

Schweizerisches Bundesblatt.

50. Jahrgang. IV.

Nr. 35.

17. August 1898.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Bericht und Antrag

des

Post- und Eisenbahndepartements (Eisenbahnabteilung) an
den Bundesrat, betreffend die Normen für die sektions-
weise Berechnung der Anlagekosten und des Rein-
ertrages der Linien der schweizerischen Nordostbahn.

(Vom 4. August 1898.)

Tit.

In der Sitzung vom 22. Februar 1898 haben Sie u. a. be-
schlossen:

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

Mit Zuschrift vom 12. März 1898 teilte uns die Direktion der Nordostbahn mit, die von ihr vorgenommene Prüfung, ob und in welcher Weise dieser Auflage nachgekommen werden könne, lasse sie dringend wünschen, die Angelegenheit vor weiterer Beschlufsfassung in einer Konferenz mit uns zu besprechen. Die bezügliche Verhandlung fand am 16. März statt; bei derselben wurden alle für die Erstellung sektionsweiser Ertragsrechnungen maßgebenden Gesichtspunkte einläßlich erörtert und die Nordostbahn eingeladen, im Sinne der gewalteten Diskussion motivierte Vorschläge über die bei Erstellung der neuen sektionsweisen Ertragsrechnungen zu befolgenden Normen dem Eisenbahndepartemente einzureichen, welches dieselben dann seinerseits prüfen und das Ergebnis dieser Prüfung mit seinem Entscheide der Direktion der Nordostbahn bekannt geben werde.

Am 28. Mai 1898 erfolgte eine konfidentielle Vorlage der Nordostbahn, welche von einer Abordnung derselben mit dem Direktor der administrativen Abteilung erstmals am 7. Juni und, nachdem die Vorlage zufolge der hierseitigen Bemerkungen nach verschiedenen Richtungen abgeändert worden war, nochmals am 9. Juli eingehend besprochen wurde. Mit Zuschrift vom 23. Juli 1898 hat uns sodann die Direktion der schweizerischen Nordostbahn ihren endgültigen Entwurf von Normen für die sektionsweise Berechnung der Anlagekosten und des Reinertrages der Linien der Nordostbahn zugestellt, über welchen nunmehr Beschluß zu fassen ist.

Dieser Entwurf lehnt sich im allgemeinen an einen Entwurf der Nordostbahn vom 5. Dezember 1890 an, welcher den dannzumaligen Erörterungen zwischen Eisenbahndepartement und Direktion zur Grundlage diente, jedoch wegen der damals schwebenden Rückkaufsverhandlungen nicht abschließend erledigt wurde. An demselben sind alle die Modifikationen angebracht worden, welche die weitere Abklärung der betreffenden Verhältnisse als wünschenswert erscheinen ließ.

Der Entwurf der Nordostbahn vom Juli 1898 hat folgenden Wortlaut:

Normen

für die

sektionsweise Berechnung der Anlagekosten und des Reinertrages.

I.

Sektionseinteilung.

Art. 1. Für die neuen Ertragsberechnungen wird das Netz der Nordostbahn in folgende Sektionen zerlegt:

1. Romanshorn-Frauenfeld-Winterthur-Zürich-Baden-Turgi-Aarau nebst Rorschach-Konstanz und Turgi-Koblenz-Mitte Rhein (Waldshut).
2. Niederglatt-Otelfingen-Wettingen.
3. Winterthur-Etzweilen-Konstanz, ferner Emmishofen-Kreuzlingen und Etzweilen-Ramsen Grenze.
4. Ramsen Grenze-Singen.
5. Sulgen-Gößau.
6. Winterthur-Schaffhausen.
7. Winterthur-Koblenz.
8. Effretikon-Seebach-Otelfingen, Wettingen-Suhr-Aarau und Örlikon-Seebach.
9. Effretikon-Wetzikon-Hinweil.
10. Zürich-Ziegelbrücke-Glarus.
11. Glarus-Lintthal.
12. Örlikon-Oberglatt-Bülach-Dielsdorf.
13. Dielsdorf-Niederweningen.
14. Zürich-Zug-Luzern (über Altstetten) und Thalweil-Zug.
15. Etzweilen-Schaffhausen.
16. Zürich-Meilen-Rapperswil.
17. Eglisau-Schaffhausen, zu zerlegen in badische und schweizerische Strecke.
18. Bötzbahn.
19. Koblenz-Stein.

II.

Zerlegung der Anlagekosten.

Art. 2. Die Anlagekosten der einzelnen vorstehend benannten Linien, beziehungsweise Sektionen sind, unter Berücksichtigung der daran vorgenommenen Abschreibungen, effektiv zu ermitteln.

Dabei gilt als Grundsatz, daß alle von mehreren Linien, beziehungsweise Sektionen gemeinschaftlich benutzten Bahnhöfe, Stationen und Bahnstrecken je als Eigentum nur einer derselben zu behandeln sind, und zwar derjenigen, für deren Dienst solche ursprünglich erstellt worden sind. Der Bahnhof in Bülach ist als Eigentum der Linie Winterthur-Koblenz zu betrachten.

Wenn zur Zeit auf Stationen etc. Objekte Eigentum einer andern Sektion sind und auf deren Bauconto figurieren oder eine solche Sektion anlässlich ihrer Einführung in die betreffende Abzweigstation für die Erweiterungskosten zu Lasten ihrer eigenen Baurechnung aufzukommen hatte, soll dieses Verhältnis unverändert fortbestehen bleiben. In solchen Fällen hat eine gegenseitige Verzinsung der von mehreren Sektionen für die gemeinschaftlichen Anlagen aufgebrauchten Kapitalien stattzufinden.

Für Bauausgaben, beziehungsweise Abschreibungen, deren effektive Verteilung sich als unmöglich erweisen sollte, bleibt weitere Wegleitung hinsichtlich der Ausscheidung auf die beteiligten Linien, beziehungsweise Sektionen vorbehalten.

Art. 3. Die Anschaffungskosten des im Betriebe stehenden Rollmaterials werden nach den effektiven Verhältniszahlen der einzelnen Jahre repartiert wie folgt:

- a. diejenigen der Lokomotiven pro rata der über die einzelnen Linien ausgeführten Lokomotivkilometer;
- b. diejenigen der Personenwagen pro rata der Personenwagen-Achskilometer;
- c. diejenigen der Gepäckwagen pro rata der Gepäckwagen-Achskilometer;
- d. diejenigen der Güterwagen pro rata der Versandgüter-Quantitäten.

Die zu Lasten der Bötzberrgbahn, sowie der Linie Koblenz-Stein sich ergebenden Anschaffungskosten werden der Stammlinie (vgl. Art. 1, Ziffer 1) verrechnet.

Über die eventuellen Differenzen, welche sich bei der effektiven Zuteilung von Rollmaterial anlässlich des Übergangs der zum

Rückkauf angemeldeten Sektionen an den Bund gegenüber den nach obigen Grundsätzen festgestellten Anschaffungskosten ergeben werden, hat seiner Zeit gegenseitige Abrechnung stattzufinden.

Art. 4. Die Lagerhäuser in Zürich und Romanshorn werden der Stammlinie (Art. 1, Ziffer 1) zugeteilt; ebenso die Werkstätten, die Hauptmagazinverwaltung und die Materialverwaltung des Bahnoberingenieurs.

