

Bundesblatt

73. Jahrgang.

Bern, den 26. Januar 1921.

Band I.

Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich „Nachnahme- und Postbestellungsgebühr“.
Eintrückungsgebühr: 60 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an die Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

1364

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den konzessionsgemässen Ankauf der schweizerischen Seetalbahn durch den Bund.

(Vom 21. Januar 1921.)

Nach Art. 28 der am 21. Juni 1907 erteilten und am 12. Juni 1908 abgeänderten Konzession für die schweizerische Seetalbahn kann der Rückkauf der Bahn durch den Bund, oder, falls dieser auf die Ausübung seines Rückkaufsrechtes verzichten sollte, durch die Kantone Aargau und Luzern, unter Einhaltung einer dreijährigen Kündigungsfrist frühestens auf den 1. Januar 1922 und von diesem Zeitpunkte an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Im Hinblick auf diese Konzessionsbestimmung ersuchten die Regierungen der genannten Kantone im Sommer 1918 den Bundesrat um Auskunft darüber, ob der Bund von seinem Rückkaufsrechte Gebrauch zu machen beabsichtige. Sie deuteten dabei an, dass, wenn dies nicht der Fall wäre, die Erwerbung der Bahn durch die Kantone Aargau und Luzern in Betracht käme. Der aargauische Regierungsrat machte noch besonders darauf aufmerksam, dass die Rückkaufsbedingungen der Konzession äusserst günstig seien und der Seetalbahn als elektrisch betriebener Bahn erhöhte Bedeutung zukomme, weshalb der Rückkauf durch den Bund ernstlich in Erwägung gezogen werden sollte.

Wir haben uns vor allem die Frage vorgelegt, ob es für den Bund nicht geraten sei, auf die Geltendmachung seines Rückkaufsrechtes bis zu dem Zeitpunkte zu verzichten, wo die Umstände gestatten werden, eine grössere, die Mehrzahl der für den

Rückkauf in Betracht kommenden Nebenbahnen umfassende Verstaatlichungsaktion durchzuführen. Dieser Zeitpunkt wird nach etwa zehn Jahren gekommen sein, da bis dahin für die meisten Unternehmungen der nächste konzessionsmässige Rückkaufstermin heranrücken wird. Das Ergebnis der von unserm Eisenbahndepartement im Benehmen mit der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen vorgenommenen eingehenden Untersuchung zeigte aber, dass es sich für den Bund empfehle, den Rückkauf der Seetalbahn auf den nächstmöglichen Zeitpunkt durchzuführen, da sich bei längerem Zuwarten der Rückkaufswert der Bahn voraussichtlich bedeutend höher stellen würde. Unter diesen Umständen erachteten wir es für geboten, dem Bunde jedenfalls die Möglichkeit der Erwerbung der Seetalbahn auf den 1. Januar 1922 zu wahren, und kündigten daher der Bahnunternehmung mit Schreiben vom 9. Dezember 1918 den Rückkauf auf diesen Zeitpunkt an.

Geschichte und Verhältnisse der Seetalbahn.

Schon im Jahre 1871 wurde einem Seetalbahnkomitee zuhanden einer zu gründenden Gesellschaft von den Kantonen Aargau und Luzern die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lenzburg oder Hunzenschwil nach Emmenbrücke erteilt. Die Eisenbahnkrisis, die in den folgenden Jahren über die Schweiz hereinbrach, liess jedoch die Eisenbahnbestrebungen des Seetales einstweilen nicht zum Ziele gelangen. Erst anfangs der 80er Jahre konnte zu ihrer Verwirklichung geschritten werden, nachdem es dem Gründungskomitee gelungen war, englische Finanzkreise für das Unternehmen zu interessieren. Im April 1882 wurde die Konzession für die Seetalbahn einer englischen Gesellschaft übertragen und gleichzeitig in dem Sinne geändert, dass statt einer Linie auf eigenem Bahnkörper eine normalspurige und eingleisige Strassenbahn vorgesehen wurde. Bereits im Jahre 1883 konnte die Stammlinie Lenzburg-Emmenbrücke und im Jahre 1887 die Zweiglinie Beinwil-Reinach-Menziken, für die der Gesellschaft im Jahre 1886 die Konzession verliehen wurde, dem Betriebe übergeben werden. Im Jahre 1894 ging die Seetalbahn nebst der von der Gesellschaft im Jahre 1890 erworbenen Konzession für den Bau und Betrieb einer Linie von Lenzburg nach Wildegg durch Kauf von der englischen Lake Valley of Switzerland Railway Company zunächst an die Bankfirma Burkhardt & Cie. in Zürich und dann gegen eine Kaufsumme von 1,4 Millionen Franken an die schwei-

zerische Seetalbahngesellschaft mit Sitz in Hochdorf über. Bei der Konzessionsübertragung wurden die Konzessionen für die einzelnen Linien durch einen einheitlichen Konzessionsakt ersetzt. Die neue Gesellschaft schritt ungesäumt zur Erstellung der Linie Lenzburg-Wildegg, die bereits im Jahre 1895 eröffnet werden konnte. Im Jahre 1906 kam es zu einer Fusion der Seetalbahngesellschaft mit der Gesellschaft der im gleichen Jahre dem Betriebe übergebenen Reinach-Münster-Bahn. Um den durch diese Fusion geschaffenen Verhältnissen Rechnung zu tragen, wurden die bisherigen Konzessionen der Seetalbahn und der Reinach-Münster-Bahn am 21. Juni 1907 durch eine neue einheitliche Konzession ersetzt, in der die Gesellschaft der Seetalbahn, einem von ihr gestellten Gesuche entsprechend, zur Einführung des elektrischen Betriebes ermächtigt wurde.

