

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Zusammenfassung der Rückkaufsbestimmungen der Eisenbahnkonzessionen zum Zwecke einheitlicher Ertragsberechnungen und Genehmigung der hierauf bezüglichen Vereinbarungen zwischen dem Bundesrat und einzelnen Bahngesellschaften.

(Vom 28. November 1893.)

Tit.

Einige schweizerische Eisenbahngesellschaften sind im Besitze mehrerer unabhängiger Konzessionen, welche denselben successive erteilt worden sind und in welchen dem Bunde ein besonderes Rückkaufsrecht vorbehalten ist. Nach den Rückkaufsbestimmungen dieser Konzessionen steht sowohl dem Bunde als auch den Gesellschaften das Recht zu, zu verlangen, daß ein allfälliger Rückkauf nach Maßgabe der Konzessionen linienweise, anstatt im Gesamtumfange eines Unternehmens, stattfinde, mit andern Worten, daß die Entschädigungssumme für jede Linie, für welche eine besondere Konzession besteht, separat berechnet werde. Da die Entschädigungssummen entweder nach dem kapitalisierten Reinertrag oder nach dem Anlagekapital zu bemessen sind, so sollte von den Bahngesellschaften für jede Linie, welche konzessionsgemäß ein Rückkaufsobjekt für sich bildet, eine besondere Rechnung geführt werden. Eine Ausscheidung des Anlagekapitals und der Betriebsergebnisse nach Linien im Sinne der Konzessionen hat bis dahin bei keiner

Gesellschaft stattgefunden, und es ist deshalb auch nicht möglich, an Hand der bisherigen Rechnungsstellung ziffermäßig nachzuweisen, welche Entschädigungssumme der Bund bei einem konzessionsmäßigen Rückkauf für die einzelnen Linien einer Gesellschaft zu bezahlen hätte. Die Rechnungen und die Bilanzen jeder Bahngesellschaft beziehen sich ohne Ausnahme auf das Gesamtunternehmen derselben und können deshalb nur dann als Grundlage für die Berechnung der Rückkaufentschädigungen dienen, wenn diese nach dem Kapitalwert oder nach dem Ertragswert des ganzen Netzes, statt nach dem Werte der einzelnen Linien, für welche besondere Konzessionen bestehen, festgesetzt werden dürfen.

Gestützt auf die vorstehend besprochenen Verhältnisse hat der Bundesrat unterm 21. Juli 1888 den folgenden Beschluß gefaßt:

Bundesratsbeschluss betreffend Berechnung des Reinertrags der Eisenbahnen.

(Vom 21. Juli 1888.)

Der schweizerische Bundesrat,

mit Rücksicht darauf,

1. daß bezüglich des größten Teils der Normaleisenbahnen mit dem 1. Mai, beziehungsweise im Jahr 1888, die zehn Jahre beginnen, deren Reinertrag für die Ausmittlung der konzessionsmäßigen Entschädigung im Falle des Rückkaufs jener Bahnen im Jahre 1903 maßgebend sein wird;
2. daß für die Ausmittlung dieses Reinertrages die gegenwärtige Rechnungsstellung der Eisenbahngesellschaften in allen den Fällen nicht genügt, wo nicht der ganze Betrieb einer Bahn auf einer und derselben Konzession beruht, weil der Bund nach den Konzessionen verpflichtet ist, je nach den Resultaten des Betriebs der einzelnen Konzessionen entweder das Mehrfache des Reinertrags der erwähnten 10 Jahre oder das ursprüngliche Anlagekapital zu bezahlen,

auf den Antrag seines Post- und Eisenbahndepartements,

beschließt:

1. Den Eisenbahngesellschaften, deren Betrieb nicht auf einer und derselben Konzession beruht, wird eröffnet, daß vom Beginn der 10 Jahre hinweg, deren durchschnittlicher Reinertrag für die Feststellung der beim Rückkauf auf den nächsten offenen Termin vom Bund zu bezahlenden Entschädigungen maßgebend sein wird,

die Reinerträge der den einzelnen Konzessionen unterstellten Linien und Strecken für jede Konzession besonders ermittelt und dem Bundesrate mit der Vorlage der üblichen Gesellschaftsrechnungen mitgeteilt werden müssen.