Die Werfte und Werkstätte in Wollishofen und die Werfte in Romanshorn werden den Anlageconti der Dampfboote belastet.

III.

Zerlegung der Betriebseinnahmen und -ausgaben des eigenen Netzes.

A. Allgemeine Bestimmungen.

Art. 5. Soweit in nachstehendem nicht ausdrücklich etwas anderes in Aussicht genommen wird, ist immer verstanden, daß für die einzelnen in Art. 1, Ziffern 1 bis 19, genannten Sektionen die Einnahmen und Ausgaben effektiv zu ermitteln sind.

Art. 6. Sowohl bei effektiver Ermittlung als bei Ausscheidung nach den nachstehend bestimmten Anhaltspunkten sind die Einnahmen und Ausgaben für alle Sektionen rechnungsmäßig und direkt nachzuweisen.

Art. 7. An der Baukapitalverzinsung und den Betriebskosten der von mehreren Sektionen gemeinschaftlich benutzten Bahnhöfe, Stationen und Bahnstrecken haben sich alle diese Sektionen zu beteiligen.

Die Quoten der mitbenutzenden Linien werden aus der Zahl der in den gemeinschaftlichen Bahnhöfen und Stationen ein- und ausgelaufenen, beziehungsweise über die Gemeinschaftsstrecken gelaufenen Wagenachsen ermittelt, in der Meinung, daß die einzelnen Linien in demjenigen Verhältnisse an die Baukapitalzinsen und Betriebskosten beitragen, in welchem die Zahl der von ihnen geführten Wagenachsen zur Gesamtzahl der ein- und aus-, beziehungsweise durchgelaufenen Wagenachsen steht, wobei die durchgelaufenen Achsen doppelt, d. h. je für Ein- und Ausfahrt, gerechnet werden.

Bei denjenigen, mehreren Nordostbahnsektionen gemeinschaftlichen Bahnhöfen, Stationen und Bahnstrecken, welche auch von

einer dritten Linie oder von einer nicht der Nordostbahn allein zustehenden, von ihr auf Grund besonderer Vereinbarungen betriebenen Linie mitbenutzt werden, sind zunächst die Beiträge dieser Linien in Abzug zu bringen; der Rest bildet die Summe, welche von den Nordostbahnsektionen aufzubringen und unter sie im Verhältnis der von ihnen geführten Achsen zu verteilen ist.

In der Ertragsrechnung derjenigen Linie, welche Eigentümerin des mitbenutzten Objektes ist (vgl. Art. 2, Abs. 2), sind die Beiträge der übrigen Linien zu vereinnahmen.

B. Transporteinnahmen.

Art. 8. Die Verteilung der Transporteinnahmen hat nach folgenden Grundsätzen zu geschehen:

I. Personen-, Gepäck- und Viehverkehr.

a. *Interner Verkehr.*

Die Einnahmen werden aus den Stationsrechnungen für jede einzelne Station zusammengestellt und zwar:

a. Im Verkehre mit Stationen derselben Sektion. Diese fallen der betreffenden Sektion ganz zu.

b. Im Verkehre mit den andern Stationen, stationsweise nach Sektionen. Diese Einnahmen werden kilometrisch auf die beteiligten Sektionen verlegt.

b. *Direkter Verkehr.*

Die Einnahmen aus dem Verkehr jeder Station werden bahn- und routenweise zusammengestellt und kilometrisch auf die beteiligten Sektionen verteilt.

c. *Transitverkehr.*

Die Einnahmen werden nach Verkehren und Routen zusammengestellt und kilometrisch auf die beteiligten Sektionen verteilt.

Einnahmen, die nicht einer bestimmten Sektion zugeteilt werden können, wie z. B. Taxen für Generalabonnemente und fixe Taxen für Abonnemente auf halbe Billete, in den Zügen erhobene Supplementtaxen, werden pro rata der Gesamteinnahmen aus vorstehenden Personentransporten auf alle Sektionen verlegt.

Die Zahlungen der Centralbahn und an dieselbe aus der Gotthardgemeinschaft werden auf die Linien Zürich-Romanshorn-Rorschach, Winterthur-Schaffhausen, Zürich-Eglisau-Schaffhausen, Winterthur-Singen, Zürich-Waldshut und Zürich-Ziegelbrücke pro rata der Einnahme aus dem internationalen Verkehre über diese Routen nach und von der Gotthardbahn verlegt.

Die Betreffnisse der am Gemeinschaftsverkehr Nordostbahn-Vereinigte Schweizerbahnen beteiligten Routen sind schon in den betreffenden Verkehrsabrechnungen den berechtigten Strecken zugeschrieben und bilden daher kein besonderes Teilungsobjekt.

Der Anteil der Parallellinien Effretikon-Örlikon via Wallisellen und Bassersdorf am Verkehre Effretikon transit-Örlikon transit wird im Verhältnis der Frequenz der über Bassersdorf führenden Züge (Personenkilometer) zur Gesamtfrequenz der Stammlinie ermittelt.

Bei allen Teilungen nach Kilometern sind effektive Kilometer verstanden und Bruchteile von 50 Cts. werden auf ganze Franken aufwärts, beziehungsweise abwärts abgerundet.

II. Güterverkehr.

I. Frachten.

Die Frachten werden wie folgt zerlegt:

Aus der Gesamteinnahme an Frachten der Nordostbahn aus dem Güterverkehre werden zunächst die

Expeditionsgebühren

nach den Gebührenklassen des Normalgütertarifs ausgeschieden, und zwar:

a. Im internen Verkehre:

1. Stationsweise nach Stationen derselben Sektion. Die betreffende Sektion erhält diese Gebühren ganz.
2. Nach den andern Stationen der Nordostbahn. Die Versand- und Empfangssektion erhält je die Hälfte der Expeditionsgebühren.

b. Im direkten Verkehre mit andern schweizerischen Bahnen: Die Sektion, der die empfangende oder versendende Station der Nordostbahn angehört, erhält die Hälfte der Expeditionsgebühr.

c. Im Transitverkehr der schweizerischen Bahnen über Nordostbahn entfällt jede Anrechnung von Expeditionsgebühren.

d. Der unmittelbare direkte Verkehr der Nordostbahnstationen mit dem Ausland wird wie *a*, der direkte Verkehr der Nordostbahn mit dem Ausland über eine andere schweizerische Bahn wie *b* behandelt.

e. Der Transitverkehr der Schweizerbahnen über Nordostbahn mit dem Ausland über Grenzstationen der Nordostbahn wird wie *b*, über Grenzstationen der Vereinigten Schweizerbahnen wie *c* berechnet.

Der nach Berechnung der Expeditionsgebühren verbleibende Rest der Frachteinnahmen besteht aus den

Streckentaxen.

