

unzweifelhaft nicht geschehen; denn der Impetrant hatte von den als Revisionsgrund geltend gemachten Thatsachen zweifellos schon zur Zeit seiner Eingabe an den Regierungsrat von St. Gallen vom 18. November 1896, vollends dann aber von dem Entscheid des Regierungsrats vom 31. Dezember gl. J. an Kenntnis, während er sein Revisionsgesuch an das Bundesgericht erst am 17. September 1898 abgesandt hat.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

Es wird auf das Revisionsgesuch als verspätet nicht eingetreten.

VII. Rechnungswesen der Eisenbahnen.

Comptabilité des Compagnies de chemins de fer.

86. Urteil vom 18./19. Juli 1899
in Sachen

Schweizerische Nordostbahngesellschaft gegen Bund.

Grundsätze für die Berechnung des Anlagekapitals der Schweiz. Nordostbahn. — Definition des Anlagekapitals nach den Konzessionen. — Art. 20 Rechnungsges. — Analoge Anwendung von Art. 5 eod. — Rechtsstellung des Bundes in der Frage des Rückkaufes nach dem Anlagekapital gegenüber dem Rechtsnachfolger des ersten Konzessionärs; ist für die Berechnung des Rückkaufwertes das Objekt oder die Person des Eigentümers, bezw. das ursprüngliche Anlagekapital, oder das was der Rechtsnachfolger für den Erwerb ausgelegt hat, massgebend? — Rechtliche Natur der Übertragung der Konzession. Art. 10 Eisenbahnges. — Grundsätze für die Berechnung des Reinertrages.

A. Durch Beschluß vom 11. Januar 1898 hat der Bundesrat, in Anwendung von Art. 20 Abs. 3 des Bundesgesetzes vom 27. März 1896 über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, für die Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages und des Anlagekapitals der Schweizerischen Nordostbahn folgende Grundsätze als maßgebend erklärt:

„I. Anlagekapital:

Das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen umfaßt:

1. Die gemäß gesetzlicher Vorschrift der Baurechnung belasteten Baukosten, bezw. Anschaffungskosten für:
 - a. Bahnanlagen und feste Einrichtungen mit Ausschluß des Oberbaues;
 - b. Oberbau;
 - c. Rollmaterial;
 - d. Mobiliar und Gerätschaften,
 und zwar für die im Betriebe stehenden und für die im Bau befindlichen Linien und Objekte.

Die Baurechnung darf nur mit den Ausgaben belastet werden, deren Verrechnung zu Lasten des Baukontos durch die Bestimmungen des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896, Art. 4 bis und mit 9, vorbehältlich des Art. 24, Absatz 3, ausdrücklich gestattet ist, und es sind alle Beträge aus der Baurechnung zu entfernen, deren Verrechnung auf Baukonto durch die genannten gesetzlichen Bestimmungen untersagt ist.

2. Die Materialvorräte.

Bezüglich der letzteren ist vorzubehalten, daß sie bei der Übergabe der Bahn an den Bund in einem für eine regelmäßige Betriebsführung ausreichenden Maße vorhanden sein müssen, andernfalls der Fehlbetrag, wenn der Rückkauf auf Grund des Reinertrages erfolgt, von der Rückkaufsumme in Abzug gebracht wird.

Nicht zum Anlagekapital im Sinne der Konzessionen gehören alle übrigen in der Bilanz der Bahngesellschaft aufgeführten Aktivposten, als: noch nicht einbezahlte Anleihen, Emissionsverluste auf den Aktien, zu amortisierende Verwendungen, Verwendungen auf Nebengeschäfte, verfügbare Mittel ausschließlich der Materialvorräte (Kassenbestände, Wertpapiere und Guthaben, verfügbare nicht zu Bahnanlagen verwendete Gegenständen).

II. Erneuerungsfonds.

Für die Berechnung der Einlagen in den Erneuerungsfonds sind die Vorschriften der Art. 11 bis und mit 14 des Rechnungsgesetzes maßgebend. Für Ausmittlung der Höhe der Einlagen auf dieser gesetzlichen Grundlage wird eine besondere Schlußnahme vorbehalten.

III. Reinertrag.

Von den in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft enthaltenen Einnahme- und Ausgabeposten sind für den konzeßionsgemäßen Reinertrag nur maßgebend die Betriebseinnahmen und die Betriebsausgaben, d. h. die mit dem Eisenbahnbetriebe, dem Transportgeschäfte, im Zusammenhang stehenden Einnahmen und Ausgaben; dagegen fallen außer Betracht die Rechnungsposten, welche sich auf die Finanzverwaltung der Bahngesellschaft beziehen.

Der durchschnittliche Reinertrag ist in der Weise zu berechnen, daß der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben der zehn in Betracht fallenden Jahre zusammengezählt und der hieraus resultierende Gesamtüberschuß durch zehn dividiert wird.

Für den konzeßionsgemäßen Reinertrag fallen in Betracht:

a. Betriebseinnahmen.

1. Die Betriebseinnahmen in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft;
2. Der Ertrag der von der Nordostbahn an die Gotthardbahn geleisteten Subvention;
3. Die Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds, und zwar sowohl die laut bisheriger Berechnung der Bahngesellschaft geleisteten, wie die zufolge des neuen Rechnungsgesetzes zu ermittelnden Ergänzungszuschüsse;
4. Die Betriebssubventionen für besondere Zwecke;
5. Sonstige das Transportgeschäft betreffende Einnahmen.

b. Betriebsausgaben.

1. Die Betriebsausgaben in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft;
2. Die Einlagen in den Erneuerungsfonds, und zwar sowohl die laut bisheriger Berechnung der Bahngesellschaft gemachten, wie die zufolge des neuen Rechnungsgesetzes zu machenden Ergänzungseinlagen;
3. Die Abzüge für den Ertrag von verfügbaren Liegenschaften, insofern Einnahmen von solchen, welche nicht zu den Rückkaufobjekten gehören, unter den Betriebseinnahmen verrechnet worden sind, oder insofern auf denselben überhaupt kein Ertrag berechnet worden ist;

4. Verluste, welche während der zehnjährigen für den Rückkauf maßgebenden Periode abgeschrieben, beziehungsweise dem Conto zu amortisierender Verwendungen belastet werden mußten, insbesondere für: technische Vorstudien, Werte untergegangener Anlagen und Einrichtungen, Beiträge an Straßen, Brücken und dergleichen;

5. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, welche das Transportgeschäft betreffen, insbesondere: außerordentliche Beiträge an die Hülfskasse, welche für die zehnjährige Periode nachzuleisten sind; Ausgaben zufolge der gegenseitigen Versicherung für Haftpflichtfälle; Gratifikationen an das Personal; Nachtragszahlungen und Rückvergütungen für Mitbenützung von Bahnanlagen.

Dagegen fallen für den konzeßionsgemäßen Reinertrag nicht in Betracht:

a. Einnahmen.

1. Der Saldo des Vorjahres vor Beginn der zehnjährigen für den Rückkauf maßgebenden Periode;
2. Der Ertrag der verfügbaren Kapitalien mit Inbegriff von Zinsen auf den Betriebseinnahmen;
3. Kursgewinne und Provisionen;
4. Bauzinsen;
5. Zuschüsse aus Spezialfonds mit Ausschluß des Erneuerungsfonds;
6. Zuschüsse aus Amortisations- und Baufonds;
7. Betriebssubventionen für allgemeine Zwecke;
8. Sonstige die Finanzrechnung betreffende Einnahmen.

b. Ausgaben.

1. Verzinsung der schwebenden Schulden;
2. Kursverluste, Finanzunkosten und Provisionen;
3. Verzinsung der konsolidierten Anleihen;
4. Einlagen in Spezialfonds mit Ausschluß des Erneuerungsfonds;
5. Einlagen in Amortisations- und Baufonds;
6. Tilgung alter Verluste, bei denen der Entstehungsgrund der Abschreibung vor die zehnjährige für den Rückkauf maßgebende Periode zurückfällt;
7. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, welche die Finanzrechnung betreffen, insbesondere außerordentliche Beiträge an die

Hülfsklasse zur Deckung des vor der zehnjährigen Periode entstandenen versicherungstechnischen Defizits; Minderwertung verfügbarer Mittel; Abschreibungen auf Nebengeschäften;

8. Aktiendividende;

9. Saldovortrag auf neue Rechnung.

IV. Abzüge von der Rückkaufentschädigung.

a. Von der entweder auf Grund des Anlagekapitals oder auf Grund des Reinertrages ermittelten Rückkaufssumme sind in Abzug zu bringen:

1. Der Erneuerungsfonds in demjenigen Betrage, welchen derselbe gemäß den Grundsätzen des neuen Rechnungsgesetzes ausmachen soll (Abzug für materiellen Minderwert der im Erneuerungsfonds berücksichtigten Rückkaufsobjekte);

2. Die Differenz zwischen dem wirklichen Werte und dem Werte eines vollkommen befriedigenden Zustandes der im Erneuerungsfonds nicht berücksichtigten Rückkaufsobjekte (Abzug für materiellen Minderwert dieser Objekte);

3. Der laut den gesetzlichen Bestimmungen auf Betriebsrechnung oder auf Amortisationskonto zu buchende Anteil der Baukosten, welche erforderlich sind, um die Bahnanlagen auf den Zeitpunkt des Überganges an den Bund in vollkommen befriedigenden Zustand zu setzen, wie: Erweiterung von Bahnhöfen und Stationen, Anlage von Doppelgleisen, Vermehrung des Rollmaterials u. s. w.

b. Für den Fall des Rückkaufes auf Grund des Reinertrages ist von der Rückkaufssumme ferner in Abzug zu bringen:

4. Der Betrag des auf Baukonto zu buchenden Anteiles der in litt. a, Ziffer 3, erwähnten Baukosten, immerhin in der Meinung, daß die Rückkaufssumme nicht weniger betragen darf, als den auf Grund des Anlagekapitals gemäß litt. a, Ziffer 1, 2 und 3, berechneten Betrag.

Dabei ist verstanden, daß der für künftige Verkehrsbedürfnisse aufgewendete Anteil solcher Baukosten zu Lasten des Bundes fällt."

B. Gegen diesen Beschluß hat die Schweizerische Nordostbahngesellschaft am 10. Februar 1898, gestützt auf Art. 20 Abs. 3 und Art. 16 des Rechnungsgesetzes von 1896, den Rekurs an das Bundesgericht erklärt, und den Antrag gestellt, es sei in

Aufhebung desselben gemäß den in der Rekurschrift niedergelegten Konklusionen zu erkennen; dieselben lauten:

I. Bezüglich des Anlagekapitals.

„Als Minimalentschädigung hat der Bund den Bahnen beim Rückkauf das „ursprüngliche Anlagekapital“ zu vergüten; d. h. die Eigentümer der Bahn sollen zum mindesten das gesamte Geld zurückerstattet erhalten, das sie oder ihre Rechtsvorfahren in das Unternehmen zum Zwecke der Anlage und des Betriebes der Bahn investiert haben.

Aus diesem Grundsatz ergeben sich folgende Konklusionen:

I. Das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen umfaßt:

1. Die der Baurechnung belasteten Baukosten resp. Anschaffungskosten für:

a. Bahnanlagen und feste Einrichtungen mit Ausschluß des Oberbaues;

b. Oberbau;

c. Rollmaterial;

d. Mobilien und Gerätschaften,

und zwar für die im Betriebe stehenden und die im Bau befindlichen Linien und Objekte.

Dies bezieht sich sowohl auf die eigenen Linien wie auf die Anteile der Nordostbahn an den Gemeinschaftslinien Bözbergbahn, Aargauische Südbahn und Wohlen-Bremgarten.

Hinsichtlich der zugekauften Linien wird auf Ziff. 4 dieser Konklusionen verwiesen.

Es wird ausdrücklich Verwahrung eingelegt gegen die ungesetzlichen einschränkenden Bestimmungen von Ziff. 1, 1, Abs. 2 des bundesrätlichen Beschlusses vom 11. Januar 1898.

