Bern, Donnerstag, 4. Juni I. Jahrgang 1891 Ire année Berne, jeudi, 4 juin

Amtliches stenographisches Bülletin der schweizerischen Bundesversammlung

BULLETIN STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL DE L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

№ 1

Abonnemente: Jährlich Fr. 1. 50 für die Schweiz, Fr. 3. 50 für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonnirt werden.
Abonnements: Un an: Suisse 1 fr. 50, Union postale 3 fr. 50. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Ankauf von Aktien der schweizerischen Centralbahn.

Entwürfe des Bundesrathes
21. März 1891.

Bundesbeschluss

betreffend

Ankauf von Aktien der schweizerischen Centralbahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsichtnahme einer Botschaft des Bundesrathes vom 21. März 1891,

beschliesst:

Art. 1. Dem von dem Bundesrathe mit einem Konsortium schweizerischer und deutscher Finanzinstitute unterm 5. März 1891 abgeschlossenen Vertrage betreffend den Ankauf von 50,000 Aktien der schweizerischen Centralbahn wird unter dem Vorbehalt der Annahme des gleichzeitig vorgelegten Bundesbeschlusses betreffend die Abänderung des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften die Genehmigung ertheilt.

Art. 2. Der Bundesrath wird ermächtigt, die Centralbahn in ihrem gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögen um den Preis zu erwerben, welcher der Uebernahme der sämmtlichen Aktien zu den Bedingungen des in Art. 1 genannten Vertrages vom 5. März 1891 gleichkommt.

Art. 3. Der Bundesrath wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Veröffentlichung dieses Bundesbeschlusses zu veranstalten.

Achat d'actions du chemin de fer Central suisse.

Projets du conseil fédéral
21 mars 1891.

Arrêté fédéral

concernant

l'achat d'actions du chemin de fer Central suisse.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

après avoir pris connaissance d'un message du conseil fédéral du 21 mars 1891,

arrête:

Art. 1er. Le contrat passé le 5 mars 1891 entre le conseil fédéral et un consortium d'instituts financiers suisses et allemands, relativement à l'achat de 50,000 actions du chemin de fer Central suisse, est ratifié, sous réserve d'acceptation de l'arrêté fédéral, présenté, en même temps, au sujet de la modification de la loi fédérale concernant la comptabilité des compagnies de chemins de fer.

Art. 2. Le conseil fédéral est autorisé à acquérir le chemin de fer du Central, dans la totalité de sa fortune mobilière et immobilière, pour le prix équivalant à l'achat de l'ensemble des actions aux conditions du contrat du 5 mars 1891, mentionné à l'article 1er.

Art. 3. Le conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi du 17 juin 1874 concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier le présent arrêté et de fixer l'époque où il entrera en vigueur.

Bundesbeschluss

betreffend

die Abänderung des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 21. März 1891,

beschliesst:

Art. 1. Der Art. 6 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften vom 21. Dezember 1883 erhält folgende Fassung:

Die in Art. 640, Absatz 2, des Obligationenrechtes enthaltenen Beschränkungen des Stimmrechtes der Aktionäre finden auf Eisenbahnaktien, welche sich im Besitze des Bundes oder der Kantone befinden, keine Anwendung.

Ebenso bleiben die Rechte, welche dem Bund und den Kantonen in Betreff der Verwaltung gegenüber einzelnen Eisenbahngesellschaften zur Zeit zustehen, gewahrt, und es haben auch in Zukunft die Bundesbehörden die Befugniss, derartige Verhältnisse durch die Konzessionen oder bei der Prüfung der Statuten oder der Verträge zu ordnen oder zu genehmigen.

Art. 2. Der Bundesrath wird beauftragt, gemäss den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Beschlusses zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Arrêté fédéral

modifiant

la loi fédérale sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

après avoir pris connaissance d'un message du conseil fédéral du 21 mars 1891,

arrête :

Art. 1er. L'article 6 de la loi fédérale du 21 décembre 1883 sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer, reçoit la rédaction suivante :

Les restrictions du droit de vote des actionnaires, stipulées à l'article 640, 2e alinéa, du code fédéral des obligations, ne sont pas applicables aux actions de chemins de fer en la possession de la Confédération ou des cantons.

Les droits dont la Confédération et les cantons sont actuellement investis vis-à-vis des compagnies de chemins de fer, en matière d'administration, demeurent en vigueur. Des droits analogues pourront également, à l'avenir, être établis par les autorités fédérales, soit en les introduisant dans les concessions, soit en approuvant les dispositions y relatives contenues dans les statuts des compagnies ou dans des conventions spéciales.

Art. 2. Le conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi du 17 juin 1874 concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier le présent arrêté et de fixer l'époque où il entrera en vigueur.

Einstimmige Anträge
der Kommission des Nationalrathes
29. Mai 1891.

Bundesbeschluss

betreffend

Ankauf von Aktien der schweizerischen Centralbahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsichtnahme einer Botschaft des Bundesrathes vom 21. März 1891,

beschliesst:

Art. 1. Dem von dem Bundesrathe mit einem Konsortium schweizerischer und deutscher Finanzinstitute unterm 5. März 1891 abgeschlossenen Vertrage betreffend den Ankauf von 50,000 Aktien der schweizerischen Centralbahn wird unter dem Vorbehalt der Annahme des gleichzeitig vorgelegten

Propositions unanimes
de la commission du conseil national
29 mai 1891.

Arrêté fédéral

concernant

l'achat d'actions du chemin de fer Central suisse.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

après avoir pris connaissance d'un message du conseil fédéral du 21 mars 1891,

arrête :

Art. 1er. Le contrat passé le 5 mars 1891 entre le conseil fédéral et un consortium d'instituts financiers suisses et allemands, relativement à l'achat de 50,000 actions du chemin de fer Central suisse, est ratifié, sous réserve d'acceptation de la loi fédérale, présentée, en même temps, au sujet de la modifi-

Bundesgesetzes betreffend die Abänderung des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften die Genehmigung ertheilt.

Art. 2. Der Bundesrath wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Veröffentlichung dieses Bundesbeschlusses zu veranstalten.

Bundesgesetz

betreffend

die Abänderung des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 21. März 1891,

beschliesst:

Art. 1. Der Art. 6 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften vom 21. Dezember 1883 erhält folgende Fassung:

Die in Art. 640, Absatz 2, des Obligationenrechtes in Bezug auf das Stimmrecht der Aktionäre enthaltenen Beschränkungen und Vorbehalte finden auf Eisenbahnaktien, welche sich im Besitz des Bundes oder der Kantone befinden, keine Anwendung.

Ebenso bleiben die Rechte, welche dem Bund und den Kantonen in Betreff der Verwaltung gegenüber einzelnen Eisenbahngesellschaften zur Zeit zustehen, gewahrt, und es haben auch in Zukunft die Bundesbehörden die Befugniss, derartige Verhältnisse durch die Konzessionen oder bei der Prüfung der Statuten oder der Verträge zu ordnen oder zu genehmigen.

Art. 2. Durch diese Gesetzesabänderungen (Art. 1) werden auch die Beschränkungen des Aktienstimmrechtes betroffen, welche in den zur Zeit in Kraft bestehenden Statuten der Eisenbahngesellschaften vorgesehen sind.

Art. 3. Der Bundesrath wird beauftragt, gemäss den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Weiterer Antrag.

Auf die vom Bundesrathe verlangte Ermächtigung zum Ankauf des gesammten Centralbahnunternehmens wird zur Zeit nicht eingetreten.

cation de la loi fédérale concernant la comptabilité des compagnies de chemins de fer.

Art. 2. Le conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi du 17 juin 1874 concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier le présent arrêté et de fixer l'époque où il entrera en vigueur.

Loi fédérale

modifiant

la loi fédérale sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

après avoir pris connaissance d'un message du conseil fédéral du 21 mars 1891,

arrête:

Art. 1er. L'article 6 de la loi fédérale du 21 décembre 1883 sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer reçoit la rédaction suivante:

Les réserves et les restrictions relatives au droit de vote des actionnaires, stipulées à l'article 640, 2e alinéa du code fédéral des obligations, ne sont pas applicables aux actions de chemin de fer en la possession de la Confédération ou des cantons.

Les droits dont la Confédération et les cantons sont actuellement investis vis-à-vis des compagnies de chemins de fer, en matière d'administration, demeurent en vigueur. Des droits analogues pourront également, à l'avenir, être établis par les autorités fédérales, soit en les introduisant dans les concessions, soit en approuvant les dispositions y relatives contenues dans les statuts des compagnies ou dans des conventions spéciales.

Art. 2. La modification apportée à l'article 6 de la loi précitée (art. 1er) s'applique également aux restrictions du droit de vote des actionnaires stipulées dans les statuts actuels des compagnies de chemins de fer.

Art. 3. Le conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi du 17 juin 1874 concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier la présente loi et de fixer l'époque où elle entrera en vigueur.

Proposition ultérieure.

Il n'est pas entré en matière, pour le moment, sur l'autorisation, réclamée par le conseil fédéral, d'acquérir l'entreprise entière du Central suisse.

Nationalrath.

Sitzung vom 4. Juni 1891, Morgens 8 Uhr.

Vorsitzender: Präsident *Lachenal.*

Tagesordnung:

Ankauf von Aktien der schweizerischen Centralbahn.

Künzli, erster deutscher Berichterstatter der Kommission:

Wir stehen heute vor einer ähnlichen Finanz- und Eisenbahnoperation, wie im Juni vorigen Jahres. Damals haben Sie den Bund ermächtigt, Prioritätsaktien der Jura-Simplonbahn zu kaufen. Ich glaube, dass weder der Bund, noch die interessirte Bevölkerung jenen Entscheid zu bereuen hatte, ebensowenig wie die Fusion. Es steht nunmehr fest, dass die finanziellen Verhältnisse der Jura-Simplonbahn so sind, wie sie damals in der bundesräthlichen Botschaft dargestellt wurden. Und die Verhältnisse der Bahn sind seither wesentlich bessere geworden. Es wird ein zweites Geleise gelegt auf der Linie Villeneuve-Lausanne und es sind die Züge vermehrt worden. Man ist nach allen Richtungen den Bedürfnissen des Verkehrs entgegengekommen.

Nachdem das Referendum gegen den Ankauf der Jura-Simplon-Aktien nicht ergriffen worden war, durfte der Bundesrath mit Recht annehmen, dass das Volk mit der offen ausgesprochenen Tendenz der Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen einverstanden sei, und er musste es gewissermassen als seine Pflicht betrachten, auf dem betretenen Weg weiter zu schreiten, wenn das unter günstigen Bedingungen geschehen konnte.

Die Gelegenheit zu einem weitern Aktienankauf bot sich viel schneller als allgemein vorausgesetzt worden war. Ein deutsch-schweizerisches Finanzkonsortium hat dem Bundesrath einen grossen Posten Centralbahnaktien zum Kaufe angetragen, und die Verhandlungen führten zu einem Vertrag, wonach jenes Konsortium sich verpflichtet, dem Bund fünfzigtausend Aktien der Centralbahn, also die Hälfte des ganzen Aktienbestandes, zu liefern. Der Bundesrath hat dann noch einen zweiten Vertrag mit der Direktion der Centralbahn abgeschlossen zum Zwecke der Erwerbung des ganzen Centralbahnunternehmens.

Ich habe Ihnen über diese zwei Verträge zu referiren, während Herr Nationalrath Bezzola Ihnen über das Gesetz betreffend das Stimmrecht den deutschen Bericht erstatten wird.

Was die Frage der Kompetenz des Bundes zum Ankauf von Eisenbahnaktien und zur Verstaatlichung anbetrifft, so ist diese Frage bei Anlass des Ankaufs der Jura-Simplon-Prioritätsaktien entschieden worden. Damals wurden auch die Gründe einlässlich erörtert, welche für die Verstaatlichung der Eisenbahnen sprechen. In seiner Botschaft betreffend den Ankauf der Centralbahn hebt der Bundesrath als Vortheile der Verstaatlichung noch besonders hervor: die Möglichkeit der Umgestaltung der Tarife und der Fahrpläne, die leichtere Geldbeschaffung, sowie Vortheile betreffs Ersparnisse und nationale Produktion. Ich habe dem nur wenig beizufügen. Ich betone auch heute wieder, dass das wichtigste Verkehrsmittel eines Landes nicht einen Spielball in den Händen von Finanzgesellschaften bilden darf. Die Geschichte unserer Eisenbahnen lehrt uns, dass die Verkehrsbedürfnisse bei solchen Bahnen, welche sich aus der Umarmung von Finanzgesellschaften nicht mehr befreien können, wenig Befriedigung finden. Es ist Ihnen Allen bekannt — um nur auf dieses eine Beispiel hinzuweisen —, in welchem Zustand gänzlicher Vernachlässigung sich die Suisse-Occidentale-Bahn im Zeitpunkte der Fusion mit der Jurabahn befunden hat.

Die Erträgnisse dieser Bahn waren sehr bedeutende. Allein ein erheblicher Theil derselben floss in die Taschen eines Finanzkonsortiums, welches sich nicht stark um die Bedürfnisse des Verkehrs und um den Zustand der Bahn kümmerte, welches die Bahn als ein willkommenes Ausbeutungsobjekt betrachtete und dem es angenehm erschien, die Bahn fortwährend in einem Zustand der halben Auflösung zu erhalten, wo sie zu wenig zum Leben und zu viel zum Sterben hatte.

Ein Beispiel anderer Art ist in neuester Zeit bekannt geworden. Eine neueste Enthüllung, so möchte ich sagen, die grosses Aufsehen erregt, geht dahin, dass eine bedeutende schweizerische Eisenbahngesellschaft Spekulationen in grossem Stile betreibe und dass sie einen versteckten Minenkrieg gegen die Eisenbahnpolitik des Bundes führe, obschon sie staatlicher Mitwirkung ihre Existenz verdankt. Ich weiss nicht, was an diesen Enthüllungen und Behauptungen Wahres ist. Ich denke, der Vertreter des Bundesrathes werde uns darüber Auskunft ertheilen können.

Es gibt dann noch ein Interesse, das die Verstaatlichung der Eisenbahnen erfordert, es ist das ein politisch-nationales Interesse. Ich kann mich darüber nicht weiter verbreiten, sondern begnüge mich, darauf hinzuweisen, dass einer der wichtigsten und bedeutendsten Bahnhöfe der Schweiz in den Händen einer ausländischen Privatgesellschaft sich befindet und dass dieses Verhältniss nicht geändert werden kann ohne Verstaatlichung der Eisenbahnen.

Nun gehe ich über zum Kernpunkt der Vorlage, zur Preisfrage. Man hört vielfach Stimmen, welche sagen, das Volk sei durchaus für die Idee der Verstaatlichung, allein nicht um jeden Preis. Es werde sich nicht damit einverstanden erklären, wenn man eine Bahn zu theuer kaufe und es wird behauptet, dass der für die Centralbahnaktien bezahlte Preis ein zu hoher sei. Untersuchen wir, wie es sich mit diesem Preis verhält. Der Bund bezahlt also per Aktie eine Rente von 30 Fr. oder eigentlich nur von Fr. 29. 47, wenn man in Berücksichtigung zieht, dass mit den Aktien der ganze Coupon von 1891 abgetreten wird, während der Zins der Rententitel erst vom August d. J. an laufen wird. Der durchschnittliche Ertrag in den fünf Jahren von 1885 bis 1889 war Fr. 31. 40 per Aktie. Wir haben also einen Gewinn von Fr. 1. 93. Allein das ist noch nicht alles. Im Jahre 1889, das allerdings sehr günstig beeinflusst war durch die Weltausstellung, wurde für jede Aktie der Centralbahn eine Dividende von 33 Fr. erzielt, überdies wurden 400,000 Fr. oder 4 Fr. per Aktie auf neue Rechnung vorgetragen und 500,000 Fr. zur Amortisation verwendet.

Im Jahre 1890 waren die Verhältnisse annähernd ähnliche; es konnten wieder Fr. 33 Dividende ausbezahlt werden, wiederum wurden Fr. 400,000 auf neue Rechnung übertragen und Fr. 500,000 zur

Amortisation verwendet. Es ergiebt sich also in jedem dieser zwei Jahre ohne die Amortisation ein jährlicher Ertrag der Aktie von Fr. 37. Der Durchschnittsertrag in den Jahren 1885—1889 war Fr. 31.40, die Differenz beträgt also Fr. 5. 60. Es kann demnach der Reinertrag der Centralbahnaktien um Fr. 560,000 sinken, ohne dass das Plus von Fr. 1. 93 alterirt wird und es kann die Bilanz sich um Fr. 750,000 verschlechtern, ehe der Bund irgend einen finanziellen Schaden erleidet. Es kommt überdies noch hinzu, dass wir von den angekauften Aktien der Jura-Simplon-Bahn einen Nutzen von Fr. 200,000 beziehen, so dass wir über eine Reserve von nahezu einer halben Million verfügen und also nicht zu befürchten ist, dass der Bund je irgend eine finanzielle Einbusse durch den Ankauf der Centralbahnaktien erleiden könnte. Wird der Bund Eigenthümer der Centralbahn, so fällt auch die Amortisationsquote von jährlich Fr. 500,000 dahin und die verfügbare Summe wird um so viel grösser. Ich glaube also, der Preis sei für beide Theile ein annehmbarer; er ist ein anständiger, aber der Bund kann dabei bestehen und die Aktionäre können sich ebenfalls nicht beklagen. Wenn ich recht berichtet bin, hat man im Schosse des Verwaltungsrathes der Centralbahn sogar gefunden, der Bund bezahle zu wenig, ich glaube aber nicht, dass das richtig sei; der Bund bezahlt, was die Aktien werth sind.