Behufs Verteilung derselben werden — durch stationsweise, beziehungsweise verkehrsweise Zusammenstellung — die auf jeder Sektion gefahrenen Tonnenkilometer klassenweise (nach den Klassen des Normalgütertarifs der Nordostbahn) ermittelt. Diese Gewichtstonnenkilometer werden (in jeder Sektion) klassenweise mit den Grundtaxen in Centimes pro Tonnenkilometer des Normalgütertarifs der Nordostbahn multipliziert und durch Addition der Klassenergebnisse jeder Sektion die Centimes-Tonnenkilometer jeder Sektion ermittelt. Die Gesamteinnahme an Streckentaxen wird hernach pro rata dieser Centimes-Tonnenkilometer auf die verschiedenen Sektionen verlegt.

Die Distanzen werden nach effektiven Kilometern berechnet.

Gemeinschaften.

Die gegenseitigen Herauszahlungen aus der Gotthardgemeinschaft werden nach Analogie des für den Personenverkehr beschriebenen Verfahrens behandelt. Zu diesem Zwecke sind sie vor Verteilung der Streckentaxen von diesen in Abzug zu bringen.

Im Gemeinschaftsverkehre mit den Vereinigten Schweizerbahnen ist durch effektive Verkehrs- und Taxenteilung die betreffende Linie in Besitz ihrer Quote gekommen, und es entfällt daher eine besondere Teilung.

Im Verkehre Aarau-Wettingen über Turgi und Mellingen und Effretikon-Örlikon über Wallisellen und Bassersdorf wird jeder Route ihr Centimes-Tonnen-Kilometerbetriffnis pro rata der geführten Güterwagenachsen zugeteilt.

Die nach bisherigen Grundsätzen den Dampfbooten zugeschiedenen Taxanteile verbleiben denselben; die hiernach auf den Bahntransport entfallenden Resttaxen werden, soweit sie nicht an dritte Bahnen abzugeben sind, in analoger Anwendung der vorstehenden Grundsätze auf die beteiligten Nordostbahnsektionen zerlegt, in der Meinung jedoch, daß keine Ausscheidung von Expeditionsgebühren auf die Übergangsstation zwischen Bahn und Dampfbooten stattfindet.

2. Nebengebühren.

a. Auf der Station erhobene.

Diese werden der Sektion zugeteilt, der die Station angehört; bei gemeinschaftlich zwei oder mehreren Sektionen angehörenden Stationen werden sie pro rata des Versand- und Empfangsgewichts auf die betreffenden Sektionen verlegt.

b. Kartierte Nebengebühren

werden der Sektion zugeteilt, der der betreffende Verkehr der Station angehört, die sie kartiert hat, d. h. auf welcher sie entstanden sind.

C. Verschiedene Einnahmen.

Art. 9. Die Mietzinse von Rollmaterial (für Parours der Nordostbahnwagen auf fremden Bahnen) werden für die Güterwagen pro rata der den einzelnen Sektionen belasteten, bezüglichen Anschaffungskosten verteilt.

Diejenigen für Personen- und Gepäckwagen werden dagegen nur auf die in Ziffer V des Art. 11 näher bezeichneten Durchgangslinien verlegt, jedoch ebenfalls im Verhältnis der diesen Sektionen belasteten Anschaffungskosten für Personen- und Gepäckwagen.

Art. 10. Aus den Einnahmenüberschüssen folgender Hülfseschäfte:

- a. Werkstätte,*
- b. Materialverwaltung,*
- c. Materialrechnung des Oberingenieurs;*

ferner:

- d. der Imprägnieranstalt,*

ist vorerst das in diesen Geschäften engagierte Kapital zu $4\frac{1}{2}\%$ an die Stammlinie (vgl. Art. 1, Ziffer 1) zu verzinsen. Sodann sind bei *a* und *d* für Amortisation 5 % des Kapitalbetrages in Anrechnung zu bringen.

Der nach dieser Verzinsung und Amortisation verbleibende Reinertrag wird im Verhältnisse des Wertes der von den einzelnen Sektionen bezogenen Materialien oder für dieselben besorgten Arbeiten unter diese verteilt; ausgenommen sind die auf Lieferungen oder Arbeiten für Dritte entfallenden Quoten, welche der Stammlinie zufallen. Besorgen die genannten Geschäfte Lieferungen oder Arbeiten für den Bau neuer Linien, so kommen die darauf entfallenden Quoten ihrer Reinerträge von den bezüglichlichen Baukosten in Abrechnung.

Reichen die Einnahmenüberschüsse zur Verzinsung der in den Geschäften engagierten Kapitalien nicht aus, so sind die daherigen Ausfälle nach den gleichen Grundsätzen zu verlegen wie die Reinerträge.

D. Betriebsausgaben.

Art. 11. Die Verteilung der Betriebsausgaben erfolgt nach Maßgabe der folgenden Vorschriften:

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Gesamtausgaben dieses Titels werden pro rata der Bruttoeinnahmen der einzelnen Sektionen auf letztere verlegt.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Die Ausgaben unter:

- A. 1. Bureau des Oberingenieurs,
 - 2. Sektionsingenieure und deren Gehülfen;
 - C. 1. Bureaubedürfnisse etc.,
 - 2. Beleuchtung, Heizung etc. der Bureaux,
 - 3. Inventar für das Bureau des Oberingenieurs,
- werden pro rata der übrigen Ausgaben für Unterhalt und Aufsicht der Bahn verlegt.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

- A. 1. Betriebschef, Kursbureau und Wagenkontrolle und

A. 3. und 4. Zugsdienstpersonal und Bekleidungskosten für dasselbe.

Verrechnung zu $\frac{1}{3}$ pro rata der Zugs- und $\frac{2}{3}$ pro rata der Wagenachskilometer, welche auf den einzelnen Sektionen gefahren werden.

A. 2. c. Billettdrucker etc.

Die Verlegung erfolgt auf Grund der Personenfrequenz der einzelnen Sektionen.

A. 2. e. Lagerhausverwaltungen etc.

Die Kosten der Lagerhäuser in Zürich und Romanshorn werden der Stammlinie (Art. 1, Ziffer 1) belastet.

B. 1. Bureaubedürfnisse etc. und

B. 2. Beléuchtung, Heizung etc.

3. Ergänzung und Unterhalt des Stationsinventars.

Soweit die Kosten für die Bureaux des Betriebschefs und der Wagenkontrolle, sowie für den Zugsdienst erwachsen, Verlegung $\frac{1}{3}$ pro rata der Zugskilometer und $\frac{2}{3}$ pro rata der Wagenachskilometer, welche auf den einzelnen Sektionen gefahren werden; im übrigen effektive Verlegung.

IV. Fahrdienst.

A. 1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters.

2. Depotchefs etc.

Verlegung zu $\frac{1}{3}$ pro rata der Lokomotiv- und $\frac{2}{3}$ pro rata der Wagenachskilometer.

A. 2. Maschinenpersonal.

Nach Vorabzug einer Quote für das Rangierpersonal Verlegung pro rata der Lokomotivkilometer.

Um die Kosten des Rangierdienstes annähernd richtig auf die einzelnen Sektionen ausscheiden zu können, sind die Rangierstunden auf den verschiedenen Bahnhöfen monatlich festzustellen. Es ist sodann eine Vergütung von je Fr. 5 per Rangierstunde an den Fahrdienstkosten zu Lasten der betreffenden Sektionen vorweg in Abzug zu bringen, und zwar unter Verteilung auf die Kapitel IV A 2 (Besoldung des Maschinenpersonals) 41 %, IV B a 1—4 (Lokomotiven) 47 % und IV C a 1 (Unterhalt von Lokomotiven und Tendern) 12 %.