2. Die in Ziffer 1 bezeichneten besondern Ertragsberechnungen müssen umfassen:

- a. die Positionen, welche gemäß der bundesrätlichen Verordnung vom 25. November 1884 Gegenstand der bisherigen Betriebsrechnung sind; ferner:
- b. die etwaigen Kontokorrentzinsen (aus den laufenden Betriebseinnahmen und den Vorschüssen an den Betrieb), Geldbeschaffungskosten, Provisionen, Amortisationen und Abschreibungen;
- c. die Leistungen in die Specialfonds und die Bezüge aus denselben;
- d. allfällige anderweitige Einnahmen und Ausgaben, welche auf die betreffende Konzession sich beziehen.

Der Saldo dieser Zusammenstellungen bildet den Reinertrag der Konzession.

3. Die Erstellung der Ertragsberechnungen hat in der Regel auf Grund der direkt ermittelten Einnahme- und Ausgabeposten zu geschehen. Nur soweit diese nicht direkt ermittelt werden können, darf die Verrechnung unter Zusecheidung von Anteilen an Gesamtbeträgen erfolgen. Solche Ausscheidungen müssen zum voraus grundsätzlich festgestellt werden, und es ist diese Feststellung dem Bundesrate zur Prüfung und Genehmigung zu unterbreiten.

Bezüglich der Erneuerungsfonds wird, gestützt auf den bei Genehmigung der Statuten der Gesellschaften gemachten Vorbehalt, für alle Bahnen bestimmt, daß vom Beginn der 10 Jahre an bis zum Ablauf derselben die den Betriebseinnahmen zu enthebenden Einlagen nicht geringer sein dürfen, als die Zuschüsse der Fonds an die Betriebsrechnung. Vorbehalten bleibt die Verrechnung von Kosten, welche einen ausnahmsweisen Charakter haben und mit Bewilligung des Bundesrates auf mehrere Jahre verteilt werden können.

Den besondern Ertragsberechnungen soll das Verzeichnis der ursprünglichen Anlagekosten, beziehungsweise da, wo die Bahnen durch Kauf erworben wurden, der Kaufpreis der dem Rückkauf unterworfenen Einrichtungen beigelegt werden. Auch hier ist für Ausscheidungen, welche zum Zweck der Herstellung der Angaben

für die einzelnen Konzessionen nötig werden sollten, die Vorlage an den Bundesrat und dessen Genehmigung vorbehalten.

4. Von denjenigen Gesellschaften, deren Betrieb auf einer in Hinsicht auf den Rückkauf einheitlichen Konzession beruht, sind ebenfalls besondere Nachweisungen im Umfang von Art. 2 über den Reinertrag derjenigen Objekte vorzulegen, welche dem gesetzlichen Rückkaufsrecht unterworfen sind.

5. Abgesehen von den vorstehend verlangten Ertragsberechnungen und Kostennachweisungen nach Konzessionen werden die Gesellschaften fortfahren, dem Bundesrate die Rechnungen über die Ergebnisse des Gesamtbetriebes und die Jahresbilanzen im bisherigen Umfang zuzustellen.

6. Der Bundesrat ist bereit, mit den Gesellschaften darüber zu verhandeln, ob nicht einzelne oder alle Konzessionen einer Gesellschaft mit der Wirkung zusammengelegt oder andere Vereinbarungen getroffen werden können, daß die besonderen Ertragsberechnungen entfallen.

Es gewärtigt die hierauf bezüglichen Anträge der Gesellschaften bis Ende Oktober 1888.

Soweit eine solche Verständigung nicht beantragt oder nicht erreicht wird, beginnt die Verpflichtung zur Führung der besondern Ertragsberechnungen mit dem Anfang der für die Feststellung der Reinerträge geltenden 10 Jahre. Den Bahnen wird aber gestattet, die Ertragsberechnungen bis zum 31. Dezember 1888 summarisch zu erstellen, in der Meinung, daß für die Ermittlung der Einnahmen und Ausgaben für die betreffende Zeit von 1888 das Verhältnis angenommen werden mag, welches sich für die entsprechenden Monate in 1889 ergibt.

Die in Ziffer 3 behandelten Ausscheidungen sind dem Bundesrate vor Ende November 1888 vorzulegen.

Bern, den 21. Juli 1888.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Für den Bundespräsidenten:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

Dieser Beschluß ist den Bahnverwaltungen unter Beilage eines Verzeichnisses der Linien, für welche gemäß den Rückkaufsbestim-

mungen besondere Rechnungen zu erstellen wären, mitgeteilt worden (vide Eisenbahnaktensammlung n. F. Bd. X, pag. 82). Wir lassen hier ein analoges, aber nach dem neuesten Stande der Konzessionen ergänztes Linienverzeichnis folgen, in welchem wir jedoch alle Unternehmungen weglassen, für welche konzessionsgemäß je nur eine einzige Rechnung zu führen ist.