Nun sagt man allerdings, gegen die Rente von Fr. 29. 47 lasse sich so viel nicht einwenden, allein, wenn der Bund das Kapital zurückzahlen wolle, so zahle er Fr. 1000 per Aktie und das sei viel zu viel. Ich denke aber, man wird an diese Rückzahlung des Kapitals nicht so schnell denken; der Bund, wenn er die schweizerischen Eisenbahnen erwirbt, wird genug zu thun haben mit der successiven Amortisation des Obligationenkapitals und von einer Kündigung der Renten wird kaum die Rede sein. Der Bund hat an einer Kündigung auch gar kein Interesse. Die Rente ist für den Gläubiger eine ewige, für den Schuldner ist sie kündbar; dieser letztere hat also blos dann ein Interesse an der Kündigung, wenn der Zinsfuss erheblich sinken würde.

Dann hört man weiter allerlei Befürchtungen aussprechen für die Zukunft; man sagt, wenn auch die Erträgnisse der Centralbahn jetzt sehr günstige seien, so könne sich das ändern; der steigende Materialpreis, die bedeutende Vermehrung der Züge und die Vermehrung des Personals, namentlich infolge des Gesetzes über die Ruhetage der Eisenbahnangestellten lassen eine Reduktion der Einnahmen befürchten. Allein alle diese Faktoren haben bereits schon im Jahre 1890 sich geltend gemacht und auf die Rechnung eingewirkt. Die Materialpreise sind allerdings erheblich gestiegen, allein, wie Ihnen vielleicht bekannt ist, sind die Eisenpreise bereits wieder zurückgegangen und auch die Kohlenpreise haben für einmal wenigstens ihren Höhepunkt erreicht und vorläufig ist, wie mir von sachverständiger Seite gesagt wird, eine weitere Steigerung ausgeschlossen. Die Vermehrung des Personals hat bei der Centralbahn successive stattgefunden, man hat in dieser Richtung vorgebaut, so dass also für die Zukunft eine bedeutende Erhöhung der Ausgaben aus diesen Gründen nicht zu befürchten ist. Das Budget für 1891, wie es vom Verwaltungsrath genehmigt worden ist, weist denn auch annähernd das gleiche Erträgniss auf, wie es 1890 sich ergeben hat. — Es wird ferner hingewiesen auf die in Aussicht stehenden grossen Bahnhofbauten in Luzern, Basel und Olten. Es ist richtig, dass diese Bauten zur dringenden Nothwendigkeit geworden sind; allein bei den Bahnhöfen in Luzern und Basel vertheilen sich die Kosten auf vier Gesellschaften, und überdies werden sie auf mehrere Jahre repartirt. Es ist nun ja wahrscheinlich, dass auch in Bern das Flicken bald wieder beginnen wird; denn dieser Bahnhof entspricht — wovon wir uns täglich überzeugen können — kaum den Anforderungen des Verkehrs. Auch noch weitere Bauten werden nöthig sein, wenn der Bund sich in den Besitz der Centralbahn setzt; er wird z. B. nicht zögern dürfen, in den nächsten Jahren ein zweites Geleise von Herzogenbuchsee bis Freiburg, oder sogar bis nach Lausanne zu legen, — die militärischen Interessen erfordern das. Aber auch bisher schon sind immer die verschiedensten Verbesserungen am Bahnkörper angebracht und ist das Budget alljährlich mit Hunderttausenden belastet worden für Bahnhofbauten, Geleiseanlagen u. s. w., ohne dass darunter die Erträgnisse wesentlich gelitten hätten.

Dann muss auch gesagt werden, dass die Centralbahn sich in einem vorzüglichen Zustande befindet; sie ist sehr gut administrirt und unterhalten. Die Eichenschwellen sind, wenn ich nicht irre, zum grössten Theil durch eiserne ersetzt; auf den Strecken, wo Steigungen sind, hat man Stahlschienen eingelegt u. s. w. Die Situation der Centralbahn ist überhaupt eine einfache und klare. Bauverpflichtungen bestehen nur in geringem Masse — lediglich in Bezug auf die Linie Koblenz-Stein, welche von der Centralbahn und der Nordostbahn gemeinschaftlich ausgeführt wird und die auf die Erträgnisse der Centralbahn, wie ich glaube, nicht von grossem Einflusse sein wird.

Man befürchtet ferner eine Verminderung der Einnahmen infolge Erstellung neuer Bahnen, welche die Centralbahn konkurrenziren könnten. In dieser Beziehung möchte ich darauf aufmerksam machen, dass diese neuen Eisenbahnen meistens immer Lokalbahnen sein werden, die neue Gebiete für den Verkehr erschliessen und den Hauptbahnen eher von Vortheil sein als zum Nachtheil ausschlagen werden.

Dann sagt man, der Bund werde sich vor die Nothwendigkeit gestellt sehen, neue Bahnen zu bauen. Es ist das nicht unmöglich. Ich glaube, er wird sich dem nicht ganz entziehen können. Jede Thalschaft von einiger Bedeutung will ihre eigene Bahn haben. Wer keine Eisenbahn hat, wird vom Verkehr getrennt und vereinsamt. Jedoch die Haupteisenbahnen sind gebaut und was noch zu bauen ist, das sind Regionalbahnen und der Bund kann dies zugeben, ohne dass er dadurch, wenn er Eigenthümer der Hauptbahnen ist, sich allzu sehr belastet. Ueberhaupt ist ja die Ansicht eine allgemeine, dass der Bund die Erträgnisse der Eisenbahnen nicht etwa verwenden soll für die ordentliche Bundesverwaltung, sondern dass er die Ueberschüsse, soweit sie über die landesüblichen Zinsen hinausgehen, für die Erleichterung des Verkehrs, für Tilgung der Schulden und für den Ausbau des Eisenbahnnetzes verwenden soll. Dann wird wiederum gefürchtet, die Einnahmen könnten sich in Folge geringeren Verkehrs vermindern. Es gibt, sagt man, Zeiten, wo der Verkehr einen bedeutenden Aufschwung nimmt und andere

Zeiten, wo er zurückgeht. Die letzten Jahre, wird gesagt, bildeten die Zeit des Aufschwungs, jetzt kommt die Reaktion. Ich glaube, auch in dieser Beziehung dürfe man nicht zu schwarz sehen. Der Aufschwung unserer Eisenbahnen datirt von dem Zeitpunkt an, wo die Arlbergbahn und die Gotthardbahn eröffnet worden sind. Diese grossen internationalen Linien haben einen gewaltigen Verkehr auf unser schweizerisches Eisenbahnnetz gebracht und es ist nicht anzunehmen, dass dieser internationale Verkehr sich vermindern werde. Ich glaube im Gegentheil, er werde sich ganz bedeutend steigern. Die Verbindung mit dem Orient ist ja kaum erst hergestellt und ich denke, es werde eine Zeit kommen, wo die Räuber den orientalischen Eisenbahnen weniger gefährlich sein werden und wo sich ein grossartiger Verkehr zwischen dem Orient und dem Occident entwickeln wird. Wir haben also vom Mittelmeer her durch den Gotthard einen immer grösseren Verkehr zu erwarten, so dass eine starke Abnahme des Verkehrs, auch wenn eine theilweise Stockung der Geschäfte eintreten sollte, nicht vorauszusehen ist. Wir haben ja die Erfahrung machen können, dass von zehn zu zehn Jahren der Verkehr immer wieder sich hebt. Wenn auch einzelne Jahre des Rückgangs kommen, so geht es doch im ganzen immer und stetig vorwärts. Man muss einiges Vertrauen in die Zukunft haben.

Wenn Sie die Centralbahn erwerben wollen, werden Sie es auf keinem andern Wege thun können, als auf demjenigen, welchen Ihnen heute der Bundesrath einzuschlagen vorschlägt. Sie könnten im Jahre 1898 den Rückkauf ankündigen und es müsste dann der Rückkauf stattfinden auf Grundlage des durchschnittlichen Ertrages der vorangegangenen zehn Jahre. Nun befinden wir uns bereits im vierten Jahre dieses Rückkaufstermines. In den drei ersten Jahren, 1888, 1889 und 1890 belief sich der Reinertrag auf 11,235,000 Fr. oder per Jahr durchschnittlich auf 3,745,000 Fr., per Aktie auf 37 Fr. 50. Das Jahr 1891 wird annähernd den gleichen Ertrag abwerfen wie die vorangegangenen drei Jahre. Es ist also sicher vorauszusehen, dass der durchschnittliche Ertrag der zehn Jahre von 1888 bis 1897 sich höher belaufen würde, als auf den Betrag der Rente von 29 Fr. 47, die wir jetzt für die Centralbahnaktien zahlen.

Wir empfehlen Ihnen also den Ankauf der 50,000 Stück Centralbahnaktien. Dagegen beantragen wir Verschiebung des Ankaufes der ganzen Centralbahn. Mehrere Mitglieder der Kommission hätten gerne auch heute schon Hand zum Ankauf der Centralbahn geboten. Allein um eine Einigkeit in der Kommission zu erzielen und Schwierigkeiten zu überwinden, haben auch sie dann Hand geboten zur Verschiebung der Behandlung des vom Bundesrath mit dem Direktorium der Centralbahn abgeschlossenen Vertrages. Die Gründe für diese Verschiebung sind folgende: Einmal wurde verlangt, dass man die Organisation des Bundesbetriebes der Eisenbahnen in dem Moment feststelle, wo man ein schweizerisches Eisenbahnnetz ankaufe, wo man eine Eisenbahn verstaatliche. Nun wäre es absolut unmöglich gewesen, in dieser Session ein derartiges Organisationsgesetz zu berathen. Die Meinungen über die Organisation des Betriebes gehen ziemlich weit auseinander. Die Erklärungen, welche der Bundesrath in seiner Nachtragsbotschaft gegeben hat und die Vorschläge, die er dort für die Organisation des Bundesbetriebes macht, haben allerdings wesentlich beruhigt, aber sie genügen noch nicht. Es wird gut sein, wenn man diese Frage nach allen Richtungen genau prüfen kann, wenn namentlich auch der Bundesrath sich noch ganz einläßlich damit befaßt. Dann ist in der Kommission gewünscht worden, dass man nur schrittweise vorgehe. Gebt uns, sagte ein Mitglied der Kommission, gebt uns auch Zeit, dass wir nachkommen können. Macht zwei Schritte für das, was Ihr in einem Schritt machen wollt! Geht etappenweise vor. Endlich mussten wir zur Verschiebung stimmen wegen der Befürchtungen, welche man in der Westschweiz in Bezug auf den Simplon hegt. Es besteht in der Westschweiz das unberechtigte Misstrauen, dass wenn der Bund einmal Herr der Centralbahn sei, er sich wenig mehr um den Simplon kümmern werde. Ich denke, wenn nicht an der Spitze der Jura-Simplon-Bahn ein Mann mit weitem Blick und grosser Energie stünde, würde man überhaupt gegenwärtig nicht vom Simplon sprechen. Diese Frage wäre für längere Zeit aus Abschied und Traktanden gefallen, und man dürfte deshalb auch von Seite der Westschweiz mit grösserem Vertrauen in die Zukunft blicken. Meine Herren, der Simplon wird gebaut werden. Ich glaube keine Indiskretion zu begehen, wenn ich hier wiederhole, was der Herr Vorsteher des Eisenbahndepartements mir vor einigen Wochen gesagt hat. Herr Bundespräsident Welti sagte mir: Die Westschweiz setzt die grössten Hoffnungen auf den Durchstich des Simplon. Sie betrachtet die ununterbrochene Schienenverbindung zwischen dem Becken des Leman und Italien als ihr vitales Interesse, und wenn die Eidgenossenschaft diese Anstrengungen nicht unterstützen oder gar hindern würde, so könnte daraus für unser Vaterland in einem gegebenen Momente eine grosse politische Gefahr erwachsen.

Ebenso unbegründet als das Misstrauen des Westens sind die Befürchtungen, welche man von anderer Seite aus ausspricht und die dahin gehen, der Bund solle den Simplon selbst bauen. Nein, meine Herren, das wird der Bund nicht thun. Der Bund wird an den Simplon den gleichen Beitrag leisten, den er an den Gotthard geleistet hat, den er auch an einen östlichen Alpenpass leisten wird, den gesetzlich zugesicherten Beitrag von $4^1/_2$ Millionen und nicht mehr. Aber der Bund fördert indirekt den Simplon dadurch, dass er sich überhaupt bei der Jura-Simplonbahn betheiligt hat, wodurch der Kredit derselben gestiegen ist und in Folge dessen auch die Finanzirung des Simplonunternehmens eine leichtere sein wird. Ich glaube auch, dass die Finanzirung möglich sei, ohne dass der Bund dabei direkt mitwirkt. Es sind dazu alle Aussichten vorhanden.

Nun, meine Herren, glaube ich, dass der Simplon bald einmal in nächste Nähe rücken wird. Man wird sich vielleicht schon in einigen Monaten in der Westschweiz etwas beruhigen und die Situation anders anschauen als heute, und wenn dann auch noch das Schweizervolk dem Ankauf der 50,000 Centralbahnaktien seine Zustimmung gibt, so steht es ja dem Bundesrathe frei, die Bundesversammlung einzuberufen, um auch über den Ankauf des ganzen Unternehmens zu entscheiden, und ich denke, dass ein Geschäft von dieser Wichtigkeit gegebenen Falls

wohl eine ausserordentliche Einberufung der Bundesversammlung rechtfertigen werde.

Ich will nun noch von zwei Sachen sprechen zum Schluss, von der Fusion zwischen Jura-Simplon- und Centralbahn. Es ist ein Fusionsprojekt ausgearbeitet worden von einem Finanzkonsortium. Man muss ja sagen, dass diese Fusion grosse Vortheile bieten würde. Die Ersparnisse sind von dem Konsortium zu 700,000 Fr. per Jahr veranschlagt. Allein dieses ganze Projekt ist dem Bundesrathe bis jetzt nicht offiziell mitgetheilt worden und auch nicht den Direktionen der beiden Bahngesellschaften. Es ist das eine Privatarbeit. Wenn dieses Fusionsprojekt weiter gedeihen sollte, so werden die Bundesbehörden endgültig darüber zu entscheiden haben, und sie müssen sich alle Vorbehalte in dieser Richtung machen. Dann ist gesagt worden, der Bundesrath gehe darauf aus, die Nordostbahn-Aktien herabzudrücken, die Nordostbahn so billig als möglich zu kaufen und damit die Uebernahme der Jura-Simplon- und Centralbahn zu decken. Nun glaube ich, es könne keine unberechtigtere Voraussetzung geben als diese. Was die Jura-Simplonbahn anbetrifft, so ist der Beweis geleistet, dass der Bund nicht zu viel dafür bezahlt hat, und was die Centralbahn betrifft, so ist der Preis ebenfalls ein annehmbarer und werden wir wahrscheinlich schon binnen ein bis zwei Jahren die gleiche Erfahrung machen, wie bei der Jura-Simplonbahn, dass die Berechnungen und Voraussetzungen des Bundesrathes zuverlässige und gewissenhafte sind. Der Bundesrath wird ja auch die Nordostbahn seiner Zeit ankaufen; er hat mit dieser beginnen wollen; Sie wissen, warum die Verhandlungen scheiterten. Der Bund wird froh sein, wenn er auch die Nordostbahn unter ebenso günstigen Bedingungen kaufen kann, wie er die Jura-Simplon- und die Centralbahn erwirbt. Aber ich glaube, es würde Niemandem möglich sein, heute ein bestimmtes Rentabilitätsgutachten über die Nordostbahn auszuarbeiten, die Rentabilität festzustellen, wie sie sich gestalten wird nach Vollendung der zahlreichen in Bau begriffenen Linien. Das Netz der Nordostbahn ist ein ausserordentlich verkehrreiches; wir haben Zürich, das mächtig aufstrebende, haben Winterthur mit seiner grossartigen Industrie, den See mit seinen blühenden Dörfern und Städten; das sind Verkehrsfaktoren von der grössten Bedeutung und die werden sich immer wieder geltend machen. Aber eine momentane Einbusse der kilometrischen Einnahmen muss sich ja einstellen, wenn alle die neuen Linien auf einmal erstellt werden. Ich glaube, es sei auch gut, wenn wir hier in Bezug auf den Eisenbahnankauf dem Sprichwort folgen: Chi va piano va sano: Gehen wir langsam vor aber mit Sicherheit; kaufen wir eine Bahn um die andere; konsolidiren wir jeweilen, was wir angekauft haben, und dann gehen wir wieder weiter. Es ist ja nicht gesagt, dass der ganze Ankauf in zwei oder drei Jahren bewerkstelligt werden müsse; wenn wir in einem halben Dutzend Jahre dazu kommen, die schweizerischen Eisenbahnen zu verstaatlichen, so wird das schon ein grosses Werk sein. Darauf wird auch Niemand ausgehen, die Aktionäre zu plündern; es ist das nicht die Aufgabe des Staates; der Staat soll für die Bahnen bezahlen, was sie werth sind, aber auch nicht mehr und nicht weniger. Ich habe die Ueberzeugung, dass je weiter wir den Ankauf der Centralbahn hinausschieben, desto höher der Preis sich stellen wird, und wenn von der Bundesversammlung oder vom Volke der Ankauf der Centralbahnaktien abgelehnt werden sollte, so werden noch allerlei Ueberraschungen möglich sein. Ich glaube, für den Bund wird es vortheilhaft sein jetzt, da sich die Gelegenheit bietet, zuzugreifen; sonst wird man das später wieder bereuen. Ich denke, wer wirklich die Verstaatlichung will, muss den vorgelegten Vertrag genehmigen. Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, auf den Bundesbeschluss betr. Ankauf von 50,000 Centralbahnaktien einzutreten, dagegen die Berathung des Vertrages betr. den Ankauf des ganzen Centralbahnnetzes zu verschieben.

