

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend den
freihändigen Ankauf der Vereinigten Schweizerbahnen
durch den Bund.

(Vom 28. Januar 1902.)

Tit.

Das Übereinkommen vom 7. Mai 1896 betreffend die Zusammenlegung der Konzessionen der Vereinigten Schweizerbahnen mit Bezug auf den dem Bunde vorbehaltenen Rückkauf enthält folgende Bestimmungen:

„Art. 1. Für den Fall, daß der Bund von dem ihm in den Konzessionen vorbehaltenen Rückkaufsrecht auf den nächsten offenen Termin Gebrauch machen will, sollen die gegenwärtig im Eigentum der Vereinigten Schweizerbahnen sich befindenden Linien als ein Ganzes behandelt werden.

„Ebenso werden in das Rückkaufsobjekt einbezogen:

- „1. Die Toggenburgerbahn, insofern dieselbe beim nächsten Rückkaufstermin sich im Eigentum der Vereinigten Schweizerbahnen befindet.
- „2. Die Rickenbahn, sofern die Vereinigten Schweizerbahnen bis zu jenem Termin den Bau, beziehungsweise Betrieb derselben übernommen haben.

„Art. 2. Für sämtliche in Art. 1 bezeichneten Linien wird in erster Linie als nächster Kündigungstermin der 30. April 1898 und als nächster Rückkaufstermin der 1. Mai 1903 bestimmt.

„Art. 3. Erklärt der Bund den Rückkauf auf den genannten Termin, so gilt für das bestehende Netz der Vereinigten Schweizerbahnen und der Toggenburgerbahn als Rückkaufssumme der 25fache Betrag des durchschnittlichen Reinertrages dieser Linien während der zehn Kalenderjahre 1888/1897, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigung in keinem Falle weniger als das auf dieselben verwendete Anlagekapital betragen darf.

„Für die Rickenbahn bezahlt der Bund der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen die Anlagekosten, vorausgesetzt, daß jene Bahn zur Zeit des Überganges an den Bund noch nicht in Betrieb gesetzt sei. Steht sie dagegen schon im Betriebe, so werden die Anlagekosten abzüglich eines verhältnismäßigen Betrages für allfälligen Minderwert in dem Falle, daß sie sich nicht in vollkommen befriedigendem Zustande befinden sollte, vergütet.“

Gestützt auf diese Bestimmungen waren wir der Ansicht, daß für den Fall der Erwerbung der Toggenburgerbahn durch die Vereinigten Schweizerbahnen die beiden Bahnunternehmungen für die Reinertragsberechnung ein einheitliches Unternehmen bilden; wenn bei den Vereinigten Schweizerbahnen der kapitalisierte Reinertrag das Anlagekapital überstieg, bei der Toggenburgerbahn aber nicht, hatte somit der Bund weniger zu bezahlen, als wenn jede Unternehmung für sich allein entweder nach Reinertrag oder nach Anlagekapital hätte zurückgekauft werden müssen. Die Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen suchte sich dieser Konsequenz mit der Erklärung zu entziehen, sie biete zu einer Erwerbung der Toggenburgerbahn nur Hand, wenn ihr dadurch für die Rückkaufsberechnung des eigenen Netzes kein Schaden erwachse.

Mit Rücksicht auf diese Erklärung konnten die Verhandlungen mit den Vereinigten Schweizerbahnen über freihändigen Rückkauf mit Erfolg erst aufgenommen werden, wenn Aussicht vorhanden war, die Schwierigkeit hinsichtlich des Einbezuges der Toggenburgerbahn auf andern Wege zu beseitigen. Es geschah dieses, wenn auch die Toggenburgerbahn nur zum Ertragswerte, der niedriger war als deren Anlagekapital, an den Bund abgetreten wurde, eine Kombination, die anlässlich der Verhandlungen mit dem Regierungsrat des Kantons St. Gallen über den Bau der Rickenbahn verwirklicht werden konnte. Gemäß den von Ihnen am 19. Dezember 1901 genehmigten Verträgen über

den Bau der Rickenbahn und die Erwerbung der Toggenburgerbahn durch den Bund wird letztere Bahnunternehmung bekanntlich zum Ertragswerte von $2\frac{3}{4}$ Millionen an die Vereinigten Schweizerbahnen, beziehungsweise an den Bund, abgetreten.

