

Schweizerisches Bundesblatt.

53. Jahrgang. IV. Nr. 46. 13. November 1901.

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.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend den
freihändigen Ankauf der schweizerischen Nordostbahn
durch den Bund.

(Vom 8. November 1901.)

Tit.

Das Bundesgesetz betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vom 15. Oktober 1897 bestimmt in Art. 2:

„Die Erwerbung von Eisenbahnen findet auf dem Wege des Rückkaufes gemäß den Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzession statt.

„Der Bundesrat hat auf dieser Grundlage den Rückkauf auf den nächsten Rückkaufstermin anzukündigen gegenüber den im Zeitpunkte des Inkrafttretens dieses Gesetzes im Betriebe stehenden Bahnlinien:

3. der schweizerischen Nordostbahn mit Inbegriff ihrer Anteile an Gemeinschaftsbahnen.

„Sofern ein einheitlicher Rückkauf der gesamten Nordostbahn auf Grund der für deren Stammnetz gültigen Bestimmungen nicht erreichbar ist, kann der Bundesrat diejenigen unter besondern Konzessionen stehenden Linien von der Rückkaufserklärung ausnehmen, deren Erwerbung nur mit unverhältnis-

mäßigen Opfern möglich und deren Besitz nicht zu einem rationellen Betrieb der Bundesbahnen unentbehrlich ist.“

Da die Verhandlungen mit der Verwaltung der Nordostbahn über Zusammenfassung sämtlicher Bahnlinsen derselben in ein einheitliches Rückkaufsobjekt zu keiner Verständigung geführt hatten und dem Bundesrate auch die Voraussetzungen für eine zwangsweise Zusammenlegung der Konzessionen im Sinne des Art. 3 des Rechnungsgesetzes nicht vorhanden schienen, faßte er am 22. Februar 1898 folgenden Beschluß:

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

„II. Von einer zwangsweisen Zusammenlegung der einzelnen Linien der Nordostbahn im Sinne des Art. 3, Absatz 3, des Rechnungsgesetzes wird Umgang genommen.

„III. Der konzessionsgemäße Rückkauf wird der schweizerischen Nordostbahngesellschaft nur bezüglich folgender Bahnlinsen angekündigt:

1. Winterthur - Etwilen - Ramsen (Schweizergrenze gegen Singen), Etwilen-Konstanz und Emmishofen-Kreuzlingen vor dem 25. Februar 1898;
2. Romanshorn-Winterthur-Zürich-Aarau, Rorschach-Konstanz und Turgi-Waldshut vor dem 30. April 1898;
3. Winterthur-Schaffhausen vor dem 30. April 1898;
4. Eglisau-Neuhausen vor dem 30. April 1900;
5. Bötzbahn, hälftiger Anteil, vor dem 7. Juni 1898;
6. Koblenz-Stein, hälftiger Anteil, vor dem 20. Dezember 1898;
7. Winterthur-Bülach-Eglisau-Weiach und Weiach-Koblenz vor dem 21. Dezember 1898;
8. Niederglatt-Otelfingen und Otelfingen-Wettingen vor dem 22. Dezember 1898;
9. Zürich-Richterswil vor dem 19. Juli 1899;

10. Richterswil-Ziegelbrücke und Ziegelbrücke-Näfels-(Glarus) vor dem 31. Januar 1900;
11. Aargauische Südbahn, hälftiger Anteil, für die Strecken in den Kantonen Zug und Luzern vor dem 2. Mai 1898 und für die Strecken in den Kantonen Aargau und Schwyz vor dem 30. April 1904.

„IV. Auf die Ankündigung des konzessionsgemäßen Rückkaufes gegenüber den andern Linien der schweizerischen Nordostbahn wird für einmal verzichtet.“

In Vollziehung dieses Beschlusses ist sodann die Ankündigung des Rückkaufes für die in Ziffer III desselben erwähnten Linien auf die für dieselben maßgebenden Termine jeweiligen erfolgt.

Nicht gekündigt wurden folgende Linien:

1. Etwilen-Schaffhausen;
2. Effretikon-Otelfingen, Seebach-Örlikon und Wettingen-Suhr-Aarau;
3. Glarus-Lintthal;
4. Örlikon-Bülach und Oberrglatt-Dielsdorf;
5. Dielsdorf-Niederweningen;
6. Zürich-Meilen-Rapperswil;
7. Effretikon-Wetzikon-Hinwil;
8. Sulgen-Goßau;
9. Thalwil-Zug und Altstetten-Zug-Luzern;
10. Wohlen-Bremgarten (Anteil von $\frac{2}{5}$).

