

Schweizerisches Bundesblatt.

58. Jahrgang. III.

Nr. 23.

6. Juni 1906.

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

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über den Rekurs
des Verwaltungsrates der Berner Oberland-Bahnen
betreffend Herabsetzung der konzessionsmässigen
Maximaltaxen.

(Vom 5. Juni 1906.)

Tit.

Die Unternehmung der Berner Oberland-Bahnen hatte in
den Jahren 1901 bis 1903 folgende Reinerträge erzielt:

| | 1901 | 1902 | 1903 |
|-------------------------------|------|------|------|
| in % des Aktienkapitals . . . | 6,91 | 6,85 | 8,31 |
| An Dividenden wurden bezahlt: | | | |
| in % des Aktienkapitals . . . | 7,00 | 7,00 | 8,00 |

Nach Massgabe von Art. 24 der Konzession einer schmal-
spurigen Eisenbahn von Interlaken (Zollhaus) nach Lauter-
brunnen, mit Abzweigung von Zweilütschinen nach Grindel-
wald, vom 29. April 1887 (E. A. S. n. F. IX, 273) ist die
Bahnunternehmung verpflichtet, wenn sie drei Jahre nachein-
ander einen 6 % übersteigenden Reinertrag abwirft, das nach
der Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhält-
nismässig herabzusetzen. Da nach den obigen Angaben die Be-
dingungen zur Herabsetzung der Transporttaxen vorhanden
waren, wurde die Bahnverwaltung im Laufe des Jahres 1904
hierauf aufmerksam gemacht und zur Vorlage von Vorschlägen
zur Ausführung dieser Konzessionsbestimmung eingeladen (3. No-
vember 1904), welche Einladung die Bahnverwaltung zur Er-

widerung veranlasste, sie könne ihr keine Folge geben, da sie bezüglich der Berechnung des Reinertragnisses mit dem Bundesrat grundsätzlich nicht einig gehe und wahrscheinlich diese Frage durch das Bundesgericht entscheiden lassen werde (17. November 1904). Bevor die Verwaltung diesen Schritt unternahm, reichte sie ein Wiedererwägungsgesuch ein (26. November 1904), das aber von uns, gestützt auf die tatsächlichen Verhältnisse, welche wir in der Folge noch näher zu erörtern haben werden, ablehnend beschieden wurde mit dem Bemerkten, dass eine Aufschiebung der Taxreduktion nicht gestattet werden könne (10. Januar 1905). Am 31. März 1905 reichte die Verwaltung der Berner Oberland-Bahnen folgendes Klagebegehren beim Bundesgericht ein, trotzdem in Art. 24 der Konzession ausdrücklich beim Fehlen einer Verständigung zwischen Bundesrat und Gesellschaft die Bundesversammlung als zum Entscheide kompetent bezeichnet wurde :

„Das Bundesgericht wolle erkennen :

1. dass unter dem Reinertrag der Bahnunternehmung in Art. 24 der Konzession vom April 1887 zu verstehen ist der Überschuss ihrer Bahnbetriebseinnahmen über die Bahnbetriebsausgaben nach Abzug der Verwendungen in Abschreibungsrechnung, und unter den Prozenten dieses Reinertrages das prozentuale Verhältnis dieses Einnahmenüberschusses zu dem konzessionsmässigen Anlagekapital;
2. dass eine Reduktion der Taxen von der Klägerin erst verlangt werden kann, wenn drei Jahre nacheinander ihre Bahnbetriebseinnahmen nach Abzug der Bahnbetriebsausgaben und der für die Erneuerung der Anlage, beziehungsweise den Erneuerungsfonds gemachten Verwendungen mehr als 6 % ihres konzessionsmässigen Anlagekapitals abwerfen sollten.“

Wir haben beantragt, die Klage wegen Inkompetenz abzuweisen, weil es sich nicht um eine privatrechtliche Streitigkeit im Sinne des Art. 39, Absatz 2, des Eisenbahngesetzes von 1872 oder des Art. 48, Ziffer 2, des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege handle, und weil die Zuständigkeit des Bundesgerichtes sich auch nicht aus einer Spezialbestimmung ergebe, vielmehr in Art. 24 der Konzession ausdrücklich die Bundesversammlung als letzte entscheidende Instanz in bezug auf die Herabsetzung der Transporttaxen vorgehen sei. Entsprechend diesem Antrag hat das Bundesgericht

am 1. November 1905 beschlossen, auf die Klage wegen Inkompetenz nicht einzutreten. Gestützt auf dieses Urteil wurde die Bahnverwaltung mit Schreiben vom 15. November 1905 neuerdings eingeladen, innert Monatsfrist Vorschläge für die Reduktion der Taxen zu machen. Die Bahnverwaltung gab dann mit Schreiben vom 9. Dezember 1905 die Erklärung ab, sie bestreite nach wie vor das Vorhandensein der Voraussetzungen für eine Taxreduktion und könne nicht zugeben, dass Art. 24 der Konzession gegenwärtig Anwendung finden könne, indem nach der Konzession der Reinertrag der Unternehmung (des Anlagekapitals) massgebend sei und nicht der Reingewinn der Aktionäre oder die Dividende. Unter Wahrung dieses ihres Rechtsstandpunktes und unter der Bedingung, dass, wenn ein Einverständnis nicht erzielt werden könne, die ganze Frage der Bundesversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden solle, erklärte sich die Bahnverwaltung bereit, die konzessionsmässigen Personentaxen auf den Berner Oberland-Bahnen sowohl in II. als auch in III. Wagenklasse um 5 % zu reduzieren. Nach sorgfältiger Prüfung haben wir am 26. Januar 1906 in Erledigung dieses Vorschlages der Verwaltung der Berner Oberland-Bahnen folgenden Beschluss gefasst:

„1. Der Bundesrat ist nicht in der Lage, von seinem in den Schreiben an die Direktion vom 30. September 1904 und an den Verwaltungsrat vom 10. Januar 1905 niedergelegten Standpunkt betreffend die Frage der Berechnung des Reinertrages abzugehen, sondern muss denselben auch heute noch unverändert einnehmen.