Die Linien der Seetalbahn weisen insgesamt eine Baulänge von 54,2 km auf, wovon 33,5 km auf Strecken entfallen, auf denen die Bahn als Strassenbahn ohne eigenen Bahnkörper erstellt ist.

In den Jahren 1909 und 1910 wurde die Bahn für den elektrischen Betrieb umgebaut. Die elektrische Kraft wird als Dreiphasen-Wechselstrom vom aargauischen Elektrizitätswerk bezogen und in einem Umformerwerk in Beinwil in Einphasen-Wechselstrom mit 5500 Volt Spannung und 25 Perioden umgewandelt.

Die Anlagekosten der Bahn beliefen sich im Zeitpunkt ihres Verkaufes durch die Lake Valley of Switzerland Railway Company auf Fr. 3,788,921. Die von der Gesellschaft der schweizerischen Seetalbahn bezahlte Kaufsumme von Fr. 1,400,000 wurde auf die einzelnen Kapitel des Baukontos dieser Gesellschaft im Verhältnis der Anlagekosten der früheren Unternehmung verteilt. Die seither erfolgte Linienenerweiterung, sowie die Verbesserung der Einrichtungen, vor allem die Einführung des elektrischen Betriebes, erforderten erhebliche neue Bauausgaben, infolgedessen der Baukonto auf Ende 1919 den Betrag von Fr. 7,285,195 erreichte.

Das Anlagekapital der Seetalbahn beläuft sich Ende 1919 auf rund 7,4 Millionen Franken, bestehend aus Fr. 800,000 Stammaktien, Fr. 1,800,000 Prioritätsaktien, Fr. 3,753,000 Obligationenanleihen und Hypothekarschulden und über 1 Million Franken Bankschulden.

Über die Entwicklung des Verkehrs gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluss:

Jahr	Reisende	Gepäck, Tiere, Güter		Wagen- achsen	Brutto- tonnen	Betriebs- einnahmen
		auf den Kilometer der Betriebslänge				
	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Anzahl	Fr.	
1889	56,663	14,292	26,536	181,320	5,680	
1894	68,611	18,752	39,886	261,081	6,813	
1900	99,975	29,246	52,346	353,135	10,113	
1906	135,415	43,476	71,942	517,469	13,963	
1913	180,959	41,627	90,399	659,873	16,737	
1919	216,241	56,731	84,157	620,175	27,110	

Gründe für den Rückkauf.

Die Seetalbahn gehört zu den Nebenbahnen, deren spätere Verstaatlichung schon bei Erlass des Rückkaufgesetzes in Aussicht genommen und durch die in den Art. 3 und 4 niedergelegten Bestimmungen vorbereitet wurde (vgl. Bundesblatt 1897, Bd. IV, S. 210). Ihre Erwerbung durch den Bund kommt heute um so mehr in Betracht, als sie inzwischen durch die Einführung des elektrischen Betriebes erhöhte Bedeutung erlangt hat. Der Übergang der an ihren beiden Endpunkten in Hauptlinien des Bundesbahnnetzes anschliessenden Seetalbahn in das Eigentum des Bundes würde den Bundesbahnen gestatten, die Leitung des Verkehrs über den Weg durch das Seetal ausschliesslich nach dem Gesichtspunkte der Zweckmässigkeit und Wirtschaftlichkeit vorzunehmen.

Die Übernahme der Bahn hätte für die allgemeine Verwaltung der Bundesbahnen keine Mehrkosten zur Folge, indem die nötigen Arbeiten durch das den Bundesbahnen zur Verfügung stehende Personal mitbesorgt werden könnten, ohne dass bei irgendeiner Abteilung mehr Personal angestellt werden müsste. Eine Anzahl von Beamten der entbehrlich werdenden Verwaltungs- und Dienstleitungsorgane der Seetalbahn dürfte jedoch geeignet sein, die durch den natürlichen Abgang bei den Bundesbahnen eintretenden Lücken auszufüllen.

Für die Vornahme des Rückkaufes auf den ersten in der Konzession hierfür vorgesehenen Termin spricht vor allem der Umstand, dass die Verstaatlichung auf den 1. Januar 1922 gegenüber längerem Zuwarten dem Bunde erhebliche finanzielle Vorteile bietet. Nach den Bestimmungen der einheitlichen Konzession für die Seetalbahn vom 21. Juni 1907 beträgt die Entschädigung für den Rückkauf, sofern dieser bis zum 1. Januar 1925 rechtskräftig wird, den 25fachen Betrag des durchschnittlichen Reinertrages

der zehn Kalenderjahre, die der Rückkaufsankündigung unmittelbar vorangehen. In den für den Rückkauf auf den 1. Januar 1922 massgebenden zehn Jahren haben betragen:

	die Betriebsüberschüsse	die Reinerträge
	Fr.	Fr.
1909	76,045	28,272
1910	151,819	97,876
1911	231,455	178,607
1912	253,325	168,177
1913	220,052	149,781
1914	178,986	105,318
1915	245,689	185,946
1916	319,794	278,997
1917	366,049	300,481
1918	496,739	422,892
im Durchschnitt	253,995	191,634

In dem massgebenden Zeitraum ist somit der Betriebsüberschuss auf das $6\frac{1}{2}$ fache, der Reinertrag beinahe auf das 15fache des Jahres 1909 gestiegen.