Im Gegensatz zu dem eben erwähnten Beschluß wird vielmehr die Einbeziehung in die Baurechnung verlangt für folgende Posten:

aa. Leistungen, welche die Gesellschaft gemacht hat, um sich von lästigen Konzessionsbestimmungen zu befreien oder die Bewilligung einer Tracéänderung zu erhalten;

bb. Organisations-, Verwaltungs-, technische und administrative Bauleitungskosten, welche mit der Anlage der Bahn und der Einrichtung zum Betriebe, sowie mit spätern Erweiterungsbauten in Zusammenhang stehen;

cc. Bauzinsen, auch für größere Ergänzungsbauten;

dd. Den Bauwert untergegangener Bahnanlagen, soweit die Beseitigung durch vermehrte Verkehrsbedürfnisse veranlaßt worden ist;

ee. Die Kosten für Verbesserung und Verstärkung des Oberbaues;

ff. Die vom Betriebe bestrittenen Verwendungen auf Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen.

2. Den Kostenpreis von Materialvorräten.

Absatz 1 unter Ziffer I, 2 des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar 1898 ist als nicht hieher gehörend zu streichen. Die Frage über den Umfang der Materialvorräte, die nur beim Rückkauf nach Reinertrag eine Rolle spielen könnte, gehört nicht hieher, sondern wird unter den Abzügen an der Rückkaufsumme behandelt werden.

3. Anlagekosten im weitern Sinne, nämlich:

a. Sämtliche Gründungskosten (Ausgaben für Vorstudien, Erwerbung der Konzessionen u. dgl.);

b. Die eigentlichen Geldbeschaffungskosten bei Emissionen von Aktien und Anleihen, d. h. die den Banken und andern Vermittlern gezahlten Kommissionen und Provisionen, Subscriptionsgebühren, Spesen für Druckfachen, Inserate, Titelanfertigung, Porti, Stempel und ähnliches, ausgenommen die bei Konversionen von höher verzinslichen in niedriger verzinsliche Anleihen entstandenen Kosten;

c. Die Kursverluste auf Anleihen, ausgenommen die bei Konversion von höher verzinslichen in niedriger verzinsliche Anleihen entstandenen Kursverluste;

d. Die Subventionen für Brücken, Straßen, Nebenbahnen u. dgl., mit Einschluß der diesbezüglich von der Nordostbahn noch zu erfüllenden Verpflichtungen.

4. Als Rechtsnachfolgerin der Schweizerischen Nationalbahn und der Unternehmungen Effretikon-Hinweil und Sulgen-Soßau beansprucht die Nordostbahn Vergütung des von diesen Unternehmungen verwendeten ursprünglichen Anlagekapitals und der seit ihrem Übergang an die Nordostbahn von letzterer gemachten Verwendungen auf ergänzende Bauten und Anschaffungen.

Insofern bei der Bereinigung der Bilanz gemäß dem zwischen dem Bundesrat und der Nordostbahn vereinbarten Protokolle vom 8./14. April 1885, und in der Folge auf Grund der Bestimmungen der Rechnungsgeetze, unter obigen Titeln (Ziff. 1, 3 und 4) gewisse Summen aus dem Anlagekonto der Nordostbahn entfernt worden sind, hat die Wiedereinsetzung derselben in die Rechnung zum vollen Betrage zu geschehen.

Eventuell: Sollten unter den in Ziff. 1, 3 und 4 genannten Posten einige als nicht mit ihrem ganzen Betrage zum ursprünglichen Anlagekapital gehörend betrachtet werden, so sind dieselben wenigstens in demjenigen Betrage unter das Anlagekapital aufzunehmen, welcher nach Abzug der von der Bahngesellschaft bis zum Zeitpunkte des Überganges an den Bund hierauf verwendeten Amortisationen verbleibt, unter Zugrundelegung einer auf Konzessionsdauer berechneten gleichmäßigen Amortisationsquote.

II. Nicht zum ursprünglichen Anlagekapital gehören, weil sie überhaupt nicht Objekte des Rückkaufes sind:

1. Die Gotthardbahnsubvention.

Eventuell: Sollte die Gotthardbahnsubvention als zum Objekte des Rückkaufes gehörend betrachtet werden, so ist der Bahngesellschaft der volle ursprüngliche Anlagewert derselben zu ersetzen, eventuell wenigstens der genannte Anlagewert abzüglich der von der Bahngesellschaft bis zum Zeitpunkte des Überganges an den Bund hierauf verwendeten Amortisationen, unter Zugrundelegung einer auf Konzessionsdauer berechneten gleichmäßigen Amortisationsquote.

2. Die Verwendungen auf Nebengeschäfte.

3. Die verfügbaren Mittel, mit Ausschluß der Materialvorräte (Kassa, Wechsel, Bankguthaben, entbehrliche Liegenschaften und ähnliches.)

III. An der auf Grund des ursprünglichen Anlagekapitals festzusetzenden Entschädigung dürfen weder Amortisationen, die die Gesellschaft am ursprünglichen Anlagekapital gemacht hat, noch auch der Erneuerungsfonds als solcher in Abzug gebracht werden.

IV. Das „ursprüngliche Anlagekapital“ ist auf den Zeitpunkt des Überganges der Bahn an den Bund festzustellen.“

II. Bezüglich des Erneuerungsfonds.

Die in Ziff. II des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar l. J. enthaltenen Bestimmungen seien zu streichen und dagegen zu erkennen: „Die Art. 11—14 des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 sind für die Berechnung des konzeffionsgemäßen Rückkaufspreises nicht anwendbar. Der Erneuerungsfonds kann beim Rückkauf nur in Betracht kommen, soweit es sich um konzeffionsgemäße Abzüge handelt.“

III. Bezüglich des Reinertrages.

„Für die Berechnung des konzeffionsgemäßen Reinertrages sollen folgende Grundsätze als maßgebend erklärt werden:

Als Einnahmen fallen in Betracht:

1. Die Betriebseinnahmen in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft (mit Einschluß der Nettoanteile an den Betriebsergebnissen der Gemeinschaftsbahnen);
2. Die Zwischenzinsen auf den monatlichen Betriebsüberschüssen;
3. Die Kursgewinne, die auf den Betriebseinnahmen oder -Ausgaben des Jahres gemacht wurden;
4. Die Betriebssubventionen für besondere Zwecke (mit Einschluß derjenigen für den Betrieb ganzer Linien);
5. Sonstige, das Transportgeschäft betreffende Einnahmen.

Als Ausgaben fallen in Betracht:

1. Die Betriebsausgaben in den Jahresrechnungen der Gesellschaft, mit Einschluß der Verzinsung der konsolidierten Anleihen und der Subventionen, wogegen die betreffenden Schuldkapitalien beim Rückkauf ohne Anrechnung auf die Rückkaufentschädigung auf den Bund übergehen;
2. Die Abschreibungen von Anlagen und Einrichtungen, die während der zehnjährigen Epoche untergegangen sind;

Sollten entgegen diesem Antrag auch die Subventionen an Brücken und an Straßen, obwohl sie in einer früheren Zeit beschlossen worden und obwohl sie den Reinertrag nicht beschlagen, sondern die Anlagen, hier mitgerechnet werden, so wäre nur die jährliche Amortisationsquote einzustellen, die es im Verhältnis zur ganzen Konzeffionsdauer auf das einzelne Jahr der Epoche trifft;

3. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, die das Transportgeschäft betreffen, insbesondere: außerordentliche Beiträge an die

Hilfskasse, die für die zehnjährige Periode nachzuleisten sind; Gratifikationen an das Personal; Nachtragszahlungen und Rückvergütungen für Mitbenützung von Bahnanlagen; aber nicht dazu gehören die Ausgaben für freiwillige, gegenseitige Haftpflichtversicherung;

4. Kursverluste auf Betriebseinnahmen oder -Ausgaben.

Nicht in Betracht fallen für die Einnahmen und für die Ausgaben: Alle unter I und II hievor nicht erwähnten Rubriken; so namentlich nicht die Einlagen und „Ergänzungszuschüsse“ in den Erneuerungsfonds und andere Spezialfonds und die Entnahmen daraus, die Einnahmen aus der Gotthardsubvention (wobei es die Meinung hat, daß falls der Bund diese übernehmen will, er die Gesellschaft dafür besonders entschädige); die Erträgnisse der verfügbaren Liegenschaften und Abzüge wegen solcher; die staatlichen Konzeffionsgebühren.

Der durchschnittliche Reinertrag der maßgebenden zehn Jahre ist bei der Nordostbahn, weil ihre Kapitalien sich verändert haben, so zu berechnen, daß für jedes Jahr auf Grund des jeweiligen Kapitalbestandes der prozentuale Reinertrag festgestellt, hieraus der zehnjährige Durchschnitt gesucht, dieser durchschnittliche Prozentsatz auf das am Ende der Periode vorhandene Kapital angewendet und das so erhaltene durchschnittliche Erträgnis des Endkapitals mit 25 multipliziert wird.

Und zwar ist, da die Verzinsung der Obligationenschuld in die Betriebsausgaben gestellt wird (II Ziff. 1 hievor), das Aktienkapital der Gesellschaft zur Grundlage der prozentualen Berechnung zu wählen. Sollte aber das Gericht das System der Einstellung der Obligationenzinse nicht gutheißen, so wären Aktien und Obligationen zusammen — als das Gesamtanlagekapital — der prozentualen Berechnung zu Grunde zu legen.“

IV. Bezüglich der Abzüge an der Rückkaufentschädigung.

a. Das Bundesgericht wolle auf diese Materie im gegenwärtigen Verfahren überhaupt nicht eintreten;

b. Eventuell seien die in Abschnitt IV des Bundesratsbeschlusses formulierten Grundsätze aufzuheben und durch folgende zu ersetzen:

- „1. Unter dem „vollkommen befriedigenden Zustand“ im Sinne

der Konzessionen ist der Zustand zu verstehen, wie er bei normalem Gebrauch und gutem Unterhalt einer gehörig verwalteten Eisenbahnunternehmung vorhanden zu sein pflegt;

2. Die gewöhnliche, normale Abnutzung der Rückkaufsobjekte berechtigt den Bund nicht zu Abzügen;

3. Objekt des Rückkaufs ist die Bahn samt Zugehör in ihrem tatsächlichen Bestande. Abzüge für nicht vorhandene oder unzureichende Anlagen und Einrichtungen sind daher ausgeschlossen;

4. Bei Beurteilung von Abzugsbegehren wegen nicht vollkommen befriedigenden Zustandes sind auch Mehrleistungen der Bahnverwaltung, welche über das dermalige Bedürfnis hinausgehen, in Betracht zu ziehen;

5. Wenn vom Ende der zehnjährigen Periode bis zum Zeitpunkt der Abtretung der Bahn der Baukonto sich erhöht oder vermindert, so ist der Betrag einer Erhöhung der Entschädigungssumme beizufügen, der Betrag einer Verminderung dagegen davon in Abrechnung zu bringen;

An den auf Betriebsrechnung fallenden Teil der Ausgaben für Ergänzungs- und Erweiterungsbauten, welche in der erwähnten Zwischenperiode ausgeführt werden, hat die Bahngesellschaft insofern weit beizutragen, als ihr durch die Baute Unterhaltungs- oder Erneuerungskosten erspart werden oder sonstige Vorteile erwachsen;

6. Der Erneuerungsfonds bleibt Eigentum der Gesellschaft, wogegen diese für die Beseitigung der Mängel haftet, die nach dem oben (unter Ziffer 1) aufgestellten Grundsatz im Zeitpunkt der Übergabe etwa vorhanden sein sollten;

7. Materialvorräte sind im Zeitpunkte der Tradition an den Bund lediglich in der für ununterbrochene Betriebsführung erforderlichen Menge zu übergeben. Ist dagegen der Bestand der Vorräte größer, als die ununterbrochene Betriebsführung es erheischt, so ist für den Mehrbetrag vom Bund Vergütung zu leisten.

Weiter eventuell, d. h. für den Fall, daß das Bundesgericht nicht im Sinn der Anträge der Nordostbahn erkennen würde, solle die Gesellschaft berechtigt sein, gegenüber den Abzügen für sogenannten materiellen Minderwert und für nicht vorhandene Objekte den Mehrwert, den die Bahnanlagen nach dem im Zeitpunkte der Abtretung sich ergebenden Verkehrswert gegenüber dem

auf Baukonto figurierenden Buchwert ergeben, kompensationsweise geltend zu machen."