„2. Da die Bedingungen des ersten Absatzes des Art. 24 der Konzession für die Unternehmung der Berner Oberland-Bahnen erfüllt sind, kann der Bundesrat den Vorschlag der Direktion derselben, unter Bedingungen und Vorbehalten über die Frage der Taxreduktion mit ihr in Unterhandlung zu treten, nicht annehmen, sondern muss vorbehaltlose Ausführung der genannten Konzessionsvorschrift verlangen.

„3. Ebenso kann der Bundesrat der Ansicht der Direktion der Berner Oberland-Bahnen, die Taxreduktion könne wieder rückgängig gemacht werden, wenn der Reinertrag unter 6 % sinke, nicht zustimmen, da Art. 24 keine Bestimmung enthalte, auf welche ein solches Vorgehen begründet werden könnte.

„4. Dem Vorschlag der Direktion, von einer Reduktion der konzessionsmässigen Maximaltaxen für den Gepäck-, Tier-

und Güterverkehr Umgang zu nehmen und die Reduktion nur auf die Takten für den Personenverkehr zu beschränken, stimmt der Bundesrat grundsätzlich zu.

„5. Der Bundesrat kann dem Vorschlag der Direktion, die Personentaxen um 5 % zu reduzieren, nicht als der Sachlage entsprechend anerkennen, sondern muss die im ersten Absatz des Art. 15 der Konzession niedergelegten Maximaltaxen für den Personentransport um zirka 15 % reduzieren, wodurch die genannte Vorschrift für die Folge nachstehenden Wortlaut zu erhalten hätte :

„Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen :

- in der zweiten Wagenklasse 21,²⁵ Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 12,⁷⁵ Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

„6. Die Verwaltung der Berner Oberland-Bahnen wird eingeladen, sich innerhalb Monatsfrist über die Annahme dieses Beschlusses zu erklären oder aber den in Art. 24 der Konzession vorgezeichneten Weg der Anrufung des Entscheides der Bundesversammlung zu beschreiten.“

Die in Ziffer 6 erwähnte Frist ist sodann auf Ansuchen der Bahnverwaltung bis 27. März 1906 verlängert worden.

Mit Eingabe vom 26. März 1906 hat der Verwaltungsrat gegen die vorstehende Schlussnahme Rekurs an die Bundesversammlung ergriffen und dabei folgendes Gesuch an die eidgenössischen Räte gestellt, zu entscheiden :

In e r s t e r Linie, dass für die Unternehmung der Berner Oberland-Bahnen die Pflicht zur Herabsetzung ihrer Transporttaxen noch nicht bestehe, da dafür gemäss der Konzession der Reinertrag der Unternehmung in Prozenten des konzessionsmässigen Anlagekapitals und nicht die von ihr ausgerichtete Aktiendividende massgebend sei ;

in z w e i t e r Linie, für den Fall, wenn die Pflicht zur Herabsetzung der Transporttaxen als doch vorhanden angenommen würde, dass die Reduktion sich auf 5 % der Personentaxen zu beschränken habe.

Indem wir uns erlauben, für die Einzelheiten der Rekursingabe auf diese selbst zu verweisen, beehren wir uns, Ihnen nachstehend die Bemerkungen zur Kenntnis zu bringen, zu denen uns die Eingabe Veranlassung gibt :

I.

Wenn die Bahnverwaltung in ihrer Eingabe bemerkt, es könne sich nicht um einen eigentlichen Rekurs handeln, da der Bundesrat in Sachen keinen Entscheid zu fällen hatte, sondern nur einen Vorschlag machen oder ein Postulat stellen konnte, und dass das ausschliessliche Recht, einen für die Bahnverwaltung verbindlichen Beschluss in dieser Frage zu fassen, der Bundesversammlung zustehe, so erlauben wir in erster Linie, darauf aufmerksam zu machen, dass auch wir den Standpunkt teilen, dass im Falle von differierenden Anschauungen zwischen uns und der Bahnverwaltung das Recht der Entscheidung der Bundesversammlung zusteht. Wir erlauben uns, zu diesem Zwecke nur auf Ziffer 6 unseres oben wörtlich aufgeführten Beschlusses vom 26. Januar 1906 zu verweisen. Es kann daher kein Zweifel über die Befugnis der Bundesversammlung zum Entscheid dieser Frage bestehen und muss es nur verwundern, dass die Bahnverwaltung zu dieser Erkenntnis trotz des klaren Wortlautes der Bestimmungen des ersten Absatzes des Art. 24 der Konzession erst jetzt gekommen ist. Zum andern erlauben wir uns, auf die Schwierigkeiten hinzuweisen, welche die Bahnverwaltung einer raschen Behandlung der Frage der Taxreduktion entgegenstellte und welche wir im Eingang dieses Berichtes kurz gekennzeichnet hatten. Diese Schwierigkeiten nötigten uns aber auch, der Bahnverwaltung für die Annahme oder Ablehnung des Begehrens eine peremptorische Frist zu stellen, um zu ermöglichen, dass diese Angelegenheit in der ordentlichen Sommersession 1906 der Bundesversammlung vorgelegt werden kann. Da darüber jetzt vollständiges Einverständnis besteht, dass der Entscheid über die Frage der Taxreduktion der Bundesversammlung zusteht, sofern eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Bahngesellschaft nicht erfolgen konnte, so sehen wir davon ab, in eine weitere Erörterung der formellen Seite der Frage einzutreten und gehen nunmehr zur materiellen Behandlung des Rekurses über.