Verzeichnis der Linien, für welche nach den Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen gesonderte Rechnungen über die Anlagekosten und die Betriebsergebnisse zu führen sind.

Schweizerische Centralbahn.

1. Basel - Olten - Bern - Thun - Scherzligen, Bern-Thörishaus, Olten-Aarau, Aarburg-Luzern, Herzogenbuchsee-Solothurn-Biel und Pratteln-Schweizerhalle.
2. Basel - St. Ludwig.
3. Basler Verbindungsbahn.
4. Olten-Solothurn-Lyß.
5. Suhr-Aarau.
6. Suhr-Zofingen.
7. Aargauische Südbahn.
8. Wohlen-Bremgarten.

Schweizerische Nordostbahn.

1. Aarau - Zürich - Romanshorn, Rorschach - Konstanz und Turgi-Waldshut.
2. Winterthur-Schaffhausen.
3. Öllikon-Bülach und Oberglatt-Dielsdorf.
4. Winterthur-Weiach (Kantonsgrenze).
5. Weiach (Kantonsgrenze) - Koblenz. } Gesamtrückkauf ist nicht
vorbehalten.
6. Zürich-Ziegelbrücke.
7. Ziegelbrücke-Glarus.
8. Effretikon-Hinweil.
9. Winterthur-Etzweilen-Ramsen (Schweizergrenze), Etzweilen-Konstanz und Emmishofen-Kreuzlingen.
10. Aarau-Suhr.
11. Sulgen-Gößau.
12. Kantonsgrenze bei Otelfingen-Wettingen.
13. Effretikon-Otelfingen, Wettingen-Suhr und Seebach-Örlikon.
14. Niederglatt-Kantonsgrenze bei Otelfingen.
15. Glarus-Lintthal.
16. Ramsen (Schweizergrenze) - Singen.
17. Altstetten-Zug-Luzern und Thalweil-Zug.

18. Rechtsufrige Zürichseebahn.
19. Etzweilen-Schaffhausen.
20. Eglisau-Schaffhausen.
21. Dielsdorf-Niederweningen.
22. Bötzbahn.
23. Koblenz-Stein.

Vereinigte Schweizerbahnen.

1. Winterthur-Rorschach.
2. Rorschach-Chur, Sargans-Rapperswyl und Weesen-Glarus.
3. Rapperswyl-Wallisellen-Zürich.

Régional du Val de Travers.

1. Travers - St-Sulpice - La Doux.
2. Fleurier-Buttes.

Schweizerische Seethalbahnen.

1. Lenzburg-Emmenbrücke.
2. Beinwyl-Menziken.

Tößthalbahn.

1. Winterthur-Bauma.
2. Bauma-Wald.

Rigi-Scheidegg-Bahn.

1. Kaltbad-First (Kantonsgrenze).
2. First (Kantonsgrenze) - Scheidegg.

Genfer Schmalspurbahnen.

1. Genf-Bernex und Genf-Lancy.
2. Genf - schweizerische Grenze bei St-Julien, Genf - schweizerische Grenze bei Ferney, St-Maurice - schweizerische Grenze bei Corsier, Genf-Châtelaîne, Bernex-Chancy, Genf-St-Georges, Genf-Vandœuvres, Verbindungsgeleise Cours de Rive - Plainpalais und beim Diorama, Vandœuvres - Jussy, Châtelaîne - Vernier und Genf - St-Maurice.
3. Bahnstrecken auf französischem Gebiet.

Neuenburg-Boudry.

1. Neuenburg-Serrières.
2. Serrières-Cortailod-Boudry.

Für alle hiervor nicht aufgeführten Bahnunternehmungen ist gegenüber dem Bunde konzessionsgemäß je nur eine Ertragsrechnung zu führen.

Gestützt auf Ziffer 6 des vorstehenden Bundesratsbeschlusses betreffend Berechnung des Reinertrages der Eisenbahnen sind mit einzelnen Verwaltungen die folgenden Vereinbarungen getroffen worden:

1. Dem Bundesrat ist von jeder der nachgenannten Verwaltungen das motivierte Gesuch unterbreitet worden, er möchte die betreffenden Gesellschaften von der Verpflichtung zur Erstellung besonderer Ertragsrechnungen entbinden und denselben gestatten, in bisheriger Weise für je das ganze Unternehmen eine einheitliche Rechnung zu führen. Ein solches Gesuch ist eingereicht worden:

- a. von dem Verwaltungsrat der Toggenburgerbahn mit Schreiben vom 6. August 1888;
- b. vom Präsidenten des Verwaltungsrates der Rigi-Scheidegg-Bahn mit Schreiben vom 17. Oktober 1888;
- c. vom Betriebsdirektor der Aargauisch-Luzernischen Seethalbahn (jetzt Schweizerische Seethalbahn) mit Schreiben vom 22. Oktober 1888;
- d. von der Direktion der Tößthalbahn mit Schreiben vom 25. Oktober 1888;
- e. von der Direktion der Emmenthalbahn mit Schreiben vom 30. Oktober 1888;
- f. vom Verwaltungsrat der Eisenbahn Bulle-Romont mit Schreiben vom 3. Dezember 1888.

