

BGE 27 II 300

Bundesgericht (BGE), 1901-06-25, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_27_II_300

FR: ATF 27 II 300

IT: DTF 27 II 300

Volltext

36. Urteil vom 25. Juni 1901 in Sachen Gotthardbahngesellschaft gegen Bundesrat. Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages und des Anlagekapitals der Gotthardbahn. — Reinertrag: Gratifikationen an Beamte und Angestellte. Ausgaben für Privatschulen. Lebensmitteldepot. Freiwillige Geschenke und Unterstützungen. — Rückkaufsentschädigung für neue Linien. Verfahren; Art. 20 und 21 Rechnungsgesetz. A. Durch Beschluß vom 16. Dezember 1897 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 Reinertrags und des Anlagekapitals der Gotthardbahn folgende Grundsätze als maßgebend erklärt: 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, vorbehaltlich des Art. 24 Abs. 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 letztern 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 gegenüber der Bahngesellschaft, falls sie nach dem Reinertrag zurückgekauft wird, 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, Wertschriften und Guthaben, verfügbare nicht zu Bahnanlagen verwendete Liegenschaften).

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 konzessionsmäßigen 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, mit Ausnahme der auf den gepachteten Strecken Luzern-Rothkreuz und Rothkreuz-Immensee erzielten Betriebseinnahmen; 2. Die Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds, und zwar sowohl die laut bisheriger Berechnung der Bahngesellschaft geleisteten, wie die zufolge des neuen Rechnungsgesetzes zu ermittelnden Ergänzungszuschüsse; 3. Die Betriebssubventionen für besondere Zwecke; 4. Sonstige das Transportgeschäft betreffende Einnahmen. b. Betriebsausgaben. 1. Die Betriebsausgaben in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft, mit Ausnahme der die gepachteten Strecken Luzern-Rothkreuz und Rothkreuz-Immensee betreffenden Ausgaben, immerhin unter Belastung der Betriebsrechnung mit den Ausgaben der Bahnhöfe Luzern und Rothkreuz. 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 Konto 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 Hilfskasse, welche für die zehnjährige Periode nachzuleisten sind; Ausgaben zufolge der gegenseitigen Versicherung für Haftpflichtfälle; Gratifikationen an das Personal, sowie Leistungen für das Lebensmitteldepot in Bellinzona und für die Privatschulen; Nachtragszahlungen und Rückvergütungen für Mitbenützung von Bahnanlagen; 6. Ertragsanteil der Subventionen. 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. 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 Hilfskasse zur Deckung des vor der zehnjährigen Periode entstandenen versicherungstechnischen Defizits; Minderwertung verfügbarer Mittel; 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 der selbe gemäß den Grundsätzen des neuen Rechnungsgesetzes ausmachen soll (Abzug für materiellen Minderwert der im Erneuerungsfonds berücksichtigten Rückkaufobjekte) 2. Die Differenz zwischen dem wirklichen Werte und dem Werte eines vollkommen befriedigenden Zustandes der im Erneuerungsfonds nicht berücksichtigten Rückkaufobjekte (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 der Bahn auf Grund Reinertrages ist von der Rückkaufssumme ferner in Abzug bringen: 4. Der Betrag des auf Baukonto zu buchenden Anteiles der in litt. a Ziff. 3 erwähnten Baukosten, immerhin in der Meinung, daß die Rückkaufssumme nicht weniger betragen darf, als den auf Grund des Anlagekapitals gemäß litt. a Ziff 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 Gotthardbahngesellschaft gemäß Art. 20 Abs. 3 des Rechnungsgesetzes von 1896 den Rekurs an das Bundesgericht ergriffen, und die Anträge gestellt, es seien, unter Aufhebung des Bundesratsbeschlusses vom 16. Dezember 1897 für die Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages und des Anlagekapitals der Gotthardbahn folgende Grundsätze als maßgebend zu erklären: Reinertrag. „Als die zehnjährige Periode, deren durchschnittlicher Reinertrag für den Rückkauf der Gotthardbahn auf den 1. Mai 1909 maßgebend ist, hat der Zeitraum vom 1. Mai 1894 bis 30. April 1904 zu gelten. Für den konzessionsmäßigen Reinertrag der einzelnen Jahre fallen in Betracht: a. Einnahmen. 1. Die Betriebseinnahmen in den Jahresrechnungen der Bahn-gesellschaft; ausgenommen sind: a) Die auf den gepachteten Strecken Luzern=Rothkreuz und Rothkreuz=Immensee erzielten Betriebseinnahmen, soweit sich nicht die Einnahmen der Bahnhöfe Luzern und Rothkreuz als Ein-

nahmen der Stammlinie Immensee=Südgrenze (Chiasso=Pino=Locarno) qualifizieren; b) Die Einnahmen aus den am 1. Juni 1897 eröffneten Linien Luzern=Immensee und Goldau=Zug, sofern diese Linien nach den Erstellungskosten zurückgekauft werden c) Die Einnahmen von verfügbaren Liegenschaften. 2. Die Zinse auf den monatlichen Betriebsüberschüssen bis Ende des Jahres, bzw. für den letzten Zeitabschnitt der zehnjährigen Periode bis 30. April 1904. 3. Kursgewinne, welche auf Betriebseinnahmen oder Betriebsausgaben erzielt worden sind. 4. Betriebssubventionen für besondere Zwecke; 5. Sonstige das Transportgeschäft betreffende Einnahmen, mit Inbegriff solcher, welche erst nachträglich zur Verrechnung gelangen. 6. Eventuell, nämlich für den Fall, daß die Zufahrtslinien Luzern=Immensee und Zug=Goldau nicht nach den Erstellungskosten zurückgekauft werden, ein Betrag zur genügenden Ausgleichung dafür, daß die Linien Luzern=Immensee und Zug=Goldau erst seit dem 1. Juni 1897 in Betrieb sind. b. Ausgaben. 1. Die Betriebsausgaben in den Jahresrechnungen der Bahn-gesellschaft; ausgenommen sind: a) Die die gepachteten Strecken Luzern=Rothkreuz und Rothkreuz=Immensee betreffenden Ausgaben, immerhin unter Belastung der Betriebsrechnung mit den Ausgaben für die Bahnhöfe Luzern und Rothkreuz, soweit sie sich als Ausgaben der Stammlinie Immensee=Südgrenze (Chiasso=Pino=Locarno) qualifizieren; b) Die Betriebsausgaben der am 1. Juni 1897 eröffneten Linien Luzern=Immensee und Goldau=Zug, sofern diese Linien nach den Erstellungskosten zurückgekauft werden; c) Die