Seitens der Nordostbahn sind die sektionsweisen Ertragsrechnungen für die einzelnen Linien auf Grundlage von durch Bundesratsbeschluß vom 13. August 1898 genehmigten Normen successive erstellt worden; eine Fertigstellung derselben auf Ende 1898 war unmöglich, und mußte daher die Ablieferungsfrist verlängert werden; die letzten Rechnungen wurden am 15. Dezember 1900 eingesandt. Nun mußten an denselben noch die Änderungen vorgenommen werden, welche durch das Urteil des schweizerischen Bundesgerichtes vom 18./19. Juli 1899 betreffend Festsetzung der Grundsätze über Berechnung des konzessionsgemäßen Reinertrages und Anlagekapitales bedingt waren; die bezüglichen Nachtragsrechnungen wurden uns am 5. Januar und 2. Februar 1901 zugestellt. Nachdem diese Rechnungen einer Prüfung unterstellt worden waren, ergab sich, daß dieselben für die sektionsweise Berechnung des Reinertrages und Anlagekapitales nicht ohne weiteres als maßgebend angenommen werden konnten, daß sie aber genügendes Material lieferten, um unter dem Vorbehalt einer einläßlichen Untersuchung derselben in Verhandlungen über einen freihändigen Ankauf der Nordostbahn einzutreten.

I.

Bei diesen Verhandlungen stellten wir zum voraus fest, daß der freihändige Rückkauf nur auf Grundlage der Übernahme der gesamten Nordostbahnunternehmung stattfinden könne, wobei Reinertrag und Anlagekapital sämtlicher Linien zusammengefaßt in Betracht zu fallen habe. Die Nordostbahn acceptierte grundsätzlich diesen Standpunkt, indem sie sich vorbehielt, für die Vorteile, welche sich bei einer nach Konzessionen getrennten Berechnung des Rückkaufspreises für sie ergeben würden, gewisse Kompensationen geltend zu machen. Da nämlich nach dem Wortlaut der Konzessionen für die gut rentierenden Linien der kapitalisierte Reinertrag, für die andern dagegen das Anlagekapital die Grundlage der konzessionsgemäßen Rückkaufsentschädigung bildet, hätte sich bei einer Addition der getrennten Berechnungen ein wesentlich günstigeres Schlußresultat ergeben als bei einer einheitlichen Rechnung. Die Nordostbahn hat dasselbe auf rund 323 Millionen angenommen, welche Summe von uns allerdings nicht anerkannt werden konnte. Der Bund ist eben in der Lage, die gar nicht oder schlecht rentierenden Bahnen, welche nicht gekündet worden sind, der Nordostbahn zu überlassen, ein Umstand, der auch für letztere die Zusammenlegung wünschbar erscheinen läßt.

II.

I. Bei der Aufnahme der Verhandlungen ergab sich, daß die beidseitigen Berechnungen über den konzessionsgemäßen Reinertrag sämtlicher Linien für die Jahre 1888 bis 1897 wesentlich von einander abwichen. Die Differenz betrug nämlich rund 10 Millionen des durchschnittlichen Reinertrages dieser Periode. Diese Differenz war aber thatsächlich unerheblich, da laut Bilanz auf Ende 1900 das konzessionsgemäße Anlagekapital für die gesamte Nordostbahn mit Inbegriff des Anteiles an den Gemeinschaftsbahnen mit Fr. 266,981,805 erheblich höher war als der von der Nordostbahn auf Fr. 252,787,325 und von uns auf Fr. 242,588,350 berechnete kapitalisierte Reinertrag. Laut den Grundsätzen des oben erwähnten bundesgerichtlichen Urteiles war jedoch der laut Rechnungsgesetz festgestellte Bilanzwert des Anlagekapitales für den Rückkauf nicht allein maßgebend, sondern mußte noch etwas erhöht werden um die Summen, welche zwar nicht laut Rechnungsgesetz, wohl aber laut allgemeinen Rechtsgrundsätzen, der Baurechnung belastet

werden dürfen. Durch gegenseitige Verständigung wurde das konzessionsgemäße Anlagekapital auf Ende 1900 auf rund Fr. 267,850,000 festgesetzt.

2. Von dieser Rückkaufentschädigung ist abzuziehen der Minderwert der an den Bund abzutretenden Objekte; derselbe war in der Rückkaufbotschaft vom 25. März 1897 geschätzt zu Fr. 19,441,888. Die Nordostbahn machte geltend, daß sie nicht nur billigerweise beanspruchen dürfe, es sei ihr für den Fall gütlicher Verständigung ein Viertel nachzulassen, wie dieses gegenüber der Centralbahn geschehen, sondern es falle namentlich auch in Betracht, daß die Linien der ehemaligen Nationalbahn, sowie Sulgen-Goßau und Effretikon-Hinwil, nicht zum Preise der wirklichen Erstellungskosten, sondern zum bedeutend niedrigeren Ankaufspreis, welchen die Nordostbahn für dieselben auszulegen hatte, vergütet werden; der Minderwert dieser Linien sei durch diese Preisdifferenz mehr als gedeckt. In Würdigung aller dieser Momente wurde der Abzug für Minderwert angenommen zu Fr. 13,500,000

Das Deficit der Hülfskasse der Beamten und Angestellten der Nordostbahn beträgt auf Ende 1900 laut Bilanz	„ 1,446,500
Total der Abzüge	Fr. 14,946,500

Auf Geltendmachung eines Abzuges für nicht vorhandene Anlagen und fehlendes Rollmaterial muß verzichtet werden, da der Rückkauf grundsätzlich auf Basis des Anlagekapitales erfolgt.