II.

In rechtlicher Beziehung legt die Bahnverwaltung dem Art. 24 der Konzession, insbesondere dem Satz: „Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen 6 % übersteigenden Reinertrag abwirft, so sind die Transporttaxen herabzusetzen“, eine andere Bedeutung bei als der Bundesrat. Die

Bahnverwaltung vertritt die für die Aktionäre vorteilhaftere Auffassung, dass nicht der Ertrag des Aktienkapitals, sondern das Prozentverhältnis des Betriebseinnahmenüberschusses zu den Baukosten (Aktien- und Obligationenkapital) massgebend sein müsse. Sie hält dafür, der in Art. 27, lit. *d*, der Konzession für den Rückkauf definierte Reinertrag (gesamter Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben) sei in gleicher Weise auch für den „Reinertrag der Bahnunternehmung“ in Art. 24, d. h. für die Taxherabsetzung zu verstehen, weil nicht ein subjektives, vom Aktienkapital abhängiges Verhältnis, sondern der objektive Ertrag des gesamten Baukapitals zu gelten habe.

Zwei von der Bahngesellschaft im Jahr 1904 an den Bundesrat gerichtete, auf gleiche Annahmen sich stützende Eingaben hat der Bundesrat, wie bereits oben angeführt wurde, in ablehnendem Sinne beantwortet. Aber auch die spätere Klage an das Bundesgericht und die vorliegende Eingabe an die Bundesversammlung vermochten den Bundesrat nicht zu überzeugen, dass die von ihm bis dahin befolgte Ertragsberechnung der Konzession und den Gesetzen nicht entsprechen sollte. In Gegenteil, je tiefer in die Frage eingedrungen wird, um so mehr ergibt es sich, dass eine Auslegung nach dem Verlangen der Bahnverwaltung auf Seite des Staates nie beabsichtigt oder erfolgt war. Von Anfang an blieb der Bundesrat bei einer gleichmässigen Anwendung der Ertragsartikel, die bei den Konzessionsinhabern wie bei der Bundesversammlung Zustimmung fand.

Die Deutung des Art. 24 nach Mitgabe des Wortlautes von Art. 27 ist schon in formeller Hinsicht nicht zulässig, weil die beiden Ertragsbegriffe für zwei verschiedene Zwecke, für die Taxherabsetzung und für den Rückkauf dienen. Wenn für die Taxregulierung die gleiche Berechnungsweise gelten sollte, so müsste das in der Konzession ausdrücklich gesagt sein.

Noch deutlicher geht das Unstatthafte des bahnseitigen Behrens aus der zeitlichen und rechtlichen Entwicklung der verschiedenen Reinertragsartikel hervor. Wir halten darauf, den Hergang hier kurz vor Augen zu führen.

Wir finden, dass schon in den ersten, um das Jahr 1850 erlassenen Konzessionen, Bestimmungen über die Ermässigung der Taxen beim Eintritt erhöhter Erträge vorhanden sind. Diesen verschiedenartig abgefassten kantonalen Vorschriften folgte in den auf das Eisenbahngesetz von 1852 sich stützenden

Genehmigungsbeschlüssen der Bundesversammlung die uns heute beschäftigende und auch in Art. 24 der Konzession der Berner Oberland-Bahnen vorhandene einheitliche Bestimmung: „Reinertrag der Bahnunternehmung“.

Eine ähnliche Entwicklung ist beim Rückkaufsartikel wahrzunehmen. Während zwei Jahrzehnten war bloss von einem „durchschnittlichen, zehnjährigen Reinertrag“ die Rede. Erst in den seit 1872 erteilten Bundeskonzessionen ist den Rückkaufsbestimmungen der erläuternde Satz beigefügt worden, dass unter dem durchschnittlichen Reinertrage der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Ausgaben zu verstehen sei.

Ein dritter Ertragsbegriff bezog sich auf die Konzessionsgebühr. Vor 1872 wurden die Bahnen durch die an die kantonalen Konzessionen anschliessenden Bundesbeschlüsse verpflichtet, eine Gebühr zu entrichten für den Fall, dass „die Bahnunternehmung mehr als 4 % abwerfe“. Nachher stand die Gebührenzahlpflicht in Art. 19 des Eisenbahngesetzes. Sie tritt ein, sobald „die Bahnrechnung nach Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefonds einverleibten Summen 4 % und mehr abwirft“.

Mit dem Nebenbahngesetz von 1899 trat ein vierter Fall der Ertragsberechnung hinzu. Der Bund verpflichtete sich, an Bahnen mit ungenügenden Einnahmen eine Vergütung für die Posttransporte zu leisten, und zwar für so lange, als „die Bahnunternehmung nicht einen Reinertrag von 4 % abwirft“.

Dieser Rückblick zeigt, dass der Wortlaut und die Auslegung des streitigen Art. 24, sowie auch die Normen für die Konzessionsgebühr längst gegeben waren, als im Jahre 1872 der Rückkaufsartikel eine ergänzende Bestimmung erhielt. Dass die Vorschriften für die Taxermässigung und die Gebührenzahlung bei diesem Anlasse nicht abgeändert wurden, ist von besonderer Bedeutung und der beste Beweis, dass es nicht angeht, den Rückkaufsartikel auf die Taxfrage einwirken zu lassen.

Der Unterschied besteht aber nicht nur in einer zeitlichen und textlichen Verschiedenheit, sondern auch in der Art und Weise, wie die Tax- und Konzessionsgebühren-Artikel von jeher aufgefasst und im Einverständnis der Parteien angewendet worden sind. Zu allen Zeiten wurden das Aktienkapital und der Gewinn der Aktionäre als Grundlage genommen. Das ist eine für den vorliegenden Fall entscheidende Tatsache.