Diese auffallende Änderung der Ertragsverhältnisse findet ihre Erklärung darin, dass zu Anfang dieses Zeitraumes die Seetal-egend, vor allem Hochdorf mit seiner reichen Industrie, von einer schweren wirtschaftlichen Krisis betroffen worden ist. Eine Anzahl Fabriken, die zum Zwecke gegründet worden waren, der Bahn Verkehr zuzuführen, gerieten in finanzielle Bedrängnis, und die Bahngesellschaft, die sich an diesen Unternehmungen finanziell beteiligt hatte, erlitt grosse Verluste, die angesichts des eingetretenen Verkehrsrückganges für sie doppelt empfindlich waren. Dazu kam, dass der im Jahre 1909 begonnene Umbau der Bahn für den elektrischen Betrieb weit grössere als die vorgesehenen Geldmittel erforderte. Zudem wies der elektrische Betrieb in den ersten Jahren noch Störungen auf, was die weitere Verwendung von Dampflokomotiven nötig machte.

Eine Besserung der Verhältnisse trat erst im Jahre 1911 ein, als die Schwierigkeiten des elektrischen Betriebes überwunden waren und eine grosse industrielle Unternehmung (Schokoladenfabrik Peter, Cailer, Kohler) in Hochdorf eine Filiale gründete. Nun folgte eine Zeit des Aufblühens, die nur im Jahre 1914 durch den Krieg eine vorübergehende Hemmung erlitt.

In den letzten Jahren hat die Gesellschaft sodann aus dem elektrischen Betrieb ihrer Linien insofern besondere Vorteile ge-

zogen, als sie die vom Bundesrate bewilligten ausserordentlichen Taxzuschläge anwenden konnte, ohne mit der gleichen Betriebsverteuerung rechnen zu müssen wie die Dampfbahnen.

Wie oben angegeben, beträgt der durchschnittliche Reinertrag der Jahre 1909—1918 Fr. 191,634. Es ergibt sich somit bei Kapitalisierung dieses Betrages zu 4% ein Ertragswert von Fr. 4,790,850. Hierzu hätte, im Einklang mit dem Vorgehen bei den früheren Bahnrückkäufen, eine Vergütung für vorhandene Materialvorräte und Ersatzstücke, soweit diese den Bedarf für drei Monate übersteigen, zu treten, wogegen der Betrag eines im Zeitpunkt des Überganges bestehenden Hilfskassedefizites, sowie nach den geltenden Konzessionsbestimmungen der Betrag des Erneuerungsfonds und allfällige durch den Erneuerungsfonds nicht gedeckte Minderwerte der Anlagen in Abzug zu bringen wären.

Angesichts der stetigen erheblichen Entwicklung des Verkehrs der Seetalbahn müsste bei der Vornahme des Rückkaufes in einem spätern Zeitpunkte mit einer beträchtlich höhern Entschädigung gerechnet werden. Dies gilt selbst für den Fall, dass sich der Verkehr in den folgenden Jahren gegen alle Voraussicht nicht weiter entwickeln, sondern nur auf der heutigen Höhe halten sollte. Für das Jahr 1919 weist die Unternehmung einen Betriebsüberschuss von Fr. 467,400 und einen Reinertrag von Fr. 450,000 auf, und für das Jahr 1920 werden ungefähr die gleichen Ziffern erreicht werden. Fielen diese beiden Jahre in den für die Berechnung des durchschnittlichen Reinertrages massgebenden Zeitraum, so erhöhte sich der Ertragswert gegenüber dem oben angegebenen Betrag von 4,79 Millionen Franken um nahezu 2 Millionen Franken. Eine Änderung zugunsten des Bundes wäre auch dann nicht zu erwarten, wenn der Rückkauf auf den 1. Januar 1925 oder einen späteren Zeitpunkt verschoben würde, obwohl dann als Rückkaufspreis nur noch das 22 $\frac{1}{2}$ fache des in Betracht kommenden Reinertrages zu zahlen wäre. Der Vorteil der Anwendung eines höheren Prozentsatzes für die Kapitalisierung des Reinertrages vermöchte den Nachteil bei weitem nicht auszugleichen, der sich daraus ergäbe, dass an Stelle der für die Berechnung des Ertragswertes massgebenden Dekade mit verhältnismässig niedrigen Reinerträgen eine spätere Periode von 10 Jahren mit höherem Reinertrag zu berücksichtigen wäre.

Die obigen Ausführungen dürften beweisen, dass es sich für den Bund empfiehlt, von dem Rechte der Verstaatlichung der Seetalbahn auf den 1. Januar 1922 Gebrauch zu machen. Wenn auch vorauszusehen ist, dass sich der Betrieb durch die Bundesbahnen teurer stellen wird als der bisherige Privatbetrieb — dies

schon wegen der höheren Ansätze der Besoldungen des Personals — so darf doch selbst im Falle des Ausbleibens einer weiteren Steigerung der Erträgnisse mit einem Betriebsüberschuss gerechnet werden, der für die Verzinsung des für die Bahn zu bezahlenden Kaufpreises genügen wird. Dies darf auch für den Fall angenommen werden, dass die von uns vorgenommene Berechnung des Rückkaufspreises, die von der Unternehmung in mehreren Punkten beanstandet wird, im Laufe der Verhandlungen oder infolge richterlichen Entscheides eine Änderung im Sinne einer etwelchen Erhöhung der Kaufsumme erfahren sollte.

Rechtliche Grundlagen und Verfahren für den Rückkauf.

Nach Art. 3 des Rückkaufgesetzes ist der Bundesrat ermächtigt, andere als die im Art. 2 bezeichneten Eisenbahnen, falls deren Erwerbung ohne unverhältnismässige Opfer erreichbar ist, mit blosser Zustimmung der Bundesversammlung zu verstaatlichen, sofern es sich um Linien handelt, die wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teiles ihres Gebietes dienen. Für den Rückkauf von Bahnen, die diesen Bedingungen nicht genügen, bedarf es dagegen nach Art. 4 des Rückkaufgesetzes in jedem Falle des Erlasses eines besonderen Bundesgesetzes.