M. Stockmar, rapporteur français de la commission:

Nous venons vous recommander l'adoption du projet du conseil fédéral concernant l'achat de 50,000 actions du Central. Votre vote ne fera que consacrer une opinion qui n'a plus de contradicteurs et pourra faire présumer que la question du rachat est résolue. Mais d'où vient que le projet du conseil fédéral sur le rachat ait fait l'objet ces derniers temps de polémiques passionnées et que les adversaires n'aient pas attendu la décision des chambres sur la question de rachat partiel posée aujourd'hui pour préparer leur campagne? C'est que chacun comprend qu'il s'agit de faire maintenant un pas décisif. Une fois que ce pas décisif sera fait, non seulement il ne sera plus possible de revenir en arrière, mais la force des choses nous poussera jusqu'au bout, c'est-à-dire jusqu'à l'achat du réseau tout entier. L'année dernière, lorsque vous avez décidé l'achat des actions du Jura-Simplon, qu'avez-vous fait autre chose que de voter le principe du rachat? Ce n'était pas un placement de fonds, puisqu'il a fallu emprunter; ce n'était pas davantage une spéculation, puisque la Confédération n'est pas un banquier; — et d'ailleurs, les pouvoirs du pays n'ont pas pour mission de se livrer à pareille opération; — ce n'était pas non plus pour le bon plaisir de diminuer de 80,000 francs de rente les ressources de son budget que le peuple a ratifié cette acquisition. Non, ce que vous vouliez, c'était donner à la Confédération la haute main dans l'administration de la compagnie, afin de la soustraire aux hasards de la spéculation. En ce qui concerne l'achat du Central, les circonstances sont bien plus pressantes encore. En votant l'achat des actions du Jura-Simplon, vous avez substitué, en renforçant la prépondérance de la Confédération, l'intérêt général à l'intérêt particulier du canton de Berne. Mais les actions du Central, en quelles mains se trouvent-elles en ce moment? Le contrat de vente que nous vous proposons de ratifier répond à cette question. La plupart des actions du Central ont été acquises en pays étranger par des sociétés qui se livrent à la spéculation et sauvegardent avant tout, par conséquent, leurs intérêts particuliers, en dirigeant à leur gré l'administration; elles n'ont d'autres préoccupations que de tirer le plus d'argent possible, sans tenir aucun compte des besoins publics.

S'il existait sur un coin du territoire suisse une servitude d'un passage militaire au profit d'un pays étranger, aucun sacrifice ne semblerait trop lourd pour la racheter. Aujourd'hui, il s'agit d'une servitude tout aussi humiliante que nous avons à racheter. Nos chemins de fer ne nous appartiennent

plus. Il faut les reprendre puisque l'occasion s'en présente. Il serait superflu d'énumérer les avantages qui résulteraient pour le peuple du fait que les chemins de fer suisses dépendraient de la Confédération au lieu de dépendre d'un syndicat international. Je voudrais simplement examiner parmi les objections celles qui peuvent prétendre à être sérieuses. Et, tout d'abord, le prix d'achat. On dit que la Confédération paie trop cher; on le disait déjà en 1883; aujourd'hui, on demande une consultation de spécialistes de toutes espèces. Les banquiers, dans l'exercice de leur exploitation privée, donnent la main aux partisans de l'expropriation, aux révolutionnaires.

C'est par dizaine de millions que se chiffrent les déficits de la Confédération, dit-on. Je ne discuterai pas ce chiffre; les chiffres disent tout ce que l'on veut. Je ne prendrai pas pour base non plus les cours de la bourse. A l'époque ou les chemins de fer étaient dans un grand nombre de mains, ces cours présentaient des garanties; mais ces garanties sont maintenant déterminées par des facteurs qui échappent à notre appréciation. Le seul facteur irrécusable, c'est le rendement, à condition toutefois que la comptabilité soit sévèrement contrôlée. Or, depuis 1888, c'est-à-dire depuis la première année de la période décennale qui doit servir de base pour effectuer le rachat du Central, le rendement a été chaque année supérieur pour chaque action à 30 francs; la moyenne a été de 37 fr. 50. Existe-t-il des motifs pour admettre que le rendement futur sera inférieur au rendement actuel? On dit que l'avenir est incertain, on nous menace d'une crise économique prochaine provoquée par l'élévation des tarifs douaniers. Ce ne sont pas là les seules considérations qu'on peut invoquer. Nous prenons les faits tels qu'ils sont, non pas tels qu'ils pourraient être. On pourrait avancer de toutes aussi bonnes raisons pour établir que le trafic actuel se développera. Pourquoi les pessimistes ne disent-ils pas aussi qu'il y aurait possibilité à ce que, dans l'avenir, les ballons viennent ruiner complètement l'industrie des chemins de fer. En second lieu, on objecte des dépenses nouvelles que le Central serait forcé de faire, par exemple l'agrandissement de certaines gares et l'établissement d'une deuxième voie sur quelques lignes. Quant à l'agrandissement des gares, les dépenses y relatives se répartissent sur plusieurs compagnies et il est évident que si la nécessité d'établir de secondes voies s'impose, le trafic sera augmenté, ce qui implique une augmentation parallèle du rendement. On parle aussi de l'augmentation des dépenses qui ne manquera pas de résulter de la hausse des prix provenant de la loi sur le repos des employés le dimanche; l'augmentation du personnel en effet en sera la conséquence naturelle. Il est vrai que cette majorisation grèvera fortement le budget de la Confédération; mais elle existait déjà en 1890 et n'a pas empêché l'augmentation des recettes. Le budget de 1891, qui n'a pas été fait pour les besoins de la cause, en a tenu compte pourtant dans une large mesure. On a calculé la valeur des actions du Central en multipliant par 27 le produit net moyen de dix années, depuis 1888 à 1897; on a pris pour base de ce calcul le rendement de 1889, qui est de 8,830,000 francs. A supposer que le prix de la houille ne baisse pas, ce qui est vraisemblable, il est certain que cette augmentation des dépenses peut très facilement être compensée, d'abord par la conversion des obligations, ensuite par des économies faciles à réaliser dans l'exploitation, sans parler de l'annuité de 700,000 francs au moins que la compagnie verse pour l'amortissement et le fond de réserve. Il y a donc toute probabilité qu'il y aura sinon majorisation, tout au moins maintien du rendement actuel. L'action du Central est de toutes les valeurs la moins aléatoire. La compagnie a un trafic qui ne peut pas être compromis; elle relie le Nord au Sud, l'Est à l'Ouest; elle n'a donc aucune concurrence à craindre.

Certains disent: « Les garanties que vous cherchez, vous pouvez les créer sans courir aucun risque en augmentant les compétences du conseil fédéral. Nous sommes prêts à voter cette loi protectrice et à donner à la Confédération des armes qui lui manquent. C'est une illusion. Le contrôle ne produit pas les mêmes résultats que la responsabilité. Nous ne voulons pas augmenter les tracasseries, mais servir le public. Le contrôle devient facilement doctrinaire.

Rien ne vaut mieux que l'expérience journalière, la pratique du métier. Un seul exemple montrera la différence des deux systèmes. Si les chemins de fer appartenaient de droit à la Confédération, la loi que vous avez votée récemment, laquelle accorde une réduction considérable des jours de travail, n'aurait pas, cela est certain, pour conséquence corollaire une réduction du salaire des employés. L'on dirait autant de l'expropriation. Le principal défaut de la loi sur l'expropriation, c'est qu'elle n'existe pas. Il y a un aléa auquel la Confédération ne peut s'exposer. Nous raisonnons sur des données connues et l'on nous propose de les échanger contre le pur hasard. D'autres ont compliqué la question de scrupules constitutionnels, comme si les clauses du rachat avaient été introduites sans rime ni raison. Il suffira de relire à cet égard le rapport de 1851. On y verra qu'à cette époque le conseil fédéral unanime, la majorité du conseil national et aussi la minorité par l'organe de M. Escher, c'est-à-dire l'Assemblée fédérale tout entière reconnaissait formellement les compétences de la la Confédération, son droit de construire et d'exploiter des chemins de fer. Il n'est pas possible que ces hommes qui ont fait la constitution de 1848 n'en connaissent plus trois ans après le sens. Nous n'en sommes du reste pas encore là. Il ne s'agit pas de remettre l'exploitation à la Confédération.

Plusieurs membres de la commission auraient volontiers suivi le conseil fédéral jusqu'au bout, c'est-à-dire voté l'achat immédiat du Central. Ils se sont inclinés devant ceux qui préfèrent l'achat à dose homéopathique et se sont contentés d'un acompte. Mais c'est précisément pour cette raison que la commission a compris la nécessité de fortifier la situation de la Confédération dans l'administration des compagnie. C'est pour ces motifs que je vous recommande le projet de loi qui supprime en faveur de la Confédération les restrictions à l'égard du droit de vote des actionnaires. Cette mesure est d'un intérêt public. On a présenté diverses objections. On a parlé de privilèges, alors qu'on sait bien que les compagnies vivent de privilèges, distribuent des dividendes sur des fonds qu'on devrait consacrer à l'amortissement; elles ont la prétention d'empêcher

l'état de faire valoir ses droits; l'article 640 est une pure fiction. On voudrait que la Confédération se laissât majoriser par les spéculateurs. Cet ajournement de l'achat du Central auquel nous avons consenti à regret offre cependant des avantages. Il permet d'étudier à loisir le mode d'exploitation des futures chemins de fer fédéraux. La commission a constaté avec satisfaction que l'entente est certaine. Bien que la formule définitive ne soit pas encore trouvée. Les uns céderont quelque chose à cette force centrifuge qui domine notre vie politique, les autres au besoin d'unité; l'Assemblée fédérale recherchera les éléments, de la formule avec soin. Quand elle les aura trouvés, on ne comprendra plus qu'une œuvre aussi féconde ait rencontré d'aussi obstinées résistances. Au lieu d'être le jouet de spéculations, le chemin de fer sera un élément de prospérité pour le pays; l'excédent des recettes contribuera à améliorer le trafic et le personnel; ce sera là une œuvre d'utilité nationale pour l'accomplissement de laquelle il serait d'un grand exemple que nous puissions nous tendre la main.

C'est pour ces motifs qu'au nom de la commission, je vous recommande l'entrée en matière sur les deux projets connexes qui vous sont présentés.

Bezzola, zweiter deutscher Berichterstatter der Kommission:

Es liegt im Sinne Ihrer Kommission, dass die Eintretensfrage in Bezug auf die beiden vom hohen Bundesrath vorgelegten Projekte erledigt werde, und es ist mir die Aufgabe zu Theil geworden, über das zweite Projekt «Abänderung des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften» zu referiren.

Der Art. 640 des schweizerischen Obligationenrechts spricht sich folgendermassen aus:

« Die Aktionäre üben ihr Stimmrecht in der Generalversammlung nach Verhältniss der Zahl der in ihrem Besitze befindlichen Aktien aus. Jeder Aktionär, auch wenn er nur eine Aktie besitzt, hat eine Stimme.

Vorbehalten bleibt der Gesellschaft, durch ihre Statuten die Stimmenzahl der Besitzer von mehreren Aktien zu beschränken. *Keinesfalls darf ein einzelner Aktionär mehr als den fünften Theil der sämmtlichen vertretenen Stimmrechte in sich vereinigen.* "

Die im zweiten Absatz dieses Art. 640 ausgedrückte Beschränkung hat den Sinn, dass man im Interesse des öffentlichen Wohles, im Interesse des Staates, wenn ich so sagen darf, den Kleinaktionär, allgemein ausgedrückt den kleinen Kapitalisten, beschützen und verhüten will, dass er eine Beute der grösseren Kapitalagglomeration, der grossen Kapitalisten werde; denn dies wäre ganz natürlich der Fall, wenn ein einzelner Kapitalist mehr als die Hälfte aller Aktien erwerben und für jede derselben ein volles Stimmrecht ausüben könnte. In diesem Falle wäre er der Alleinherrscher in der Gesellschaft und das Recht der Kleinaktionäre wäre ein vollständig illusorisches. Dies darf im Interesse des öffentlichen Wohles nicht geschehen.

Nun frägt es sich heute: Wie steht es aber, wenn nicht ein Privatkapitalist eine grosse Zahl Aktien erwirbt, sondern wenn der Staat, ein Kanton oder der Bund, es ist; soll in diesem Falle die Beschränkung des Art. 640 ebenfalls eintreten oder soll dies nicht der Fall sein? Es ist klar, dass die Erwägung, welche zur Aufstellung der Beschränkung im Obligationenrecht führte, dass nämlich der kleine Kapitalist zu schützen sei, selbstverständlich beim Staate nicht zutrifft. Der Staat ist ja der Wächter des öffentlichen Wohles und hat infolge dieser Aufgabe den kleinen Mann gegenüber dem grossen zu beschützen, so dass es also keinen Sinn hätte, ihn im Stimmrecht ebenfalls zu beschränken. Es gilt dies selbstverständlich schon im allgemeinen, in hervorragendem Masse aber in Bezug auf Eisenbahngesellschaften, indem die Eisenbahnen mit dem öffentlichen Wohl und Wehe im engsten Zusammenhange stehen und der Staat, wenn er sich in den Besitz der Mehrheit der Aktien einer Bahngesellschaft setzt, dies lediglich im Interesse des öffentlichen Wohles und des Verkehrs thut. Wollte man also die Beschränkung im Stimmrecht, die gegenüber Privatkapitalisten Sinn hat, auf den Staat ausdehnen, so würde man dem Sinne des Gesetzes geradezu zuwiderhandeln, man würde die ratio legis, wie die Juristen sagen, direkt auf den Kopf stellen. Es ist desshalb prinzipiell geboten und richtig, im Augenblicke, da wir Eisenbahnaktien zu erwerben im Begriffe sind, mit der ausgesprochenen Absicht, die öffentlichen, volkswirthschaftlichen Interessen des Volkes zu wahren, die Beschränkung im Stimmrecht gegenüber dem Staate aufzuheben.

Es ist dieses Prinzip übrigens nicht neu, sondern durch Beschlüsse der Bundesversammlung bereits mehrfach sanktionirt worden. Bei Aufstellung des Gesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen nahmen Sie einen Art. 6 auf, der folgendermassen lautet: «In Abweichung von den Vorschriften des Obligationenrechts bleiben die Rechte, welche dem Bund und den Kantonen in Betreff der Stimmberechtigung und der Verwaltung gegenüber einzelnen Eisenbahngesellschaften zur Zeit zustehen, gewahrt und es haben auch in Zukunft die Bundesbehörden die Befugniss, derartige Verhältnisse durch die Konzessionen oder bei der Prüfung der Statuten oder der Verträge zu ordnen oder zu genehmigen.» Es haben also die Bundesbehörden den Grundsatz aufgestellt, dass die Rechte der Kantone in Bezug auf das Stimmrecht gewahrt bleiben sollen d. h. dass denselben für jede in ihrem Besitz befindliche Aktie eine Stimme zukomme.

Ferner haben Sie am 5. April 1889 bei Anlass der Genehmigung der Statuten der fusionirten Jura-Bern-Luzernbahngesellschaft einem Artikel ihre Zustimmung ertheilt, der das Recht der Aktionäre zur Stimmabgabe beschränkt, wobei aber beigefügt ist: «mit Ausnahme des Kantons Bern, welcher von dieser Beschränkung nicht betroffen wird.» Sie haben also auch hier einen Kanton von der Beschränkung im Stimmrecht ausgenommen. Sie haben im weitern am 19. Dezember 1889 bei Genehmigung der Konzessionsübertragung an die Jura-Simplonbahn den Artikel 15 der Statuten in folgender Fassung angenommen: «Aktien, welche im Besitz des Bundes oder der Kantone sind, werden von dieser Beschränkung nicht betroffen.» Es handelt sich nun heute darum, diesen Grundsatz in Bezug auf Eisenbahngesellschaften in allgemeiner Form zu normiren.