A. 2. *Wagenvisiteure*.

Verlegung pro rata der Wagenachskilometer.

3. *Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials, Lokomotivheizer und Remisenarbeiter.*

Verlegung pro rata der Lokomotivkilometer.

3. *Wagenmeister, Wagenschmierer und Wagenreiniger.*

Verlegung pro rata der Wagenachskilometer.

4. *Bekleidungskosten.*

Dieselben werden überall wie die Besoldungen verlegt.

B. *Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.*

- a. *Lokomotiven, Ziffern 1—4.*

Verlegung $\frac{1}{4}$ pro rata der Lokomotivkilometer, $\frac{3}{4}$ pro rata der Wagenachskilometer.

- b. *Wagen.*

1. *Beheizungsmaterial.*

2. *Beleuchtungsmaterial.*

Verlegung pro rata der Personenwagen-Achskilometer.

3. *Schmiermaterial.*

4. *Reinigungs- und Desinfektionsmaterial.*

Letzteres effektiv, im übrigen Verlegung pro rata der Wagenachskilometer.

C. *Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.*

- a. und b. 1. *Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven.*

Verlegung $\frac{2}{3}$ pro rata der Lokomotivkilometer, $\frac{1}{3}$ pro rata der Wagenachskilometer.

- a. und b. 2. *Unterhalt und Erneuerung der Personenwagen.*

Den Hauptlinien (Art. 11, V) werden zu gunsten der Nebenlinien für Mehrleistungen und besseres Material vorab 5 % der Gesamtkosten pro rata der auf diesen Durchgangslinien gefahrenen Personenwagen-Achskilometer belastet und der verbleibende Rest pro rata der Gesamt-Personenwagen-Achskilometer auf alle Sektionen verteilt.

- a. und b. 3. *Unterhalt und Erneuerung der Gepäckwagen.*

Verlegung pro rata der Gepäckwagen-Achskilometer, wie oben.

- a. und b. 4. *Unterhalt und Erneuerung der Güterwagen.*

Verlegung pro rata der Versand-Güterquantitäten der einzelnen Linien.

D. *Sonstige Ausgaben.*

1. Bureaubedürfnisse etc.
2. Beleuchtung, Heizung etc.
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars.
4. Verschiedenes.

Verlegung zu $\frac{1}{3}$ pro rata der Lokomotiv- und $\frac{2}{3}$ pro rata der Wagenachskilometer.

V. *Verschiedene Ausgaben.*

A. 3. *Miete von Rollmaterial* (für Durchlauf fremder Wagen auf der Nordostbahn).

a. Für Personen- und Gepäckwagen Verlegung pro rata der auf den Durchgangslinien: Romanshorn-Aarau, Winterthur-Schaffhausen, Winterthur-Koblenz, Örlikon-Bülach-Eglisau, Zürich-Glarus, Zürich-Rapperswil, Eglisau-Schaffhausen, Zürich-Zug-Luzern und Thalweil-Zug und der Bötzberrbahn und Koblenz-Stein abgerollten Personen- und Gepäckwagen-Achskilometer.

b. Für Güterwagen Verlegung pro rata der Güterwagen-Achskilometer aller Linien.

C. 1. *Gerichts- und Prozesskosten.*

Verlegung pro rata der Bruttoeinnahmen der einzelnen Sektionen.

2. *Feuerversicherungen.*

Hochbauassekuranz.

Wird effektiv verlegt.

Prämien für Pauschalversicherungen.

Werden auf die einzelnen Linien repartiert wie folgt:

- a. für Inventar, Bibliothek und Archiv der allgemeinen Verwaltung,
pro rata der Bruttoeinnahmen der einzelnen Sektionen;
- b. für Inventar und Planarchiv des Oheringenieurs für den Bahnbetrieb,
pro rata der Ausgaben für Unterhalt und Aufsicht der Bahn;
- c. für Stationsinventar und Requisiten des Zugpersonals,
pro rata der betreffenden Bauausgaben;

- d. für Rollmaterial,
pro rata der jeder Sektion zugeschienenen Anschaffungskosten ;
- e. für Transportgegenstände und Lagergüter,
pro rata der Güterverkehrseinnahmen.

Prämien für Separatversicherungen von Transport- und Lagergütern in Zürich und Romanshorn werden dem Stamnetz belastet.

3. *Unfallversicherung.*

4. *Transportversicherungen und Entschädigungen.*

Verlegung pro rata der Bruttoeinnahmen.

5. *Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse.*

Der Beitrag der Verwaltung wird auf die einzelnen Linien entsprechend den auf die einzelnen Sektionen entfallenden Besoldungen des festangestellten Personals verlegt.

7. *Unterstützungen und Geschenke.*

Verlegung pro rata der Bruttoeinnahmen.

IV. Zürich-Zug-Luzern und Thalweil-Zug.

Art. 12. Die sämtlichen Betriebsausgaben der Linie Zürich-Zug-Luzern für die Jahre 1888—1891 sollen ihr belastet werden, wie sie effektiv verausgabt worden sind, nach Maßgabe der Normen für die übrigen Sektionen.

V. Bötzberrbahn und Koblenz-Stein.

Art. 13. Die Ertragsberechnung für diese Linien erfolgt selbständig, nach den dafür zwischen der Nordostbahn und der schweizerischen Centralbahn vereinbarten Grundsätzen.

Die Entschädigungen, welche diese beiden Linien an die Nordostbahn für Besorgung des Betriebsdienstes entrichtet haben, werden der Stammlinie der letztern (Art. 1, Ziffer 1) gutgeschrieben. Hinwieder wird die Stammlinie hinsichtlich der von der Nordostbahn gegen diese Entschädigungen zu besorgenden Verrichtungen mit denjenigen Ausgabebeurtheilungen belastet, die bei der Ausgabenverteilung nach den für die Nordostbahnsektionen festgesetzten Normen zu Lasten dieser Linien entfallen würden.

Zürich, im Juli 1898.

Die Direktion der Schweiz. Nordostbahn.

* * *

Wir haben über diesen Entwurf zu bemerken:

Ad I. Sektionseinteilung (Art. 1).

Grundsätzlich wird für jede Sektion der Nordostbahn, für welche eine besondere Konzession besteht, eine besondere Rechnung erstellt. Zusammengefaßt werden nur diejenigen Strecken, welche kommerziell und betriebstechnisch ein Ganzes bilden, d. h. die ganze Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn, die aargauische und zürcherische Strecke der Linie Winterthur-Koblentz und die drei Stücke der Westsektion der ehemaligen Nationalbahn. Diese Einteilung entspricht der in unserm Berichte an den Bundesrat vom 21. Februar 1898 eingehaltenen und erfüllt somit unser Begehren.

Ad II. Zerlegung der Anlagekosten.

