

Bericht und Antrag

des

Post- und Eisenbahndepartementes (Eisenbahnabteilung) an den Bundesrat betreffend die Ausweise der schweizerischen Nordostbahn über den konzessionsgemäßen Reinertrag und das Anlagekapital, die Zusammenfassung sämtlicher Linien der schweizerischen Nordostbahngesellschaft zu einem einheitlichen Rückkaufsobjekt und die Ankündigung des konzessionsgemäßen Rückkaufes gegenüber der Nordostbahngesellschaft bezüglich einzelner Bahnstrecken derselben.

(Vom 21. Februar 1898.)

Tit.

Mit Bericht vom 4. Mai 1897 haben wir Ihnen über die von der Direktion der schweizerischen Nordostbahn am 28. Dezember 1896 eingereichten sektionsweisen Rechnungsaufstellungen betreffend den Ertrag und das Anlagekapital der Linien derselben in den Jahren 1888 bis 1895 einläßlich referiert und dargethan, daß diese Rechnungen in keiner Weise die Nachweise für die wirklichen Einnahmen und Ausgaben der einzelnen Konzessionsstrecken enthalten, sondern nur eine willkürliche Verteilung der Ergebnisse der einheitlichen Betriebsrechnung für das gesamte Nordostbahnnetz auf die einzelnen Sektionen darstellen, daß daher von einer effektiven Rechnungsstellung für die einzelnen Konzessionsstrecken keine Rede sei, und der Bundesrat befugt wäre, gemäß Art. 3, Absatz 3,

des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 die sämtlichen Linien der Nordostbahn als einheitliches Rückkaufsobjekt zu erklären.

Um jedoch der Nordostbahn nochmals Gelegenheit zu geben, nach den einzelnen Konzessionsstrecken ausgeschiedene Ertragsrechnungen, welche auf den wirklichen Einnahmen und Ausgaben derselben beruhen, zu erstellen, haben Sie auf unseren Antrag am 11. Mai 1897 beschlossen:

„I. Der endgültige Entscheid über die von der Direktion der Nordostbahn mit Schreiben vom 28. Dezember 1896 eingereichten, nach einzelnen Konzessionsstrecken ausgeschiedenen Ertragsrechnungen und Nachweise des Anlagekapitals wird ausgestellt.

„II. Der Direktion der Nordostbahn wird eine Frist bis Ende Juli 1897 bestimmt zur Vorlage neuer, auf Grund der wirklichen Einnahmen und Ausgaben erstellten Ertragsrechnungen für ihre einzelnen Konzessionsstrecken für die Jahre 1888 bis und mit 1895.

„III. Das Eisenbahndepartement wird mit der Direktion der Nordostbahn über die für Erstellung dieser Ertragsrechnungen maßgebenden Normen in Verhandlung treten.“

Mit Zuschrift vom 11. Mai 1897 ist diese Schlußnahme der Nordostbahn zur Kenntnis gebracht worden. In der Antwort vom 17. gleichen Monates sprach die Nordostbahndirektion die Ansicht aus, daß die von ihr eingereichten Rechnungen den Anforderungen des Rechnungsgesetzes vollständig genügen, daß jedenfalls nicht die Auffassung zulässig sei, die Nordostbahn sei innerhalb der festgesetzten Frist der Aufforderung zur Vorlage der konzessionsmäßig ausgeschiedenen Rechnungsergebnisse nicht nachgekommen; formell sei dieses jedenfalls geschehen, und darüber, ob materiell nach zutreffenden Grundsätzen verfahren worden sei, habe das Bundesgericht zu entscheiden, gemäß Art. 20, Absatz 2 und 3, des Rechnungsgesetzes. Immerhin erklärte sie sich zu bezüglichen Verhandlungen bereit.

Diese Konferenz, welcher namens des Eisenbahndepartementes Herr Heß, Chef des Bureau für Rechnungswesen und Statistik, beiwohnte, fand am 28. Mai 1897 in Zürich statt; dieselbe führte aber zu keinem Resultat, indem die Vertretung der Nordostbahn daran festhielt, daß die eingesandten Ausweise durchaus sachgemäß und genügend seien, unser Vertreter aber beim Verlangen nach effektiver Ausscheidung der Einnahmen und Ausgaben beharrte. Bei dieser Konferenz wurde ferner konstatiert, daß die Verwaltung der Nordostbahn nicht geneigt sei, zu einer Zusammenlegung der

Konzessionen im Sinne des Vorschlages des Eisenbahndepartementes vom 17. Februar 1894 Hand zu bieten.

Dagegen teilte die Direktion der Nordostbahn mit Schreiben vom 24. Juni 1897 mit, daß sie durch Beschluß ihres Verwaltungsrates vom 14. gleichen Monats beauftragt worden sei, betreffend Zusammenlegung der Konzessionen wieder in Unterhandlung zu treten, und ersuchte um Einladung zu einer bezüglichen Besprechung.

Diese Konferenz fand am 4. November 1897 in Bern statt. Wie aus dem beiliegenden Protokolle zu entnehmen ist, wurde auch diesmal keine Verständigung erzielt. Die Vertreter der Nordostbahn erklärten, vom Verwaltungsrate keine materielle Instruktion erhalten zu haben; die Stimmung ihres Verwaltungsrates sei bisher der Zusammenlegung nicht günstig gewesen, derselbe habe die getrennte Ermittlung der Rückkaufschädigungen für die einzelnen Konzessionsstrecken als vorteilhafter erachtet; sie seien aber bereit, Vorschläge des Eisenbahndepartementes über die Zusammenlegung entgegenzunehmen, um zu erwägen, ob dieselben der Nordostbahn weiter entgegenkommen als die früheren Vorschläge. Nachdem die Angelegenheit in durchaus unverbindlicher Weise erörtert worden war, wobei namentlich die Eventualität einer besondern Behandlung der Linien Thalweil-Zug in Verbindung mit Zürich-Zug-Luzern und Eglisau-Schaffhausen unter Zusammenlegung aller anderen Nordostbahnlinien besprochen wurde, erklärten sich die Vertreter der Nordostbahn bereit, die eventuellen Vorschläge zu prüfen und bis Ende November 1897 über die Stellungnahme ihres Verwaltungsrates zu berichten. Diese Frist wurde auf Ansuchen der Nordostbahn bis zum 18. Dezember 1897 und später nochmals bis Ende Januar 1898 verlängert, nachdem in Aussicht gestellt worden war, daß der Verwaltungsrat bis dahin in der Lage sein werde, an der Hand von Vorschlägen seiner vereinigten Finanz- und Budget- und Tarif- und Rechtskommission bestimmte Vorschläge zu einer Verständigung zu machen.

Mit Schreiben vom 31. Januar 1898 hat nun die Direktion der Nordostbahn, unter ausdrücklichem Vorbehalt der Ratifikation durch Verwaltungsrat und Generalversammlung, folgende Propositionen eingereicht:

„I. Die sämtlichen vor 1888 eröffneten Linien, inklusive Altstetten-Zug-Luzern und die Anteile der Nordostbahngesellschaft an der Bötzbühlbahn, der Aargauischen Südbahn und der Linie Wohlen-Bremgarten, bilden ein Rückkaufobjekt, wovon die mehr als 4%

rentierenden Sektionen nach dem Ertragswert, die 4 % und weniger ertragenden konzessionsgemäß zu den Anlagekosten zurückgekauft werden sollen.

„Die Beträge der Anlagekosten dieser letzteren, nicht zum Ertragswert zurückzukaufenden Sektionen sollen um 25 % reduziert werden.

„III. Die sechs Moratoriumslinien sollen zu den Anlagekosten übernommen werden.

„Als Gegenleistung für die sub Ziffer II enthaltene Reduktion der Anlagekosten und die dadurch bedingte ganz bedeutende pekuniäre Einbuße der Aktionäre müßte verlangt werden:

„1. Daß der Bund der Nordostbahngesellschaft alle vom 1. Januar 1898 an zu Lasten des Baukonto fallenden Bauten und Anschaffungen vergüte, wie es den zu den Anlagekosten zurückzukaufenden Bahnen gegenüber zu geschehen hat, und wie es den Vereinigten Schweizerbahnen anlässlich der Zusammenlegung ihrer Konzessionen im allgemeinen und der schweizerischen Centralbahngesellschaft in Bezug auf die Bahnhofumbaute in Basel bereits zugesichert wurde;

„2. daß der Bund an die in den letzten Jahren ausgeführten, einer zukünftigen Entwicklung Rechnung tragenden Neu-, beziehungsweise Umbauten der verschiedenen Bahnhöfe für bezügliche Mehrkosten einen entsprechenden Beitrag leiste, soweit sie der Gesellschaft nicht durch Rückkauf nach dem Anlagekapital vergütet werden;

„3. daß allfällige Abzüge vom Rückkaufswert, unter welchem Titel sie verlangt werden, sei es für nicht vollkommen befriedigenden Zustand der Bahnanlagen und des Rollmaterials, sei es für Minderwerte u. s. w., zum voraus auf einen bestimmten Maximalbetrag beschränkt werden;

„4. daß die Subventionen an die Gotthardbahn für Brücken, Straßen u. s. w. wieder aus dem Konto „zu amortisierende Verwendungen“ ausgeschieden und der Nordostbahngesellschaft vom Bunde im prozentualen Verhältnis zur Konzessionsdauer vergütet werden.“

Diese Vorschläge sind nun absolut unannehmbar. Von Zusammenlegung ist in Wirklichkeit nicht die Rede, sondern die Nordostbahn beansprucht auch für die älteren Linien sektionsweise Ermittlung des Reinertrages, um für die weniger als 4 % rentierenden das Anlagekapital zu beanspruchen. Allerdings ist sie bereit, sich 25 % von diesen Anlagekosten abziehen zu lassen, was

auf Grundlage der hierseits nicht als richtig anerkannten Rechnungen der Nordostbahn eine Summe von rund 9 Millionen ausmachen würde (vergl. die Zusammenstellung am Schlusse von Abschnitt III); dieses scheinbare Entgegenkommen wird aber durch die verlangten Gegenleistungen durchaus wertlos.

Einmal wird verlangt, daß die Linie Zürich-Zug-Luzern von der konzessionsgemäßen Verbindung mit Thalweil-Zug losgelöst und zum Ertragswert zurückgekauft werde und außerdem für Thalweil-Zug die vollen Anlagekosten zu vergüten seien. Gemäß den Berechnungen der Nordostbahn beträgt der kapitalisierte Reinertrag der Linie Zürich-Zug-Luzern auf Ende 1895 berechnet

	Fr. 31,491,625
das Anlagekapital	„ 15,215,555

Der Bund soll also mehr bezahlen als die Anlagekosten Fr. 16,276,070
 dazu die Erstellungskosten für Thalweil-Zug voll mit mindestens „ 10,000,000
 während der künftige Reinertrag der beiden Linien zusammen höchstens den durchschnittlichen Reinertrag der Linie Zürich-Zug-Luzern während der Jahre 1888/95 erreichen wird.

Sodann soll für die Moratoriumslinien das volle Anlagekapital vergütet werden, während dieselben nachweisbar bei weitem nicht 4% abwerfen, wie sich aus den Erörterungen in Abschnitt III dieses Berichtes ergeben wird.

Ferner soll der Bund alle vom 1. Januar 1898 an auf Baukonto fallenden Ausgaben für Ergänzungsbauten und Anschaffungen zu seinen Lasten nehmen, auch insoweit sie notwendig sind, um die Bahnanlagen in vollkommen befriedigenden Zustand zu stellen; ja er soll zudem noch einen Anteil an die bereits ausgeführten Bauten in den verschiedenen Bahnhöfen übernehmen, insofern dieselben einer künftigen Entwicklung Rechnung tragen und nicht bereits durch Rückkauf nach dem Anlagekapital vergütet werden. Diese Forderung ist keineswegs bloß theoretischer Natur, da auf Grund der getrennten Rechnungsstellung der Nordostbahn mehrere der wichtigsten Linien mit den größten Bahnhöfen nach dem Reinertrage zurückgekauft werden müßten. Gemäß den der Rückkaufsbotschaft zu Grunde liegenden Berechnungen werden diese Bauausgaben ungefähr 20 Millionen betragen.

Ganz irrig ist der Hinweis, daß derartige Zusicherungen der Centralbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen gemacht worden seien. Wenn der Bund die Übernahme der für die Centralbahn

aus der Verlegung der Elsässerlinie und der Errichtung einer Güterstation zu St. Johann resultierenden Lasten zugesichert hat, handelte es sich wirklich um eine Leistung, die zur Zeit eine freiwillige ist und für die sich erst in der Zukunft ein Bedürfnis herausstellen könnte. Den Vereinigten Schweizerbahnen gegenüber ist aber eine solche Verpflichtung überhaupt nicht übernommen worden; gemäß dem Übereinkommen betreffend Zusammenlegung der Konzessionen, vom 7. Mai 1896, wird entweder abgestellt auf das Anlagekapital, welchem selbstverständlich alle seitherigen Bauverwendungen zuzuschlagen sind, oder auf den durchschnittlichen Reinertrag des zusammengelegten Netzes. Die Toggenburgerbahn mußte separat behandelt werden, da sie den Vereinigten Schweizerbahnen noch gar nicht gehört, und die Rickenbahn, da es noch in keiner Weise feststeht, daß die Vereinigten Schweizerbahnen deren Erstellung übernehmen.

Endlich verlangen die Vorschläge der Nordostbahn Festsetzung einer Maximalsumme für die Abzüge vom Rückkaufswerte für Minderwert der Rückkaufsobjekte (in der Rückkaufsbotschaft zu Fr. 19,441,888 berechnet) und für nicht vollkommen befriedigenden Zustand (oben erwähnte cirka 20 Millionen), als ob der Bund heute ziffermäßig bestimmen könnte, wie hoch diese Minderwerte sich 1903 belaufen werden; der Bund kann sich unmöglich in die Lage versetzen, mit einem zum voraus fixierten festen Abzug sich zu begnügen, während die Nordostbahn den Zustand ihrer Anlagen und Einrichtungen dadurch verschlimmern könnte, daß sie bis zur Übergabe an den Bund nur den allernotwendigsten Unterhalt besorgt. Ebenso unzulässig ist die Forderung der nachträglichen Wiederbelastung des Baukonto mit bereits zur Abschreibung verurteilten Nonvaleurs.

Es ist eine starke Zumutung, wenn in der Form von Vermittlungsvorschlägen vom Bunde verlangt wird, daß er, in der Hauptsache alle auf Grund der Konzessionen und der Bundesgesetzgebung gestellten Forderungen fallen lassen soll, um eine Zusammenlegung der Konzessionen zu erlangen, die in Wirklichkeit gar keine ist. Auf diese Zumutung kann der Bund nicht eintreten, sondern es ist lediglich zu konstatieren, daß eine Verständigung mit der Nordostbahn vor dem Eintritt des ersten konzessionsgemäßen Rückkaufstermins nicht möglich geworden ist.

Nachdem nunmehr das Rückkaufsgesetz in der Volksabstimmung vom 20. Februar 1898 angenommen worden ist, kann mit der Erledigung dieser Frage nicht mehr länger zugewartet werden.

Am 25. d. Mts. läuft nämlich der Kündigungstermin für folgende Strecken der Nordostbahn aus:

1. Winterthur-Etzweilen-Ramsen(-Singen), Etzweilen-Konstanz, Emmishofen-Kreuzlingen, und
 2. Etzweilen-Feuerthalen(-Schaffhausen),
- d. h. für die Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn.

Auf Grund des Art. 2, Absatz 3, des Rückkaufgesetzes hat daher der Bundesrat vor diesem Termin zu entscheiden, ob er die konzessionsgemäße Kündigung für diese Strecken anmelden solle oder nicht. Diese Frage kann aber nur entschieden werden im Zusammenhange mit der Behandlung des Rückkaufes gegenüber der Nordostbahn im ganzen.

Da nun eine Verständigung über Zusammenlegung der Konzessionen nicht zu stande gekommen ist, sind folgende Fragen zu lösen:

1. Soll die Zusammenlegung sämtlicher Konzessionen der Nordostbahn gemäß Art. 3, Absatz 3, des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 zwangsweise verfügt werden?