Abgesehen von diesem mehr prinzipiellen Standpunkt, ist in Bezug auf die Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit der heute vorliegenden Gesetzes-

novelle vom Opportunitätsstandpunkt aus noch folgendes zu sagen:

Der Ankauf von Aktien einer Eisenbahngesellschaft seitens des Staates hätte selbstverständlich gar keinen Sinn, wenn diese Beschränkung des Stimmrechts beibehalten würde; denn die Tendenz, welche unsere Behörden beim Ankauf leitete, käme dann gar nicht zur Geltung. Wenn dem Bunde nur das nämliche Stimmrecht zukäme, wie einem Privataktionär, so würden wir selbstverständlich keine Aktien kaufen; denn wir thun dies nicht, um eine Spekulation oder Kapitalanlage zu machen, sondern in der ausgesprochenen Absicht, in der Verwaltung der Bahn ein entscheidendes Wort in die Waagschale legen, ja überhaupt die Geschicke der betreffenden Bahn leiten zu können.

Ferner noch eines. Würden Sie auf die vorliegende Gesetzesnovelle nicht eintreten, so würden Sie den Staat in Bezug auf sein Aktienstimmrecht faktisch schlechter stellen, als die Privataktionäre. Es ist ja ein offenes Geheimniss, dass die in Art. 640 aufgestellte Beschränkung sehr leicht umgangen werden kann und auch umgangen wird. Der einzelne Grossaktionär stellt einfach eine Anzahl Strohmänner an, die sich mit seinen Aktien an der Generalversammlung präsentiren, sodass er sein Stimmrecht voll und ganz ausüben kann. Der Staat könnte selbstverständlich von dieser Hinterthüre nicht Gebrauch machen; denn sonst würde er etwas Unmoralisches begehen und zu einer Umgehung eines von ihm selbst aufgestellten Gesetzes Hand bieten. Davon kann selbstverständlich keine Rede sein. Sie würden also, wenn Sie die Beschränkung des Stimmrechts für den Staat beibehalten würden, denselben faktisch schlechter stellen als den Privataktionär.

Alle die angeführten Gründe scheinen mir absolut durchschlagender Natur zu sein, und ich empfehle Ihnen desshalb Namens der Kommission, gleichzeitig mit dem Eintreten auf den Beschluss betreffend den Ankauf von 50,000 Centralbahnaktien, auch das Eintreten auf den Beschluss betreffend Abänderung des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften zu beschliessen.

Der *Präsident* bemerkt, dass, falls kein Gegenantrag gestellt werde, die Diskussion über die Eintretensfrage sich auf beide Bundesbeschlüsse erstrecke, dagegen werde selbstverständlich die Abstimmung eine getrennte sein.

M. Richard:

La discussion venant de s'élargir et portant en même temps sur deux projets de loi je me crois autorisé à attirer votre attention sur le second projet qui, à mes yeux, a une portée juridique et morale très étendue. Ce projet me semble en contradiction absolue avec plusieurs des règles de droit que l'assemblée fédérale a posées jadis dans le Code fédéral des obligations. Nous ne pouvons pas le laisser passer sans formuler d'énergiques réserves de principe, afin que cette loi ne puisse pas constituer un précédent à l'avenir ni servir de justification à des innovations de même nature.

Dans le sein de la commission je n'ai pas voté contre ce projet de loi, mais je me suis abstenu et j'ai donné les motifs de ma conduite. Je suis partisan de l'œuvre de la nationalisation des chemins de fer, je suis favorable à l'acquisition de cinquante mille actions du Central suisse. Je pense qu'il est légitime de procurer à la Confédération une influence proportionnée à l'importance de la portion du capital qu'elle acquiert; mais où je me sépare de mes collègues, c'est sur la manière d'arriver à ce résultat, sur le choix des moyens à employer pour atteindre un pareil but.

La situation créée par l'achat d'actions par la Confédération ne serait pas nouvelle; nous voyons souvent des quantités considérables d'actions concentrées entre les mains d'un seul titulaire; c'est une banque, un établissement financier, une administration publique, un canton même, qui détient beaucoup de titres. A l'assemblée générale des sociétés, comment procèdent les gros porteurs? Ils répartissent leurs titres entre les mains de quelques amis et chacun de ceux-ci vote séparément.

Ce procédé est courant! Est-il absolument légal? J'incline à le croire, car nous sommes ici en présence de titres au porteur et, d'après le principe qui régit ceux-ci, il est incontestable que le propriétaire de titres au porteur concède un droit, momentané du moins, à ceux qui doivent le représenter à l'assemblée générale. Ce procédé expose le propriétaire véritable à certains risques, cela est possible, mais au point de vue juridique l'opération peut être considérée comme juste. En est-il de même au point de vue de la correction et des convenances? Nous pouvons laisser à la délicatesse de conscience de chacun le soin de résoudre cette question. Pour ma part, j'estime que le conseil fédéral a été bien inspiré en ne voulant pas user de ce procédé; il courrait certainement des chances en répartissant les titres à des individualités privées.

J'estime que la Confédération a raison de ne pas employer ce procédé; il est plus loyal et plus net de se présenter à l'assemblée des actionnaires le visage découvert et sans subterfuge.

Mais si l'on a eu raison de repousser cette manière d'agir, je crains que l'on ne soit tombé dans une autre erreur plus considérable. Je me permets de signaler la contradiction qui, selon moi, existe entre le projet de loi qui vous est proposé et les principes qui sont délimités dans le Code fédéral des obligations. On demande de modifier en faveur de cet être spécial qui s'appelle l'État, le régime du droit édicté par le Code fédéral des obligations. On veut changer l'article 640, qui dit que chaque actionnaire a droit à une voix par action, mais qui pose une limite au nombre de voix dont peut disposer un seul actionnaire. L'article 640 ne veut pas que plus d'un cinquième des droits puisse être absorbé par un seul actionnaire. L'application de cet article gênerait singulièrement le conseil fédéral et le département des chemins de fer. Voilà l'embarras! On imagine pour en sortir de changer l'article 640 et de créer, pour l'État, une situation privilégiée dans ses rapports avec les actionnaires. Ce sont là des procédés qui ne résistent pas à l'examen; il n'est pas nécessaire d'être grand clerc pour reconnaître qu'ici le projet du conseil fédéral procède d'une confusion véritable de deux espèces de droits distincts. On ne peut pas confondre le droit public et le droit privé. En achetant des actions, la Confédération fait un acte de particulier, elle agit comme vous et moi et commet un acte de personnalité civile privée; si elle demande à participer à l'assem-

blée générale des actionnaires, elle se place sur le même terrain que ces derniers. Si la Confédération veut pénétrer dans la société du Central, elle doit en accepter les statuts, c'est-à-dire le contrat d'association, les lois générales des associés entre eux. Il n'est pas permis à l'un des membres de changer la substance du contrat; par conséquent la Confédération doit se soumettre au régime statutaire de la société. Si ce régime limite le nombre de voix d'un seul actionnaire, c'est dans le but d'empêcher l'influence exagérée d'un seul porteur. Les statuts ont posé cette limite, encouragés par le Code fédéral des obligations, qui, dans une pensée supérieure d'intérêt et de protection des petits capitalistes, a voulu sauvegarder leur liberté complète et mettre les petits actionnaires à l'abri des coups d'autorité et des majorisations de la bourse.

Aujourd'hui, toutes ces considérations disparaissent; l'État veut changer et bouleverser tout le système, et il le fait unilatéralement, c'est-à-dire par sa propre volonté : « Sic volo sic jubeo ». Pour changer l'organisation juridique du Central, on aurait dû soumettre la question aux actionnaires, questionner la société, etc. On ne l'a pas fait; la Confédération, de sa seule volonté, change la nature et la substance de l'organisation juridique de la compagnie. Savez-vous, en somme, à quoi l'on en arrive avec ça? A une véritable expropriation déguisée des actionnaires du Central, à une confiscation des droits particuliers. Que deviendront les assemblées d'actionnaires de la compagnie, lorsqu'un seul actionnaire disposera de toute l'autorité et de toutes les influences? Elles ne seront plus qu'un fantôme, je ne dirai pas une comédie, mais une représentation; on se bornera à ratifier la volonté du plus puissant actionnaire.

J'ai entendu les objections de l'honorable M. Bezzola, et je dois dire qu'elles ne m'ont pas convaincu; mon honorable collègue va trop loin en prétendant que le projet actuel n'est que l'application de la loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer; la meilleure preuve, qu'il n'en est pas ainsi, c'est que l'on demande de faire une nouvelle loi; c'est donc que l'ancienne n'était pas suffisante. Cette loi déterminait les avantages qui peuvent être concédés à l'État. Dans certaines circonstances, l'intervention de la Confédération est nécessaire et alors les profits ne sont que la rémunération de l'intervention.

Les exemples tirés du Jura-Bernois ou du Jura-Simplon sont sans analogie avec le cas présent. Lorsqu'il s'est agi de la fusion du Jura-Simplon, la Confédération a dit qu'elle ne l'autoriserait qu'à la condition qu'on lui fît une situation privilégiée; c'était donnant, donnant; le pouvoir avait le droit de poser cette condition. Aujourd'hui, il n'en est plus de même; nous sommes censés n'avoir aucune relation avec la société du Central et nous voulons changer la physionomie de son administration!

Je ne puis m'empêcher de dire qu'il est d'un fâcheux exemple de voir l'État pénétrer dans les industries privées et changer, de sa propre autorité, l'organisation juridique et les conditions légales de ces industries. Je crains que ce procédé ne jette un certain discrédit sur notre législation entière et qu'à l'étranger on ne s'imagine trop aisément que nous changeons nos lois selon les circonstances et les besoins du présent.

Je demanderai au conseil fédéral de nous épargner ses appréciations en attendant l'étude de la nationalisation des chemins de fer et du rachat total de tout le réseau suisse, afin d'éviter les conséquences dangereuses que l'adoption du second projet de loi risque de lui attirer.

Keel:

Der Kommission, welche Ihnen einstimmig beantragt, den Centralbahnaktienkauf zu genehmigen, gehören auch die Herren Kollegen Hochstrasser und Python, sowie meine Wenigkeit an und ich glaube, es wird am Platze sein, über unsere Stellungnahme ein kurzes Wort anzubringen.

Die Kommission beantragt Ihnen, nur auf den Aktienankauf einzutreten, nicht aber auf den Antrag des Bundesrathes betreffend die sofortige Erwerbung der schweizerischen Centralbahn. Die beiden Anträge des Bundesrathes stehen in ausserordentlich nahem Connex. Ich erinnere an die Verhandlungen, welche hier stattfanden, als Ihnen der Antrag des Bundesrathes vorlag, einen Theil der Jura-Simplonbahnaktien zu kaufen und erinnere Sie ferner an einige Ausdrücke, welche in der Botschaft des Bundesrathes vom 21. März l. J. enthalten sind. Seite 7 dieser Botschaft sagt der Bundesrath:

« Indem wir auf den Ankauf der Centralbahnaktien zurückkommen, brauchen wir kaum zu erklären, dass der Zweck dieser Massregel keineswegs der sein soll, dass der Bund dauernd Grossaktionär der Centralbahn werde. Unser Ziel ist die Erwerbung der Centralbahn und der Betrieb derselben durch den Bund mit der gleichzeitigen Absicht der successiven Erwerbung des gesammten schweizerischen Bahnnetzes. »

Und auf Seite 17 sagt der Bundesrath:

« Ist der Bund im Besitze der Centralbahn und damit des massgebenden Einflusses auf das ganze westschweizerische Netz, so ist damit die Verstaatlichung sämmtlicher Bahnen entschieden und die Ausführung nur noch eine Frage der Zeit. Das Schicksal unserer Anträge bezeichnet daher einen Wendepunkt in der Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens und der ökonomischen Entwicklung des Landes; entweder erreichen wir das Ziel oder es wird dasselbe in unbestimmte Ferne gerückt. »

Der Bundesrath sagt dies nicht nur in Bezug auf den Ankauf der Centralbahn, sondern klar und deutlich auch in Bezug auf den Ankauf der Centralbahnaktien. Und in der That führt der eine oder andere Weg schliesslich zum gleichen Ziel, wie der Herr Kommissionsreferent bereits bemerkt hat.

Der Bund will 50,000 Centralbahnaktien kaufen, d. h. die volle Hälfte derselben, um, gestützt darauf, Herr in der Centralbahn zu sein, was um so mehr der Fall sein wird, wenn der Beschluss betreffend Abänderung des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften angenommen wird. Sofern sich die Opposition gegen die Verstaatlichung überhaupt richtet, so hat dies eine gewisse Konsequenz. Wenn man dagegen, nachdem der Bundesrath ermächtigt wurde, 50,000 Jura-Simplonaktien anzukaufen und nachdem man ihn ferner ermächtigt, noch weitere solche Aktien zu erwerben, heute gegenüber den Anträgen des Bundesrathes den konstitutionellen Standpunkt hervorhebt und sagt, es sei ein solcher Ankauf konstitutionell nicht zulässig, so erfolgt dieser Einwand etwas spät.

Ein anderer Angriffspunkt der Opposition wird wahrscheinlich die Verstaatlichungsfrage überhaupt sein mit ihren ökonomischen, volkswirthschaftlichen und politischen Konsequenzen, und ein dritter Angriffsgriffspunkt die Preisfrage. Die genannten Herren Kollegen in der Kommission und ich kommen bei dieser Angelegenheit mehr oder weniger in Konflikt mit unsern politischen Freunden und ich lege desshalb meinerseits grossen Werth darauf, mich hier über meine Anschauung klar und frank auszusprechen.

Es ist schon bei Behandlung des Ankaufs von Jura-Simplonaktien die konstitutionelle Seite der Frage behandelt worden und die Kommission hat dieses Frühjahr den Bundesrath ersucht, über seine Anschauung nähere Aufschlüsse zu geben. Er hat dies in seiner Nachtragsbotschaft gethan und ich meinerseits muss erklären, dass ich durch diese Erläuterungen beruhigt worden bin. Der Bundesrath setzt auseinander, dass schon in Art. 23 der Verfassung von 1848 in den Worten, dass dem Bunde das Recht zustehe, öffentliche Werke zu errichten, die Eisenbahnen inbegriffen seien, und die damalige Revisions-Kommission hat dies in ihrem Bericht ausdrücklich erklärt. Auf dieser Auffassung beruht auch das Eisenbahngesetz von 1852 und dasjenige von 1872. Ebenso beruht auf dieser Auffassung das Expropriationsgesetz, sowie auch die Rückkaufsklausel in den Eisenbahnkonzessionen. Es hat mich nicht wenig interessirt, in jüngster Zeit auf einen Schriftsteller zu stossen, der mich in dieser Anschauung sehr bestärkt und beruhigt hat. Der bekannte grosse schweizerische Staatsmann Landammann Baumgartner sel. hat sich schon im Jahre 1852, also unmittelbar unter dem Eindruck der Verhandlungen der Räthe von 1848, für die Möglichkeit des Baues von Bahnen durch den Bund ausgesprochen, ja noch mehr, er hat gegenüber der Auffassung der Räthe, der Privatbau solle gegenüber dem Bundesbau vorwiegen, eine gegentheilige Stellung eingenommen. Er sagt:

«Eine andere Art der Ausführung (als mit Betheiligung der Kantone): *die Ueberlassung an Privatgesellschaften, wäre der unglücklichste Ausweg von allen; denn allgemein vaterländische Interessen und Verständigungen im Sinne derselben finden dabei nicht die geringste Rechnung.*» Er stellte sich also auf den Standpunkt, dass ein gesundes Eisenbahnwesen der Schweiz nur auf dem Wege des Staatsbaues erzielt werden könne. Er erklärte schon damals: *„Jede Zeit hat ihren Grundgedanken; den führt sie aus, alles Sträubens ungeachtet, fatalistisch nach der Meinung der Einen, völlig zweckbewusst nach der Ansicht Anderer.“*

Und in Bezug auf die Stellung des Bundes zum Eisenbahnbau sagte er: *„Unterdessen wird die öffentliche Meinung auf das Wesen der Frage geleitet und die Ueberzeugung sich Bahn brechen, dass nur die umfassendste Machtentwicklung der Bundesbehörden selbst das Werk zur Ausführung bringen könne.“* Sie sehen also, dass schon damals kein Zweifel darüber waltete, dass der Bund Bahnen bauen und betreiben könne.