Somit ist die konzessionsgemäße Rückkaufentschädigung von	Fr. 267,850,000
zu reduzieren um	„ 14,946,500
auf	Fr. 252,903,500

3. Da die Nordostbahnunternehmung als Ganzes zu übernehmen ist, war auch der Wert der nicht zum konzessionsgemäßen Rückkaufobjekt gehörenden Aktiven und Passiven derselben an der Hand der Bilanz auf Ende 1900 zu ermitteln. Dabei ergab sich folgendes:

1. Aktiven der Bilanz.

a. Dampfboote auf dem Boden- und Zürchersee. Dieselben erscheinen in der Bilanz mit Fr. 2,305,440. Dabei ist aber zu

beachten, daß nur diejenigen des Bodensees in den letzten Jahren eine Rendite abwarfen, welche annähernd einer vierprozentigen Verzinsung von 2 Millionen gleichkommt, während diejenigen des Zürchersees im Jahr 1900 bei sehr reduziertem Betrieb und Leistung einer Subvention durch die interessierten Gemeinden einen Ausfall von Fr. 13,214 erzeugten, gegenüber einem Bilanzwert von Fr. 586,076. In Berücksichtigung aller Umstände erschien für beide Dampfbootunternehmungen zusammen eine Schätzung annehmbar von Fr. 2,500,000.

b. Die vorhandenen Einrichtungen für eine Imprägnieranstalt repräsentieren einen Wert von Fr. 30,000.

c. Verfügbare Mittel:

1. Kassa, Wechsel und Bankguthaben laut Bilanz	Fr. 5,280,131
2. Wertschriften. Das von der Nordostbahn vorgelegte Verzeichnis wurde im einzelnen geprüft, und es kann ein wirklicher Wert an- genommen werden von	„ 1,376,274
3. Entbehrliche Liegenschaften. Die Nordostbahn hat nachgewiesen, daß der An- satz der Bilanz zu niedrig ist; nach dem heutigen Werte können dieselben, mit In- begriff des Areals der Hauptwerkstätte beim Bahnhof Zürich und der für den Bau einer neuen Werkstätte erworbenen Grundstücke in Dietikon, welche nunmehr verfügbar werden, der entbehrlichen Liegenschaften der Gemeinschaftsbahnen und des Mehrwertes einiger auf Baukonto gebuchter Liegenschaften angenommen werden zu	„ 7,562,223
4. Materialvorräte, laut Bilanz	„ 4,271,580
Da das Anlagekapital die Grundlage der Rückkaufsentschädigung bildet, kann kein Abzug gemacht werden.	
5. Verschiedene Debitoren	„ 16,389
Total der verfügbaren Mittel	Fr. 18,506,597
Total der Aktiven	„ 21,036,597

2. Passiven der Bilanz.

a. **Konsolidierte Anleihen.** Dieselben betragen laut Bilanz Fr. 194,632,000 und setzen sich zusammen wie folgt:

A. *Anleihen von 160 Millionen Franken, I. Hypothek auf die Nordostbahn* (ausschließlich Nationalbahn, Linie Effretikon-Hinwil und Sulgen-Gösbau):

	Fr.	Fr.
1. 4 0/0 Anleihen von 87 Millionen Franken vom 1. Oktober 1887	87,000,000	
2. 4 0/0 Anleihen von 5 Millionen Franken vom 1. März 1889	5,000,000	
3. 4 1/2 0/0 Anleihen von 1,837,500 Franken vom 1. Januar 1892	1,837,500	
4. 3 1/2 0/0 Anleihen von 10 Millionen Franken vom 31. August 1894	10,000,000	
5. 3 1/2 0/0 Anleihen von 7 Millionen Franken vom 15. Juni 1895	7,000,000	
6. 3 1/2 0/0 Anleihen von 35 Millionen Franken vom 28. Februar 1897	35,000,000	
7. 3 1/2 0/0 Anleihen von 10,512,500 Franken vom 20. September 1897	10,512,500	
	<hr/>	156,350,000

B. *Anleihen ohne Hypothek auf das Nordostbahnnetz:*

1. 4 0/0 Anleihen von 15 Millionen Franken vom 1. Juni 1898	15,000,000	
2. 4 0/0 Anleihen von 10 Millionen Franken vom 19. Mai 1899	10,000,000	
	<hr/>	25,000,000

C. 4 0/0 *Hypothekaranleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemaligen schweizerischen Nationalbahn.* Anleihen d. d. 30. April 1880 / 6. November 1883 3,000,000

