

Abstimmung vom 6.12.1891

Die Konservativen stellen das Signal für die Bahn- verstaatlichung auf Rot

**Abgelehnt: Bundesbeschluss betreffend den An-
kauf der schweizerischen Centralbahn**

Christian Bolliger

Dieser Artikel ist erstmals 2010 im «Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007» erschienen, welches von Wolf Linder, Christian Bolliger und Yvan Rielle herausgegeben und beim Haupt Verlag publiziert wurde.

Empfohlene Zitierweise: Bolliger, Christian (2010): Die Konservativen stellen das Signal für die Bahnverstaatlichung auf Rot. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 75–76.

Herausgeber dieses Dokuments: Swissvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen. Année Politique Suisse, Universität Bern, Fabrikstrasse 8, 3012 Bern. www.swissvotes.ch.

VORGESCHICHTE

In den Gründerjahren des Bundesstaats ist die Konzessionierung der Eisenbahnen noch ausschliesslich Sache der Kantone, und die Bahnen befinden sich überwiegend in der Hand privater Gesellschaften. Angesichts der grossen volkswirtschaftlichen Bedeutung des Schienenverkehrs versucht der Bund jedoch im ausgehenden 19. Jahrhundert, die ausländisch dominierten grossen Bahngesellschaften (Nordostbahn, Centralbahn sowie Jura-Simplon-Bahn) in seinen Besitz zu bringen. Nachdem der Ankauf von Aktien der Jura-Simplon-Bahn 1890 ohne grossen Widerstand gelingt, rückt die Centralbahn in den Vordergrund. Die Netze dieser beiden Bahnen sind verflochten und decken gemeinsam die Westschweiz und die Gotthard-Zufahrt ab. Eine Übernahme der Centralbahn erlaubt deshalb Verbesserungen bei der Betriebsorganisation, den Tarifen und der Fahrplangestaltung. Gleichzeitig erachtet der Bundesrat den Kauf als Weichenstellung von nationaler verkehrspolitischer und wirtschaftlicher Bedeutung: «Ist der Bund im Besitze der Centralbahn, so ist damit die Verstaatlichung sämtlicher Bahnen entschieden und die Ausführung nur noch eine Frage der Zeit» (BBI 1891 I 709).

Für den Erwerb der Centralbahn eröffnen sich dem Bund zwei Möglichkeiten. Einerseits bietet ein deutsch-schweizerisches Bankenkonsortium dem Bund die Hälfte der Centralbahnaktien an. Parallel dazu verhandelt der Bundesrat erfolgreich mit dem Direktorium der Centralbahn über den Ankauf der gesamten Unternehmung.

Der Nationalrat votiert dafür, zunächst nur die Hälfte der Aktien zu erwerben und den Bundesrat zu weiteren Käufen zu ermächtigen. Nachdem der Ständerat mit Stichentscheid durch den Präsidenten den Gesamterwerb bevorzugt, lenkt jedoch der Nationalrat ein. Gegen diesen Beschluss ergreifen Katholisch-Konservative und der ebenfalls konservative Eidgenössische Verein erfolgreich das Referendum. Auch Sozialdemokraten sammeln mit, und mehr als ein Fünftel der Unterschriften kommt aus der Waadt.

GEGENSTAND

Zur Abstimmung steht somit die Übernahme des gesamten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Centralbahn durch den Bund. Die Angestellten werden durch den Bund übernommen. Der Bund leistet als Gegenwert für die 100 000 zu erwerbenden Aktien je einen zu 3% verzinslichen Rententitel mit Nominalwert von 1000 Franken, also 30 Franken pro Aktie (Vertrag abgedruckt im Vaterland vom 15.11.1891).

ABSTIMMUNGSKAMPF

Der Centralbahnkauf geniesst im regen Abstimmungskampf wenig organisierten Support. Zur Gegnerschaft der Konservativen (Katholisch-Konservative, Eidgenössischer Verein, Bernische Volkspartei) gesellen sich der Bauernbund und die Sozialdemokraten, obwohl der Grütliverein sich hinter die Verstaatlichung stellt. In freisinnigen Kreisen geniesst das Projekt mehr Unterstützung.

Die Gegner argumentieren einerseits grundsätzlich gegen die Verstaatlichung. Dieses Projekt gewährt ihnen zufolge dem Staat zu viel Einfluss auf die Eisenbahnen, gleichzeitig wird auch kritisiert, dass fremder Einfluss auf die Bahnen dadurch nicht ausgeschaltet werde. Andererseits bezeichnen sie den Preis als zu hoch. In der Westschweiz werden Befürchtungen laut, die Übernahme gefährde den Bau des Simplontunnels durch die Alpen.

Die Befürworter bringen die strategische Bedeutung der Centralbahn und die Vorteile von Staatsbahnen generell ins Spiel, die «dem Verkehr besser und billiger dienen werden, als dies jetzt der Fall ist» (Berner Freisinnige im Bund vom 3.12.1891). Sie versuchen jedoch auch, den Preis angesichts rosiger Zukunftsaussichten mit guten Renditen der Bahn als gerechtfertigt darzustellen. Angesichts dessen sei der Handel «zu Gunsten einer Anzahl Berliner Juden», wie die Centralbahneigner in der NZZ vom 21.11.1893 etikettiert werden, in Kauf zu nehmen.

ERGEBNIS

Bei einer überdurchschnittlichen Beteiligung von 64,3% legen lediglich 31,1 Prozent der Stimmenden ein Ja in die Urne. Nur in Bern, den beiden Basel sowie Solothurn, also «den meistbeteiligten Centralbahnkantonen» (Rinderknecht 1949: 214), wird der Ankauf mehrheitlich (mit gut 60% der Stimmen) unterstützt. Am deutlichsten verwerfen die katholischen Kantone, die Waadt und Schaffhausen. In diesen Landesteilen befürworten zum Teil weniger als 10% der Stimmenden den Ankauf. Infolge der Abstimmungsniederlage tritt der zuständige Bundesrat Emil Welti zurück. An seine Stelle wählt die Bundesversammlung als ersten Katholisch-Konservativen den Luzerner Joseph Zemp.

QUELLEN

BBI 1891 I 693; BBI 1891 II 841–862; BBI 1891 III 734; BBI 1897 II 230–477. Bund vom 3.12.1891; NZZ vom 21.11.1891; Vaterland vom 15.11.1891. Bauer 1947: 121–126; Bolliger/Zürcher 2004: 81–85; Funk 1925: 53–55; His 1938: 1141–1142; Rinderknecht 1949: 210–215.

Ein Literaturverzeichnis mit den ausführlichen bibliographischen Angaben finden Sie auf unserer Website www.swissvotes.ch.