Die Seetalbahn kann, wenn sie auch für die von ihr bediente Gegend, insbesondere für das Aufblühen und Gedeihen der dort angesiedelten Industrien, von höchstem Werte ist, nicht zu den Eisenbahnen gezählt werden, die wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teiles ihres Gebietes dienen. Ihre Verstaatlichung kann daher gemäss Art. 4 des Rückkaufgesetzes nur auf Grund eines besonderen Bundesgesetzes vollzogen werden.

Wie bereits erwähnt, haben die bisherigen schriftlichen und mündlichen Verhandlungen mit der Gesellschaft der Seetalbahn zu keiner Verständigung über den Rückkaufspreis geführt. Sollte sich auch bei den weiteren Verhandlungen keine Einigung erzielen lassen, so würden die Streitpunkte vom Richter zu entscheiden sein. Im Hinblick darauf, dass der Rückkauf auf den 1. Januar 1922 angekündigt ist, ergibt sich für den Bundesrat die Notwendigkeit, Ihnen jetzt schon den Entwurf eines Rückkaufgesetzes vorzulegen, obwohl unter den obwaltenden Umständen die Höhe des Rückkaufspreises noch nicht genau angegeben werden kann. Mit der Annahme des Gesetzesentwurfes würden die rechtlichen Grundlagen für die Durchführung des Rückkaufes geschaffen

und der Übergang der Seetalbahn in das Eigentum und den Betrieb der Bundesbahnen auf den 1. Januar 1922 auch für den Fall ermöglicht, dass die Höhe des Rückkaufspreises in diesem Zeitpunkt noch nicht festgesetzt sein sollte.

Rückkaufsverhandlungen und besondere Verhältnisse.

Über den Gegenstand des Rückkaufes und über die Festsetzung des Kaufpreises enthält die der Seetalbahn am 21. Juni 1907 erteilte einheitliche Konzession folgende Bestimmungen:

„Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung keine Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.“

Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1925 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1925 und 1. Januar 1940 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1940 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.“

Unsere auf Grund dieser Bestimmungen vorgenommene Berechnung des Kaufpreises wird, wie oben erwähnt, von der Gesellschaft der Seetalbahn beanstandet. Die Einwendungen der Bahnunternehmung beziehen sich in der Hauptsache auf folgende Punkte.

1. Ertragsrechnung im allgemeinen. Die Konzession bezeichnet als zeitliche Grundlage der Reinertragsrechnung die zehn Jahre, die dem Zeitpunkt, in dem der Bund den Rückkauf ankündigt, unmittelbar vorangehen. Diesen Zeitpunkt bestimmt die Konzession durch die Vorschrift, dass der Unternehmung vom Entschluss des Rückkaufes drei Jahre vor dessen Eintritt Kenntnis zu geben ist. Da der Bundesrat gemäss dieser

Vorschrift der Bahnunternehmung am 9. Dezember 1918 den Rückkauf auf den 1. Januar 1922 angekündigt hat, sind als konzessionsmässige Berechnungszeit die Jahre 1909—1918 in Betracht zu ziehen. Die Bahngesellschaft stellte zunächst das Begehren, die Jahre 1909 und 1910, in denen sich der Übergang vom Dampf- zum elektrischen Betrieb vollzog, von der Ertragsrechnung auszuschliessen und ausserdem auch für das Jahr 1914, dessen Betriebsergebnis unter den Einwirkungen des Krieges gelitten habe, den Reinertrag des Jahres 1913 in die Ertragsrechnung einzusetzen. Im Laufe der Verhandlungen liess die Gesellschaft das Begehren angesichts der ablehnenden Haltung unserer Vertreter fallen, verlangte aber dagegen, dass die Ertragsrechnung so berichtigt werde, wie sie sich gestaltet hätte, wenn die Bahn während der ganzen Rechnungsperiode elektrisch betrieben worden wäre. Zu diesem Zwecke seien von den Betriebsausgaben der Jahre 1909 und 1910 je Fr. 50,000 abzuziehen, da sich der Betrieb in diesen beiden Jahren wegen der Verwendung von Dampfkraft und Elektrizität nebeneinander gegenüber dem rein elektrischen Betrieb um den genannten Betrag jährlich höher gestellt habe. Es entspreche der Billigkeit, auf diese Weise die auf den Doppelbetrieb zurückzuführenden, für die Unternehmung ungünstigen Faktoren aus der Ertragsrechnung auszuschalten. Nach unserer Auffassung ist das Begehren auch in dieser Form angesichts des klaren Wortlautes der Konzession als unbegründet zu erachten. Ein Entgegenkommen liesse sich nicht einmal aus Billigkeitsgründen rechtfertigen, da die angeblich ungünstige Einwirkung des Doppelbetriebes in den Jahren 1909 und 1910 in der Ertragsrechnung reichlich dadurch ausgeglichen wird, dass die Unternehmung die vom Bundesrate bewilligten ausserordentlichen Taxzuschläge in den in die Rechnungsperiode fallenden Jahren 1915—1918 in gleicher Höhe wie die Dampfbahnen anwenden konnte, obwohl ihre Betriebsergebnisse von den Kohlenpreiserhöhungen nicht beeinflusst wurden.

2. Erneuerungsfonds. Vom kapitalisierten durchschnittlichen Reinertrag der Jahre 1909—1918 wäre nach den Konzessionsbestimmungen zur Ermittlung des Rückkaufspreises der Betrag der Erneuerungs- und Reservefonds in Abzug zu bringen. Es ist jedoch schon bei den früheren Rückkäufen anerkannt worden, dass der besondere Reservefonds als Eigentum der Aktionäre zu betrachten ist und dessen Abtretung an den Bund nicht in Frage kommt. Die in den letzten Jahren erteilten Konzessionen sehen demgemäss auch nur den Abzug des Erneuerungsfonds vor. In Übereinstimmung hiermit ist auch gegenüber der

Seetalbahn von Anfang an lediglich der Anspruch auf Abtretung des Erneuerungsfonds geltend gemacht worden.