D. *Subventionsdarleihen:*

1. Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn, verzinslich zu 2 1/2 0/0 bis 3 0/0: Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz	5,000,000	
	<hr/>	

Übertrag 5,000,000 184,350,000

	Fr.	Fr.
Übertrag	5,000,000	184,350,000
2. Subventionsdarleihen für die Linie Dielsdorf-Niederweningen, vom 30. September 1889, unverzinslich in den ersten 12 Jahren	157,000	
3. Subventionsdarleihen für die Linie Thalwil-Zug, verzinslich zu $3\frac{1}{4}\%$ und bezw. $3\frac{1}{2}\%$: Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz	2,000,000	
4. Subventionsdarleihen für die Linie Etwilenschaffhausen, unverzinslich während 10 Jahren: Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz	1,125,000	
5. Subventionsdarleihen für die Linie Eglisau-Schaffhausen, verzinslich zu 3% : Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz	2,000,000	
	<hr/>	10,282,000
		<hr/>
		194,632,000
b. Schwebende Schulden , laut Bilanz		4,682,726
c. Aktivsaldo des Jahres 1900 , welcher der Gesellschaft überlassen wird		4,882,476
Total der Passiven		<hr/> <hr/>
		204,197,202

Der Überschuß der Passiven über die Aktiven beträgt somit Fr. 183,160,605.

Wenn dieser Passivenüberschuß von der konzessionsgemäßen Rückkaufsentschädigung von Fr. 252,903,500 abgezogen wird, verbleiben Fr. 69,742,895.

4. Für den Fall der Übernahme der Nordostbahn auf den 1. Januar 1901 entgeht den Aktionären voraussichtlich folgende Vermögensvermehrung, welche aus den Rücklagen für $2\frac{1}{3}$ Jahre sich zu deren Gunsten ergeben würde:

a. Abschreibung am Konto zu amortisierende Verwendungen	Fr.	760,000
b. Leistungen zur Deckung des Hilfskassen-deficits	„	250,000
c. Einlage in die außerordentliche Reserve, angenommen zu	„	1,250,000
	Fr.	2,260,000

abzüglich der zu geringen Dotierung des Erneuerungsfonds, welche anzuschlagen ist auf „ 760,000

im Jahresdurchschnitt Fr. 1,500,000
oder für $2\frac{1}{3}$ Jahre Fr. 3,500,000.

Somit erhöht sich die Rückkaufsentschädigung für diesen Fall auf rund Fr. 73,250,000.

5. Die Nordostbahn hat sodann geltend gemacht, daß ihr billigerweise ein Teil der Gotthardsubvention im Betrage von Fr. 1,065,000 angerechnet werden sollte und daß ihr ferner für die an die Centralbahn verpachtete Strecke Aarau-Wöschnau ein Betrag zu vergüten sei, welcher dem eine Verzinsung über 4 % übersteigenden Reinertrag dieser Linie entspreche, und den sie kapitalisiert auf mindestens Fr. 600,000 schätzte. Andererseits machten wir darauf aufmerksam, daß auf dem von der Nordostbahn noch einzuzahlenden Obligationenkapital der Bahn Urikon-Bauma ein Verlust von mindestens Fr. 450,000 zu erwarten sei, daß an die Wynenthalbahn eine Aktienbeteiligung von ungefähr Fr. 350,000 und an die Aarebrücke bei Turgi bezw. Lauffohr eine Subvention von Fr. 50,000 geleistet werden müsse.

Insbesondere wurde aber von der Nordostbahn darauf hingewiesen, daß sie billigerweise eine Erhöhung des Rückkaufspreises aus folgenden Gründen beanspruchen dürfe: Die Linie Eglisau-Neuhausen (schweizerische und badische Strecke) sei erst seit 1897 im Betrieb, die Linien Örlikon-Bülach, der größere Teil der aargauischen Südbahn und Thalwil-Zug mit Altstetten-Zug-Luzern sollen dem Bunde heute abgetreten werden, obwohl der konzessionsgemäße Rückkaufstermin für dieselben erst viel später ablaufe (für Örlikon-Bülach 1910, für die aargauische Südbahn in den Kantonen Aargau und Schwyz 1909, für Thalwil-Zug und Altstetten-Zug-Luzern 1927) und nach den bisherigen Erfahrungen der Reinertrag dieser Linien sich bis dahin noch ganz bedeutend steigern würde. Bei Berücksichtigung des Ertrages während wenigstens 10 Jahren, bezw. bis zum nächsten konzessions-

sionsgemäßen Rückkaufstermin ergebe sich ein kapitalisierter Reinertrag, welcher das der Rückkaufsentschädigung zu Grunde gelegte Anlagekapital weit übersteige; auch wenn in Betracht gezogen werde, daß ein Teil dieser neuen Linien den bereits vorhandenen eine nicht unerhebliche Konkurrenz mache, sei doch eine bedeutende Majoration angemessen. Dieselbe wurde von der Nordostbahn zu rund 20 Millionen angeschlagen. Unsere Berechnungen ergaben, daß diese Forderung stark übersetzt sei, daß sich aber eine gewisse Erhöhung des Rückkaufpreises aus den angegebenen Gründen allerdings rechtfertigen lasse.