Die erste praktische Anwendung der Ertragsklausel trat im Jahre 1859 mit dem Beginn der Erhebung von Konzessions-

gebühren ein. Eine etwelche Modifikation zeigt in der bald 50jährigen Praxis einzig die Berechnung der Gewinne. Anfänglich galten nur die verteilten Dividenden als Ertrag. Von 1888 an hielt sich aber der Bundesrat, gestützt auf Auseinandersetzungen mit den Bahnverwaltungen, für berechtigt, zum jährlichen Gewinne auch die Verwendungen für Schuld-amortisation, die Einlagen in Dividenden- und Amortisationsfonds und die Aktivsaldo vorträge zu rechnen. Und später, nachdem das Bundesgericht durch sein Urteil vom Januar 1899 betreffend die Reinertragsgrundsätze der Centralbahn die Einlagen in den Erneuerungsfonds an Stelle derjenigen in den Reservefonds zu den Ausgaben der Ertragsrechnung eingereicht hatte, und damit die statutarische Reserve als Vermögensbestandteil der Unternehmung hingestellt war, schloss der Bundesrat auch die Rücklagen in vorsorgliche Reserven in den Jahresgewinn ein, immerhin unter der Bedingung, dass dann die Entnahmen aus diesen Reserven für Unfälle und ausserordentliche Schädigungen zu den Ausgaben gerechnet werden sollen. Seit dem Jahre 1893 wurden auch die Konzessionsgebühren der Berner Oberland-Bahnen nach dieser Gewinnzusammenstellung berechnet.

Zu Taxherabsetzungen kam es bis jetzt erst ein einziges Mal. Die ehemalige Centralbahn erzielte in den Jahren 1871 bis 1873 einen Reingewinn von über 10 % des Aktienkapitals. Einer Aufforderung des Bundesrates vom Jahre 1874 kam sie durch eine Ermässigung der Personentaxen anstandslos nach.

Seit dem Jahre 1899 wird auch der Ertrag der Nebenbahnen in der beschriebenen Weise berechnet, um auf Grund desselben festzustellen, ob ein Anspruch auf die Zuschüsse der Postverwaltung vorhanden ist.

Dass es sich bei allem um eine allgemein anerkannte und gebilligte Methode der Ertragsberechnung handelt, legen schliesslich auch die staatlichen Erlasse und die Verhandlungen in den eidgenössischen Räten dar. Wir verweisen auf folgende Punkte.

Am 3. Oktober 1871 hat der Bundesrat, in Ausführung eines Bundesbeschlusses, die Statuten der Gotthardbahn unter der Bedingung genehmigt, dass eine Reduktion der Taxen zu erfolgen habe, wenn die Zinsen des Aktienkapitals 9 % überschreiten (E. A. S. VII, 279). Jetzt gilt ein Ansatz von 8 %. Diese Präzisierung steht nun allerdings in den staatshoheitlichen Vorschriften vereinzelt da. Sie darf indessen nicht als eine

Ausnahmsbestimmung hingestellt werden; sie ist vielmehr eine Bestätigung der allgemein gültigen Regel. Wenn die Bundesbehörde den Reinertrag nach dem Vorschlag der Berner Oberland-Bahnen hätte berechnet haben wollen, so hätte der Vorbehalt ganz anders lauten müssen.

Sodann ist in der Botschaft des Bundesrates vom 16. Juni 1871 betreffend die Revision des Gesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Bundesbl. 1871, II, 647) über die Fixierung des Masses der Tarife gesagt, dass die kantonalen Konzessionen sich begnügten, erstens Maximalansätze aufzustellen und innerhalb derselben den Bahnverwaltungen freie Hand zu lassen, und zweitens zu bestimmen, dass das in den Eisenbahnen angelegte Aktienkapital ein gewisses Mass von Rentabilität nicht überschreiten solle, sondern dass bei Erreichung desselben eine Herabsetzung der Tarife zu erfolgen habe. Wir gehen von der Ansicht aus, fährt die Botschaft dann fort, dass in den künftigen Konzessionen die gleiche Bestimmung aufgenommen werden solle wie bisher. Das ist denn auch geschehen, und damit die alte Norm für die Taxreglering neben dem ergänzten Ertragsbegriff für den Rückkauf bestätigt worden.

Ein anderes Beispiel. In der Bundeskonzession von 1873 für die linksufrige Zürichseebahn auf dem Gebiete des Kantons St. Gallen (E. A. S. n. F. I, 177) ist dem üblichen Taxartikel folgender Zusatz beigedruckt: „Die Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, zu verlangen, dass der Reinertrag des Unternehmens nach der von den Organen der Bahngesellschaft selbst bestimmten Dividende beurteilt werde.“ Dieser Zusatz ist eine Wiederholung aus den kantonalen Konzessionen für andere Gebietsteile der Bahn und der Übereinstimmung wegen aufgenommen worden. Er spricht aber keineswegs für die Auffassung der Rekurrentin, sondern er bestätigt, dass die Dividende und somit auch das Aktienkapital massgebend sein sollen. Der Konzessionsgeber behielt sich damit ein Mitbestimmungsrecht für die Dividende oder den Reingewinn vor. Und gewiss mit Recht, da es ohne ein solches die Bahnunternehmung in der Hand gehabt hätte, bei voraussehender Taxermässigung den für das dritte Jahr auszurichtenden Gewinn unter 8 % herabzusetzen und so die Konzessionsvorschrift unwirksam zu machen.