Wie bei früheren Verstaatlichungen bildet die Frage des Erneuerungsfonds wieder einen Hauptstreitpunkt, und zwar bestehen Meinungsverschiedenheiten sowohl hinsichtlich der Höhe der in die Ertragsrechnung als Ausgaben einzustellenden jährlichen Einlagen in den Fonds als auch in bezug auf den Fondsbestand, der gemäss Konzessionsvorschrift an den Bund überzugehen hat, d. h. vom Ertragswert abzuziehen ist. Nach den Forderungen der Bahngesellschaft hätte der Bund die Wahl zwischen zwei Berechnungsarten. Nach der einen würden die in den Jahren 1909—1918 vorgenommenen Einlagen in den Erneuerungsfonds in ihrem vollen Betrage als Ausgaben in die Ertragsrechnung eingestellt, wogegen aber der Bund auf die Übergabe des Fonds zu verzichten hätte. Bei der anderen Berechnungsart würde davon ausgegangen, dass sowohl die Einlagen in den Fonds als der dem Bunde zu übergebende Fondsbestand ertragsfähige Aktivwerte darstellen, deren Zinsen und Zinseszinsen bei der Festsetzung ihres Betrages zu berücksichtigen wären. Dem Bunde wäre nach diesem Rechnungsverfahren ein Fondsbestand abzutreten, der bei Fortsetzung der jährlichen Einlagen und unter Hinzurechnung von Zinsen und Zinseszinsen bis zu dem jeweiligen Zeitpunkt, wo der Oberbau, die elektrischen Anlagen, das Rollmaterial und die Gerätschaften wegen Abnutzung erneuert werden müssen, einen den untergehenden Werten gleichkommenden Betrag erreichen würde. Andererseits wären als Fondseinlagen unter den Ausgaben der Ertragsrechnung nur die Beträge einzustellen, die mit Zins und Zinseszinsen auf den 1. Januar 1922 den Betrag des in der angegebenen Weise ermittelten, dem Bunde abzutretenden Fondsbestandes ergeben.

Die erste Berechnungsart musste angesichts der einschlägigen Konzessionsbestimmung, die den Abzug des Erneuerungsfonds vom Ertragswert vorschreibt, abgelehnt werden. Dagegen erklärten wir uns bei den Rückkaufsverhandlungen zu einem Entgegenkommen im Sinne des zweiten Vorschlages unter dem Vorbehalt bereit, dass sich eine Verständigung auch über alle übrigen Streitfragen erzielen lasse.

3. Postentschädigung. Für die neun Jahre 1909 bis 1917, die einen unter 4% stehenden Reinertrag ergaben, sind der Seetalbahn aus der eidgenössischen Postkasse im Sinne von Art. 4 des Nebenbahngesetzes für die Beförderung der Poststücke, Postkondukteure und Postwagen Zuschüsse ausgerichtet

worden, die sich im Mittel der zehnjährigen Periode auf den Betrag von Fr. 16,845 belaufen. Die Bahngesellschaft nimmt den Standpunkt ein, diese Zuschüsse seien als eine Vergütung für die ihr nach dem Eisenbahngesetz obliegenden Transportleistungen zugunsten der Postverwaltung aufzufassen und demnach in der Ertragsrechnung als Einnahmenposten einzustellen. Nach unserer Auffassung sind dagegen die erwähnten Zuschüsse nicht zu den eigentlichen Transporteinnahmen zu rechnen, sondern als Subventionen des Bundes zu betrachten, die den Nebenbahnen beim Vorhandensein gewisser, zum voraus gesetzlich umschriebener Voraussetzungen aus der Postkasse zugewendet werden. Dieser Auffassung gemäss haben wir das Begehren der Bahnverwaltung, das darauf hinausgeht, den Aktionären der Gesellschaft den Genuss der Postsubvention auch für die Zeit nach dem Rückkauf, in Form des Zinsenertrages des entsprechenden Teiles der Rückkaufsumme, zu sichern, grundsätzlich abgelehnt. Immerhin haben wir uns für den Fall einer Verständigung über die übrigen Streitfragen auch in diesem Punkte zu einem Entgegenkommen bereit erklärt.

4. Die übrigen die Ertragsrechnung berührenden Streitpunkte sind nicht von grosser finanzieller Tragweite. Es ist zu erwarten, dass sich im Falle einer Verständigung über die Hauptfragen auch über diese Streitpunkte untergeordneter Bedeutung ohne allzu grosse Schwierigkeiten eine Einigung erzielen lassen wird.

Zur Ermittlung des Rückkaufspreises ist vom Ertragswert gemäss Konzessionsvorschrift ausser dem Erneuerungsfonds auch der Betrag des Unterschiedes zwischen dem wirklichen Werte und dem Werte eines vollkommen befriedigenden Zustandes der im Erneuerungsfonds nicht berücksichtigten Rückkaufsobjekte abzuziehen. Hinsichtlich des Zustandes der Bahn ist zu bemerken, dass eine von den Organen unseres Eisenbahndepartementes und der Bundesbahnen gemeinsam mit einer Vertretung der Regierungen der Kantone Aargau und Luzern sowie der Bahngesellschaft vorgenommene Untersuchung das Bestehen gewisser Mängel ergeben hat. Es würde somit ein entsprechender Betrag für Minderwerte der im Erneuerungsfonds nicht berücksichtigten Objekte von der Rückkaufsumme abzuziehen sein, falls die Mängel auf den Zeitpunkt des Überganges der Bahn an den Bund nicht beseitigt sein sollten.