2. Für den Fall der Verneinung dieser Frage: Soll der Rückkauf für sämtliche Linien der Nordostbahn oder nur für einzelne Strecken und eventuell für welche angemeldet werden?

I.

Zwangsweise Zusammenlegung der Konzessionen.

Wir haben Ihnen schon in unserem Berichte vom 4. Mai 1897 nachgewiesen, daß die von der Nordostbahn am 28. Dezember 1896 eingereichten sektionsweisen Rechnungsaufstellungen über den Ertrag und das Anlagekapital der Linien der Nordostbahn in den Jahren 1888 bis 1895 nicht als genügende Nachweise im Sinne des Rechnungsgesetzes anerkannt werden können.

Das unterzeichnete Departement hat nämlich in erster Linie eine Prüfung dieser Sektionsrechnungen vorgenommen, um festzustellen, nach welchen Grundsätzen die Ausscheidung der Betriebseinnahmen und der Betriebsausgaben auf die einzelnen Konzessionslinien durchgeführt worden sei. Die vorausgehende Ermittlung und nähere Untersuchung des befolgten Verfahrens erschien um so nötiger, als die Bahngesellschaft in ihrer Eingabe vom 3. März 1896 gegen

das Rechnungsgesetz die Beibringung der Ausweise für 8 Jahre in der kurzen Frist als absolut unmöglich erklärte, besonders dann, wenn die effektiven Resultate zu ermitteln seien und nicht nach bereits bekannten Durchschnittsziffern, wie Personenkilometer und Gütertonnenkilometer, gerechnet werden dürfe. Das Endziel jener Eingabe ging dahin, die Wirkung des Rechnungsgesetzes aufzuheben, indem für die Einreichung der Ausweise zum allermindesten eine zweijährige Frist begehrt wurde, welche sich dann schließlich bis über den Zeitpunkt der Rückkaufsankündigung ausgedehnt hätte. Die Bundesversammlung hat auf dieses Verlangen keine Rücksicht genommen, wohl aus dem Grunde, weil es der Bahngesellschaft angesichts der Konzessionsbestimmungen und der Auslegung, welche sie denselben stets gegeben hat, freistand, die für den sektionsweisen Bahnrückkauf erforderlichen Ausweise rechtzeitig zu beschaffen. Dazu hatte sie um so mehr Veranlassung, da die auf 1903 zum Rückkauf fälligen Bahnunternehmungen mittelst Bundesratsbeschluß vom 21. Juli 1888 auf die Notwendigkeit der Sektionsberechnungen aufmerksam gemacht und zur Erstellung von solchen ausdrücklich eingeladen worden sind.

Aus dem Schreiben der Nordostbahndirektion vom 28. Dezember 1896, sowie aus dessen Beilagen ergibt sich nun, daß die für die Jahre 1888 bis 1895 vorgelegten Separatrechnungen nur für das Jahr 1894 — und auch für dieses nur zum kleinsten Teil — auf eine den thatsächlichen Verhältnissen entsprechende Ausscheidung sich stützen; die Repartition für die übrigen 7 Jahre ist nach Durchschnitts- und Verhältniszahlen proportional zu den Ergebnissen des Jahres 1894 aufgebaut. Die ganze Arbeit basiert also auf einem summarischen Verfahren und kann infolgedessen nicht als eine dem Sinne der Konzessionen und dem Verlangen des Rechnungsgesetzes entsprechende Nachweisung angesehen werden. Zu diesen oberflächlichen, von den wirklichen Sektionsergebnissen jedenfalls weit abweichenden Resultaten tritt noch der erschwerende Umstand hinzu, daß die Nebenlinien bei der Einnahmen- und Ausgabenzerlegung zu gunsten der Haupttrouten vielfach benachteiligt erscheinen, wie wir dies an den später folgenden Rechnungsbeispielen nachweisen werden. Die Wirkung dieses Verfahrens ist, daß die Rückkaufssumme für Linien, welche über 4% abwerfen und daher auf Grund des Reinertrages entschädigt werden, im Verhältnis der Verschiebungen künstlich gesteigert wird. Für die Nebenlinien fällt die Reduktion des Betriebsergebnisses nicht in Betracht, da der Gesellschaft für dieselben mindestens die Anlagekosten zugesichert sind.

Da das Rechnungsmaterial ein sehr ausgedehntes ist und auch die im Teilungsverfahren von der Bahngesellschaft befolgten Grundsätze zahlreich und verschieden sind, beschränken wir uns in den nachstehenden Erörterungen darauf, die Hauptbeanstandungspunkte hervorzuheben, um an Hand derselben die Unzulänglichkeit der Vorlage nachzuweisen. Die im finanziellen Effekt weniger bedeutenden Momente lassen wir einstweilen beiseite, in der Meinung, daß dieselben später noch in nähere Untersuchung gezogen werden können, wenn sich Veranlassung dazu bieten sollte.

Sektionseinteilung.

Nach unsern Erhebungen zerfällt das gegenwärtige Betriebsnetz der Nordostbahn, nach Ausschluß der Gemeinschaftsbahnen, für welche getrennte Rechnung von jeher geführt worden ist, in 23 nach dem Wortlaut der Konzessionen voneinander unabhängige Sektionen, nämlich:

1. Romanshorn-Zürich-Aarau, Rorschach-Konstanz und Turgi-Waldshut (Stammnetz),
2. Winterthur-Schaffhausen,
3. Örlikon-Bülach, Oberglatt-Dielsdorf, }
4. Dielsdorf-Niederweningen, }
5. Winterthur-(Bülach-Eglisau-)Weiach, }
6. Weiach-Koblentz, }
7. Zürich-Richtersweil-Ziegelbrücke, }
8. Ziegelbrücke-Näfels (-Glarus), }
9. Glarus-Lintthal,
10. Effretikon-Wetzikon-Hinweil,
11. Winterthur-Etzweilen-Ramsen, Etzweilen-Konstanz und Emmishofen-Kreuzlingen, }
12. Ramsen-Singen (auf badischem Gebiet), }
13. Sulgen-Goßau,
14. Niederglatt-Otelfingen, }
15. Otelfingen-Wettingen, }
16. Effretikon-Otelfingen, Seebach-Örlikon und Wettingen-Suhr, }
17. Suhr-Aarau (zur Hälfte), }
18. (Zürich-)Altstetten-Zug-Luzern und Thalweil-Zug,
19. Zürich-Meilen-Rapperswil,
20. Etzweilen-Feuerthalen, }
21. Feuerthalen-Schaffhausen. }

Dazu die erst im Laufe von 1897 in Betrieb gesetzten Strecken:

22. Eglisau-Neuhausen (auf schweizerischem Gebiet),
23. Eglisau-Neuhausen (auf badischem Gebiet).

Die Nordostbahn gruppiert die 21 Ende 1896 im Betriebe stehenden Linien nur in 14 selbständige Sektionen, indem sie, wie dies durch die rechts beigesetzten Klammerzeichen angedeutet ist, einzelne Strecken zusammenfaßt, und zwar mit der Motivierung,

I. daß der gemeinsame Rückkauf durch die Konzession bestimmt sei, so für die

Nr. 5 und 6 Winterthur-Weiach-Koblenz,
Nr. 7 und 8 Zürich-Ziegelbrücke-Näfels, oder

II. daß Linien zu einem einheitlichen Ankaufspreis erworben wurden, wie

Nr. 11 und 12 Winterthur-Etzwilen-Konstanz-Singen, die Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn, und
Nr. 16 und 17 Effretikon-Otelfingen, Wettingen-Suhr, Westsektion der Nationalbahn, oder

III. daß Linien kein abgeschlossenes Objekt bilden, wie

Nr. 4 Dielsdorf-Niederweningen und
Nr. 21 Feuerthalen-Schaffhausen.

Der Zusammenzug der konzessionsmäßigen Teilstrecken der frühern Nationalbahn auf Schweizergebiet ist am Platze, weil die von der Nordostbahn dafür bezahlten Pauschalsummen nicht zweckmäßig auf die einzelnen Linien verlegt werden könnten. Die Zusammenfassung der übrigen Linien steht jedoch mit den Bestimmungen der Konzessionen nicht im Einklang. Wenn die Bahngesellschaft auf den Grundsatz der sektionsweisen Wertermittlung eintritt, dann soll sie auch die Nachweise leisten, wie sie durch die Konzessionen bedingt sind, damit der Bund in seinem Verfügungsrechte nicht beschränkt ist. Im besondern ist es nicht zulässig, den Ertrag und den Anlagewert des auf badischem Gebiete gelegenen Teilstückes Ramsen-Singen (6312 m.) mit den anschließenden schweizerischen Nordostbahnstrecken gemeinsam nachzuweisen, da der Rückkauf jenes Bahnstückes der badischen Regierung vorbehalten ist und dessen Erwerbung durch den Bund nur auf vorherige Vereinbarung mit derselben stattfinden kann.

Verteilung der Betriebseinnahmen.

a. Personen-, Gepäck- und Tierverkehr.

Die Bahndirektion giebt an, diese Einnahmen pro 1894 für die einzelnen Routen und Relationen sachgemäß ermittelt und hernach kilometrisch auf die beteiligten Sektionen verlegt zu haben.

Wenn es sich heute um eine ziffernmäßige Prüfung der Rechnungen handelte, so müßte die Richtigkeit dieses Verfahrens an Hand der Verkehrsausweise erst noch näher untersucht werden. Für die Jahre 1888—1893 und 1895 wurde dieses an sich zulässige Prinzip nicht mehr beobachtet. Die Bahngesellschaft beschränkte sich darauf, die aus dem Verkehr pro 1894 für jede Sektion gefundene „Einnahmenquote per Personenkilometer“ proportional auf die Verkehrsmengen der andern Jahre zu übertragen und die Sektionseinnahmen auf dieser Basis zu konstruieren. Es ist also in der Repartition für die 7 Jahre auf die von den Reisenden benutzten Wagenklassen, auf die verschiedenen Taxen für einfache Fahrt und für Hin- und Rückfahrt, auf die ermäßigten Fahrtaxen u. s. w. keine Rücksicht mehr genommen worden. Damit sind die Erhebungen durch ein schätzungsweises Verfahren ersetzt, welches den wirklichen Verhältnissen nicht entspricht, und zwar aus folgenden Gründen:

Wie die Durchschnittseinnahme auf dem Gesamtnetz von Jahr zu Jahr variiert, so geschieht dies auch auf den einzelnen Bahnlagen. Die Schwankung wird aber nicht auf allen Sektionen die gleiche sein, da die Einflüsse, welche sich auf den Personentransport und die Klassenbenützung geltend machen, nach Ort und Zeit verschieden sein können, und zwar durch lokale Verkehrsentwicklungen (Arbeitertransporte), durch Fahrplanänderungen, durch Eröffnung neuer Linien im Verkehrsgebiete, durch Feste, Ausstellungen, Truppenzusammenzüge und Pilgerfahrten, durch Witterungseinflüsse auf den Touristenverkehr und dergleichen. Das ganze Netz erzielte pro 1889 die Maximaleinnahme von 4,46 Cts. per Personenkilometer und pro 1894 die Mindesteinnahme von 4,25 Cts. Auf der Bützbergbahn zeigt das Jahr 1893 den kleinsten Durchschnittsertrag von 5,00 Cts. und das Jahr 1889 den Höchstansatz mit 5,41 Cts. per Personenkilometer. Die letztere Differenz von 0,41 Cts. ist nun scheinbar unbedeutend, wenn dieselbe aber auf die pro 1893 auf der Bützbergbahn gefahrenen 18,840,924 Personenkilometer übertragen wird, so bewirkt sie für dieses Jahr eine Mehreinnahme von Fr. 77,247. 79. Dieses eine Beispiel legt das Unzulängliche einer proportionalen Einnahmenteilung hinreichend dar.

Sodann ist aus den Ausweisen der Nordostbahn nicht ersichtlich, wie die sogenannten Gemeinschaftsverkehre repartiert worden sind; wir verweisen diesfalls z. B. auf den ganz bedeutenden Gotthardgemeinschaftsverkehr mit der Centralbahn. Welchen Linien ist derselbe gutgeschrieben worden?

Ferner ist folgendes specielle Verhältnis hervorzuheben, welches zwar, weil nur auf ein einzelnes Jahr bezüglich, für die zehnjährige Rechnungsperiode numerisch nicht sehr tief greift, allein doch die Willkürlichkeit des Rechnungsverfahrens der Nordostbahn deutlich illustriert. Es ist der durch die Pariser Weltausstellung im Jahre 1889 der Linie Buchs-Ziegelbrücke-Zürich-Brugg-Basel zugeführte ganz ausnahmsweise Personentransit. Derselbe ist nach der Statistik der Bötzbahn auf mindestens 12,000 Personen anzuschlagen, die ganz überwiegend die I. und II. Klasse benutzten, woraus sich erklärt, daß auf der Bötzbahn der kilometrische Durchschnittsertrag jedes Reisenden sich im Jahre 1889 um 0,17 Cts. steigerte. Eine gleiche Steigerung trat natürlich auch auf der Strecke Ziegelbrücke-Zürich-Brugg ein, kommt aber in den sektionsweisen Ertragsrechnungen der linksufrigen Zürichseebahn und des Stamminetzes, wozu Zürich-Brugg gehört, nicht zum Ausdruck. Sie verschwindet in den Gesamttransporteinnahmen der Nordostbahn und wird auf alle Sektionen nach den 1894er Verhältniszahlen verteilt, während die dafür erlaufenen Transportkosten allein von Ziegelbrücke-Zürich-Brugg getragen wurden. Daß der Fehler nicht ohne Bedeutung ist, erhellt daraus, daß die Erhöhung des personen-kilometrischen Ertrages auf der Bötzbahn um die obgenannten 0,17 Cts. auf deren Verkehr von 1889 eine Mehreinnahme von rund Fr. 40,000 ergab.

Sehr anschaulich tritt die Oberflächlichkeit der Einnahmenteilung für den Gepäck- und Tierverkehr der Jahre 1888—1893 und 1895 zu Tage. Da der Bahnunternehmung für diese Verkehrsarten keine Angaben zur Verfügung standen, die auf die Verkehrsstärke der einzelnen Linie oder Sektion schließen ließen, wurden diese Einnahmen kurzweg pro rata der in jedem Jahr gefahrenen Personenkilometer auf die Sektionen repartiert, als ob die Tiertransporte vom Verkehr der Reisenden abhängig wären. Diese Rechnungsmethode beweist, daß auf zutreffende Resultate nicht sehr gehalten wurde. Die Sache ist an sich nicht bedeutungslos, da die jährlichen Einnahmen auf Gepäck und Tieren, wenn sie auch nur circa 5% auf den Gesamttransport-Einnahmen erreichen, doch den Betrag von Fr. 800,000—1,100,000 ausmachen. Mögen auch die Gepäckabfertigungen mit der Personenbeförderung in einiger Beziehung stehen, so ist doch zu beachten, daß die erstern in großem Maße auf den Haupt- und Touristenstrecken vorkommen und auf den Nebenlinien weniger bedeutend sind. Ganz andere Faktoren sind für die Tiertransporte maßgebend. Auf dieselben wirken die landwirtschaftlichen Verhältnisse, die Zolltarife,

die Viehseuchenmaßregeln, die ausländischen Märkte und dergleichen ein, so daß die Haupttransportrichtung von Anlaß zu Anlaß ändern kann. Eine personenkilometrische Einnahmenteilung ist entschieden nicht gerechtfertigt, schon mit Rücksicht auf die periodischen Schafftransporte, welche über den Arlberg kommen und nach Paris gehen und von der Nordostbahn in kompletten Zügen über die linksufrige Zürichseebahn und die Bötzberrgbahn geführt werden.

b. Güterverkehr.

Die Güterfrachten zerlegen sich in

Expeditionsgebühren für die Manipulationen auf den Stationen und in

Streckentaxen, welche die Vergütung für die Fortbewegung der Waren bilden.