Ausgaben betreffend die verfügbaren Liegenschaften; d) Die Gratifikationen an Beamte und Angestellte, die freiwilligen Geschenke und Unterstützungen, die Leistungen für das Lebensmitteldepot in Bellinzona und für die Privatschulen. 2. Kursverluste auf Betriebseinnahmen oder Betriebsausgaben. 3. Abschreibungen auf Bauobjekten, die während der zehnjährigen für den Rückkauf maßgebenden Periode untergegangen sind, sei es, daß die betreffenden Beträge per Gewinn- und Verlustrechnung abgeschrieben oder dem Konto zu amortisierende Verwendungen belastet worden sind. 4. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, welche das Transportgeschäft betreffen, als: außerordentliche Beiträge an die Hülskasse, welche für die zehnjährige Periode nachzuleisten sind, Ausgaben zufolge der gegenseitigen Versicherung für Haftpflichtfälle, sofern die betreffenden Unfälle während der zehnjährigen Periode sich ereignet haben; Nachtragszahlungen und Rückvergütungen für Mitbenützung von Bahnanlagen. 5. Der Ertragsanteil der Subventionen, jedoch nur, wenn und soweit nach den Reinerträgen, wie sie definitiv (bundesgerichtlich oder durch Verständigung) als für den Rückkauf in Betracht kommend festgestellt werden, ein Ertragsanteil an die Subventionen auszurichten war. 6. Die Verzinsung der konsolidierten Anleihen, unter Abzug allfälliger Bauzinse und des Zinsbetrages, der auf das in den verfügbaren Liegenschaften verwendete Kapital entfällt. Hierbei ist verstanden, daß dagegen die konsolidierten Anleihen, abzüglich eines Betrages, der dem auf die verfügbaren Liegenschaften verwendeten Kapitale gleichkommt, vom Käufer übernommen werden, ohne daß dafür ein Abzug an der Entschädigungssumme gemacht wird. Ferner ist verstanden, daß bei dieser Art der Reinertragsberechnung unter „Anlagekapital“ gemäß dem Hauptantrag unter II das Aktienkapital zu verstehen ist. Nicht in Betracht fallen sämtliche unter a und b nicht erwähnten Einnahme- oder Ausgabeposten, namentlich Einlagen in Spezialfonds und Entnahmen aus denselben, Verwendungen zur Kapitalamortisation, zur Tilgung früherer Verluste und zur Erfüllung früher eingegangener Verpflichtungen, außerordentliche Zuschüsse an die Hülskasse zur Deckung eines allfälligen vor der maßgebenden zehnjährigen Periode entstandenen versicherungstechnischen Defizits. Der durchschnittliche Reinertrag der maßgebenden 10 Jahre ist, wenn das Anlagekapital in dieser Periode unverändert ge-

blieben ist, so zu berechnen, daß die Erträge der 10 Jahre zusammengezählt und die hieraus sich ergebende Summe durch 10 dividiert wird. Hat sich dagegen das Anlagekapital während der zehnjährigen Periode erhöht oder vermindert, so ist zunächst auf Grund des jeweiligen Anlagekapitals der prozentuale Reinertrag der einzelnen Jahre und hieraus der durchschnittliche prozentuale Reinertrag zu ermitteln und dieser Prozentsatz mit dem am Ende der zehnjährigen Periode vorhandenen Anlagekapital zu multiplizieren.

Anlagekapital. Unter dem Anlagekapital im Sinne der Konzessionen ist das jeweilige Aktienkapital zu verstehen. Hierbei ist die Annahme unseres Antrages unter I b, 6 vor- ausgesetzt. Eventuell, d. h. für den Fall, daß der Reinertrag ohne Abzug der Anlehenszinse zu ermitteln ist, wird beantragt: Das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen umfaßt: 1. Die sämtlichen Kosten, welche für die Erstellung bzw. Anschaffung a) der Bahnanlagen und festen Einrichtungen mit Ausschluß des Oberbaues, b) des Oberbaues, c) des Rollmaterials, d) des Mobiliars und der Gerätschaften, und zwar für die im Betriebe stehenden und für die im Bau befindlichen Linien und Objekte, aufgewendet worden sind, mit Ein-schluß der Bauzinse und Kursverluste, welche während der Bauperiode entstanden sind. 2. Den Wert der Materialvorräte. Der Vorbehalt des Bundesratsbeschlusses bezüglich der Höhe derselben ist als überflüssig zu streichen. Sollte er aufrecht erhalten werden, so wird dazu folgender Zusatz beantragt: „Ist dagegen bei der

Übergabe an den Bund der Bestand der Materialvorräte größer als eine regelmäßige Betriebsführung erordert, so ist für den Mehrbetrag vom Bunde entsprechende Vergütung zu leisten.“ Nicht zum Anlagekapital im Sinne der Konzessionen gehören: noch nicht einbezahlte Anleihen, Verwendungen auf Nebengeschäfte, verfügbare Mittel ausschließlich der Materialvorräte, verfügbare Liegenschaften, zu amortisierende Verwendungen mit Ausnahme der während der Bauperiode entstandenen. III. Erneuerungsfonds. Es wird beantragt, die unter II. des Bundesratsbeschlusses enthaltenen Bestimmungen zu streichen und dagegen zu erkennen: „Die Art. 11—14 des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 sind für die Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages nicht maßgebend.“ IV. Abzüge von der Rückkaufsentschädigung. Es wird Streichung des ganzen Abschnittes IV beantragt, weil dem Bundesrate die Kompetenz fehlt, über diese Abzüge im Sinne von Art. 20 Abs. 3 des Rechnungsgesetzes eine Entscheidung zu treffen. Eventuell werden die hier vom Bundesrate aufgestellten Grundsätze materiell gänzlich bestritten, und es wird dagegen beantragt, zu erkennen: a) Wenn vom Ende der zehnjährigen Periode bis zum Zeitpunkt der Abtretung der Bahn sich die Anlagekosten erhöhen oder vermindern, so ist der Betrag einer Erhöhung der Entschädigungssumme beizufügen, der Betrag einer Verminderung dagegen davon in Abrechnung zu bringen. b) An den auf Betriebsrechnung fallenden Teil der Ausgaben für Ergänzungs- und Erweiterungsbauten, welche in der erwähnten Zwischenperiode ausgeführt werden, hat die Bahngesellschaft insoweit beizutragen, als ihr durch die Baute Unterhaltungs- oder Erneuerungskosten erspart werden oder sonstige Vorteile erwachsen. c) Bei Beurteilung von Abzugsbegehren wegen nicht vollkommen befriedigenden Zustandes sind auch Mehrleistungen der Bahnverwaltung, welche über das dermalige Bedürfnis hinausgehen, in Betracht zu ziehen.

Hinsichtlich der neuen Linien Luzern=Immensee und Zug=Goldau verlangt die Gotthardbahn in erster Linie, daß dieselben aus dem übrigen Rückkaufsobjekte ausgeschieden werden, und, falls deren 25facher Reinertrag geringer sein sollte, für dieselben die Erstellungskosten zu vergüten seien, eventuell, daß ein Betrag zur genügenden Ausgleichung dafür, daß die Erträge dieser Linien der Gesellschaft nur während 11 Jahren und 11 Monaten zufließen, vergütet werde. Die Gotthardbahn ist der Ansicht, daß diese beiden Anträge erst in dem ordentlichen zur Feststellung der Rückkaufsentschädigung stattfindenden Verfahren nach Art. 21 des Rechnungsgesetzes von 1896 zur Behandlung zu kommen haben. Für den Fall indessen, daß das Tit. Bundesgericht finden sollte, diese Anträge seien schon in dem jetzigen Verfahren zu behandeln, werden sie für dieses gestellt.“ C. Der Schweizerische Bundesrat beantragt in seiner Antwort gegenüber dem Rechtsbegehren der Rekurrentin: „1. Es sei der Beschluß des schweizerischen Bundesrates vom 16. Dezember 1897 betreffend die Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemäßen Reinertrages und des Anlagekapitals der Gotthardbahn vorbehaltlich der folgenden drei Änderungen im übrigen seinem ganzen Umfange nach zu bestätigen: a) In Abschnitt III Reinertrag, litt. a, Betriebseinnahmen, sei Ziffer 1 wie folgt zu redigieren: „Die Betriebseinnahmen in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft, mit Ausnahme der auf den gepachteten Strecken Luzern= Rothkreuz und Rothkreuz=Immensee erzielten Betriebseinnahmen, soweit sich nicht die Einnahmen der Bahnhöfe Luzern und Rothkreuz als Einnahmen der Stammlinie Immensee=Südgrenze qualifizieren. b) In Abschnitt III Reinertrag, litt. b, Betriebsausgaben, soll Ziffer 1 folgende Fassung erhalten: „Die Betriebsausgaben in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft, mit Ausnahme der die gepachteten Strecken