Nach Abschluß unserer Untersuchungen über die Rickenbahn und die Toggenburgerbahn konnten wir daher am 31. Juli 1901 auch die Verhandlungen mit den Vereinigten Schweizerbahnen eröffnen, welche mit Rücksicht auf deren verhältnismäßig einfache Situation ziemlich rasch zu einer Verständigung führten.

I.

Grundlage der Verhandlungen war der konzessionsgemäße Reinertrag sämtlicher Bahnlinien der Vereinigten Schweizerbahnen während der Jahre 1888 bis und mit 1897, gemäß Art. 3 des oben angeführten Übereinkommens. Die von der Verwaltung eingereichten Reinertragsrechnungen sind auf Grund der Bestimmungen der Konzessionen und der Entscheidungen des bundesgerichtlichen Urteiles im Rekursstreite gegen die Schweizerische Centralbahn vom 18./21. Januar 1899 betreffend die Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemäßen Reinertrages und Anlagekapitals, welche beiderseits als maßgebend anerkannt worden waren, geprüft und in kontradiktorischer Erörterung festgestellt worden.

1. Die Vereinigten Schweizerbahnen hatten den konzessionsgemäßen Reinertrag im Durchschnitt der genannten zehn Jahre anfänglich zu Fr. 3,911,816 berechnet, verstanden sich jedoch zu einer Reduktion um Fr. 100,300. Der 25fache Betrag dieser Fr. 3,811,516 ergab somit eine Rückkaufsentschädigung von Fr. 95,287,900.

In den Betriebsrechnungen der Vereinigten Schweizerbahnen sind auch inbegriffen die den Betrieb der Wald-Rüti-Bahn betreffenden wirklichen Ausgaben. Eine genaue Untersuchung hat ergeben, daß die gemäß den bestehenden Verträgen, in welche der Bund einzutreten hat, den Vereinigten Schweizerbahnen gegenüber dieser Unternehmung erwachsenden Lasten in den Betriebsausgaben derart Ausdruck finden, daß ein besonderer Abzug für Übernahme derselben nicht gerechtfertigt wäre.

Die Summe des kapitalisierten Reinertrages übersteigt das konzessionsgemäße Anlagekapital, welches laut Bilanz auf Ende 1900 nur ausmacht:

a. Bauconto:

Bahnanlagen und feste Einrichtungen	Fr. 68,656,772
Rollmaterial	„ 13,471,272
Mobiliar und Gerätschaften	„ 1,676,268

 Fr. 83,804,312

b. Bauten und Anlagen in Ausführung „ 903,153

 Fr. 84,707,465

Den Ausgangspunkt der Rückkaufsverhandlungen bildete somit die erstgenannte Summe.

2. Von der konzessionsgemäßen Rückkaufsentschädigung sind aber noch folgende Abzüge zu machen:

a. Der Minderwert der an den Bund abzutretenden Objekte; derselbe ist in der Rückkaufsbotschaft vom 25. März 1897 geschätzt zu Fr. 8,121,505; für den Fall der gütlichen Verständigung haben wir, wie bei der Centralbahn, eine Reduktion der Schätzung um einen Viertel zugestanden, so daß als Abzug verbleiben Fr. 6,091,129

b. Der Abzug für nicht vorhandene Anlagen und fehlendes Rollmaterial ist in der Rückkaufsbotschaft auf Fr. 5,914,807 berechnet worden. Seit Ende 1895 bis Ende 1900 haben die Vereinigten Schweizerbahnen allerdings für Neubauten und Rollmaterialanschaffungen Fr. 4,292,126 aufgewendet; eine specielle Aufstellung über die zur Herstellung eines vollkommen befriedigenden Zustandes noch erforderlichen weitem Bauverwendungen hat aber ergeben, daß dieselben eine Summe von rund 9 Millionen beanspruchen. Immerhin muß zugegeben werden, daß ein Teil dieser Bauten auf künftige Verkehrsvermehrung und daherige erhöhte Anforderungen des Betriebes berechnet ist, und ein anderer Teil von mitbenützenden Bahnen pro rata verzinst werden muß. In Abwägung aller in Betracht fallenden Faktoren haben wir diese Abzüge herabgesetzt auf . . . Fr. 4,202,755

c. Das versicherungstechnische Deficit der Hilfskasse, welches vom Bunde zu übernehmen ist, beträgt laut der Bilanz auf Ende 1900 Fr. 1,941,692

Die besprochenen Abzüge belaufen sich somit zusammen auf Fr. 12,235,576
 so daß die konzessionsgemäße Rückkaufsentschädigung reduziert wird von Fr. 95,287,900 auf Fr. 83,052,324.