Mit Bezug auf diese Gesuche hat der Bundesrat unterm 28. Januar 1890 beschlossen:

1. „Die Gesellschaften der Emmenthalbahn, Seethalbahn, Tößthalbahn, Toggenburgerbahn, Bulle-Romont-Bahn, Rigi-Scheidegg-Bahn werden von der Verpflichtung zur Einreichung der im Bundesratsbeschluß vom 21. Juli 1888 vorgesehenen besondern Ertragsberechnungen für die auf verschiedenen Konzessionen beruhenden einzelnen Teilstücke der Unternehmungen entbunden.
2. „Für die Ermittlung des konzessionsmäßigen Reinertrages werden alle Rechte vorbehalten.“

Zu den vorstehend erwähnten Gesuchen betreffend die Toggenburgerbahn, Bulle-Romont-Bahn und die Emmenthalbahn ist zu bemerken, daß für jede dieser drei Unternehmungen konzessionsgemäß nur eine Rechnung zu führen ist, und daß deshalb durch diese

Gesuche und durch den zustimmenden Beschluß des Bundesrates nicht ein neues Verhältnis geschaffen, sondern ein schon bestehendes Verhältnis bestätigt worden ist.

2. Mit Schreiben vom 1. November 1890 hat die Verwaltung der Genfer Schmalspurbahnen das Gesuch gestellt, der Bundesrat wolle ihr gestatten, für die sämtlichen Linien zusammen eine einzige Rechnung zu führen. Die Verwaltung hat mit diesem Gesuche die Erklärung abgegeben, die Folge dieser einheitlichen Rechnungsstellung würde sein, daß ein allfälliger Rückkauf alle Linien mit Inbegriff derjenigen von Genf nach Bernex und nach Lancy, für welche gemäß Konzession vom 23. Dezember 1886 ein Rückkaufsrecht dem Bunde nicht vorbehalten ist, zu umfassen hätte.

Der Bundesrat hat mit Bezug auf dieses Gesuch unterm 25. November 1890 den folgenden Beschluß gefaßt:

„Dem vom Verwaltungsrat der Genfer Schmalspurbahnen mit Schreiben vom 1. d. M. gestellten Gesuch, für sämtliche der Gesellschaft gehörenden Linien, im Sinne von Ziffer 6 des Bundesratsbeschlusses vom 21. Juli 1888, eine einzige einheitliche Rechnung führen zu dürfen, wird unter dem Vorbehalt der nachträglichen Genehmigung durch die Bundesversammlung und in der Meinung entsprochen, daß die in der Konzession vom 29. April 1887 enthaltenen Rückkaufsbestimmungen, soweit sie den Bund betreffen, gemäß der im vorgenannten Schreiben seitens der Bahnverwaltung abgegebenen Erklärung auch für die Konzession vom 23. Dezember 1886 zu gelten haben.“

3. Der Verwaltungsrat der Traversthalbahn hat mit Schreiben vom 17. Januar und 17. Februar 1891 beim Eisenbahndepartement zu Händen des Bundesrates den Antrag gestellt, die Rückkaufsbestimmungen der beiden Konzessionen seien zum Zwecke der Führung einer einzigen Ertragsrechnung zusammenzufassen.

Der Bundesrat hat hierauf unterm 27. Februar 1891 den folgenden Beschluß gefaßt:

„Dem vom Verwaltungsrat der Traversthalbahn mit Schreiben vom 17. v. M. und 17. d. M. gestellten Antrag, betreffend Zusammenlegung der Konzessionen zum Zwecke einheitlicher Ertragsberechnungen, im Sinne von Ziffer 6 des Bundesratsbeschlusses vom 21. Juli 1888, wird in der Meinung entsprochen, daß

1. „für die Linien Travers - St-Sulpice - La Doux und Fleurier-Buttes zusammen in bisheriger Weise eine einzige Ertragsrechnung zu führen sei, und daß infolgedessen die beiden genannten Linien für den in den Konzessionen vorgesehenen

eventuellen Rückkauf ein unzertrennliches Ganzes bilden sollen;