Luzern–Rothkreuz und Rothkreuz–Immensee betreffenden Ausgaben, immerhin unter Belastung der Betriebsrechnung mit den Ausgaben der Bahnhöfe Luzern und Rothkreuz, soweit sich diese Ausgaben als solche der Stammlinie Immensee–Südgrenze qualifizieren.“

c) In Abschnitt III b sei Ziffer 5 wie folgt zu redigieren: „Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, welche das Transportgeschäft betreffen, insbesondere: außerordentliche Beiträge an die Hilfskasse, welche für die zehnjährige Periode nachzuleisten sind; Haftpflichtentschädigungen, welche für die in der zehnjährigen Rechnungsperiode eintretenden Unfälle zufolge der gegenseitigen Versicherung für Haftpflichtfälle zu leisten sind; Gratifikationen 2c.“ 2. Es seien die Begehren der Gotthardbahn, soweit sie sich mit dem nach Maßgabe von Ziffer 1 modifizierten Bundesratsbeschlusse im Widerspruche befinden, als unbegründet abzuweisen. 3. Die Kosten des Verfahrens seien der Rekurrentin zu übernehmen. 4. 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 nachfolgenden Ausführungen enthaltenen Eventualanträge zu erkennen. D. In ihrer Replik hält die Rekurrentin an den von ihr formulierten Rechtsbegehren in allen Teilen fest, mit der einzigen Modifikation, daß sie zu II, Anlagekapital, ihren Antrag: „unter dem Anlagekapital im Sinne der Konzessionen ist das jeweilige Aktienkapital zu verstehen“ beifügt: „zuzüglich der aus Reingewinnen zurückgelegten Gelder, die für die Erstellung der Bahn oder die Beschaffung des Materials verwendet worden sind.“ Ebenso hält der Rekursbeklagte in der Duplik an den in der Antwort gestellten Anträgen und Begehren in allen Teilen fest. E. Nachdem das Bundesgericht sodann über die Rekurse der schweizerischen Centralbahn und der schweizerischen Nordostbahn gegen die Bundesbeschlüsse betreffend die Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages und des Anlagekapitals dieser Bahnen durch seine Urteile vom 18./21. Januar 1899 (Amtl. Samml., Bd. XXV, I. Teil, S. 195 ff.) und vom 18./19. Juli 1899 (eod, S. 692 ff.) entschieden hatte, veranlaßte der Instruktionsrichter die Parteien, sich darüber zu

klären, ob und in wie weit sie ihre ursprünglich gestellten Rechtsbegehren aufrecht erhalten, oder als durch diese Urteile erledigt betrachten. Die hierüber gepflogenen Verhandlungen führten dahin, daß die Parteien sich in Bezug auf die Anträge der Rekursschrift in folgender Weise geeinigt haben: Reinertrag. Als die zehnjährige Periode, deren durchschnittlicher Reinertrag für den Rückkauf der Gotthardbahn auf den 1. Mai 1909 maßgebend ist, hat der Zeitraum vom 1. Mai 1894 bis 30. April 1904 zu gelten (Antwort, S. 8). Für den konzessionsmäßigen Reinertrag der einzelnen Jahre fallen in Betracht: a) Einnahmen. 1. Die Betriebseinnahmen in den Jahresrechnungen der Bahn-Gesellschaft; ausgenommen sind: a) Die auf den gepachteten Strecken Luzern–Rothkreuz und Rothkreuz–Immensee erzielten Betriebseinnahmen, soweit sich nicht die Einnahmen der Bahnhöfe Luzern und Rothkreuz als Einnahmen der Stammlinie Immensee–Südgrenze (Chiasso–Pino–Locarno) qualifizieren; b) Die Einnahmen aus den am 1. Juni 1897 eröffneten Linien Luzern–Immensee und Goldau–Zug, sofern diese Linien nach den Erstellungskosten zurückgekauft werden; c) Die Einnahmen für entbehrliche Liegenschaften. 2. Die Zinse auf den monatlichen Betriebsüberschüssen bis Ende des Jahres, bezw. für den letzten Zeitabschnitt der zehnjährigen Periode bis 30. April 1904, unter Abrechnung der Zinsen von Vorschüssen, welche etwa die Gewinn- und Verlustrechnung der Betriebsrechnung gemacht haben sollte. 3. Kursgewinne auf fremden Valuten, soweit sie sich bei Betriebseinnahmen oder =Ausgaben ergeben haben. 4. Betriebssubventionen für besondere Zwecke. 5. Sonstige das Transportgeschäft betreffende

Einnahmen, mit Inbegriff solcher, welche erst nachträglich zur Verrechnung gelangen. 6. Eventuell, nämlich für den Fall, daß die Zufahrtslinien Luzern=Immensee und Zug=Goldau nicht nach den Erstellungskosten zurückgekauft werden: ein Betrag zur genügenden Ausgleichung dafür, daß die Linien Luzern=Immensee und Zug=Goldau erst seit dem 1. Juni 1897 in Betrieb sind (vide Antwort, S. 20 ad 6). b. Ausgaben. 1. Die Betriebsausgaben in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft; ausgenommen sind: a. Die die gepachteten Strecken Luzern=Rothkreuz und Rothkreuz=Immensee betreffenden Ausgaben, immerhin unter Belastung der Betriebsrechnung mit den Ausgaben für die Bahnhöfe Luzern und Rothkreuz, soweit sie sich als Ausgaben der Stammlinie Immensee=Südgrenze (Chiasso=Pino=Locarno) qualifizieren b. die Betriebsausgaben der am 1. Juni 1897 eröffneten Linien Luzern=Immensee und Goldau=Zug, sofern diese Linien nach den Erstellungskosten zurückgekauft werden; c. die Ausgaben für entbehrliche Liegenschaften; sind entbehrliche Liegenschaften zu Betriebszwecken benützt worden, so ist hiefür ein entsprechender Mietzins in die Ausgaben nachträglich aufzunehmen, sofern dies nicht bereits geschehen ist; [d. über den unter dieser Ziffer gestellten Rekursantrag hat eine Einigung der Parteien nicht stattgefunden. e. Die Unkosten für neue Anleihen, wie auch allgemein die Unkosten, welche den Dienst der Anleihen betreffen, z. B. Publikationen betreffend Verlosung und Zinszahlung, Umtausch von Couponsbogen u. a., sowie ein entsprechender Teil der Kosten der (unter „Allgemeine Verwaltung“ rubrizierten) Finanzverwaltung, soweit letztere durch den Dienst der Anleihen für Auszahlung der Zinsen, Kontrolle der eingelösten Coupons u. a. in Anspruch genommen wird; ebenso die analogen Kosten, welche das Aktienkapital betreffen. 2. Kursverluste auf fremden Valuten, soweit sie sich bei Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben ergeben haben. 3. Verluste, welche abgeschrieben, bzw. dem Konto zu amorti-