3. Wie bei der Centralbahn und der Nordostbahn haben wir als Voraussetzung einer gütlichen Verständigung die Übernahme sämtlicher Aktiven und Passiven der Gesellschaft durch den Bund verlangt. Wir haben an der Hand der Bilanz auf Ende 1900 sämtliche Posten einer einläßlichen Prüfung unterzogen, wobei sich Differenzen in Plus und Minus ergaben. Das Resultat der kontradiktorischen Erörterung der verschiedenen Posten ist:

a. Aktiven.

Verfügbare Mittel.

Kassa, Wechsel und Bankguthaben	Fr. 1,676,660
Wertschriften (Mehrwert gegenüber der Bilanz Fr. 51,193)	„ 1,197,045
Liegenschaften (Mehrwert gegenüber der Bilanz Fr. 312,000)	„ 1,389,503
Materialvorräte (abzüglich der dem Bund unentgeltlich zu überlassenden im Werte von Fr. 900,000)	„ 1,241,886
Verschiedene Debitoren (reduziert um Fr. 52,650)	„ 1,318,888
	<hr/>
	Fr. 6,823,982

b. Passiven.

Konsolidierte Anleihen

4 %/o	Fr. 42,060,375	
5 %/o	„ 940,800	
3 %/o	„ 401,500	
	<hr/>	Fr. 43,402,675
Schwebende Schulden (Fr. 100,000 weniger als in der Bilanz angegeben)	„ 4,015,601	
Aktivsaldo mit Inbegriff der pro 1900 ausbezahlten Dividende	„ 2,327,324	
	<hr/>	Fr. 49,745,600
Somit Überschuß der Passiven	Fr. 42,921,618	

Wenn dieser Passivenüberschuß von der oben ermittelten konzessionsgemäßen Rückkaufsentschädigung im Betrage von Fr. 83,052,324 abgezogen wird, verbleiben Fr. 40,130,706

4. Die Vereinigten Schweizerbahnen beanspruchten aber noch eine Entschädigung wegen vorzeitiger Übergabe der Bahn für die Zeit vom 1. Januar 1901 bis 30. April 1903, indem sie die Differenz zwischen dem zu erwartenden Reinertrage der Unternehmung und der Verzinsung der Rückkaufsumme zu $3\frac{1}{2}\%$ auf jährlich Fr. 760,000 berechneten und geltend machten, daß weitere Fr. 627,000 jährlich zu Amortisationszwecken zurückgelegt werden. Mit Rücksicht auf den auch bei den Vereinigten Schweizerbahnen eingetretenen erheblichen Rückgang des Betriebsüberschusses konnten wir diesen Posten für $2\frac{1}{3}$ Jahre höchstens auf rund Fr. 1,500,000 schätzen.

Sodann verlangten die Vereinigten Schweizerbahnen, daß ihnen vom abgezogenen Hilfskassadefizit der auf das für den Betrieb der Toggenburgerbahn verwendete Personal fallende Anteil wieder gutgebracht werden müsse, gemäß der mit Übernahme der Toggenburgerbahn an den Bund übergegangenen Verpflichtung der letztern gegenüber den Vereinigten Schweizerbahnen. Dieser Anspruch wurde von den Vereinigten Schweizerbahnen auf Fr. 159,708 berechnet.

Wir machten dagegen geltend, daß der Bund berechtigt sei, Entschädigung dafür zu beanspruchen, daß er das 4% Anleihen von 1865 im Nominalbetrage von Fr. 37,060,375 übernehme, welches gemäß den Emissionsbedingungen nur in minimen Quoten zurückbezahlt werden darf; da der Bund zu $3\frac{1}{2}\%$ Geld al pari beschaffen kann, bildet für ihn ein auf lange Zeit fest abgeschlossenes Anleihen zu 4% eine schwere Last.