Es begreift sich übrigens, dass die damalige Zeit nicht zur Ausführung des Gedankens des Staatsbaues schritt. Die Eisenbahnbauten waren für die Schweiz ein absolut neues Gebiet und man wollte nicht das Wagniss riskiren, die gesammten Eisenbahnbauten dem Bunde zu überlassen angesichts der Möglichkeit, dass die Sache auch scheitern könnte. Es steht auch ausser Zweifel, dass der Privatbau in der Schweiz im grossen Ganzen viel geleistet hat. Es frägt sich nur, ob heute die Situation noch die nämliche ist, wie damals, als der Privatbau begonnen wurde. Ich meinerseits habe die Ueberzeugung, dass die Situation eine bedeutend andere geworden ist. Wenn Sie die Verkehrsstatistiken aus der Zeit Anfangs der 50er Jahre mit den heutigen vergleichen, so werden Sie sehen, dass der Eisenbahn-, der Telegraphen- und Postverkehr ein total anderer geworden ist, und ich habe die Ueberzeugung, dass unser Eisenbahnwesen mit seinem Nichtzusammenhang aller Kräfte und Mittel den Ansprüchen des heutigen Verkehrswesens und den volkswirthschaftlichen Anforderungen nicht zu genügen vermag. Man sagt nun allerdings, man könnte diesem Uebelstand auch auf dem Wege einer Revision des Eisenbahngesetzes von 1872 abhelfen. Ich glaube kaum. Das jetzige Eisenbahnwesen beruht wesentlich auf den Konzessionen und ich habe meinerseits die Ueberzeugung, dass das Gesetz diesen Konzessionen gegenüber machtlos ist. Die Eisenbahnen betrachten die ihnen durch die Konzessionen gegebenen Rechte als unabänderliche. Die Konzessionen schützen die Eisenbahngesellschaften namentlich nach zwei Richtungen, erstens in Bezug auf das Tarif- und zweitens in Bezug auf das Fahrplanwesen. Dis Tarife sind in den Konzessionen festgestellt und sobald der Bund eine Abänderung eintreten lassen wollte, könnten sich die Eisenbahngesellschaften mit Recht an das Bundesgericht wenden. Ebenso verhält es sich in Bezug auf das Fahrplanwesen. Uebrigens hat das Bundesgericht in dieser Beziehung einen deutlichen Wink gegeben. Sie wissen, wie lange darnach gestrebt wurde, einen durchgehenden Nachtzug Zürich-Genf zu Stande zu bringen und als dies schliesslich durch die zwingende Intervention des Bundes erreicht wurde, machten die Nordostbahn und die Centralbahn dem Bunde gegenüber auf Grund ihrer Konzessionen ihre Rechte geltend und das Bundesgericht hat die Gesellschaften in diesen Rechten geschützt.

Man hört wiederholt die Ansicht aussprechen, dass der Bund auf dem Wege der Expropriation vielleicht besser zum Ziele kommen würde. Darüber kann man jedoch verschiedener Meinung sein. Nach meiner Ansicht stösst man auch bei diesem Verfahren auf bedeutende Schwierigkeiten; sie liegen einmal darin, dass, bevor so vorgegangen werden kann, das Expropriationsgesetz abgeändert werden muss, und sodann in dem Umstande, dass ein solches Expropriationsgesetz seiner juristischen Natur nach selbstverständlich die Entscheidung der Frage dem Bundesgericht bezw. faktisch einer Anzahl Experten überweisen würde, sodass der Bund, der das erste und grösste Interesse an der Frage hat, ob und wie die Eisenbahnen expropriirt werden sollen, thatsächlich bei Seite gestellt und umgangen würde. Nicht der verantwortliche Bundesrath, sondern eine Reihe von Experten würden dann abschliesslich über das Schicksal und die Art und Weise der Expropriation entscheiden. Man hat auch vorgeschlagen, mit dem Rückkaufe der Eisenbahnen zuzuwarten bis zum Ablauf der Konzessionen — auch dieses Vorgehen scheint mir nicht das geeignete zu sein; es ist diesfalls schon wiederholt darauf hingewiesen worden, dass dabei der Bund jedenfalls nicht billiger fahren würde als auf dem vorgeschlagenen Wege; denn nach den jetzigen Gesetzesbestimmungen ist die Art

und Weise der Berechnung des für den Rückkauf massgebenden Werthes den Bahngesellschaften selbst in die Hand gegeben. Ich werde in meiner Ansicht, dass der successive Uebergang der Bahnen an den Bund das richtige sei, auch nicht erschüttert durch die etwa ausgesprochene Befürchtung, dass der Bund nicht fähig sei, die ihm daraus erwachsende Aufgabe durchzuführen. Der Bund hat im Postwesen, im Telegraphenwesen u. s. w. in dieser Richtung bereits Proben seiner Leistungsfähigkeit abgelegt, welche das Vertrauen rechtfertigen, dass er auch dieser neuen Aufgabe gewachsen sei. Wenn auch hie und da Klagen laut werden, so ist doch in Hauptsachen das Urtheil ein allgemeines, dass die Verwaltung jener Zweige eine gute sei und sie geniesst auch die Anerkennung der ganzen zivilisirten Welt und nicht zum kleinsten Theil verdankt die Schweiz diesem Rufe die Ehre, Centralstelle der internationalen Post- und Telegraphenverträge zu sein. Der Bund hat aber auch im Eisenbahnwesen bereits Grosses geleistet und Alles erreicht, was unter den gegenwärtigen Verhältnissen erreicht werden konnte.

Meine Zustimmung zur Verstaatlichung der Bahnen muss ich nun allerdings von dem Vorbehalte abhängig machen, dass die Organisation der Staatsbahnen so gestaltet werde, dass allen berechtigten Anforderungen Rechnung getragen wird. Der Bundesrath hat auf Veranlassung Ihrer Kommission in seiner Nachtragsbotschaft vom 15. Mai 1891 über diese Organisation etwelche Auskunft ertheilt, welche einigermassen beruhigen kann, obschon ja richtig ist, dass das dort Gesagte auch nur Ansichten und Meinungen sind. Ich habe mir die Organisation der künftigen Staatsbahnen etwa folgendermassen gedacht: Der Bundesrath bezw. das Eisenbahndepartement wird indirekt die oberste Leitung haben, die direkte oberste Leitung würde einer eigenen zentralen Eisenbahndirektion übertragen werden, welcher ein schweizerischer Eisenbahnrath zur Seite gestellt würde. Unter diesen beiden Centralbehörden würden die Kreisdirektionen, mit Kreiseisenbahnräthen stehen, welche letzteren von den Kantonsregierungen zu bestellen wären, denn sie sind die Repräsentanten der kantonalen Verkehrs-, Industrie- und Landwirthschaftsinteressen. Die Organisation dieser verschiedenen Aemter, die Zahl der Mitglieder derselben u. s. w. wäre von der Gesetzgebung festzustellen. Das Hauptgewicht müsste meines Erachtens darauf gelegt werden, dass die Verwaltung der Staatseisenbahnen eine durchaus selbständige, von der übrigen Bundesverwaltung getrennte würde. Die Gesetzgebung hätte auch Gewähr dafür zu bieten, dass die gegenwärtigen und zukünftigen Interessen der verschiedenen Landestheile nicht verletzt werden; sie hätte ferner die Kompetenzen der Kreiseisenbahnräthe und Direktionen festzustellen und namentlich auch dafür zu sorgen, dass jenes bureaukratische Wesen, wie es sich gegenwärtig in der Post- und Telegraphenverwaltung geltend macht, vermieden würde. Wenn auf diese Weise die Administration der zukünftigen Staatsbahnen in decentralisirter Weise organisirt würde, so könnten viele Gemüther beruhigt und jedenfalls das Eisenbahnwesen den Bedürfnissen des Verkehrs viel mehr angepasst werden, als es gegenwärtig möglich ist.

Ein anderer Punkt ist der Preis der Aktien. Die allgemeine Meinung geht dahin, dass der Preis ein etwas hoher sei; ich meinerseits theile jedoch die Anschauung des Bundesrathes, welcher nicht die Börsenkurse als massgebend acceptirt, sondern auf den innern Werth der Aktien abstellt, wie er sich aus den Rechnungen der Centralbahn der letzten 4—6 Jahre ergibt. Die letzten Jahreserträgnisse der Centralbahn haben einen Reingewinn von ca. 6 % ergeben; nehmen wir nun den doppelten Werth der Aktien in ihrem Nominalbetrage von Fr. 500. — à 6 %, so haben wir ungefähr das Gleiche wie wenn wir ein Rentenkapital von Fr. 1000. — à 3 % nehmen. Dabei ist zudem zu betonen, dass der Bund nicht gezwungen ist, die Rente zurückzukaufen; sie kann ihm nicht gekündet werden; er hat jedoch das Recht, sie zurückzubezahlen, wenn es ihm konvenirt — ein Vortheil, der nach meiner Ansicht ganz bedeutend anzuschlagen ist. Es hängt nun allerdings die weitere Schätzung des innern Werthes der Aktien davon ab, wie sich der Eisenbahnverkehr in der Zukunft gestalten wird. Ich meinerseits hege in dieser Richtung keine Befürchtungen; ich glaube nicht, dass wir auf dem Zenith, auf dem Höhepunkt in der Entwicklung des Verkehrswesens in der Schweiz angelangt sind; ich sehe keinen Grund ein, warum eine Verschlimmerung befürchtet werden müsste. Gerade der Umstand, dass der Werth der Aktien nach den Börsenkursen berechnet wird, ist für mich ein hauptsächlicher Grund, für die Verstaatlichung der Bahnen Stellung zu nehmen; dem unwürdigen Börsenspiele, das mit unsern Eisenbahnaktien getrieben wird, kann nur dadurch ein Ende gesetzt werden, dass die Papiere in die Hände des Staates gelegt werden. Dabei soll, wenn wir dazu kommen würden, auf dem gleichen Wege s. Zt. noch weitere Bahnen zu erwerben, die Frage nicht präjudizirt sein, ob nicht an Stelle der Ausgabe von Rententiteln eine andere Finanzirung treten sollte.

Ein weiteres Moment, das mich dazu geführt hat, der Verstaatlichung der Eisenbahnen zuzustimmen, sind die Verhältnisse, wie sie sich in der Ost- und Westschweiz in nächster Zeit gestalten werden. Da haben wir im Westen die grosse fusionirte Jura-Simplongesellschaft, welche ungefähr 1/3 des ganzen schweizerischen Eisenbahnnetzes umfasst und neben ihr die schweizerische Centralbahn. Bereits wird von dem Projekte einer Fusion dieser beiden Gesellschaften gesprochen; ob dasselbe gelingen wird, können wir nicht wissen; aber der Gedanke ist da und die Verwirklichung desselben ist nicht unwahrscheinlich. In eifriger Weise wird im Westen der Simplondurchstich betrieben und das Zustandekommen desselben ist bloss noch eine Frage der Zeit. Auch im Osten sind wiederholt Tendenzen zur Fusion der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen an den Tag getreten; Thatsache ist, dass Unterhandlungen stattgefunden haben, wenn sie auch vorläufig nicht zum Ziele führten. Gelingen aber diese beiden Fusionen, dann haben wir im Westen ein grosses Netz und im Osten ein grosses Netz, denen gegenüber der Bund machtlos wäre; dieser Gefahr kann nur dadurch vorgebeugt werden, dass der Bund rechtzeitig seine Stellung im Eisenbahnwesen verstärkt.

Nun erlauben Sie mir nochmals auf das zurückzukommen, was ich im Anfang gesagt habe. Es werden nach meiner Ansicht allerdings ernste Bedenken von einem politischen Standpunkt aus gegen die Eisenbahnverstaatlichung geltend gemacht. Ich

habe Ihnen schon angedeutet, wie diese politischen Bedenken mehr oder weniger neutralisirt werden und wie gegenüber denselben Beruhigung geschaffen wird. Ich glaube, wenn eine Dezentralisation des Bundesbetriebs, wie ich sie angedeutet habe, zu Stande käme, wäre die Stellung der Kantone gegenüber jetzt sogar eine bessere. Gegenwärtig haben die Kantone faktisch zum Eisenbahnwesen ausserordentlich wenig zu sagen. Sie werden zu einer Konferenz eingeladen, wenn neue Konzessionen verlangt werden, sie werden zu den sogenannten Fahrplankonferenzen eingeladen, wo sie in Gegenwart der mitbetheiligten Bahnen sprechen können. Es werden den Kantonsregierungen auch die Pläne für Eisenbahnbau, für jede Brücke, für jedes Geleise, das gemacht wird, für jede Kleinigkeit vorgelegt. Aber was diese Rechte und Kompetenzen der Kantone zu bedeuten haben, das ist bald gesagt. Dagegen würde, wenn eine solche Dezentralisation der Organisation stattfinden würde, den Kantonen die Macht in die Hand gegeben, an der Wahl der Kreisdirektoren mitzuwirken und in Bezug auf die Stellung der Bankräthe Einfluss auszuüben. Ueberhaupt muss ich bekennen, dass nach meiner Ansicht die politische Freiheit nicht auf diesem Wege gesucht werden muss, sondern darin, dass wir die Kompetenzen der Kantone erweitern und auch für die Freiheit der Bürger möglichst grosse Garantien haben. Und das ist man uns immer noch schuldig. Ein Druck auf die Angestellten der Eisenbahnen wird nach meiner Ansicht mehr oder weniger unwirksam gemacht durch die Kontrole des Parlamentes und des Volkes selbst. Man erklärt auch, dass die Centralisation des Eisenbahnwesens dem Föderalismus den Todesstoss gebe. Ich glaube, dass dieselbe für den Föderalismus mehr oder weniger ein Schlag ist, aber ich meine, es handelt sich nicht um das, sondern es handelt sich mehr um das volkswirthschaftliche Interesse, um das Verkehrsinteresse als solches und da fragt es sich, welche Frage die bedeutendere sei.

Das Eisenbahnwesen kann nicht von engen Gesichtspunkten, sondern es muss von grossen Gesichtspunkten aus betrachtet werden. Daher auch die internationalen Bestrebungen. Und wenn die Zeiten sich ändern und andere Bedürfnisse bringen, muss in Gottes Namen auch in dieser Richtung den Bedürfnissen Rechnung getragen werden, sonst wird man zu keinem Ziele kommen.

Ich schliesse meine Bemerkungen. Sie waren der offene Ausdruck der Anschauungen, die ich, allerdings vielfach in Widerspruch mit den Anschauungen meiner politischen Freunde, habe. Ich glaube, die Zeit wird lehren, dass wir eben auch in dieser Richtung einen Schritt vorwärts thun müssen und dass den Bedürfnissen, wenn sie sich so praktisch und dringend zeigen, wie dies im Eisenbahnwesen geschieht, entsprochen werden muss.

M. *Paschoud*, membre de la commission :

Permettez-moi d'exposer les motifs qui m'ont engagé à voter l'entrée en matière du projet d'arrêté et le changement de l'article 640.

On ajourne pour le moment la discussion sur la question du rachat du Central ; s'il s'agissait d'une opération financière que la Confédération devrait faire en achetant 50 mille actions, je n'aurais pas pris la parole et j'aurais laissé à des personnes plus compétentes, à des voix plus autorisées que la mienne le soin de discuter si l'opération est avantageuse ou non pour la Confédération, mais au-dessus de ces questions il y en a d'autres d'un plus haut intérêt que celles de la politique ferrugineuse de la Confédération comme on l'appelle ; il y a certaines questions de principe qui doivent être discutées.

Je me permets donc d'exposer le résultat de mes études et d'indiquer les motifs qui m'ont engagé à voter le projet dans la forme où il est présenté par la commission.

Deux mots seulement sur la question du prix d'achat des actions du Central ; il est important de constater que le conseil fédéral a fait abstraction de la valeur de spéculation lorsqu'il a fixé le prix des actions. La valeur des fonds d'état peut être déterminée par les cours de la bourse et si le conseil fédéral avait exposé ces cours dans son message, on aurait vu que le Central a traversé une période de crise dans laquelle la valeur des actions est descendue a un cours très inférieur, tandis qu'à d'autres moments elle est montée à un cours supérieur à celui qui a été déterminé.

Le conseil fédéral s'est livré à un travail minutieux pour déterminer la valeur des actions du Central qui doivent être achetées à raison de fr. 30 de rente fédérale. Le conseil fédéral a fourni la preuve que ce prix était convenable, ni trop élevé ni trop bas ; il faut que les deux parties soient satisfaites.

Si l'on examine la ligne du Central, son importance et son avenir, on voit que le prix indiqué dans la convention, — il faut dire qu'il y a des étrangers qui se sont occupés de cette question d'achat de même que deux établissements suisses : le Bank-Verein de Zurich et la Banque fédérale de Berne, — si l'on examine cette ligne, on voit qu'il ne s'agit pas d'un réseau très étendu, il compte environ 400 kilomètres, 394 exactement, mais il occupe en Suisse une position exceptionnelle au centre de la Confédération et peut à juste titre être appelé : Central. Partant de Bâle pour arriver à Berne et Lucerne, il se relie au Gotthard et au Jura-Simplon et a des points d'attache avec le Nord-Est : Par suite de cette position exceptionnelle, cette ligne a un trafic assuré, autant du moins que les prévisions humaines peuvent assurer quelque chose, mais il faut avoir confiance dans l'avenir en cette matière.