sierender Verwendungen belastet werden müssen, sofern die Verluste während der zehnjährigen, für den Rückkauf maßgebenden Periode eingetreten sind, insbesondere für: technische Vorstudien, insoweit sie nicht zum Anlagekapital gehören, Werte untergegener Anlagen und Einrichtungen, die einen Bestandteil der konzessionsmäßigen Rückkaufobjekte bilden, und deren Beseitigung nicht eine Folge des Baues neuer Bahnlinien ist, Beiträge zum Unterhalte von Straßen, Brücken u. dgl., soweit sie im Interesse des Bahnbetriebes erfolgen. 4. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, welche das Transportgeschäft betreffen, als: außerordentliche Beiträge an die Hilfskasse, welche für die zehnjährige Periode nachzuleisten sind, Ausgaben zufolge der gegenseitigen Versicherung für Haftpflichtfälle, sofern die betreffenden Unfälle während der zehnjährigen Periode sich ereignet haben (in der Meinung, daß auch diejenigen Haftpflichtentschädigungen, welche erst nach Schluß der zehnjährigen Periode zur Ausgleichung gelangen, aber Unfälle betreffen, die sich während dieser Periode ereignet haben, für die Ermittlung des konzessionsmäßigen Reinertrages beizuziehen sind), Nachtragszahlungen und Rückvergütungen für Mitbenützung von Bahnanlagen. 5. Die Parteien haben sich am Rechtstag dahin geeinigt, daß über den unter dieser Ziffer gestellten Rekursantrag im gegenwärtigen Verfahren nicht entschieden werde. 6. Die Gotthardbahn hat das unter dieser Ziffer gestellte Begehren zurückgezogen. Ferner läßt die Gotthardbahn ihr auf Seite 3 des Rekurses gestelltes und mit den Worten: „Nicht in Betracht fallen sämtliche unter a und b rc.“ beginnendes Begehren fallen, und acceptiert die Fassung des Bundesratsbeschlusses vom 16. Dezember 1897 betreffend die für den konzessionsmäßigen Reinertrag nicht in Betracht fallenden Posten einschließlich a Einnahmen 5 und b Ausgaben 4, mit den aus dem Urteile betreffend die Nordostbahn, S.

41 unter III, sich ergebenden Änderungen. Die Gotthardbahn zieht gemäß dem Urteil des Bundesgerichtes in Sachen der Centralbahn gegen den Bundesrat ihr Begehren bezüglich der Berechnung des durchschnittlichen Reinertrages der maßgebenden 10 Jahre zurück. Anlagekapital. Die Parteien sind darin einig, daß dermalen auf den Rekurs, soweit er das Anlagekapital betrifft, nicht eingetreten werde, in der Meinung, daß der Gotthardbahngesellschaft das Recht gewahrt bleibe, ihre gegen den hierauf bezüglichen Teil des bundesrätlichen Entscheidens gestellten Rekursbegehren von neuem anzumelden, so bald derselbe für sie praktische Bedeutung erlangen sollte. III. Erneuerungsfonds. Der Bundesrat erklärt sich mit dem unter diesem Titel gestellten Begehren einverstanden, in dem Sinne, daß die vom Bundesgericht im Prozesse der Centralbahn bezüglich des Erneuerungsfonds aufgestellten Grundsätze maßgebend sein sollen, womit die Gotthardbahn einverstanden ist. IV. Abzüge von den Rückkaufsentschädigungen. Die Parteien gehen einig, daß im gegenwärtigen Verfahren auf die Abzüge von den Rückkaufsentschädigungen nicht eingetreten werde. Über die unter Abschnitt gestellten Rekursbegehren bezüglich der neuen Linien Luzern=Immensee und Zug=Goldau war eine Verständigung nicht zu erzielen. F. Die Parteien gehen darin einig, daß hienach für das gegenwärtige Verfahren nur noch in Betracht fallen: 1. Das in der Rekurschrift auf S. 2 unter A, b, Ausgaben 1, d enthaltene Begehren, dahin gehend, daß bei Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages von den Ausgaben auszunehmen seien: Die Gratifikationen an Beamte und Angestellte, die freiwilligen Geschenke und Unterstützungen, die Leistungen für das Lebensmitteldepot in Bellinzona und für die Privatschulen.

2. Das auf Seite 5 der Rekurschrift unter V enthaltene Begehren, dahingehend: Daß die Linien Luzern=Immensee und Zug=Goldau aus dem übrigen Rückkaufsobjekte ausgeschieden werden, und, falls deren 25facher Reinertrag geringer sein sollte, für dieselben die Ertragskosten zu vergüten seien, eventuell, daß ein Betrag zur genügenden Ausgleichung dafür, daß die Erträge dieser Linien der Gesellschaft nur während 11 Jahren und 11 Monaten zufließen, vergütet, und die zehnjährige Rechnungsperiode bis zum 1. Juni 1907 ausgedehnt werde. Dieses letztere eventuelle Begehren ist sodann von der Rekurschrift im Laufe des Prozesses in folgender Weise präzisiert worden: a. Es sei ihr ein Betrag zu genügender Ausgleichung dafür zu vergüten, daß die Erträge dieser Linien der Gesellschaft nur während 11 Jahren und 11 Monaten zufließen. b. Es sei mit Rücksicht darauf, daß der Verkehr dieser Linien sich für die zehnjährige Periode noch gar nicht habe entwickeln können, zu den effektiven Erträgen derselben, die in diese Periode fallen, ein angemessener Zuschlag zu gewähren, und c. Es seien diese majorisierten Erträge auch für die 3 Jahre und 1 Monat, vom 1. Mai 1894 bis 1. Juni 1897, einzustellen. Eventuell, für den Fall der Ablehnung der Begehren a-c: Es sollen bei Festsetzung des für den Rückkauf maßgebenden Reinertrages die Reinerträge zu Grunde gelegt werden, die sich effektiv vom 1. Juni 1897 bis zum 1. Juni 1907 auf diesen Linien ergeben werden. Die vorstehenden, die beiden Zufahrtslinien Luzern=Immensee und Zug=Goldau betreffenden Begehren sollen indessen nach Antrag der Gotthardbahn erst im ordentlichen, zur Feststellung der Rückkaufsentschädigung nach Art. 21 des Rechnungsgesetzes stattfindenden Verfahren behandelt werden. Die Anträge des Bundes lauten dagegen: a. Nach Seite 28 der Duplik: Das Gesamtergebnis der 7 11 (recte 6 11) Jahre solle mit 7 1 (recte 6 11 2) dividiert, der Quotient mit 25 multipliziert und zu dem Ergebnis des übrigen Bahnteils geschlagen werden. b. Nach der Eingabe des Eisenbahndepartementes vom 5. März 1901: Die konzessionsmäßige Reinertragsrechnung der beiden nördlichen Zufahrtslinien sei in der Weise zu ergänzen, daß der in der Periode