Die Expeditionsgebühren für den internen Verkehr auf der Nordostbahn sind auf kurze Distanzen billiger, als für den Fernverkehr. Es bestehen drei Taxstufen: die erste für 1—20 km., die zweite für 21—29 km., mit Erhöhung von km. zu km., und die dritte für 30 km. und darüber. Die Bahndirektion hat auf diese Tarifbildung in der Ausscheidung der Taxen nur zum Teil Rücksicht genommen, indem sie die Transporte auf dem 21. bis 25. km. der zweiten, diejenigen auf 26—30 km. der dritten Taxstufe zuteilen ließ, mit der Bemerkung, daß sich die Verkehrsmengen in diesen beiden Distanzstufen annähernd die Wage halten. Diese Repartition ist der Wirklichkeit nicht entsprechend und deshalb nicht gutzuheißen.

Im direkten Verkehr mit andern Bahnen sind die Expeditionsgebühren auf alle Distanzen gleich. Nach den Erläuterungen der Bahngesellschaft hat deren Ermittlung stationsweise, unter Berücksichtigung der einzelnen Gütertarifklassen, stattgefunden, so daß demnach die Verteilung auf die Sektionen wenigstens pro 1894 eine reelle wäre. Für die übrigen Jahre ist aber diese effektive Ausscheidung nicht mehr durchgeführt; an deren Stelle ist die summarische Teilung auf Grund der Tonnenkilometer getreten, welches Verfahren durchaus ungenau ist.

Nicht besser verhält es sich mit der Teilung der Streckentaxen, welche den Mehrteil der Güterfrachten ausmachen. Es sind auch diese ohne Rücksicht auf die wirklichen Ergebnisse per Klasse, im Verhältnis der für jede Sektion ausgewiesenen Gütertonnenkilometer, repartiert worden, und zwar auch für das Jahr 1894. Dieser Modus ist nun allerdings ein möglichst einfacher, dafür

aber auch ein viel zu summarischer und für eine gewissenhafte Ausecheidung ein durchaus verwerflicher. Es ist bekannt, daß jede Bahnlinie mit Bezug auf die Warentransporte einen eigenen Charakter hat und demnach die Durchschnittseinnahme per Tonnenkilometer von Sektion zu Sektion anders ist. Auf einzelnen Routen werden mehr Rohgüter in ganzen Wagenladungen, wie Steine, Kohlen, Holz, Eisen etc., auf andern mehr landwirtschaftliche Erzeugnisse, als Getreide, Heu, Torf und Obst, gefahren; in industriellen Gebieten sind die Specialartikel und der Stückgutverkehr vorherrschend. Je nach dem innern Wert einer Ware differiert auch die Transporttaxe für dieselbe. Die letztere beträgt auf der Nordostbahn per t. und km. für Eilgut 34 Cts. und für Stückgüter zur gewöhnlichen Fracht 17, resp. 13,₅ Cts.; für den Wagenladungsverkehr ermäßigen sich diese Taxen bis auf 4,₂ Cts.; bei Abfertigung zu Ausnahmetarifen gehen die Ansätze noch tiefer. Hieraus erhellt deutlich, daß ein Teilungsverfahren nach Durchschnittssätzen keine annehmbaren Resultate liefert. Es ist auch klar, daß auf Grund solcher summarisch aufgestellten Berechnungen für das Jahr 1894 auf keinen Fall die Prozentzahlen für die andern 7 Jahre abgeleitet werden dürfen. Die Nordostbahn hat aber auch hierin keinen Anstand gefunden und die ungenauen Ergebnisse des einen Jahres zur Bestimmung der Sektionsanteile in den übrigen Jahren benutzt. Auch für den Fall, daß die Streckenfrachten pro 1894 effektiv per Sektion bestimmt worden wären, könnte eine verhältnismäßige Anwendung der Einnahmen auf andere Jahre nicht angehen, denn die Art der beförderten Güter bleibt auf der einen Linie nicht Jahr für Jahr dieselbe. Je nach dem Stand der Landwirtschaft und der Industrie, der kommerziellen Beziehungen, der Warenmärkte, der Bauhätigkeit etc. werden in den Transporten Änderungen vorkommen. Es ist zu erinnern an die Differenzen im Getreide-, Obst- und Weintransport, sowie an die Zollkämpfe mit Italien und Frankreich, welche den Verkehr mit Österreich-Ungarn begünstigten. So fanden im Jahre 1888 ganz bedeutende Getreide- und Weinimporte aus Österreich-Ungarn statt, welche später zurückblieben. Die namhaften Holztransporte aus Österreich nach Frankreich während der Jahre 1888/91 fielen von 1892 an weg. Da Getreide und Holz zu sehr niedrigen Taxen befördert wurden, zum Teil unter 3 Cts. per tkm., wirkten diese Transporte ungünstig auf den tonnenkilometrischen Ertrag der beteiligten Linien, aber nur dieser, während die Nordostbahn gleichmäßige Verteilung für alle Linien vornimmt. Zum Beweise sei angeführt, daß auf der Linie Zürich-Zug-Luzern pro 1888 eine

Einnahme von 9,30 Cts. und 4 Jahre später, anno 1891, nur eine solche von 8,88 Cts. per tkm. sich ergab. Die unbedeutende Differenz von 0,47 Cts. entspricht auf den pro 1891 für diese Strecke ausgewiesenen 12,597,683 tkm. einer Einnahmenverminderung von Fr. 59,209. 11, die für die 67 km. lange Linie als bedeutend angesehen werden muß. Noch größere Wirkungen zeigen die Differenzen bei der Bötzberrbahn. Dort steht die Einnahme per Gütertonnenkilometer pro 1891 auf 6,88 Cts. und pro 1895 auf 7,25 Cts.; Differenz 0,37 Cts. oder auf 31,727,202 tkm. pro 1895 Fr. 117,390. 65. Im Transitverkehr, namentlich auf den internationalen Transporten zwischen Österreich-Ungarn und Frankreich, und umgekehrt, und auf den Sendungen zwischen Nord und Süd sind die Variationen auf der Tonnenkilometer-Einnahme noch erheblicher, da bestimmte Waren nur periodisch zum Transport gelangen und die Tarifsätze durch die Konkurrenzlinien stark beeinflusst sind. Die Statistik bezeugt auch die Thatsache, daß in einem zusammenhängenden Verkehrsgebiete auf den einzelnen Linien, bei gleicher oder nur unwesentlich veränderter Taxbasis, doch per tkm. nicht die gleichen Einnahmen erzielt werden. So betragen die Einnahmen per tkm. in Cts. bei:

	1894.	1895.
Aargauische Südbahn	5,61	5,71
Bötzberrbahn	6,94	7,25
Centralbahn	8,47	8,48
Nordostbahn	9,18	9,25
Vereinigte Schweizerbahnen	10,12	9,89
Emmenthalbahn	12,77	13,13
Töbthalbahn	16,27	15,84

Die Nebenlinien stehen demnach in der Durchschnittseinnahme höher und zwar offenbar deshalb, weil hier die billigen Massen- und Transitgüter nicht überwiegend sind. Es ist auch zweifellos, daß in Wirklichkeit auf den Seitenlinien Glarus-Linthal, Effretikon-Hinweil, Sulgen-Götsau etc. nicht die gleiche Einnahme per tkm. erzielt wird, wie auf den Haupttrouten Romanshorn-Zürich-Aarau und Zürich-Zug-Luzern. Angesichts der von der Nordostbahn befolgten Art und Weise der Güterfrachten-Repatriation ist die Behauptung gerechtfertigt, die Sekundärlinien seien in den Einnahmen verkürzt worden, weil die Durchschnittsquote für diese zu niedrig ist. Eine solche Benachteiligung der Nebenlinien bedeutet aber, wie schon angedeutet, eine künstliche Erhöhung des Reinertrages — und damit der Rückkaufsentschädigung — der Hauptlinien.

Die Bahngesellschaft sucht das proportionale Rechnungsverfahren damit zu rechtfertigen, daß das Bahnnetz von 1888—1894 dasselbe geblieben sei und auch außerhalb desselben keine so belangreichen Änderungen stattgefunden, welche einen Einfluß auf den Charakter des Verkehrs gehabt hätten. Dem ist entgegenzuhalten, daß doch einige einflußreiche Modifikationen eingetreten sind. Anno 1892 wurde Koblenz-Stein eröffnet und dadurch eine neue direkte Zugverbindung zwischen Basel und Winterthur und weiter geschaffen; im Jahr 1894 kam die rechtsufrige Zürichseebahn in Betrieb, welche die Linie am andern Ufer im Transitverkehr entlastet und derselben auch eine Menge Specialtransporte, die früher mit Trajektschiffen über den See vermittelt wurden, abgenommen hat. In die Jahre 1894/1895 fällt die Eröffnung von Eitzweilen-Schaffhausen. Außerhalb des eigenen Netzes bestehen seit 1891 die Südostbahn und seit 1892 die Sihlthalbahn. Die beiden Unternehmungen liegen im Verkehrsgebiete der Nordostbahn, so daß durch dieselben nicht nur eine quantitative Beeinflussung der Transporte auf den benachbarten Linien der Nordostbahn, sondern zum Teil auch eine Verschiebung im Charakter des Personen- und Güterverkehrs bestimmt anzunehmen ist.

Noch wichtiger als beim Personenverkehr ist beim Güterverkehr die Verlegung der Einnahmen aus den Gemeinschaftsverkehren auf die einzelnen Strecken. Neben dem Gotthardverkehr fallen in Betracht die Verkehrsteilungen für die Transporte nach den Vereinigten Schweizerbahnen, nach Österreich-Ungarn mit den Instradierungen via Romanshorn, Buchs und St. Margrethen mit den verschiedensten Unterabteilungen. Die Ausweise leisten keinerlei Garantie dafür, daß in diesen komplizierten Verhältnissen die einzelnen Strecken den Thatsachen entsprechend berücksichtigt worden seien.

Nach dem Vertrage mit der Centralbahn vom 2. Februar 1870 über die Gemeinschaftlichkeit des internationalen Transits nach und von der Gotthardbahn erhält nämlich die Nordostbahn von ersterer sehr namhafte Ausgleichszahlungen, hinsichtlich deren Verrechnung Ungewißheit besteht. Es ist möglich, daß sie ganz zu gunsten des Stammnetzes verrechnet wurden, der Linie Zürich-Zug-Luzern also davon nichts gutgeschrieben ist, mit Rücksicht darauf, daß diese, als sie noch eine separate Unternehmung bildete, an den von der Nordostbahn übernommenen Teil der Gotthard-convention nichts beitrug. Die Berechtigung einer derartigen Verrechnung für den Rückkauf könnte aber angefochten werden, da in die Abrechnungen mit der Centralbahn über den Gotthard-

gemeinschaftsverkehr die bezüglichen Einnahmen von Zürich-Zug-Luzern miteingestellt sind. Eventuell könnte somit die nachträgliche Zuschuldung einer Quote der Centralbahnzahlungen an letztere Linie verlangt werden, da sich der Ertragswert des Stammnetzes dadurch vermindert, ohne daß ein entsprechender Betrag für die Linie Zürich-Zug-Luzern mehr zu bezahlen wäre. Denn diese ist ja mit Thalweil-Zug noch Jahrzehnte lang gar nicht rückkäuflich, und zudem ist, wenigstens in näherer Zeit, eine volle Verzinsung des vereinigten Baukapitals beider Linien kaum zu erwarten.

Ein anderes Verhältnis, welches durch die Rechnungen der Nordostbahn nicht klargelegt ist, bieten die Gemeinschaften, welche für den österreichisch-ungarisch-schweizerischen Güterverkehr via Arlberg und Lindau, ferner für den österreichisch-ungarisch-französischen Güterverkehr via Arlberg und Lindau-Delle und die übrigen süddeutschen Routen bestehen. In diesen Gemeinschaften erhalten die transportierenden Routen eine ganz mäßige Transportvergütung für die von ihnen beförderten Güter und werden die restierenden Reinerträge auf alle als transportberechtigt anerkannten Routen, ohne Rücksicht auf die Menge der geleisteten Transporte, nach gewissen Prozentsätzen mittelst besonderer Abrechnungen verlegt. Nun ist die Frage, ob diese Verlegung auch für die beteiligten Nordostbahnsektionen nach dem aus den Teilungsstipulationen sich ergebenden Maß ihrer Anteilberechtigung korrekt durchgeführt ist. Die Zuwendung an das Stammnetz könnte namentlich zufolge des Umstandes, daß seine Transporteinnahmen nicht selbständig ermittelt, sondern ihm einfach alle nicht für die anderen Sektionen ausgeschiedenen Einnahmen gutgeschrieben wurden, zu hoch ausgefallen sein. Da hierbei sehr große Verkehrsmengen und Transporteinnahmen in Betracht kommen, sind die Ertragsrechnungen in dieser Hinsicht zu berichtigen.

Wie bereits bemerkt, wurden die Transporteinnahmen der Sektionen in den Jahren 1888 bis 1893 nicht direkt aus den Verkehrsabrechnungen ermittelt, wie für 1894 und nachträglich auch für 1895 geschah. Vielmehr ging man dabei von den für 1894 gewonnenen kilometrischen Erträgen per Reisenden und Gütertonne aus, stellte das prozentuale Verhältnis fest zwischen diesen Erträgen für das Gesamtnetz im Jahre 1894 und in den einzelnen Jahren 1888/93, leitete aus den für 1894 gewonnenen Sektionserträgen die personen- und tonnenkilometrischen Sektionserträge der vorherigen Jahre nach den für das Gesamtnetz gefundenen Verhältniszahlen ab und konstruierte schließlich die Transporteinnahmen der Sektionen, indem die für dieselben ge-

wonnenen kilometrischen Einheitssätze mit der Zahl der in den einzelnen Jahren über jede Sektion gelaufenen Personen- und Tonnenkilometer multipliziert wurden. Auch für 1896 wurde in den nachträglich eingereichten Rechnungen dieses abkürzende Verfahren teilweise befolgt. Im Bericht vom 4. Mai 1897 hat das Departement die Momente schon zusammengestellt, wegen deren die in solcher Weise gewonnenen Einnahmeziffern einer ausreichenden Zuverlässigkeit ermangeln und anzunehmen ist, daß insbesondere diejenigen des Stammnetzes allzu hoch angesetzt und die Transporteinnahmen der Nebenlinien verkürzt seien. Die Nordostbahn meint dies zwar dadurch widerlegen zu können, daß die von ihr nachträglich für 1895 nach der 1894er Methode direkt berechneten Einnahmen von den zuerst nach dem abgekürzten Verfahren ermittelten nur unwesentlich differieren. Ganz unerheblich sind jedoch die Differenzen nicht, da sie z. B. bei Winterthur-Bülach-Koblentz $2\frac{1}{2}$ %, bei Sulgen-Gößau 3 % und bei Örlikon-Bülach-Niederweningen 6 % betragen. Hierzu kommt, daß speciell in den Jahren 1894 und 1895 die Verhältnisse, welche auf die kilometrischen Durchschnittseinnahmen einwirkten, in der That keine großen Änderungen erlitten, wie dies von der Nordostbahn, aber mit Unrecht, für die ganze Zeit seit 1880 behauptet wird.

Ferner ist aus den Rechnungen der Nordostbahn nicht ersichtlich, wie die Verkehrsquantitäten zwischen den bestehenden Parallellinien verteilt worden sind, ob einfach nach den in den Tarifen vorgesehenen oder nach den wirklich durchgeführten Instradierungen. Das letztere ist allein richtig, da hiervon ein großer Teil der Betriebsausgaben abhängt.

An der von der Bahnverwaltung durchgeführten Teilung auf Grund von Personenkm. und Gütertonnenkm. haftet an und für sich noch der wesentliche Mangel, daß diese Kilometer-Einheiten für die vorliegende Arbeit auf Grund der Statistik über die Verkehrsdichtigkeit linien- und sektionsweise neu ermittelt worden sind und deren Total mit den frühern Erhebungen für den Geschäftsbericht und die offizielle Eisenbahnstatistik nicht übereinstimmt. Es betragen beispielsweise im Jahr 1894:

	Die Personenkm.	Die Güter-tkm.
Laut Statistik	207,459,114	120,684,793
Laut der Ertragsrechnung .	202,381,550	118,870,580
Differenzen	5,077,564	1,814,213

Nachdem aus den vorstehenden Ausführungen zur Genüge hervorgeht, daß die gewählte Verteilung der Personen-, Gepäck-,

Tier- und Gütereinnahmen auf Richtigkeit keinen Anspruch erheben kann, gehen wir über zur Charakterisierung der

Verteilung der Betriebsausgaben.

