ihnen beantragt, bei der Uebertragung der Konzessionen an die Jura-Simplon-Bahn zu verlangen, daß der Art. 15 der Gesellschaftsstatuten abgeändert und das unbeschränkte Stimmrecht für jede im Besitz des Bundes befindliche Aktie verlangt werde. Auf Ihren zustimmenden Beschluß hat die Generalversammlung am 15. März d. J. die Aenderung vorgenommen, und es hat nunmehr Art. 15 folgende Fassung:

„Jede Prioritäts- und Stammaktie gewährt dem Inhaber eine Stimme.

„Keinenfalls darf ein einzelner Aktionär mehr als den fünften Theil der sämtlichen vertretenen Stimmrechte in sich vereinigen. Aktien, welche im Besitz des Bundes oder der Kantone sind, werden von dieser Beschränkung nicht betroffen.“

Bei dieser Sachlage hielten wir es für unsere Pflicht, von einer Gelegenheit Gebrauch zu machen, die sich in dieser Weise nicht so bald wieder bieten wird.

Der Kanton Bern hat sich bereit erklärt, mit uns über den Verkauf von 30,000 Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn in Unterhandlung zu treten. Wir wollten dieselbe schon deshalb nicht ablehnen, weil wir dafür halten, daß die Entscheidung über diese, die Interessen des Bundes in so hohem Maße berührende Angelegenheit der Bundesversammlung nicht entzogen werden dürfe, abgesehen davon, daß die sachlichen Gründe, welche wir entwickeln werden, die Beschreitung dieses Weges empfehlen. Demgemäß haben wir unser Finanz- und Eisenbahndepartement mit dem Kaufgeschäfte beauftragt, welches durch den Vertrag vom 19. Mai 1891, den wir Ihnen zur Genehmigung vorlegen, seinen Abschluß und durch Beschluß des Großen Rathes des Kantons Bern vom 24. April bereits eine zustimmende Erledigung gefunden hat.

Indem wir Ihnen empfehlen, auch Namens des Bundes die Ratifikation auszusprechen, knüpfen wir an das bereits Gesagte an,

indem wir erklären, daß wir den Erwerb der 30,000 Aktien als einen ersten bedeutenden Schritt zum schließlichen Erwerb der Jura-Simplon-Bahn betrachtet wissen wollen. Wer zu diesem Ziele gelangen will, wird keinen Augenblick anstehen, den offenen Weg des Aktienkaufes zu beschreiten, statt unthätig die unbestimmte Zukunft abzuwarten, in welcher der kürzere Weg des Rückkaufes geöffnet sein wird. Die Vortheile dieses Verfahrens sind so groß, daß der Bund nicht darauf verzichten kann, wenn es seinen Behörden wirklich und ernstlich darum zu thun ist, diese Gelegenheit zu ergreifen, um sich, wenn auch nur zu einem Theil, die Stellung in Eisenbahnsachen zu verschaffen, die ihm von Natur und Rechts wegen gehört.

Mit den Aktien geht auch der Einfluß des Kantons Bern an den Bund über und was dieser zu bedeuten hat, ist aus der neuesten Geschichte des Eisenbahnwesens leicht zu entnehmen. Es würde mit den Thatsachen in grellem Widerspruch stehen, wenn wir hiemit sagen wollten, daß der Kanton Bern von seinen Aktien einen den Bestrebungen des Bundes hinderlichen oder gar feindseligen Gebrauch machen werde; wir sind vielmehr vom Gegentheil überzeugt; die bisherige Eisenbahnpolitik des Kantons Bern wird aber für den Bund um so wirksamer zum Ausdruck kommen, je weniger der Kanton durch die mit dem Aktienbesitz verknüpften Rücksichten auf eigene finanzielle Interessen gebunden ist.

Diese Erwägung würde nach unserer Ansicht für sich allein schon ausreichen, um unsern Antrag zu begründen, der sich noch durch eine Reihe anderer wichtiger Vortheile empfiehlt. Unser Plan zielt darauf ab, dem Bunde in der Generalversammlung der Jura-Simplon-Bahn die überwiegende Stimmenzahl durch den Erwerb der hiefür nöthigen Aktien zu sichern. Durch die konstante Praxis der Mehrzahl aller großen Aktiengesellschaften ist erwiesen, daß hiefür schon $\frac{1}{3}$ der Gesamtzahl ausreicht. Mit diesem Besitz wird für den Bund eine Stellung geschaffen, welche thatsächlich derjenigen des Eigenthümers gleichkommt. Allerdings sind zu dem Zweck 30,000 Aktien nicht genügend, da die Gesamtzahl sich aus 104,000 Prioritätsaktien, 170,000 Stück alten und 70,000 neuen Stammaktien zusammensetzt und demnach 344,000 Stück beträgt. Dem Ankauf der Berneraktien muß somit nothwendig derjenige der übrigen Prioritätsaktien nachfolgen.

Daß dieser weitere Erwerb zu annehmbaren Bedingungen überhaupt möglich ist, kann nach dem Vorgang des mit dem Kanton Bern abgeschlossenen Kaufes wohl nicht mehr in Zweifel gezogen werden. Für den Aktienbesitzer besteht nur ein finanzielles Interesse, welches ihn darauf hinweist, einen durch die Eidgenossenschaft

garantirten Zinsertrag der den Schwankungen des Jahresertrages unterworfenen Aktiendividende vorzuziehen. Schon heute ist uns eine bedeutende Anzahl von Aktien anerboden worden, deren Erwerb, wenn Sie unserm Antrage beipflichten, nur von unserer Zustimmung abhängt, mit der wir uns übrigens nicht zu beeilen brauchen, da es überhaupt im Interesse des Bundes liegt, für seine Ankäufe jeweilen den günstigsten Moment ruhig abzuwarten. Bei einem Prioritätsaktienbesitz, welcher, wie wir in der Folge zeigen werden, einen sichern Ertrag garantirt, kann auch eine längere Zögerung nur weiteren finanziellen Vortheil bringen.

Es wäre daher in unsern Augen ein schwerer Fehler, wenn der Bund es unterlassen würde, sich die Vortheile dieses Aktienbesitzes zu sichern und damit in dem größten Eisenbahnnetz des Landes diejenige Stellung einzunehmen, welche von der öffentlichen Meinung von Tag zu Tag mehr als die den Landesinteressen allein entsprechende bezeichnet und gefordert wird.

Selbst wenn es dem Bunde unmöglich sein sollte, zu den bernischen Aktien noch die für den Endzweck nöthige weitere Anzahl zu erwerben, so würde dadurch der Eidgenossenschaft allerdings der eisenbahnpolitische Vortheil entgehen, den wir vor Allem aus im Auge haben, aber eine Schädigung bestehender öffentlicher Rechte oder finanzieller Interessen würde damit nicht verbunden sein. Der Erwerb und Besitz der Aktien hindert den Bund nicht, zu jeder Zeit die Jura-Simplon-Bahn entweder auf dem Wege des Vertrages oder gemäß den Bedingungen des jüngsten Bundesbeschlusses als Eigenthum zu erwerben. Ist der Moment gekommen, in welchem es vortheilhafter erscheint, statt den Aktien-erwerb fortzusetzen, den Rückkauf vorzunehmen, so liegt nicht das mindeste Hinderniß vor, und ebenso wird es sich verhalten, wenn der Aktienerwerb im vollen Umfange gesichert ist. Da es der Bund ausschließlich in seiner Hand hat, den Rückkauf zu beschließen, kann und wird er denselben unterlassen, so lange sich daraus irgend welche Nachtheile ergeben sollten, und er kann auch um so eher darauf verzichten, als er alle wesentlichen Rechte, die aus dem Rückkauf hervorgehen, infolge seines Aktienbesitzes bereits inne hat.

Diese Darstellung beruht nun allerdings auf der Annahme, daß die supponirte Jahresdividende der Prioritätsaktien den Betrag von Fr. 22. 50 erreichen und dem Bund gegenüber der zu bezahlenden Rente ein Ueberschuß von Fr. 2. 50 verbleiben werde. Es liegt uns daher ob, den Nachweis zu dieser Voraussetzung zu leisten.

II.

In den Beilagen dieses Berichtes sind die Betriebsergebnisse der nunmehr vereinigten Unternehmungen der Suisse-Occidentale-Simplon und der Jura-Bern-Luzern-Bahn für die Jahre 1882—89 nach den Jahresrechnungen ermittelt und aus dem durchschnittlichen Ergebniß derselben ist das Betriebsbudget der fusionirten Bahn aufgestellt. Dieses Budget ergibt einen Reinertrag von Fr. 4,034,272, wobei der Zins des Obligationenkapitals abgezogen ist. Zieht man nun in Betracht, daß die $4\frac{1}{2}\%$ Dividende der Prioritätsaktien (104,000 Stück zu Fr. 500) Fr. 2,340,000 beträgt, so ergibt sich zu Bestreitung der Amortisationen und zur Vertheilung unter die Stammaktien ein Ueberschuß von Fr. 1,694,272.

Die Frage, welche wir diesen Zahlen gegenüber im gegebenen Falle zu stellen haben, ist folgende:

Ist unter gewöhnlichen Verhältnissen eine Gefährdung der den Prioritätsaktien zukommenden Verzinsung zu $4\frac{1}{2}\%$ zu befürchten? Sind Gründe zu der Annahme vorhanden, daß der zu dieser Verzinsung nöthige Bedarf von Fr. 2,340,000 durch den Ertrag der Bahn nicht mehr gedeckt werde? Auf die weitere Untersuchung, ob über diesen Ertrag hinaus auch für die Stammaktien eine Dividende gesichert sei, haben wir uns nicht einzulassen, indem es sich heute lediglich um die Garantie handelt, welche dem Bund als Prioritätsaktionär für den Gegenwerth des zu bezahlenden Kaufpreises geboten ist.