2. „durch diese Zusammenlegung der Konzessionen zum Zwecke einheitlicher Ertragsberechnungen und Zusammenfassung beider Linien zu einem Rückkaufsobjekte die übrigen Konzessionsbestimmungen nicht alteriert werden.“

4. Zwischen dem Eisenbahndepartement und dem Direktorium der schweizerischen Centralbahn ist im Sinne von Ziffer 6 des Bundesratsbeschlusses vom 21. Juli 1888 eine Übereinkunft folgenden Inhaltes getroffen worden:

Übereinkunft betreffend die Zusammenlegung der Konzessionen der schweizerischen Centralbahn mit Bezug auf den dem Bunde vorbehaltenen Rückkauf.

Mit dem Vorbehalte der Genehmigung durch die beidseitigen kompetenten Oberbehörden ist zwischen dem schweizerischen Eisenbahndepartement und dem Direktorium der schweizerischen Centralbahngesellschaft folgende Vereinbarung zu stande gekommen:

Art. 1. Auf den Fall, daß der Bund von dem ihm in den Konzessionen vorbehaltenen Rückkaufsrechte auf den nächsten offenen Termin Gebrauch machen will, sollen die im alleinigen Eigentum der Centralbahngesellschaft befindlichen Linien, einschließlich der Basler Verbindungsbahn, sowie die Anteile der Centralbahngesellschaft an der Bötzbahnbahn, der aargauischen Südbahn und der Bahn Wohlen-Bremgarten als ein Ganzes behandelt werden.

Art. 2. Für sämtliche im alleinigen Eigentum der Centralbahngesellschaft befindlichen Linien wird als nächster Kündigungstermin der 30. April 1898, als nächster offener Rückkaufstermin der 1. Mai 1903 bestimmt. Auf diesen letztern Termin gehen im Falle des Rückkaufes des Centralbahnnetzes auch die in Art. 1 bezeichneten Anteile an Gemeinschaftsbahnen in das Eigentum des Bundes über.

Art. 3. Erklärt der Bund den Rückkauf auf den genannten Termin, so gilt als Rückkaufssumme der 25fache Betrag des durchschnittlichen jährlichen Reinertrags der sämtlichen in Art. 1 bezeichneten Linien und Anteile während der 10 Kalenderjahre 1888 bis und mit 1897, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital der sämtlichen Linien, beziehungsweise Anteile betragen darf.

Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Rechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

Die Bahn samt Zubehör ist in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

(Vergl. Konzessionen für das ursprüngliche Centralbahnnetz von den Jahren 1852/1853.)

Art. 4. Unter der Voraussetzung, daß bis 1892 auch die Linie Koblenz-Stein durch die schweizerische Centralbahngesellschaft in Gemeinschaft mit der schweizerischen Nordostbahngesellschaft gebaut und dem Betrieb übergeben wird, übernimmt der Bund gleichzeitig und unter den gleichen Bedingungen mit den in Art. 1 bezeichneten Objekten, falls er diese auf den 1. Mai 1903 zurückkauft, auch das Miteigentumsrecht der Centralbahngesellschaft an der Linie Koblenz-Stein.

Art. 5. Sollten wegen vorzeitiger Lösung der Gemeinschaftsverhältnisse, welche bezüglich der Bötzbahn, der aargauischen Südbahn, der Linie Wohlen-Bremgarten und Koblenz-Stein mit der schweizerischen Nordostbahn und der Gemeinde Bremgarten bestehen, Ansprüche irgend welcher Art an die schweizerische Centralbahn erhoben werden, so wird der Bund diese vertreten und alle dahingehenden Folgen auf sich nehmen.

Der Bund verpflichtet sich ferner, in die nachstehend speciell bezeichneten Verträge in Rechten und Pflichten an Stelle der schweizerischen Centralbahn als Miteigentümerin der aargauischen Südbahn einzutreten und die Centralbahn gegen Ansprüche irgend welcher Art, welche bezüglich derselben gegen sie erhoben werden könnten, zu vertreten und alle dahingehenden Folgen auf sich zu nehmen:

1. Vertrag vom 15./29. Dezember 1875 zwischen der aargauischen Südbahn und der schweizerischen Nationalbahn (jetzt schweizerische Nordostbahn), betreffend Bau und Betrieb der gemeinsamen Stationen Othmarsingen und Lenzburg und angrenzenden Bahnstrecken, samt Nachtrag vom 3./9. Mai 1877.
2. Vertrag vom 28. Februar 1881 zwischen den Gesellschaften der schweizerischen Nordostbahn und schweizerischen Centralbahn als Eigentümerinnen der aargauischen Südbahn einerseits und der Gotthardbahngesellschaft andererseits, betreffend Verpachtung der Bahnstrecke Rothkreuz-Immensee an letztgenannte Gesellschaft.