Die Repartition der Betriebsausgaben kann ebensowenig Anspruch auf Genauigkeit erheben, als diejenige der Einnahmen. Zu etwelcher Rechtfertigung der Rechnungsstellerin mag hier zugestanden werden, daß für viele Ausgabenrubriken ein richtiges, unanfechtbares Teilungsverfahren nur schwer oder auch gar nicht zu finden ist, während für die Zergliederung der Einnahmen die absolute Basis nach allen Richtungen vorliegt.

Die Ausgaben sind nur, soweit sie auf die Oberbaumaterial-Erneuerung Bezug haben, für alle Jahrgänge und Sektionen effektiv ermittelt. Im übrigen wurde versucht, die Ausgaben pro 1894 für jede Sektion zu erheben, und von den für dieses Jahr erhaltenen Verhältnisziffern ist dann die Repartition der übrigen sieben Jahre abhängig gemacht worden. Das Unstatthafte und Oberflächliche dieses Vorgehens brauchen wir nicht erst nachzuweisen. Greifen wir als Beispiel nur die Ausgaben für den Unterhalt der Bahnanlagen heraus. Dieselben schwanken in der Rechnungsperiode 1888 bis 1895 zwischen Fr. 650,000 bis 970,000 per Jahr. Die Aufwendungen zu Lasten der einzelnen Sektionen bleiben aber nicht durch alle Jahre proportional, denn je nachdem die Bahnanlagen auf einer Linie neuer oder solider erstellt sind, differieren die Unterhaltskosten im Laufe der Zeit. Es vermag auch der Zustand von einzelnen Objekten, als Tunnel, Mauern, Brücken etc., die normalen Unterhaltungskosten wesentlich zu verschieben. Dazu kommen die sich ändernden Einflüsse des Verkehrs und der Witterung, die Qualität des verwendeten Materials u. dgl. Die mitbestimmenden Faktoren sind also nicht unbekannt.

Die Kosten der Allgemeinen Verwaltung, jährlich etwa eine halbe Million Franken betragend, sind pro rata der Brutto-Einnahmen verteilt. Grundsätzlich wäre dieser Modus zu bestreiten, indem in erster Linie die Aufwendungen für den Betrieb die allgemeinen Kosten bestimmen helfen und weniger die Transport-Einnahmen, da die letztern nur indirekt mit den Betriebsleistungen zusammenhängen. Weil aber bei dieser Ausscheidung die Hauptsektionen mit großen Einnahmen auch in höherem Verhältnis an den Verwaltungskosten participieren, gehen wir über diesen Punkt hinweg.

Wir übergehen auch den Titel Expeditions- und Zugsdienst, obwohl wir auch da zu den pro rata-Verteilungen Bemerkungen zu machen hätten.

Fahrdienst. Der größte und nach keiner Richtung zu rechtfertigende Mißgriff besteht in dieser Rubrik mit Bezug auf die Teilung der sehr bedeutenden Kosten für Materialverbrauch der Lokomotiven. Pro 1894 sind es Fr. 1,779,084. 15. Diese Ausgabe ist ohne jede weitere Rücksicht per Lokomotivkilometer der einzelnen Sektion belastet worden, was als unzulässig bezeichnet werden muß. Wenn die Eigentümer der Sektionen den Bahnbetrieb unter solchen Bedingungen einer Betriebsverwaltung übertragen sollten, dann wäre auf ein Einverständnis sicher nicht zu rechnen, weil die Nebenlinien sich gegen eine gleich hohe Belastung, wie für die Hauptlinien, mit Recht auflehnen würden. Für den Verbrauch von Brenn- und Schmiermaterial kommen doch entschieden auch die Verhältnisse der Lokomotive und ihre Arbeitsleistungen in Betracht. Eine zweiachsige Maschine von 25 t. Dienstgewicht wird mit weniger Material auskommen, als eine große Type von 65,5 t. und 5—7 Achsen. Zu dieser äußern Verschiedenheit treten noch die Eigentümlichkeiten mit Bezug auf den Bau der Maschine (Heizfläche, Cylinder, Adhäsionsvermögen etc.). Die durchschnittliche Zusammensetzung der Züge differiert zwischen 8 bis 12 Achsen der Nebenlinien und 23 bis 30 Achsen der Hauptlinien, oder in Bezug auf die per Zugkilometer beförderte Gesamtlast zwischen 60 bis 90 t. und 160 bis 215 t. Auf die Kosten des Brennmaterialverbrauches sind ferner die kürzern oder weitern Entfernungen vom Kohlenbezugsgebiet, d. h. die Kohlonfrachten und ebenso die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der betreffenden Bahn, sowie die Zeitintervalle, in denen die Lokomotive ohne Fahrleistung im Feuer ist, von Einfluß. Wenn daher Sekundärbahnen, wie Sulgen-Gößau, Effretikon-Hinweil und andere, mit den Durchschnittskosten für Materialverbrauch belastet werden, so ergibt sich für dieselben eine nicht gerechtfertigte Ausgabensteigerung, während andererseits die Linien mit vollem Verkehr zu billig wegkommen.

Gegen die Verlegung der Unterhalts- und Erneuerungskosten von Lokomotiven und Wagen auf Grund von Lokomotiv- und Wagenachskilometern lassen sich ähnliche Einwendungen erheben. Eine Bahnlinie mit geringem Verkehr, auf der die auf wenige Fahrzeuge beschränkten Züge mit einer leichten zweiachsigen Maschine geführt werden, hat doch offenbar nicht für ein gleiches Maß von Erneuerungs- und Reparaturkosten für Lokomo-

tiven aufzukommen, wie die Stammlinien, auf denen siebenachsige und bis zum Maximum belastete Lokomotiven verkehren.

Auch bei der Teilung der Unkosten für Personen- und Gepäckwagen sind neben den Achskilometerleistungen noch weiter mitbestimmend: die Beschaffenheit und der Erstellungswert der Wagen. Auf Schnellzugs- und Touristenlinien laufen Personenwagen mit einem Gewicht bis auf 17 t. im ganzen oder 666 kg. per Sitzplatz; zur Bodienung des Lokalverkehrs sind dagegen Fahrzeuge vorhanden, deren Gesamtgewicht unter 8 t. steht und bei welchen auf den Sitzplatz nur noch ein Wagengewicht von 144 kg. sich ergibt.

Anders sind die Erneuerungs- und Unterhaltskosten für die Güterwagen in Teilung gebracht; dieselben sind auf Grund der Versandgüter-Quantitäten den Sektionen belastet worden. Hier haben wir zu erwähnen, daß eine Sektion, so gut wie eine einzelne Station, einen überwiegenden Güterversand oder aber größere Quantitäten im Empfang haben kann. Dem Geschäftsbericht von 1895 entnehmen wir zum Beweise folgende Beispiele:

Station Steinmaur:	Güterversand	51,517 t.,	Empfang	751 t.;
„ Eglisau:	„	3,391 t.,	„	30,960 t.

Wenn nun auf einer Sektion der Güterempfang überwiegt und die größere Transporteinnahme auf dieser Verkehrsrichtung erzielt wird, oder wenn der Transitverkehr auf einer Route vorherrschend ist, so participieren diese Linien nicht genügend an den Wagenunterhaltungskosten. So ist es möglich, daß auch in dieser Rubrik die untergeordneten Teile des Netzes die schwerste Belastung erhalten haben.

Wir berühren noch den Titel V, Verschiedene Ausgaben. Die Bahndirektion erklärt, es seien die Kapitalzinse und die Betriebs- und Unterhaltungskosten für gemeinschaftliche Bahnhöfe und Bahnstrecken im Verhältnis der ein- und ausgeführten Wagenachsen auf die mitbenützenden Sektionen verteilt worden. Die für die supponierte Eigentümerin der Gemeinschaftsobjekte entstehenden Vergütungen sind dieser dann als verschiedene Einnahmen (Kapitel III) verrechnet.

Für uns entsteht nun zunächst die Frage, ob die Erstellungskosten der Gemeinschaftsobjekte, z. B. für die Bahnhöfe in Zürich und Winterthur, hinsichtlich Expropriation, Unterbau, Oberbau, Hochbau, Bauzinse, Verwaltung und Bauleitung, Wertabschreibungen etc. nach sachgemäßen Grundlagen aufgesucht wurden, oder ob die Wertbestimmungen nur auf Schätzung beruhen. Ausweise liegen nicht vor, so daß eine genaue Orientierung sich nur

aus den Akten der Bahngesellschaft machen lassen wird. Zu solchen Erhebungen besteht aber vorderhand noch kein Anlaß.

Die Pacht- und Mietzinse für fremdes Rollmaterial, welches auf dem Netz der Nordostbahn zirkuliert hat, sind im Verhältnis der Gesamtwagenachskilometer jeder Sektion repartiert. Im Jahr 1894 erreichte dieser Posten Fr. 865,953. 66. In dieser Sache fällt in Betracht, daß fremde Personen- und Gepäckwagen hauptsächlich nur auf den für den Durchgangsverkehr bestimmten Routen laufen. Seitenlinien, welche ausschließlich mit eigenem Material bedient werden, haben demnach an diese Mietenschädigungen nicht beizutragen. Mit Bezug auf die Güterwagen liegen die Verhältnisse, infolge der vereinbarten beliebigen Verwendung derselben auf dem Netze der Verbandsbahnen, etwas anders. Allein es besteht auch hierin ein ungleicher Maßstab, weil es unstatthaft ist, die Leistungen der Personenwagen mit den Mietkosten für Güterwagen in Beziehung zu bringen. Außerdem ist noch von Bedeutung, daß pro 1894 von den 87,215,563 Lastwagenachskilometern der Nordostbahn cirka 38 % von ausländischen Güterwagen herühren. Diese Wagen zirkulieren nun nicht in gleichem Grade auf den einzelnen Sektionen, sondern sie laufen nach gewissen Stationen und führen zumeist Specialartikel, wie Getreide, Kohlen und dergleichen, oder sie passieren die Haupttrouten als Transit-sendungen. Angesichts dieser mehr einseitigen Wagenbenutzung ist es wieder unbillig, die Sektionen auf gleichem Fuße an den Kosten für ausländische Wagen zu beteiligen.

Im allgemeinen muß noch hervorgehoben werden, daß bei der Ermittlung der sektionsweisen Betreffnisse für das Stamminnetz (Sektion 1) besondere Berechnungen unterlassen wurden; diesem Teile der Bahn wurden einfach die Restbeträge zugeschrieben, welche nach Feststellung der auf die Sektionen 2—14 entfallenden Einnahmen und Ausgaben verblieben. Wir halten dafür, daß die Repartition mehr Gewähr für Zuverlässigkeit geboten hätte, wenn die Erhebungen nach gleichen Grundsätzen auch für die Hauptsektion erfolgt wären. Die Zuteilung von Restbeträgen war allerdings einfacher und die Übereinstimmung der Sektionsrechnungen mit den Gesamtergebnissen auch dann zu finden, wenn sich in der Berechnung der übrigen Sektionsresultate Fehler eingeschlichen hatten.

Damit schließen wir unsere Kritik über das von der Nordostbahn befolgte Teilungsverfahren für die Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben.

Betreffend die

Repartition des Anlagekapitals

bemerkt das Schreiben der Nordostbahn, daß die Kosten der festen Bahnanlagen und des Mobiliars und der Gerätschaften auf die Sektionen effektiv verteilt seien. Für das Rollmaterial geschah die Kostenverlegung nach Maßgabe der nach Sektionen konstatierten Verhältniszahlen, also für Lokomotiven auf Grund der Lokomotivkilometer, für Personen- und Gepäckwagen nach den von jeder Gattung geleisteten Achsenkilometern und für Güterwagen pro rata der Versandgüter-Quantitäten. Die vorliegenden Tabellen sind in diesem Sinne verfaßt. Wir haben nun zu erwähnen, daß eine sachgemäße Prüfung der sektionsweisen Anlagekosten sich nicht ohne Vergleichung der bei der Gesellschaft liegenden Ausgabenbelege wird thun lassen. Wir hielten die nähern Untersuchungen über diesen Teil der Vorlage vorerst nicht für nötig, indem die Ertragsrechnungen doch nicht auf reeller und annehmbarer Basis aufgestellt sind. Als ungenügend erweist sich die Repartition des Rollmaterials. Wenn der Bund vom Rückkauf einzelner Linien thatsächlich Gebrauch machen wollte, so wäre ihm mit der bloßen Zusage eines Wertanteils am Rollmaterial nicht gedient, sondern es müßte die Abgabe der für die Betriebsbesorgung wirklich nötigen und passenden Fahrzeuge erfolgen. Auch nicht abgeklärt ist die Frage betreffend die Ausscheidung des Mobiliars und der Gerätschaften der allgemeinen Verwaltung.

Auf einen andern Teil der Vorlage, betitelt:

Reinertrag des gewinnberechtigten Aktienkapitals,

auf Grund dessen ein Teil der Presse den Aktionären die günstigsten Liquidationsbetreffnisse in Aussicht gestellt hat, haben wir weiter nicht einzutreten, da es sich gemäß den Konzessionen nur darum handelt, zu ermitteln, welchen Ertrag ein Unternehmen überhaupt, mit Rücksicht auf das gesamte beteiligte Baukapital, abgeworfen hat, und nicht um die Frage, welcher Gewinn sich für die Aktien ergebe. Hieraus ergibt sich auch, daß die bezahlten Obligationenzinse nicht einen Bestandteil der vom Bunde aufgestellten Ertragsrechnung bilden, sondern daß diese Ausgabe nur als eine Verwendung aus dem Reinertrag zu gelten hat.

Zur Veranschaulichung der Wirkung, welche die von der Nordostbahn ermittelten Resultate auf einen sektionsweisen Rück-

kauf ausüben würden, haben wir die Erträgnisse für jedes einzelne Konzessionsobjekt und den 25fachen Wert hiervon, sowie auch die Anlagekosten, gemäß der Bilanz auf Ende 1895, zusammengestellt. Die sich ergebende Rückkaufssumme beträgt für die im Betrieb stehenden Linien Fr. 307,366,431; sie übersteigt die Gesamtanlagekosten derselben um Fr. 85,868,458 und den kapitalisierten Reinertrag um Fr. 55,297,031. Zu obiger Summe sind noch die bis Ende 1895 gemachten Ausgaben von Fr. 7,812,908 zu rechnen für die im Bau befindlichen Linien Eglisau-Schaffhausen und Thalweilzug. Abzüge für materiellen Minderwert der Anlagen und Belastungen der Ertragsrechnung für Verluste, für ungenügende Einlagen in den Erneuerungsfonds u. s. w., wie wir sie in unsern Rückkaufsberechnungen vorgesehen haben, sind in der Aufstellung der Nordostbahn nicht berücksichtigt.

Die Nordostbahn schreibt in ihrem Begleitbriefe vom 28. Dezember 1896: „Die Ihnen übermittelten Ausweise enthalten ein vollkommen ausreichendes Material zur Beurteilung der Tragweite Ihrer Erklärung betreffend den Rückkauf des ganzen Nordostbahnnetzes.“ Für unsern Teil sind wir nun, wie wir dies schon im Eingang dieses Abschnittes angedeutet haben, keineswegs der Überzeugung, daß die Berechnungen der Nordostbahn als „vollkommen ausreichendes“ Material angesehen werden können. Wir haben durch unsere Hinweise auf die bedeutenden Mängel, welche der Vorlage anhaften, gerade das Gegenteil dargethan. Die Ausweise sind schon bezüglich der Sektionsausscheidung nicht vollständig. Die effektive Einnahmen- und Ausgabenzerlegung ist nur für das Jahr 1894 durchgeführt worden und auch für dieses eine Jahr nur zum Teil, da die Streckenfrachten im Güterverkehr, die wesentlichen Ausgaben für Verbrauchsmaterial und Unterhalt der Lokomotiven und Wagen und die Wagenmieten auf Grund ungeeigneter Durchschnitts- oder Einheitsziffern repartiert sind. Für die übrigen sieben Jahre der Rechnungsperiode 1888 bis 1893 und 1895 stützen sich die Aufstellungen ganz auf die Durchschnitts- und Proportionalberechnung, und nehmen auf die vielen Verschiebungen, welche sich im Charakter des Verkehrs und in den Ausgaben, besonders im Bahnunterhalt, von Jahr zu Jahr und von Sektion zu Sektion nachgewiesenermaßen ergeben, keine Rücksicht.