C. Der schweizerische Bundesrat beantragt in der Antwortschrift, es seien die Begehren der Rekurrentin, soweit sie sich mit dem Bundesratsbeschlusse vom 11. Januar 1898 im Widerspruch befinden, als unbegründet abzuweisen, und es seien die in dem genannten Bundesratsbeschlusse für die Berechnung des konzessionsgemäßen Reinertrages und des Anlagekapitals der Nordostbahn aufgestellten Grundsätze ihrem ganzen Umfange nach zu bestätigen, unter Kostenfolge für die Rekurrentin. Eventuell: Wenn wider Erwarten die vom Bundesrate aufgestellten Grundsätze in der einen oder andern Richtung nicht bestätigt werden sollten, so sei im Sinne der für diesen Fall in den Ausführungen der Antwort gestellten Eventualanträge zu erkennen. Solche Eventualanträge sind gestellt:

a. Bezüglich der Behandlung der Kosten für Verbesserung und Verstärkung des Oberbaues: Sofern eine Erhöhung des Baukontos wegen der im Laufe der Zeit eingetretenen Verbesserungen der Oberbauanlage zulässig erklärt würde, so wären dafür eventuell die ursprünglichen Oberbauanlagekosten in der Baurechnung abzuschreiben.

b. Bezüglich der Reinertragsberechnung: Wenn das Bundesgericht hierüber von den Ansichten des Bundesrates abweichen und finden sollte, daß bei der Reinertragsberechnung noch andere Posten, als die im Bundesratsbeschlusse aufgeführten, zu berücksichtigen seien, so wäre eine grundsätzliche Abänderung des Bundesratsbeschlusses vorzunehmen und es wären eventuell der Reinertragsrechnung folgende weitere Posten beizufügen:

a. Einnahmen:

1. Der Ertrag der verfügbaren Kapitalien;
2. Kursgewinne und Provisionen;
3. Zuschüsse aus den Spezialfonds.

b. Ausgaben:

1. Kursverluste, Finanzunkosten und Provisionen;
2. Einlagen in die Spezialfonds;
3. Tilgung alter Verluste, welche während der zehnjährigen für den Rücklauf maßgebenden Periode effektiv abgeschrieben wor-

den sind, ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt des Entstehungsgrundes der Abschreibung;

4. Sämtliche Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, mit Inbegriff der außerordentlichen Beiträge an die Hilfskasse zur Deckung des vor der zehnjährigen Periode entstandenen versicherungstechnischen Defizits.

Eventuell werde die Einstellung aller dieser Posten in die Reinertragsrechnung ausdrücklich beantragt, wogegen denn auch sämtliche Aktiven der Bahngesellschaft beim Rücklauf an den Bund überzugehen hätten.

Endlich werde für den Fall, daß wider Erwarten der Bund pflichtig erklärt würde, die bestehenden Anleihen zu übernehmen, beantragt, es sei festzustellen, daß bei den Anleihen, welche zu mehr als $3\frac{1}{2}\%$ zu verzinsen sind, ein entsprechender Abzug von der Rückkaufschädigung zu machen sei, und zwar in dem Sinne, daß die Differenz zwischen $3\frac{1}{2}\%$ und dem höhern Zinsfuß zu kapitalisieren und in Abzug zu bringen wäre, sowie ferner, daß Anleihen, welche nach Ablauf der zehnjährigen Rechnungsperiode aufgenommen werden sollten, unter allen Umständen von der Übernahme ausgeschlossen seien.

D. In Replik und Duplik halten die Parteien an ihren Anträgen fest.

E. Nachdem das Urteil des Bundesgerichtes vom 18./21. Januar 1899 betreffend Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages und Anlagekapitals der Schweizerischen Centralbahn* gefällt und zugestellt worden war, setzte der Instruktionsrichter den Parteien eine Frist an zur Erklärung, ob und inwieweit sie die ursprünglich gestellten Rechtsbegehren aufrecht erhalten, oder als durch jenes Urteil erledigt betrachten. Die Parteien haben hierauf ihre Erklärungen abgegeben; das Resultat derselben ist, wie beidseitig anerkannt wird, gegenüber dem Bundesratsbeschlusse vom 11. Januar 1898, folgendes:

Abchnitt I. Anlagekapital.

Ziffer 2 Satz 2 betreffend den Bestand der Materialvorräte bei Übergabe der Bahn fällt für das gegenwärtige Verfahren weg.

* Siehe oben Nr. 28, S. 195 ff.

Im übrigen halten beide Parteien ihre Anträge aufrecht.

Man ist einverstanden, daß die Gotthardbahnsubvention kein konzessionsmäßiges Objekt des Rücklaufes bildet und mithin nicht zum Anlagekapital gehört im Sinne der Urteils motive, Seite 53 ff.*

Abchnitt II. Erneuerungsfonds

fällt dahin; dagegen hält die Nordostbahn an ihrem Antrage (Seite 73 der Rekurschrift) fest, daß der Erneuerungsfonds beim Rücklauf nur in Betracht kommen könne, soweit es sich um konzessionsgemäße Abzüge handelt.

Abchnitt III. Reinertrag.

Zu Satz 2 hält die Nordostbahn an ihrem Antrag auf Seite 82, IV der Rekurschrift betreffend Berechnung des zehnjährigen durchschnittlichen Reinertrages fest.

a. Betriebseinnahmen.

Ziffer 1. Erhält die im Urteilsdispositiv II a in Sachen der Schweizerischen Centralbahn gegen den Bund enthaltene Fassung.

Ziffer 2 fällt weg. Die Nordostbahn wünscht dagegen, daß der Vormerk auf Seite 55** der Motive des Urteils in Sachen Schweizerische Centralbahn gegen den Bund ins Urteilsdispositiv aufgenommen werde.

Ziffer 3. Die Nordostbahn hält an ihrem Antrag auf Streichung dieser Ziffer fest.

Ziffer 4. Die Nordostbahn hält an dem beantragten Zusatz fest: „mit Einschluß derjenigen für den Betrieb ganzer Linien.“

Ziffer 5. Der Zusatz im Urteilsdispositiv I c 4 („mit Inbegriff solcher, welche erst nachträglich zur Verrechnung gelangen“) wird von der Nordostbahn auch für sich in Anspruch genommen.

Sodann gehen die Parteien mit der Beifügung zweier neuer Ziffern einig:

6. Die Zinsen auf den monatlichen Betriebsüberschüssen bis Ende des Jahres, unter Abrechnung der Zinsen von Vorschüssen, welche etwa die Gewinn- und Verlustrechnung gemacht haben sollte (Urteilsdispositiv I c 1).

7. Kursgewinne auf fremden Valuten, soweit sie sich bei Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben ergeben haben (Urteilsdispositiv II b).

* Siehe oben S. 246 ff. — ** Siehe oben S. 247 f.

Ferner beantragt die Nordostbahn Aufnahme einer Bestimmung, wonach die jährliche Vergütung der Schweizerischen Centralbahn an die Nordostbahn für die Abtretung der Linie Zofingen-Suhr-Marau unter die Betriebseinnahmen eingestellt werde.

b. Betriebsausgaben.

Ziffer 1. Erhält die im Urteilsdispositiv II a enthaltene Fassung.

Sodann hält die Nordostbahn an ihrem Zusatzantrage (Seite 81 der Rekurschrift) fest:

„Mit Einschluß der Verzinsung der konsolidierten Anleihen und der Subventionen, wogegen die betreffenden Schuldkapitalien beim Rückkauf ohne Anrechnung auf die Rückkaufentschädigung auf den Bund übergehen.“

Ziffer 2. Die Nordostbahn hält an ihrem Antrag auf Streichung dieser Ziffer fest.

Ziffer 3 fällt weg.

Ziffer 4. Streichung der Schlußworte: „Beiträge an Straßen, Brücken und dergleichen,“ und Ersetzung durch: „Beiträge zum Unterhalt von Straßen, Brücken u. dgl. soweit sie im Interesse des Bahnbetriebes erfolgen“ (Urteilsdispositiv I 3 c).

Demgemäß beantragt die Nordostbahn, es sei ausdrücklich zu konstatieren, daß ihr Beitrag von 50,000 Fr. an die Erstellungskosten der MAREBRÜCKE bei DÖTTINGEN (Rekurschrift, Seite 97 IV) zum Anlagekapital gehöre.

Ferner hält die Nordostbahn an ihrem Antrag auf Streichung der Verwendungen für „technische Vorstudien“ fest, da der Posten zum Anlagekapital gehöre.

Ziffer 5. Nicht bestritten.

Als neue Ziffer kommt hinzu:

6. Kursverluste auf fremden Valuten, soweit sie sich bei Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben ergeben haben (Urteilsdispositiv II b).

Dagegen fallen für den konzessionsgemäßen Reinertrag nicht in Betracht:

a. Einnahmen.

Ziffer 1. Nicht bestritten.

Ziffer 2. Bekommt folgende Fassung (s. oben III, a 6): „Der

Ertrag der verfügbaren Kapitalien, mit Ausschluß der Zinsen auf den monatlichen Betriebsüberschüssen bis Ende des Jahres.“

Ziffer 3. Bekommt folgende Fassung (s. oben III a 7): „Kursgewinne mit Ausschluß solcher auf fremden Valuten, soweit sie sich bei Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben ergeben haben, und Provisionen.“

Ziffer 4. Nicht bestritten.

Ziffer 5. Die Nordostbahn wiederholt ihren Antrag auf Streichung bezüglich „Ausschluß des Erneuerungsfonds.“

Ziffern 6, 7 und 8. Nicht bestritten.

b. Ausgaben.

Ziffer 1. Nicht bestritten.

Ziffer 2. Bekommt folgende Fassung: „Kursverluste mit Ausschluß solcher auf fremden Valuten, soweit sie sich bei Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben ergeben haben, Finanzkosten und Provisionen“ (Urteilsdispositiv II b, siehe oben III b 6).

Ziffer 3. Die Nordostbahn wiederholt ihren Antrag auf Streichung.

Ziffer 4. Die Nordostbahn hält fest an ihrem Antrag auf Streichung bezüglich „Ausschluß des Erneuerungsfonds.“

Ziffern 5—9. Nicht bestritten.

Abchnitt IV. Abzüge von der Rückkaufentschädigung.
Fällt nicht in das gegenwärtige Verfahren.

F. An dem vom Instruktionsrichter angeordneten Rechtstage haben die Parteien über einzelne bestrittene Punkte weitere Erklärungen abgegeben:

1. Sie erklärten sich damit einverstanden, daß in Abschnitt I (Anlagekapital) des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar 1898, Ziff. 1 nach den Worten „und Objekte“ beigefügt werde: „sowohl des eigenen Netzes der Nordostbahn als ihrer Anteile an den Gemeinschaftsbahnen.“

2. Ferner erklärten sie sich damit einverstanden, daß Satz 2 dieses Abschnittes, den Bestand der Materialvorräte anbelangend, sowie Abschnitt IV (Abzüge von der Rückkaufentschädigung) für das gegenwärtige Verfahren nicht in Betracht falle, und daß ferner der im Urteilsdispositiv I c 4 in Sachen der Schweizerischen Centralbahn gegen Bund enthaltene Zusatz zu Ziffer 5 der

Betriebseinnahmen („mit Inbegriff solcher, welche erst nachträglich zur Verrechnung kommen“) als selbstverständlich nicht aufgenommen zu werden brauche, ebensowenig wie ein entsprechender Zusatz bei den Betriebsausgaben.

3. Die Vertreter der Nordostbahn erklärten sich mit dem Schlußsatz in Abschnitt I (Anlagekapital) des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar 1898: „Nicht zum Anlagekapital im Sinne der Konzessionen gehören u. s. f.“ einverstanden, mit Ausnahme des Passus: „zu amortisierende Verwendungen.“

4. Zu den Rekursanträgen betreffend das Anlagekapital erklärten die Vertreter des Bundesrates:

ad 1 cc. Der Bundesrat gebe den Zusatz: „auch für größere Ergänzungsbauten“ im Sinne des Art. 5 des Rechnungsgesetzes zu;

ad 1 ff. gebe er zu, daß, soweit es sich um Ergänzungs- und Neuanlagen im Sinne von Art. 5 des Rechnungsgesetzes handle, diese zum Anlagekapital gehören; soweit es sich nicht um solche Anlagen handle, werde der Antrag der Rekurrentin bestritten.