Zur Vervollständigung des Bildes wollen wir nun auch noch zeigen, welche Grundsätze beim Bundesrat und in den Räten jeweilen wegleitend sind, wenn eine vorübergehende Er-

höhung von konzessionsmässigen Taxansätzen nachgesucht und gestattet wird.

In der Konzession der Emmentalbahn von 1871 (E. A. S., VII, 449) ist bestimmt, dass die Tarifansätze erhöht werden können, wenn der Reinertrag des Unternehmens nicht hinreicht, um das Aktienkapital wenigstens zu 2 % zu verzinsen. Von diesem Rechte machte die Bahngesellschaft bald nach Eröffnung des Betriebes Gebrauch.

Am 23. März 1896 (E. A. S. n. F. XIV, 115) gestattete die Bundesversammlung der Thunerseebahn, wegen ungenügenden Einnahmen eine Erhöhung der Taxen um 36 %, unter der Bedingung, dass eine sukzessive Herabsetzung wieder eintreten habe, wenn die Bahnunternehmung einen $3\frac{1}{2}$ % übersteigenden Reinertrag abwirft.

Weiter musste der Strassenbahn Stansstad-Engelberg im Jahre 1903 eine Erhöhung der Taxen bewilligt werden (E. A. S. n. F. XIX, 70). Hier soll eine Reduktion wieder eintreten, wenn die Bahnverwaltung während drei Jahren einen Reinertrag von $4\frac{1}{2}$ % erzielt und die 6 % igen Prioritätsaktien noch bestehen, oder von $3\frac{1}{2}$ % nach der Rückzahlung der Prioritäten.

Diese interimistischen Ertragsgrenzen von 2, $3\frac{1}{2}$ und $4\frac{1}{2}$ % beziehen sich wiederum auf das Aktienkapital. In der Konzession der Emmentalbahn ist es ausdrücklich gesagt und in der Botschaft betreffend die Engelbergbahn in mehrfacher Weise ausgesprochen. Wollten die zulässigen Erträge von 2, $3\frac{1}{2}$ und $4\frac{1}{2}$ %, nach der Meinung der Berner Oberland-Bahnen, auf das ganze Kapital bezogen werden, so wäre für das Aktienkapital ein weit geringerer oder gar kein Ertrag vorausgesehen, weil die genannten Unternehmungen in der kritischen Zeit Anleihen zu 5, zu $4\frac{1}{2}$ und zu 4 % zu verzinsen hatten. Zum Beispiel bei der Emmentalbahn wären die bewilligten 2 % auf den Baukosten von 2,5 Millionen Franken schon in dem Fr. 50,000 betragenden Obligationenzins vertreten gewesen. Diese Bahn wäre also zur Zeit des Eintrittes der Taxerhöhung auch schon an der bewilligten Ertragsgrenze gestanden. Eine solche Anordnung hätte widersinnig und unverständlich bezeichnet werden müssen. Tatsächlich handelten die Staatsbehörden in der Meinung, dass die ausnahmsweise bewilligten Taxerhöhungen bestehen bleiben, bis die Unternehmung, d. h. die Aktionäre auf ihrem Kapitale eine Dividende erreichen, die einer kleinen oder einer normalen Verzinsung gleichkommt.

Dass diese Deutung des Reinertrages bis dahin eine unbestrittene war, geht ferner daraus hervor, dass die Hauptbahnen beim Beginn der Rückkaufverhandlungen ihre Ansprüche auch auf das Aktienkapital und auf den Ertrag desselben gründeten. Diesem Ansinnen konnte wegen formellen und technischen Schwierigkeiten nicht entsprochen werden. Nach der Konzession war der Kaufpreis entweder aus dem Anlagekapital oder aus dem kapitalisierten, 25fachen Reinertrag abzuleiten, und es mussten beide Begriffe gleichwertig und vergleichbar gestaltet werden. Diese Notwendigkeit führte zu einer Einigung der streitenden Parteien. Die Bahnverwaltungen stimmten der bundesrätlichen Methode zu und anerkannten, dass die Ertragsrechnung ausschliesslich auf das Bahngeschäft, also auf die Einnahmen und Ausgaben des Betriebes aufzubauen und alle Posten der Nebengeschäfte und der Finanzverwaltung und die Einwirkung der Schuldenverzinsung fortzulassen seien. Das schon erwähnte Urteil des Bundesgerichtes enthält hierüber ausführliche Mitteilungen.

Damit war ein zweites und neues Verfahren für die Reinertragsermittlung im Sinne der Eingabe ins Leben getreten. Der Zweck ist aber hier ein ganz anderer. Beim Rückkauf ist zu erheben, welchen Überschuss der reine Bahnbetrieb ergibt, ohne jede Rücksicht auf die Finanzgestaltung und auf allfällige andere Erwerbszweige der Gesellschaft, während bei der Taxfrage und den übrigen Fällen bestimmt werden soll, auf wie viele Prozente sich der Nutzen der Bahnunternehmung oder der Aktionäre oder der Konzessionsinhaber auf ihrem Kapitale beläuft.

Das Bundesgericht dachte hierüber, wie es sich aus seinen Erwägungen auf Seite 40 des bezeichneten Urteils ergibt, in gleicher Weise. Es stellte fest, dass die Bedingungen über die Taxermässigung und die Konzessionsgebühr, mit der Frage, wie die Rückkaufschädigung zu berechnen sei, nichts zu tun habe.

Nach diesen Darlegungen messen wir der Behauptung der Bahnverwaltung, es könne der Hinweis auf sporadische Erlasse, wie derjenige betreffend die Gotthardbahn, nicht gelten, weil die Ertragsbegriffe mit der Zeit geändert haben und heute gesetzlich und obligatorisch geordnet seien, keinen Wert zu. Recht und Praxis gingen stets dahin, dass, ausser beim Rückkauf, der Gewinn des Bahneigentümers in gleicher Weise zu bestimmen sei, wie dies von der Bahnverwaltung selbst bei der Dotierung

der Reserven oder bei der Feststellung der Tantiemen praktiziert wird.