Wir kommen unter diesen Umständen zum Schlusse, die sektionsweisen Ertragsberechnungen der Nordostbahn seien, da dieselben die reellen Ergebnisse für das einzelne Rückkaufsobjekt nicht erzeigen und daher dem ihnen nach Konzession und Rechnungsgesetz zugedachten Zweck nicht entsprechen, als ungültig

und nicht geleistet zu betrachten. Der Bundesrat wäre daher berechtigt, die sämtlichen Linien der Nordostbahn im Sinne von Art. 3, Absatz 3, des Rechnungsgesetzes als ein einheitliches, untrennbares Rückkaufsobjekt zu erklären. Um die Zurückweisung der Ausweise zur Korrektur und Ergänzung kann es sich nicht handeln, da die Vorlage nicht nur in einzelnen Teilen, sondern in ihrer ganzen Grundlage gegen die Intentionen des Gesetzgebers aufgestellt und auch mit Rücksicht auf die kritische Rechnungsperiode nicht ausreichend gehalten ist. Es kann deshalb der Anschauung der Nordostbahn, „daß wenn nach stattgehabter Entschließung des Bundes noch genauere Berechnungen als notwendig erkannt werden sollten, so werden solche in den fünf Jahren zwischen der Erklärung und dem Vollzug der Abtretung vorgenommen werden können“, nicht beigespflichtet werden. Das neue Rechnungsgesetz suchte gerade in dieser Hinsicht eine für den Bund günstigere Sachlage zu schaffen, indem es die Bahngesellschaften verpflichtet, zutreffende und verbindliche Ertragsausweise schon vor Eintritt der Kündigung einzureichen. Die Bahngesellschaft war auch in der Lage, die Sektionsrechnungen von 1888 an rechtzeitig und sachentsprechend aufstellen zu lassen, um so mehr, als dieselbe in jenem Jahr vom Bundesrate noch besonders dazu eingeladen worden ist. Die direkte Ermittlung der Einnahmen und Ausgaben per Sektion wurde schon damals als Regel hingestellt, und in den spätern Verhandlungen betreffend die Zusammenfassung der Konzessionen (letztmals im Schreiben des Eisenbahndepartementes, Nr. 3851 vom 10. März 1896) ist bestimmt erklärt, daß auf Berechnungen mit summarischer oder willkürlicher Verteilung in keinem Falle eingetreten werden könne.

Wenn die Verhandlungen über Vereinbarung von Normen für Erstellung sektionsweiser Ertragsrechnungen sich in die Länge zogen, weil gleichzeitig über die Bedingungen einer Zusammenlegung fruchtlos konferiert wurde, war das für die Bahnverwaltung kein Grund, die Beschaffung der erforderlichen Elemente für die Aufstellung effektiver Rechnungen zu unterlassen, und es steht die Berechtigung des Bundesrates außer Zweifel, die Unterlassung der Vorlage konzessionsmäßig ausgeschiedener Rechnungsergebnisse innerhalb nützlicher Frist zu konstatieren und die Zusammenlegung zu verfügen.

Um den Anschein zu vermeiden, daß die Nordostbahn von dem konzessionsgemäßen Recht auf getrennte Rechnungsstellung verdrängt werden wolle, haben Sie derselben mit dem oben citierten Beschluß vom 11. Mai 1897 nochmals Gelegenheit geboten, an Stelle der mangelhaften und unbrauchbaren Rechnungen

innerhalb bestimmter Frist effektive Ertragsrechnungen für sämtliche einzelnen Konzessionsstrecken zu erstellen, wobei allerdings dem Bundesrat die Befugnis ausdrücklich gewahrt wurde, die Zusammenlegung im Sinne von Art. 3, Absatz 3, des Rechnungsgesetzes zu verfügen, falls die Nordostbahn auch die neue Frist unbenutzt ablaufen lassen sollte.

Da die Nordostbahn unterlassen hat, die ihr gebotene Gelegenheit zur Einreichung berichtigter Rechnungen zu benützen, ist die Sachlage dieselbe geblieben, wie bei Ihrer Schlußnahme vom 11. Mai 1897.

Wenn wir gleichwohl davon Umgang nehmen, Ihnen die zwangsweise Zusammenlegung der Nordostbahnkonzessionen vorzuschlagen, geschieht es aus folgenden Gründen:

1. Es ist gewiß, daß die sektionsweisen Reinertragsrechnungen der Nordostbahn ungenügend sind und als ausreichende Grundlage für die Berechnung des konzessionsgemäßen Reinertrages nicht angenommen werden können. Wir sind sicher, daß wir bei dieser Auffassung auch vom Bundesgerichte nach Anhörung Sachverständiger werden geschützt werden und daß die Nordostbahn andere Rechnungen vorlegen müssen, um den Reinertrag ihrer einzelnen Strecken nachzuweisen.

Dagegen ist nicht absolut sicher, ob der Nachweis, daß die Rechnungen zur Ermittlung des konzessionsgemäßen Reinertrages unbrauchbar seien, auch genüge, um darzuthun, daß die Vorlage der konzessionsgemäß ausgeschiedenen Rechnungsergebnisse im Sinne des Artikels 2 des Rechnungsgesetzes überhaupt unterlassen worden sei. Es kann der Einwand erhoben werden, daß nicht nur formell die Einreichung von sektionsweisen Rechnungen stattgefunden habe, sondern daß dieselben, so mangelhaft sie im übrigen beschaffen seien, doch ausreichen, um dem Bundesrate den Entscheid zu ermöglichen, ob er auf den Rückkauf einzelner Strecken verzichten wolle oder nicht. Sobald aber diese Möglichkeit gegeben sei, was sich auch thatsächlich nicht bestreiten läßt, sei immerhin der Voraussetzung des Artikels 2 Genüge geleistet.

2. Streitig ist die Frage, ob ein Bundesratsbeschluss im Sinne von Artikel 2, Absatz 3, des Rechnungsgesetzes über Zusammenlegung der Konzessionen auf dem Rekurswege an das Bundesgericht gezogen werden könne oder nicht. Wir glauben, die Frage verneinen zu dürfen. Denn in Artikel 2 ist ein solches Rekursrecht nicht vorbehalten, während es doch im Rechnungsgesetze überall da, wo es zulässig ist, ausdrücklich erwähnt wird, so be-

züglich der Dotierung des Erneuerungsfonds in Artikel 12, bezüglich der Genehmigung der Jahresrechnungen in Artikel 16, bezüglich der Grundsätze für Festsetzung des Reinertrages und des Anlagekapitals in Artikel 20. Immerhin spricht Artikel 16 auch von den konzessionsmäßigen Ertragsausweisen, so daß bei ausdehnender Interpretation des Rekursrechtes nicht ausgeschlossen ist, daß das Bundesgericht sich zuständig erklären könnte. In diesem Falle einen Kompetenzkonflikt bei der Bundesversammlung anhängig zu machen, wäre eine mißliche Sache, da der Einwand nahe liegt, der Bundesrat wolle den Entscheid der Gerichte in einer den Fiskus betreffenden Angelegenheit gewaltsam hindern.

3. Ein Entscheid des Bundesgerichtes wird erst nach dem Ablauf der ersten Kündigungsfristen erhältlich. Wenn sich nun das Bundesgericht wider Erwarten zuständig erklären und den Bundesratsbeschluß betreffend *zwangsweise Zusammenlegung* aufheben würde, wäre gleichwohl die vorausgegangene Kündigung des gesamten Nordostbahnnetzes für den Bund verbindlich. Eine solche müßte nämlich im Zusammenhange mit der Zusammenlegung notwendig auf den 30. April 1898 erfolgen, und es ist sehr zweifelhaft, ob eine eventuelle Kündigung geschützt würde, welche dahin lauten würde: Für den Fall der Abweisung eines Rekurses gegen die Zusammenlegung werde die Kündigung für das ganze Nordostbahnnetz angemeldet, andernfalls nur für bestimmte einzelne Linien.

Die Folge einer solchen allgemeinen Kündigung wäre aber, daß der Bund die gut rentierenden Strecken zum kapitalisierten Reinertrage und die schlecht rentierenden zum Anlagekapitale übernehmen müßte, d. h. die Absicht der Nordostbahn, sich ihre Linien um viele Millionen überzahlen zu lassen, wäre erreicht.

4. Die bloße Möglichkeit, daß ein solch ungünstiger Ausgang aus der zwangsweisen Zusammenlegung resultieren könnte, nachdem es nicht mehr möglich ist, über die Rechtsansicht des Bundesgerichtes vor dem Kündigungstermin Aufschluß zu erhalten, verbietet, diesen unter Umständen gefährlichen Weg einzuschlagen. Wir beantragen Ihnen daher, von einer zwangsweisen Zusammenlegung der Nordostbahnkonzessionen Umgang zu nehmen.

II.

Rückkauf des ganzen Netzes oder einzelner Strecken der Nordostbahn.

Sicher wäre der gleichzeitige Rückkauf des gesamten Nordostbahnnetzes vom eisenbahnpolitischen, wie vom eisenbahntechnischen

Standpunkte aus das beste. Die Belassung einzelner Bahnlinien in der Hand der Nordostbahngesellschaft wird in den von derselben bedienten Landesgegenden einem Gefühl der Zurücksetzung rufen; es wird die Befürchtung entstehen, daß der Betrieb der bei der Nordostbahn verbleibenden Linien ein für die Interessen des Publikums ungünstiger werde, namentlich in Tarif- und Fahrplanangelegenheiten. Wenn nun auch diese Befürchtungen nicht zutreffend sind, indem durch eine energische Geltendmachung des Aufsichtsrechtes des Bundes dem Publikum ausreichender Schutz gewährt werden kann, werden doch viele unangenehme Komplikationen nicht zu vermeiden sein.

In betriebstechnischer Hinsicht wird der Betrieb eines unter Weglassung einzelner Nordostbahnlinien kombinierten Netzes nach verschiedenen Richtungen schwieriger und weniger ökonomisch sein, als der Betrieb des vereinigten Netzes. Es werden eine Reihe unangenehmer Mitbenützungsverhältnisse für Bahnhöfe und Bahnstrecken entstehen und viele der bei der gegenwärtigen Zersplitterung des schweizerischen Bahnnetzes vorhandenen Nachteile bestehen bleiben.

In kommerzieller Beziehung werden nicht alle Haupttrouten erhältlich sein, nachdem seit dem Erlaß des Bundesbeschlusses betreffend Ergänzung der Rückkaufsbestimmungen der neuern Konzessionen vom 14. Oktober 1897 der konzessionsgemäße Rückkauf von Thalweil-Zug und Zürich-Zug-Luzern erst auf 1927 möglich wird; im übrigen ist es allerdings zu erreichen, ein nach allen Richtungen konkurrenzfähiges Netz zu kombinieren, worüber im folgenden Abschnitt zu sprechen ist.

Trotz der angeführten Bedenken gegen einen partiellen Rückkauf der Nordostbahn wird doch aus finanziellen Rücksichten kein anderer Ausweg bleiben, da sonst eine ganz enorme Überzahlung derselben stattfinden würde.

Als Grundlage für die bezüglichen Berechnungen haben wir allerdings keinen ganz sichern Boden, da wir auf die Ertragsrechnungen der Nordostbahn angewiesen sind, deren Unzuverlässigkeit wir im ersten Abschnitt nachgewiesen haben. Immerhin werden dieselben als bloß approximative Schätzung genügen, um die Unthunlichkeit eines sektionsweisen Ankaufes des ganzen Nordostbahnnetzes darzuthun.

Nach den Berechnungen der Nordostbahn auf Ende 1895 hätte der Bund für deren Linien zuzüglich der Anteile an den

Gemeinschaftsbahnen zu bezahlen	Fr. 307,366,431
dazu für Thalweil-Zug rund	„ 10,000,000
und für Eglisau-Schaffhausen rund	„ 4,000,000

Zusammen Fr. 321,366,431

Während nach den Berechnungen der Botschaft ohne Abzug der Minderwerte nur zu ver- güten wären	„ 263,876,235
--	---------------

Somit eine Differenz von Fr. 57,490,196

(Die Abzüge für materiellen Minderwert der Rückkaufsobjekte mit Fr. 19,441,888 wären von beiden Summen gleichmäßig abzuziehen.) Die auf Ende 1896 ergänzten Ziffern finden sich in Abschnitt III.

Es liegt auf der Hand, daß der Bund der Nordostbahngesellschaft eine solche Überzahlung nicht leisten darf, und zwar auch dann nicht, wenn sich bei Richtigstellung der Ertragsrechnungen der Nordostbahnverwaltung eine erhebliche Reduktion der herausgerechneten Rückkaufsentschädigung und damit auch der Differenz voraussichtlich ergeben wird.

Wir kommen somit zum Schlusse, daß der Bund nur diejenigen Linien erwerben soll, welche entweder einen das Anlagekapital übersteigenden Reinertrag aufweisen oder zur Schaffung eines konkurrenzfähigen Bahnnetzes erforderlich sind. Denn der Bund muß in der Lage sein, eine von den der Nordostbahngesellschaft verbleibenden Linien durchaus unabhängige Tarifpolitik zu führen und ein Bahnnetz zu besitzen, welches betriebstechnisch gut verwendbar ist. Wenn bei der Auswahl der zu verstaatlichenden Linien nach diesen Rücksichten vorgegangen wird, dürfte der Zeitpunkt nicht fern sein, in welchem die Nordostbahn den Rest ihrer Linien dem Bunde zu annehmbaren Bedingungen überlassen wird.

III.

Ausscheidung der zurückzukaufenden Linien.

Um zu einem überzeugenden Resultate zu gelangen, ist es notwendig, die einzelnen Sektionen der Nordostbahn nach ihrem finanziellen Ergebnis und ihrer kommerziellen Bedeutung einzeln zu besprechen.

I. Stammnetz.

Das Stammnetz umfaßt die große Verkehrslinie Rorschach-Romanshorn-Frauenfeld-Winterthur-Zürich-Baden-Aarau und die internationalen Einbruchslinien Konstanz-Romanshorn und Waldshut-Koblentz-Turgi. Nach den Angaben der Nordostbahn betrug deren Anlagekapital Ende 1896 Fr. 89,517,270, der durchschnittliche Reinertrag 1888/96 Fr. 5,793,030 und der (25fache) Ertragswert somit Fr. 144,825,750 oder Fr. 55,308,408 mehr als die Anlagekosten. Es ist allerdings aus den in Abschnitt I entwickelten Gründen mit Sicherheit anzunehmen, daß der kapitalisierte Reinertrag nach richtiger Berechnung erheblich kleiner werden wird. Nicht nur werden sich die Transporteinnahmen des Stammnetzes reduzieren, sondern auch die ihm belasteten Betriebsausgaben müssen sich steigern.

Daß dieses Stammnetz in erster Linie zu übernehmen ist, steht aber außer Zweifel.

2. Zürich-Thalweil-Ziegelbrücke-Glarus.

Für diese Linie berechnet die Nordostbahn das Anlagekapital auf Ende 1896 zu Fr. 25,770,422, den durchschnittlichen Reinertrag 1888/96 auf Fr. 702,570, somit den Ertragswert auf Fr. 17,564,250 oder Fr. 8,206,172 geringer als die Anlagekosten.

von 1897 an ist jedoch eine Verbesserung des Ertragswertes der linksufrigen Zürichseebahn zu erwarten, durch Verlegung des bisher über Affoltern gegangenen Verkehrs zwischen Zürich und weiter nördlich und östlich einerseits und Zug und weiter in der Richtung von Luzern und der Gotthardbahn anderseits auf die Linie Zürich-Thalweil-Zug. Wenn der Verlust abgezogen wird, welchen die Zürichseelinie auf dem bisher auch über Zürich geleiteten Verkehr ab Thalweil und östlich nach Zug und weiter durch dessen Abgabe an die neue Linie erleidet, und auf Grund der von der Nordostbahn in ihrem Berichte von 1885 über den mutmaßlichen Ertrag der Moratoriumslinien aufgestellten Berechnung, verglichen mit den aus den Ertragsrechnungen der Nordostbahn sich ergebenden Einnahmen der Personen- und Tonnenkilometer, der Verkehr geschätzt wird, ergibt sich, daß eine neue jährliche Einnahme von Fr. 220,000 durch den obgenannten Verkehr der Linie zugeführt wird. Da bei dieser Berechnung der Verkehrszuwachs seit 1884 nicht berücksichtigt ist, kann auch ein Abzug dafür

unterbleiben, daß eine Quote des fraglichen Verkehrs der Linie Zürich-Zug-Luzern erhalten bleiben dürfte. Wenn die Betriebskosten zu 50 % berechnet werden, ergibt sich somit für die linksufrige Zürichseebahn eine reine Mehreinnahme von Fr. 110,000 oder eine Erhöhung des Ertragswertes um Fr. 2,750,000. Die Differenz gegenüber den Anlagekosten reduziert sich somit auf Fr. 5,456,172.