vom 1. Juni 1897 bis 30. April 1904 erzielte Reinertrag dieser Linien im Jahresdurchschnitt den Reinertragsrechnungen für die Periode vom 1. Mai 1894 bis 31. Mai 1897 pro rata ergänzend beigegefügt wird. Alle weitergehenden Ansprüche seien als unbegründet abzuweisen. Das Bundesgericht zieht in Erwägung: 1. Nach der Entscheidung des Bundesgerichtes in Sachen Centralbahn gegen den Bund ist für die Festsetzung der Rückkaufsentschädigung maßgebend der Reinertrag aus dem bestimmungsgemäßen Betrieb der Objekte, welche der Bund nach den Konzessionen mittelst des Rückkaufs an sich zieht, und es muß daher von dem gesamten Geschäftskreise der Bahngesellschaft zur Feststellung der konzessionsmäßigen Reinertragsrechnung alles dasjenige ausgeschieden werden, was nicht zum Betriebe der Rückkaufsobjekte, d. h. zur Ausübung des Transportgewerbes mit den dem Rückkauf unterliegenden Bahnlinien samt Zubehörden gehört. Die Gotthardbahn behauptet nun, daß es sich bei den in ihren Jahresrechnungen unter den Betriebsausgaben aufgeführten Gratifikationen an Beamte und Angestellte, den freiwilligen Geschenken und Unterstützungen, den Ausgaben für das Lebensmitteldepot in Bellinzona, und für die Privatschulen um Leistungen handle, die nicht in den Anforderungen des Transportgewerbes ihren Grund haben, sondern in reiner Freiwilligkeit der Gesellschaft im Interesse der körperlichen und geistigen Wohlfahrt ihres Personals, und daß sie deshalb nicht in die zur Ermittlung des konzessionsmäßigen Reinertrages aufzustellende Sonderbilanz aufzunehmen seien. a. In Bezug auf die Gratifikationen an Beamte und Angestellte macht die Rekurrentin insbesondere geltend: Am 20. Dezember 1889 habe ihre Direktion zum ersten Mal

die Verfügung getroffen, daß „mit Rücksicht auf den großen Verkehr und den guten Willen und Eifer ...“ dem gesamten definitiv mit Jahresbesoldung angestellten Personal, welches nicht schon anderweitig mit Gratifikationen bedacht wurde, für das Jahr 1889 solche gewährt werden sollten. Nach den verschiedenen Dienstabteilungen und nach der Höhe der festen Besoldungen seien Gratifikationen bis auf 120 Fr. verabfolgt worden. Die Ausgabe für 1889 habe rund 58,000 Fr. betragen. Von dieser Zeit an sei jedes Jahr im Monat Dezember durch besondere Schlußnahme der Direktion verfügt worden, ob und in welchem Umfang diese Gratifikationen zu bezahlen seien; seit dem Jahre 1893 seien die ursprünglichen Gratifikationsbeträge um 2 erhöht worden. In den letzten Jahren sei der verausgabte Betrag auf 100,000 Fr. per Jahr und höher gestiegen. Unrichtig sei die vom Bundesrat vertretene Auffassung, als ob die von ihr verteilten Gratifikationen lediglich Aufbesserungen für höhere Leistungen oder für die Ungleichheit in den Betriebs- oder Lebensverhältnissen anderer Bahnen gegenüber seien. Soweit solche Aufbesserungen nötig seien, müssen sie auf dem gewöhnlichen Besoldungswege ausgerichtet werden. Gerade aus dem angeführten Grunde seien auch die Gratifikationen nicht nur an einzelne Beamte oder an einzelne Kategorien verabfolgt worden, sondern an alle definitiv Angestellten. Weder die Gehaltsordnungen der Gotthardbahn, noch ihre sämtlichen Dienstverträge enthalten ein Wort von einer Neujahrsgratifikation. Auch die Thatsache, daß nach der Lohnbewegung und Lohnerhöhung vom Jahr 1896 die Gratifikationen weiter entrichtet worden seien, beweise, daß sie nicht zur Aufbesserung ungenügender Besoldungen dienen. Frägt es sich, ob dem Rekursbegehren in Beziehung auf die in Rede stehenden Gratifikationen Folge zu geben sei, so fällt in Betracht: Wie den Anbringen der Rekurrenten zu entnehmen ist, handelt es sich hiebei um Leistungen an das in ihrem Transportgeschäft angestellte Personal, und zwar nicht um bloß gelegentliche Geschenke, die etwa auf besondere, mit dem Transportgeschäfte in keiner Beziehung stehende Veranlassungen hin gegeben worden wären, sondern um Zuwendungen, deren sich das

Personal seit längerer Zeit Jahr für Jahr erfreut, und deren Ausrichtung Direktion der Gotthardbahn eingeführt hat „mit Rücksicht auf den großen Verkehr und den guten Willen und Eifer... Es sind also Ausgaben, die die Gotthardbahn teils zur Anerkennung der vom Betriebspersonal geleisteten Dienste, teils zur Aufmunterung des Dienstpersonals, und zwar seit 1889 zu diesem Zwecke ständig gemacht hat. Danach läßt sich der enge Zusammenhang dieser Ausgaben mit dem Interesse des Transportgewerbes nicht verkennen. Wenn auch die Gotthardbahn sich gegenüber dem Dienstpersonal zu diesen Zuwendungen nicht vertraglich verpflichtet, die Angestellten also kein Recht auf deren Ausrichtung haben, und in dieser Beziehung allerdings ein Unterschied zu den eigentlichen Besoldungen besteht, so kommen sie doch ihrem Effekte nach den Besoldungen nahe, liegt ihnen doch die gleiche Zweckbestimmung zu Grunde, und müssen sie daher unter die Betriebsausgaben eingereicht werden. Sie bilden ihrer Natur und Zweckbestimmung nach eine Ergänzung der gewöhnlichen Besoldungen, und sind deshalb in die zu der Ermittlung des konzessionsmäßigen Reinertrages aufzustellende Sonderbilanz aufzunehmen, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob es sich dabei um eine notwendige oder freiwillige Ergänzung der vertragsmäßig festgestellten Besoldungen handelt. Denn für die Ermittlung des 25fachen Reinertrages der maßgebenden 10 Jahre kommt es nicht darauf wieviel die Bahngesellschaft innerhalb dieses Zeitraumes notwendig habe ausgeben müssen, um das Transportgewerbe betreiben, sondern entscheidend ist nach Wortlaut und Sinn der Konzessionen schlechthin, was während dieser Zeit zu dem Zwecke tatsächlich aufgewendet worden ist. b. Erwägungen gleicher Art müssen dazu führen, das Rekursbegehren der Gotthardbahn auch hinsichtlich der Ausgaben für Privatschulen abzuweisen. Laut ihren Angaben in der Replik unterhält die Gotthardbahn seit Jahren Primarschulen in Chiasso, Bellinzona und Biasca und Sekundarschulen in Bellinzona und Erstfeld mit 6 Lehrern, unterstützt die sog. Schweizerschule in Luino und zahlt regelmäßige Beiträge an die Vereinigungen junger Kaufleute für Bildungszwecke, wenn und soweit ihre jungen Angestellten ihnen angehören. Sie hat zwei einfache Schul-