Es ist kennzeichnend, dass die Bahnverwaltung, in Ermangelung von andern überzeugenden Motiven, so nachdrücklich auf den Wortlaut der Konzession: „Reinertrag der Bahnunternehmung“, hinweist, als ob die Begriffe „Unternehmung“ und „Gesellschaft“ einander wirklich ganz fremd wären. Wir finden das nicht, besonders wenn wir berücksichtigen, dass um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, als der staatliche Bahnbau verworfen war, ausschliesslich Privat- oder Aktienunternehmungen an die Aufgabe herantraten, indem sie die Konzessionen erwarben und die Linien bauten und betrieben. Ganz unverständlich wäre es gewesen, damals von einem Reinertrag des Bau- oder Anlagekapitals zu reden, da dieses, wie heute, zu meist aus Aktien- und Obligationsgeldern zusammengestellt war. Ein Reingewinn ist auch nur für das Gesellschaftskapital möglich. Die Darleiher des Obligationenkapitals begnügen sich mit einem vereinbarten Zinse und beteiligen sich weder an Gewinn noch Verlust.

Noch weniger ist einzusehen, dass es ein Fehler oder ein Unrecht sein sollte, die auf das Gesamtkapital sich stützende Rückkaufsumme durch eine auf fremder Basis (Aktienkapital) beruhende Taxherabsetzung zu beeinflussen. Allerdings, wenn nach Anleitung der Bahnverwaltung gerechnet würde, dann hätten ihre Gewinne einen weiteren Spielraum. Die Einschränkung würde dann erst etwa nach $7\frac{1}{2}\%$ statt nach 6% Gewinn eintreten und auch die Berechnungen für einen allfälligen Rückkauf würden günstiger ausfallen.

Zuzugeben ist, dass das Verhältnis zwischen dem Gesellschafts- und dem Schuldkapital von Bahn zu Bahn ein anderes ist, und dass bei ein und derselben Unternehmung, je nach dem Ertrag und dem Geldbedarf, die Beziehungen wechseln. Besondere Wirkung kommt diesem Umstande aber nicht zu, da das Mass der Taxherabsetzung sich dem Kapitalverhältnis vollends anschliesst. Ist das Aktienkapital vorherrschend, so entfällt der grössere Teil des Einnahmenüberschusses auf den Dividendenbetrag und die Taxreduktion hat in höherem Masse einzutreten. Besteht aber das Hauptkapital aus Obligationen, so ist die Dividendensumme geringer, und die Zurücksetzung der Taxen wird weniger bedeutend ausfallen. In beiden Fällen wird der Wille des Konzessionsgebers erfüllt. Dieser geht da-

hin, dass eine Bahnunternehmung, die an Stelle des Staates den Personen- und Warentransport mit hoheitlicher Befugnis ausübt, aus diesem Rechte nicht übermässige und unbegründete Vorteile ziehe, und dass der Rückkaufwert der Bahn eine angemessene Grenze nicht überschreite. Der Staat darf auch aus volkswirtschaftlichen Gründen dem Ansinnen der Bahngesellschaft, ihr über das gewohnte Mass hinaus gehende Gewinne zu sichern, nicht folgen. Es geht das in überzeugender Weise aus der Organisation seiner eigenen Transportanstalt, der Bundesbahn, hervor. Bei dieser sind von dem Überschusse 20 % in Reserve zu legen und 80 % zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs zu verwenden, d. h. es hat eine Herabsetzung der Tarife zu erfolgen.

Bei den Hinweisen der Gesellschaft auf das Rechnungsgesetz und das Nebenbahngesetz brauchen wir uns nicht lange aufzuhalten. Die Vorschriften über Einlieferung von Ausweisen über Reinertrag und Anlagekapital im Rückkaufsfalle und über die Prüfung der Ausweise (Art. 3 und 20 des Rechnungsgesetzes) stehen mit der Streitfrage in keiner Beziehung. Über Art. 4 des Nebenbahngesetzes haben wir uns schon ausgesprochen.

Noch weniger beweist der in der Eisenbahnstatistik bis zum Jahr 1902 dargestellte Reinertrag und dessen Verhältnis zum Anlagekapital. Diese Nachweisung war eine beliebige; sie ist nun ausgefallen, weil sie keinem der beiden Zwecke diene.

Unsere letzte Erörterung gilt dem Bundesratsbeschlusse vom 31. Mai 1904, mit welchem angesichts der Erledigung der Rückkaufsprozesse bestätigt worden ist, dass für die Konzessionsgebühren, die Postentschädigungen und die Taxherabsetzungen weiterhin der „Reinertrag des Aktienkapitals“ die Grundlage bilden werde. Zum Reingewinn wurden, wie schon angedeutet, auch die Rücklagen in vorsorgliche Reserven zugezogen. Die Zusammenfassung der geltenden Normen war bei der Mannigfaltigkeit der Ertragsvorschriften zur Notwendigkeit geworden. Der Bundesrat, der über die Ausführung der konzessions- und gesetzmässigen Vorschriften zu wachen hat, hielt sich dazu auch vollkommen berechtigt. Von einer einseitigen Handhabung oder gar von einer Abänderung der Konzession kann dabei nicht gesprochen werden. Den Bahnen steht übrigens, wenn sie sich in ihren Interessen geschädigt sehen, die Berufung an die Oberinstanz offen. In diesem Beschlusse ist in der Vorbemer-

kung erwähnt, dass die für den Rückkauf aufgestellte Reinertragsberechnung wegen mangelnden Berechnungsfaktoren für die andern Fälle nicht anwendbar sei. Nach den seitherigen, besonderen Untersuchungen über den Taxartikel wäre jene Erwägung dahin zu ergänzen, dass bei den heute vorhandenen Bestimmungen und bei der nachgewiesenen Rechtspraxis überhaupt nicht anders, als nach dem Ertrag des Aktienkapitals gerechnet werden kann. Die bisher befolgten Grundsätze könnten erst nach einer Änderung der Gesetze und Konzessionen verlassen werden; zu einer solchen liegt aber zurzeit kein Grund vor.