Trotz dieser Differenz kann doch die Notwendigkeit der Einbeziehung dieser Linie in die Verstaatlichung nicht zweifelhaft sein. Als kürzeste und für den Betrieb beste Verbindung zwischen Zürich und Ziegelbrücke bildet sie ein unentbehrliches Stück der kürzesten durchgehenden Eisenbahnlinie zwischen Zürich und dem Westen einerseits und Österreich-Ungarn und den Orientländern anderseits; sie ist daher von großer internationaler Wichtigkeit und sichert dem Bund, der gleichzeitig die Wallensee- und Glattthallinie und die Romanshornlinie besitzen wird, für seine Mitwirkung bei Regelung der bezüglichen Verkehrsverhältnisse mit den ausländischen Bahnen eine starke Position. Durch Erstellung der Linien Schaffhausen-Eglisau, Thalweil-Zug und Zug-Goldau ist die Linie ferner für Zürich, den Nordosten der Schweiz und einen Teil von Deutschland zum Zwischenglied der nächsten Zufahrt zum Gotthard und nach der innern Schweiz geworden. Außerdem kommt ihr als Verbindung des äußersten Ostens der Schweiz, speciell von Graubünden, mit Zürich und dem Westen eine große politische und kommerzielle Wichtigkeit zu. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der von ihr bedienten Gegend ist bekannt.

Auch eine Abtrennung der noch weniger rentablen Strecke Ziegelbrücke-Näfels-Glarus von der linksufrigen Zürichseebahn empfiehlt sich nicht. Dieselbe repräsentiert kein erhebliches Baukapital, da nur die 4 km. Ziegelbrücke-Näfels Eigentum der Nordostbahn sind und für die 7 km. Näfels-Glarus die Linie der Vereinigten Schweizerbahnen mitbenützt wird. Der Ausschluß dieser Strecke von der Verstaatlichung würde somit den Rückkaufspreis nicht erheblich reduzieren, hätte aber den Nachteil, Glarus in westlicher Richtung vom Netz der Bundesbahnen abzutrennen und die Schaffung befriedigender Verhältnisse für den Personenverkehr hinsichtlich fakultativer Benützung der beiden Routen zwischen Ziegelbrücke und Glarus via Weesen und Niederurnen zu erschweren.

Allerdings bestehen verschiedene Rückkaufstermine: für Zürich-Richtersweil Kündigung auf den 19. Juli 1899 und Übergang auf den 20. Juli 1904, für Richtersweil-Glarus Kündigung auf den

31. Januar 1900 und Übergang auf den 1. Februar 1905. Nachdem aber die Nordostbahn darauf verzichtet hat, getrennte Sektionsrechnungen für die beiden Strecken zu erstellen, so ist anzunehmen, daß sich für Anerkennung des frühern Termines für beide Linien keine Schwierigkeiten ergeben werden.

3. Winterthur-Bülach-Koblentz.

Die Nordostbahn berechnet das Anlagekapital auf Ende 1896 zu Fr. 15,579,029, den Reinertrag 1888/96 auf Fr. 326,794, somit den Ertragswert auf Fr. 8,169,850 oder Fr. 7,409,179 weniger als das Anlagekapital. Zu beachten ist jedoch, daß die Anschlußlinie (Basel-)Stein-Koblentz, welche den ganzen Güterverkehr zwischen Stein und westlich einerseits und Bülach und östlich anderseits von Stein-Brugg-Wettingen-Bülach auf Koblentz-Bülach überleitete und damit die Einnahmen dieser Strecke, allerdings zu Lasten der erstern, steigerte, erst am 1. August 1892 eröffnet worden ist. Im Jahre 1891 war der Reinertrag Winterthur-Koblentz gemäß den Berechnungen der Nordostbahn nur Fr. 166,043, 1893/96 dagegen durchschnittlich Fr. 437,030 oder Fr. 270,987 mehr; der heutige Ertragswert somit Fr. 10,925,750 oder nur noch Fr. 4,653,279 tiefer als die Anlagekosten.

Trotz diesem finanziellen Opfer empfiehlt es sich, die Linie in den Rückkauf einzubeziehen. Deren Strecke Koblentz-Weiach (aargauische Grenze) dient, abgesehen vom geringen Lokalverkehr, dem Verkehr mit Waldshut und Basel; Weiach-Eglisau-Bülach-Winterthur vermittelt außerdem den Güterverkehr zwischen Winterthur und dem Westen via Wettingen-Aarau und ist überdies ein Zwischenglied der kürzlich eröffneten, für den Personen- und Güterverkehr wichtigen Route Schaffhausen-Eglisau-Bülach-Zürich mit ihren Fortsetzungen über Thalweil nach Zug und Goldau. Aus diesen bedeutungsvollen Aufgaben der Strecke Winterthur-Bülach-Eglisau ergibt sich die absolute Notwendigkeit ihrer Einbeziehung in das Netz der Bundesbahnen.

Zweifelhaft kann nur der Rückkauf der Strecke Weiach-Koblentz sein, da der Bund als Besitzer des nur wenig längern Weges über Wettingen-Turgi-Brugg es in der Hand hätte, den jetzt über Eglisau-Koblentz laufenden Verkehr ungünstig zu beeinflussen. Eine ungünstige Einwirkung der Nordostbahn auf die Bundesbahnen im Einvernehmen mit der Badischen Bahn erscheint ausgeschlossen, da das Verbindungsstück Koblentz-Waldshut mit dem Stammnetz an den Bund übergeht, vorbehaltlich der bei dessen

Bau der Badischen Bahn reservierten Rechte, und das Nordostbahnstück schon in Weiach in das Bundesbahnnetz ausmünden würde.

Da die Nordostbahn unterlassen hat, für die beiden Strecken trotz separaten Konzessionen getrennte Rechnungen vorzulegen, läßt sich die finanzielle Tragweite der Trennung nicht genau beziffern. Aus der graphischen Statistik der Nordostbahn pro 1895 ist aber zu ersehen, daß Winterthur-Bülach einen weit größern spezifischen Verkehr hat als die folgende Strecke, 167,101 Reisende und 364,667 Tonnen Güter gegenüber 39,956 und 161,465. Der bahnkilometrische Ertrag von Weiach-Koblenz wird somit nicht einmal halb so groß sein wie derjenige von Winterthur-Weiach. Dagegen sind auch die kilometrischen Anlagekosten von Koblenz-Weiach viel geringer als die von Weiach-Winterthur, da sich fast alle kostspieligen Objekte auf dieser Strecke befinden und auch die Expropriationen teurer waren, so daß leicht möglich ist, daß auch die Baukosten der untern Strecke nur etwa die Hälfte derjenigen der obern ausmachen. Der finanzielle Vorteil, welchen der Bund beim Ausschluß der untern Strecke hätte, wäre also nicht so groß, wie beim ersten Blick scheinen könnte.

Es ist daher besser, durch Verstaatlichung der ganzen Linie für den Verkehr zwischen Winterthur und Koblenz eine klare Situation zu schaffen. Hierfür spricht auch die Erwägung, daß man in Winterthur und St. Gallen der Linie Winterthur-Koblenz für den Verkehr mit Basel und weiter einen großen Wert beimißt, insbesondere den auf derselben eingerichteten Schnellzugsverbindungen.

Zu bemerken ist noch, daß die Rückkaufstermine von denen für das Stammnetz abweichen: Kündigung auf den 21. Dezember 1898, Übergang auf den 22. Dezember 1903 (statt 30. April 1898 und 1. Mai 1903).

4. Niederglatt-Otelfingen-Wettingen.

Nach den Berechnungen der Nordostbahn beträgt das Anlagekapital auf Ende 1896 Fr. 4,780,059, der Reinertrag 1888/96 Fr. 351,254, der Ertragswert somit Fr. 8,781,350 oder Fr. 4,001,291 mehr als die Anlagekosten. Dabei ist zu beachten, daß der Ertrag seit Eröffnung der Linie Koblenz-Stein im Jahre 1892 bedeutend zurückgegangen ist; er betrug 1891 noch Fr. 441,674, dagegen 1893/96 durchschnittlich nur Fr. 244,871, was einem Ertragswert von nur Fr. 6,121,775 entspricht. Der Bund wird somit auf dem

nach dem zehnjährigen Durchschnitt berechneten Ertragswerte eine Einbuße von Fr. 2,659,575 erleiden.

Gleichwohl ist die Übernahme dieser Linie zu empfehlen. Wenn sie auch nicht mehr die kürzeste Verbindung zwischen Basel und Winterthur ist, hat sie diese Bedeutung beibehalten für den Verkehr zwischen Winterthur und der Central- und Westschweiz jenseits Wettingen. Dieser Verkehr könnte nicht etwa mit Vorteil über Zürich umgeleitet werden, weil diese Route nicht bloß länger ist, sondern eine Mehrzahl mit Verkehr überlasteter und teurer Stationen, insbesondere der Bahnhof Zürich, an derselben liegt. Die letztgenannte Linie ist in ihrer ganzen Länge mit Verkehr jeder Art schon so reich bedacht, daß vielmehr auf ihre Verkehrs-entlastung Bedacht genommen werden muß. Der die Linie Niederglatt-Otelfingen-Wettingen befahrende Güterverkehr beträgt nach der graphischen Verkehrsstatistik pro 1895 immer noch 194,000 Tonnen; für einen so bedeutenden Verkehr muß die kürzeste und daher tarifbildende und zugleich praktikabelste Linie in die Hand des Bundes kommen und darf nicht der Privatspekulation überlassen werden.

Die Rückkaufstermine stimmen mit Winterthur-Bülach-Koblenz überein; es wäre allerdings für beide wünschenswert, Übereinstimmung mit dem Stammbnetz auf dem Wege der Verhandlung zu erreichen.

Zu beachten ist noch, daß zur Verbindung der Linien Winterthur-Bülach und Niederglatt-Wettingen die Benützung der Strecke Niederglatt-Bülach notwendig ist. Diese Strecke bildet einen Teil der ursprünglich als Lokalbahn erstellten Linie Örlikon-Bülach; sie wird heute noch auf Grund der für diese Linie erteilten Konzession betrieben, obwohl ihr seither eine wichtigere Verkehrsfunktion zugefallen ist, und die Nordostbahn hat ihren Ertrag ganz der Sektionsrechnung für Örlikon-Bülach-Dielsdorf-Niederweningen zugeweiht. Diese Konzession wird aber erst auf den 1. Mai 1910 fällig. Der Bund kann nun entweder den von der Nordostbahn bereits erstellten Unterbau für eine zweite Spur Niederglatt-Bülach ankaufen und auf demselben ein selbständiges Geleise anlegen oder er kann die Nordostbahn anhalten, ihm das Mitbenützungsrecht an der Linie Bülach-Niederglatt gemäß Art. 30 des Eisenbahngesetzes einzuräumen.

5. Winterthur-Schaffhausen.

Die Nordostbahn berechnet das Anlagekapital auf Ende 1896 zu Fr. 8,721,686 (einschließlich Fr. 2,762,506 für noch nicht

vollendete Bauobjekte) und den Reinertrag 1888/96 auf Fr. 222,785, somit den Ertragswert auf Fr. 5,569,625 oder Fr. 3,152,061 weniger als die Anlagekosten. Den Rechnungen der Nordostbahn ist nicht genau zu entnehmen, wie es sich mit der Verzinsung des Postens für unvollendete Bauobjekte (Bahnhöferweiterung Schaffhausen) verhält; wahrscheinlich sind die Mitbenützungsverhältnisse mit der Badischen Bahn noch nicht definitiv geordnet. Jedenfalls darf der Reinertrag von 1896 (Fr. 266,971) mit Rücksicht auf diese Verzinsung um mindestens die Hälfte von Fr. 111,112 (im Verhältnis der Wagenachsen $\frac{4000}{5899}$ vom 5 % Zins auf Fr.

3,344,681 als Baukapital des Bahnhofes Schaffhausen) erhöht werden, also auf Fr. 322,527, was einen Ertragswert von Fr. 8,063,175 ergibt, so daß derselbe nur noch Fr. 658,511 unter den Anlagekosten steht. Dabei ist aber zu bemerken, daß der Ertrag dieser Linie von 1897 an durch Inbetriebsetzung von Eglisau-Schaffhausen stark vermindert wird, da letztere Linie künftig den Verkehr Schaffhausen-Zürich größtenteils zu bedienen hat.

Gleichwohl ist deren Einbeziehung zu empfehlen, da eine Abtrennung dieser von Anfang an einen Bestandteil des Stammnetzes der Nordostbahn bildenden Linie einen peinlichen Eindruck machen müßte. Hervorzuheben ist aber namentlich, daß Schaffhausen ein wichtiges Eingangsthor der Schweiz ist und zu allen Zeiten bleiben wird; der Bund darf dasselbe daher keiner Privatgesellschaft überlassen und damit dem entscheidenden Einfluß der Badischen Bahn überliefern, welche dadurch indirekt auch eine Verbindung mit Winterthur und den hinterliegenden einstweilen in die Verstaatlichung nicht einbezogenen Linien erhalte, was sich den Bundesbahnen kommerziell unangenehm fühlbar machen könnte. Außerdem ist nicht zu übersehen, daß die neue Linie Eglisau-Schaffhausen keine selbständige Ausmündung nach Schaffhausen hat, sondern in Neuhausen in die alte Linie Winterthur-Schaffhausen übergeht. Nur der Erwerb dieser Linie sichert somit dem Bunde das Eigentum des Bahnhofes Schaffhausen.

6. Winterthur-Etzwilen-Singen und Etzwilen-Konstanz.

Nach den Berechnungen der Nordostbahn beträgt das Anlagekapital auf Ende 1896 Fr. 4,946,814, der Reinertrag 1888/96 Fr. 454,854 und der Ertragswert Fr. 11,371,350 oder Fr. 6,424,536 mehr als die Anlagekosten. Zu bemerken ist allerdings, daß in neuerer Zeit die Nordostbahn als Anlagekapital nicht die von ihr

auf die Linie aufgewendeten Beträge, sondern die von der Nationalbahn aufgewendeten Erstellungskosten beansprucht, welche 1887 auf Fr. 15,041,341 beziffert wurden. Diese Summe würde den Ertragswert um Fr. 3,669,991 übersteigen.

In kommerzieller Beziehung hätte es der Bund in der Hand, auf die Zeit der Übernahme des Stammnetzes der Nordostbahn, der Linien Schaffhausen-Winterthur, Waldshut-Winterthur und der Vereinigten Schweizerbahnen mit der Badischen Bahn eine andere Instradierung des jetzt über Singen-Etzweilen-Winterthur transitierenden Güterverkehrs ab den badischen Stationen unterhalb Offenburg, aus der Saar-, Rhein- und Ruhrgegend und aus Belgien nach den Stationen der Linien Winterthur-Amrisweil, Räterschens-Mörschwyl, einschließlich Toggenburger- und Appenzellerbahn, Tößthalbahn, Kemptthal, Effretikon-Illnau-Hinweil und Glatthalbahn zu vereinbahnen. Von den 200,000 Tonnen, welche jetzt Singen-Etzweilen-Winterthur jährlich befahren, ginge ein großer Teil verloren und der Ertragswert dieser Linie würde das Anlagekapital von Fr. 4,946,814 lange nicht mehr so stark übersteigen wie gegenwärtig. Die Mitwirkung der Badischen Bahn wäre voraussichtlich leicht zu gewinnen, da sie nur mit Mühe zu den jetzt bestehenden Vereinbarungen zu bestimmen war, indem ihrer Strecke Singen-Schaffhausen Verkehr entzogen wurde.