Wir mußten uns aber namentlich sagen, daß ein freihändiger Ankauf der gesamten Nordostbahnunternehmung ein Opfer wert sei. Durch denselben wird das Auseinanderreißen des Nordostbahnnetzes und die damit verbundene Beunruhigung der interessierten Landesgegend vermieden; bei Ausführung des Bundesratsbeschlusses vom 22. Februar 1898 würden nämlich von den 697,5 km. Gesamtlänge des eigenen Netzes der Nordostbahn 269,7 km. vom Bunde nicht zurückgekauft und auch von den gekündeten Linien würden nicht alle auf den 1. Mai 1903 in den Besitz des Bundes übergehen, wie der Aufzählung im genannten Bundesratsbeschlusse zu entnehmen ist. Die Bevölkerung der nicht gekündeten Linien befürchtet nun, deren Bedienung könnte sowohl bezüglich des Tarifwesens als auch bezüglich der Zugverbindungen erheblich darunter leiden, daß sie der Nordostbahn überlassen bleiben. Im Falle der Nichtverständigung wäre eine sehr schwierige Detailprüfung der sektionsweise ausgeschiedenen Ertragsrechnungen nötig und endlose Prozesse würden folgen, deren Ausgang auch für den Bund nicht absolut sicher wäre. Die Aufnahme des Konkurrenzkampfes gegen die der Nordostbahngesellschaft verbleibenden Linien durch die Bundesbahnen würde die Durchführung eines rationellen Betriebes erschweren und alle die Inkonvenienzen veranlassen, welche die Schaffung einer Reihe neuer Gemeinschafts- und Mitbenutzungsverhältnisse für Stationen und Bahnstrecken zur Folge hätte. Wenn in diesen Punkten es unzweifelhaft noch mehr im Interesse der Nordostbahn liegt, eine Verständigung zu erlangen, darf doch nicht übersehen werden, daß eine gütliche Beseitigung all der drohenden Schwierigkeiten auch für den Bund sehr erwünscht ist.

Geleitet von diesen Erwägungen haben wir uns entschlossen, über die laut den oben dargestellten Berechnungen ermittelte Summe von 73 $\frac{1}{4}$ Millionen hinauszugehen und der Nordostbahn einen Kaufpreis von 80 Millionen für die gesamte Unternehmung

anzubieten, zahlbar in $3\frac{1}{2}$ % Bundesbahnobligationen des Anleihe von 1899. Wir verstanden uns ferner dazu, entsprechend den beim Abschluß des Vertrages vom 1. Juni 1901 bestehenden Geldverhältnissen, als Kursdifferenz von $2\frac{1}{2}$ % für diese 80 Millionen weitere 2 Millionen in bar zuzusagen. Die Überlassung des Reinertrages des Jahres 1900 mit Fr. 4,882,476.27 an die Gesellschaft ist dadurch gerechtfertigt, daß die Bahn im Falle der Genehmigung des Vertrages erst vom 1. Januar 1901 an auf Rechnung des Bundes betrieben wird und auch die Verzinsung der Bundesbahnobligationen erst mit diesem Datum beginnt. Der Bund hat somit keinen Anspruch auf das Betriebsergebnis des vorhergegangenen Jahres.

6. Diese Offerte konnte der Nordostbahn gemacht werden, weil sich aus den Jahresrechnungen derselben pro 1898, 1899 und 1900 ergibt, daß der Reinertrag der Gewinn- und Verlustrechnung, insofern nur die eigentlichen Einnahme- und Ausgabeposten des betreffenden Jahres in Betracht gezogen und die eine Vermögensvermehrung bildenden Rücklagen nicht als Ausgaben behandelt werden, betragen haben:

1898	Fr. 4,975,174
1899	„ 5,327,919
1900	„ 5,275,730

Fr. 15,578,823

im Durchschnitt 1898/1900 Fr. 5,192,941, was dem 4 % Zins eines Kapitals von Fr. 129,823,525 entsprechen würde.