Cette ligne est constituée fort simplement au point de vue financier. Il y a 100,000 actions de 500 francs chacune et un capital d'environ 100 millions. Nous voyons que le conseil fédéral a fait des calculs très exacts sur la période de 1885 à 1889. Il résulte de ces culculs que cette ligne a un rendement assuré qui peut être évalué à environ 3 millions. Au moment où le message était distribué, les comptes de l'année 1890 étaient établis. Dans ces comptes, il y a un facteur important dont il faut tenir compte, c'est la hausse du prix de la houille. Il est démontré que cette ligne est dans d'excellentes conditions et que le rendement a été supérieur à celui des années précédentes. Nous prouvons qu'au point de vue financier, la Confédération ne s'engage pas trop, qu'elle fait même une bonne affaire, même meilleure que celle de l'achat du Jura-Simplon au canton de Berne. La différence entre le prix d'achat et le rendement, au lieu d'être de fr. 2. 50 est pour le Central de fr. 1. 93. Il est

bon de rappeler que cette compagnie a eu ses mauvais jours, qu'elle a dû emprunter en faisant des pertes qui ont grevé lourdement sa situation. Nous voyons dans le message du conseil fédéral que le Central arrive avec une perte de 20 millions non compris les pertes de l'agio. Il paie chaque année une somme de 500,000 francs pour l'amortissement. L'argent a été emprunté fort cher dans ces circonstances. Généralement, tout l'argent d'emprunt est un élément de crédit. Mais nous voyons par exemple qu'en 1875, le Central a fait un emprunt dans des conditions désastreuses en s'adressant à la maison Perreire et au Comptoir d'escompte à Paris. La perte de cours a été de 26,75 %. Maintenant, nous nous trouvons en présence d'une compagnie en quelque sorte réorganisée qui fait les affaires dans des conditions que nous connaissons et sous la surveillance de la Confédération depuis la loi de 1883 sur la comptabilité des chemins de fer. C'est dire par conséquent que nous avons à faire à une ligne qui offre des garanties de sécurité. Du reste, dans son message supplémentaire, le conseil fédéral donne des renseignements sur la ligne au point de vue de son état et de son entretien. C'est une ligne de premier ordre; elle a un excellent matériel, des réserves importantes pour faire face à l'imprévu. Nous croyons que la Confédération ne fait pas une mauvaise affaire et qu'elle ne subira aucun préjudice en faisant l'achat d'un paquet d'actions. Examinons la question essentielle, celle de savoir si oui ou non la Confédération a intérêt à acheter ces titres. Evidemment, ce n'est pas une opération purement financière, la Confédération a un but plus élevé; elle a cherché à acquérir non-seulement une certaine influence comme dans le Jura-Simplon, mais une influence prépondérante afin de pouvoir plus tard devenir propriétaire de la ligne tout entière. Cette opération se présente comme la suite naturelle de l'achat des actions du Jura-Simplon. C'est un pas de plus fait en avant. Lorsque la Confédération aura la majorité des actions et qu'une modification sera apportée à l'article 640 du code fédéral des obligations, elle pourra commander et administrer à sa guise.

Nous sommes partisans de la nationalisation des chemins de fer. Cette idée a fait des progrès dans la population; lorsqu'elle serait soumise à la votation populaire, il y aurait possibilité qu'elle fût résolue par la majorité du peuple suisse, qui ne se rend pas compte toutefois des difficultés que rencontrerait la nationalisation des chemins de fer. On voit que dans ce domaine, il faut agir avec prudence. Il y a une idée en cours dont on entend souvent parler, c'est celle de l'expropriation des chemins de fer par décret souverain. Des calculs ont été faits desquels il résulte que si la Confédération expropriait, les risques financiers seraient considérables, les valeurs qu'il faudrait payer pourraient mettre en péril la situation financière de la Confédération. Mais faut-il attendre le rachat par voie de concessions dans le délai fixé par les concessions: un jour ou l'autre, dans un avenir plus ou moins rapproché, la Confédération devait devenir propriétaire par voie de rachat.

Une troisième combinaison préconisée par le conseil fédéral est le rachat par voie conventionnelle, lorsque l'occasion s'est présentée, et que l'on peut s'entendre avec les compagnies. Le conseil fédéral engage à entrer en plein dans cette voie de rachat.

Si l'achat des 50,000 actions préjuge la question du rachat de la ligne, il y a une distinction à faire entre le rachat complet qui supprimerait les assemblées d'actionnaires et ferait des employés de cette ligne des fonctionnaires en quelque sorte de la Confédération, et la limitation à l'achat des 50,000 actions qui ferait que la compagnie conserverait son autonomie, mais que la Confédération actionnaire exercerait une influence bienfaisante. Nous pensons que pour le moment, il y a des motifs pour s'arrêter à l'achat des 50,000 actions plutôt qu'à l'achat complet qui détruirait l'autorité de la compagnie.

Sur cette question il y a des oppositions formulées pour divers motifs; les uns sont hostiles au rachat, ils prétendent que dans l'intérêt public il vaut mieux que l'exploitation se fasse par des compagnies privées, d'autres craignent l'envahissement du fonctionnarisme, d'autres prétendent que dans ces opérations de rachat les finances de la Confédération pourraient être compromises et cette crainte les fait hésiter. D'autres estiment que dans ce domaine il faut être prudent et qu'avant le rachat il faut que le programme de construction de lignes complémentaires du réseau suisse soit exécuté.

J'ai été pour ce qui me concerne très heureux que le conseil fédéral ait admis l'ajournement. Dans le programme des lignes complémentaires figurent des lignes de première importance.

Nous savons que pour le percement des alpes, nous avons l'appui du conseil fédéral.

Les autorités suisses ne se déjugeront pas et les promesses seront tenues.

Si les chemins de fer venaient à être nationalisés et à faire partie intégrante de l'administration fédérale, cette question pourrait être soumise au référendum populaire. Il peut à certains moments y avoir des votes inexpliquables venant détruire les meilleurs projets et nous pensons qu'il ne serait pas prudent d'entrer, sans autre, dans une voie qui pourrait compromettre ce que nous appelons nos espérances.

Loi fédérale du 23 décembre 1872:

La Confédération cherchera d'uné manière générale à développer et à augmenter les voies et communications. Elle s'efforcera en particulier de venir le plus tôt possible en aide aux tendances qui se manifestent dans l'Est, le centre et l'Ouest des Alpes suisses pour améliorer les jonctions avec l'Italie et la mer Méditerranée, sans toutefois permettre qu'il soit créé aucune exclusion au préjudice de telle ou telle entreprise de ce genre.

Lorsque l'on a discuté la loi des subventions à accorder aux chemins de fer des alpes on a bien indiqué que les deux passages des alpes avaient droit à une subvention de 4 1/2 millions.

L'article 5 de cette loi dit:

Art. 5. — Une subvention égale à celle accordée aux cantons désignés à l'article 1er, soit de 4 millions 1/2 de francs pour chaque entreprise, est accordée une fois pour toutes aux cantons qui s'intéresseront financièrement aux chemins de fer des Alpes répondant aux conditions de l'article 3 de la loi du 23 décembre 1872 sur les chemins de fer. Cette subvention n'est accordée que pour deux chemins de fer, l'un à l'Orient et l'autre à l'Occident

de la Suisse, et l'assemblée fédérale en déterminera souverainement les conditions.

L'assemblée fédérale a été appelée à se prononcer à cet égard. Elle l'a fait par l'arrêté fédéral du 27 avril 1886.

1. Il est pris acte de la communication par laquelle les cantons de Fribourg, Vaud et Valais ont décidé de s'intéresser, par une subvention se montant au total de 7 millions de francs, à l'entreprise du Simplon.

2. En conséquence, les cantons ci-dessus désignés ont acquis, pour l'appliquer à l'entreprise de percement du Simplon, le droit à la subvention fédérale garantie par l'article 5 de la loi fédérale du 22 avril 1878.

Nous avons pris acte de la déclaration formulée par le rapporteur de la commission, l'honorable M. Künzli, nous comptons sur la sollicitude des chambres fédérales et sur celle du conseil fédéral pour faire avancer la question et nous disons que si la Confédération venait à être substituée aux compagnies, la question elle-même pourrait être un peu compromise et entravée.

Je crois au succès des affaires plutôt par la réunion des intérêts que par les raisonnements de sentiment. Dans l'état actuel des affaires il serait un peu inquiétant de voir la solution de la question du rachat des chemins de fer dépendre d'une votation populaire dont le résultat est incertain.

Nous marchons par étapes et nous ne voulons pas marchander à la Confédération son influence bienfaisante. Nous avons confiance dans le conseil fédéral et dans les autorités fédérales, et si nous n'avions pas confiance, nous ne voudrions pas modifier l'article 640 du code fédéral des obligations en faveur de la Confédération. Nous savons que le conseil fédéral interviendra en temps utile pour que nous puissions obtenir satisfaction. Nous disons que dans la situation actuelle, il faut marcher par étapes et cette session en marquera une importante par l'achat de 50,000 actions.

Nous avons entendu une critique très intéressante de M. Richard sur la modification de l'article 640 du code fédéral des obligations; il s'est abstenu à la votation et trouve que cette modification ne se justifie pas.

En achetant 50,000 actions, la Confédération veut entrer dans le domaine des chemins de fer et exercer une influence légitime qui ne pourrait pas s'effectuer autrement. Vous ne pourrez jamais empêcher le groupement des actions; lorsqu'une décision doit être prise, on a recours à des intermédiaires, à des hommes de paille auxquels on remet des titres et l'on arrive au même résultat que si le groupement des actions permettait un vote unique.

La Confédération ne doit pas se livrer à des manœuvres pareilles, elle doit avoir le droit de voter conformément au nombre des titres qu'elle a en mains. Cette modification s'impose; si elle n'était pas votée, l'arrêté relatif à l'achat ne pourrait pas être voté. Le rachat des actions est ratifié sous réserve de la modification de l'article 6 de la loi sur la comptabilité des chemins de fer. Nous pensons que la Confédération fait non seulement une bonne affaire en achetant les 50,000 actions, mais qu'elle augmente son influence et hâte la réalisation du vœu légitime de toutes les parties de la Suisse en ce qui concerne l'achèvement du réseau suisse.

Bundesrath *Welti:*

Wir sind wohl alle damit einverstanden, dass wir vor einem verhängnissvollen Beschluss stehen; aber es bestehen sehr grosse Irrthümer über die Bedeutung desselben. Ich glaube, sie sind leicht aufzudecken und nachzuweisen. Die Anhänger des Privatbahnsystems glauben in guten Treuen, dass, ohne vaterländische Interessen zu gefährden, man den jetzigen Zustand der Dinge noch so und so lange fortbestehen lassen könne und diejenigen, welche eine Veränderung für nöthig halten, glauben zum grössern Theil auch, dass es nicht darauf ankomme, ob die schweizerischen Bahnen heute verstaatlicht werden oder erst in ferner Zeit. Ich bezeichne diese Auffassung als eine sehr unglückliche und unrichtige; es ist dies leicht zu beweisen. Meine Herren, denken wir an das Ende der Konzessionen. Im Laufe der zweiten Hälfte des nächsten Jahrhunderts, in wenig mehr als fünfzig Jahren, laufen die Konzessionen der wichtigsten schweiz. Eisenbahnen ab, und dann wird der letzte Tropfen aus dem Becher ausgetrunken sein; der bis dorthin für die Privateisenbahngesellschaften gefüllt war. Dann muss etwas geschehen, und was geschehen muss, das haben wir schon in den fünfziger Jahren vorausgesagt und haben unsere Nachkommen bereits durch die Konzessionen verpflichtet, welche zur Zeit bestehen. In den Konzessionen steht geschrieben, was zu geschehen hat, wenn dieselben abgelaufen sind. Im Falle des Rückkaufs im neunundneunzigsten Jahre ist die muthmassliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu betrachten. Die Bahn kostet dann so viel, als sie kosten würde, wenn man sie im neunundneunzigsten Jahre bauen würde. Ich will mich nicht in nähere Rechnungen verlieren, aber es liegt auf der Hand und ist klar, wie drückend die Bedingungen des Rückkaufes im neunundneunzigsten Jahre sind. Und es muss dannzumal zurückgekauft werden. Die Eidgenossenschaft kann dann die Konzessionen nicht verlängern, denn die Konzession wird nur verlängert, wenn die Konzessionäre es verlangen. Und die Konzessionäre werden dann eben keine Verlängerung verlangen, weil die Rückkaufsbedingungen für das neunundneunzigste Jahr nach meiner Auffassung die besten sind, die in der ganzen Reihe der Konzessionen vorkommen. Wir befinden uns dann in einer weitaus schwierigeren Zwangslage, als wir uns während der ganzen Dauer der Konzession befunden haben. Das ist aber noch lange nicht das Schwierigste an der Sache. In der gleichen Zeit, in welcher unsere Konzessionen zu Ende gehen, gehen — vielleicht zehn Jahre früher oder zehn Jahre später — die Mehrzahl der Konzessionen zu Ende, welche von den sämmtlichen europäischen Staaten ertheilt worden sind. Und wie stehen wir dann da im neunundneunzigsten Jahre? Es fallen die Konzessionen von Frankreich, Belgien, Oesterreich und Italien unentgeltlich dem Staate zu, unentgeltlich in Bezug auf das gesammte unbewegliche Vermögen der Bahn. Diejenigen Staaten, welche dieses System der Konzessionen nicht besitzen, wie z. B. Preussen und mehrere kleinere Staaten, haben in der Weise vorgesorgt, dass sie für die Amortisation ihrer Eisenbahnschulden bis zum Moment des Auslaufs der Konzession sorgen. Die Schweiz befindet sich weitaus in der schlechtesten Lage. Sie hat nichts angeordnet und thut nichts und kann nichts

thun, so lange die Aktien in den Händen der Privatgesellschaften sind. Die Privatgesellschaften amortisiren ebenfalls, werden Sie mir sagen. Ja, meine Herren, einzelne amortisiren auch, aber sie amortisiren für sich. Die Amortisation, welche die Bahngesellschaften vornehmen, kommt dem Bunde nicht in gleicher Weise zu gute, wie das bei den bezeichneten Staaten der Fall ist, sondern durch die Amortisation vermehren die Gesellschaften ihr Vermögen, respektive ihre Dividenden, und am Schlusse wird ohne Rücksicht der Bund Schuldner für die Kosten des Baues der gesammten Bahnen. Meine Herren, Sie sehen die Schlüsse voraus, welche ich daraus ziehe. Die sämmtlichen europäischen Staaten, vielleicht England ausgenommen, das in diesen Dingen seine eigenen Wege geht, werden in der Mitte des nächsten Jahrhunderts, im Besitze von nahezu schuldenfreien Bahnen und demgemäss im Stande sein, ihren Verkehr um die Hälfte des Preises, vielleicht um einen Drittheil billiger dem allgemeinen Wohl zur Verfügung zu stellen, wie wir es können. Ich denke, diese Lage ist eine verantwortungsvolle und es lässt sich kein Jota an derselben ändern. Dieser Sachlage gegenüber wird an uns die Forderung gestellt, zu untersuchen, wie geholfen werden soll und wie wir die Verpflichtungen lösen, mit denen wir unsere Nachkommen belastet haben. Wir können nicht die Privatgesellschaften ihre Dividenden aus den Eisenbahnen herausschlagen lassen und die Schuld unsern Nachkommen des zweiten Geschlechtes überbinden. Hier muss also Rath geschaffen werden — so oder so! Der Staat muss in die Lage kommen, die Eisenbahnschulden, welche jetzt auf unsern Bahnen haften, bis zum Auslaufe der Konzessionen wenigstens soweit zu amortisiren, als das in den umliegenden Staaten geschieht. Und das kann nur geschehen durch die Erwerbung der Eisenbahnen. Wer hier ein anderes Mittel weiss, der muss es sagen, denn wir sind hier nicht in der Lage, die Sache zu verschieben, sondern wir haben die Pflicht, hier zu helfen und eine Schuld zu tilgen, die wir auf Kosten unserer Nachkommen, auf Kosten unseres Landes kontrahirt haben. Ich meinerseits kenne kein anderes Mittel, um diese Schuld zu tilgen, um unserem Vaterlande die Konkurrenzfähigkeit in der nationalen Arbeit mit andern Staaten zu wahren, als dieses Mittel, die Schulden der Eisenbahnen nach und nach abzuzahlen und zu diesem Zwecke die Eisenbahnen vorher zu acquiriren. Wie können wir nun diese Bahnen acquiriren? Da kommen wir nun zu einer Frage, welche vielfach bei uns ventilirt worden ist. Wir können sie zurückkaufen, wir haben uns in den Konzessionen ja selber die Möglichkeit gewahrt, den Rückkauf vorzunehmen; ein Termin ist bereits verflossen, ein anderer kommt im Jahre 1903.

Wenn ich gesagt habe, dass in Bezug auf die Rechte des Staates beim Erlöschen der Konzession die Schweiz schlechter gestellt sei, als irgend ein europäischer Staat, so muss ich das leider in Bezug auf die Rückkaufsbedingungen, wie sie bei uns bestehen, wiederholen. Die Rückkaufsbedingungen sind in sämmtlichen europäischen Staaten besser, d. h. mehr zu Gunsten des Staates geordnet, als in der Eidgenossenschaft. Und zwar ist diese Ordnung in ziemlicher Gleichmässigkeit die, dass der Staat nach Ablauf von zwanzig oder dreissig Jahren nach Beginn des Betriebes das Recht hat, die Bahnen jederzeit zurückzukaufen und zwar um den fünfundzwanzigfachen Durchschnitt der vorangegangenen fünf oder sieben Jahre, wobei dann bei den fünf oder sieben Jahren immer die zwei ungünstigsten Jahre gestrichen werden. Durch diese Bezahlung erwirbt das betreffende Land die gesammten Bahnen, übernimmt selbstverständlich die Schulden, aber auch das gesammte Vermögen mit dem Reservefonds.