Es ist diesfalls hervorzuheben, daß die Vereinigten Schweizerbahnen bezüglich der Rückzahlung des genannten Anleihe ns folgende Verpflichtung übernommen hatten: „Von den Jahreserträgen der Bahn (nach Abzug der Verwaltungs- und Betriebskosten, der Passivzinse und Einlagen in den Erneuerungs- und Reservefonds) soll die Hälfte pro rata für die Rückzahlung der beiden Anleihen verwendet werden; jedoch nicht mehr als $\frac{1}{2}\%$ des in Cirkulation befindlichen Kapitals. Der Verwaltungsrat kann auch größere Rückzahlungen anordnen.“ Gestützt auf die letztangeführte Bestimmung hatte die Generalversammlung seiner Zeit den Versuch gemacht, das Anleihen zu kündigen; durch Urteil des Bundesgerichts vom 19. Mai 1888 war dies jedoch unzulässig erklärt und erkannt worden, die Gesellschaft besitze nicht das Recht, die Anleihen zu beliebiger Zeit auf einmal, oder doch, was der praktischen Wirkung nach aufs gleiche herauskäme, in

beliebig großen Jahresraten zurückzubezahlen; die fragliche Bestimmung habe vielmehr nur den Sinn, daß sich die Gesellschaft das Recht vorbehalte, die vorgesehenen jährlichen Abzahlungen aus den Betriebsergebnissen zu vergrößern, wenn dies der Stand des Unternehmens erlaube und es ihr angemessen erscheine. Würde die Gesellschaft fortbestehen, so wäre nach diesem Urteile eine Vergrößerung der Amortisationsraten nur im Rahmen der Betriebsüberschüsse gedenkbar, und es ist sicher, daß nicht die gesamten Erträge des Unternehmens zur Amortisation verwendet werden dürften, und daß daher die Einlagen in den Oberbauerneuerungsfonds, den Reservefonds und die Passivzinsen nicht etwa durch neue Anleihen aufgebracht werden dürften. Wenn auch rechtlich möglich wäre, den ganzen zur Verfügung der Aktionäre stehenden Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung zu Amortisationszwecken zu verwenden, so wäre durchaus unwahrscheinlich, daß die Aktionäre den gesamten Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung zu Amortisationen verwenden und auf eine Dividende verzichten würden; auch dem Bunde, als Rechtsnachfolger der Gesellschaft, der nur so amortisieren dürfe, wie die letztere im günstigsten Falle amortisiert hätte, würde daher ein soweit gehendes Amortisationsrecht nicht zuerkannt.

Wir hielten aus diesen Gründen daran fest, daß grundsätzlich ein Abzug bewilligt werden müsse; dagegen war anzuerkennen, daß nicht ausgeschlossen ist, daß dem Bunde gelingen könnte, das Recht einer größeren Amortisationsquote zu erzwingen, daß ferner nicht durchaus sicher ist, daß die Differenz zwischen dem Prozentsatz des Anleihens und dem für den Bund maßgebenden Prozentsatz stets $\frac{1}{2}$ % ausmachen werde. Es waren somit die Voraussetzungen für einen Kompromiß gegeben, der dahin abgeschlossen wurde, daß man den betreffenden Abzug auf rund Fr. 1,750,000 schätzte.

Aus der gegenseitigen Verrechnung der genannten drei Posten (rund Fr. 1,660,000 zu gunsten und Fr. 1,750,000 zu ungunsten der Vereinigten Schweizerbahnen) ergab sich eine Reduktion des Rückkaufspreises von Fr. 40,130,706 auf rund Fr. 40,000,000.

5. Bezüglich des Zahlungsmodus wurde vereinbart, daß von den 40 Millionen, welche dem Nominalbetrag der 45,000 Stammaktien und 35,000 Prioritätsaktien der Vereinigten Schweizerbahnen gleichkommen, 22 Millionen in $3\frac{1}{2}$ % Bundesbahnobligationen und 18 Millionen in bar auszurichten seien. Entsprechend den während der Vertragsverhandlungen obwaltenden

Kursverhältnissen wurde zugestanden, daß die 22 Millionen $3\frac{1}{2}\%$ Bundesbahnobligationen zum Kurse von 99% zu rechnen seien, daß somit die zu bezahlende Barsumme um Fr. 220,000 zu erhöhen sei.