Wir fassen unsere Äusserungen über die von der Gesellschaft der Berner Oberland-Bahnen angefochtene Auslegung von Art. 24 ihrer Konzession dahin zusammen, dass der Gesuchstellerin nicht entsprochen werden könne, weil ihre Deutung des Ertragsbegriffes dem rechtlichen Sinne desselben, den Intentionen des Konzessionsgebers und der bisherigen Auslegung widerspricht und halten dafür, es sei die Bahngesellschaft gemäss dem vom Bundesrate berechneten Reinertrage als pflichtig zu erklären, die Taxen nach Konzessionsvorschrift herabzusetzen.

Die Reingewinne des Aktienkapitals der Berner Oberland-Bahnen von Fr. 3,000,000 sind für die Jahre 1902—1904 wie folgt ermittelt worden:

| | 1902 | 1903 | 1904 |
|---|---------|---------|---------|
| | Fr. | Fr. | Fr. |
| Ertragsbestandteile: | | | |
| Dividende (7, 8 und $7\frac{1}{2}$ %) | 210,000 | 240,000 | 225,000 |
| Einlage in den Reservefonds | — | 10,000 | 10,000 |
| Kapitalamortisation | — | — | 20,000 |
| Vortrag auf neue Rechnung | 7,348 | 10,285 | 12,335 |
| Zusammen | 217,348 | 260,285 | 267,335 |
| Abzüge: | | | |
| Ertrag der Nebengeschäfte (Hotels) | — | 3,448 | 6,784 |
| Saldo vom Vorjahr | 11,710 | 7,348 | 10,285 |
| Zusammen | 11,710 | 10,796 | 17,069 |
| Reinertrag { absolut | 205,638 | 249,489 | 250,266 |
| { in % | 6,85 | 8,31 | 8,54 |

Für 1902 galt noch das frühere Verfahren; Fr. 10,000 Einlage in den Reservefonds und Fr. 720.45 als Ertrag der Nebengeschäfte sind für dieses Jahr nicht berücksichtigt.

III.

Nachdem im vorigen Abschnitt der Nachweis geleistet worden ist, dass die von der Verwaltung der Berner Oberland-Bahnen verlangte Berechnungsweise des Reinertrages unzutreffend ist und gleichzeitig festgestellt wurde, dass die Bedingungen der Konzession für eine Reduktion der konzessionsmässigen Maximaltaxen erfüllt sind, bleibt nur noch zu bestimmen, welche Taxen der Konzession zu reduzieren sind und in welchem Umfange eine solche Reduktion einzutreten hat.

In unserem mehrerwähnten Beschluss vom 26. Januar 1906 haben wir uns grundsätzlich damit einverstanden erklärt, dass von einer Änderung der Taxen für den Gepäck-, Tier- und Güterverkehr Umgang genommen und die Reduktion auf den Personenverkehr beschränkt werden solle. Dabei haben wir nur eine Änderung der konzessionsmässigen Taxen für diesen Verkehr in Aussicht genommen, nicht aber eine solche der Taxen für den Lokalverkehr, indem wir davon ausgingen, dass die dem letztern bewilligten Taxen, welche niedriger sind als die Taxen vieler schmalspurigen Nebenbahnen im Tal, für einmal an einer weitem Ermässigung nicht teilnehmen können. Wir sind auch heute noch dieser Ansicht, und werden zweifellos auch Sie derselben zustimmen, wenn Sie vernehmen, dass im Jahre 1904 von den Einnahmen der Tallinien der Berner Oberland-Bahnen 84,74 % aus dem Personenverkehr, 3,58 % aus dem Gepäckverkehr, 0,30 % aus dem Tierverkehr, 10,32 % aus dem Güterverkehr und 1,06 % aus sonstigen Quellen herühren. Zudem ergibt auch eine Prüfung der der Bahnunternehmung durch die Konzession zugebilligten Maximaltaxen, welche betragen:

für den Personentransport:

II. Klasse: 25 Rappen, III. Klasse: 15 Rappen per Kilometer;

für den Gepäcktransport:

10 Rappen per 100 kg. und Kilometer;

für den Tiertransport:

I. Klasse: 30 Rappen per Stück und Kilometer,
 II. Klasse: 20 Rappen per Stück und Kilometer,
 III. Klasse: 7 Rappen per Stück und Kilometer;

für den Gütertransport :

höchste Klasse 4 Rappen per 100 kg. und Kilometer,
niedrigste Klasse 2 Rappen per 100 kg. und Kilometer,

dass nur diejenigen für den Personentransport als sehr hoch bezeichnet werden dürfen, während von den übrigen einzelne die Taxen nicht überschreiten, welche schmalspurigen Talbahnen bewilligt werden.