5. Zu dem von der Nordostbahn gestellten Antrag, daß Konzessionsgebühren nicht zu den Betriebsausgaben gerechnet werden sollen, bemerkten die Vertreter des Bundesrates, dieser habe das gegenteilige Begehren gestellt, und beharre auf demselben.

Sodann sprachen sich die Parteien noch näher über den von der Nordostbahn beantragten Zusatz zu Ziff. 4 der Betriebseinnahmen (mit Einschluß derjenigen für den Betrieb ganzer Linien) aus, sowie über den Antrag der Nordostbahn betreffend Aufnahme einer Bestimmung, wonach die jährliche Vergütung der Schweizerischen Centralbahn an die Nordostbahn für die Abtretung der Linie Aarau-Suhr-Zofingen unter die Betriebseinnahmen eingestellt werde. Die Vertreter des Bundesrates beantragten Abweisung beider Anträge, während die Nordostbahn darauf beharrte.

G. Mit dem Antrag der Rekurrentin bezüglich der jährlichen Vergütung für die Abtretung der Linie Aarau-Suhr-Zofingen befaßten sich sodann noch eine weitere Eingabe der Rekurrentin vom 5. Juni und des Rekursbeklagten vom 10. Juni 1899.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Ein großer Teil der Rechtsfragen, welche bei der Entscheidung über den vorliegenden Rekurs zu lösen sind, erledigt sich durch den Hinweis auf das bundesgerichtliche Urteil vom 18./21. Januar d. J. in Sachen der Schweizerischen Centralbahngesellschaft gegen den Bund betreffend Feststellung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrags und Anlagekapitals der Schweizerischen Centralbahn*. Denn der Bundesratsbeschuß, gegen den sich der Rekurs der Nordostbahn richtet, stimmt inhaltlich (abgesehen von einem einzigen, den vorliegenden Rekurs nicht berührenden Posten der Reinertragsrechnung — die jährliche Vergütung der Schweizerischen Centralbahn an die Nordostbahn für die Abtretung der Linie Zofingen-Suhr-Aarau betreffend —) genau überein mit demjenigen, welcher den Gegenstand des vom Bundesgericht entschiedenen Rekurses der Schweizerischen Centralbahn bildete. Wie die beiden Bundesratsbeschlüsse in Anwendung der nämlichen Gesetzesbestimmung (Art. 20 Abs. 3 des Bundesgef. über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896) erlassen worden sind, so handelt es sich bei beiden Rekursen auch um das gleiche Rechtsmittel, und es treffen daher, was die Kompetenz des Bundesgerichts anbelangt, die grundsätzlichen Ausführungen in dem citierten Urteil vom 18./21. Januar 1899 ohne weiteres auch auf den vorliegenden Fall zu. Eine Verschiedenheit besteht nur insofern, als hier die Gründe, aus welchen das Bundesgericht beim Rekurse der Schweizerischen Centralbahn auf die Festsetzung der Grundsätze zur Berechnung des konzessionsmäßigen Anlagekapitals zur Zeit nicht eingetreten ist, nicht bestehen, so daß sich die Entscheidung im vorliegenden Fall, in Abweichung von dem Urteil in Sachen der Schweizerischen Centralbahn, auch auf diesen Abschnitt des bundesrätlichen Beschlusses zu erstrecken hat. Dagegen sind auch hier alle Fragen, welche die Abzüge von der Rückkaufsentschädigung beschlagen, dem in Art. 21 des Rechnungsgesetzes von 1896 bezeichneten späteren Verfahren vorzubehalten.

2. Erledigt durch das bundesgerichtliche Urteil vom 18./21.

* Siehe Nr. 28, S. 193 ff.

Januar d. J. ist sodann, was die materielle Seite der Streitsache angeht, zunächst die Frage nach den Rechtsquellen, aus denen die Entscheidung über die hier festzustellenden Grundsätze zu schöpfen ist. In jenem Urteil hat sich das Bundesgericht auf den Standpunkt gestellt, daß das Rechnungsgesetz vom Jahre 1896 den Konzessionen nicht derogiere, und an diesem Standpunkt ist festzuhalten. Demgemäß bilden einzig die Konzessionen die Basis für die Entscheidung der vorliegenden Streitsache.

3. Nun sehen die Konzessionen der Nordostbahn bis zum Jahr 1888, wie diejenigen der Centralbahn, die Berechnung der Entschädigung für den Rückkauf vor Ablauf der Konzessionsdauer alternativ nach dem Reinertrag oder dem Anlagekapital vor. Die Entschädigung, welche der Bund als Käufer zu bezahlen hat, soll nach dem durchschnittlichen Reinertrag derjenigen 10 Jahre berechnet werden, die dem Zeitpunkte, in welchem er den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; sie soll aber in keinem Falle weniger als das „ursprüngliche Anlagekapital“ betragen.

In Anlehnung an die im Bundesratsbeschuß vom 11. Januar 1898 und sodann auch in den Parteischriften befolgte Reihenfolge sind in erster Linie die Grundsätze für die Berechnung der Rückkaufentschädigung nach dem Anlagekapital festzustellen.

Die Konzessionen sprechen sich darüber nicht näher aus, was unter dem Anlagekapital, das als Basis für die Berechnung der Rückkaufssumme dienen soll, zu verstehen sei. Ebenso fehlt eine allgemein gültige Begriffsbestimmung in der Wissenschaft, auf die in Ermangelung einer nähern Umschreibung im Gesetze abgestellt werden könnte. An sich kann der Ausdruck Anlagekapital zweierlei bedeuten: einmal den Inbegriff der Vermögenswerte, welcher in den Anlagen einer wirtschaftlichen Unternehmung verkörpert ist, das Kapital, welches diese Objekte vermöge ihrer Beschaffenheit und Ertragsfähigkeit repräsentieren (objektiver Wert); dann aber auch den Inbegriff der Vermögenswerte, welche zum Zwecke der Herstellung bezw. Anschaffung dieser Objekte aufgewendet, angelegt, worden sind. Es besteht nun unter den Parteien kein Streit, und kann in der That nicht zweifelhaft sein, daß die Konzessionen den Ausdruck Anlagekapital im letzteren Sinne verwenden, daß sie darunter also nicht sowohl das Kapital ver-

stehen, welches thatsächlich in der Bahn verkörpert ist, sondern vielmehr das Geldkapital, welches zur Herstellung der Bahn aufgewendet wurde. In den seit 1872 erteilten Konzessionen ist denn auch der Ausdruck „das ursprüngliche Anlagekapital“ durch die Wendung: „die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen“ ersetzt worden, und die Parteien anerkennen, daß durch diese abweichende Ausdruckweise keine materielle Änderung am Inhalt der Rückkaufbestimmungen bezweckt und bewirkt worden sei. Wenn die Konzessionen nicht vom Anlagekapital schlechthin, sondern vom ursprünglichen Anlagekapital reden, so hat dies, wie der Bundesrat selbst anerkennt, nicht den Sinn, daß bloß die Kosten der ursprünglichen, im Zeitpunkt der Inbetriebsetzung der Bahnlinien vorhandenen Anlagen in Betracht fallen, im Gegensatz zu erst später erstellten; sondern es wird damit der Gegensatz der wirklichen ursprünglichen Anlagekosten zu dem Erstellungskostenpreis zur Zeit der Übernahme durch den Bund hervorgehoben (wie derselbe beim Rückkauf im 99. Jahre zu ermitteln wäre), und betont, daß der Selbstkostenpreis der Rückkaufsobjekte und nicht der Betrag, den die Erstellung dieser Objekte im Zeitpunkt der Übernahme durch den Bund kosten würde, zu vergüten sei. Bei der Feststellung der Grundsätze, nach denen das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen festgesetzt werden soll, handelt es sich somit um die Darlegung der Normen, von denen die Berechnung der Anlagekosten beherrscht wird; es sind die Gesichtspunkte zu bestimmen, von welchen aus zu beurteilen ist, welche Kosten, die bei der Durchführung der Bahnunternehmung überhaupt ergangen sind, zu den Anlagekosten gerechnet werden dürfen.

4. Als begleitend für diese Bestimmung muß nun vor allem die Erwägung Platz greifen, daß die in Art. 20 des Rechnungsgesetzes vorgeschriebene Festsetzung des Anlagekapitals zu dem gleichen Zwecke erfolgt, wie die Festsetzung des konzessionsmäßigen Reinertrages, nämlich zur Ermittlung des Äquivalentes für das Rückkaufsobjekt. Wenn auch die Berechnungsart, nach welcher die dem Bunde obliegende Leistung sich nach der Größe des Anlagekapitals bestimmt, von den Regeln, wie im Verkehr bei Kaufgeschäften Leistung und Gegenleistung gegen einander abge-

wogen zu werden pflegen, abweicht, indem sie zu Gunsten der Bahngesellschaften von dem wirklichen Verkaufswerte des Kaufgegenstandes abieht, so handelt es sich dabei grundsätzlich gleichwohl um die Ermittlung eines Äquivalents für die Überlassung des Rückkaufsgegenstandes. Wie die Festsetzung des konzessionsmäßigen Reinertrages die Aufstellung einer Sonderbilanz erfordert, welche nur diejenigen Faktoren umfaßt, die sich auf den Betrieb der dem Rückkauf unterliegenden Linien beziehen, und welche alle übrigen, die Verfolgung des Gesellschaftszweckes betreffenden Geschäftsvorgänge ausschließt (s. Urteil des Bundesgerichts in Sachen der Schweizerischen Centralbahn gegen den Bund vom 18./21. Januar 1899 Erw. 2), so ist demnach auch hier von den persönlichen Schuldverhältnissen des Bahneigentümers gänzlich abzusehen, und zur Ermittlung der Anlagelkosten eine Sonderrechnung aufzustellen, bei welcher alle Geschäftsvorgänge, welche die Finanzverhältnisse der Bahngesellschaft im allgemeinen betreffen, außer Betracht fallen.

5. Hievon ausgegangen können nun diejenigen Aufwendungen, welche die Rekurrentin unter dem Begriff „Anlagelkosten im weiteren Sinne“ zusammengefaßt hat, zum Teil gar nicht, und zum Teil nur bedingt als Anlagekapital im Sinne der Konzessionen angesehen werden. Als nicht zum Anlagekapital gehörend erscheinen ohne weiteres die von der Rekurrentin angeführten Geldbeschaffungskosten bei Emissionen von Aktien und Anleihen, und die Kursverluste auf Anleihen. Denn diese Kosten und Verluste betreffen lediglich die zufälligen Vermögensverhältnisse des Inhabers der Bahn; sie beruhen darauf, daß dieser zur Erreichung des Gesellschaftszweckes fremdes Kapital in Anspruch nimmt, also auf einer Thatsache, die nach dem Gesagten für die Bemessung der Rückkaufentschädigung vollständig irrelevant ist. Inwieweit die Ausgaben, welche die Rekurrentin unter dem Titel „Gründungskosten“ aufführt, als Anlagelkosten zu betrachten seien, hängt von den Umständen des einzelnen Falles ab. Sie können als Bestandteil des Anlagekapitals erscheinen, insofern nicht von vorneherein ausgeschlossen ist, daß sie für die Ermöglichung der Bahnbaute notwendig gewesen seien, oder bei derselben nützliche Verwendung gefunden haben. Soweit diese Vor-

aussetzung zutrifft, gehören sie zu dem Anlagekapital; soweit sie dagegen nicht zutrifft, handelt es sich um Auslagen, welche lediglich die persönlichen Vermögensverhältnisse der Bahngesellschaft angehen und daher für die Festsetzung der Rückkaufentschädigung nicht in Betracht fallen können.