Das Personal der Seetalbahn soll, soweit es noch voll dienstfähig ist, in den Dienst der Bundesbahnen übernommen werden.

Es hätte demnach auch die Hilfskasse für das Personal mit allen Aktiven und Passiven auf den Bund überzugehen. Falls eine auf den Abtretungstag aufzustellende versicherungstechnische Bilanz einen Fehlbetrag ergeben sollte, wäre dieser von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

Nach der Konzession bildet die Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehörigen, wozu auch die vorrätigen Materialien zu rechnen sind, den Gegenstand des Rückkaufs. Bei den früheren Rückkäufen ist der Grundsatz aufgestellt worden, dass im Zeitpunkt der Übernahme der Bahn durch den Bund Materialien und Ersatzstücke in dem für eine regelmässige Betriebsführung erforderlichen Masse vorhanden sein sollen, und zwar wurde dieses Mass bei den zum Ertragswert angekauften Hauptbahnen nach dem Bedarf für mindestens drei Monate bestimmt. Darüber hinausgehende Bestände wurden vom Bund besonders vergütet. Diesem Verfahren entsprechend ist bei den Rückkaufverhandlungen mit der Seetalbahn vereinbart worden, dass der Bund die im Zeitpunkt des Eigentumsüberganges vorhandenen Materialien und Ersatzstücke gegen Vergütung übernehmen würde, unter Abzug eines den Kosten für den Bedarf für drei Monate gleichkommenden Betrages von Fr. 40,000.

Angesichts der heutigen Verhältnisse des Geldmarktes ist bei den Rückkaufverhandlungen auch die Zahlung eines Teiles des Kaufpreises durch Übernahme der konsolidierten Anleihen der Seetalbahn-Gesellschaft durch den Bund in Erwägung gezogen worden. Diese bestehen aus einem auf den 30. Juni 1930 rückzahlbaren 4⁰/₁₀igen Hypothekaranleihen I. Ranges vom 1. Juli 1904 im Betrage von 1,7 Millionen Franken und einem auf den 31. Dezember 1927 rückzahlbaren 4¹/₂⁰/₁₀igen Hypothekaranleihen II. Ranges vom 16. März 1908 im Betrage von 2 Millionen Franken. Wir machten der Gesellschaft das Anerbieten, ihr für die dem Rückkäufer aus der Übernahme der Anleihen erwachsenden Zinsvorteile ein Aufgeld im Betrage des sich bei einem Zinsfuss von 6⁰/₁₀ gegenüber einer Verzinsung der Anleihen zu 4⁰/₁₀ und 4¹/₂⁰/₁₀ ergebenden Zinsunterschiedes zu vergüten. Die Gesellschaft bezeichnet dieses Anerbieten als ungenügend. Falls sie bei den weiteren Verhandlungen dabei beharren sollte, so wird es sich empfehlen, auf die Übernahme der Anleihen zu verzichten. Obwohl es geboten ist, im gegenwärtigen Zeitpunkt jede nicht unabweisliche Beanspruchung des Kapitalmarktes zu vermeiden, so würden doch die Schwierigkeiten der Geldbeschaffung durch die Aufnahme der für die Barzahlung des Rückkaufspreises erforderlichen Mittel nicht derart erschwert, dass sich aus diesem Grunde

die Vergütung eines höheren als des von uns anerbietenen Aufgeldes für die Übernahme der Anleihen rechtfertigen liesse.

Besonders zu erwähnen bleibt noch, dass die Seetalbahn im Jahre 1904 der Gemeinde Münster und weitem Beteiligten für die Leistung einer Subvention von Fr. 180,000 an den Bau der Linie Reinach-Münster vertraglich die Beteiligung an einem allfälligen Gewinn auf dem Betriebe dieser Linie, sowie einige andere, hauptsächlich tarifarische Begünstigungen zugesichert hat. Die Subvenienten haben von uns die Zusicherung verlangt, dass die Bundesbahnverwaltung im Falle der Verstaatlichung der Seetalbahn die von der Gesellschaft ihnen gegenüber eingegangenen Verpflichtungen in vollem Umfange übernehmen würde. Diesem Ansuchen konnte nicht entsprochen werden, da der Bund nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen nicht gehalten ist, bei der Verstaatlichung einer Bahn in die Verpflichtungen einzutreten, die von der Bahnunternehmung zugunsten Dritter ausserhalb der Konzession übernommen wurden. Wir haben die Subvenienten demgemäss darauf verwiesen, sich wegen der Ablösung ihrer Rechte mit der Gesellschaft der Seetalbahn direkt zu verständigen. Diese hat übrigens bei den Rückkaufsverhandlungen anerkannt, dass es ihre Sache sei, sich mit der Gemeinde Münster und den Mitbeteiligten auseinanderzusetzen.

Zum Schlusse sind noch die besonderen Verhältnisse zu erwähnen, die sich aus der Anlage der Seetalbahn als Strassenbahn ergeben. Die Bedingungen unter denen die Benützung der öffentlichen Strassen für den Bau und Betrieb der Seetalbahn zugestanden ist, sind niedergelegt:

- a. für das Gebiet des Kantons Aargau im aargauischen Grossratsbeschluss vom 21. Mai 1907;
- b. für das Gebiet des Kantons Luzern im Pflichtenheft vom 25. Februar 1882, genehmigt vom Grossen Rate des Kantons Luzern am 9. März, vom Bundesrate am 27. Mai 1882.