Art. 2. Die Anlagekosten der einzelnen Sektionen sind effektiv zu ermitteln. Dabei ist auf unsern Wunsch präzisiert worden, daß von mehreren Sektionen gemeinsam benützte Bahnhöfe, Stationen und Bahnstrecken als Bestandteil der Sektion zu behandeln sind, für deren Dienst sie ursprünglich erstellt worden sind. Diese Zuteilung entspricht der bestehenden Belastung des Baucontos; so ist z. B. der Bahnhof Zürich dem Stammnetz zugeschrieben, ebenso der Bahnhof Winterthur. In dem einzigen Falle, wo diese Definition nicht ganz zutraf, weil ein Umbau des Bahnhofes mit Verlegung die ursprünglichen Verhältnisse modifizierte, beim Bahnhof Bülach, ist die Zuteilung zur Linie Winterthur-Koblentz ausdrücklich vorgeschrieben.

Wenn auf einer gemeinsam benutzten Station getrennte Eigentumsverhältnisse zufolge der seiner Zeit erfolgten Belastung des Baucontos bestehen, sind diese Beziehungen als Mitbenützungsverhältnisse zu behandeln und tritt gegenseitige Verzinsung ein.

Art. 3. Die Repartition des Rollmateriales ist eine bloß rechnungsmäßige und bleibt die Ausgleichung auf den Zeitpunkt vorbehalten, in welchem bei Übergabe der Bahnstrecken an den Bund die effektive Zuteilung nach der Qualität der Bahnstrecken und des Rollmateriales zu erfolgen hat. Da bis dahin der Rollmaterialbestand sich ändern wird, erscheint der Vorschlag als begründet.

Die zu Grunde gelegten Ausscheidungsfaktoren sind auch die annähernd richtigsten, für die Lokomotiven die Zahl der auf den

Sektionen ausgeführten Lokomotivkilometer, für die Personen- und Gepäckwagen die betreffenden Achskilometer und für die Güterwagen die Versandgüter-Quantitäten.

Bezüglich der Güterwagen kann nicht auf die auf der Sektion gefahrenen Achskilometer abgestellt werden, da für alle Transitgüter und für alle im direkten Verkehr ankommenden Güter nicht die Sektion der Empfangsstation die Wagen zu stellen hat, sondern die Versandbahn. Für diese Wagen hat die Empfangssektion Wagenmiete zu bezahlen, in welcher neben der Verzinsung Raten für Unterhalt und Amortisation inbegriffen sind. Die Betriebsrechnung wird somit für die Benützung fremder Wagen richtig belastet. Für die Wagenanschaffung ist aber in der Hauptsache maßgebend der Wagenbedarf für den Güterversand. Wenn die schweizerischen Bahnen Kohlenwagen zum Kohlenbezug im Auslande selbst beschafft haben, so ist das ein Ausnahmeverhältnis, welches die an sich richtige Regel nicht zu entkräften vermag. Eine Bahn, deren Güterwagenpark zur Bedienung des bei ihr aufgegebenen Verkehrs ausreicht, besitzt ausreichendes Material; daher ist es auch richtig, diesen Maßstab für die Repartition der Anschaffungskosten, sowie auch der später zu besprechenden Unterhaltungs- und Erneuerungskosten anzunehmen.

Da die Bötzbahn und Koblenz-Stein kein eigenes Rollmaterial besitzen, wird das zu deren Betrieb durch die Nordostbahn verwendete dem Stammnetz der letzteren zugerechnet.

Art. 4. Eine Zerlegung der Werkstätten, der Hauptmagazinverwaltung und der Materialverwaltung des Oberingenieurs auf die einzelnen Sektionen geht nicht wohl an; dieselben sind daher dem Stammnetze zuzuteilen, ebenso die am Stammnetze liegenden Lagerhäuser in Zürich und Romanshorn.

Die Dampfschiffwerften sind den Anlageconti der Dampfschiffe zuzuweisen.

Ad III. Zerlegung der Betriebseinnahmen und der Betriebsausgaben des eigenen Netzes.

A. Allgemeine Bestimmungen.

Art. 5 und 6 erfordern keine Erläuterung.

Art. 7. Für die Repartition der Baukapitalverzinsung und der Betriebskosten für gemeinsam benützte Bahnhöfe und Bahnstrecken wird auf die Zahl der ein- und ausgelaufenen Wagen-

achsen abgestellt, wobei die durchlaufenden Achsen doppelt gerechnet werden. Gegen diesen Vorschlag, welcher dem bei den Mitbenützungsverträgen zwischen gleichartigen Bahnen im In- und Ausland in der Regel befolgten Prinzip entspricht, ist nichts einzuwenden; dessen Durchführung ist einfach und kann zu keinen Differenzen Anlaß geben.

Auch der Vorabzug der von dritten Unternehmungen für die Mitbenützung zu leistenden Beiträge ist richtig behandelt.

B. Transporteinnahmen (Art. 8).

I. Personen-, Gepäck- und Viehverkehr.

a. *Interner Verkehr.*

Die Einnahmen werden aus den Stationsrechnungen für jede einzelne Station ermittelt und soweit es den Verkehr mit Stationen derselben Sektion betrifft, der letztern ganz, bezüglich des Verkehrs mit andern Stationen im Verhältnis der kilometrischen Entfernung den betreffenden Sektionen zugewiesen.

b. *Direkter Verkehr.*

Gegen die kilometrische Verteilung des bahn- und routenweise zusammengestellten Verkehrs jeder Station ist nichts einzuwenden.

c. *Transitverkehr.*

Soweit die nach Verkehren und Routen zusammengestellten Einnahmen den einzelnen Sektionen zugeteilt werden können, erfolgt auch hier kilometrische Verteilung. Es giebt aber Einnahmen, welche nicht nachweisbar einer einzelnen Sektion zugehören, wie die Taxen für Generalabonnemente und die fixen Taxen für Abonnemente auf halben Billeten, bezüglich welcher nicht feststeht, welche Strecken wirklich befahren worden sind, sowie die in den Zügen erhobenen Supplementtaxen; diese Einnahmen sind im Verhältnis der Gesamteinnahmen aus den speciell ermittelten Transporten auf alle Sektionen zu verlegen, da alle diese an den betreffenden Einnahmen beteiligt sind.

Besondere Verhältnisse bestehen bezüglich der sogenannten Gotthardgemeinschaft. Durch Vertrag zwischen der Centralbahn und der Nordostbahn vom 2. Februar 1870, betreffend Subventionierung der Gotthardbahn ist vereinbart worden, daß der gesamte direkte Verkehr, welcher, vom Auslande kommend und die

westliche, nördliche oder östliche Schweizergrenze von Genf bis Landquart überschreitend, Teile der Centralbahn oder Nordostbahn (inklusive Zürich-Zug-Luzern) als Transit durchzieht und sich über Luzern oder Zug hinaus nach Stationen der Gotthardbahn oder weiter bewegt, sowie der direkte Verkehr in umgekehrter Richtung, als gemeinschaftlicher Verkehr zu betrachten sei. Da eine genaue hälftige Teilung der Transporte selbst nicht möglich ist, hat die Bahn, welche effektiv mehr als die Hälfte transportiert, die andere in bar zu entschädigen. Das Produkt des gesamten Verkehrs wird in der Weise ermittelt, daß von der Bruttoeinnahme zu gunsten der transportierenden Bahn eine zum voraus vereinbarte Traktionsentschädigung in Abzug gebracht wird. Thatsächlich hat sich die Verkehrsleitung so gestaltet, daß die Centralbahn mehr transportiert hat und daher Barausgleichungen an die Nordostbahn zu leisten hatte.