3. Vertrag vom 13. Oktober 1880 zwischen der Nordostbahngesellschaft einerseits und der schweizerischen Centralbahn, teils für die aargauische Südbahn, teils für sich als Betriebsverwaltung derselben, anderseits, betreffend Erweiterung der Station Rothkreuz und gemeinschaftliche Benützung derselben durch die Nordostbahn und durch die aargauische Südbahn.
4. Vertrag vom 11. September 1883 zwischen dem Direktorium der schweizerischen Centralbahn in Basel, namens des Unternehmens der aargauischen Südbahn einerseits und der aargauisch-luzernischen Seethalbahngesellschaft in Hochdorf anderseits, betreffend die Mitbenützung der Station Lenzburg.
5. Vertrag vom 29. Oktober 1880, beziehungsweise 12. Februar 1881, zwischen der schweizerischen Nordostbahngesellschaft einerseits und der schweizerischen Centralbahngesellschaft, namens der aargauischen Südbahn, anderseits, betreffend Regulierung der Konkurrenzverhältnisse zwischen der Nordostbahlinie Aarau-Hunzenschwil-Lenzburg und der Südbahlinie Aarau-Rappersweil-Lenzburg.

Art. 6. Sollten über die an die Centralbahngesellschaft zu leistende Rückkaufsumme, sowie über einen etwaigen Abzug an derselben Streitigkeiten entstehen, so entscheidet darüber das in den Konzessionen für das ursprüngliche Stammnetz der Centralbahn vorgesehene Schiedsgericht nach Maßgabe jener Konzessionen, beziehungsweise der gegenwärtigen Übereinkunft.

Basel, den 1. Oktober 1889.

Bern, den 10. Januar 1890.

Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement,

Eisenbahnabteilung:

(gez.) **Welti.**

Für das Direktorium der schweiz. Centralbahn:

(gez.) **Weissenbach.**

(gez.) **Heusler.**

Am 1. Oktober 1889 hat das Direktorium der Centralbahn die von demselben unterzeichneten Doppel dieser Übereinkunft zur Unterzeichnung an das Eisenbahndepartement eingesandt und dazu folgendes geschrieben:

„Bei diesem Anlasse konstatieren wir ausdrücklich:

1. „daß wir die in dem Bundesratsbeschlusse betreffend Berechnung des Reinertrages der Eisenbahnen vom 21. Juli 1888 aufgestellten Grundsätze über die Art der Berechnung des Reinertrages nicht als bindend anerkennen;

2. „daß Art. 3 der Übereinkunft über Zusammenlegung unserer Konzessionen lediglich den Wortlaut der Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen des ursprünglichen Centralbahnnetzes wiedergibt und in die Übereinkunft nur aufgenommen worden ist, um diese Bestimmungen für sämtliche Centralbahnlinsen, beziehungsweise Anteile, anwendbar zu erklären, daß derselbe aber keinerlei Interpretation dieser konzessionsgemäßen Rückkaufsbestimmungen beabsichtigt, und
3. „daß namentlich Absatz 2 dieses Art. 3 nicht anerkennen will, daß die zufolge des Protokolles betreffend die Bereinigung des Bauconto der schweizerischen Centralbahn vom 7. April 1885 vorzunehmenden außerordentlichen Verwendungen zu denjenigen Beträgen gehören, welche als „auf Abschreibungsrechnung getragen“ in Abzug zu bringen sind.“

Nach Einsicht der Akten hat der Bundesrat unterm 10. Januar 1890 beschlossen:

„Unter Vorbehalt der abschließlichen Behandlung nach Beendigung der Verhandlungen auch mit den übrigen Verwaltungen, und der Genehmigung der Bundesversammlung, wird das Eisenbahndepartement zur Unterzeichnung der mit dem Direktorium der schweizerischen Centralbahn abgeschlossenen Vereinbarung ermächtigt.“

Mit Schreiben vom 1. Februar 1890 hat das Eisenbahndepartement den vorstehenden Beschluß dem Direktorium der Centralbahn mitgeteilt und demselben mit Bezug auf die vorstehend angeführten Vorbehalte im Einverständnis mit dem Bundesrate folgendes erwidert:

„Was Ihre Rechtsvorbehalte betrifft, so müssen wir Ihnen überlassen, dieselben gegebenen Falles geltend zu machen.