Die genannten Staaten, Preussen, Frankreich, Belgien u. s. w. können sich den günstigsten Moment für den Rückkauf wählen. Wir aber sind an bestimmte Termine gebunden und wir tragen alle Chancen, wenn auf diesen fatalen fixen Termin die Rechnung zu unsern Ungunsten ausfällt. Die Differenz zwischen unsern Bedingungen und denen der andern Staaten ist auch aus einem andern Grunde enorm. Wir haben in der Schweiz ein System erfunden, welches in der ganzen Eisenbahngesetzgebung ein Unikum ist; es ist das der Grundsatz, dass bei dem Rückkauf unter allen Umständen das Anlagekapital vergütet werden soll. Wir müssen, wenn wir unabträgliche Bahnen zurückkaufen wollen — und ich habe schon früher einmal auseinandergesetzt, dass wir in diese Lage kommen — dieselben zu einem Preise zurückkaufen, als ob sie während der ganzen Konzessionsdauer 4 % abgetragen hätten. Also wiederum auch in Bezug auf die Rückkaufsbedingungen steht die Schweiz hinter sämmtlichen andern Staaten zurück. Es ist kein Land, welches seine souveränen Rechte in gleicher Weise preisgegeben hat wie die Eidgenossenschaft. Dieser Nothstand nun — ich sage euch, es ist das relativ, gegenüber den andern Staaten, ein förmlicher Nothstand — legt uns um so dringlicher die Pflicht auf, Rath zu schaffen. Es ist nicht damit gethan, dass man sich eine schwierige Frage ganz einfach vom Halse hält, sie verschiebt oder am Ende gar nicht vornimmt.

So also stehen wir in Bezug auf den Rückkauf. Nun die näheren Bedingungen unseres Rückkaufes. Wir müssen zurückkaufen auf Grund eines zehnjährigen Durchschnittes, und zwar können wir nicht wissen, wie sich die daherigen Einnahmen gestalten werden. Wenn man uns im gegebenen Falle sagt, es sei der Preis zu hoch, den wir jetzt für die Bahn bezahlen, so behaupte ich, dass kein Mensch im Stande ist, uns nachzuweisen, dass der Preis beim Rückkauf in 10 Jahren nicht noch viel grösser sein wird. Es ist heute schon darauf aufmerksam gemacht worden, dass die drei ersten massgebenden Jahre 1888, 1889 und 1890 mit aller Sicherheit voraussehen lassen, dass der Preis, wenn auch keine Verkehrssteigerung eintreten sollte, bis dorthin mindestens ebenso hoch sein wird.

Nun erinnere ich Sie aber noch an ein anderes Faktum. Es sind 5 Jahre her, dass in diesem Saale der Rückkauf der Centralbahn auf Grund der Rückkaufsbestimmungen beantragt worden ist. Es ist gar keine Frage, dass, wenn jener Antrag angenommen worden wäre, wir die Centralbahn wohlfeiler hätten kaufen können als wir sie jetzt kaufen müssen. Aber nun ist es meiner Ueberzeugung nach auch gar keine Frage, dass, wenn wir die heutige Gelegenheit wiederum vorbeigehen lassen, dieser Rückkauf wieder um so viel theurer sein wird.

Wir sollten daher eine Operation, deren höchste Wichtigkeit ich Ihnen soeben auseinandergesetzt habe, nicht auf eine unbestimmte Zeit verschieben. Wenn wir heute um einen Preis kaufen

können, den wir nach zwölf Jahren, wenn auch nur wahrscheinlich, ebenfalls bezahlen müssen, so begehen wir ein schweres Unrecht wiederum gegen unser Land, wenn wir diese Operation nicht heute machen, sondern sie auf das Jahr 1903 hinaus versparen. Wir können überhaupt nichts versprechen auf das Jahr 1903 in politischen Dingen und bei so grossen Angelegenheiten muss man die Gelegenheit beim Schopfe fassen.

Es wird für den Erwerb der Bahnen ein zweiter Weg vorgeschlagen, und es ist dieser Weg namentlich von denjenigen empfohlen, welche meinen, man müsse die Bahn wohlfeil erwerben. Wenn ich einen solchen Weg wüsste, ich hätte denselben schon lange betreten. Es wird als ein solcher Weg die Expropriation bezeichnet. Was die allgemeinen Mängel dieses Verfahrens betrifft, so sind sie in diesem Saale schon mehrfach auseinandergesetzt worden. Die Expropriation bringt es, kurz gefasst, mit sich, dass schliesslich bei diesem Verfahren *ein einziger Mann*, der Obmann des Schiedsgerichtes, das vom Bundesrathe eingesetzt wird, über das Schicksal der betr. Bahn entscheidet.

Ich halte es nun für einen absolut unthunlichen Zustand und ein unthunliches Verfahren, wenn über das finanzielle Schicksal des Landes in dieser Weise von einzelnen Experten abgeurtheilt wird. Warum sollten wir alle zusammen nicht im Stande sein, ebenso gut den Werth einer solchen Bahn zu ermitteln als diese künftigen Experten, deren Ausspruch für uns verbindlich sein wird?

Dazu kommt aber noch ein anderes Bedenken. Es ist mir noch gar nicht ausgemacht, dass das jetzige Expropriationsgesetz vom Bunde zum Erwerb von Bahnen angewendet werden kann. Das jetzige Expropriationsgesetz basirt auf dem Art. 23, der den Bund ermächtigt, öffentliche Werke zu errichten, und der Art. 1 des Gesetzes sagt, es sei das Expropriationsverfahren dazu bestimmt, Grundstücke und Rechte zu erwerben, welche zur Errichtung öffentlicher Werke nothwendig sind. Es liesse sich also sehr darüber streiten, ob auf dem Wege der Expropriation auch bereits bestehende öffentliche Werke erworben werden können. Ich will auf diese Streitfrage nicht näher eintreten. Aber auf eines mache ich Sie noch aufmerksam, was keine Streitfrage ist, nämlich auf die Bestimmung des Art. 23 der Bundesverfassung, in welchem gesagt ist, dass die Expropriation unter allen Umständen nur gegen volle Entschädigung stattfinden dürfe, volle Entschädigung gegenüber den jetzigen Ansprüchen, die man zu hoch findet. Was ist nun das Mehr und das Minder? Ich glaube, so lange diese Bestimmung besteht, welche es mit Sicherheit voraussehen lässt, dass der Richter bei der vollen Entschädigung auch den entgangenen Gewinn in Anschlag bringen würde, kann man nicht davon reden, dass das jetzige Expropriationsverfahren gegen die Eisenbahnen angewendet werden könnte. Es gibt ein Mittel und ich will nicht behaupten, dass es nicht möglicherweise zur Anwendung kommen wird; dieses Mittel besteht darin, dass wir auf dem Wege der Verfassungsrevision den Art. 23 so gestalten, dass die Ablösung der Rechte, welche der Bund den betreffenden Bahnen verliehen hat, um einen billigeren Preis erfolgen kann, also um das, was zivilrechtlich die volle Entschädigung genannt wird. Man muss sich deshalb nach meiner Auffassung zweimal überlegen, bevor man von der Expropriation redet, und dreimal, bevor man sie anwendet.

Nun, wenn diese Wege zum mindesten nicht sichere sind, weder der Rückkauf in den konzessionsgemässen Terminen noch die Expropriation, so bleibt dem Bunde nichts anderes übrig, als der Weg des freien Vertrages. Wir haben den Erwerb auf dem Wege des Rückkaufes, wie gesagt noch nicht betreten; wir haben das im Jahre 1886 gegenüber der Centralbahn leider unterlassen; aber den Weg des freien Kaufes hat der Bundesrath beschritten in Bezug auf die Nordostbahn. Ich will übrigens auf diesen Punkt, wenn ich es nicht vergesse, zurückkommen.

In Bezug auf den Ankauf durch freien Vertrag gibt es wieder zwei Arten, den Ankauf der Aktien und den Ankauf der Bahn. Ich will Ihnen offen gestehen, dass möglicherweise der Bundesrath nicht dazu gekommen wäre, Ihnen diese beiden Wege zu öffnen, wenn er nicht befürchtet hätte, es möchte die Nichtöffnung des einen als Vorwand dienen, um die Oeffnung des andern zu erlangen. Der Bundesrath setzt sie nun in die glückliche und günstige Lage, das eine oder das andere zu thun. Meine Herren, der Bundesrath sieht sich nicht veranlasst, den Antrag zurückzuziehen, welchen er Ihnen unterbreitet; er hat den Vertrag seinerseits mit der Centralbahn abgeschlossen und ist deshalb verpflichtet, ihn auch Ihnen zur Ratifikation zu unterbreiten. Auf der andern Seite findet die Kommission, man müsse das Brett bohren, wo es am dünnsten ist, d. h. wenn man die ganze Bahn nicht bekommen könne, so müsse man wenigstens die Aktien kaufen; auch ich sage und zweifle nicht, dass dies auch die Meinung des Bundesrathes ist, lieber als dass Sie gar nichts beschliessen sind wir selbstverständlich der Meinung, dass unter allen Umständen die 50,000 Aktien angekauft werden sollen. Ich halte übrigens dafür, es sei der Unterschied in diesen beiden Verfahren in Bezug auf ihre Wirkungen ein verschwindend kleiner. Wenn Sie 50,000 Centralbahn-Aktien besitzen, so haben Sie die Mehrheit der Stimmen in der Generalversammlung; Sie können also die Liquidation der Gesellschaft jeden Augenblick beschliessen, und es steht Ihnen frei, den Erwerb der Bahn für die Eidgenossenschaft jeden Augenblick herbeizuführen. Ich sehe deshalb wirklich nicht ein, aus welchem Grunde ein wesentlicher Unterschied bestehen sollte und weshalb man sich zu der Logik verstehen könnte: weil wir die ganze Bahn nicht haben können, so wollen wir auch die 50,000 Aktien nicht. Ich gestehe, wer so argumentirt, kommt bei mir in den Verdacht, er wolle im Grunde gar nichts. Gerade um Ihnen diesen Vorwand vorweg zu nehmen, hat der Bundesrath sich in der Lage gesehen, Ihnen die beiden Wege zu proponiren, die Ihnen heute noch offen stehen. Es kommt schliesslich nicht darauf an, ob ich mit dem Hausschlüssel vor der Thüre stehe, oder ob das Haus offen und ich schon eingetreten sei. Das ist der ganze Unterschied zwischen dem Ankauf der Aktien und dem Ankauf der Bahn.

Nun, meine Herren, komme ich zu einem Haupteinwand. Es ist im Publikum und zwar unmittelbar nach dem Ankauf der Aktien die Parole ausgegeben worden, dieser Kauf sei zu theuer. Mit der Nachricht über den Kauf kam auch zugleich diese Taxation.

Ich beneide alle die Leute, welche so rasch in dieser Richtung mit ihrem Urtheil bei der Hand sind. Ich für meinen Theil, wenn man mich fragt, was sind die Aktien der Vereinigten Schweizerbahnen, der Nordostbahn, der Gotthardbahn werth, so brauche ich halbe und ganze Tage, um das Material zu untersuchen, welches unerlässlich ist, wenn man einen gewissenhaften Befund abgeben und einen sichern Ausspruch thun will. Es werden von Ihnen, meine Herren, alle damit einverstanden sein, die sich je mit dieser Angelegenheit beschäftigt haben. Ein sofortiges Urtheil hat nur derjenige, dessen Katechismus der Kurszeddel ist.

Nun meine Herren, diese Aktien seien zu theuer. Ich will Ihnen gleich sagen, unter welchen Verhältnissen und Bedingungen auch ich sie als zu theuer halte. Ich betrachte sie als zu theuer, wenn Sie es bloss darauf absehen, die Centralbahn zu erwerben, sei es die ganze oder mit 50,000 Aktien; dann sind sie sicher zu theuer. Denn bloss deshalb, um jährlich auf eine Aktie einen Franken und so und so viel Centimes zu verdienen, kaufen wir die Centralbahn nicht. Ich halte aber dafür, diese Aktien sind nicht zu theuer, wenn die Centralbahn einmal einen Theil und zwar einen kleineren Theil des ganzen schweizerischen Bahnnetzes bildet. Dann und erst dann werden sich die Früchte der Nationalisirung der Eisenbahnen zeigen; dann erst wird es sich zeigen, welchen Luxus wir treiben in Bezug auf die Verwaltung der Bahnen, welche Verschwendung besteht hinsichtlich der Administration, welche Verschwendung auf allen Gebieten, ich sage, nicht beabsichtigte in Folge Mangels an Einsicht und gutem Willen, sondern thatsächliche Verschwendung, welche nothwendig hervorgeht aus dieser Vieltheilung in die kleinsten Atome, aus dieser Vieltheilung eines kleinen Landes. Wir sollten überhaupt das nie vergessen, wenn wir von gross und klein sprechen, dass unser Eisenbahnnetz ein kleines Gebiet ist, und dass ein kleines Gebiet diese Theilung in Eisenbahnsachen nicht verträgt, wenn nicht der Betrieb Summen kosten soll, welche bei einheitlicher Verwaltung sich ersparen lassen. Daraus geht auch hervor, ich sage das absichtlich und laut, dass, so lange wir nur einzelne Bahnen erwerben, niemand erwarten darf, dass die heutigen Verhältnisse und Uebelstände von einem Tag auf den andern sich bessern werden. Diese Besserung tritt nur ein in dem Verhältniss, in welchem sich unser schweizerisches Staatsbahngebiet vergrössern wird.

Aber dann, glaube ich, können wir sicher sein, dass die Zusammenlegung der Bahnen bei uns keinen schlechtern Erfolg haben wird als sie in Deutschland und überall gehabt hat, wo sie durchgeführt wurde. Sie können aus vielfachen Publikationen, die in neuester Zeit in dieser Beziehung erlassen worden sind, die glänzenden Resultate, welche die preussische Verwaltung mit dem Ankauf ihrer Bahnen gemacht, ersehen, und diese preussische Verwaltung hat relativ für ihre Bahnen mehr bezahlt, als wir jetzt für die Aktien der Centralbahn zu bezahlen beantragen. Ich stelle Ihnen amtliche Quellen zur Disposition, aus welchen Sie ersehen werden, dass die preussische Regierung Bahnen, welche während längerer Zeit gar nichts abgetragen, um einen bestimmten Preis gekauft hat, den sie nach den Rückkaufbestimmungen nicht zu bezahlen brauchte, und das aus dem einfachen und ausgesprochenen Grund, weil die preussische Regierung sagt: Diese Eisenbahnen sind in Euren Händen nicht viel werth; wenn aber ich sie mit meinen Bahnen zusammennehme und alle diese Vereinfachungen und Ersparnisse, welche sich bei einem grossen Betrieb gegenüber einem zersplitterten erzielen lassen, auch auf Euch anwende, dann seid Ihr etwas werth, und diesen Werth will ich auch bezahlen. Ich finde es der Würde und der Ehre des Staates schon angemessen, dass man den Aktionären ihre Bahnen nicht umsonst nimmt. Man hat uns in neuester Zeit sehr viel, namentlich in einzelnen öffentlichen Blättern auf diese preussische Muster hingewiesen. Wir sind gern bereit, gute Beispiele immer zu befolgen, mögen sie herkommen wo sie wollen. Aber ich möchte die Herren bitten, nicht blos nach einer Seite hin die fremden Erfahrungen auszuführen; wenn Sie es vollständig thun, werden Sie unsere Behauptungen unterstützen. Der Bundesrath ist überhaupt, ich kann das sagen ohne Selbstruhm, nicht verschwenderisch, er giebt nicht Geld aus, wo er glaubt, es sei nicht nothwendig, bezahlt keine hohen Preise, wenn er dafür hält, der Werth der Waare sei demselben nicht angemessen. Ich kann Ihnen Beispiele zitiren, wo wir sparsam waren und Sie es nicht gewesen sind und zwar speziell in Eisenbahnsachen.

Es ist noch nicht lange her, dass der Bundesrath Ihnen auseinandergesetzt hat, dass es angezeigt sei, die Verhältnisse der Moratoriumslinien der Nordostbahn näher zu untersuchen um zu sehen, ob nicht auf irgend einem Wege der grosse Nachtheil, welcher aus diesen Linien seiner Zeit für die Eidgenossenschaft hervorgehen möchte, abgewendet werden könnte. Wir haben in dem betreffenden Berichte zahlenmässig nachgewiesen, durch Zahlen, welche von unbeteiligten Experten ermittelt worden sind, dass der Bund bei diesem Bau der Moratoriumslinien mit einem Nachtheil beim Rückkauf von 35—40 Millionen betheiligt ist. Es ist hier und in dem andern Rate die Sache **nicht einmal zur Sprache** gekommen! Man ist über diese Thatsache, die heute noch feststeht, stillschweigend zur Tagesordnung geschritten und hat die Konzessionen einfach ertheilt. Ich führe dieses Exempel nur an, um Ihnen zu beweisen, dass der Bundesrath allerdings bei solchen Operationen die Interessen, auch die Geldinteressen der Eidgenossenschaft, wohl zu wahren weiss, wie er sie auch bei dem Kauf der Centralbahn-Aktien gewahrt hat.

Nun meine Herren, woher kommt denn diese Lamentation über diesen theuern Kauf. Sie stehen im Zusammenhange mit andern Erörterungen, die sich in der Presse finden und sich glücklicherweise, ich sage das zu Ehren des Rathes, hier sich nicht kundgeben. Es heisst, nicht bloss sind diese Aktien zu theuer, sondern ihr Kauf ist dazu angethan, fremden jüdischen Spekulanten Millionen in die Tasche zu werfen.