Beschränken wir unsere Untersuchung in der angegebenen Weise, so kommen wir auf folgende Resultate:

1. Was vorerst die allgemeinen, für alle Bahnunternehmungen zutreffenden Gründe anbetrifft, welche vermehrte Ausgaben in Aussicht stellen, so läßt sich nicht läugnen, daß die in neuester Zeit eingetretene wesentliche Erhöhung der Materialpreise und Arbeitslöhne zu berechtigten Bedenken Anlaß bieten könnte, wenn ihre Fortdauer vorausgesetzt werden müßte. Glücklicherweise liegt hiezu eine Nöthigung um so weniger vor, als bereits ein merklicher Rückgang eingetreten ist. Gleichwohl halten wir dafür, daß eine vorsichtige Verwaltung diese Vorgänge nicht außer Acht lassen darf und daß auch bei der vorliegenden Untersuchung denselben Rechnung zu tragen ist. In einer Richtung ist dieses in ausgiebiger Weise bereits geschehen. Wir haben nämlich, wie dieses aus Beilage V zu ersehen ist, unter dem Titel „Einlage in den Erneuerungsfonds über die bisherigen Verwendungen hinaus“ einen Betrag von Fr. 447,517 in das Ausgeben gestellt. Diese

Summe ergibt mit den im Durchschnitt der Jahre 1882—89 für Erneuerungszwecke verwendeten Fr. 752,483 den Gesamtbetrag von Fr. 1,200,000, welcher gemäß Art. 27 der Statuten theils zur Deckung von unvorhergesehenen Ausgaben und Verlusten, theils zur Erneuerung und Vermehrung des Betriebsmaterials und der Bahnanlagen bestimmt ist. Es sind dieses diejenigen Rechnungsrubriken, in welchen die fraglichen Mehrbeträge für Material aller Art wie auch für Arbeitslöhne sich fast ausschließlich geltend machen werden. Da die eingestellte Summe (Fr. 447,517) etwa 17 % der betreffenden Gesamtausgaben (Fr. 2,733,230) des Jahres 1888 repräsentirt, so ist damit allen Eventualitäten in genügender Weise Rechnung getragen.

Speziell sind hier noch die Kohlenpreise zu berücksichtigen. Wenn es auch als geradezu unmöglich erscheint, daß die auf dem Gebiete der Kohlenindustrie eingetretenen außerordentlichen Störungen einen dauernden Charakter annehmen werden, so ist nichtsdestoweniger eine wahrscheinlich bleibende Steigerung der Kohlenpreise vorauszusehen. Wir glauben dieselbe mit 15 % hoch anzuschlagen, was bei einem Kohlenverbrauch, welcher bei den beiden Bahnen im Jahr 1888 eine Ausgabe von Fr. 1,250,760 verursachte, zu einer Mehrausgabe von Fr. 188,000 führen würde.

Sowohl in Bezug auf diesen Posten als auf die vorangehenden, wie überhaupt in Bezug auf alle laufenden Betriebsausgaben, machen wir darauf aufmerksam, daß die Schwankungen in den Materialpreisen zu einem wesentlichen Theil schon dadurch ihre Berücksichtigung finden, daß unserem Betriebsbudget nicht etwa eine einzelne Jahresrechnung, sondern das Durchschnittsergebniß von acht Betriebsjahren zu Grunde liegt.

Als ein zweifelhafter Posten kann die Mehreinnahme angesehen werden, die sich für die Jura-Bern-Luzern-Bahn infolge der bekannten Paßverhältnisse an der elsässischen Grenze ergab. Gemäß den über diesen Punkt speziell gemachten Erhebungen ist der aus diesem Verhältniß herrührende jährliche Reingewinn auf höchstens Fr. 150—160,000 zu veranschlagen.

2. Gehen wir nun zu denjenigen Posten über, bei welchen infolge der thatsächlichen oder rechtlichen Folgen der Fusion eine Ausgabenvermehrung oder eine Einnahmeverminderung sich als wahrscheinlich oder nur als möglich erzeugt, so ergeben sich folgende Betrachtungen:

a. Tarife. Man kann es als sicher annehmen, daß die Herabsetzung der Transportpreise der Suisse-Occidentale-Simplon auf die Höhe derjenigen der Jura-Bern-Luzern-Bahn eine wesentliche Ver-

minderung der Einnahmen verursachen wird. Wie groß die Differenz in Ziffern sich darstellt, ließe sich, wenigstens zum Theil, nur auf bloße Suppositionen hin berechnen. Um nicht unter der Wirklichkeit zu bleiben, schlagen wir die jährliche Einbuße auf den Personentaxen zu Fr. 250,000 und diejenige auf den Gütertaxen zu Fr. 200,000 an. Wir würden demnach das Betriebsbudget der Bahn mit Berücksichtigung dieses Ausfalles aufstellen, wenn es sich dabei um die der Fusion zunächst folgenden Jahre handeln würde. Gleichwie wir aber für unser Budget die Rechnungsergebnisse von 8 Jahren zu Grunde gelegt haben, so ist es auch am Platze, die Frage künftiger Vermehrungen von Ausgaben und Einnahmen mit Bezug auf eine entsprechende Zeitdauer zu erledigen. Von diesem Standpunkt ausgehend darf angenommen werden, daß die vermehrten Transporte im Personen- und Güterverkehr den Verlust in verhältnißmäßig kurzer Frist ausgleichen werden. Die Berechtigung zu dieser Annahme entnehmen wir der Statistik über die Transporteinnahmen der Suisse-Occidentale-Simplon; es betragen dieselben:

1881	Fr. 12,812,850
1882	„ 12,490,537
1883	„ 12,304,891
1884	„ 12,161,770
1885	„ 11,988,742
1886	„ 12,392,573
1887	„ 12,922,550
1888	„ 12,956,947

Diese Zahlen sind in verschiedenen Beziehungen von Interesse. Vom Jahre 1881—85 kamen auf der Suisse-Occidentale-Simplon die konzessionsgemäßen Taxen unverkürzt zur Anwendung und zwar bei kontinuierlicher Abnahme der Transporteinnahmen. Auf 1. März 1886 kam der sog. Reformtarif zur Einführung, von dessen Anwendung sowohl die Suisse-Occidentale-Simplon als die Mehrzahl der übrigen Bahnen eine außerordentliche Verminderung der Einnahmen und sogar eine Gefährdung ihres finanziellen Standes voraussagten. Es trat das Gegentheil ein. Mit der Einführung des Reformtarifes ging die stetige Vermehrung der Einnahmen Hand in Hand, so daß sich zwischen den Jahren 1885 und 1888 eine Erhöhung von rund einer Million Franken erzeugt. Daß das Jahr 1889 gegenüber dem Vorjahr wiederum eine Vermehrung der Transporteinnahmen von nahezu einer Million Franken aufweist, können wir ganz aus dem Spiel lassen.

Dagegen ist es angezeigt, folgende Vergleichung zwischen den kilometrischen Gesamteinnahmen und dem Ertrag des Tonnenkilometers auf den nachstehenden Bahnen anzustellen (1887):

	Gesamteinnahmen per Bahnkm.	Einnahmen per Tonne u. km.
	Fr.	Cts.
Centralbahn	39,085	9,11
Jura Bern-Luzern-Bahn . . .	24,013	8,58
Nordostbahn	26,104	9,68
Suisse-Occidentale-Simplon .	22,446	10,36

Wenn auch aus dieser Tabelle die Thatsache hervorgeht, daß mit den kleineren Gütertaxen größere Gesamteinnahmen erzielt worden sind, so läßt sich hieraus selbstverständlich keine allgemeine Regel ableiten, aber sie darf jedenfalls zur Unterstützung der Annahme dienen, daß das Netz der bisherigen Suisse-Occidentale-Simplon bei Anwendung der Taxen der Jura-Bern-Luzern-Bahn auch auf den Ertrag der letztern kommen werde, nachdem sich schon einmal (1886/88) bei verminderten Taxen eine Vermehrung um 1 Million Franken ergeben hat. Zieht man in Erwägung, daß die Voraussetzungen für die fernere Entwicklung des Verkehrs auf dem Gebiete der Suisse-Occidentale-Simplon zum Mindesten ebenso günstige sind, als auf demjenigen der Jura-Bern-Luzern-Bahn und daß die einheitliche Verkehrsorganisation auf einem Netze von 1000 km. überdies Vortheile aller Art bietet, so erscheint die Furcht einer bleibenden Benachtheiligung der Bahn keineswegs begründet, sondern eher die Annahme, es habe die bisherige Höhe der Taxen die Verkehrsentwicklung gehemmt.

b. *A m o r t i s a t i o n e n*. Bei der Suisse-Occidentale-Simplon sind zweierlei Amortisationen zu unterscheiden. Die eine erfolgt auf Grund der Verpflichtung, welche die Gesellschaft freiwillig ihren Gläubigern gegenüber übernommen hat, die gesammte Obligationsschuld innert den Jahren 1884 bis 1920 nach einem vereinbarten Plan durch jährliche, wachsende Annuitäten zu tilgen. Für das Jahr 1889 betrug die Amortisationsquote Fr. 437,500.

Neben dieser Amortisation ist der Gesellschaft auf Grund des Rechnungsgesetzes und infolge Vereinbarung mit der Verwaltung (Protokoll vom 2. März 1885) eine weitere jährliche Amortisation von Fr. 150,000 auferlegt worden, so daß für das Jahr 1889 der Posten für Amortisationen und Abschreibungen nach Ausweis der Beilage III sich auf Fr. 587,500 belief.

Was nun die Kapitalamortisation betrifft, so ist es selbstverständlich, daß dieselbe auch nach der Fusion so lange fortgesetzt

werden muß, als der Vertrag mit den Gläubigern besteht, d. h. bis das jetzige Anleihen konvertirt ist.