häuser in Bellinzona und Erstfeld gebaut, die circa 90,000 Fr. gekostet haben, auf dem Liegenschaftkonto stehen und besteuert werden. Diese Schulen sind für die Kinder der Beamten errichtet und stehen ihnen unentgeltlich zur Verfügung, im Kanton Tessin im besondern den deutschsprechenden Kindern. Die Gesellschaft besoldet die Lehrer und sorgt für die Schulräume und das Schulinventar, und läßt durch Schulräte und einen Inspektor die Verwaltung und Aufsicht führen. Die Rekurrentin betont auch hier, daß es sich ganz und gar um eine freiwillige Fürsorge der Bahngesellschaft handle, die sie an und für sich den Gemeinden und Kantonen, oder auch privaten Vereinigungen hätte überlassen können. Nun ist nicht zu bestreiten, daß die hier in Rede stehenden Wohlfahrtseinrichtungen nicht in einem notwendigen Zusammenhang mit dem Betriebe des Transportgewerbes, auch nicht mit dem Betriebe der Gotthardbahn speziell stehen, die Rekurrentin also in diesem Sinne ihre Fürsorge für Schulunterricht mit Recht als eine freiwillige Leistung bezeichnet. Es kann auch nicht gesagt werden, daß jegliche Wohlfahrtseinrichtungen, die eine Bahngesellschaft im Interesse ihrer Beamten und Angestellten trifft, schon um deswillen, weil sie für dieses ihr Personal getroffen werden, als zum Betriebe des Transportgewerbes gehörige Einrichtungen, und die daherigen Ausgaben deshalb als Betriebsausgaben zu betrachten seien. Auf der andern Seite darf aber doch nicht außer Acht gelassen werden, daß die Gotthardbahn bei der Gründung ihrer verschiedenen Schulen nicht ausschließlich bloß das Interesse ihres Personals, sondern daneben auch ihr eigenes Interesse im Auge gehabt hat. So wird im Geschäftsbericht der

Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn für das Jahr 1892 zu den Ausgaben für die deutschen Privatschulen der Bahn im Tessin u. a. bemerkt: „Kurz nach der Eröffnung des durchgehenden Betriebes zeigte es sich, daß sich in einigen Hauptstationen der südlichen Linien eine größere Anzahl deutsch sprechender Angestellter mit ihren Familien befanden, und daß sich für die Kinder dieser Angestellten das Bedürfnis nach deutscher Schulbildung geltend machte. Wir glaubten nicht bloß im Interesse der Beamten und Angestellten, sondern im eigenen Interesse unserer Gesellschaft zu handeln, wenn wir solche schulfreundliche Bestrebungen unterstützten.“ Im Anschlusse hieran wird gesagt, daß die Lehrer der Schulen in Bellinzona und Chiasso von der Bahnverwaltung gewählt und wie andere Beamte (d. h. Bahnbeamte) betrachtet werden, und es wird sodann beigefügt: „Aber auch im Kantone Uri müssen besondere Einrichtungen getroffen werden, namentlich in Erstfeld. Wir dürfen uns einerseits im eigenen Interesse diesen Bedürfnissen gegenüber nicht ablehnend verhalten, und können anderseits nicht mit dem Begehren an die ernerischen Behörden gelangen, daß sie ihr Schulwesen dem Bedürfnisse unserer Angestellten anpassen, die doch nur einen kleinen Bruchteil der Bevölkerung bilden.“ Ohne Frage ist das eigene Interesse der Bahn an den Privatschulen, von denen hier gesprochen wird, auf einen Zusammenhang zurückzuführen, in welchem diese Anstalten mit der Förderung ihres Transportgewerbes stehen. Der Betrieb der Bahn bringt es mit sich, daß viele ihrer Angestellten notwendig an verschiedenen Orten ihrer Linie niedergelassen sein müssen, und wenn die Bahnverwaltung von sich aus dafür sorgt, daß trotz den hierbei obwaltenden verschiedenartigen lokalen und namentlich sprachlichen Verhältnissen den individuellen Bedürfnissen und Ansprüchen ihrer Angestellten in Beziehung auf den Schulunterricht ihrer Kinder Rechnung getragen werde, so verbessert eben in nicht unerheblichem Maße die Anstellungsverhältnisse für ihr Betriebspersonal, und fördert dadurch mittelbar eigene, und zwar mit dem Betriebswesen verbundene Interessen. Zwischen den in Rede stehenden Ausgaben der Bahn und ihrem Transportgewerbe besteht demnach in der That ein innerer Zusammenhang, der die Einbeziehung dieser Ausgaben in die für die Feststellung des konzessionsmäßigen Reinertrages aufzustellende Sonderbilanz rechtfertigt. c. Das Lebensmitteldepot in Bellinzona betreffend, bringt die Rekurrentin an: Es handle sich hier um Lebensmittel, besonders Spezereiwaren, die die Gesellschaft en gros einkaufe, und an die Angestellten auf der ganzen Linie zu Selbstkostenpreisen und unter unentgeltlicher Zuführung an deren Wohnort abgebe. Die Rekurrentin beanspruche, daß ihre daherigen Barauslagen, wesentlich bestehend in den Gehältern und Löhnen des Personals im Lebensmitteldepot (über 15,000 Fr.), die in die Ausgaben

der Betriebsrechnung eingestellt seien, von dieser in Abzug kommen. Aus dem Verzeichnisse der Waren gehe vor allem hervor, daß es sich nicht um diejenigen Lebensmittel handle, die eine Familie täglich für ihren Unterhalt braucht. Die besten Kunden des Magazins finden sich auch nicht etwa auf den Bergstrecken, sondern im Thale, in Lugano und Bellinzona und anderswo, an Orten, wo man alle Waren des Magazins auch sonst kaufen könnte. Die hier beschriebene Einrichtung der Gotthardbahn stellt sich, wie die von ihr errichteten Schulen, als eine für ihre Beamten und Angestellten bestimmte Wohlfahrtseinrichtung dar, und, wie überhaupt allgemein gesagt werden kann, daß solche Einrichtungen, die ein Geschäftsherr zur Wohlfahrt seiner Arbeiter trifft, auch in seinem eigenen Interesse liegen, so ist nicht in Abrede zu stellen, daß das Bestehen der fraglichen Anstalt mittelbar auch wieder der Bahngesellschaft selbst zu gut kommt. Allein ein innerer Zusammenhang speziell mit dem Betriebe des Transportgewerbes ist doch hier