II.

Der auf dieser Grundlage von unserm Post- und Eisenbahndepartement am 22. November 1901 abgeschlossene Vertrag betreffend den freihändigen Ankauf der Vereinigten Schweizerbahnen durch den Bund lehnt sich in der Form an die von Ihnen genehmigten Verträge mit der Centralbahn und der Nordostbahn an. Wir haben daher nur Veranlassung die wenigen Abweichungen besonders zu besprechen.

1. Der Eigentumsübergang sämtlicher Aktiven und Passiven der Gesellschaft ist auf den 30. Juni 1902 in Aussicht genommen, da auf diesen Zeitpunkt nach erfolgter allseitiger Ratifikation die erforderlichen Vorkehren für eine richtige Betriebsübernahme getroffen werden können. Da jedoch die Ermittlung des Kaufpreises auf Grund der Bilanz auf Ende 1900 stattgefunden hat, fällt der ganze Reinertrag der Unternehmung schon vom 1. Januar 1901 an dem Bunde zu und es hat derselbe dagegen den Kaufpreis von diesem Tage an zu $3\frac{1}{2}\%$ zu verzinsen, sowohl den Nominalbetrag der Bundesbahnobligationen von Fr. 22 Millionen wie die Barsumme der Fr. 18,220,000.

Der Saldovortrag der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1900 fällt aus dem gleichen Grunde der Gesellschaft zu und zwar in dem über die Dividendenauszahlung hinaus restierenden Betrage von Fr. 127,324. 38.

2. Art. 6, welcher die Übernahme des Personals ordnet, weicht in Absatz 1 redaktionell vom Verträge mit der Centralbahn und der Nordostbahn ab, indem der Wortlaut ausführlicher ist und im Schlußsatz gesagt wird: „Diese Verpflichtung zur Anstellung bezieht sich nicht auf die Mitglieder der Direktion“ statt bloß: „Diese Verpflichtung bezieht sich nicht u. s. w.“. Die Vertragskontrahenten sind darüber einig, daß damit, gleich wie in den andern Verträgen, verstanden ist, daß das gesamte Anstellungsverhältnis der Direktionsmitglieder mit Inbegriff allfällig an dieselben zu bezahlenden Abfindungen wegen Aufhören des Anstellungsverhältnisses den Bund nicht berührt, sondern ausschließlich Sache der Gesellschaft bleibt.

3. Im Vertrage ist nicht besonders erwähnt, daß auch die auf den 1. Januar 1902 in das Eigentum der Vereinigten Schweizerbahnen übergegangene Toggenburgerbahn auf den 30. Juni 1902 ebenfalls in das Eigentum des Bundes übergehen wird und daß die bezügliche Kaufsumme vom Kanton St. Gallen an die Gesellschaft der Toggenburgerbahn zu bezahlen ist. Diese Verhältnisse sind durch die von Ihnen am 19. Dezember 1901 genehmigten Verträge vom 7. Oktober 1901 über den Bau der Rickenbahn und die Erwerbung der Toggenburgerbahn endgültig geordnet.

III.

Über die voraussichtlichen finanziellen Resultate dieses Vertrages ist folgendes zu bemerken:

1. Die vom Bunde zu übernehmende Zinslast beträgt jährlich Fr. 1,407,700.

Dagegen hat gemäß den Jahresrechnungen der Gesellschaft der Reinertrag der Gewinn- und Verlustrechnung derselben laut beiliegender Zusammenstellung betragen:

1888	. . . . .	Fr. 1,969,677
1889	. . . . .	„ 2,313,806
1890	. . . . .	„ 2,028,355
1891	. . . . .	„ 1,432,998
1892	. . . . .	„ 1,147,552
1893	. . . . .	„ 1,899,401
1894	. . . . .	„ 2,011,281
1895	. . . . .	„ 1,978,445
1896	. . . . .	„ 1,883,040
1897	. . . . .	„ 1,860,847
1898	. . . . .	„ 2,250,179
1899	. . . . .	„ 2,534,205
1900	. . . . .	„ 2,740,653

oder im Durchschnitt der Jahre 1888/1900 Fr. 2,003,880 und im Durchschnitt der Jahre 1891/1900 Fr. 1,973,860.