Wie wir schon in unserm Berichte vom Dezember uns ausgesprochen, muß aber das Protokoll vom 2. März 1885 seinem ganzen Inhalt nach und somit auch in Bezug auf die vom Bund festgestellte Annuität von Fr. 150,000 einer Revision unterworfen und auf Grund der Eintrittsbilanz der Jura-Simplon-Bahn und mit Berücksichtigung der Kursverluste der fusionirten Gesellschaft neu festgestellt werden.

Die Durchführung der Fusion ruft einer Reihe von Finanzoperationen, aus denen sich die Nothwendigkeit neuer Amortisationen ergeben wird.

a. Nach Art. II, 1, des Bundesbeschlusses vom 19. Dezember vorigen Jahres ist die Gesellschaft verpflichtet, die Amortisation der durch den Fusionsvertrag geschaffenen Genußscheine vorzunehmen. Die Zahl derselben beträgt 170,000 und der Nominalwerth Fr. 50, im Ganzen Fr. 8,500,000.	
b. Den Kursverlust auf der Konversion der Anleihen der S. O. S. berechnen wir zu 3 % unter der Annahme, daß die künftige Betheiligung des Bundes bei der Gesellschaft diese Operation erleichtern werde. Der Kursverlust würde betragen Fr. 112,500,000 à 3 %	Fr. 3,480,000
c. Der Verlust auf der Rückzahlung und Konversion der Prioritätsaktien S. O. S. beträgt	„ 1,200,000
d. Die Verluste auf der Konversion der J. B. L.-Anleihen	„ 659,626
e. Verlust auf der Aktienemission für den Ankauf der Linie Bern-Luzern (Fr. 14,000,000)	„ 700,000
	Fr. 6,039,626

Aus den speziellen Erhebungen, welche das Eisenbahndepartement bei der Verwaltung der Jura-Simplon-Gesellschaft hat machen lassen, ergibt es sich, daß zur Deckung dieser Verluste folgende Mittel zu Gebote stehen:

a. In der (dem Bundesrathe noch nicht vorliegenden) Rechnung der J. B. L. für das Jahr 1889 sind die unter d. verzeichneten Verluste aus dem Jahreserträgniß bereits getilgt mit	Fr. 659,626
Uebertrag	Fr. 659,626

Uebertrag Fr. 659,626

- b. Die J. B. L. hat aus den Betriebsergebnissen (Reinertrag) eine Reihe von Bauausgaben bestritten, die in dem Baukonto aufgenommen sind, und sich durch Einstellung in die Passiven unter dem Titel „amortisirtes Kapital“ die Verfügung darüber vorbehalten. Dieses Verfahren wurde von dem Bundesrath bei der Rechnungspassation gut geheißen und es wird nun der Gesamtbetrag zur Tilgung von Kursverlusten bestimmt mit „ 865,794
- c. Der Ueberschuß der Spezialfonds der vereinigten Gesellschaften über den statutarischen Maximalbetrag von 5 Millionen Franken beläuft sich auf „ 694,727
- d. Die S. O. S. besaß unter den „verfügbaren Mitteln“ 2316 Stück eigene Obligationen zum Kurse von Fr. 400 gewerthet. Durch den Verkauf derselben um die Summe von Fr. 1,158,000 wurde ein Gewinn erzielt von welcher ebenfalls zur Amortisation verwendet werden soll. „ 231,600

Die Summe der bereits vollzogenen Amortisationen und der dazu disponiblen Mittel beläuft sich somit im Ganzen auf Fr. 2,451,747

Die ungedeckten Kursverluste betragen demnach ohne Einrechnung der Genußscheine Fr. 3,587,879.

Wir haben die Genußscheine hier nicht eingestellt, weil die Tilgung derselben ohne Zweifel neben dem regelmäßigen Amortisationswege auch durch Rückkauf bewerkstelligt werden kann. Es ist höchst wahrscheinlich, daß der Marktpreis den Nominalwerth von Fr. 50 bei Weitem nicht erreicht und daß daher die aus diesem Verhältniß sich ergebende Last sich sehr wesentlich verringern wird. In welchem Maße, ist heute noch nicht abzusehen.

Wir beschränken uns auf diese Angaben über die Amortisationen, ohne daraus weitere Schlüsse, namentlich auch über den Betrag und die Dauer der Tilgungsannuität, zu ziehen, und zwar wesentlich aus dem Grunde, weil dieses Verhältniß zwischen dem Bunde und der Gesellschaft nach dem Gesetze gütlich oder rechtlich noch zu ordnen ist. Die obige Aufstellung genügt übrigens zur ungefähren Schätzung, auf die es an dieser Stelle einzig ankommt. Für die definitive Ordnung sind beiden Theilen alle Rechte vorbehalten.

c. Aktienrückzahlung. Gemäß Art. 28 der Statuten sind im Falle der Auflösung der Gesellschaft aus der nach Deckung der Schulden übrig bleibenden Summe vor Allem die Prioritätsaktien al pari, d. h. mit Fr. 500, zurückzuzahlen, sodann die Stammaktien al pari, d. h. mit Fr. 200. Ein allfälliger Ueberschuß ist zunächst zur Einlösung der Genußscheine zu verwenden; bleibt hienach noch ein Rest, so wird derselbe unter die Prioritäts- und die Stammaktien im Verhältniß ihres Nominalbetrages vertheilt.

Die Behauptung, daß der Bund gemäß dieser Vorschrift bei der Liquidation der Jura-Simplon-Bahn Fr. 166 verlieren müsse, weil er die Aktie um den Preis von Fr. 666 kaufe, während er nur Fr. 500 dafür erhalte, ist eine willkürliche. Der Bund bezahlt für die Aktie kein Kapital, sondern er entrichtet dafür eine jährliche Rente von Fr. 20, für welche ihm eine Dividende von Fr. 22. 50 zugesichert ist. So lange dieses Verhältniß fort dauert, macht also jede Aktie einen jährlichen Gewinn von Fr. 2. 50, welcher als Amortisation des Betrages betrachtet werden kann, um welchen der Ankaufspreis den Nominalwerth der Aktie übersteigt. Um diesen Ankaufspreis zu ermitteln, darf aber nicht der Rentenzins von 3%, sondern es muß der heutige allgemeine Zinsfuß von 3½% zu Grunde gelegt werden, und unter dieser Voraussetzung entspricht der in 3% Rente von dem Bund zu zahlende Preis dem Betrag von Fr. 571. 43. Die Differenz von Fr. 71. 43 wird sich also so lange jährlich um Fr. 2. 50 und die entsprechenden Zinsen vermindern, als nicht die Liquidation der Gesellschaft eintritt. Erfolgt dieselbe und wird die Bahn, sei es auf dem Wege des konzessionsmäßigen Rückkaufes, sei es aus freier Hand, von dem Bund erworben, so hört sein Dividendenbezug auf, und er erhält gegen Bezahlung des Kaufpreises mit der Bahn den jährlichen Gesamtertrag derselben. Die Frage, ob er dabei auf dem Preise der Aktien einen Gewinn oder Verlust machen werde, hängt also von der Höhe der Rückkaufssumme und dem künftigen Ertrage der Bahn, also von zwei Größen ab, die heute zu bestimmen unmöglich ist. Diese Unmöglichkeit schließt aber keinerlei Gefahr in sich, weil der Bund überhaupt nicht zurückkaufen wird, so lange er nicht auf ein entsprechendes Erträgniß des Kaufpreises, von welchem der Aktienwerth einen Theil bildet, hoffen kann.

Diese Sachlage würde sich nur in dem Falle ändern, wenn die Bahn in Folge Verzichtes von Seite des Bundes durch Rückkauf an die Kantone überginge. In diesem Falle hätte der Bund für seine Aktien nur den Nominalbetrag von Fr. 500 zu beanspruchen, und er würde die Differenz von Fr. 71. 43 verlieren, so weit sie dannzumal nicht durch den jährlichen Gewinn von Fr. 2. 50 gedeckt

sein wird. Dieser Fall ist aber so unwahrscheinlich, daß er füglich außer Betracht gelassen werden kann, namentlich dann, wenn bei dem Erwerb durch die Kantone das Heimfallsrecht in Betracht fiele.

Faßt man die Resultate der obigen Darstellungen zusammen, so ergibt sich mit aller in solchen Verhältnissen überhaupt möglichen Wahrscheinlichkeit, daß auch bei den ungünstigsten Annahmen für die Zukunft die durch unsere Durchschnittsberechnung ausgewiesenen Mittel vollkommen zur Deckung des Mehrbedarfes ausreichen, ohne daß von einer Gefährdung der Prioritätendividenden gesprochen werden könnte. Mehr haben wir nicht nachzuweisen und halten dafür, daß wir diese Grenzen auch nicht überschreiten dürfen. Die Erörterung der Frage, wie hoch die wahrscheinliche Dividende der Stammaktien sein werde, berührt den Bund nicht und würde ausschließlich im Interesse der Börsenspekulation liegen.

Es bleiben uns in dieser Richtung nur noch zwei Punkte zu besprechen; sie betreffen die Frage des Simplonbaues und die Heimfallsrechte.

Simplontunnel. Zu denjenigen Verhältnissen, welche vor allen geeignet sind, den Finanzstand der Jura-Simplon-Bahn zu beeinflussen, gehört die Simplonfrage. Der Bundesrath ist entschlossen, derselben alle Förderung zu Theil werden zu lassen, welche sowohl durch die eminente Wichtigkeit des Unternehmens als durch das Eisenbahngesetz gefordert ist. Diesem Standpunkte gemäß haben wir die bisher von der Gesellschaft betriebenen Untersuchungen über die Bau- und Betriebsverhältnisse der zu erbauenden Linie selbst an die Hand genommen, und es kann der eine Theil dieser Arbeit, welcher sich auf die technische Seite der Frage und die Baukosten bezieht, als abgeschlossen betrachtet werden, während die Betriebs- und Ertragsverhältnisse zur Zeit noch den Gegenstand einer einläßlichen Begutachtung bilden. Der Verwaltung der Jura-Simplon-Bahn haben wir aufgegeben, mit möglichster Beförderung definitive Baupläne für den Tunnelbau und die Zufahrten vorzulegen und über die muthmaßlichen Kosten des Baues eine genaue Berechnung aufzustellen, welcher ein Plan über die Beschaffung der Geldmittel beizugeben ist.