6. Ist nach dem Vorstehenden davon auszugehen, daß zum Anlagekapital im Sinne der Konzessionen nur diejenigen Aufwendungen und Ausgaben gerechnet werden können, welche zur Herstellung der Bahn samt Zubehörenden bzw. deren Anschaffung erfolgen, nicht aber auch diejenigen, welche dazu gemacht werden, um das hierfür erforderliche Kapital beizubringen, so wäre es dagegen nicht gerechtfertigt, einen prinzipiellen Unterschied zwischen den Verwendungen und Auslagen zu machen, welche speziell für die Herstellung der Bahnanlage samt Zubehörenden darstellenden körperlichen Objekte stattfinden, und denjenigen, welche die Bahnbaute neben der eigentlichen Bauhätigkeit für jeden Inhaber der Natur der Sache nach mit sich bringt. Vielmehr gehören zum Anlagekapital alle Aufwendungen, die der Inhaber der Bahn, mit welchem der Bund das Rückkaufsgeschäft abschließt, auf das Kaufsobjekt zum Zwecke der Erstellung und Anschaffung und überhaupt im Interesse desselben gemacht hat. Unter das Anlagekapital fallen demnach unzweifelhaft auch die Bauzinsen; denn dieselben gehören zu den Aufwendungen, die die Erstellung der Bahnbaute mit sich bringt und die unabhängig sind von den zufälligen Vermögensverhältnissen des Eigentümers der Bahn, sondern zu den normalen Ausgaben jeder Herstellung einer Bahnanlage gehören. Die Einbeziehung der Bauzinsen unter das Anlagekapital ist denn auch vom Bundesrat grundsätzlich nicht bestritten. Derselbe macht gegenüber dem Antrag der Rekurrentin (Rekursantrag betr. Anlagekapital 1 cc), die Bauzinsen unter das Anlagekapital aufzunehmen, lediglich einen Vorbehalt mit Bezug auf die Frage, was unter den Ergänzungsarbeiten, für welche sie ebenfalls zu berechnen sind, verstanden werden dürfe (s. darüber unten Erwägung 9). Ebenso anerkennt der Bundesrat mit Recht, daß zum Anlagekapital gehören: „Organisations- und Verwaltungskosten, sowie technische und administrative Bauleitungskosten, welche mit

der Anlage der Bahn und der Einrichtung zum Betriebe, sowie mit spätern Erweiterungsbauten im Zusammenhang stehen," und bestreitet den diesbezüglichen Rekursantrag (Anlagekapital: 1 bb) nur insoweit, als er sich auf solche Organisations-, Verwaltungs- und Bauleitungsarbeiten bezieht, die nach der Betriebsöffnung einer Bahn bei Ergänzungs- und Neubauten vorgenommen werden, und für welche keine eigentlichen Auslagen erwachsen. Den letztern Punkt betreffend macht er geltend, wenn diese Berrichtungen von Beamten und Angestellten besorgt werden, welche so wie so für andere Funktionen da seien, ohne daß weiteres Hülfspersonal dafür nötig werde, oder daß überhaupt mehr Gehalte ausbezahlt werden müssen, als dies ohnehin der Fall wäre, so werden eben die Selbstkosten des betreffenden Objektes durch diese Berrichtungen nicht erhöht, und es könne daher aus diesem Grunde eine entsprechende Belastung des Baukontos nicht stattfinden, auch wenn an und für sich die betreffende Leistung einen Kapitalwert repräsentiere. Hierauf kann jedoch nicht abgestellt werden. Eine Verwendung auf die Erstellung und Einrichtung der Bahn ist nicht bloß insoweit vorhanden, als dafür bares Geld ausgelegt wird, es kann darunter auch eine Arbeitsleistung verstanden werden, für welche der Unternehmer keine besonderen Auslagen zu machen hat. Wenn der Unternehmer Arbeiten zur Herstellung und Einrichtung der Bahnanlage durch Arbeitskräfte vornehmen läßt, die er ohnehin zur Verfügung hat, so dürfen diese Verwendungen grundsätzlich nicht anders behandelt werden als diejenigen, die ihm eine besondere Ausgabe verursachen, und es ist deshalb da, wo die genannten nach der Betriebsöffnung stattgefundenen Ergänzungs- und Neubauten von dem schon vorhandenen Dienstpersonal ausgeführt werden, ein verhältnismäßiger Anteil der Dienstkosten auf Baurechnung zu nehmen.

7. Auch die Leistungen, welche die Gesellschaft gemacht hat, um sich von lästigen Konzessionsbestimmungen zu befreien oder die Bewilligung einer Umänderung zu erhalten, sind nach dem aufgestellten Grundsatz nicht ohne weiteres von der Einbeziehung in das Anlagekapital auszuschließen. Wenn es sich dabei auch nicht um eigentliche Herstellungskosten

der Bahn handelt, so können solche Leistungen immerhin im Interesse der Bahnanlage, z. B. um Ersparnisse auf Bau oder Betrieb derselben zu erzielen, gemacht worden sein, und soweit dies der Fall ist, hat man es mit Aufwendungen zu thun, welche nicht sowohl die finanziellen Verhältnisse des Bahneigentümers im allgemeinen, als speziell das Rückkaufsobjekt angehen und daher bei Berechnung des für dieses zu bestimmenden Kaufpreises in Anschlag gebracht werden müssen. Der Rekursantrag Ziff. 1 aa (das Anlagekapital betreffend), daß auf Baukonto genommen werden: „Leistungen, welche die Gesellschaft gemacht hat, um sich von lästigen Konzessionsbestimmungen zu befreien oder die Bewilligung einer Traceänderung zu erhalten," ist demnach in dem Sinne gutzuheißen, daß derartige Auslagen zu den Anlagekosten zu zählen sind, soweit sie im Interesse der Bahnanlage erfolgen.

8. Aus dem Begriff des Anlagekapitals als Inbegriff der Aufwendungen auf das Rückkaufsobjekt folgt ferner, daß zu demselben nicht gezählt werden kann der Bauwert untergegangener oder beseitigter Bahnanlagen. Auch die Nordostbahn will den Bauwert solcher beim Rückkauf nicht mehr vorhandener und daher dem Rückkaufsgeschäft nicht unterliegender Objekte nicht schlechthin als mitbestimmend für die Höhe der Rückkaufsentschädigung betrachtet wissen, sondern nur soweit die Beseitigung durch vermehrte Verkehrsbedürfnisse veranlaßt worden ist. Diese Unterscheidung ist jedoch rein willkürlich: wenn ausnahmsweise das Interesse der Bahnanlage als eines Mittels zur Ausführung des Transportgewerbes nicht nur die Erstellung neuer oder Erweiterung bestehender Einrichtungen, sondern die Beseitigung einer früher einmal erstellten Anlage erfordert hat, so könnte dieser Umstand höchstens dazu führen, die Kosten der Beseitigung, soweit sie thatsächlich den Wert der Bahn erhöht hat, dem Anlagekapital zuzuschreiben, nicht aber die Kosten der ehemaligen Erstellung. Auch da, wo ehemalige Anlagen infolge vermehrter Verkehrsbedürfnisse beseitigt worden sind, ist somit die Situation mit Rücksicht auf die Bemessung von Leistung und Gegenleistung beim Rückkauf dieselbe, wie wenn gewisse Anlagen, die der Eigentümer der Bahn einmal erstellt hat, aus irgend welchen andern

Gründen nicht mehr vorhanden sind, und deshalb nicht Gegenstand des Rückkaufs bilden können. Steht daher fest, daß unter dem nach den Konzessionsbestimmungen zu vergütenden Anlagekapital nur solche Aufwendungen zu verstehen sind, welche auf das Rückkaufsobjekt gemacht worden sind, so kann der Bauwert untergegangener Anlagen unter keinen Umständen diesem Anlagekapital zugezählt werden.

Übrigens ergibt sich die Unhaltbarkeit des Standpunktes der Rekurrentin auch daraus, daß unter dem nach den Konzessionen zu vergütenden Anlagekapital, wie sie selbst anerkennt, „die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen“ zu verstehen sind, womit unzweideutig die Rücksichtnahme auf Anlagen, welche zur Zeit des Rückkaufs nicht mehr bestehen, ausgeschlossen, und die von der Rekurrentin vertretene Ansicht widerlegt ist, daß bei der Festsetzung des Anlagekapitals verschiedene Epochen in der Lebensdauer der Bahn kumulativ berücksichtigt werden können.

Irrtümlich wäre es dagegen allerdings, aus dem bezeichneten Begriff des Anlagekapitals folgern zu wollen, daß überhaupt nur Aufwendungen auf solche Anlagen in Betracht kommen können, an welchen die Gesellschaft juristisches Eigentum erworben hat. Die Nordostbahn macht geltend, sie habe an die Errichtung von Brücken, Straßen, Nebenbahnen u. dgl. Subventionen à fonds perdu geleistet, und sei auch heute noch zu andern solchen Subventionen bedingt verpflichtet; sie verlangt, daß die schon geleisteten Subventionen dieser Art zum Anlagekapital gerechnet werden, und daß der Bund auch für die Aufwendungen, welche in Erfüllung oder zur Ablösung der noch bestehenden Subventionsverpflichtungen gemacht werden müssen, Ersatz leiste, oder daß er bei Übernahme der Bahn auch diese Verpflichtungen mit übernehme. Wie das Bundesgericht in seiner Entscheidung in Sachen der Schweizerischen Centralbahn gegen den Bund vom 18./21. Januar 1899 ausgeführt hat, können solche Beiträge von den Bahngesellschaften aus verschiedenen Beweggründen geleistet werden, entweder aus reiner Freigebigkeit, oder im Interesse der allgemeinen Finanzverwaltung, oder auch speziell im Interesse des Bahnbetriebes, z. B. als Ersatz für eigene Einrichtungen,

die derselbe sonst erheischen würde. Trifft der letztere Fall zu, so charakterisieren sich die daherigen Leistungen der Gesellschaft als nützliche Aufwendungen für die eigene Bahnanlage, also als Aufwendungen, die im Interesse des Rückkaufsobjektes stattfinden, und müssen deshalb auch bei der Bestimmung des Kaufpreises für das letztere in Betracht fallen. Entscheidend ist, ob die betreffenden Aufwendungen zur Herstellung von Objekten erfolgten, welche, wenn sie im Eigentum des Bahnhabers ständen, als Bahnanlagen zu betrachten wären; dienen sie in dauernder Weise den Interessen der Bahn, so ist es gleichgültig, ob jene Objekte auch rechtlich, als Eigentum des Inhabers der Bahn, der Bahnanlage einverleibt werden. Für den Wert eines Vermögensgegenstandes können auch rein thatsächliche Verhältnisse, die mit demselben in keinem besonderen rechtlichen Nexus stehen, bestimmend sein, und der Umstand, daß ein Rechtsanspruch auf den Fortbestand solcher thatsächlichen Verhältnisse nicht besteht, wird namentlich da nicht entscheidend in die Waagschale fallen können, wo schon nach dem allgemeinen Lauf der Dinge auf die Dauer eines einmal geschaffenen faktischen Zustandes gerechnet werden kann. Dies ist aber gerade bei Anlagen, für welche die in Rede stehenden Subventionen gegeben worden, der Fall. Analog dem Entscheide, welchen das Bundesgericht in seinem Urteile vom 18./21. Januar 1899 über die Behandlung dieser Subventionen rücksichtlich der Reinertragsberechnung gefällt hat, ist demnach in Bezug auf das Anlagekapital zu sagen, daß zu diesem Subventionen für Brücken, Straßen, Nebenbahnen u. dgl. (mit Einschluß der diesbezüglichen von der Nordostbahn noch zu erfüllenden Verpflichtungen) insofern gehören, als sie im Interesse der Bahnanlage gemacht, bezw. versprochen worden sind.