Das Jahr 1901, dessen Rechnung noch nicht vorliegt, dürfte nach Schätzung auf Grundlage des durch die monatlichen Betriebs-

ergebnisse nachgewiesenen Rückganges des Betriebsüberschusses um Fr. 740,000 gekürzt sich auf rund Fr. 2,000,000 belaufen. Es wird somit unter allen Umständen ein erheblicher Überschuß über die Verzinsung des Rückkaufspreises vorhanden sein, auch wenn für die Zukunft auf eine stärkere Dotierung des Erneuerungsfonds Rücksicht genommen wird.

2. Gemäß dem vereinbarten Vertrag beträgt die Rückkaufsumme für die gesamte Unternehmung 40 Millionen, während sie in der Rückkaufsbotschaft nur zu Fr. 31,703,834 geschätzt worden war. Die Differenz findet ihre Rechtfertigung namentlich in der durch die vorstehende Tabelle nachgewiesenen Steigerung der Überschüsse. Sodann ist nicht zu übersehen, daß der Bauconto der Gesellschaft durch Ausführung von Erweiterungsbauten und Anschaffung von Rollmaterial von Ende 1895 bis Ende 1900 gestiegen ist um Fr. 4,292,126 und die konsolidierten Anleihen durch Rückzahlungen aus dem Betriebsertrag sich vermindert haben um Fr. 992,325

woher sich ebenfalls ein Mehrwert der Unternehmung ergibt von Fr. 5,284,451

IV.

Der zwischen Herrn Bundesrat Dr. Zemp, als Vorsteher des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes einerseits und den Herren Dr. A. Hoffmann, Vizepräsident, E. Nef-Bidermann, Mitglied des Verwaltungsrates, und Dr. A. Baumann, Direktionspräsident der Vereinigten Schweizerbahnen, anderseits am 22. November 1901 abgeschlossene Vertrag ist vom Verwaltungsrate der Vereinigten Schweizerbahnen am 30. November 1901, vom Bundesrate am 9. Dezember 1901 und von der Generalversammlung der Aktionäre der Vereinigten Schweizerbahnen am 21. Januar 1902 genehmigt worden.

Wir halten diese Vereinbarung als eine den obwaltenden Verhältnissen angemessene und beantragen Ihnen daher die Annahme des beiliegenden Beschlußentwurfes. Durch Ihre Ratifikation, welche laut Vertrag vor dem 16. Mai 1902 zu erfolgen hat, wird der Vertrag endgültig genehmigt, da eine Volksabstimmung durch Art. 2, Absatz 4, des Rückkaufgesetzes vom 15. Oktober 1897 ausgeschlossen ist.

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

Bern, den 28. Januar 1902.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Zemp.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

Beilagen:

1. Beschlußentwurf.
 2. Vertrag vom 22. November 1901 betreffend den freihändigen Ankauf der Vereinigten Schweizerbahnen durch den Bund.
 3. Zusammenstellung des Reinertrages der Vereinigten Schweizerbahnen 1888/1900.
-

(Entwurf.)

Beilage 1.

Bundesbeschluß

betreffend

den freihändigen Ankauf der Vereinigten Schweizerbahnen durch den Bund.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom
28. Januar 1902;

in Anwendung des Art. 2, Absatz 4, des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der schweizerischen Bundesbahnen vom 15. Oktober 1897,

beschließt:

1. Die Bundesversammlung erteilt dem zwischen dem Bundesrate und der Aktiengesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen in St. Gallen abgeschlossenen Vertrag vom 22. November 1901 betreffend den freihändigen Ankauf der Vereinigten Schweizerbahnen durch den Bund ihre Zustimmung.

2. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung des genannten Vertrages beauftragt.

Vertrag

zwischen

Herrn Bundesrat Dr. Zemp, Vorsteher des eidg. Post- und Eisenbahndepartements, als Vertreter des Schweizerischen Bundesrates in Bern, einerseits,

und

Herrn Dr. A. Hoffmann, Vizepräsident des Verwaltungsrates, Herrn E. Nef-Bidermann, Mitglied des Verwaltungsrates, Herrn Dr. A. Baumann, Präsident der Direktion, als Vertreter der Aktiengesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen in St. Gallen, anderseits.