Die einheitliche Konzession der Seetalbahn vom 21. Juni 1907 bestätigt in Art. 6 ausdrücklich die Weitergeltung dieser Bedingungen unter Vorbehalt entgegenstehender Vorschriften der Konzession und der Bundesgesetzgebung. In diesem Umfange sind die Bedingungen für die Strassenbenützung nach einem Gutachten unseres Justiz- und Polizeidepartementes gleich zu bewerten, wie wenn sie einen Bestandteil der Konzession selbst bildeten. Sie würden daher mit dem Rückkauf der Bahn nicht dahinfallen, sondern gemäss Art. 9 des Rückkaufgesetzes weiter gelten, soweit sie mit dem Bestande und Betriebe der Bahn in unmittelbarem Zusammenhange stehen.

Anlässlich der obenerwähnten Erhebungen über den Zustand der Bahn hoben die Vertreter der Regierungen der Kantone Aargau und Luzern hervor, dass der Zustand und der Unterhalt der Strassen in verschiedener Hinsicht den Bedingungen nicht genügen, unter denen die Benützung der Strassen für den Bau und Betrieb der Bahn gestattet worden sei. Sie erklärten dabei, die beiden Kantone behielten sich die Wahrung aller ihnen zustehenden Rechte vor. Der Bund würde als Rückkäufer der Seetalbahn somit genötigt sein, einen den Kosten für die bedingungsgemässe Instandstellung der Strassen entsprechenden Abzug von der Rückkaufsumme geltend zu machen, falls die Bahnunternehmung bis zum Zeitpunkt des Überganges der Bahn an den Bund nicht selbst für die Beseitigung der von den Kantonsregierungen festgestellten Mängel sorgen sollte.

Zusammenfassend geben wir folgende Übersicht über die bisherigen Ergebnisse der Rückkaufsverhandlungen:

	Angebot des Bundes Fr.	Forderung der Bahngesellschaft Fr.
Rückkaufspreis nach den ersten Berechnungen rund	4,440,000	6,960,000
Rückkaufspreis unter Berücksichtigung der im Laufe der Verhandlungen gemachten Zugeständnisse	5,124,750	5,450,530
Hierzu kommen:		
Vergütung für die Abtretung der den Bedarf für drei Monate übersteigenden Materialvorräte im voraussichtlichen Wert von . .	360,927	360,927
Aufgeld im Falle der Übernahme der Anleihen	369,000	464,000
Zusammen	5,854,677	6,275,457

Davon wären abzuziehen:

- a. der Betrag allfälliger im Zeitpunkt des Überganges der Bahn an den Bund bestehender Minderwerte der Anlagen, soweit sie durch den Erneuerungsfonds nicht gedeckt sind;
- b. ein allfälliger durch eine auf den gleichen Zeitpunkt aufgestellte versicherungstechnische Bilanz nachgewiesener Fehlbetrag der Hilfskasse des Personals.

Beizufügen ist noch, dass alle Zugeständnisse von beiden Seiten nur im Hinblick auf eine Verständigung über den ganzen

Rückkauf gemacht sind und im Falle der Anrufung des Richters zurückgezogen würden.

* * *

Bei den Rückkaufsverhandlungen hat die Gesellschaft der Seetalbahn den Wunsch geäußert, die Übernahme der Bahn durch den Bund möchte um 2—3 Jahre hinausgeschoben werden. Unter der Voraussetzung, dass für die Festsetzung des Rückkaufspreises der durchschnittliche Reinertrag der Jahre 1909—1918 massgebend bliebe, für die Berechnung der verschiedenen in Betracht kommenden Abzüge und der Vergütung für Materialvorräte und Ersatzstücke aber auf den Zeitpunkt der Übernahme der Bahn abgestellt würde, hätte diese Hinausschiebung des Eigentumsüberganges für den Bund keine Nachteile zur Folge. Einer Vereinbarung in diesem Sinne würden somit keine Bedenken entgegenstehen, falls damit eine Verständigung über die verschiedenen Streitpunkte ermöglicht werden könnte.

Entwurf des Rückkaufgesetzes.

Art. 1 stellt fest, dass die Seetalbahn auf dem Wege des konzessionsgemässen Rückkaufes verstaatlicht werden soll.

Art. 2 beauftragt den Bundesrat, den Rückkauf auf den 1. Januar 1922 durchzuführen, immerhin in der Meinung, dass es ihm anheimgestellt bleibt, die Übernahme der Bahn durch den Bund auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben, falls sich hierdurch eine Verständigung mit der Bahnunternehmung über die verschiedenen Streitpunkte ermöglichen lassen sollte.

Art. 3 ermächtigt den Bundesrat zur Festsetzung von Entfernungszuschlägen für die Tarifberechnung. Die konzessionsmässigen Höchsttaxen der Seetalbahn waren von jeher höher als die im Tarifgesetz der Bundesbahnen festgesetzten Grundtaxen. Im Jahre 1916 wurde die Seetalbahn auf dem Wege der Konzessionsänderung ermächtigt, für den Verkehr ihrer Linien die Tarife der Bundesbahnen anzuwenden und dabei die wirklichen Entfernungen bei der Taxberechnung für die Beförderung von Personen und Reisegepäck um 45 0/0, für die Beförderung von Gütern und lebenden Tieren um 90 0/0 zu erhöhen. Im gegenwärtig gültigen Tarif der Seetalbahn sind die für die Bundesbahnen geltenden Grundtaxen unter Erhöhung der wirklichen Entfernungen um 35 0/0 für den Personen- und Gepäckverkehr und um 82 0/0 für den Güter- und Tierverkehr eingerechnet. Bei der Prüfung der Frage, ob sich der Rückkauf in finanzieller

Hinsicht als zweckmässig erweise, wurde von der Voraussetzung ausgegangen, es würde den Bundesbahnen durch die Ermächtigung zur Beibehaltung der Entfernungszuschläge ermöglicht werden, sich die Erzielung des für die Festsetzung des Rückkaufpreises massgebenden Reinertrages auch für die Zukunft zu sichern. Der Art. 3 bezweckt, für die Beibehaltung der Entfernungszuschläge die gesetzliche Grundlage zu schaffen.