9. Bloße Erneuerungskosten bilden keinen Bestandteil des Anlagekapitals, sondern gehören in die Betriebsrechnung, wohl aber sind dem Anlagekapital beizuzählen Aufwendungen für Erweiterung und für wesentliche Verbesserungen der bisherigen Anlagen. Ob nach der Rechnungsführung der Bahnen die betreffenden Verwendungen vom Betriebe bestritten oder auf Baukonto getragen worden seien, kann für die Frage, wie sie anlässlich der Feststellung des konzessionsgemäßen Anlagekapitals zu klassi-

fizieren seien, nicht entscheidend sein. Der Bundesrat anerkennt denn auch, daß die in dem Rekursantrag 1 ff genannten, „vom Betriebe bestrittenen Verwendungen auf Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen“ unter das Anlagekapital fallen, sofern es sich um Ergänzungs- und Neuanlagen im Sinne von Art. 5 des Rechnungsgesetzes handelt. Nach Art. 5 des Rechnungsgesetzes dürfen nach Eröffnung des Betriebes die Kosten der Ergänzungs- und Neuanlagen oder der Anschaffung von Betriebsmaterial dem Baukonto nur belastet werden, wenn dadurch eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen im Interesse des Betriebes erzielt wird. Diese Bestimmung ist innerlich durchaus begründet; denn Ergänzungs- und Umbauten, welche die bestehenden Anlagen nicht vermehren oder nicht wesentlich verbessern, fallen eben ihrer Natur nach unter den Begriff von Aufwendungen für die Unterhaltung der bestehenden Anlagen, und sind deshalb durch den Betrieb zu bestritten. Dies haben die Bahngesellschaften übrigens selbst anerkannt, indem sie in ihrer Eingabe zum Entwurfe des Rechnungsgesetzes von 1883 der in Rede stehenden Bestimmung beipflichteten, und sodann in ihrer Eingabe zum Entwurf von 1895 nicht weiter bestritten. Der Rekursantrag 1 ff ist demnach in dem Sinne gutzuheißen, daß „vom Betrieb bestrittene Verwendungen auf Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen“ zum Anlagekapital gehören, insofern durch dieselben eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen im Interesse des Betriebes erzielt wird. Den gleichen Vorbehalt hat der Bundesrat bezüglich der „Bauzinsen für größere Ergänzungsbauten (Rekursantrag 1 cc)“ gemacht, von welchen bereits oben, Erwägung 6, die Rede war, und es ist auch hier festzustellen, daß Bauzinsen nur für solche Ergänzungsbauten zu verrechnen sind, durch welche eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen im Interesse des Betriebes erzielt wurden.

Einen besondern Streitpunkt bilden die Aufwendungen, welche für eine Verbesserung und Verstärkung des Oberbaues gemacht worden sind. Anschließend an den Hinweis darauf, daß diese Verwendungen nach der von den Bahnen selbst befolgten

Praxis von jeher aus dem Betrieb, bezw. dem Erneuerungsfonds bestritten worden seien, behauptet der Bundesrat, daß die Anlagekosten des derzeitigen Oberbaus, auch wo er objektiv wertvoller sei als der ursprüngliche, den Kosten der ersten Oberbauanlage wesentlich nachstehe. Die Rekurrentin hat diese Thatsache nicht in Abrede gestellt. Aus derselben folgt, daß über die der Baurechnung belasteten Kosten der erstmaligen Erstellung des Oberbaus hinaus die Kosten für die spätere, bei Erneuerungen eingetretene Verbesserung und Verstärkung nicht zum Anlagekapital gerechnet werden können. Wie bereits ausgeführt worden ist, geht es nicht an, verschiedene Epochen der Lebensdauer der Bahnanlage kumulativ in Anschlag zu bringen. Ein und derselbe Bestandteil der gesamten Anlage kann rücksichtlich der Herstellungskosten nur einmal in Betracht fallen. Entweder ist die Vergütung, welche der Bund zu leisten hat, zu berechnen nach den Herstellungskosten der gegenwärtigen Objekte, welche an Stelle der früheren, nunmehr beseitigten, getreten sind, oder nach den Herstellungskosten der früheren, welche bisher an Stelle der nunmehr vorhandenen da waren. Die eine Berechnungsart schließt aber die andere aus. Wenn daher die gegenwärtigen Objekte, welche an die Stelle früherer, beseitigter, getreten sind, in Anschlag zu bringen wären, so müßten die früheren, beseitigten, außer Betracht gelassen werden. Dies will jedoch die Rekurrentin nicht. Sie schließt sich dem eventuellen Antrag des Bundesrates, daß die Herstellungskosten der gegenwärtigen verbesserten Anlagen berechnet, und dafür die ursprünglichen Oberbauanlagekosten in der Baurechnung abgeschrieben werden, nicht an, sondern beharrt darauf, daß die Kosten der ursprünglichen Anlage maßgebend seien, und von diesem Standpunkt aus erscheint das Begehren um Berücksichtigung der durch die Ersatzanlagen bewirkten Verbesserung und Verstärkung des Oberbaus als unbegründet.

10. Der letzte Posten, dessen Einbeziehung in die Baurechnung von der Rekurrentin beantragt wird, betrifft den Fall, wo dem Bund als Rückkäufer nicht der erste Konzessionär, der die Bahn erstellt hat gegenübersteht, sondern ein Rechtsnachfolger desselben, dem die Bahn mit Genehmigung der Bundesversammlung auf Grundlage der ursprüng-

lichen Konzession übertragen worden ist. Die Frage, was unter dem ursprünglichen Anlagekapital im Sinne der Konzessionen zu verstehen sei, stellt sich hier von einer andern Seite dar, als bei den bisherigen Streitpunkten, indem es sich nicht sowohl fragt, welcher Natur die Verwendungen seien, die den Begriff des Anlagekapitals ausmachen, sondern von wem die Verwendungen gemacht sein müssen. Am 18. Februar 1878 ist nämlich vom Schweizerischen Bundesgericht auf das Begehren betreibender Gläubiger die Zwangsliquidation über die Nationalbahngesellschaft ausgesprochen, und es sind infolgedessen die Bahnstrecken versteigert worden. Bei der Steigerung hat die Eidgenössische Bank die Ostsektion erworben (um 3,150,000 Fr.), ihre durch die Steigerung und nachträgliche Vereinbarungen mit dem Bundesrat und Bundesgericht erworbenen Rechte auf diese Bahnstrecke jedoch am 17. Juni 1880 durch Übereinkunft an die Nordostbahn abgetreten, worauf die Zufertigung direkt auf die Nordostbahn stattfand. Die Nordostbahn behauptet nun, zu den von ihr aus der Liquidation der Nationalbahn erworbenen Objekten gehören nicht bloß die Bahnbauten, Grund und Boden und das Betriebsmaterial, sondern das, was dieses zum Rechtsbegriff einer schweizerischen Eisenbahn verbinde und stemple, nämlich die Konzessionen der Nationalbahn. Es seien denn auch der Nordostbahn diese ursprünglichen Konzessionen mit etwelchen, von ihr begehrten unwesentlichen Modifikationen durch Bundesratsbeschluß ausdrücklich übertragen worden; auch die vom Bundesgericht genehmigten Steigerungsbedingungen übertragen ausdrücklich die sämtlichen Konzessionen an die neuen Erwerber. Auf Grund dieser Thatsachen und der geschehenen Bezahlung sei das Eigentum der Nationalbahn auf die Nordostbahn übergegangen und seien die Vorschriften des Art. 33 des Bundesgesetzes über die Zwangsliquidation der Eisenbahnen erfüllt worden, welcher bestimme, daß der Erwerber die Eisenbahn übernehme auf Grundlage der Konzession, welche dem früheren Inhaber gegeben wurde, unter Vorbehalt der Genehmigung u. Wenn nun der Bund die Nationalbahn zurückkaufe, so müsse er auch die für diese erteilte Konzession auslösen, also mindestens das ganze Anlagekapital derselben, d. h. das ganze von dem Rechtsvorfahr der Nordostbahn

veranlagte Kapital, und die seitherigen Verwendungen der letztern zurückbezahlen. Denn speziell für die Berechnung des Rückkaufswertes erworbener Bahnen komme nur das Objekt und nicht die Person des Eigentümers in Betracht. In der Replik bemerkt die Nordostbahn dann noch, durch den Bundesratsbeschluß vom 22. Februar 1898 betreffend die Ankündigung des konzessionsgemäßen Rückkaufs gegenüber der Nordostbahngesellschaft seien die Ausführungen der Rekurschrift über diesen Gegenstand heute nur noch von praktischer Bedeutung für die gekündeten Linien Singen-Winterthur und Emden-Konstanz samt dem Zweiggleise Emmishofen-Kreuzlingen, welche zusammen die sog. Ostsektion der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn bildeten. Bezüglich der ehemaligen, nicht gekündeten Westsektion der Nationalbahn und für Effretikon-Hinwil und Sulgen-Gösgau seien die Ausführungen in Rekurs und Replik als „Rechtsverwahrung“ aufrecht erhalten. Die Rekursbeantwortung anerkennt, daß die prinzipielle Rechtsstellung der Bahnen gegenüber dem Bund beim Rückkauf durch solche Übertragungen von Konzessionen nicht verändert werde. Auch die neuen Konzessionäre seien berechtigt, Ersatz der nachgewiesenen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen zu verlangen. Aber diese nachgewiesenen Anlagekosten können vernünftigerweise nur darin bestehen, was dieser Konzessionär selbst ausgelegt habe, wie ja überhaupt bei allen Konzessionen das Selbstkostenprinzip maßgebend sei.

Dieser letztern Ansicht muß beigetreten werden. Soweit es sich um erworbene Bahnen handelt, ist die Konzessionserteilung an die Rekurrentin überall unter Verweisung auf den Inhalt der ursprünglichen Konzession erfolgt; d. h. die Konzession, welche dem Ersteller der Bahn gegeben worden war, wurde auch gegenüber der Erwerberin als maßgebend erklärt. Diese Konzessionen sehen aber, wie alle übrigen Konzessionen, welche der Nordostbahn erteilt worden sind, den Fall, daß sich der Bund anlässlich des Rückkaufs mit einem andern Rechtssubjekt als dem ursprünglichen Konzessionär auseinanderzusetzen habe, nicht vor. Sie gehen von der Voraussetzung aus, daß die Konzession nur für den ursprünglichen Konzessionär bestimmt sei, wie denn auch nach dem Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen ohne die aus-

drückliche Genehmigung des Bundes weder eine Konzession in ihrer Gesamtheit, noch einzelne in derselben enthaltene Rechte oder Pflichten in irgend welcher Form an einen Dritten übertragen werden dürfen. Im Hinblick auf den ursprünglichen Konzessionär, der dem Bunde gegenüber als Verkäufer auftritt, bedeutet es nun aber offenbar das Gleiche, ob die Konzession bestimme, die Entschädigungssumme dürfe in keinem Falle weniger betragen als das ursprüngliche Anlagekapital, oder ob sie bestimme, das Minimum der Entschädigungssumme bestehe in der Summe, welche der Eigentümer der Bahn, d. h. derjenige, welcher sie an den Bund verkaufen muß, als Anlagekapital aufgewendet habe. Denn es ist ja nicht gedenkbar, daß das Anlagekapital von einem andern Rechtssubjekt beschafft werde, als eben vom Eigentümer. Für den ursprünglichen Eigentümer der Bahn besagt also die Zusicherung der bezeichneten Minimalentschädigung nicht mehr, als was der Bundesrat unter derselben versteht, d. h. daß ihm vergütet werde, was er selbst als Anlagekapital auf das Rückkaufsobjekt verwendet hat. Ganz anders wäre die Tragweite der Zusicherung, daß alles, was thatsächlich auf die Anlagen aufgewendet worden ist, zu vergüten sei, dann, wenn sie einem späteren Erwerber der Bahn gegenüber abgegeben würde. Ihm gegenüber würde sie nicht bloß, wie gegenüber dem ursprünglichen Inhaber, bedeuten, daß er beim Rückkauf mindestens auf seine Kosten kommen werde, sondern er würde in die Lage versetzt, gestützt auf diese Minimalgarantie unter Umständen einen Gewinn zu machen, der für den ursprünglichen Inhaber bei der Berechnung nach dem Anlagekapital absolut ausgeschlossen wäre. Nun kann aber die Aufstellung einer Minimalgarantie, wie sie die Konzessionen vorsehen, doch kaum einen andern Grund haben, als den, daß der Inhaber der Bahn, der sein Eigentum nach einer gewissen Anzahl von Jahren an den Bund abtreten muß, nicht dadurch zu Schaden komme, daß ihm unter Umständen nicht einmal das von ihm aufgewendete Kapital zurückerstattet wird. Nur diese, von einem Billigkeitsgefühl eingegebene Erwägung konnte dazu führen, den Kaufpreis nach den Anschaffungs- bezw. Herstellungskosten zu berechnen, also nach Faktoren, welche sonst nach allgemeiner Erfahrung für den Wert des Kaufgegen-

standes und damit für die Höhe des zu bietenden Äquivalents nicht entscheidend sind, deren einseitige Berücksichtigung vielmehr die Gefahr in sich schließt, den Käufer unverhältnismäßig zu benachteiligen. Ist aber die Bestimmung, daß jedenfalls das ursprüngliche Anlagekapital zu vergüten sei, in diesem Sinne, d. h. als eine lediglich auf Billigkeitsrückichten beruhende Zusicherung an den Konzessionär zu betrachten, daß ihm zum mindesten das auf die Anschaffung bezw. Herstellung des Kaufsobjekts ausgelegte Kapital zurückerstattet werde, so folgt daraus, daß die Nordostbahn auf Grund der Konzession, welche ursprünglich der Nationalbahn erteilt und dann auf sie übertragen worden ist, als Minimalentschädigung auch nicht mehr als die Rückerstattung der von ihr auf die Anschaffung und Herstellung der Bahnanlagen und Einrichtungen ausgelegten Gelder verlangen kann, und daß dagegen dasjenige, was die frühere Inhaberin aufgewendet hat, für die Festsetzung der Minimalentschädigung nicht in Betracht kommt.