kaum vorhanden, und es ist denn auch mit Rücksicht hierauf die zwischen dem Kanton Tessin und der Gotthardbahn streitig gewordene Frage, ob das Lebensmittelmagazin Doro auf Grund der Tessinerkonzession für die Gotthardbahn steuerpflichtig sei, von dem hiefür bestellten Schiedsgericht durch Urteil vom 22. Mai 1896 bejahend entschieden worden. Daß etwa die fragliche Einrichtung speziell wegen der besondern Betriebsverhältnisse der Gotthardbahn geboten gewesen oder von der Gotthardbahn wesentlich auch im eigenen Interesse, um auf vorteilhafte Weise ihre Anstellungsverhältnisse günstiger zu gestalten, getroffen worden sei, ist nicht ersichtlich. Unter diesen Umständen erscheint es als gerechtfertigt, dem Rekursantrage der Gotthardbahn hinsichtlich der hier in Rede stehenden Leistungen Folge zu geben. d. Über die Natur der freiwilligen Geschenke und Unterstützungen fehlen alle nähern Angaben. Sollte die Rekurrentin darunter Geschenke und Unterstützungen an Beamte und Angestellte verstehen, die gemacht werden, um den Dienstfeiern derselben zu fördern, so würden sie gleich zu behandeln sein, wie die Gratifikationen. Anders dagegen, wenn sie erfolgten lediglich aus Gründen der Wohlthätigkeit oder zur Förderung von Wissenschaft und Kunst. In diesem letztern Falle gehören die diesbezüglichen Ausgaben nicht zu den Betriebsausgaben, und sind daher bei Feststellung des Reinertrages nicht in dieselben einzubeziehen. Das hier in Rede stehende Rechtsbegehren der Gotthardbahn ist daher in der Fassung zuzusprechen: Von den bei Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages in Betracht kommenden Ausgaben sind auszuschließen die Ausgaben an freiwilligen Geschenken und Unterstützungen zu Zwecken, die dem Eisenbahntransportwesen fremd sind. 2. Was die Rekursbegehren betreffend die Ermittlung der Rückkaufsentschädigung für die neuen Linien Luzern=Immensee und Zug=Goldau anbelangt so kann vorerst dem von der Gotthardbahn gestellten Antrag, die Behandlung dieser Begehren dem ordentlichen, zur Feststellung der Rückkaufsentschädigung nach Art. 21 des Rechnungsgesetzes stattfindenden Verfahren vorzubehalten, keine Folge gegeben werden. Es handelt sich bei diesen Rekursbegehren um grundsätzliche Fragen, und nachdem diese einmal im Rekurse der richterlichen Entscheidung unterstellt worden sind, so müssen sie auch in dem hiefür durch das Rechnungsgesetz (Art. 20) vorgezeichneten Verfahren zur Festsetzung der Grundsätze über die Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages und Anlagekapitals behandelt und erledigt werden. Ihre materiellen Anträge begründet die Rekurrentin damit, daß sie sagt: Die Voraussetzung des ersten Rückkaufstermins vom 1. Mai 1909 sei gewesen, daß das gesamte Netz der Gotthardbahn bis dahin annähernd 30 nutzbare Jahre gehabt haben sollte, und daß folgeweise bis zum Beginn der für die Bestimmung des Rückkaufpreises maßgebenden zehnjährigen Periode, 1. Mai 1894, das gesamte Netz schon annähernd 15 Jahre in Betrieb gestanden sei. Auf diese Weise sollte der Verkehr Zeit haben, sich bis zum Beginn der zehnjährigen Periode genügend zu entwickeln und die Bahngesellschaft in der Lage sein, während einer angemessenen Dauer die Erträgnisse nicht nur des sich erst entwickelnenden, sondern auch des schon entwickelten Verkehrs zu genießen. Die obige Voraussetzung (schon bei den übrigen Linien nicht ganz erfüllt) sei für die Zufahrtslinien Luzern=Immensee und Zug=Goldau völlig dahingefallen. Auf Verlangen Deutschlands sei im Staatsvertrag vom 12. März 1878 der Bau dieser Linien verschoben worden, und es habe deren Betriebseröffnung erst am

1. Juni 1897, also 3 Jahre und 1 Monat nach Beginn der zehnjährigen Periode stattgefunden, was zur Folge habe, a. daß diese Linien überhaupt nur mit 6 Jahren und 11 Monaten in die für den Rückkauf maßgebende zehnjährige Periode fallen b. daß deren Erträgnisse während dieser Jahre nur das Ergebnis eines eben erst begonnenen und in keiner Weise

entwickelten Verkehrs seien, und c. daß die Erträge dieser Linien nur während 11 Jahren und 11 Monaten, statt, wie diejenigen der andern Linien, während 27—28 Jahren der Gesellschaft zufließen, so daß diese zwar während der 12 Jahre die Zinsenlast der großen Erstellungs- kosten dieser Linien zu tragen habe, sie aber abtreten müsse, bevor die Erträge derselben aus dem neuen Lokalverkehr, den sie bringen, und aus der für den schweizerischen und internatio- nalen Verkehr in Betracht fallenden Abkürzung der Linie nach Zürich und der Ostschweiz sich genügend entwickelt haben. Der Ungerechtigkeit, welche nach den genannten drei Richtungen hierin für die Gesellschaft liege, könne nur dadurch begegnet wer- den, daß die beiden Linien aus dem übrigen Rückkaufsobjekt aus- geschieden, und für sie, falls deren 25facher Reinertrag geringer sein sollte, die Erstellungskosten vergütet werden, einschließlich des- jenigen Teils der Aufwendungen für die Bahnhofbauten bzw. Erweiterungen Luzern, Goldau und Immensee, welcher mit dem Bau und der Einführung dieser Linien zusammenhänge. Sollte dies nicht beliebt, so wäre in drei Richtungen eine Vergütung für diese Linien zu gewähren: a. Dafür, daß die Gesellschaft deren Erträge nur während nicht ganz 12 Jahren und auch während dieser Zeit nur auf Grund eines noch nicht entwickelten Verkehrs beziehe; b. wäre mit Rücksicht darauf, daß der Verkehr dieser Linien sich für die zehnjährige Periode noch gar nicht habe entwickeln können, zu den effektiven Erträgen derselben, die in diese Periode fallen, ein angemessener Zuschlag zu gewähren, und c. wären die so majorisierten Erträge auch für die 3 Jahre und 1 Monat vom 1. Mai 1894 bis 1. Juni 1897 einzu- stellen. Für den Fall, daß auch diese Begehren abgelehnt werden sollten, sei zu erkennen, es sollen bei Festsetzung des für den Rückkauf maßgebenden Reinertrages die Reinerträge zu Grunde gelegt werden, die sich effektiv vom 1. Juni 1897 bis zum 1. Juni 1907 auf diesen Linien ergeben werden. Zu dem Antrag, die beiden in Frage stehenden nördlichen Zu- fahrtslinien aus dem übrigen Rückkaufsobjekte auszuschneiden, und falls deren 25facher Reinertrag geringer als die Erteilungskosten sein sollte, für diese Linien die letztern zu vergüten, ist nun zu bemerken, daß nach den Konzessionen das ganze Netz der Gott- hardbahn ein einheitliches und unteilbares Rückkaufsobjekt bildet und daß der Rückkaufspreis für das ganze nach einheitlichen Grundsätzen zu ermitteln ist. Denn die Konzessionen bestimmen allgemein und ohne jeden Vorbehalt bezüglich einzelner Linien, daß im Falle des Rückkaufes in 30, 45 und 60 Jahren der 25fache Wert des durchschnittlichen von der Gesellschaft bezogenen Reinertrages derjenigen 10 Jahre zu bezahlen sei, die dem Zeit- punkt, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, jedenfalls aber den Betrag des über die Subventionen hinaus verwendeten Anlagekapitals. Es kann hienach keinem Zweifel unterliegen, daß bei der Berechnung der Rückkaufsent- schädigung für die beiden genannten Zufahrtslinien die gleichen Grundsätze maßgebend sein müssen, wie für die übrigen Bestand- teile des gesamten Netzes, und daß daher, wenn für den Rück- kauf des gesamten Rückkaufsobjektes die Reinertragsrechnung maß- gebend ist, diese Berechnung auch für jene Zufahrtslinien gelten muß. Der Antrag auf Ausscheidung der genannten Linien aus dem übrigen Rückkaufsobjekte kann somit, als mit dem klaren Sinn der Konzessionen in Widerspruch stehend, nicht gutgeheißen werden. Wenn sodann die Gotthardbahn eventuell eine Vergütung zur Ausgleichung dafür verlangt, daß die Erträge der beiden nördlichen Zufahrtslinien ihr nicht während der vollen, bei Fest- setzung des erstmaligen Rückkaufstermins vorgesehenen 30 (bzw. 28) Jahre, sondern bloß während nicht ganz 12 Jahren zufließen, so stellt sich dieses Begehren als eine Schadensersatzforderung wegen vorzeitiger Inanspruchnahme dieser Linien durch den Bund dar. Nun hat das Bundesgericht im gegenwärtigen Verfahren nach Art. 20 Abs. 3 des