* * *

Wir empfehlen Ihnen die Annahme des beiliegenden Entwurfes zu einem Bundesgesetz betreffend den konzessionsgemässen Ankauf der Seetalbahn durch den Bund und benützen den Anlass, Sie unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 21. Januar 1921.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schulthess.

Der Bundeskanzler:

Steiger.

(Entwurf.)

Bundesgesetz

betreffend

**den konzessionsgemässen Ankauf der schweizerischen
Seetalbahn durch den Bund.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

1. nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 21. Januar 1921,
2. in Anwendung von Art. 23 und 26 der Bundesverfassung und in Ausführung des Art. 4 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen,

beschliesst:

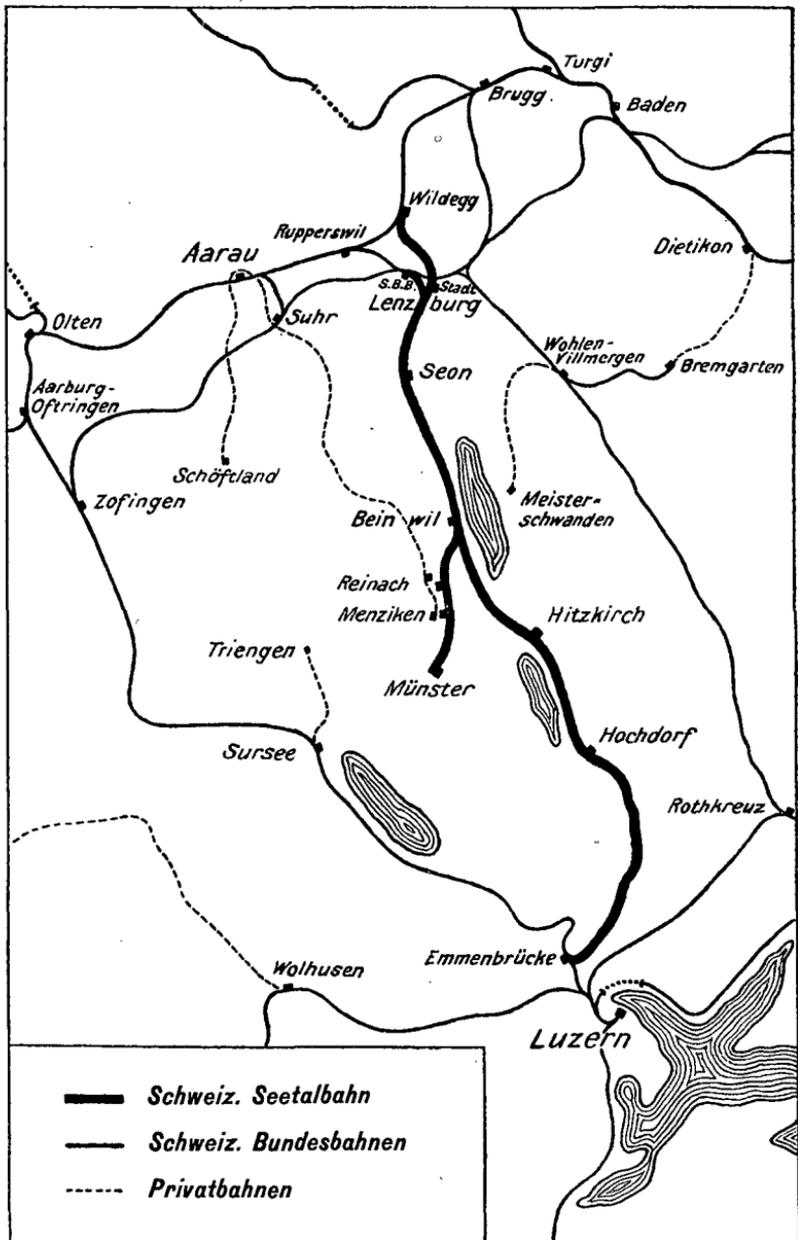
Art. 1. Der Bund erwirbt auf dem Wege des Rückkaufs gemäss den Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzession der Gesellschaft der schweizerischen Seetalbahn die Eisenbahnlinien Wildeggen-Lenzburg-Emmenbrücke und Beinwil-Münster, die mit dem Übergang an den Käufer Bestandteile des Netzes der schweizerischen Bundesbahnen bilden werden.

Art. 2. Der Bundesrat wird mit der Durchführung des Rückkaufes auf den 1. Januar 1922 beauftragt. Er ist jedoch ermächtigt, mit der Gesellschaft der Seetalbahn im Falle der Verständigung über den Rückkauf einen späteren Zeitpunkt für den Übergang der Bahn in das Eigentum des Bundes zu vereinbaren.

Art. 3. Der Bundesrat wird ermächtigt, im Sinne der Art. 8 und 13 des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901 für die beiden Linien Zuschläge zu den wirklichen Stationsentfernungen zu bewilligen. Diese Zuschläge sollen so bemessen werden, dass beim Betriebe der Linien durch die Bundesbahnen für gleiche Transportmengen annähernd die bisherigen Transporteinnahmen erzielt werden. Allgemeine Änderungen der für die Bundesbahnen geltenden Tarifgrundlagen, die nach dem Rückkauf der beiden Linien eintreten, finden auf diese ebenfalls Anwendung.

Art. 4. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt.





**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den
konzessionsgemässen Ankauf der schweizerischen Seetalbahn durch den Bund. (Vom 21.
Januar 1921.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1921
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	04
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1364
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.01.1921
Date	
Data	
Seite	71-88
Page	
Pagina	
Ref. No	10 027 815

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.