Wenn die Nordostbahn erklärt, sie mache den Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen des früheren Eigentümers « *ex jure cesso* » geltend, so beruht dieser Standpunkt auf einer rechtsirrtümlichen Auffassung des Rechtsaktes, durch welchen ihr die Konzession an Stelle des ursprünglichen Konzessionärs erteilt wurde. Völlig unhaltbar ist zunächst die von der Rekurrentin vertretene Ansicht, als ob die Konzession rechtlich als eine „Pertinenz“ der Eisenbahn zu betrachten wäre, so daß mit dem Eigentumserwerb an dem Bahnkörper auch von selbst eine Succession in die durch die Konzession begründeten privatrechtlichen Ansprüche des bisherigen Konzessionärs sich vollzöge. Die Unzulässigkeit dieser Analogie aus dem Sachenrechte erhellt ohne weiteres aus Art. 10 des Eisenbahngesetzes. Diese Gesetzesbestimmung läßt darüber keinen Zweifel, daß der Erwerber einer Eisenbahn durch das privatrechtliche Erwerbsgeschäft, den Kauf, an sich keinerlei konzessionsmäßige Rechte erwirbt, sondern daß es dazu eines besonderen, rechtsbegründenden Aktes bedarf; denn die Konzession ist ein höchst persönliches Recht; der Inhaber kann sie nicht einseitig auf einen andern übertragen, und da er selbst dies nicht kann, so ist auch nicht gedenkbar, daß eine Übertragung derselben mittelst der Zwangs-

vollstreckung in sein Vermögen bewirkt werde. Um an Stelle des früheren Eigentümers der Bahn konzessionsmäßige Rechte auszuüben, bedarf der neue Erwerber vielmehr, wie der ursprüngliche Inhaber, der staatlichen Genehmigung. Es kann also keine Rede davon sein, daß der Rechtstitel, gestützt auf welchen die Nordostbahn die Konzession für den Bau und Betrieb der ehemaligen Nationalbahnlinien besitzt, etwa in dem Steigerungsakte, bezw. in dem auf Grund desselben abgeschlossenen Kaufgeschäfte zwischen der Eidgenössischen Bank und der Nordostbahn zu erblicken wäre. Konzessionärin dieser Linien wurde die Nordostbahn vielmehr einzig durch die Genehmigung, welche die Bundesversammlung jenen privatrechtlichen Rechtsgeschäften, nach Art. 10 des Eisenbahngesetzes, erteilt hat. Erst durch diesen Akt der Staatshoheit erwarb die Nordostbahn konzessionsmäßige Rechte; bis zu dessen Vornahme standen ihr keine solchen zu, mochte immer das auf die Eigentumsübertragung an den Bahnanlagen gerichtete privatrechtliche Rechtsgeschäft an sich völlig in Ordnung sein. Nicht auf einen derivativen, sondern auf einen originären Rechtserwerb stützt sich mithin ihr Besitz der in Frage stehenden Konzession. Damit ist aber der Behauptung der Boden entzogen, daß die Konzession der Nordostbahn ihrer Substanz nach dieselbe sei, wie diejenige, welche ursprünglich der Nationalbahngesellschaft erteilt worden war. Für diese Behauptung bietet der Umstand, daß nicht nur das Eisenbahngesetz, sondern auch der Steigerungsakt von einer „Übertragung der Konzessionen“ spricht, keine genügende Stütze; denn eine Übertragung im Rechtssinne findet eben nicht statt, sondern der Vorgang, der mit dem genannten Ausdruck bezeichnet werden will, ist juristisch betrachtet einfach der, daß das (freiwillige oder unfreiwillige) Aufgeben der konzessionsmäßigen Rechte in der Person des bisherigen Inhabers der Bahn die Möglichkeit und den Anlaß zu einer neuen Verleihung an eine andere Person, den Erwerber der Bahn, bietet, und die kompetente Staatsbehörde diese neue Verleihung nunmehr, in Form der Genehmigung des abgeschlossenen Veräußerungsgeschäftes, vornimmt.

Die Thatsache, daß die Nordostbahn die von ihr erworbene Nationalbahn „auf Grund der Konzession, welche dem früheren

Inhaber gegeben wurde,“ übertragen worden ist, begründete demnach keine Rechtsnachfolge in Ansprüche, die in der Person der Nationalbahngesellschaft entstanden wären und nun in der Person der Nordostbahn fort dauern würden, sondern sie bedeutet lediglich, daß der Nordostbahn eine Konzession gleichen Inhaltes erteilt worden ist, wie s. B. der Nationalbahngesellschaft; m. a. W. daß die gleichen Bestimmungen rücksichtlich der Verleihung der konzessionsmäßigen Rechte gelten, wie sie gegenüber dem früheren Inhaber der Eisenbahn gegolten haben. Die Bestimmungen bezüglich der Entschädigung im Falle des Rückkaufes sind also der Nordostbahn gegenüber inhaltlich dieselben wie diejenigen, welche der Nationalbahn gegenüber festgesetzt worden sind. Und da, wie oben ausgeführt, die Zuzicherung der nach dem Anlagekapital zu berechnenden Minimalentschädigung, wie sie in der ursprünglichen Konzession der Nationalbahn enthalten ist, nur die Rückerstattung der vom Konzessionär selbst gemachten Aufwendungen umfaßt, so hat somit die Nordostbahn durch die „Übertragung“ der in Rede stehenden Konzession auch keinen weitergehenden Anspruch erworben; es war bei der Übertragung der Konzession deshalb auch ein Vorbehalt im Sinne der heutigen Auffassung des Bundesrates nicht notwendig. Der Antrag, daß der Rekurrentin auch das von dem früheren Inhaber aufgewendete Anlagekapital als Rückkaufentschädigung bezahlt werde, muß also abgewiesen werden.

11. In Bezug auf den Antrag der Rekurrentin darüber, was nicht zum Anlagekapital gehöre, herrscht kein Streit. Ebenso ist unbestritten, daß auf den Anlagekosten keine Amortisationen stattfinden. Der Passus im Schlusssatz von Abschnitt I Ziff. 2: „zu amortisierende Verwendungen,“ ist daher zu streichen, und es fällt der eventuelle Rekursantrag zu Ziff. I der Konklusionen der Nordostbahn betr. das Anlagekapital (Rekurs S. 42) als gegenstandslos dahin. Unbestritten ist ferner, daß das „ursprüngliche Anlagekapital“ auf den Zeitpunkt des Übergangs der Bahn an den Bund festzustellen ist, und von selbst versteht sich, daß soweit der vorliegende Entscheid mit dem zwischen dem Bundesrat und der Nordostbahn bei Vereinigung der Bilanz vereinbarten Protokolle vom 8./14. April 1885, und in der Folge auf

Grund des Rechnungsgesetzes stattgefundenen Buchführung im Widerspruch steht, diese Protokolle und die bezeichnete Buchführung für die Ermittlung der Rückkaufentschädigung nach dem Anlagekapital nicht maßgebend sind. Was sodann den Antrag der Rekurrentin betrifft, es dürfe an der auf Grund des ursprünglichen Anlagekapitals festzusetzenden Entschädigung der Erneuerungsfonds nicht in Abzug gebracht werden, so gehört die Entscheidung hierüber in das in Art. 21 des Rechnungsgesetzes vorgezeichnete spätere Verfahren. Das Gleiche gilt bezüglich des sub II gestellten Antrages, daß der Erneuerungsfonds beim Rückkauf nur in Betracht kommen könne, soweit es sich um konzessionsgemäße Abzüge handle. Darüber, daß der Abschnitt II (Erneuerungsfonds) des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar 1898 wegfallen, herrscht heute kein Streit mehr.

12. Die Grundsätze für die Reinertragsberechnung sind in der Hauptsache bereits durch das Urteil in Sachen der Schweizerischen Centralbahn gegen den Bund vom 18./21. Januar 1899 vom Bundesgericht festgestellt worden, und soweit dies geschehen ist, kann hier einfach auf die Erwägungen dieses Urteils verwiesen werden. Es betrifft dies namentlich auch die von der Nordostbahn festgehaltenen Anträge betreffend die zehnjährige Durchschnittsberechnung des Reinertrages, die Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds und die Einlagen in denselben, sowie die Verzinsung der konsolidierten Anleihen und der Subventionen. Einer besonderen Erörterung bedürfen lediglich noch folgende Anträge:

a. Einnahmen:

Zu Ziff. 2 des Bundesratsbeschlusses verlangt die Nordostbahn, daß der Vorbehalt, welchen das Bundesgericht in den Erwägungen des Urteils in Sachen der Centralbahn gegen den Bund betreffend die Gotthardsubvention gemacht hat, nicht nur in die Erwägungen, sondern auch in das Dispositiv aufgenommen werde. Ein besonderes Interesse an diesem Antrag ist jedoch nicht ersichtlich, da der Vorbehalt in den Motiven die gleiche Rechtswirkung ausübt, wie im Dispositiv. Es fehlt somit an jedem zureichenden Grund für eine abweichende Behandlung dieses Punktes gegenüber dem Entscheid in Sachen der Centralbahn, weshalb der Antrag der Nordostbahn abzuweisen ist.

Zu Ziff. 4 des Bundesratsbeschlusses „Betriebssubventionen für besondere Zwecke“ verlangt die Nordostbahn den Zusatz „mit Einschluß derjenigen für den Betrieb ganzer Linien“. In den Rechtschriften ist über die Tragweite dieses Antrages nichts enthalten; erst in ihrer Eingabe vom 20. April 1899 und an dem Rechtstag hat sich die Nordostbahn hierüber näher vernehmen lassen. Danach handelt es sich um einzelne ganz konkrete Thatbestände, deren Tragweite vollständig festzustellen eine weitere Instruktion notwendig wäre. Diese ist im gegenwärtigen Verfahren nicht nachzuholen, sondern dem in Art. 21 des Rechnungsgesetzes vorgesehenen Prozesse vorzubehalten. Das Gleiche gilt von dem erst in der Eingabe vom 20. April 1899 von der Nordostbahn gestellten Antrag, daß die jährliche Vergütung der Centralbahn an die Nordostbahn für Abtretung der Linie Zofingen-Suhr-Aarau in die Einnahmen der Reinertragsrechnung der Nordostbahn einzustellen sei.

b. Ausgaben:

Zu Ziff. 4 des Bundesratsbeschlusses verlangt die Nordostbahn die ausdrückliche Konstatierung, daß der Beitrag von 50,000 Fr. an die Erstellungskosten der Brücke bei Döttingen zum Anlagekapital gehöre. Dieser Antrag bezweckt nicht sowohl die Feststellung der Grundsätze für die Berechnung des Reinertrags, sondern die Entscheidung eines konkreten Anwendungsfalles, welche nicht in dem gegenwärtigen Verfahren, sondern in dem in Art. 21 des Rechnungsgesetzes vorgesehenen Prozesse zu treffen ist.