Dabei ist aber nicht zu übersehen, daß der Betriebsüberschuß der Nordostbahn, mit Inbegriff der Gemeinschaftsbahnen, in den 9 ersten Monaten des Jahres 1901 um Fr. 2,013,788 zurückgegangen ist. Wenn sich dieser Ausfall auch nicht bis Ende 1901 in gleichem Maße geltend machen wird, da die letzten 3 Monate des zur Vergleichung beizuziehenden Vorjahres schon eine Verminderung erzeugten, ist doch mit einem Rückgang von mindestens 2 Millionen zu rechnen. Der verbleibende Reinertrag würde immerhin noch ausreichen zur Verzinsung eines Kapitals von 80 Millionen zu 4 %, wovon $3\frac{1}{2}$ % zur Verzinsung und $\frac{1}{2}$ % zur Amortisation verwendet werden könnten. Wenn nun auch sicher anzunehmen ist, daß die Verkehrsverhältnisse später sich wieder besser gestalten werden, so konnte doch der Bund unter diesen Verhältnissen mit seinem Anerbieten nicht höher gehen und mußte wiederholte Zumutungen, mehr zu bezahlen, bestimmt ablehnen.

7. Dieser Rückkaufspreis von Fr. 500 per Aktie in $3\frac{1}{2}\%$ Obligationen ist allerdings erheblich höher als der in der Rückkaufsbotschaft berechnete Liquidationswert von Fr. 336.42 per Aktie. Es ist aber zu beachten, daß letztere Schätzung sich auf die Voraussetzung der Zusammenlegung der Konzessionen stützte, welche nicht zu erreichen war. Durch die teilweise Kündigung der Nordostbahnlinien ist eine neue Situation geschaffen, welche eine Vergleichung im einzelnen, wie sie bei der Centralbahn möglich war, ausschließt. Wohl darf aber darauf hingewiesen werden, daß der Bauconto der Nordostbahn von Ende 1895 (der Grundlage der Berechnungen der Rückkaufsbotschaft) bis Ende 1900 von Fr. 229,376,583 auf Fr. 266,981,805 gestiegen, somit ein Mehrwert von Anlagen und Rollmaterial von Fr. 37,605,222 vorhanden ist, welchem allerdings eine etwelche Vermehrung der Passiven gegenübersteht. Sodann hat sich auch bei der Nordostbahn der Verkehr höher entwickelt als die Schätzungen der Rückkaufsbotschaft annahmen; deren kommerzieller Wert ist somit ein wesentlich größerer, als vor dieser erheblichen Verkehrssteigerung vorausgesehen werden konnte. Namentlich ist es aber die Beseitigung der oben erwähnten Schwierigkeiten eines teilweisen Rückkaufes, welche einen höhern Preis rechtfertigt.

III.

Der am 1. Juni 1901 zwischen Herrn Bundesrat Zemp als Vertreter des Bundesrates einerseits und den Herren Verwaltungsratspräsident v. Salis, Direktionspräsident Birchmeier und Direktor Däniker namens der Nordostbahn anderseits auf dieser Grundlage abgeschlossene Vertrag lehnt sich in seinem Inhalte und, soweit möglich, auch in seinem Wortlaute genau an den von Ihnen genehmigten Vertrag vom 5. November 1900 betreffend den freihändigen Ankauf der schweizerischen Centralbahn durch den Bund an. Es ist daher über diese Vertragsbestimmungen im einzelnen nichts zu bemerken.

Zu erwähnen ist einzig Art. 5, Absatz 2, welcher sagt, daß bezüglich der von der Nordostbahn betriebenen Bahnstrecken auf dem Gebiete des Großherzogtums Baden (Ramsen-Singen der ehemaligen Nationalbahn und Lottstetten-Altenburg der Linie Eglisau-Neuhausen) die Übertragung der Konzession beim Großherzogtum Baden vom Bundesrate einzuholen ist. Ein ähnliches Verhältnis lag bei der Centralbahn nicht vor.

Wie Ihnen bekannt ist, hat dieser Vertrag lebhaftes Anfechtung im Verwaltungsrate und in den Kreisen der Aktionäre der Nordostbahn erfahren. Der Verwaltungsrat hat die Angelegenheit durch Specialkommissionen und eine besondere Expertise begutachten lassen und hat sodann die im Verträge vorbehaltene Ratifikation am 14. September 1901 ausgesprochen. Hierauf haben auch wir demselben unsere Genehmigung am 24. September erteilt.

Die auf den 2. Oktober 1901 zur Beschlußfassung über den Vertrag einberufene Generalversammlung der Aktionäre war nicht verhandlungsfähig, indem nicht die statutarisch vorgeschriebenen zwei Drittel der stimmberechtigten Aktien vertreten waren. Die zweite Generalversammlung vom 2. November 1901 hat den Vertrag mit 27,834 gegen 211 Stimmen ratifiziert und es ist nunmehr Ihre Zustimmung vor dem 15. Dezember 1901 zu geben.

* * *

Wir sind der Ansicht, daß durch den Abschluß dieses Vertrages die Interessen des Bundes ausreichend gewahrt werden und beantragen Ihnen daher die Annahme des beiliegenden Beschlussesentwurfes. Durch Erteilung Ihrer Zustimmung wird der Vertrag endgültig genehmigt, da eine Volksabstimmung durch Art. 2, Absatz 4, des Rückkaufgesetzes vom 15. Oktober 1897 ausgeschlossen ist.