(Vom 22. November 1901.)

Art. 1. Die Aktiengesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen tritt ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen in dem auf den Zeitpunkt der Übergabe (Art. 5) sich ergebenden Bestande mit Einschluß der vorhandenen Fonds der Schweizerischen Eidgenossenschaft (dem Bunde) zu Eigentum ab. Vorbehalten bleibt nur der in Art. 2 Schlußsatz hiernach genannte Anspruch.

Der Bund übernimmt dieses Vermögen mit allen Rechten und Lasten und mit der Verpflichtung, sämtliche

Verbindlichkeiten der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen zu erfüllen. Er tritt somit auch in alle Verpflichtungen der Gesellschaft betreffend die Verzinsung und die Rückzahlung der konsolidierten Anleihen ein. Dabei hat es die Meinung, daß die Gläubiger der Gesellschaft berechtigt sein sollen, ihre Ansprüche selbständig und direkt gegenüber dem Bund zu verfolgen (Art. 128 O.-R.), und daß der Bund, falls die Gesellschaft belangt wird, auch die Vertretung der letztern auf seine Kosten übernimmt.

Art. 2. Der Bund bezahlt der Aktiengesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen für die Abtretung ihres Vermögens im Sinne von Art. 1 am 30. Juni 1902 Fr. 40,220,000 (vierzig Millionen zweihundertundzwanzigtausend Franken) kostenfrei am Domizil der Gesellschaft wie folgt:

1. Fr. 22,000,000 (zweiundzwanzig Millionen Franken) in nominell Fr. 22,000,000 (zweiundzwanzig Millionen) $3\frac{1}{2}$ % Obligationen des Eidgenössischen Staatsanleihens von 1899 (sog. Bundesbahnanleihen), al pari, in Titeln zu Fr. 1000 mit Zinsgenuß vom 1. Januar 1901 an.
2. Fr. 18,220,000 (achtzehn Millionen zweihundertundzwanzigtausend Franken) in bar, Wert 1. Januar 1901, mit Zinsvergütung zu $3\frac{1}{2}$ % bis zum Tage der Zahlung.

Überdies bleibt der Saldovortrag der Gewinn- und Verlustrechnung der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen für das Jahr 1900 im Betrage von Fr. 127,324. 38 zur freien Verfügung der Gesellschaft.

Art. 3. Um der Gesellschaft die sofortige Aushingabe des den Aktionären zukommenden Vermögens (vor Ablauf des in Art. 667, Absatz 2, O.-R. festgesetzten Termins und vor Erledigung der schwebenden und der allfällig streitigen Verbindlichkeiten) zu ermöglichen, verpflichtet sich der

Bund, für alle noch schwebenden oder streitigen Verbindlichkeiten der Gesellschaft, namentlich auch für ihre noch nicht fälligen Anleienschulden, den Gläubigern im Sinne von Art. 667, Absatz 4, O.-R., Sicherheit zu leisten.

Art. 4. Die von der Gesellschaft zu ernennenden Liquidatoren werden behufs möglichster Vereinfachung des Verfahrens sich mit dem Bundesrate ins Einvernehmen setzen und namentlich bezüglich der zu erlassenden Publikationen und Anzeigen dessen Ansicht einholen.

Die Kosten der Liquidation trägt der Bund.

Art. 5. Nach allseitig erfolgter Ratifikation dieses Vertrages und nach Erfüllung der in Art. 2 hiervoor bedungenen Leistungen findet der Übergang der Unternehmung an den Bund ohne weiteres statt.

Bis zum Übergang der Unternehmung an den Bund wird die Gesellschaft fortfahren, das Unternehmen in allen Teilen in eigenem Namen, aber für den Fall der Genehmigung dieses Vertrages vom 1. Januar 1901 an auf Rechnung des Bundes zu verwalten und zu betreiben. Sie wird dabei nach bestem Wissen und Gewissen und in gewohnter Weise verfahren. Immerhin sollen eingreifende Veränderungen am status quo des Gesellschaftsvermögens und außergewöhnliche Ausgaben, welche nicht gegenwärtig schon durch Gesetz und Vertrag begründet sind oder auf genehmigten Bauvorlagen beruhen, nur mit Zustimmung des Bundesrates vorgenommen werden.

