

Im Uebrigen erklärten wir uns mit der vorgeschlagenen Feststellung des Kaufpreises allenthalben einverstanden und lenkten nur noch die Aufmerksamkeit der Ministerien darauf hin, dass die ebenfalls sub 4. erwähnte einjährige Kündigungsfrist unseres Erachtens zu kurz erscheine und zwar theils schon um deswillen, weil in diesem Zeitraume alle die weitverzweigten Geschäfte — insbesondere auch die zahlreichen Verbandsabrechnungen aus den directen Verkehren — unmöglich vollständig würden abgewickelt werden können, und andertheils, weil durch die stets drohende Eventualität einer einjährigen Aufkündigung die Verwaltung hinsichtlich grösserer Unternehmungen, deren volle Entwicklung längere Zeit in Anspruch nimmt, mehr oder minder gelähmt werden müsste. Wir empfahlen daher nicht minder als im eigenen auch im Interesse der Staatsregierung, entweder zwar die einjährige Kündigungsfrist jedoch mit einer Beschränkung ihrer Zulässigkeit auf Perioden von 5 zu 5 Jahren beizubehalten oder die Kündigungsfrist auf einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren auszudehnen. Zugleich gaben wir zur Erwägung anheim, ob es sich nicht empfehlen würde, zur Vereinfachung der eventuellen Abwicklung die Kündigung auf einen bestimmten Termin z. B. 31. December festzustellen, sowie bei erfolgter Kündigung das letzte Jahr vor Ablauf der vereinbarten Frist von dem für den Uebernahmspreis maassgebenden 10jährigen Turnus gänzlich auszunehmen, um so die Entschädigungsberechnung innerhalb der Kündigungsfrist selbst vollständig vornehmen und damit die Gewährung des Entschädigungsbetrags mit dem Eintritte der Uebergabe thunlichst gleichzeitig bewirken zu können.

Weiter fuhren wir

ad 4^a.

fort:

„Wenn hiernach bestimmt wird, dass bei der Berechnung die Anschlagsummen für zur Zeit des Ankaufs etwa noch gar nicht vorhandene oder noch unvollendete Baulichkeiten in Abzug gebracht werden sollen, so haben wir hiergegen zu bemerken, dass nach dem Betriebsmodus unserer Bahn derartige Veranschlagungen — d. h. eine Art Budget für künftige Ausgaben — in der Weise gar nicht existiren, dass solche bei den Jahresabschlüssen als Rechnungsposten figurirten, vielmehr stets nur die wirklich im Laufe des betreffenden Jahres für Baulichkeiten etc. angelegten Summen in Ausgabe gestellt werden. Dass aber diese wirklich ausgegebenen Beträge für neue Anlagen und Baulichkeiten, auch wenn letztere selbst noch nicht vollendet sein sollten, nicht vom Kaufpreise in Abzug zu bringen sein würden, erachten wir als selbstredend, hoffen, dass die Staatsregierung auf vorstehende Erläuterung diesen Passus fallen lassen werde, und fügen nur noch hinzu, dass wir übrigens den Abzug der Kosten für etwaige bloß interimistische Anlagen und Baulichkeiten als selbstverständlich zugestehen werden.

ad 5.

Mit Ausnahme des Reservefonds, über dessen Vertheilung wir sub 4. uns ausgesprochen haben, und des Erneuerungsfonds, über welchen wir uns nachstehend äussern werden, erklären wir uns mit dem übrigen Inhalt dieser Position einverstanden und sprechen nur bezüglich des Passus wegen der Uebernahme der Passiven Seiten des Staats in Rücksicht auf das wie schon bemerkt sehr langwierige Abrechnungsverfahren den Wunsch aus, dass dessen Wortlaut auf die „vorhandenen, aus dem Geschäftsbetriebe resultirenden Passiven“ modificirt werden möge.

Was den Erneuerungsfonds anlangt, so haben wir hierüber vorstellig zu machen, dass ein solcher bei unserer Bahn nicht besteht. Während andere Bahnverwaltungen aus den jährlichen Ueberschüssen des Reinertrags gewisse Procentsätze zurücklegen und daraus einen Fonds bilden, aus dem die Erneuerung des Materials, der Betriebsmittel und der Bahnanlagen seiner Zeit bestritten wird, wer-