Es ist nun richtig, daß sich der konzessionsgemäße Rückkauf für die verschiedenen von Waldshut, Schaffhausen und Singen nach der Schweiz führenden Linien im ganzen für den Bund ungünstig stellt. Winterthur-Schaffhausen wird den Rückkaufspreis bei weitem nicht verzinsen. Bei Koblenz-Winterthur bleiben, auch wenn man die günstigern Ergebnisse von 1893/96 zu Grunde legt, immer noch mehr als $4\frac{1}{2}$ Millionen des Anlagekapitals unverzinst. Auch Schaffhausen-Eglisau wird sich nicht voll verzinsen. Die teilweise Kompensation, welche der Bund im höhern Ertrag der Linie Singen-Winterthur bei einer Zusammenlegung finden würde, entgeht ihm bei dem sektionsweisen Rückkauf. Es liegt daher nahe, auf den konzessionsgemäßen Rückkauf der Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn zu verzichten.

Anderseits ist es aber fraglich, ob diese Linie zu denen gehöre, deren Erwerbung im Sinne des Rückkaufgesetzes „nur mit unverhältnismäßigen Opfern“ möglich ist. Sodann empfiehlt es sich im allgemeinen, sämtliche Linien, die vom Auslande ins Innere der Schweiz führen, in der Hand des Bundes zu vereinigen, um diesem die einheitliche und möglichst einfache und vorteilhafte Gestaltung des schweizerischen Bahnwesens zu ermöglichen und

das Hereindringen ausländischer Einrichtungen und Bestrebungen zu verhüten.

Wenn man bloß den Verkehr von Winterthur in Betracht zieht, sprechen allerdings die Interessen der Badischen Bahn für seine Rückverlegung von der Singener auf die Schaffhauser und Waldshuterroute; immerhin ist nicht ausgeschlossen, daß sie einigen Wert darauf legen würde, für Winterthur eine von den Bundesbahnen unabhängige Zufahrtslinie zu erhalten. Da aber auch St. Gallen-Winterthur zu den Bundesbahnen gehören wird, fällt allerdings der gefährlichste Gebrauch, den die Badische Bahn von Winterthur-Singen machen könnte, dahin.

Eine andere Gefahr dauert aber fort. Wenn auch die ganz unzureichend rentierende Westsektion der Nationalbahn von der Verstaatlichung ausgeschlossen wird, wird die Nordostbahn sich bemühen, zwischen der Ost- und Westsektion eine Verbindung zu erhalten, eine durchgehende Linie Singen- und Konstanz-Winterthur-Zürich zu schaffen, um sie mit der ihr noch für lange Zeit gesicherten Linie Zürich-Zug-Luzern in Verbindung zu bringen. Da der Bund von der Nordostbahn die Mitbenützung von Bülach-Niederglatt, vielleicht auch von Niederglatt-Örlikon beanspruchen muß, wird es fraglich, ob er ein Begehren der Nordostbahn abweisen könnte, ihr die Wiederinstandstellung der ehemaligen Nationalbahnstrecke Winterthur-Effretikon und die Mitbenützung von Örlikon-Zürich zu bewilligen. Müßte aber einem solchen Begehren entsprochen werden, so wäre ein zusammenhängendes Nordostbahnnetz zwischen Konstanz, Singen und Winterthur einerseits, Zürich, Zug, der Gotthardbahn und Luzern andererseits fertig und würde die Nordostbahn sich bemühen, in Singen und Konstanz die Unterstützung der Badischen Bahn, in Zug und Luzern diejenige der Gotthardbahn zu gewinnen. Eine so erweiterte Nationalbahn dürfte nicht unterschätzt werden.

Wenn Winterthur-Singen und Etzweilen-Konstanz in den Rückkauf einbezogen wird, werden die Bundesbahnen auch der Notwendigkeit enthoben, bei den Verkehrsverhandlungen mit den deutschen Bahnen Verkehrsablenkungen von einer kürzesten und der Schweiz als solcher vorteilhaftesten Route zum teilweisen Nutzen des Auslandes anzustreben, ein Verfahren, das auch andere internationale Verhandlungen ungünstig beeinflussen könnte und in der Schweiz kaum gebilligt würde.

Bei Ankündigung des Rückkaufs dieser Linie auf den 25. Februar 1898 ist ein Vorbehalt zu machen bezüglich der auf badischem

Gebiet liegenden Strecke derselben, bezüglich welcher das Rückkaufsrecht dem Großherzogtum Baden zusteht.

7. Schaffhausen-Eglisau.

Für diese erst im Juni 1897 eröffnete Linie liegen noch keine Ertragsrechnungen der Nordostbahn vor. Zur Beurteilung der finanziellen Tragweite ihrer Verstaatlichung muß daher auf die bundesrätliche Expertise über die Moratoriumslinien von 1885 Bezug genommen werden. Dabei ist zu beachten, daß entgegen früheren Vermutungen bei den zuerst eröffneten Moratoriumslinien die Rentabilitätsberechnungen dieser Expertise sich noch als zu hoch gegriffen herausgestellt haben, wenigstens für die ersten Betriebsjahre.

Die Expertise berechnet ein Baukapital von Fr. 4,758,100, welches in Wirklichkeit überschritten worden ist, und einen Reinertrag von Fr. 40,895, gleich einem Ertragswert von Fr. 1,022,375 somit Fr. 3,735,725 weniger als die Anlagekosten.

Gleichwohl ist die Einbeziehung dieser Linie notwendig, da sie den Verkehr von Schaffhausen und Mitteldeutschland mit Zürich und der Centralschweiz vermittelt und namentlich als Zufahrtslinie zur Gotthardbahn eine größere internationale Bedeutung hat.

Da die Kündigung erst auf den 30. April 1900 zu erfolgen hat, mit Übergang auf den 1. Mai 1903, werden bis zu diesem Zeitpunkte noch genauere Anhaltspunkte über den kommerziellen Wert der Linie vorliegen und auch bekannt sein, ob die badische Regierung von ihrem Rückkaufsrecht für die auf badischem Gebiet liegende Strecke Gebrauch machen will.

8. Gemeinschaftsbahnen.

Durch die Vereinbarung mit der Centralbahn über Zusammenlegung der Konzessionen wird der Bund Eigentümer der Hälfte der Aargauischen Südbahn, der Bötzberrgbahn und der Linie Koblenz-Stein, sowie des Anteiles der Centralbahn (circa $\frac{2}{5}$) und der Gemeinde Bremgarten (circa $\frac{1}{5}$) an der Bahn Wohlen-Bremgarten. Soll er nun auch den Anteil der Nordostbahn an diesen Bahnlinien erwerben?

Für die Aargauische Südbahn und die Bötzberrgbahn ist die Frage ohne weiteres zu bejahen, da die hohe kommerzielle Wichtigkeit beider Linien bekannt ist und der kapitalisierte Reinertrag die Anlagekosten übersteigt. Das halbe Anlagekapital

der Aargauischen Südbahn beträgt Ende 1896 Fr. 5,995,000, der Reinertrag darauf 1888/96 Fr. 283,813, somit der hälftige Ertragswert Fr. 7,095,325 oder Fr. 1,100,325 mehr als die Anlagekosten; das halbe Anlagekapital der Bötzberrgbahn Fr. 12,300,000, der Reinertrag darauf 1888/96 Fr. 560,812 und der hälftige Ertragswert Fr. 14,020,300 oder Fr. 1,720,300 mehr als die Anlagekosten.

Anders verhält es sich mit Koblenz-Stein. Deren hälftiges Anlagekapital wird von der Nordostbahn auf Ende 1896 zu Fr. 2,285,000 berechnet, der Reinertrag von 1892/96 auf Fr. 2002 Deficit, gleich einem Passivertragswert von Fr. 50,050. Immerhin ist zu beachten, daß 1892/95 zwar ein durchschnittliches Betriebsdeficit von Fr. 3558 ergaben, dagegen 1896 einen Überschuß von Fr. 4216, gleich einem Ertragswert von Fr. 105,400. Vom finanziellen Standpunkte aus wäre somit auf den Erwerb der Linie Koblenz-Stein zu verzichten.

Andererseits ist aber nicht zu übersehen, daß diese Linie ein Stück der direkten Verbindung von Basel nach Winterthur und St. Gallen bildet und daß, wie oben bei Besprechung der Strecke Koblenz-Weiach erörtert worden ist, an den genannten Plätzen mit Recht dieser Verbindungslinie großer Wert beigelegt wird. Zudem erlaubt diese Linie den Güterverkehr ab Basel nach Winterthur und weiter von der Bötzberrgbahn abzulenken und damit die Notwendigkeit der Erstellung eines zweiten Geleises auf letzterer hinauszuschieben. Diese Gründe, zusammen mit der Möglichkeit, die unangenehmen Komplikationen eines Gemeinschaftsverhältnisses mit der Nordostbahn zu vermeiden, scheinen uns wichtig genug, um die Mehrlast von rund 2 Millionen zu übernehmen.

Anders verhält es sich mit Wohlen-Bremgarten; diese Linie hat seit ihrem Bestande stets Betriebsdeficite ergeben; deren Anteil für die Nordostbahn in den Jahren 1888/95 beträgt Fr. 4483, was einem Passivkapital von Fr. 112,075 gegenüber Fr. 500,000 Anlagekapital entspricht. Da dieser Linie als bloßer Zweigbahn nur lokale Bedeutung zukommt, hat der Bund keine Veranlassung, der Nordostbahn ihren Anteil abzunehmen. Der Kündigungstermin tritt erst auf den 30. April 1900 ein, und bis dahin bleibt Zeit und Gelegenheit, zu untersuchen, ob der Wortlaut des Rückkaufgesetzes gestattet, von der Linie Wohlen-Bremgarten bloß die Anteile der Centralbahn und der Gemeinde Bremgarten zu künden oder ob nicht die Rückkaufanmeldung gemäß Konzession eine totale sein muß.

Hiermit ist nach unserer Ansicht die Aufzählung der Nordostbahnlinien, welche bei getrenntem Rückkauf zu erwerben sind, abgeschlossen, und wir gehen zur Besprechung derjenigen über, welche der Nordostbahn belassen werden sollen.

9. Örlikon-Bülach-Niederweningen.

Die Linie Örlikon-Bülach-Dielsdorf bildete ursprünglich ein besonderes Unternehmen als bloße Lokalbahn und wurde erst 1877 in das Nordostbahnnetz einbezogen, unter Rückzahlung des Obligationenkapitals an die beteiligte Landesgegend, nachdem zufolge Eröffnung der Linie Winterthur-Bülach-Koblentz die Einnahmen sich verbesserten und die Linie als Verbindung letztgenannter Bahn mit Zürich, sowie mit Niederglatt-Wettingen eine erhöhte Bedeutung erhielt. Die 1891 ausgeführte Verlängerung der Linie bis Niederweningen wird von der Nordostbahn als Bestandteil der gleichen Sektion behandelt, obwohl für dieselbe eine besondere Konzession besteht.

Als Anlagekapital dieser Sektion auf Ende 1896 berechnet die Nordostbahn Fr. 4,740,402, wovon der Anteil für Dielsdorf-Niederweningen Fr. 886,323, den Reinertrag 1888/96 auf Fr. 65,905, somit Ertragswert Fr. 1,647,825 oder Fr. 3,092,777 weniger als die Anlagekosten.

Die Linie hat nun allerdings nicht bloß lokale Bedeutung; ihre Strecke Bülach-Niederglatt dient dem bedeutenden Durchgangsverkehr Winterthur-Wettingen, die Strecke Bülach-Örlikon dem Wechselverkehr Rorbas-Bülach-Weiach und weiter mit Zürich und der neuen internationalen Route Schaffhausen-Eglisau-Zürich. Rechtfertigt diese Bedeutung eine Überzahlung des Ertragswertes um mehr als 3 Millionen? Da die Linie Örlikon-Bülach-Dielsdorf erst auf den 1. Mai 1910 zurückgekauft werden kann, müssen sich die Bundesbahnen die Benützung der Strecke Bülach-Niederglatt schon auf 1. Mai 1903 auf anderem Wege sichern, wie schon oben erörtert worden ist, d. h. auf Grund des Art. 30 des Eisenbahngesetzes. Das gleiche hat zu geschehen bezüglich der 10¹/₂ km. langen Strecke Niederglatt-Oberglatt-Örlikon. Ein Grund zum konzessionsgemäßen Rückkauf dieser Linie liegt somit nicht vor; dagegen ist nicht ausgeschlossen, daß anläßlich der Verhandlungen über die Mitbenützung eine Verständigung über den Erwerb der Linie zu annehmbarem Preis getroffen wird. Da der Rückkauf erst auf den 30. Juni 1905 anzumelden ist, werden bis dahin auch genauere Anhaltspunkte darüber vorliegen, welchen Einfluß

die Linien Schaffhausen-Eglisau und Thalweil-Zug-Goldau auf den Ertrag von Dielsdorf-Bülach-Örlikon haben werden. Jedenfalls hat der Bund keine Veranlassung, auf den 30. April 1898 vom Rückkaufsrecht für Dielsdorf-Niederweningen Gebrauch zu machen.

10. Effretikon-Örlikon-Otelfingen und Wettingen-Suhr-Aarau.

Diese Sektion besteht aus Bruchstücken der Westsektion der ehemaligen Nationalbahn. Deren Anfang Winterthur-Effretikon ist nach Übernahme der Nationalbahn durch die Nordostbahn mit Zustimmung der Bundesbehörden abgebrochen worden; in den Ertragsrechnungen der Nordostbahn wird dieses Stück als nicht mehr vorhanden angesehen und der ganze Ertrag Winterthur-Effretikon dem Stammnetz zugeschrieben, welches auch für sämtliche Betriebsausgaben aufkommt. Die Verbindung der Linie mit der Station Örlikon wurde erst durch die Nordostbahn angelegt, auf Grund einer nachträglichen Bundeskonzession; dieselbe ermöglicht die Führung direkter Züge zwischen Winterthur und Zürich über diese Linie, deren Erträge und Ausgaben zwischen Winterthur und Effretikon wie zwischen Örlikon und Zürich jedoch ganz für das Stammnetz verrechnet sind. Für den Verkehr mit Zürich endigt somit die ehemalige Nationalbahn in Örlikon. Die Fortsetzung über Seebach nach Otelfingen ist durch die Nordostbahn vermittelt Rebroussement ebenfalls mit Örlikon verbunden worden; doch stehen die Züge über Seebach-Otelfingen nicht in Örlikon mit denen von Zürich-Winterthur in Verbindung, sondern haben Ausgang und Ende in Zürich, indem sie zum Teil in Örlikon Anschluß ab oder nach Zürich finden. Auch für den Verkehr mit Otelfingen gilt Zürich-Örlikon als Bestandteil des Stammnetzes.

Das Stück Otelfingen-Wettingen wird von der Nordostbahn als Teil der Linie Niederglatt-Wettingen behandelt, obwohl die Konzession der Nationalbahn, zufolge welcher diese neben dem Nordostbahngleise ein besonderes Geleise erstellte, noch in Kraft besteht und die Züge Örlikon-Otelfingen bis und ab Wettingen durchfahren. Die Nordostbahn hat das eine Geleise von sich aus abgebrochen und behandelt auch in den sektionsweisen Ertragsrechnungen das Nationalbahnstück Otelfingen-Wettingen als nicht mehr vorhanden; Einnahmen und Ausgaben desselben sind ganz der Linie Niederglatt-Wettingen verrechnet.

In normalen Verhältnissen befindet sich das Schlußstück Wettingen-Suhr-Aarau; nur hat die Centralbahn an Suhr-Aarau das Miteigentumsrecht zur Hälfte.

Somit bildet die ehemalige Westsektion der Nationalbahn dermalen ein Konglomerat von drei getrennten Linien lokaler Natur ohne weitere kommerzielle Bedeutung. Für die Bundesbahnen könnte lediglich die Möglichkeit in Frage kommen, die doppelspurige Linie Wettingen-Brugg-Aarau einigermaßen zu entlasten. Dieser Punkt ist aber von sekundärer Bedeutung, ebenso die aus dem Fortbestand der drei getrennten Lokalbahnen neben dem Hauptbahnnetz sich ergebenden Komplikationen für den Betrieb. Jedenfalls können solche Erwägungen nicht ein großes Opfer für den Ankauf dieser Sektion rechtfertigen.