Die Nordostbahn hat ursprünglich vorgeschlagen, diese Zahlungen aus der Gotthardgemeinschaft ganz dem Stammnetze zuzuweisen; dadurch wären die Einnahmen des letztern ungebührlich erhöht worden zu ungunsten der andern Sektionen, welche ebenfalls direkten und Transitverkehr aus dem Ausland nach dem Gotthard vermitteln. Auf unser Begehren werden nun im Verhältnis der effektiven Einnahmen aus dem internationalen Verkehr nach dem Gotthard für die betreffenden Routen an der Gotthardgemeinschaft außer dem Stammnetz noch beteiligt Winterthur-Schaffhausen, Zürich-Eglisau-Schaffhausen, Winterthur-Singen und Zürich-Ziegelbrücke. Dadurch werden die Betriebseinnahmen für die genannten Linien eine Steigerung erfahren.

Streitig ist noch die Beteiligung der Linie Zürich-Zug-Luzern an der Gotthardgemeinschaft. Obwohl diese Route am effektiven Gotthardverkehr in wesentlichem Umfang beteiligt und daher schon im Vertrage von 1870 als Verkehrsrichtung ausdrücklich erwähnt worden ist, bestreitet die Nordostbahn, daß sie zur Teilnahme an der Barausgleichung beizuziehen sei; dieselbe habe nämlich bis Ende 1891 eine selbständige Unternehmung gebildet und habe beim Abschluß des Gemeinschaftsvertrages nicht mitgewirkt, welcher nur die Nordostbahngesellschaft betreffe; der Einwand, daß letztere bei der Zürich-Zug-Luzern-Bahn finanziell erheblich beteiligt sei, falle rechtlich nicht in Betracht; auch die Bözbergbahn und die Aargauische Südbahn, bei denen die Nordostbahn hälftiger Eigentümer sei, partizipierten am Gotthardverkehr nur soweit sie effektiv transportieren; die Gotthardsubvention sei von der Nordostbahngesellschaft geleistet worden und die Unternehmung der Zürich-Zug-Luzern-Bahn habe sich dabei nicht beteiligt.

Wir geben zu, daß diese Argumente eine gewisse Berechtigung für die Zeit haben, während welcher die Zürich-Zug-Luzern-Bahn noch eine selbständige Unternehmung war. Dagegen verlieren sie alles Gewicht vom 1. Januar 1892 an, mit welchem Zeitpunkte die genannte Linie ganz ins Eigentum der Nordostbahn übergegangen ist. Von diesem Augenblicke an hat diese Sektion gerade so gut an der Gotthardgemeinschaft zu partizipieren, wie alle andern oben genannten nicht zum Stammmetze gehörenden Nordostbahnlinien.

Wir beantragen Ihnen daher nach dieser Richtung eine Ergänzung zu der betreffenden Bestimmung des Entwurfes.

Bezüglich des Gemeinschaftsverkehres mit den Vereinigten Schweizerbahnen wird darauf abgestellt, daß die Zuteilung an die transportierenden Sektionen bereits in den Verkehrsabrechnungen effektiv stattfindet. In dieser Hinsicht wird somit seiner Zeit bei Prüfung der Rechnungen zu kontrollieren sein, ob wirklich diesem Grundsatz gemäß verfahren worden ist, auch bezüglich allfälliger Nachzahlungen.

Endlich war noch eine Bestimmung aufzunehmen bezüglich des durch Parallelrouten bedienten Verkehres. Für den Personenverkehr konnte die Route Wettingen-Baden-Suhr-Aarau (alte Nationalbahn) außer Betracht fallen, da der Verkehr mit direkten Billeten im Transit über diese Linie minim ist und dieselbe für Personenbeförderung beinahe ausschließlich dem Lokalverkehr dient. Der Anteil der Parallellinien Effretikon-Örlikon via Wallisellen und via Bassersdorf am Verkehre Effretikon transit-Örlikon transit soll dagegen im Verhältnisse der Frequenz der über Bassersdorf führenden Züge zur Gesamtfrequenz der Stammlinie, nach Personenkilometern berechnet, ermittelt werden.

Mit Ausnahme des oben erwähnten Punktes betreffend die Gotthardgemeinschaft erscheinen somit die Betriebseinnahmen aus dem Personenverkehr befriedigend behandelt.

II. Güterverkehr.

1. Frachten.

Expeditionsgebühren. Dieselben sollen nun richtig in der Weise zugeteilt werden, daß jeweilen die Versand- und die Empfangsstation, beziehungsweise im direkten Verkehre mit dem Auslande die Übergangsstation die halbe Expeditionsgebühr erhält.

Streckentaxen. Die Nordostbahn hatte die Verteilung früher einfach nach Gütertonnen-Kilometern vorgenommen; das war unrichtig, wie wir im Berichte vom 21. Februar 1898 einläßlich nachgewiesen haben, indem der Ertrag der auf den einzelnen Sektionen geführten Tonnenkilometer ein ganz verschiedener ist je nach der Qualität der beförderten Güter, welche je nach der Zuteilung in die verschiedenen Klassen ganz verschiedene Taxen zu bezahlen haben. Um eine annähernd richtige Grundlage zu erhalten, sollen nun die auf jeder Sektion gefahrenen Tonnenkilometer klassenweise (gemäß den Klassen des Normalgütertarifes der Nordostbahn) ausgeschieden werden, durch stationsweise, bezw. verkehrsweise Zusammenstellung. Die so ermittelten Gewichtstonnenkilometer jeder Sektion werden klassenweise mit den Grundtaxen des Normalgütertarifes der Nordostbahn in Centimes per Tonnenkilometer multipliziert; die Klassenergebnisse jeder Sektion werden zusammengezählt und so die Centimestonnenkilometer jeder Sektion ermittelt, d. h. erhoben, was jede auf dieser Strecke beförderte Tonne durchschnittlich per Kilometer eingebracht hat. Die Gesamteinnahme an Streckentaxen wird nachher im Verhältnis dieser Centimestonnenkilometer auf die verschiedenen Sektionen verlegt.

Es ist nun zu bemerken, daß auch dieses Verfahren keine ganz genauen Resultate ergibt, indem die Klassen und Taxen des Normalgütertarifes zu Grunde gelegt werden, und daher die Rechnung nur dann ganz richtig wäre, wenn die Transporte nach Ausnahmetarifen auf allen Sektionen im gleichen Verhältnisse zu denjenigen nach den Normaltarifen stehen würden; das ist aber nicht der Fall. Es ist jedoch nicht möglich, nachträglich ein besseres System zur Erreichung eines annähernd richtigen Ergebnisses anzuwenden, und wir beantragen daher Zustimmung zu dem neuen Vorschlage der Nordostbahn.

Bezüglich der Gemeinschaften sind die oben besprochenen Grundsätze für den Personenverkehr angenommen. Da für den Güterverkehr auch die Parallelroute Aarau-Wettingen über Meltingen in Betracht fällt, ist für dieselbe gleich wie für Effretikon-Örlikon bestimmt, daß jeder Route ihr Centimestonnenkilometer-Betreffnis im Verhältnis der auf ihr geführten Güterwagenachsen zugeteilt wird. Dadurch wird eine Begünstigung der Stammlinie zu Ungunsten der Nebenlinien vermieden, wie wir es verlangt haben.