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

Bern, den 8. November 1901.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Brenner.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

Beilagen.

1. Beschlussesentwurf.
 2. Vertrag vom 1. Juni 1901 betreffend den freihändigen Ankauf der Nordostbahn durch den Bund.
-

Bundesbeschluß

betreffend

den freihändigen Ankauf der Schweizerischen Nordostbahn durch den Bund.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom
8. November 1901,
in Anwendung des Art. 2, Absatz 4, des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der schweizerischen Bundesbahnen vom 15. Oktober 1897,
beschließt:

1. Die Bundesversammlung erteilt dem zwischen dem Bundesrate und der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft in Zürich abgeschlossenen Vertrag vom 1. Juni 1901 betreffend den freihändigen Ankauf der Schweizerischen Nordostbahn durch den Bund ihre Zustimmung.
 2. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung des genannten Vertrages beauftragt.
-

Vertrag

zwischen

Herrn Bundesrat Dr. Zemp, Vorsteher des eidg. Post- und Eisenbahndepartements, als Vertreter des Schweizerischen Bundesrates in Bern, einerseits,

und

Herrn Dr. v. Salis, Verwaltungsratspräsident, Herrn Birchmeier, Präsident, und Herrn Däniker, Mitglied der Direktion, als Vertretern der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft, andererseits.

(Vom 1. Juni 1901.)

Art. 1. Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft tritt ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen in dem auf den Zeitpunkt der Übergabe (Art. 5) sich ergebenden Bestände der Schweizerischen Eidgenossenschaft (dem Bunde) zu Eigentum ab, mit Inbegriff ihrer Anteile an den Gemeinschaftsbahnen (Bötzbergbahn, inkl. Koblenzstein, Aargauische Südbahn und Wohlen-Bremgarten), der aus der Gotthardsubvention abzuleitenden Rechte und der von der Nordostbahn betriebenen Nebengeschäfte (Dampfschiffahrt auf dem Boden- und dem Zürichsee), sowie mit Einschluß der vorhandenen Fonds. Vorbehalten bleibt nur der in Art. 2, Absatz 2, hiernach genannte Anspruch.

Der Bund übernimmt dieses Vermögen mit allen Rechten und Lasten und mit der Verpflichtung, sämtliche Verbindlichkeiten der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft zu erfüllen. Er tritt somit auch in alle Verpflichtungen der Gesellschaft betreffend die Verzinsung und die Rückzahlung der konsolidierten Anleihen, sowie der Subventionsdarlehen ein. Dabei hat es die Meinung, daß die Gläubiger der Gesellschaft berechtigt sein sollen, ihre Ansprüche selbständig und direkt gegenüber dem Bund zu verfolgen (Art. 128 O.-R.), und daß der Bund, falls die Gesellschaft belangt wird, auch die Vertretung der letztern auf seine Kosten übernimmt.

Art. 2. Der Bund bezahlt der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft für die Abtretung ihres Vermögens im Sinne von Art. 1 spätestens einen Monat nach Inkrafttreten dieses Vertrages Fr. 82,000,000 (zweiundachtzig Millionen Franken) wie folgt:

1. Fr. 80,000,000 (achtzig Millionen) in nominell Fr. 80,000,000 (achtzig Millionen) $3\frac{1}{2}$ % Obligationen des Eidgenössischen Staatsanleihe von 1899 (sogen. Bundesbahnanleihen), al pari, in Titeln zu Fr. 1000 mit Zinsgenuß vom 1. Januar 1901 an.

2. Fr. 2,000,000 (zwei Millionen Franken) in bar, Valuta 1. Januar 1901, mit Zinsvergütung zu $3\frac{1}{2}$ % bis zum Tage der Zahlung.

Überdies bleibt der Aktivalsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahngesellschaft für 1900 im Betrage von Fr. 4,882,476. 27 zur freien Verfügung der Gesellschaft.

Art. 3. Um der Gesellschaft die sofortige Aushandlung des den Aktionären zukommenden Vermögens (vor Ablauf des in Art. 667, Absatz 2, des Obligationenrechtes festge-

setzten Termins und vor Erledigung der schwebenden und der allfällig streitigen Verbindlichkeiten) zu ermöglichen, verpflichtet sich der Bund, für alle noch schwebenden oder streitigen Verbindlichkeiten der Gesellschaft, namentlich auch für ihre noch nicht fälligen Anleiheenschulden, den Gläubigern im Sinne von Art. 667, Absatz 4, des Obligationenrechtes Sicherheit zu leisten.

Art. 4. Die von der Gesellschaft zu ernennenden Liquidatoren werden behufs möglichster Vereinfachung des Verfahrens sich mit dem Bundesrate ins Einvernehmen setzen und namentlich bezüglich der zu erlassenden Publikationen und Anzeigen dessen Ansicht einholen.

Die Kosten der Liquidation trägt der Bund.