Die Nordostbahn berechnet den Reinertrag derselben wie folgt:

1888	Fr. 154,007
1889	„ 161,210
1890	„ 157,788
1891	„ 128,120
1892	„ 90,987
1893	„ 44,036
1894	„ 47,537
1895	„ 49,862
1896	„ 9,721

Fr. 843,268

Jahresdurchschnitt Fr. 93,696, kapitalisierter Ertragswert Fr. 2,342,400, Anlagekapital Ende 1896 Fr. 3,637,880, somit weniger Ertragswert Fr. 1,295,480.

Das rasche Heruntergehen der Reinerträge läßt annehmen, daß die Verkehre zwischen Effretikon und Örlikon wie zwischen Wettingen und Aarau während der 9 Jahre nach verschiedenen Grundsätzen ausgeschieden worden sind, daß namentlich 1888/92 der Linie Wettingen-Suhr-Aarau Verkehrsmengen zugeschrieben worden sind, welche seither Wettingen-Brugg-Aarau zugeteilt wurden. Der nochmalige Rückgang von 1895 auf 1896 bestärkt die Vermutung, daß absichtlich dem Stammnetze eine möglichst hohe Einnahme zugewiesen worden sei, um dessen Reinertrag zu steigern, während die andere Linie sowieso nach dem Anlagekapital zurückzukaufen sei. Es ist auch möglich, daß die höhern Erträge der frühern Jahre zum Teil auf irriger Bestimmung der über die beiden Linien Wettingen-Aarau gegangenen Quantitäten bei Aufstellung der Verkehrsstatistik beruhen. Der Umstand, daß die Linie über Mellingen 1 km. kürzer ist, konnte zu der unrichtigen Annahme verleiten, daß aller Verkehr, welcher durch die Tarife nicht

ausdrücklich der Linie über Brugg zugewiesen sei, der erstern zukomme. Sicher ist, daß die frühern Ertragsrechnungen dieser Sektion zu hoch gehalten worden sind und daß der Verkehr, welcher der Linie bei selbständigem Fortbetrieb in Aussicht steht, nur einen wesentlich geringern Ertragswert ergibt.

Nach dem Resultat von 1886 hätte diese Sektion bloß einen Ertragswert von Fr. 243,025 oder Fr. 3,394,855 weniger als das Anlagekapital; diese Differenz würde noch ganz bedeutend größer, wenn nach dem Anspruche der Nordostbahn ihr die seiner Zeit von der Nationalbahn aufgewendeten Erstellungskosten vergütet werden müßten.

Es ist daher geboten, auf den Erwerb dieser Sektion zu verzichten. Auch wenn es der Nordostbahn gelingen würde, die Verbindung der drei Bruchstücke wieder herzustellen, hätte der Bund als Besitzer der Ostsektion der Nationalbahn deswegen in keiner Weise Befürchtungen zu hegen.

11. Etzweilen-Schaffhausen.

Nach den Berechnungen der Nordostbahn beträgt das Anlagekapital auf Ende 1896 Fr. 4,612,176, der Reinertrag der erst 1895 durchgehend eröffneten Linie pro 1896 nach Abrechnung einer Betriebssubvention der Gründungsgesellschaft von Fr. 39,375 minus Fr. 12,022 gleich einem Passivkapital von Fr. 300,550.

Die Linie hat fast bloß lokale Bedeutung. Der Umstand, daß sie vereint mit Konstanz-Etzweilen und Schaffhausen-Eglisau den obern Teil der durchgehenden, fast nur Schweizergebiet berührenden vorwiegend linksufrigen Rheinlinie Konstanz-Basel bildet, ist kommerziell nicht von großer Wichtigkeit. Der Verkehr ist nicht sehr bedeutend und liegt schon der Zollverhältnisse wegen vorwiegend in der Hand der badischen Bahn; auch für die Durchleitung des ausländischen Verkehrs, der über Konstanz geht, ist letztere im Vorsprung. Für den durch die Schweiz gehenden bayerischen Verkehr, sowie für den nicht der Buchserroute zufallenden österreichisch-ungarischen und Orientverkehr mit Basel werden Romanshorn und St. Margrethen immer die richtigen Durchgangspunkte sein; diesen Verkehr zwischen Romanshorn, beziehungsweise Rorschach und Eglisau über die erheblich längere und zweimal deutsches Gebiet passierende Rheinlinie zu leiten, kann nur in Ausnahmefällen, wie Linienunterbrechungen, ausnahmsweisem Verkehrszudrang u. dgl., konvenieren.

Es ist daher auf den Ankauf dieser Linie zu verzichten.

12. Rechtsufrige Zürichseebahn.

Diese Linie wurde 1895 eröffnet; deren Betriebsergebnisse sind noch unerfreulicher, als die Expertise für die Moratoriumslinien in Aussicht genommen hatte. Diese nahm ein Baukapital von Fr. 16,782,000 und einen Betriebsüberschuß von Fr. 340,625 an. Die Nordostbahn berechnet dagegen das Anlagekapital auf Ende 1896 zu Fr. 21,515,477 und den Reinertrag pro 1896 zu Fr. 91,288, was einem Ertragswert von nur Fr. 2,282,200 entspricht, somit Fr. 19,233,277 weniger als die Anlagekosten.

Von dem Erwerb dieser Linie ist um so eher abzusehen, da der Bund als Besitzer der linksufrigen Zürichseebahn, der kürzesten und für den Betrieb besten Verbindung zwischen Zürich und Ziegelbrücke, den Verkehr von Zürich und westlich mit dem Osten mit Inbegriff von Glarus vollständig beherrscht, ohne daß die rechtsufrige Zürichseebahn störend dazwischen treten kann. Da er zugleich die Vereinigten Schweizerbahnen und alle Hauptlinien der Nordostbahn, namentlich die Romanshorner Route erwirbt, wird er auch die Verhandlungen mit dem Auslande über den Arlbergverkehr in maßgebender Stellung führen und bestimmen, inwieweit die rechtsufrige Zürichseebahn an demselben etwa zu beteiligen sei.

13. Glarus-Lintthal, Effretikon-Hinweil und Sulgen-Gossau.

Diese Bahnen bedienen nur einen beschränkten, ausschließlich oder doch ganz vorwiegend nur lokalen Verkehr und ihre Einnahmen sind ganz unzureichend. Bei Effretikon-Hinweil und Sulgen-Gossau tritt das nur deswegen weniger hervor, weil bei ihrer Einbeziehung in die Nordostbahn bereits bedeutende Teile des Baukapitals abgeschrieben worden sind; freilich macht die Nordostbahn Miene, die ursprünglichen Erstellungskosten zu beanspruchen.

Die Sektionsrechnungen der Nordostbahn ergeben:

	Reinertrag 1888/96.	Ertragswert.	Anlagekapital.
	Fr.	Fr.	Fr.
Glarus-Lintthal . . .	— 13,242	— 331,050	4,227,358
Effretikon-Hinweil . .	— 2,641	— 66,025	1,500,789
Sulgen-Gossau . . .	17,116	427,900	1,942,245
	1,233	30,825	7,670,392

somit weniger Ertragswert Fr. 7,639,567.

Diese Linien sind daher nicht zu erwerben; sie wurden von der Nordostbahn seiner Zeit erworben, weil sie die vorauszusehende

Einbuße durch Gewinn neuen Verkehrs für die Hauptlinien, namentlich für das Stamnetz, auszugleichen hoffte. Diese Vorteile muß nun der Bund der Nordostbahn vergüten, indem er diese Hauptlinien nach dem Reinertrage zurückkauft; es ist daher nur billig, daß die aus den Nebenbahnen erwachsenden Nachteile auch zu lasten der Nordostbahn bleiben.

14. Zürich-Zug-Luzern und Thalweil-Zug.

Diese Linien, welche laut Konzession ein einheitliches Rückkaufsobjekt bilden, haben als kürzeste Verbindung der Nordostschweiz und weiter mit der Centralschweiz, der Gotthardbahn und Italien eine große kommerzielle Bedeutung. Zufolge des Bundesbeschlusses vom 14. Oktober 1897 betreffend Ergänzung der Rückkaufsbestimmungen in den neuern Konzessionen ist aber deren konzessionsgemäßer Rückkauf vor 1927 nicht möglich. Verhandlungen über den freihändigen Ankauf derselben sind aber noch verfrüht, da die Ansichten über deren künftigen Ertragswert zu weit auseinandergehen; das Abwarten einiger Jahresrechnungen wird Abklärung bringen und die künftigen Verhandlungen für den Bund nur erleichtern.

15. Schlussresultat.

Aus der vorstehenden Besprechung der einzelnen Nordostbahnlilien ergeben sich folgende Resultate:

I. Zurückzukaufende Linien.

	Km.	Ertragswert.	Anlagekosten.	Rückkaufspreis.	
				Total.	Überschuss über den Ertragswert.
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Stammnetz	181,2	144,825,750	89,517,270	144,825,750	—
2. Zürich-Ziegelbrücke-Glarus	59,8	20,314,250 ¹	25,770,422	25,770,422	5,456,172
3. Winterthur-Bülach-Koblentz	47,2	10,925,750 ²	15,579,029	15,579,029	4,653,279
4. Niederglatt-Otelfingen-Wettingen .	18,3	6,121,775 ²	4,780,059	6,121,775	—
5. Winterthur-Schaffhausen	30,4	8,063,175 ³	8,721,686	8,721,686	658,511
6. Winterthur-Singen und Winterthur-Konstanz	74,0	11,371,350	4,946,814 ⁴	11,371,350	—
7. Schaffhausen-Eglisau	17,4	1,022,375	4,758,100	4,758,100	3,735,725
8. Bötzberrgbahn (Hälfte)	24,0	14,020,300	12,300,000	14,020,300	—
9. Aargauische Südbahn (Hälfte) . . .	28,7	7,095,325	5,995,000	7,095,325	—
10. Koblenz-Stein (Hälfte)	12,7	— 50,050	2,285,000	2,285,000	2,335,050
	493,7	223,710,000	174,653,380	240,548,737	16,838,737

¹ Seit Eröffnung von Thalweil-Zug.² Seit Eröffnung von Koblenz-Stein.³ Bei stärkerer Beteiligung der badischen Bahn an Bahnhofverzinsung Schaffhausen.⁴ Anlagekapital für Nordostbahn, nicht ursprüngliche Erstellungskosten.

II. Nicht zurückzukaufende Linien.

	Km.	Ertragswert.	Anlagekosten.	Rückkaufspreis.	
				Total.	Überschuss über den Ertragswert.
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
11. Wohlen-Bremgarten (^{2/5})	2,6	— 112,075	500,000	500,000	612,075
12. Örlikon-Bülach-Niederwenigen	26,7	1,647,625	4,740,402	4,740,402	3,092,777
13. Effretikon - Otelfingen, Wettingen-Suhr-Aarau	52,2	243,025 ¹	3,637,880 ²	3,637,880	3,394,855
14. Etzweilen-Schaffhausen	16,2	— 300,550	4,612,176	4,612,176	4,912,726
15. Rechtsufrige Zürichseebahn	34,4	2,282,200	21,515,477	21,515,477	19,233,277
16. Glarus-Lintthal	15,8	— 331,050	4,227,358	4,227,358	4,558,408
17. Effretikon-Hinweil	22,2	— 66,025	1,500,789 ²	1,500,789	1,566,814
18. Sulgen-Goßau	22,7	427,900	1,942,245 ²	1,942,245	1,514,345
	192,8	3,791,000	42,676,327	42,676,327	38,885,277
19. Zürich-Zug-Luzern mit Thalweil-Zug .	77,6	?	25,610,394 ³	?	?
	270,4	?	68,286,721	?	?

¹ Nach Reinertrag von 1896.

² Anlagekapital für Nordostbahn, nicht ursprüngliche Erstellungskosten.

³ Anlagekapital Zürich-Zug-Luzern Ende 1896 plus Moratoriumsexpertise für Thalweil-Zug.

Nach vorstehender Zusammenstellung umfaßt das Nordostbahnnetz 764,1 km., von denen 493,7 km. oder 64,6 % verstaatlicht werden sollen. Diese bilden, wenn sie die Mitbenutzung für Bülach-Niederglatt und für Niederglatt-Örlikon erhalten haben werden, ein zusammenhängendes, zu einheitlichem Betrieb wohlgeeignetes, vor störender Einwirkung anderer Bahnen gesichertes Netz. Von dem für deren Betrieb in Ansatz gebrachten Kapital von Fr. 240,548,737 finden Fr. 223,710,000 in den bisherigen Verkehrserträgen eine 4 % Verzinsung, und es verbleibt eine Überzahlung des Ertragswertes um Fr. 16,838,737.

Nach der Rückkaufsbotschaft hätte die Nordostbahn beim Gesamtankauf überzahlt werden müssen um Fr. 34,020,940, so daß für späteren Ankauf der jetzt nicht zu übernehmenden Linien immer noch Fr. 17,182,203 verfügbar bleiben, ohne daß der Bund ungünstiger fährt als berechnet wurde.

Der Nordostbahn werden dagegen 270,4 km. = 35,4 % ihres bisherigen Netzes belassen. Davon stehen 112 km., Zürich-Zug-Luzern mit Thalweil-Zug und die rechtsufrige Zürichseebahn miteinander in Zürich in Verbindung und können zusammenhängend betrieben werden. Der Rest besteht aus den 7 weder unter sich noch mit der genannten Hauptlinie in Verbindung stehenden Strecken Örlikon-Bülach-Niederwenigen, Effretikon-Otelfingen, Wettingen-Suhr-Aarau, Etzweilen-Schaffhausen, Glarus-Lintthal, Effretikon-Hinweil und Sulgen-Goßau nebst dem Anteil an Wohlen-Bremgarten. Der Betrieb dieser verschiedenen kleinen Linien wird schwieriger und teurer als bisher; es ist daher vorauszusehen, daß die Nordostbahn bald selbst eine Verständigung auf annehmbarer Grundlage suchen wird.

Es ist übrigens vorauszusehen, daß bei Richtigstellung der Ertragsrechnungen der Nordostbahn, welchen die oben angeführten Ziffern entnommen sind, da berichtigte Zahlen nicht zur Verfügung stehen, sich das Endresultat noch zu gunsten des Bundes ändern wird. In diesen Ziffern sind nämlich weder die mutmaßlichen Bauausgaben seit Ende 1896 noch die Abzüge für materiellen Minderwert der Rückkaufobjekte berücksichtigt. Sodann werden die Ertragswerte, auch wenn der Reinertrag von 1897 noch eine Steigerung {erzeigen wird, doch eine starke Reduktion erleiden, weil die Zerlegung der Einnahmen und Ausgaben in den Berechnungen der Nordostbahn absichtlich zu ungunsten der Nebenlinien, die nach dem Anlagekapital zurückzukaufen sind, stattgefunden hat, weil die Vorschriften des Rechnungsgesetzes über Belastung

der Jahresrechnungen mit der Ausgleichung für die wichtigsten Abnutzungen nicht berücksichtigt worden sind und die zu lasten der Betriebsrechnung fallenden Abschreibungen für beseitigte Objekte u. s. w. keine Beachtung gefunden haben. Die für die Mehrzahl der zurückzukaufenden Linien maßgebenden Ertragswerte werden sich daher stark ermäßigen und ebenso die den Rückkaufspreis bei den andern Linien bestimmenden Anlagekosten.

* * *

Aus den entwickelten Gründen beehren wir uns, Ihnen zu beantragen, es sei bezüglich des Rückkaufes der Nordostbahn folgender Beschluß zu fassen (s. Bundesratsbeschluß vom 22. Februar 1898, Seite 418).

Bern, den 21. Februar 1898.

Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement,
Eisenbahnabteilung:

Zemp.



Bericht und Antrag des Post- und Eisenbahndepartementes (Eisenbahnabteilung) an den Bundesrat betreffend die Ausweise der schweizerischen Nordostbahn über den konzessionsgemäßen Reinertrag und das Anlagekapital, die Zusammenfassung sämtlicher Linien ...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1898
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	09
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.02.1898
Date	
Data	
Seite	369-417
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 208

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.