„Wir selber sind dadurch in die Lage versetzt, auch unsererits zu konstatieren:

„1. Daß bezüglich der Ermittlung des Reinertrages zum Zweck der Feststellung der Rückkaufssumme der Bundesrat sich vorbehält, die der Eidgenossenschaft gesetzlich und konzessionsgemäß zustehenden Rechte in der ihm gutfindenden Weise zur Geltung zu bringen; und daß derselbe jedenfalls nicht in der Lage ist, den Anspruch der Centralbahn anzuerkennen, daß die zufolge des Protokolls vom 7. April 1885 vorzunehmenden Verwendungen dem Reinertrag Ihres Unternehmens zugezählt werden dürfen.

„2. Daß für den Fall eines Rückkaufes der Centralbahn gegen Zahlung der Anlagekosten der Bundesrat den Standpunkt einnimmt,

daß die aus der Liquidation der Nationalbahn herkommenden Teilstrecken zu keinem höhern Preis in die Rückkaufsumme eingestellt werden sollen, als den von Ihrer Gesellschaft wirklich darauf gemachten Verwendungen entspricht.“

Hierauf hat das Direktorium der Centralbahn mit Schreiben vom 7. Februar 1890 dem Eisenbahndepartement folgendes erwidert:

„Indem wir von diesen Ihren Erklärungen Notiz nehmen, sind wir veranlaßt, unseits festzustellen, daß wir Ihre Auffassung nicht als zutreffend anzuerkennen vermögen und denselben gegenüber die konzessionsgemäßen Rechte unserer Gesellschaft bestens verwahren müssen, indem wir uns vorbehalten, unsern abweichenden Rechtsstandpunkt zu geeigneter Zeit geltend zu machen.“

Der Verwaltungsrat der Centralbahn ist von der am 24. Juni 1890 abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre ermächtigt worden, namens dieser und unter Aufrechterhaltung der dem schweizerischen Bundesrat gegenüber geltend gemachten Vorbehalte, die definitive Genehmigung der Übereinkunft vom 1. Oktober 1889 und 10. Januar 1890, betreffend die Zusammenlegung der Konzessionen der schweizerischen Centralbahn, mit Bezug auf den dem Bunde vorbehaltenen Rückkauf, im geeigneten Zeitpunkte zu erklären.

Mit Schreiben vom 26. August 1892 hat das Eisenbahndepartement das Direktorium der Centralbahn ersucht, dem Verwaltungsrat den Antrag zu unterbreiten, derselbe wolle der erwähnten Übereinkunft im Sinne der erhaltenen Vollmacht spätestens bis Ende 1892 die Genehmigung erteilen. Hierauf hat das Direktorium unterm 3. Januar 1893 dem Eisenbahndepartement folgendes geschrieben:

„In Beantwortung Ihrer geschätzten Zuschrift vom 26. August 1892, Nr. 11,007, beehren wir uns, Ihnen mitzuteilen, daß unser Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 20. Dezember 1892 der am 1. Oktober 1889/10. Januar 1890 zwischen dem schweizerischen Eisenbahndepartement und uns abgeschlossenen Übereinkunft betreffend die Zusammenlegung der Konzessionen der schweizerischen Centralbahn mit Bezug auf den dem Bunde vorbehaltenen Rückkauf seine definitive Genehmigung gemäß Ermächtigung durch Beschluß der Generalversammlung vom 24. Juni 1890 erteilt hat, unter Aufrechterhaltung der von uns mit Zuschrift vom 1. Oktober 1889 und 7. Februar 1890 dem schweizerischen Eisenbahndepartement gegenüber zu Händen des hohen Bundesrates geltend gemachten Vorbehalte und unter der Bedingung, daß auch die definitive

Genehmigung durch die schweizerische Bundesversammlung längstens bis Ende des Jahres 1893 erfolge.“

Wie sich aus dem vorstehend mitgetheilten Bundesratsbeschuß vom 10. Januar 1890 ergibt, hatte der Bundesrat die Absicht, die Genehmigung der Übereinkunft mit der Centralbahngesellschaft bis nach Beendigung der Verhandlungen mit den übrigen Bahnverwaltungen (Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen) zu verschieben. Nachdem aber die Organe der Centralbahngesellschaft die genannte Übereinkunft nur unter der Bedingung genehmigt haben, daß auch die definitive Genehmigung durch die Bundesversammlung längstens bis Ende 1893 erfolge, so hat der Bundesrat die Genehmigung der Übereinkunft unterm 28. November d. J. ebenfalls ausgesprochen.