Art. 5. Nach allseitig erfolgter Ratifikation dieses Vertrages und nach Erfüllung der in Art. 2 hiervor bedungenen Leistungen findet der Übergang der Unternehmung an den Bund ohne weiteres statt.

Es ist Sache des Bundesrates, nach Inkrafttreten dieses Vertrages die Übertragung der badischen Konzessionen für die Strecken Ramsen-Singen und Lottstetten-Altenburg an den Bund beim Großherzogtum Baden zu erwirken.

Bis zum Übergang der Unternehmung an den Bund wird die Gesellschaft fortfahren, das Unternehmen in allen Teilen in eigenem Namen, aber für den Fall der Genehmigung des Vertrages vom 1. Januar 1901 an auf Rechnung des Bundes zu verwalten und zu betreiben. Sie wird dabei nach bestem Wissen und Gewissen und in gewohnter Weise verfahren. Immerhin sollen eingreifende Veränderungen am status quo des Gesellschaftsvermögens und außergewöhnliche Ausgaben, welche nicht gegenwärtig durch Gesetz und Vertrag begründet sind oder auf genehmigten Bauvorlagen beruhen, nur mit Zustimmung des Bundesrates vorgenommen werden.

Nach erfolgtem Übergang der Unternehmung an den Bund wird die Direktion dieselbe bis 31. Dezember 1901 für Rechnung des Bundes weiter verwalten und betreiben, wobei verstanden ist, daß der Direktion, beziehungsweise den einzelnen Mitgliedern derselben, alle bisherigen Rechte und Kompetenzen zustehen sollen und daß solche Gegenstände, welche jetzt der Genehmigung des Verwaltungsrates bedürfen, der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen vorzulegen sind.

Art. 6. Der Bund verpflichtet sich, die Beamten und Angestellten der Schweizerischen Nordostbahn bis zum 1. Mai 1903 unter den bestehenden Anstellungsbedingungen in seine Dienste zu übernehmen, und zwar, soweit immer möglich, in gleicher dienstlicher Stellung; vom genannten Zeitpunkte an finden die allgemeinen Normen der Bundesgesetzgebung betreffend die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen Anwendung. Diese Verpflichtung bezieht sich nicht auf die Mitglieder der Direktion.

Auch anerkennt und bestätigt er, soweit es das Bundesbahnnetz betrifft, diejenigen Rechte, welche durch den Froi-kartenvertrag des schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 24./25. November 1893, Art. 5, den Direktionsmitgliedern und den Oberbeamten der Schweizerischen Nordostbahn zugesichert worden sind.

Art. 7. Der Bund erklärt, auch bezüglich der Hilfskasse der Beamten der Nordostbahn in die Verpflichtungen der Nordostbahngesellschaft einzutreten.

Art. 8. Dieser Vertrag fällt dahin, wenn er nicht bis 15. Dezember 1901 endgültig die Genehmigung des Bundesrates und der Bundesversammlung, sowie diejenige des Verwaltungsrates und der Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft erhalten haben wird.

Art. 9. Allfällige Streitigkeiten über die Auslegung oder die Vollziehung dieses Vertrages entscheidet das Bundesgericht als einzige Instanz.

Bern und Zürich, den 1. Juni 1901.

Für die Schweiz. Nordostbahngesellschaft:

Zemp.

**v. Salis.
Birchmeier.
Däniker.**



Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Aenderung der Konzession einer Drahtseil- und elektrischen Bahn von Lauterbrunnen nach Mürren.

(Vom 8. November 1901.)

Tit.

Artikel 8 der durch Bundesbeschluß vom 18. Juni 1887 (E. A. S. IX, 284) erteilten Konzession einer Drahtseil- und elektrischen Bahn von Lauterbrunnen nach Mürren lautet wie folgt:

„Die Bahn wird in ihrer unteren Abteilung als Drahtseilbahn erstellt und unter Verwendung von Wassergewicht als bewegender Kraft betrieben.

„Die obere Abteilung wird als Adhäsionsbahn mit elektrischem Betrieb gebaut werden.“

Entsprechend dieser Vorschrift ist dann die Bauausführung erfolgt; der untere Teil, Lauterbrunnen-Grütschalp, ist als Drahtseilbahn mit Wasserübergewicht, der obere Teil, Grütschalp-Mürren als elektrische Schmalspurbahn erstellt worden.

Unterm 15. Mai 1901 beschloß die Generalversammlung der Aktionäre der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren den Umbau der Seilbahnstrecke für den elektrischen Betrieb, und mit Schreiben vom 11. September legte die Bahnverwaltung das Projekt für diesen Umbau dem Eisenbahndepartement zur Genehmigung vor.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend den freihändigen
Ankauf der schweizerischen Nordostbahn durch den Bund. (Vom 8. November 1901.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1901
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.11.1901
Date	
Data	
Seite	837-856
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 822

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.