Als Mass der Reduktion der konzessionsmässigen Personentaxen hatten wir in unserer Schlussnahme vom 26. Januar 1906 15 % in Aussicht genommen, nachdem die Prüfung ergeben hatte, dass die von der Bahnverwaltung angebotene Reduktion von 5 % den zu stellenden Anforderungen in keiner Weise entsprach. Die Bahnverwaltung hat in ihrer Rekurseingabe an ihrem Vorschlag, die Reduktion auf 5 % zu beschränken, festgehalten. Die aus dieser Taxreduktion sich ergebende Einbusse hat die Bahn in derselben auf Fr. 36,083 berechnet, währenddem sie dieselbe in ihrem Schreiben vom 9. Dezember 1905 noch auf Fr. 45,000 angegeben hatte. Den Ausfall bei der Reduktion der Personentaxen um zirka 15 % beziffert die Bahnverwaltung auf Fr. 108,251. Wie sich aus den nachstehenden Berechnungen ergibt, sind diese Angaben über den mutmasslichen Ausfall ganz unzutreffend. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr der Tallinien der Berner Oberland-Bahnen betragen nach dem Geschäftsbericht der Verwaltung für das Jahr 1904 (die Angaben für das Jahr 1905 stehen zurzeit noch aus) Fr. 572,727. 20

hiervon gehen ab als Einnahmen aus dem Verkehr der einheimischen Bevölkerung, welcher einer Ermässigung nicht unterworfen werden soll „ 49,540. 90

so dass eine für die Bestimmung des Ausfalles massgebende Einnahme verbleibt von . . . Fr. 523,186. 30

Wird die Taxreduktion zu 5 % angenommen, so beträgt der Ausfall höchstens Fr. 26,159. 35 (statt der behaupteten Fr. 36,083 oder Fr. 45,000), und bei einer Reduktion der Taxen um 15 % beträgt der Ausfall höchstens Fr. 78,478 (statt der behaupteten Fr. 108,251). Ebenso ist unrichtig, dass nach dem gestellten Begehren das Reinerträgnis der Unternehmung 2 % unter die in der Konzession als Maximum aufgestellten 6 % sinken würde, denn selbst wenn der Reinertrag für das Jahr 1905 sich gleich bleiben würde wie für 1904, was aber.

wie wir sofort nachweisen werden, nicht der Fall ist, würde sich nach unserem Vorschlag nur ein Ausfall ergeben, der zirka Fr. 8000 höher wäre, als er nach Massgabe des Reinertrages sein sollte, dieser würde aber in Wirklichkeit zweifellos ganz verschwinden.

Am Schluss des vorigen Abschnittes haben wir nachgewiesen, dass das Reinerträgnis für die Jahre 1902/04 6,⁵⁵, 8,³¹ und 8,³⁴ % des Aktienkapitals beträgt. Würde die Berechnung des Reinertrages für das Jahr 1902 nach denselben Grundlagen gemacht wie für die folgenden Jahre, so träte eine Erhöhung des Prozentsatzes auf 7,¹⁶ ein. Bei Bestimmung des Masses der Reduktion ist im gegenwärtigen Moment auch auf das Erträgnis des Jahres 1905, sowie auf das progressive Ansteigen der Überschüsse der Betriebseinnahmen der Bahnunternehmung Rücksicht zu nehmen. Dagegen kann nicht in Betracht fallen die anderwärts nicht unbedeutende Verkehrsvermehrung, welche sich als Folge einer Taxreduktion einstellt. Bei dem speziellen Charakter des Personenverkehrs der Berner Oberland-Bahnen und da der auf eine solche Taxreduktion in erster Linie empfindliche Lokalverkehr von der Ermässigung grösstenteils nicht betroffen wird, muss dieses Moment bei Bestimmung des finanziellen Resultates der Taxänderung ausser Betracht fallen. Dies ist auch anlässlich der Beschlussfassung vom 26. Januar 1906 schon geschehen und ist die gegenteilige Behauptung der Bahnverwaltung unrichtig. Die Rechnungen der Berner Oberland-Bahnen über das Jahr 1905 sind zurzeit noch nicht vorgelegt worden, so dass eine genaue Feststellung des Reinerträgnisses für dieses Jahr noch nicht stattfinden können. Dagegen lässt sich an Hand der durch die Bahnverwaltung veröffentlichten Betriebseinnahmen feststellen, dass für die Berner Oberland-Bahnen und die Schynige-Platte-Bahn zusammen aus dem Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr eine Mehreinnahme von Fr. 56,377 oder 6,⁹⁴ % gegenüber dem Vorjahre erzielt worden ist. Diese Tatsache und das progressiv rasche Ansteigen des Reinertrages in den letzten Jahren führen zum Schlusse, dass das Reinerträgnis für 1905 sich noch günstiger stellen wird als dasjenige des Vorjahres. Unter diesen Umständen kann nicht zugegeben werden, dass die verlangte Reduktion der konzessionsmässigen Maximaltaxen für den Personenverkehr zu hoch gegriffen und mit der der Bahnverwaltung durch die Konzession überbundenen Verpflichtung zur Ermässigung der Taxen nicht vereinbar sei.

* * *

Am Schlusse unserer Ausführungen angelangt, stellen wir den Antrag, es sei der Rekurs der Verwaltung der Berner Oberland-Bahnen als unbegründet abzuweisen und gleichzeitig festzustellen, dass, da die Bedingungen des Art. 24 der Konzession betreffend die Verpflichtung zur Ermässigung der Transporttaxen erfüllt sind, die im ersten Absatz des Art. 15 der Konzession vorgesehenen Maximaltaxen für den Personentransport um 15 %, das heisst von 25 auf 21,25 Rappen in der zweiten und von 15 auf 12,75 Rappen in der dritten Wagenklasse zu reduzieren sind.

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

Bern, den 5. Juni 1906.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. Forrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



**Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Rekurs des
Verwaltungsrates der Berner Oberland-Bahnen betreffend Herabsetzung der
konzessionsmässigen Maximaltaxen. (Vom 5. Juni 1906.)**

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1906 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 3 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 23 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | --- |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 06.06.1906 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 865-882 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 021 969 |

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.