Wir halten dieses von uns angeordnete Verfahren nicht nur dem Interesse entsprechend, das wir schon betont haben, sondern auch als unerläßlich, wenn die Bundesbehörde die Pflicht erfüllen soll, die ihr im Eisenbahnwesen gesetzlich obliegt.

Durch Art. 10 des Fusionsvertrages verpflichten sich die beiden Gesellschaften wörtlich wie folgt:

„Um den Kantonen, welche für den Simplondurchstich Subventionen bewilligt haben, ein Pfand zu geben, verpflichtet sich die

neue Gesellschaft gegenüber diesen Kantonen, und zwar gegenüber jedem für sich, zur Ausführung dieses Werkes (Simplontunnel nebst nördlicher Zufahrtlinie) zu schreiten, sobald die Bedingungen des Anschlusses und Betriebes der neuen Linie zwischen der Schweiz und Italien festgesetzt und Subventionen für den Tunnel im Gesamtbetrage von wenigstens 30 Millionen Franken beigebracht sein werden.“

Die Voraussetzung, unter welcher die Erfüllung dieser Verpflichtung überhaupt möglich wird, liegt in der Verständigung mit Italien über den baulichen Anschluß, den Betrieb und die ökonomische gegenseitige Betheiligung. Diese Voraussetzung kann nur durch den Bund und zwar durch den Abschluß eines Vertrages erfüllt werden, dessen Genehmigung der Bundesversammlung zukommt. Es liegt somit vollständig in der Hand der Eidgenossenschaft, die Erfordernisse und die Bedingungen zu bezeichnen, von denen sie den Abschluß des Vertrages und damit die Ausführung des Unternehmens abhängig macht. Abgesehen von mannigfachen andern Interessen, welche an dieser Stelle nicht zu erörtern sind, wird sich der Bund namentlich auch mit den für die Gesellschaft sich ergebenden finanziellen Folgen des Baues zu befassen und die Frage zu stellen haben, ob der Verkehr, welcher von der neuen Alpenbahn erwartet werden kann, ausreicht, um das dafür aufgewendete Kapital zu verzinsen. Der Bund darf in keiner Weise zur Ausführung mitwirken, so lange nicht über diese Frage diejenige Klarheit besteht, welche in solchen Verhältnissen überhaupt erreichbar ist. Die hiezu nöthigen Untersuchungen hat der Bundesrath an die Hand genommen und er wird dieselben um so genauer durchführen, wenn er nicht bloß als staatliche Aufsichtsbehörde, sondern mit den eigenen Mitteln des Bundes als Aktienbesitzer betheiligt sein wird.

Wir machen hier auf einen Punkt aufmerksam, der die Untersuchung wesentlich erleichtert und den finanziellen Ergebnissen derselben von vornherein einen erhöhten Anspruch auf Zuverlässigkeit verleiht. Er liegt in dem Umstande, daß die Berechnung der Baukosten fast ausschließlich sich auf den Tunnel, d. h. auf ein Objekt beschränkt, bei welchem die Erfahrungen der neueren Zeit zuverlässige Anhaltspunkte für die Aufstellung des Voranschlages an die Hand geben. Wie bei dem Gotthard, so hat es sich auch bei ähnlichen Bauten des Auslandes gezeigt, daß die Voranschläge für Tunnelbauten mit wesentlich größerer Sicherheit als diejenigen für andere Baugattungen sich aufstellen lassen.

Wir erachten es daher als eine unbegründete und darum auch unzulässige Supposition, wenn von vornherein angenommen wird, es

werde sich bei der Budgetirung der Baukosten eine Mißrechnung ergeben, welche in erster Linie jeden Ertrag der neuen Linie ausschließt und überdieß die bisherigen Betriebsergebnisse der Jura-Simplon-Gesellschaft in dem Maße beansprucht, daß dieselben auch nicht mehr die Verzinsung der Prioritätsaktien abwerfen werden.

Das Risiko, welches der Bund mit dem Ankauf der Prioritätsaktien bei dem Tunnelbau übernimmt, ist um die ganze Differenz zwischen dem Reinertrag und der Prioritätsdividende, d. h. um annähernd $1\frac{3}{4}$ Millionen geringer als dasjenige der Gesellschaft (Beilage V), und darin liegt der hauptsächlichste Grund, in der Weise vorzugehen, wie wir es beantragen. Die Stellung, welche der Bund infolge des Aktienbesitzes einnimmt, wird den Kredit der Gesellschaft heben und den Bau des Tunnels erleichtern und fördern, während das Risiko in vollem Betrag der genannten Summe mit den 48 Millionen Stammaktien verbunden ist. Bei der begründeten Aussicht, daß es der Gesellschaft gelingen werde, die Baukosten aufzubringen, wäre es daher ein großer Fehler, unter den heutigen Verhältnissen durch den Rückkauf der Bahn dieses günstige Verhältniß zu zerstören und damit die Chancen auf Rechnung des Bundes zu übernehmen. Der Bund hat allerdings ein einfaches Mittel, jeder geringsten Gefahr zu entgehen; es besteht darin, weder die Bahn zurückzukaufen noch Aktien zu erwerben, oder mit andern Worten, unsern Antrag abzulehnen. Die eidgenössischen Räte werden sich die Folgen dieses Vorgehens klar machen müssen, sie werden darin bestehen, daß die Jura-Simplon-Bahn ihrem Schicksal überlassen wird und daß der Bund damit aber auch auf den Rückkauf aller andern Bahnen verzichtet; denn eines Beweises wird es dafür nicht bedürfen, daß ohne die Mitwirkung der bei der Jura-Simplon-Bahn beteiligten Interessen jede Verstaatlichung des schweizerischen Eisenbahnwesens unmöglich gemacht ist.

Heimfallrechte. Wir haben schon in der Botschaft über die Fusion die Heimfallsrechte besprochen, welche von verschiedenen Kantonen in Bezug auf einzelne Linien geltend gemacht werden. Diese Ansprüche gehen dahin, daß nach Ablauf der Konzessionsfrist das Eigenthum an der Bahn mit Ausschluß des Rollmaterials und anderer Beweglichkeiten frei von allen Lasten an den Kanton zurückfalle. Um den Heimfall in dieser Weise zu ermöglichen, wird theils ausdrücklich bestimmt, theils stillschweigend angenommen, es seien die auf den betreffenden Linien haftenden Schulden bis zu dem Zeitpunkte des Heimfalls durch jährliche Amortisation zu tilgen und im Falle des vorherigen Rückkaufes dafür zu sorgen, daß die Rückkaufssumme nach Ablauf der Konzession zur freien Verfügung der Kantone stehe.

Vorbehalte dieser Art bestehen bezüglich der Linien:

Genf-Versoix und Céligny,
Lausanne-Freiburg-Singine,
Yverdon-Vaumarcus,
Yverdon-Payerne (auf waadtländischem Gebiet).

In annähernden Zahlen stellen sich die Baukapitalien dieser Linien folgendermaßen:

11 km., Genf-Versoix (mit Rollmaterial)	Fr. 5,868,924
86 km., Lausanne-Singine	„ 35,029,300
15 km., Yverdon-Vaumarcus	„ 7,428,964
15 km., Payerne-Yverdon	„ 3,110,537
	Fr. 51,437,725
Davon geht ab der Werth des Rollmaterials	„ 3,750,000

so daß nach Ablauf der Konzessionen sich ein

Werth ergibt von Fr. 47,678,000

Auf den heutigen Tag berechnet, unter Annahme eines Zinsfußes von $3\frac{1}{2}\%$ und einer Konzessionsdauer von 60 Jahren, ergibt sich ein Kapital von rund 6 Millionen Franken.

Als streitig und zweifelhaft bezeichnet das von den Gesellschaften eingeholte Gutachten dieses Verhältniß auf den Linien:

Morges-Lausanne-Yverdon,
Morges-Genfergrenze,
Jougne-Eclépens-Massongex,
Broyethalbahn auf Freiburgergebiet,
Vaumarcus-Auvernier, und
Neuveville-Neuchâtel-Verrières.

Bei sämtlichen übrigen schweizerischen Hauptbahnen kommen derartige Verhältnisse nicht vor.