Zur gleichen Ziffer des Bundesratsbeschlusses beantragt die Nordostbahn, die Worte „technische Vorstudien“ zu streichen. Dieser Antrag ist nach dem oben, bezüglich der Grundsätze zur Feststellung des Anlagekapitals Gesagten in seiner Allgemeinheit unbegründet. Nach den in Erwägung 6 enthaltenen Ausführungen können die Kosten solcher technischer Vorstudien allerdings unter gewissen Voraussetzungen zum Anlagekapital gerechnet werden, und soweit dies der Fall ist, sind sie selbstverständlich von den Betriebsausgaben auszuscheiden. Der Antrag der Nordostbahn ist deshalb in dem Sinne gutzuheißen, daß den Worten: „technische Vorstudien“ die Beschränkung beigelegt wird: „soweit sie nicht zum Anlagekapital gehören.“

Zu den nicht in Betracht fallenden Ausgaben rechnet schließlich die Nordostbahn noch die staatlichen Konzessionsgebühren. Diese Gebühren werden nach Art. 19 des Eisenbahngesetzes für den regelmäßigen Personentransport erhoben und vom Betriebsertrag berechnet. Es handelt sich um eine Ertragssteuer, um eine Ausgabe, die im Zusammenhang steht mit dem Betriebsertrag und demnach auch als Betriebsausgabe zu behandeln ist. Der Antrag, daß diese Konzessionsgebühren nicht unter die Betriebsausgaben aufzunehmen seien, ist daher abzuweisen.

Demnach hat das Bundesgericht
erkannt:

I. Der Refers der schweizerischen Nordostbahn wird in dem Sinne als begründet erklärt, daß

a. in Abschnitt I (Anlagekapital) unter Ziffer 1 in dem Satz: „Die gemäß gesetzlicher Vorschrift der Baurechnung belasteten Baukosten“ die Worte: „gemäß gesetzlicher Vorschrift,“ gestrichen werden, ebenso der Schlußsatz dieser Ziffer 1.

b. der Entscheid des Bundesrates darüber, was das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen umfasse, dahin abgeändert wird, daß außer den in diesem Entscheid (Abschnitt I Ziff. 1 und 2) aufgeführten, noch folgende Posten zum Anlagekapital zu rechnen sind:

1. Leistungen, welche die Gesellschaft gemacht hat, um sich von lästigen Konzessionsbestimmungen zu befreien oder die Bewilligung einer Traceänderung zu erhalten, soweit die daherigen Ausgaben im Interesse der Bahnanlage erfolgten.

2. Organisations-, Verwaltungs- und Bauleitungskosten, welche während des Baues der Bahn im Interesse der Erstellung und Einrichtung derselben erlaufen sind. Das Gleiche gilt analog von Erweiterungsbauten, die nach Eröffnung des Betriebes ausgeführt wurden. Insoweit im letztern Falle die betreffenden Arbeiten von dem schon vorhandenen Dienstpersonal ausgeführt wurden, ist ein verhältnismäßiger Anteil der Dienstkosten auf Baurechnung zu nehmen.

3. Bauzinsen, und zwar auch für größere Ergänzungsbauten, insofern durch diese eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung

der bestehenden Anlagen und Einrichtungen im Interesse des Betriebes erzielt wurde.

4. Vom Betriebe bestrittene Verwendungen auf Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen unter der gleichen Voraussetzung, wie bei Ziffer 3.

5. Gründungskosten, insofern dieselben für die Ermöglichung der Bahnbaute notwendig waren, oder bei derselben nützliche Verwendung fanden.

6. Subventionen (mit Einschluß der noch zu erfüllenden diesbezüglichen Verpflichtungen) für Brücken, Straßen, Nebenbahnen u. dgl., soweit sie im Interesse der Bahnanlagen zugesichert worden sind.

c. der Entscheid des Bundesrates vom 11. Januar 1898 über die für den konzessionsmäßigen Reinertrag in Betracht fallenden Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben dahin abgeändert wird, daß in Ziffer 4 der Betriebsausgaben den Worten: „technische Vorstudien“ beigefügt wird: „soweit sie nicht zum Anlagekapital gehören.“

II. Es wird davon Vormerk genommen, daß sich die Parteien darüber verständigt haben, bezw. darin einig gehen:

1. Daß in dem gegenwärtigen Verfahren auf die Abzüge von der Rückkaufentschädigung (Abschnitt IV des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar 1898 und zweiter Satz von Ziffer 2 in Abschnitt I [Vorbehalt von Abzügen bei Materialvorräten] daselbst) nicht einzutreten sei.

2. Daß in Abschnitt I (Anlagekapital) des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar 1898 in Ziffer 1 nach den Worten: „und Objekte“ beigefügt werde: „sowohl des eigenen Netzes der Nordostbahn als ihrer Anteile an den Gemeinschaftsbahnen.“

3. Daß in Abschnitt I Ziff. 2 statt „die Materialvorräte“ gesagt werde: „der Wert der Materialvorräte.“

4. Daß die in den Konklusionen der Nordostbahn betreffend das Anlagekapital sub Ziff. II als nicht zum ursprünglichen Anlagekapital gehörend aufgeführten Posten nicht zu demselben gehören.

5. Daß der Schlußsatz in Abschnitt I (Anlagekapital) des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar 1898: „Nicht zum An-

lagekapital im Sinne der Konzessionen gehören. . . u. s. f.“ mit Ausnahme des von der Nordostbahn bestrittenen Passus „zu amortisierende Verwendungen“ bestehen bleibt.

6. Daß das ursprüngliche Anlagekapital auf den Zeitpunkt des Überganges der Bahn an den Bund festzustellen sei.

7. Daß Abschnitt II des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar 1898 (Erneuerungsfonds) im Sinne der Erwägungen des Urteils des Bundesgerichtes in Sachen der Schweizerischen Centralbahn gegen den Bund vom 18./21. Januar 1899 dahinfällt.

8. Daß in Abschnitt III des citierten Bundesratsbeschlusses (Reinertrag),

a. bei den Betriebseinnahmen: Ziffer 1 folgende Fassung erhält: „Die Betriebseinnahmen in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft, und zwar sowohl diejenigen des Nordostbahnnetzes, als auch die Anteile der Nordostbahn an denjenigen der Gemeinschaftsbahnen, unter Ausschluß der Einnahmen für entbehrliche Liegenschaften,“

Ziffer 2 wegfällt,

bei Ziffer 5 der im Urteilsdispositiv I c 4 in Sachen der Schweizerischen Centralbahn gegen den Bund enthaltene Zusatz: „mit Inbegriff solcher, welche erst nachträglich zur Verrechnung kommen,“ als selbstverständlich nicht aufgenommen zu werden braucht, ebensowenig wie ein entsprechender Zusatz bei den Betriebsausgaben;

daß sodann unter den Betriebseinnahmen zwei neue Ziffern beigefügt werden, nämlich:

„die Zinsen auf den monatlichen Betriebsüberschüssen bis Ende des Jahres, unter Abrechnung der Zinsen von Vorschüssen, welche etwa die Gewinn- und Verlustrechnung gemacht haben sollte (Urteilsdispositiv in Sachen der Schweizerischen Centralbahn gegen den Bund, I c 1),“ und

„Kursgewinne auf fremden Valuten, soweit sie sich bei Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben ergeben haben (Urteilsdispositiv II b).“

b. Daß bei den Betriebsausgaben

Ziffer 1 folgende Fassung enthält:

„Die Betriebsausgaben in den Jahresrechnungen der Bahnge-

ellschaft, und zwar sowohl diejenigen des Nordostbahnnetzes als auch die Anteile der Nordostbahn an denjenigen der Gemeinschaftsbahnen, unter Ausschluß der Ausgaben für entbehrliche Liegenschaften. Sind entbehrliche Liegenschaften für Betriebszwecke verwendet worden, so ist hiefür ein entsprechender Mietzins in die Ausgaben nachträglich aufzunehmen, sofern dies nicht bereits geschehen ist.“

Ziffer 3 wegfällt,

bei Ziffer 4 die Schlußworte: „Beiträge an Straßen, Brücken u. dgl.“ gestrichen, und ersetzt werden durch: „Beiträge zum Unterhalt von Straßen, Brücken u. dgl., soweit sie im Interesse des Bahnbetriebes erfolgen (Urteilsdispositiv in Sachen der Schweizerischen Centralbahn I 3 c).“

Daß sodann als neue Ziffer hinzukommt:

„Kursverluste auf fremden Valuten, soweit sie sich bei Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben ergeben haben (Urteilsdispositiv in Sachen der Schweizerischen Centralbahn II b).“

III. Der Inhalt des Bundesratsbeschlusses betreffend die für den konzessionsgemäßen Reinertrag nicht in Betracht fallenden Einnahmen und Ausgaben wird dahin abgeändert, daß Ziffer 2 der Einnahmen folgende Fassung erhält: „Der Ertrag der verfügbaren Kapitalien, mit Ausschluß der Zinse auf den monatlichen Betriebsüberschüssen bis Ende des Jahres,“ und Ziffer 3 daselbst: „Kursgewinne mit Ausschluß solcher auf fremden Valuten, soweit sie sich bei Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben ergeben haben, und Provisionen,“ sowie Ziffer 2 der Ausgaben: „Kursverluste mit Ausschluß solcher auf fremden Valuten, soweit sie sich bei Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben ergeben haben, Finanzkosten und Provisionen.“

IV. Auf folgende Anträge der Rekurrentin wird in diesem Verfahren nicht eingetreten.

a. betreffend das Anlagekapital:

Auf den Antrag sub Ziffer III, soweit er sich auf die Frage betreffend Abzug des Erneuerungsfonds bezieht;

b. betreffend den Erneuerungsfonds:

Auf den Antrag, daß der Erneuerungsfonds beim Rückkauf nur in Betracht komme, soweit es sich um konzessionsmäßige Abzüge handle.

c. betreffend den Reinertrag :

1. Auf den Zusatz zu Ziffer 4 der Einnahmen: „mit Einschluß derjenigen für den Betrieb ganzer Linien,“

2. Auf den Antrag betreffend die Einstellung der jährlichen Vergütung der Schweizerischen Centralbahn für die Abtretung der Linie Aarau-Suhr-Zofingen in die Reinertragsrechnung.

3. Auf den Antrag, es sei ausdrücklich zu konstatieren, daß der Beitrag von 50,000 Fr. an die Erstellungskosten der Brücke bei Döttingen zum Anlagekapital gehöre.

V. Im übrigen wird der Rekurs abgewiesen.

CIVILRECHTSPFLEGE

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE CIVILE

I. Abtretung von Privatreehten. — Expropriation.

87. Urteil vom 6. Dezember 1899 in Sachen
Aluminium-Industrie-Aktiengesellschaft in Neuhausen
gegen Nordostbahngesellschaft.

*Rückerwerb des Expropriaten, Art. 47 eidgen. Expropriationsgesetz.
Verwendung eines Rechtes zu einem andern Zwecke als zu dem-
jenigen, für den es abgetreten wurde. Art. 10 eod. Kompetenz des
Bundesgerichtes bei Verstoß gegen diese Bestimmung.*

A. Mit Eingabe vom 14. März 1899 stellte die Aluminium-Industrie-Aktiengesellschaft in Neuhausen gegen die schweizerische Nordostbahngesellschaft in Zürich beim Bundesgericht folgende Begehren ans Recht:

„1. Dasselbe möchte die Nordostbahn verpflichten, dasjenige Land, welches sie von der uns enteigneten Parzelle D. Nr. 28 nicht zur Böschung verwendete und welches sich oberhalb dieser Böschung befindet, wiederum an uns zurückzugeben gegen Rückvergütung der hiefür erhaltenen Entschädigung.

„2. Eventuell, es sei die Nordostbahn zu verpflichten, durch geeignete Mittel, z. B. Anbringung eines Abchlusses in Verlängerung unserer westlichen Eigentumsgrenze, dafür zu sorgen, daß dieses oberhalb der Böschung befindliche Land nicht von Dritten, sondern nur von der Klägerin und dem Personal der