2. Nebengebühren.

Keine Bemerkung.

C. Verschiedene Einnahmen.

Art. 9. Die Mietzinse für Rollmaterial der Nordostbahn, welches auf fremden Linien cirkuliert, werden bezüglich der Güterwagen richtig im Verhältnisse der Zerteilung dieses Materiales an die einzelnen Sektionen verlegt, und bezüglich der Personen- und Gepäckwagen auf die speciell bezeichneten Durchgangslinien, auf welchen allein ein Wagenaustausch mit fremden Bahnen stattfindet.

Art. 10. Bezüglich der Einnahmenüberschüsse aus Hilfsgeschäften, nämlich: der Werkstätte, der Materialverwaltung, der Materialrechnung des Oberingenieurs und der Imprägnieranstalt, ist zu bemerken, daß diese Hilfsgeschäfte grundsätzlich zu den Selbstkosten arbeiten und keinen Gewinn erzielen sollen, indem sie den Dienstzweigen des Betriebes die erforderlichen Materialien und Arbeiten um den Anschaffungs-, beziehungsweise Erstellungspreis zuzüglich der erwachsenden Verwaltungskosten liefern. Ein Überschuß ergibt sich somit nur aus der Aufrundung der betreffenden Abgabepreise, und es ist daher nur billig, daß die aus dieser Preiserhöhung resultierende Differenz auch wieder allen Sektionen im Verhältnisse ihrer Bezüge gutgebracht werde.

Insoweit aber Lieferungen und Arbeiten für Dritte oder für den Bau neuer Linien gemacht worden sind, fällt der betreffende Gewinnanteil dem Stammmnetz zu, dessen Bauconto mit den Kapitalausgaben für diese Hilfsgeschäfte belastet ist.

Nun stellt die Nordostbahn die weitere Forderung, daß das von der Stammlinie in diese Hilfsgeschäfte eingeworfene Kapital ihr zum voraus zu verzinsen und daß ferner für die Werkstätte und Imprägnieranstalt eine Amortisationsquote zu gunsten des Stammmetzes in Anrechnung zu bringen sei. Diese Forderung erscheint uns grundsätzlich begründet; insoweit nämlich Verzinsung und Amortisation in den Preisen für Lieferungen und Arbeiten auch bereits eingerechnet sind und somit einen Teil der Überschüsse bilden, sollen dieselben richtigerweise doch dem Stammmetze zugut kommen, welches das Kapital beschafft hat.

Es fragt sich nur, ob auch die Höhe der Ansätze für Verzinsung und Amortisation richtig bemessen sei. Der Ansatz von 5 % für Amortisation ist nun nicht übersetzt und auch die $4\frac{1}{2}$ % für die Verzinsung kann hier angenommen werden, da die Reinertragsrechnungen bis in das Jahr 1888 zurückreichen und im Durchschnitt der zehnjährigen Periode der von uns anfänglich angefochtene Ansatz nicht so hoch erscheint, um eine Beanstandung der Normen zu rechtfertigen.

D. Betriebsausgaben.

Insoweit nicht eine effektive Verteilung der Betriebsausgaben möglich ist, muß eine mehr oder weniger willkürliche Schätzung eintreten. Die aus den mehrfachen Besprechungen resultierenden Normen können daher nicht den Anspruch auf volle Genauigkeit erheben; sie sind als Kompromiß zu betrachten, wobei man bestrebt war, der Wirklichkeit thunlichst nahe zu kommen und die bei den anfänglichen Berechnungen beanstandeten Punkte nach Möglichkeit zu verbessern. Wir sind der Ansicht, daß die vorliegende Vereinbarung im ganzen als eine annehmbare Wegleitung anzunehmen sei.

Im einzelnen ist zu bemerken:

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Verteilung auf Grund der Bruttoeinnahmen der einzelnen Sektionen kann der Einfachheit wegen angenommen werden.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

In der Hauptsache tritt Verteilung nach den effektiven Ausgaben der einzelnen Sektionen ein; dazu gehören auch die Ausgaben für Oberbauerneuerung, welche nach den noch zu bestimmenden Grundsätzen ohne Schwierigkeit für die einzelnen Sektionen ermittelt werden können.

Im Verhältnis der effektiv ermittelten Ausgaben werden diejenigen für das Bureau des Oberingenieurs und der Sektionsingenieure verteilt.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Die Verlegung der Ausgaben für Betriebschef, Kursbureau und Wagenkontrolle, sowie für das Zugspersonal zu $\frac{1}{3}$ pro rata der Zugskilometer und zu $\frac{2}{3}$ pro rata der Wagenachskilometer trägt der Beanspruchung derselben für die einzelnen Sektionen angemessen Rechnung.

Der Bedarf an Billeten richtet sich nach der Personenfrequenz.

IV. Fahrdienst.

Die Auslagen für das Bureau des Betriebsmaschinenmeisters und der Depotchefs sollen nach der ungefähren Inanspruchnahme

zu $\frac{1}{3}$ pro rata der Lokomotivkilometer und zu $\frac{2}{3}$ pro rata der Wagenachskilometer verlegt werden. Der gleiche Maßstab ist für das Maschinenpersonal nicht angenommen, sondern nur auf die Lokomotivkilometer abgestellt worden, da die Besetzung der Lokomotiven mit je zwei Mann (Führer und Heizer) für Linien mit kleinem Verkehr die gleiche bleibt wie für solche mit großem Verkehr. Für letztere ergibt sich mit Grund eine verhältnismäßig höhere Belastung nicht nur aus der größeren Zahl der ausgeführten Lokomotivkilometer überhaupt, sondern auch aus dem Umstand, daß auf den stark frequentierten Linien mehr Vorspanndienst stattfindet. Dadurch wird eine gewisse Ausgleichung gegenüber dem Faktor erzielt, daß auf den Hauptlinien in der Regel die ältern und besser bezahlten Lokomotivpersonale Verwendung finden.

Die Kosten des Rangierdienstes sind unter Berechnung des üblichen Satzes von Fr. 5 per Rangierstunde auf die einzelnen Sektionen effektiv zu verlegen. Für die Repartition der Entschädigung auf die einzelnen Kapitel der Betriebskostenrechnung sind feste Prozentsätze auf Grund der bisherigen Rechnungsergebnisse angenommen.

Bezüglich der übrigen Personalkosten ist keine besondere Bemerkung zu machen.

Der Materialverbrauch bei den Lokomotiven richtet sich nicht nur nach der Länge der Fahrten, sondern namentlich auch nach dem Transportquantum, das in den beförderten Wagenachskilometern seinen Ausdruck findet. Daher sollen die betreffenden Kosten nur zu $\frac{1}{4}$ pro rata der Lokomotivkilometer und zu $\frac{3}{4}$ pro rata der Wagenachskilometer verteilt werden.

Der gleiche Faktor spielt mit bei Unterhalt und Erneuerung der Lokomotiven. Hier ist aber zu beachten, daß deren Abnutzung nicht so wesentlich auf die beförderte Last zurückzuführen ist, sondern daß hier eine Reihe anderer Momente mitwirken, so daß eine Berücksichtigung der Wagenachskilometer zu $\frac{1}{3}$ hier billig erscheint.