Was nun die rechtliche und finanzielle Bedeutung derselben anbelangt, so ist es einleuchtend, daß der Bund als solcher davon nicht betroffen wird; derselbe hat weder bei der Entstehung dieser Verhältnisse mitgewirkt, noch sonst eine Verbindlichkeit übernommen, und es bleibt auch sein gesetzliches und konzessionsgemäßes Rückkaufsrecht gänzlich unberührt. Aus diesen Gründen haben wir daher in unserer Botschaft vom Dezember v. J. erklärt, „uns des Urtheils über die materielle Seite der von den Kantonen und Gesellschaften geltend gemachten Ansprüche enthalten zu wollen“, und haben „uns vorbehalten, die dem Bund auf diesem Gebiete nach Verfassung und Gesetz zustehenden Befugnisse jeder-

zeit geltend zu machen“. Wir sind im Falle, heute schon von diesem Vorbehalt Gebrauch zu machen, weil der Bund als Theilhaber an der Gesellschaft auch sämtliche Verpflichtungen der Aktionäre übernimmt und somit die Heimfallsrechte auch auf ihn zurückwirken. Kämen dieselben zur Geltung, so würde im Falle der Liquidation bei dem Auslaufe der Konzession das ganze Aktienkapital um rund 48 Millionen geschädigt, wenn nur allein die oben bezeichneten Linien in Betracht kämen und die als zweifelhaft bezeichneten Rechte ganz aus dem Spiel gelassen würden. Es ist daher geboten, dieses Verhältniß einer genauen Prüfung zu unterziehen. In erster Linie kommt hiebei ein Umstand in Betracht, der zwar keine rechtliche Bedeutung hat, aber immerhin wesentlich in's Gewicht fällt und in der Erwägung liegt, daß es überhaupt kaum gedenkbar ist, daß das schweizerische Eisenbahnwesen eine Entwicklung nehmen werde, welche dahin führt, daß die bestehenden Linien nach 60 Jahren nach den Kantonsgrenzen ausgetrennt und den Kantonen zur Verfügung gestellt werden. Eine derartige Vorstellung konnte in der westlichen Schweiz zu einer Zeit entstehen, als die Eisenbahnsouveränität den Kantonen zustand und diese das Vorbild der Eisenbahnorganisation des französischen Kaiserreiches auf ihr Gebiet übertrugen. Damals glaubten sich die betreffenden Regierungen zu der Annahme berechtigt, daß es nach Ablauf von 99 Jahren ihrer freien Entscheidung anheimgegeben sein werde, eine ertheilte Konzession entweder zu verlängern oder von dem Heimfallsrechte Gebrauch zu machen und den Betrieb selbst zu übernehmen oder selbst an einen Dritten zu übertragen. Durch die konstitutionelle und gesetzliche Stellung, welche der Bund heute einnimmt, ist diese Voraussetzung hinfällig geworden. In dem Momente, in welchem die Konzessionen erlöschen, werden die Kantone nicht mehr im Falle sein, darüber zu verfügen, ob und unter welchen Bedingungen dieselben zu erneuern sind. Der Bund allein kann dem Kanton den Betrieb der ihm heimgefallenen Bahn auf eine weitere Dauer konzediren, und indem er es thut, wird er auch, wie bisanhin, die Rückkaufbedingungen seinen Interessen und dem Gesetze gemäß feststellen. Schon durch dieses letztere sind alle Vorthelle des Heimfallsrechts, wenn er die Bahn von dem Kanton zurückkauft, dem Erfolge nach auch dem Bunde gesichert. In Art. 2 des Rechnungsgesetzes wird nämlich bestimmt:

Wird eine Bahn durch Vertrag von einer andern Gesellschaft um einen Preis erworben, welcher geringer ist, als der bisherige Bilanzwerth, so darf der neue Bilanzwerth nicht mehr als den Kaufwerth betragen; ist hingegen der Kaufpreis höher, so darf der Ansatz der alten Bilanz nicht überschritten werden.

Diese Bestimmung hat heute allerdings nur gegenüber Eisenbahngesellschaften Geltung; sie ist aber so sehr in der Natur der Sache und nicht minder in der Gerechtigkeit begründet, daß es für den Staat geradezu eine Pflicht ist, diese Bestimmung des Rechnungsgesetzes auch auf alle im Besitz der Kantone befindlichen und somit auch auf die heimgefallenen Bahnen auszudehnen. In dem Umstande, daß die Kantone die Konzessionen ertheilt haben, an welche sie das Heimfallsrecht knüpften, liegt nicht das mindeste Hinderniß. Die angeführte Bestimmung des Rechnungsgesetzes hat nicht die Konzessionsertheilung durch den Bund, sondern sein Rückkaufsrecht zur Voraussetzung, das bekanntlich auch für alle diejenigen Linien besteht, deren Konzessionen seiner Zeit von den Kantonen ertheilt worden sind. Zudem unterscheiden sich die Rückkaufsbedingungen der mit Heimfallsvorbehalt ertheilten Kantonalkonzessionen in keiner Weise von der großen Mehrzahl derjenigen, bei denen ein Heimfall nicht vorgesehen ist. Ohne in irgend einer Weise auf dieses Verhältniß Rücksicht zu nehmen, enthalten alle die Bestimmung, daß die Entschädigung des Bundes in keinem Falle weniger als das Anlagekapital betragen dürfe. Durch das Rechnungsgesetz wird die Anwendung dieser von Anfang bis auf den heutigen Tag geltenden Vorschrift verbindlich regulirt und bestimmt, daß bei den durch Vertrag erworbenen Bahnen die Anlagekosten nach dem Kaufpreis zu bestimmen seien.

Selbstverständlich steht der Ausdehnung dieser Regel auf die betreffenden Linien der Jura-Simplon-Gesellschaft auch der in dem Fusionsvertrage (Art. 11) ausgesprochene Vorbehalt der kantonalen Rechte nicht im Wege. Die Bundesbehörden haben diesen Vertrag weder garantirt noch genehmigt, sondern in Uebereinstimmung mit dem an sie gestellten Begehren sich darauf beschränkt, die Uebertragung der Konzessionen auf die neue Gesellschaft zu bewilligen. Diese Bedeutung des Bundesbeschlusses ist schon in unserer Botschaft ausdrücklich hervorgehoben worden (Bundesbl. 1889, IV, 1229).

Die materiellen Gründe, welche für die Ausdehnung des Rechnungsgesetzes sprechen, leuchten von selbst ein. Wenn der Bund eine Bahn kauft, welche der Besitzer selbst durch Vertrag erworben hat, so soll ihm nicht zugemuthet werden, abgesehen von künftigen Verbesserungen, mehr dafür zu bezahlen, als der Verkäufer selbst bezahlt hat; für die ursprüngliche Simplonlinie, deren Baukosten sich auf rund 26 Millionen beliefen, wurden bei dem Verkauf Fr. 202,422 erlöst, und wenn der Bund dieselbe von dem jetzigen Besitzer zurückkauft, so hat er diese letztere Summe zu bezahlen; das Begehren, daß er sich die Bausumme anrechnen lassen müsse, würde, abgesehen von dem Gesetz, aller Billigkeit

Hohn sprechen; genau so würde es sich verhalten, wenn die ehemalige Nationalbahn um die ursprünglichen Baukosten im Betrage von 33 Millionen erworben werden müßte, während sie die heutige Eigenthümerin 5 Millionen gekostet hat.

Wenn nun das Gesetz eine derartige Uebervorthellung des Bundes vorerst nur den Eisenbahngesellschaften unmöglich machte, so hatte es dabei offenbar nicht die Absicht, dieselbe den Kantonen zu gestatten. Sind diese im Falle, in Folge des Heimfallsrechtes eine Bahn um den Preis des Rollmaterials und der übrigen Beweglichkeiten zu übernehmen, so hat der Bund kein Interesse, sich zu widersetzen, und es gibt ihm auch der Besitz eines kleinen oder großen Theils der Aktien kein Recht dazu. Sobald er aber diese Bahn auf dem Wege des Rückkaufes selbst erwerben will, darf ihm dafür nicht der Bauwerth angerechnet werden, sondern es wird der Gesetzgeber die Mittel finden, auch diesen Versuch einer unerlaubten Bereicherung zu verhindern und den Bund und die öffentlichen Verkehrsinteressen vor schwerem Schaden zu schützen. Im gegebenen Falle betragen die Baukosten aller Linien, deren Heimfall in Frage kommen kann, über 147 Millionen Franken und der Werth des Rollmaterials annähernd 12 Millionen.

Fallen die Bahnen um diese letztere Summe zu, so müßte die Differenz der beiden Beträge im Belaufe von 135 Millionen Franken als eine Entlastung der öffentlichen Verkehrsanstalt betrachtet und behandelt werden, aber nie und nimmer als ein bei dem Weiterverkauf an den Bund zu erzielender fiskalischer Gewinn der Kantonskasse. Die nationalökonomisch durchaus gesunde Idee des Heimfalls an den Staat (nicht an den Fiskus) gründet sich überhaupt auf den Gedanken, daß einerseits die Privatgesellschaft als Gegenleistung für den Gewinn, den sie während 99 Jahren durch das Mittel der Konzession auf Kosten des öffentlichen Verkehrs erzielt, dem Staate die Bahn unentgeltlich überlasse, und daß der erwerbende Staat andererseits den ganzen Vortheil, welcher in dieser Schuldenentlastung liegt, dem Verkehr zuwende. Dabei ist aber nicht zu übersehen, daß der Heimfall auf der Voraussetzung beruht, es sei im Moment der Liquidation die auf der Bahn haftende Obligationenschuld vollständig getilgt, und zwar die gesammte Schuld der Gesellschaft, für welche die einzelnen kantonalen Theilstücke solidarisch haften.

Diesem Heimfallsystem gegenüber hat das in der Mehrzahl der schweizerischen Konzessionen angenommene den großen Nachtheil, daß es durch die Berechnung des 25fachen Reinertrages die Bahn und damit gleichzeitig den Verkehr auch nach dem Rückkaufe mit dem bisherigen Gewinn der Aktionäre weiter belastet, während bei dem

Heimfallsrechte eine Ablösung dieses Tributes stattfindet. Dieser Vortheil wird aber selbstverständlich nur erreicht, wenn bei dem Rückkauf der Bahn aus der Staatshoheit des Kantons in die Staatshoheit des Bundes durch die Anrechnung der Baukosten der Tribut nicht wieder auf's Neue auferlegt wird. Gegen diese Gefahr kann sich aber der Bund in vollem Maße schützen, und statt von Seite der Heimfallsrechte eine Gefahr zu erblicken, könnte er die Verwirklichung derselben nur als eine mächtige Förderung des gemeinen Wohls lebhaft begrüßen.

III.