Bundesgesetzes über das Rechnungswesen vom 27. März 1896 nur über Streitigkeiten zu entscheiden, die sich auf die Feststellung des Reinertrages und des Anlagekapitals beziehen. Die von der Gotthardbahn gestellte Forderung

berührt aber weder den Reinertrag noch das Anlagekapital irgendwie; denn mag über dieselbe so oder anders entschieden werden, so hat dies auf Reinertrag oder Anlagekapital absolut keinen Einfluß. Es ist deshalb auf das gestellte Eventualbegehren nicht einzutreten. Was nun hinsichtlich der fraglichen Linien die Berechnung des 25fachen durchschnittlichen Reinertrages der der Rückkaufsankündigung vorausgehenden 10 Jahre anbelangt, so kann unmöglich dem Antrage der Rekurrentin beigetreten werden, wonach bei Festsetzung des für den Rückkauf maßgebenden Reinertrages diejenigen Reinerträge zu Grunde zu legen wären, die sich effektiv vom 1. Juni 1897 bis zum 1. Juni 1907 auf diesen Linien ergeben werden. Denn die Konzessionen bezeichnen klar und bestimmt als zeitliche Basis der Reinertragsrechnung das Decennium, welches dem Zeitpunkt, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangeht, und was diesen letztern Zeitpunkt anbelangt, so ist er in den Konzessionen nicht etwa so bemessen, daß er nach einer gewissen Dauer, in welcher die Rückkaufsobjekte bereits in Betrieb gestanden haben, eintreten sollte, sondern zum voraus kalendermäßig fest bestimmt durch die Vorschrift, daß der Bund berechtigt sei, die in den Konzessionen erwähnten Eisenbahnen mit Ablauf der 30, 45, 60, 75, 90 und 99 Jahre vom 1. Mai 1879 an gerechnet, an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweiligen 5 Jahre zum voraus hiervon benachrichtigt hat. Daraus folgt einerseits, daß die konzessionsmäßige Berechnungszeit bei dem Rückkauf auf 1. Mai 1909 unbedingt am 1. Mai 1894 beginnt und am 30. April 1904 endigt, und es daher schlechterdings nicht angeht, diese Periode auf ein späteres Datum hinauszurücken. Andererseits ergibt sich aus dieser Art der Fixierung der maßgebenden Dekade, daß es nicht die Meinung der Konzessionen sein konnte, es sei der Berechnung der Rückkaufsentschädigung unter allen Umständen nur ein solcher Reinertrag zu Grunde zu legen, der resultiere, wenn die betreffenden Linien bereits eine längere Zeit in Betrieb gestanden haben; nach dem klaren Wortlaut der Konzessionen kann für die Reinertragsrechnung vielmehr kein anderer Ertrag maßgebend sein, als derjenige, der sich während der genannten, bestimmt vorgezeichneten Periode effektiv ergeben hat, bzw. ergeben haben würde, wenn die betreffenden Linien während der ganzen Dauer dieser Periode in Betrieb gewesen wären. Es geht deshalb auch nicht an, der Gotthardbahn irgend ein Supplement dafür zu gewähren, daß die fraglichen Zufahrtslinien wegen ihrer späteren Betriebseröffnung sich während der maßgebenden Periode noch nicht genügend entwickelt haben. Dagegen setzt allerdings die vollständige Ermittlung des konzessionsgemäßen Reinertrags voraus, daß das Bahnnetz der betreffenden Gesellschaft während der ganzen zehnjährigen Periode den gleichen Umfang gehabt habe. Wo dies, wie bei den hier in Rede stehenden Zufahrtslinien, nicht der Fall ist, kann die Lücke nicht anders ausgefüllt werden, als daß eine schätzungsweise Ermittlung des Reinertrages der in einzelnen Jahren fehlenden Linien vorgenommen wird. (In diesem Sinne hat sich auch bereits die Botschaft des Bundesrates betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen vom 25. März 1897, S. 145 ausgesprochen.) Die für Rückkauf maßgebende Betriebsrechnung des Gotthardbahnnetzes ist demnach rechnerisch so zu gestalten, wie sie sich voraussichtlich tatsächlich gestaltet hätte, wenn die beiden nördlichen Zufahrtslinien Luzern=Immensee und Zug=Goldau während der Zeit vom 1. Mai 1894 bis 30. April 1904 im Betrieb gewesen wären. Demnach hat das Bundesgericht erkannt: 1. Von den hievorigen verurkundeten Vereinbarungen der Parteien wird am Protokoll Vormerk genommen. 2. Von den bei Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages

in Betracht kommenden Ausgaben sind auszuschließen die Leistungen für das Lebensmitteldepot in Bellinzona, sowie die Ausgaben an freiwilligen Geschenken und Unterstützungen zu Zwecken, die dem Eisenbahntransportwesen fremd sind. Im übrigen wird das unter I, A, b (Ausgaben) Ziff. 1, litt. d gestellte Rekursbegehren abgewiesen. 3. In Bezug auf die Rekursbegehren hinsichtlich der neuen Linien Luzern=Immensee und Zug=Goldau wird erkannt: a. Das Verschiebungsbegehren der Gotthardbahngesellschaft wird abgewiesen.

b. Auf das Begehren der Gotthardbahn, es sei ihr eventuell ein Betrag zur genügenden Ausgleichung dafür zu vergüten, daß die Erträge dieser Linien der Gesellschaft nur während 11 Jahren und 11 Monaten zufließen, wird nicht eingetreten. c. Die für den Rückkauf maßgebende Betriebsrechnung des Gotthardbahnnetzes ist rechnerisch so zu gestalten, wie sie sich voraussichtlich tatsächlich gestaltet hätte, wenn die Linien Luzern=Immensee und Zug=Goldau während der Zeit vom 1. Mai 1894 bis 30. April 1904 im Betrieb gewesen wären. d. Alle weiter gehenden Ansprüche sind als unbegründet abgewiesen.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.