Der Bundesrat gestattet sich nun, die hiervor besprochene Übereinkunft mit der Centralbahngesellschaft, sowie die Vereinbarungen mit den übrigen Bahnverwaltungen den eidgenössischen Räten zur Genehmigung vorzulegen.

In Bezug auf die Übereinkunft mit der Centralbahngesellschaft fügen wir noch bei, daß die vom Direktorium der Centralbahn mit Schreiben vom 1. Oktober 1889 und 7. Februar 1890, und vom Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 1. Februar 1890 gemachten Vorbehalte betreffend Berechnung des Reinertrages und Festsetzung der erstmaligen Erstellungskosten bei der Genehmigung der Übereinkunft außer Betracht fallen, indem diese Vorbehalte ihre Erledigung erst im Zeitpunkt eines allfälligen Rückkaufes des Centralbahnnetzes nach den Bestimmungen der vorliegenden Übereinkunft finden können.

Indem wir Ihnen in diesem Sinne die Annahme des nachstehenden Entwurfes empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 28. November 1893.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Zusammenfassung der Rückkaufsbestimmungen der Eisenbahnkonzessionen zum Zwecke einheitlicher Ertragsberechnungen und Genehmigung der hierauf bezüglichen Vereinbarungen zwischen dem Bundesrat und einzelnen Bahngesellschaften.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom
28. November 1893,

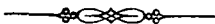
beschließt:

1. Die zwischen dem Bundesrat und den nachstehend verzeichneten Eisenbahngesellschaften getroffenen Vereinbarungen betreffend Zusammenfassung der Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen zum Zwecke einheitlicher Ertragsberechnungen im Sinne von Ziffer 6 des Bundesratsbeschlusses vom 21. Juli 1888 (Eisenbahnaktensammlung n. F. X, 79) werden genehmigt.

2. Die vorstehend erwähnten Vereinbarungen betreffen folgende Unternehmungen:

- a. die Toggenburgerbahn, gemäß Schreiben des Verwaltungsrates an den Bundesrat vom 6. August 1888 und Bundesratsbeschluß vom 28. Januar 1890;

- b. die Rigi-Scheideggbahn, gemäß Schreiben des Präsidenten des Verwaltungsrates an den Bundesrat vom 17. Oktober 1888 und Bundesratsbeschluß vom 28. Januar 1890;
- c. die schweizerische Seethalbahn, gemäß Schreiben des Betriebsdirektors an den Bundesrat vom 22. Oktober 1888 und Bundesratsbeschluß vom 28. Januar 1890;
- d. die Tößthalbahn, gemäß Schreiben der Direktion an den Bundesrat vom 25. Oktober 1888 und Bundesratsbeschluß vom 28. Januar 1890;
- e. die Emmenthalbahn, gemäß Schreiben der Direktion an das Post- und Eisenbahndepartement (Eisenbahnabteilung) vom 30. Oktober 1888 und Bundesratsbeschluß vom 28. Januar 1890;
- f. die Eisenbahn Bulle-Romont, gemäß Schreiben des delegierten Verwaltungsrates an den Bundesrat vom 3. Dezember 1888 und Bundesratsbeschluß vom 28. Januar 1890;
- g. die Genfer Schmalspurbahnen, gemäß Schreiben des delegierten Verwaltungsrates an den Bundesrat vom 1. November 1890 und Bundesratsbeschluß vom 25. November 1890;
- h. die Traversthalbahn, gemäß Schreiben des Verwaltungsrates an das Post- und Eisenbahndepartement (Eisenbahnabteilung) vom 17. Januar und 17. Februar 1891 und Bundesratsbeschluß vom 27. Februar 1891;
- i. die schweizerische Centralbahn inklusive Anteile an den Gemeinschaftsbahnen, gemäß Übereinkunft zwischen dem Post- und Eisenbahndepartement (Eisenbahnabteilung) und dem Direktorium der Centralbahn vom 1. Oktober 1889 / 10. Januar 1890, genehmigt vom Verwaltungsrat der Centralbahn am 20. Dezember 1892 und vom Bundesrat am 28. November 1893.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Zusammenfassung der Rückkaufsbestimmungen der Eisenbahnkonzessionen zum Zwecke einheitlicher Ertragsberechnungen und Genehmigung der hierauf bezüglichen Vereinbarungen zwischen dem Bundes...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1893
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.12.1893
Date	
Data	
Seite	283-298
Page	
Pagina	
Ref. No	10 016 386

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.