Ueber die mit der Regierung von Bern gepflogenen Kaufsunterhandlungen haben wir Folgendes zu berichten:

In erster Linie wurde von dem Verkäufer der Preis von Fr. 600 gefordert, zahlbar in eidgenössischen $3\frac{1}{2}\%$ Obligationen zum Parikurse, also mit einer jährlichen Verzinsung von Fr. 21. Die schließliche Verständigung erfolgte auf Grund des geforderten Preises (Fr. 600), zahlbar in eidgenössischen 3% Rententiteln zum Kurse von 90% . Dieser Preis entspricht zum Zinsfuß von $3\frac{1}{2}\%$ dem Baarwerth von Fr. 571. 42 und steht somit um Fr. 28. 58 unter der ursprünglichen Forderung.

Zu einer besonderen Verhandlung führte infolge Beschlusses des bernischen Großen Rathes, d. d. 24. April 1890, noch die Frage, ob für diese Rententitel eine planmäßige obligatorische Amortisation einzubedingen sei. So sehr wir auch der Ansicht beipflichten, daß in jedem wohlgeordneten Staatswesen auf die successive Amortisation der Staatsschulden grundsätzlich Bedacht zu nehmen sei, so trugen wir doch Bedenken, eine solche Verpflichtung jetzt schon gegenüber dem Kanton Bern vertragsmäßig einzugehen und hierdurch für alle künftigen Emissionen von Rententiteln einen Vorgang zu schaffen, der unter Umständen unserer Finanzgebarung große Schwierigkeiten zu bereiten geeignet sein könnte. Andererseits mußten wir darauf halten, einen einheitlichen Rententitel zu schaffen, der zur Deckung des Kaufpreises aller fernern Ankäufe von Prioritätsaktien dienen, denselben rechtlichen Inhalt und die nämliche Verständlichkeit auf allen Börsenplätzen, auf denen er gehandelt werden soll, darbieten würde.

Ein dem Rententitel beizufügender Vorbehalt, daß die Eidgenossenschaft berechtigt sei, die Rententitel insgesamt oder serienweise al pari gegen eine zwölfmonatliche Kündigung abzulösen, würde nur für den Fall mit Nutzen in Vollzug zu setzen sein, wenn der Zinsfuß für unsere Staatsschulden im Laufe der Zeit auf weniger als 3% herabsinken würde.

Durch die Ueberschüsse, welche sich aus dem Unterschied zwischen dem wahrscheinlichen Prioritätsaktien ertrag und der zu leistenden Jahresrente ergeben, erhält der Bund auch, ohne Zuschuß aus der Staatskasse, jährlich Mittel zur Verfügung, welche, wenn ganz zum Rückkauf von Rententiteln auf offenem Markt verwendet, die Ablösung der Rentenschuld in nicht allzu langer Frist ermöglichen werden. Beispielsweise führen wir aus ähnlichen Verhältnissen an, daß die 3 % Rente des Königreichs Sachsen gegenwärtig zum Kurse von 93 bis 94 % gehandelt, beziehungsweise von der Staatsverwaltung zurückgekauft wird.

Um in dieser Hinsicht die Mittel zum Rückkauf von Rente vor den Schwankungen unseres Staatsbudgets und den Ansprüchen der sonstigen Staatsbedürfnisse sicher zu stellen, schlagen wir die Errichtung eines Spezialfonds vor, der die jährlichen Ueberschüsse des Prioritätsaktien ertrages aufnimmt und der zum Rückkauf von Rententiteln oder auch zum Ankauf von Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn Mittel liefern soll.

Die auszugebenden Rententitel sollen mit viermonatlichen Coupons auf 1. Januar, 1. Mai, 1. September versehen und in Betreff der Währungsbezeichnung so beschaffen sein, daß sie auf den Börsen verschiedener uns wirtschaftlich nahestehender Länder aufnahmefähig werden.

Die Natur der Sache bringt es mit sich, daß wir uns zum Schlusse noch einmal die Stellung klar machen, in der wir uns in Bezug auf den Rückkauf gegenüber den schweizerischen Bahnen im Allgemeinen befinden. Dieselbe ist eine sehr einfache; vor dem Jahre 1903, dem nächsten Rückkaufstermine, kann unter der Herrschaft der bestehenden Gesetze und Verträge die Erwerbung der Bahnen nur auf dem Wege der freien Verständigung stattfinden. Wenn auch, wie wir schon darauf hingewiesen haben, auf diesem Wege ein Erfolg, zur Zeit wenigstens, nicht in Aussicht steht, so sind wir gleichwohl entschlossen, denselben zu betreten, von der Ueberzeugung geleitet, daß die zu pflegenden Unterhandlungen den Rückkauf, wenn auch nicht herbeizuführen, so doch vorzubereiten und zu fördern geeignet sind.

Wir wissen zur Stunde nicht, ob die Gesellschaften überhaupt bereit sind, auf derartige Verhandlungen einzutreten, und es wird die Antwort auf eine Anfrage auch dann von Werth sein, wenn sie in einer Weigerung bestehen sollte. Es wird sich dabei namentlich auch herausstellen, ob in dieser Beziehung zwischen den Verwaltungsbehörden der Bahnen und zwischen den Inhabern der Aktien Uebereinstimmung herrscht. Der Aktienbesitz ist heute in den

Händen von kleinen Personengruppen vereinigt, neben denen die Gesellschaft als solche mit ihren Organen fast ganz zurücktritt, insoweit nicht zwischen diesen Gruppen und den Gesellschaftsorganen wieder eigenthümliche Beziehungen bestehen.

Wo die Geneigtheit zu Unterhandlungen besteht, ist die Erörterung einer Reihe von wichtigen Fragen ermöglicht. Dazu gehören in erster Linie die Preisbestimmung, die Zahlungsbedingungen und eine Reihe von andern Verhältnissen, deren Kenntniß und Erörterung für die Bundesbehörden und ihr weiteres Vorgehen von Bedeutung ist. Dazu rechnen wir namentlich auch die künftige Organisation der Bahnen in den Händen des Bundes und die dabei in Betracht fallende Berücksichtigung der einzelnen Landestheile. Alle diese Punkte werden sich durch eine Diskussion auf Grund der konkreten Verhältnisse klarstellen lassen und der Ueberblick über die gewonnenen Resultate wird auf die Mittel führen, welche in Anwendung zu bringen sind.

Dieser Erfolg wird um so sicherer eintreten, wenn der Bund durch die Annahme unseres Antrages thatsächlich den festen Willen beurkundet, im schweizerischen Eisenbahnwesen die Ordnung zu schaffen, welche das Interesse und die Würde des Landes in gleicher Weise fordert.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 30. Mai 1890.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes:

Der Bundespräsident:

L. Ruchonnet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

~~~~~

(Entwurf.)

## **Bundesbeschluß**

betreffend

### **Ankauf von Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn.**

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsichtnahme einer Botschaft des Bundesrathes vom  
30. Mai 1890,  
beschließt:

Art. 1. Dem von dem Bundesrathe mit der Regierung des Kantons Bern unterm 19. Mai 1890 abgeschlossenen Vertrage betreffend den Ankauf von 30,000 Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn wird die Genehmigung ertheilt.

Art. 2. Der Bundesrath wird zu weiteren Ankäufen von Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn ermächtigt, wobei aber der durch obigen Vertrag (Art. 1) festgesetzte Preis nicht überstiegen werden darf.

Art. 3. Der Kaufpreis für weitere Erwerbungen solcher Prioritätsaktien ist durch Emission dreiprozentiger Rententitel zu decken, deren Ablösung al pari der Bund gegen zwölfmonatliche Kündigung insgesamt oder serienweise sich vorbehält.

Die Titel werden in jährlichen Rentenbeträgen von Fr. 30, 150, 300 und mit viermonatlichen Rentencoupons auf 1. Januar, 1. Mai und 1. September ausgegeben.

Art. 4. Aus den Ueberschüssen, welche sich aus der Differenz zwischen dem Ertrag der angekauften Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn und den auszurichtenden Rentenbeträgen ergibt, ist ein Spezialfonds zu bilden, über dessen Verwendung ein besonderer Bundesbeschluß erlassen wird.

Art. 5. Der Bundesrath wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend die Volksabstimmungen über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse die Veröffentlichung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

---



# Kaufvertrag

zwischen

**der Schweizerischen Eidgenossenschaft**

und

**dem Kanton Bern.**

(Vom 19. Mai 1890.)

---

## Art. 1.

Der hohe Stand Bern verkauft der Tit. Schweizerischen Eidgenossenschaft dreißigtausend Stück seiner Aktien der Jura-Bern-Luzern-Eisenbahngesellschaft, künftig Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn, und zwar nach bisheriger Bezeichnung:

Nr. 5,801 bis 18,200 = 12,400 Stück

Nr. 44,001 bis 61,600 = 17,600     „

Zusammen 30,000 Stück

mit Dividendengenuß vom 1. Januar 1890 an zum Preise von Fr. 600, in Worten sechshundert Franken per Stück, oder achtzehn Millionen Franken für die Gesamtzahl der verkauften Stücke.

## Art. 2.

Die Eidgenossenschaft bezahlt den Kaufpreis in 3 %igen, von ihr zu emittirenden Rententiteln, welche zum Kurse von 90 % an Zahlung gegeben und genommen werden. Der Rentengenuß beginnt mit dem 1. Januar 1890.

Die Eidgenossenschaft behält sich das Recht vor, diese Rententitel insgesamt oder serienweise gegen zwölfmonatliche Kündigung auf einen Zinsverfalltag al pari abzulösen.

## Art. 3.

Nach Perfektwerden dieses Vertrages wird die Finanzdirektion des h. Standes Bern sofort dem eidgenössischen Finanzdepartement notifiziren, in welchen Abschnitten, zu Fr. 30, 150 und 300 jährlicher Rente, und wenn in den beiden letztern, ob auf den Inhaber oder auf den Namen lautend, die Titel auszustellen seien.

## Art. 4.

Der Verkäufer verpflichtet sich, die verkauften, eventuell die an ihre Stelle tretenden Aktientitel bis zur Fertigstellung der von der Käuferin als Gegenwerth zu liefernden Rententitel aufzubewahren und eventuell auch deren Ertrag für Rechnung der Käuferin zu beziehen.

## Art. 5.

Der Verkäufer verpflichtet sich, dem Bunde noch weitere achttausend Stück Jura-Bern-Luzern-Bahn- (Jura-Simplon-Bahn-) Prioritätsaktien abzutreten, falls andere, im Besitz solcher Titel befindliche Kantone sich ebenfalls zum Verkaufe bereit erklären und mindestens der in diesem Vertrage festgesetzte Kaufpreis angeboten wird.

## Art. 6.

Seitens der Käuferin wird hinsichtlich dieses Vertrages die Ratifikation der h. Bundesversammlung und eventuell das Referendum vorbehalten.

Bern, den 19. Mai 1890.

(Unterschriften.)

---

## Betriebsrechnung für die Jahre 1882 bis 1889.

| Rechnungsrubriken.                             | Ergebnisse der einzelnen Jahre. |           |           |           |           |           |           |            | Durchschnittliche<br>Ergebnisse<br>per Jahr. |
|------------------------------------------------|---------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|----------------------------------------------|
|                                                | 1882.                           | 1883.     | 1884.     | 1885.     | 1886.     | 1887.     | 1888.     | 1889.      |                                              |
| <b>Einnahmen.</b>                              | Fr.                             | Fr.       | Fr.       | Fr.       | Fr.       | Fr.       | Fr.       | Fr.        | Fr.                                          |
| Saldo vom Vorjahr . .                          | 128,350                         | 35,036    | 48,061    | 153,124   | 156,480   | 160,387   | 154,095   | 588,973    | 178,063                                      |
| Transporteinnahmen . .                         | 7,378,953                       | 7,690,903 | 7,424,594 | 7,447,695 | 6,822,872 | 7,226,559 | 7,872,242 | 8,452,884  | 7,539,588                                    |
| Zuschüsse aus den<br>Spezialfonds . . . .      | —                               | 165,430   | 283,066   | 151,735   | 194,451   | 485,232   | 460,078   | 500,000    | 279,999                                      |
| Ertrag von Kapitalien<br>und Kursgewinne . .   | 113,088                         | 165,914   | 208,024   | 176,265   | 217,441   | 206,937   | 211,983   | 231,721    | 191,422                                      |
| Ertrag der Brünigbahn                          | —                               | —         | —         | —         | —         | —         | 189,426   | 297,655    | 60,885                                       |
| Verschiedene Einnahmen                         | 354,310                         | 293,370   | 291,503   | 370,150   | 452,382   | 364,519   | 424,339   | 339,318    | 361,236                                      |
|                                                | 7,974,701                       | 8,350,653 | 8,255,248 | 8,298,969 | 7,843,626 | 8,443,634 | 9,312,163 | 10,410,551 | 8,611,193                                    |
| <b>Ausgaben.</b>                               |                                 |           |           |           |           |           |           |            |                                              |
| Reine Betriebskosten .                         | 4,073,285                       | 4,133,030 | 4,094,867 | 4,100,928 | 3,839,131 | 4,026,898 | 4,286,420 | 4,407,700  | 4,120,282                                    |
| Einlagen in die Spezial-<br>fonds . . . . .    | 700,000                         | 580,800   | 580,000   | 580,000   | 516,500   | 500,000   | 500,000   | 764,934    | 590,279                                      |
| Kontokorrentzinse und<br>Provisionen . . . .   | 46,490                          | 17,823    | 20,725    | 28,264    | 16,882    | 25,778    | 16,097    | 38,607     | 26,333                                       |
| Amortisationen und Ab-<br>schreibungen . . . . | 136,000                         | 136,000   | 359,759   | 97,411    | 126,423   | 412,726   | 272,452   | 1,039,206  | 322,497                                      |
| Verschiedene Ausgaben                          | 827,121                         | 758,696   | 570,885   | 616,862   | 631,817   | 542,091   | 628,887   | 687,088    | 657,931                                      |
| Verzinsung der Anleihen                        | 1,357,000                       | 1,352,000 | 1,347,000 | 1,342,000 | 1,180,000 | 1,180,000 | 1,262,562 | 1,358,333  | 1,297,362                                    |
| Pachtzins für die Bern-<br>Luzern-Bahn . . . . | 99,769                          | 274,243   | 253,888   | 327,024   | 322,486   | 377,046   | 356,772   | 404,683    | 301,989                                      |
| Dividenden für die Aktien                      | 700,000                         | 1,050,000 | 875,000   | 1,050,000 | 1,050,000 | 1,225,000 | 1,400,000 | 1,710,000  | 1,132,500                                    |
| Saldo-Vortrag . . . .                          | 35,036                          | 48,061    | 153,124   | 156,480   | 160,387   | 154,095   | 588,973   | —          | 162,020                                      |
|                                                | 7,974,701                       | 8,350,653 | 8,255,248 | 8,298,969 | 7,843,626 | 8,443,634 | 9,312,163 | 10,410,551 | 8,611,193                                    |

**Suisse Occidentale-Simplon.**  
**Betriebsrechnung für die Jahre 1882 bis 1889.**

*Beilage III.*

112

| Rechnungsrubriken.                             | Ergebnisse der einzelnen Jahre. |            |            |            |            |            |            |            | Durchschnittliche<br>Ergebnisse<br>per Jahr. |
|------------------------------------------------|---------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|----------------------------------------------|
|                                                | 1882.                           | 1883.      | 1884.      | 1885.      | 1886.      | 1887.      | 1888.      | 1889.      |                                              |
| <b>Einnahmen.</b>                              | Fr.                             | Fr.        | Fr.        | Fr.        | Fr.        | Fr.        | Fr.        | Fr.        | Fr.                                          |
| Saldo vom Vorjahr . .                          | —                               | —          | 3,413      | 13,180     | 11,517     | 124,428    | 435,199    | 357,968    | 118,213                                      |
| Transporteinnahmen . .                         | 12,490,537                      | 12,304,891 | 12,161,770 | 11,988,742 | 12,392,573 | 12,922,550 | 12,956,346 | 13,718,664 | 12,617,009                                   |
| Zuschüsse aus den<br>Spezialfonds . . . .      | 474,282                         | 746,887    | —          | 584,138    | 608,520    | 827,336    | 705,877    | 666,420    | 576,683                                      |
| Ertrag von Kapitalien<br>und Kursgewinne . .   | 259,789                         | 211,167    | 213,875    | 222,751    | 427,885    | 390,996    | 503,802    | 253,417    | 310,460                                      |
| Verschiedene Einnahmen                         | 303,447                         | 324,783    | 251,662    | 237,404    | 301,334    | 695,121    | 656,968    | 903,996    | 459,339                                      |
|                                                | 13,528,055                      | 13,587,728 | 12,630,720 | 13,046,215 | 13,741,829 | 14,960,431 | 15,258,192 | 15,900,465 | 14,081,704                                   |
| <b>Ausgaben.</b>                               |                                 |            |            |            |            |            |            |            |                                              |
| Reine Betriebskosten .                         | 6,340,286                       | 6,129,605  | 5,958,498  | 5,667,237  | 5,645,185  | 6,122,600  | 6,103,461  | 6,233,155  | 6,025,003                                    |
| Einlagen in die Spezial-<br>fonds . . . . .    | 246,118                         | 774,058    | —          | 670,000    | 816,584    | 772,814    | 903,382    | 1,594,962  | 722,240                                      |
| Kontokorrentzinse und<br>Provisionen . . . .   | 51,409                          | 54,233     | 7,424      | 6,467      | 115,597    | 175,545    | 303,386    | 46,770     | 95,104                                       |
| Amortisationen und Ab-<br>schreibungen . . . . | 352,650                         | 498,750    | 515,500    | 530,250    | 542,400    | 556,600    | 572,350    | 587,500    | 519,500                                      |
| Verschiedene Ausgaben                          | 505,614                         | 503,194    | 508,181    | 534,579    | 526,115    | 914,454    | 898,795    | 1,023,283  | 676,777                                      |
| Verzinsung der Anleihen                        | 5,296,480                       | 5,281,475  | 5,277,937  | 5,276,165  | 5,271,520  | 5,261,605  | 5,246,703  | 5,231,329  | 5,267,902                                    |
| Ertragsantheile der<br>Société suisse . . .    | 35,498                          | —          | —          | —          | —          | 21,614     | 172,147    | 483,466    | 89,090                                       |
| Dividenden für die Aktien                      | 700,000                         | 343,000    | 350,000    | 350,000    | 700,000    | 700,000    | 700,000    | 700,000    | 567,875                                      |
| Saldo-Vortrag . . . .                          | —                               | 3,413      | 13,180     | 11,517     | 124,428    | 435,199    | 357,968    | —          | 118,213                                      |
|                                                | 13,528,055                      | 13,587,728 | 12,630,720 | 13,046,215 | 13,741,829 | 14,960,431 | 15,258,192 | 15,900,465 | 14,081,704                                   |