Für Erneuerung und Unterhalt der Personenwagen wird auf die von denselben zurückgelegten Achskilometer abgestellt. Dabei ist aber dem Umstande Rechnung zu tragen, daß auf den Hauptlinien besseres und daher auch teureres Material verwendet wird als auf den Nebenlinien; anderseits zirkulieren auf letztern mehr ältere und mehr reparaturbedürftige Wagen. Die Abwägung dieser Verhältnisse rechtfertigt einen Zuschlag zu Lasten der Hauptlinien, welcher zu 5 % angenommen ist und in dieser Höhe annehmbar erscheint.

Unterhalt und Erneuerung der Güterwagen sind zu verteilen im Verhältnis des Bedarfes an solchen Wagen; wie oben auseinandergesetzt wurde, eignet sich hierfür am besten die Verlegung nach Versandgüterquantitäten der einzelnen Linien.

V. Verschiedene Ausgaben.

Miete von Rollmaterial, welche an fremde Bahnen für den Durchlauf ihrer Wagen auf Nordostbahnlinien zu bezahlen ist. Für die Personen- und Gepäckwagen fallen nur die Sektionen der Nordostbahn in Betracht, über welche ein direkter Wagentdurchlauf besteht; die Verteilung hat sich daher auf die Personen- und Gepäckwagen-Achskilometer dieser in den Normen speciell bezeichneten Linien zu beschränken. Für die Güterwagen erscheint die Repartition pro rata des gesamten Güterwagenverkehrs, welcher in den betreffenden Achskilometern seinen Ausdruck findet, angezeigt.

Für die Verlegung der übrigen „verschiedenen Ausgaben“ ist eine besondere Begründung nicht erforderlich, da die bezüglichen Vorschläge sich als Konsequenz der bereits erörterten Verteilungen darstellen. Die Verteilung pro rata der Bruttoeinnahmen ist als der einfachste Modus überall angenommen, wo für einen andern keine besondern Gründe sprechen.

Ad IV. Zürich-Zug-Luzern und Thalweil-Zug (Art. 12).

Für die Linie Zürich-Zug-Luzern ist eine besondere Bestimmung erforderlich, da diese Linie erst seit dem 1. Januar 1892 einen integrierenden Bestandteil des Nordostbahnnetzes bildet. Vorher wurde dieselbe von der Nordostbahn gegen eine vereinbarte Betriebsentschädigung betrieben. Es ist nun für beide Teile billig, daß für die frühere Periode von 1888/91 die effektiven Betriebsausgaben für diese Linie, beziehungsweise soweit dieselben nicht erhoben werden können, die gemäß den vorliegenden Normen ermittelten in Rechnung gebracht werden, und nicht die laut Vereinbarung bezahlten Betriebsentschädigungen, welche von den effektiven Ausgaben differieren können.

Ad V. Bötzberrgbahn und Koblenz-Stein (Art. 13).

Die Ertragsrechnung für diese Linien hat, wie für die aargauische Südbahn, in der Weise zu erfolgen, daß dieselben als selbständige

Unternehmungen behandelt und daher die Betriebs-Einnahmen und -Ausgaben der Jahresrechnungen, soweit sie gemäß den Konzessionen überhaupt in Betracht fallen, als Basis angenommen werden. Als Betriebsausgaben werden daher auch die laut den bestehenden Verträgen zwischen der Centralbahn und der Nordostbahn angerechneten Betriebsentschädigungen anerkannt. Diese Betriebsentschädigungen, welche für die Bötzenbergbahn und Koblenz-Stein der Nordostbahn vergütet worden sind, werden dem Stammnetz gutgeschrieben und dagegen das letztere mit den effektiven Ausgaben, bezw. mit den laut der vorliegenden Normen ermittelten, für den Betrieb der genannten Linien belastet. Aus dieser an sich richtigen Rechnungsweise kann für den Bund keine Schädigung erwachsen, da die ausgerichteten Betriebsentschädigungen nicht zu hoch gegriffen sind. Bötzenbergbahn und Aargauische Südbahn werden übrigens voraussichtlich nach dem Reinertrage zurückgekauft werden, wie das Stammnetz der Nordostbahn; nur bei Koblenz-Stein wird das Anlagekapital den kapitalisierten Reinertrag übersteigen und könnte eine zu hohe Betriebsentschädigung einseitig dem Stammnetz der Nordostbahn nützen.

* *

Das Resultat der Untersuchung ist daher, daß die von der Nordostbahn nunmehr vorgeschlagenen Normen für die sektionsweise Berechnung der Anlagekosten und des Reinertrages annehmbar sind. Dabei bleibt vorbehalten, daß neben diesen Normen für die sektionsweise Ausscheidung der Rechnungen die vom Bundesgerichte festzusetzenden Grundsätze für Berechnung des konzessionsgemäßen Anlagekapitals und Reinertrages maßgebend sind.

* *

Zu erörtern sind noch die Fristen, innerhalb welcher die Rechnungen auf Grund dieser Normen zu erstellen sind. Im Beschluß vom 22. Februar 1898 ist eine Frist bis Ende 1898 für sämtliche Rechnungen angesetzt worden. Die Nordostbahn schreibt nun unterm 23. Juli 1898, daß sie sofort nach Genehmigung dieser Normen die sektionsweisen Ertragsrechnungen erstellen lassen werde und hoffe, vor Jahresschluß die erste und dann mit thunlichster Beschleunigung die übrigen Jahresrechnungen einreichen zu können.

Es ist klar, daß der Bundesrat sich mit dieser allgemeinen Zusage nicht begnügen kann, sondern bestimmte Fristen ansetzen

muß, deren Nichtbefolgung ihm ermöglicht, die in Art. 18 und 19 des Rechnungsgesetzes vorgesehenen Maßnahmen zu treffen. Andererseits ist anzuerkennen, daß, nachdem durch die Verhandlungen eine erhebliche Zeit in Anspruch genommen worden ist, die Frist bis Ende 1898 für Erstellung sämtlicher Rechnungen thatsächlich nicht mehr ausreicht und daher eine Fristerstreckung zu bewilligen ist. Dieselbe ist für die erste Rechnung bis Ende 1898 und für die übrigen bis Ende 1899 anzusetzen, in der Meinung, daß die jeweiligen fertiggestellten Rechnungen successive abzuliefern sind.

Wir beehren uns daher, Ihnen den Erlaß folgenden Beschlusses betreffend die Normen für die sektionsweise Berechnung der Anlagekosten und des Reinertrages der Linien der Nordostbahn zu beantragen (s. Bundesratsbeschluß vom 13. August 1898, Seite 329 hiernach).

Bern, den 4. August 1898.

Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement:

Eisenbahnabteilung:

Zemp.



Bericht und Antrag des Post- und Eisenbahndepartements (Eisenbahnabteilung) an den Bundesrat, betreffend die Normen für die sektionsweise Berechnung der Anlagekosten und des Reinertrages der Linien der schweizerischen Nordostbahn. (Vom 4. August 1898...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1898
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	35
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.08.1898
Date	
Data	
Seite	303-328
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 441

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.