Art. 6. Mit Übernahme der sämtlichen Verpflichtungen der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen laut Art. 1 verpflichtet sich der Bund im besondern, die Beamten und Angestellten der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen bis zum 1. Mai 1903 nach Maßgabe der bestehenden Anstellungsbedingungen laut Specialverträgen, Gehaltsregulativ

und Verwaltungsratsbeschlüssen in seine Dienste zu übernehmen und zwar, soweit immer möglich, in gleicher dienstlicher Stellung. Vom genannten Zeitpunkt an finden die allgemeinen Normen der Bundesgesetzgebung betreffend die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen Anwendung. Diese Verpflichtung zur Anstellung bezieht sich nicht auf die Mitglieder der Direktion.

Auch anerkennt und bestätigt er, soweit es das Bundesbahnnetz betrifft, diejenigen Rechte, welche durch den Freikartenvertrag des schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 24./25. November 1893, Art. 5, den Direktionsmitgliedern und den Oberbeamten der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen zugesichert worden sind.

Art. 7. Der Bund erklärt, auch bezüglich der Hilfskasse der Beamten und Angestellten der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen in die Verpflichtung der letztern einzutreten.

Art. 8. Dieser Vertrag fällt dahin, wenn er nicht bis 15. Mai 1902 endgültig die Genehmigung des Bundesrates und der Bundesversammlung, sowie diejenige des Verwaltungsrates und der Generalversammlung der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen erhalten haben wird.

Art. 9. Allfällige Streitigkeiten über die Auslegung oder die Vollziehung dieses Vertrages entscheidet das Bundesgericht als einzige Instanz.

Bern und St. Gallen, den 22. November 1901.

Dr. Zemp.

Dr. A. Hoffmann.
E. Nef-Bidermann.
Dr. Baumann.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Überschuss der Gewinn- und Verlustrechnungen der Jahre 1888/1900.

1888.

Einnahmen		Fr. 4,487,060
Ausgaben	„	2,517,383
		Überschuß Fr. 1,969,677

1889.

Einnahmen		Fr. 4,742,968
Ausgaben	„	2,429,162
		Überschuß Fr. 2,313,806

1890.

Einnahmen		Fr. 4,502,131
Ausgaben	„	2,473,776
		Überschuß Fr. 2,028,355

1891.

Einnahmen		Fr. 3,843,259
Ausgaben	„	2,410,261
		Überschuß Fr. 1,432,998

1892.

Einnahmen	Fr. 3,868,734
Ausgaben	„ 2,721,182
	<hr/>
Überschuß	Fr. 1,147,552

1893.

Einnahmen	Fr. 4,428,935
Ausgaben	„ 2,529,534
	<hr/>
Überschuß	Fr. 1,899,401

1894.

Einnahmen	Fr. 4,561,541
Ausgaben	„ 2,550,260
	<hr/>
Überschuß	Fr. 2,011,281

1895.

Einnahmen	Fr. 4,563,865
Ausgaben	„ 2,585,420
	<hr/>
Überschuß	Fr. 1,978,445

1896.

Einnahmen	Fr. 4,456,368
Ausgaben	„ 2,573,328
	<hr/>
Überschuß	Fr. 1,883,040

1897.

Einnahmen	Fr. 5,023,396
Ausgaben	„ 3,162,549
	<hr/>
Überschuß	Fr. 1,860,847

1898.

Einnahmen	Fr. 5,279,280
Ausgaben	„ 3,029,101
	<hr/>
Überschuß	Fr. 2,250,179

1899.

Einnahmen :	Fr. 5,364,707
Ausgaben	„ 2,830,502
	<hr/>
Überschuß	Fr. 2,534,205

1900.

Einnahmen	Fr. 5,520,549
Ausgaben	„ 2,779,896
	<hr/>
Überschuß	Fr. 2,740,653



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend den freihändigen Ankauf der Vereinigten Schweizerbahnen durch den Bund. (Vom 28. Januar 1902.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	05
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.01.1902
Date	
Data	
Seite	362-380
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 935

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.