**Jura-Simplon-Bahn.****Beilage IV.****Vereinigte Betriebsrechnung für die Jahre 1882—1889.****Durchschnittsergebnisse.**

|                                                   | J. B. L.  | S. O. S.   | Zusammen.  |
|---------------------------------------------------|-----------|------------|------------|
| <i>Einnahmen.</i>                                 | Fr.       | Fr.        | Fr.        |
| Saldo vom Vorjahr. . .                            | 178,063   | 118,213    | 269,276    |
| Transporteinnahmen . .                            | 7,539,588 | 12,617,009 | 20,156,597 |
| Zuschüsse aus den Spezial-<br>fonds. . . . .      | 279,999   | 576,683    | 856,682    |
| Ertrag von Kapitalien und<br>Kursgewinne . . . .  | 191,422   | 310,460    | 501,882    |
| Ertrag der Brünigbahn .                           | 60,885    | —          | 60,885     |
| Verschiedene Einnahmen .                          | 361,236   | 459,339    | 820,575    |
|                                                   | 8,611,193 | 14,081,704 | 22,692,897 |
| <i>Ausgaben.</i>                                  |           |            |            |
| Reine Betriebskosten . .                          | 4,120,282 | 6,025,003  | 10,145,285 |
| Einlagen in die Spezial-<br>fonds. . . . .        | 590,279   | 722,240    | 1,312,519  |
| Kontokorrentzinse und Pro-<br>visionen . . . . .  | 26,333    | 95,104     | 121,437    |
| Amortisationen und Ab-<br>schreibungen . . . .    | 322,497   | 519,500    | 841,997    |
| Verschiedene Ausgaben .                           | 657,931   | 676,777    | 1,334,708  |
| Verzinsung der Anleihen .                         | 1,297,362 | 5,267,902  | 6,565,264  |
| Ertragsantheile der Société<br>suisse . . . . .   | —         | 89,090     | 89,090     |
| Pachtzins für die Bern-Lu-<br>zern-Bahn . . . . . | 301,989   | —          | 301,989    |
| Dividenden für die Aktien                         | 1,132,500 | 567,875    | 1,700,375  |
| Saldo-Vortrag. . . . .                            | 162,020   | 118,213    | 280,233    |
|                                                   | 8,611,193 | 14,081,704 | 22,692,897 |

**Jura-Simplon-Bahn.***Beilage V.***Betriebsbudget.**

(Berechnung des künftigen Reinertrages.)

|                                                                           | Berechnung auf der Grundlage                               |                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
|                                                                           | der durchschnittlichen Ergebnisse in den Jahren 1882—1889. | der Ergebnisse im Jahr 1888 (Annahme der Bahngesellschaft). |
|                                                                           | Fr.                                                        | Fr.                                                         |
| <i>Einnahmen.</i>                                                         |                                                            |                                                             |
| Transporteinnahmen . . . . .                                              | 20,156,597                                                 | 20,828,588                                                  |
| Ertrag von Kapitalien und Kursgewinne                                     | 501,882                                                    | 715,785                                                     |
| Verschiedene Einnahmen . . . . .                                          | 820,575                                                    | 1,081,307                                                   |
| * Ertragszunahme auf dem Stammnetz                                        | 250,000                                                    | 250,000                                                     |
| * Muthmaßlicher Ertrag der Brünigbahn                                     | 325,000                                                    | 325,000                                                     |
|                                                                           | 22,054,054                                                 | 23,200,680                                                  |
| <i>Ausgaben.</i>                                                          |                                                            |                                                             |
| Reine Betriebskosten, inklusive Erneuerungskosten . . . . .               | 10,145,285                                                 | 10,389,881                                                  |
| * Einlage in den Erneuerungsfonds über die bisherigen Verwendungen hinaus | 447,517                                                    | 306,496                                                     |
| Kontokorrentzinse und Provisionen .                                       | 121,437                                                    | 319,483                                                     |
| Verschiedene Ausgaben . . . . .                                           | 1,334,708                                                  | 1,527,682                                                   |
| * Verzinsung der Anleihen:                                                |                                                            |                                                             |
| 1. Fr. 149,468,000 à 3 1/2 % Fr. 5,231,380                                |                                                            |                                                             |
| 2. „ 17,984,450 à 2 8/11 % „ 490,485                                      |                                                            |                                                             |
| 3. „ 7,799,000 à 3 % „ 233,970                                            |                                                            |                                                             |
| 4. „ 400,000 à 3 3/4 % „ 15,000                                           |                                                            |                                                             |
|                                                                           | 5,970,835                                                  | 5,970,835                                                   |
| <i>Reinertrag</i> . . . . .                                               | 4,034,272                                                  | 4,686,303                                                   |
|                                                                           | 22,054,054                                                 | 23,200,680                                                  |
| <i>Verwendung des Reinertrages.</i>                                       |                                                            |                                                             |
| Dividende für Fr. 52,000,000 Prioritätsaktien à 4 1/2 % . . . . .         | 2,340,000                                                  | 2,340,000                                                   |
| Zur Verfügung für Amortisationen und zu Dividenden für die Stammaktien .  | 1,694,272                                                  | 2,346,303                                                   |
| <i>Reinertrag wie oben</i>                                                | 4,034,272                                                  | 4,686,303                                                   |
| * Siehe Bemerkungen Beilage VII.                                          |                                                            |                                                             |

## Jura-Simplon-Bahn.

Beilage VI.**Bilanz**

der alten Gesellschaften per 31. Dezember 1889.

|                                                                       | J. B. L.   |     | S. O. S.    |     | Zusammen.   |     |
|-----------------------------------------------------------------------|------------|-----|-------------|-----|-------------|-----|
|                                                                       | Fr.        | Ct. | Fr.         | Ct. | Fr.         | Ct. |
| <b>Aktiven.</b>                                                       |            |     |             |     |             |     |
| Baukonto . . . . .                                                    | 74,386,735 | 35  | 178,373,062 | 93  | 252,759,798 | 28  |
| Vorarbeiten für den<br>Simplondurchstich .                            | —          | —   | 757,697     | 26  | 757,697     | 26  |
| Verfügbare Mittel . .                                                 | 7,225,935  | 07  | 9,413,626   | 02  | 16,639,561  | 09  |
| Emissionsverluste auf<br>den Aktien . . . .                           | —          | —   | 13,115,826  | —   | 13,115,826  | —   |
| Zu amortisirende Ver-<br>wendungen . . . .                            | —          | —   | 45,775,654  | 69  | 45,775,654  | 69  |
| <i>Total der Aktiven</i>                                              | 81,612,670 | 42  | 247,435,866 | 90  | 329,048,537 | 32  |
| <b>Passiven.</b>                                                      |            |     |             |     |             |     |
| Aktienkapital . . . .                                                 | 38,000,000 | —   | 99,102,000  | —   | 137,102,000 | —   |
| Konsolidirte Anleihen .                                               | 34,400,000 | —   | 137,985,450 | —   | 172,385,450 | —   |
| Subventionen . . . .                                                  | —          | —   | 1,020,537   | 50  | 1,020,537   | 50  |
| Schwebende Schulden<br>inkl. Pensionsfonds .                          | 3,307,600  | 49  | 6,262,428   | 15  | 9,570,028   | 64  |
| Spezialfonds . . . .                                                  | 3,329,275  | 46  | 2,365,451   | 25  | 5,694,726   | 71  |
| Amortisirtes Kapital .                                                | 865,794    | 47  | —           | —   | 865,794     | 47  |
| Aktivsaldo der Gewinn-<br>und Verlustrechnung<br>(Dividenden) . . . . | 1,710,000  | —   | 700,000     | —   | 2,410,000   | —   |
| <i>Total der Passiven</i>                                             | 81,612,670 | 42  | 247,435,866 | 90  | 329,048,537 | 32  |

*Anmerkung.* Die Bern-Luzern-Bahn ist in obiger Bilanz nicht mitgerechnet. Der Kaufpreis derselben ist auf Fr. 14,000,000 festgesetzt, welche durch eine Emission von Stammaktien aufgebracht werden.

**Bemerkungen.**

1. Die auf Fr. 250,000 berechnete Ertragszunahme auf dem Stammnetz ist begründet: einerseits durch die aus der Fusion resultirenden Ersparnisse an Betriebskosten und andererseits durch die zu erwartende Verkehrszunahme. Von der in Aussicht stehenden Ertragszunahme, welche von den beiden alten Bahngesellschaften ursprünglich zu Fr. 500,000 angenommen wurde, sind die durch Abtretung des Jura-Neuchâtelais seit 1886 weggefallenen Erträge dieser Linie, sowie andere Ertragseinbußen, welche im Lauf der Zeit eintreten könnten, mit Fr. 250,000 in Abzug gebracht worden und es darf daher der im Betriebsbudget in Ansatz gebrachte Betrag von Fr. 250,000 als ein Minimum betrachtet werden.

2. Die Brünigbahn, von welcher 45 km. am 14. Juni 1888 und 13 km. am 1. Juni 1889 eröffnet wurden, figurirt in der vorstehenden Betriebsrechnung der J. B. L. pro 1888 und 1889 nur mit dem jeweiligen Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben. In dem Betriebsbudget dagegen ist der muthmaßliche künftige Ertrag genannter Bahn in Ansatz gebracht worden (Fr. 325,000).

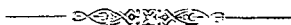
3. In den durchschnittlichen Betriebskosten sind folgende Ausgaben für Erneuerungszwecke inbegriffen:

|                                     |             |
|-------------------------------------|-------------|
| im Durchschnitt der Jahre 1882—1889 | Fr. 752,483 |
| im Jahr 1888                        | „ 893,504   |

Da die künftige statutarische Jahreseinlage in den Reserve- und Erneuerungsfonds Fr. 1,200,000 betragen soll, so ist im Betriebsbudget eine Ergänzungseinlage über die bisherigen Verwendungen hinaus (die dem Fonds belasteten Ausgaben für Bauzwecke und Unfallentschädigungen mit einem jährlichen Durchschnitt von Fr. 193,163 sind hiebei nicht mitgerechnet) zu Fr. 447,517, bzw. Fr. 306,496 als fernere Ausgabe angenommen worden.

4. Die im Betriebsbudget aufgeführten Anlehenszinse (Franken 5,970,835) beziehen sich auf den Stand der Anleihen per Ende 1889 unter Zuschlag der zur Deckung neuer Kursverluste durch Ausgabe von Obligationen noch zu beschaffenden Mittel.

5. Das Stammaktienkapital, inklusive Kaufpreis für die Bern-Luzern-Bahn beziffert sich auf Fr. 48,000,000, exklusive Genußscheine (Fr. 8,500,000).





**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Ankauf von  
Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn. (Vom 30. Mai 1890.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1890             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 3                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 24               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 07.06.1890       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 85-116           |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 014 810       |

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.