Was vorerst diese jüdischen Spekulanten anbetrifft, so weiss ich wirklich nicht, wozu diese religiösen Differenzen gemacht werden. Ich kann Sie versichern, dass ich bei den Erfahrungen, die ich mit den betreffenden Herren gemacht habe, nicht im Stande war, einen Unterschied zu finden zwischen einem christlichen und jüdischen Spekulanten (Heiterkeit!). Ich weiss auch gar nicht, wo die ganze Sache hinaus will, ob man meint, damit ein Spekulant vertragsfähig sei, so müsse der Jude zuerst Christ werden oder der Christ

ein Jude. Ich weiss nicht, wie das gemeint ist. In letzterem Falle will ich hoffen, dass die Frage der Heidenchristen nicht etwa wieder von einem neuen Paulus aufgestellt werde.

Ich wiederhole, ich kenne keinen Unterschied, ehrenhalber sage ich dies; aber das gebe ich zu, dass die Einmischung der Spekulation und der grossen Finanz in unser Eisenbahnwesen uns überhaupt schon ganz enormen Schaden gebracht hat, und dass das mit ein Grund ist, um die Eisenbahnen so rasch als möglich zu verstaatlichen. Denn es gibt kein anderes Mittel, um dem Schaden, der uns von dieser Seite zugefügt wurde und der uns auch in Zukunft in gleicher Weise bedroht, zu entgehen. Wir haben im Jahre 1886 im Departement der Eisenbahnen eine Aufstellung gemacht, die noch nicht veröffentlicht worden ist, aus welcher sich ergibt, dass die Kursverluste, welche bis dahin die sämmtlichen schweizerischen Bahnen erlitten haben, nicht weniger als 96 Millionen Franken betragen; mit anderen Worten, wir müssen seiner Zeit 96 Millionen Franken zurückbezahlen, die wir nicht erhalten haben. Wir müssen diese 96 Millionen Jahr für Jahr verzinsen.

Was heisst das, diese Summe verzinsen? Das heisst, wir müssen unsere Tarife und unsere Taxen entsprechend erhöhen und mit dem Zins von 96 Millionen unsern Verkehr belasten.

Ich will und darf diese Sache nicht übertreiben; hätte der Staat die Eisenbahnen gekauft, er hätte auch Kursverluste gehabt, das ist keine Frage; aber er hätte nicht solche gehabt von 8, von 10, von 25 oder von 27 %, wie sie bei den Privatbahnen vorgekommen sind. Er hätte, wenn wir hoch gehen wollen, vielleicht die Hälfte gehabt; aber auch so hätten wir beim Staatsbau allerwenigstens doch 40—50 Millionen auf diesem Posten ersparen können, gerade so viel als wir jetzt brauchen, um die 50,000 Aktien der Centralbahn zu kaufen, gerade die Hälfte von dem, was die Centralbahn von uns gewerthet worden ist. Wo sind nun diese Kursverluste hingekommen? Sie sind zum allergrössten Theil in den Händen derjenigen geblieben, mit welchen die Bahnen die Finanzgeschäfte gemacht haben. Ich weiss von keinem solchen Finanzgeschäft, das mit schweiz. Bahnen abgeschlossen worden ist, das mit einem Nachtheil für die betreffenden Darleiher geendigt hätte, einzig ausgenommen bei der Walliser Linie und vielleicht bei der Nationalbahn. Der weitaus grösste Theil dieser Summe ist als Börsengewinn eingeheimst worden. In welchem Masse das geschieht und wie es dabei überhaupt zu- und hergeht, das will ich Ihnen an einem Beispiele zeigen. Es bestand s. Zt. die Eisenbahnbank, welche die Nordostbahn finanziell rekonstruirt hat. Diese Eisenbahnbank konstituirte sich mit einem Aktienkapital von 20 Millionen Franken. Davon waren im Durchschnitt während der 6 Jahre, während welcher die Bank bestand, Fr. 6,068,644 einbezahlt. Im Jahre 1884 liquidirte diese Bank mit einem Gewinne von Fr. 14,899,272, d. h. mit einem Gewinn von 45,9 % des engagirten Kapitals. Solche Banken haben vorher und nachher wieder bestanden und sie werden wieder kommen und sie werden fortbestehen, so lange die Eisenbahnen in den Händen der Privatgesellschaften sich befinden. Wir werden nun allerdings, wenn wir die Bahnen kauten, die Börse auch brauchen, — leider, — aber ich denke, der Bund wird im Falle sein, sich ganz andere Bedingungen auszubitten, als die einzelnen Bahnen es zu thun vermochten.

Nun betrachte ich aber diesen pekuniären Schaden noch nicht als den grössten, der bei diesen Dingen zu verzeichnen ist. Als den grösseren Schaden betrachte ich es, — und ich erinnere Sie daran, dass ich dies schon einmal in diesem Saale ausgesprochen habe, — dass infolge der privaten Organisation unseres Eisenbahnwesens es vorkommt, dass dieselben Personen den Eisenbahngesellschaften und zugleich den Finanzinstituten vorstehen, welche die Geldgeschäfte dieser Eisenbahnen besorgen. Ich habe das schon früher als das bezeichnet, was es ist, als einen grossen Unfug, den man sonst im öffentlichen Leben unter keinen Umständen, nicht einmal in der kleinsten und geringsten Gemeinde, duldet. Woher kommt es, dass man von dieser Sache so wenig Aufhebens macht und nicht dagegen auftritt, trotzdem man sie seit Jahren kennt? Der Grund ist in einem tieferen Uebel zu suchen; er liegt darin, dass unsere Bevölkerung infolge des privaten Eisenbahnwesens bis in tiefe Schichten hinein dem Börsenschwindel verfallen ist, und wenn die Erwerbung der Bahnen durch den Bund *die* heilsame Wirkung hätte, diesem Schwindel entgegenzutreten, so wären die Aktien der Centralbahn noch mehr werth als Fr. 1000, schon aus diesem Grunde allein.

Ich will mich über diese Punkte nicht weiter äussern, sondern komme zum Schlusse nun noch auf einige andere Punkte zu sprechen, welche mehr mit der Eisenbahnpolitik zusammenhängen. Ich bekämpfe Einwendungen und Widersprüche, die sich hier nicht geltend gemacht haben, die aber bestehen, und die wesentlich dazu beigetragen haben, die öffentliche Meinung zu verwirren.

Es ist in jüngsten Tagen aus der Ostschweiz in einem öffentlichen Blatte verkündet worden: « Machenschaften »! Die Ostschweiz wurde aufgerufen gegen die Westschweiz; man bereite sich vor, in der Westschweiz die Eisenbahnverhältnisse in einer Weise zu gestalten, welche den Interessen der Ostschweiz und des Bundes nachtheilig seien. Es ist das eine höchst bedauerliche Erscheinung und es ist wieder einer der Vortheile, die aus der Verstaatlichung hervorgehen werden, wenn wir dieses Gift, das dem Privateisenbahnwesen innewohnt, aus unserm Körper entfernen können. Man hat die Verdächtigung in die Welt hinausgeworfen, es laufe der Zweck des Aktienankaufes in die ganze Politik des Bundesrathes lediglich darauf hinaus den Simplonbau und die Interessen der Westschweiz zu begünstigen. Es sind das reine Erfindungen, aber ich weiss, sie thun gleichwohl ihre Dienste. Wo nimmt man die Berechtigung her, den Bundesrath anzuklagen, er nehme gegenüber dem Simplon eine Stellung ein, welche nicht mit den Rechten und den Interessen der Eidgenossenschaft vereinbar wäre?

Wir haben Ihnen s. Z., als wir Ihnen den Ankauf der Jura-Simplonaktien beantragten, über den Stand der Simplonfrage Auskunft gegeben; seit jener Zeit hat sich die Angelegenheit in keiner Weise verändert und es ist der Bundesrath nicht veranlasst worden, sich mit derselben neuerdings zu beschäftigen. Diese Frage steht heute noch so: Wir haben, wie das auf Seite 14 unseres Berichtes vom 30. Mai 1890 zu lesen ist, mit Italien Verhandlungen wegen des Simplon gepflogen. Italien hat erklärt, es könne bei dem jetzigen Stande der Vorarbeiten auf die Sache

nicht eintreten; es sei durchaus nicht abgeneigt, sich eventuell beim Simplon zu beteiligen, aber es müsse verlangen, dass von der Schweiz ein genaues Projekt vorgelegt und dass die bezüglichen Kosten genau berechnet werden. Wir haben die Jura-Simplonbahn in Folge dessen eingeladen, genaue Pläne in dem Sinne, wie sie von Italien gefordert worden sind, uns mit den daherigen Kostenberechnungen einzugeben. Diese Pläne sind uns noch nicht vorgelegt worden; dagegen weiss ich persönlich, als Chef des Eisenbahndepartements, dass dieselben bereits vollendet sind und dem Bundesrath werden vorgelegt werden. Sobald der Bundesrath dieselben geprüft haben wird, sollen allerdings sofort die abgebrochenen Verhandlungen mit Italien wieder aufgenommen und wie ich hoffe, auch zu gutem Ende geführt werden. Ich denke, wenn der Bundesrath das thut, so thut er damit seine Pflicht und nicht bloss eine Pflicht, die sich von selbst versteht, sondern eine Pflicht, die ihm sogar durch das Gesetz vorgeschrieben worden ist, denn — wie Ihnen Herr Paschoud auseinandergesetzt hat — ist dem Bunde zur Pflicht gemacht worden, die Alpenübergänge im Osten und Westen der Schweiz zur Verbindung mit Italien zu fördern und nach Kräften zu unterstützen. Diese Pflicht ist schon mehrmals in diesem Saale anerkannt worden und selbstverständlich ist kein Mensch in der Lage gewesen, dieselbe zu bestreiten; wir werden ihr auch in Zukunft nachkommen und ich hoffe mit Erfolg.

In Bezug auf den östlichen Alpenübergang ist z. Z. meines Wissens vollständige Stille eingetreten. Die italienische Regierung entfaltet in dieser Richtung unseres Wissens keinerlei Thätigkeit. Es geschieht desshalb auch nichts von Seite des zunächst betheiligten Kantons Graubünden und ich glaube, man kann demselben dazu gratuliren. Der Kanton Graubünden hat sich in seiner Eisenbahnpolitik durch das Splügenprojekt nur allzulange abhalten lassen, die innern Verbindungen herzustellen, welche auf seinem Gebiete so sehr nöthig sind und welche es nicht hindern werden, die Splügenfrage wieder an die Hand zu nehmen, sobald Aussicht auf Erfolg vorhanden ist.

So, glaube ich, ist kein Grund vorhanden, die verschiedenen Theile unseres Landes gegeneinander zu verhetzen, wohl aber haben wir alle Ursache, uns von den Kirchthurmsinteressen frei zu machen.

Es scheint mir, der Flug der eidgenössischen Gedanken gehe überhaupt in der letzten Zeit tief genug und wir sollten uns alle freuen, auf ein Gebiet uns versetzt zu sehen, das den sämmtlichen Parteien des Landes erlaubt, zum Wohle des Vaterlandes mitzuarbeiten. Die vorliegende Frage ist keine politische und ich würde es als einen grossen Fehler betrachten, wenn eine Partei aus politischen Motiven, die in andern Verhältnissen ihren Grund haben, sich einem grossen nationalen Unternehmen widersetzen wollte.

Ich hoffe übrigens auf einen guten Ausgang auch in der letzten Instanz, die über unsere Anträge zu entscheiden hat. Ich wüsste nicht, weshalb das Volk einen Beschluss verwerfen sollte, der nach unserer Ueberzeugung dem Interesse und der Ehre des Landes dient; habe aber auch die feste Ueberzeugung, dass bei unsern politischen Institutionen es doppelt nöthig ist, dass die gesetzgebenden Behörden in allen Fragen feste Stellung nehmen und unbekümmert um den Enderfolg ihre Pflicht thun.

Schobinger:

Ich gestatte mir zu dem Beschluss betreffend Ankauf von Centralbahnaktien zu sprechen, werde dagegen nicht über den Entwurf eines Beschlusses zum Zwecke der Abänderung des Gesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen betreffend Stimmrecht der Aktionäre sprechen.

Ich darf wohl sagen, dass der einstimmige Beschluss der Kommission, dem Rathe den Ankauf von 50,000 Stück Aktien der Centralbahn zu beantragen, dagegen auf den Antrag des Bundesrathes, die Bahn selbst zu erwerben, nicht einzutreten, im Lande herum Ueberraschung bereitet hat. Ich für meine Person muss sagen, dass ich in diesem Beschluss einen gewissen Widerspruch gefunden habe. Ich konnte es nicht begreifen, dass der Bund 50,000 Stück Aktien — die Hälfte des gesammten Aktienkapitals — zum Zwecke des Erwerbes der Bahn kaufen solle und dass er nicht zugleich von der Offerte des Bahnunternehmens, die sämmtlichen Aktien zum gleichen Preise zu übernehmen, Gebrauch machen wolle. Man musste sich fragen: wenn man doch einmal den Glauben habe, dass der Gedanke der Verstaatlichung der Bahnen im Volke Fortschritte gemacht habe, dass die Mehrheit des Volkes für den Gedanken eingenommen sei, dass die Lösung unerträglicher Verhältnisse nur in der Verstaatlichung zu finden sei, ich sage, nach all' dem musste man sich fragen, warum man denn nicht den Muth habe, die ganze Bahn zu kaufen, statt nur 50,000 Aktien. Man musste sich fragen: glaubt man vielleicht mit dem Erwerb von 50,000 Aktien das Mittel zu finden, um die übrigen Aktien billiger erwerben zu können; man musste sich fragen: bestehen vielleicht in gewissen Landestheilen Begehren, deren Befriedigung zur Zeit nicht möglich ist, von deren Befriedigung es aber abhängt, ob die betreffenden Landestheile für den Gedanken der Verstaatlichung zu gewinnen sind. Ich wiederhole: Diese Fragen mussten sich, als die Kommission zu dem Schluss kam, den Räthen zu beantragen, von dem Erwerb der ganzen Bahn vorläufig Umgang zu nehmen, Jedem aufdrängen, der dem Gang der Dinge Aufmerksamkeit schenkte. Die Gründe, die uns für dieses Vorgehen der Kommission vorgebracht worden sind, sind in meinen Augen nicht erklärend genug. Der Beweis damit, dass ein Theil der Kommissionsmitglieder lieber langsam marschire, ist wiederlegt worden durch das Beispiel, das wir soeben aus dem Munde von Herrn Bundesrath Welti gehört haben: wer mit dem Hausschlüssel vor der Thüre steht, braucht auch nicht viel Zeit, um die Thüre zu öffnen und ins Haus einzutreten. Und diese Sachlage wird ohne Zweifel den Kommissionsmitgliedern nicht entgangen sein. Für uns Alle stellt sich eben die Frage in ihrem weitern Sinn nicht so, ob wir 50,000 Aktien kaufen wollen, sondern einfach, ob der erste Schritt gethan werden soll, eine Eisenbahn, die noch in Privathänden ist, zu verstaatlichen. Freilich in erster Linie stellt sich dann die Frage, ob der Preis der für das Unternehmen bezahlt werden soll, nicht zu hoch ist. Ich will auf diesen Punkt nicht einlässlich eintreten, dagegen muss ich zeigen, dass eben auch diese Sache wie jede andere ihre zwei Seiten hat und dass der Darstellung des Kommissionspräsidenten bezüglich der nächsten Zukunft für die finanzielle Situation der Centralbahn diejenige Darstellung entgegenzusetzen ist, welche der Verwaltungsrath der

Centralbahn in seinem den Aktionären unterbreiteten Berichte über die Abtretung der Bahn an den Bund gibt. Da sagt er entgegen der Ansicht derjenigen, welche aus vielfachen Gründen glauben auf die Frage des Aktienverkaufs einzutreten: «Wir halten jedoch eine solche Argumentation nicht für ganz zutreffend, da es nicht sicher ist, dass der Verkehr noch bis 1897 in gleicher Weise zunehmen dürfte, während anderseits die Betriebskosten und andere Lasten voraussichtlich höher sein werden. Auf die momentan ausnahmsweise hohen Kohlen- und Eisenpreise legen wir kein entscheidendes Gewicht; dieselben können auch wieder fallen; dagegen werden die Personalkosten voraussichtlich zunehmen und die bevorstehenden Bahnhof- und Stationserweiterungen werden die Zinsenlast erheblich vermehren, wenn auch nur die auf die Centralbahn selbst fallende Zinsquote ins Auge gefasst wird. Eine gewisse Ausgabenvermehrung ist somit sicher, eine dieselbe deckende fortwährende Einnahmesteigerung nicht in gleichem Masse». —

Ich masse mir nicht zu, zu entscheiden, welche von den beiden Ansichten die richtige sei, ob diejenige des Kommissionspräsidenten oder diejenige, welche der Verwaltungsrath der Centralbahn gegenüber seinen Aktionären äussert. Ich wollte nur darauf hinweisen, dass die Frage zum mindesten eine bestrittene sei. Im Uebrigen gestatte ich mir, den Preis der Aktien betreffend, auf folgenden Punkt hinzuweisen. Der Bundesrath sagt in seiner Botschaft, dass das Reinerträgniss, welches in den letzten fünf Jahren zu Handen der Aktionäre zur Verfügung gestanden habe, durchschnittlich auf 2,630,000 Fr. sich belaufe, das macht also auf die einzelne Aktie 26 Fr. 30 Cts. Das ist die Durchschnittsdividende, welche in den nächsten Jahren aus den Erträgnissen den Aktionären zur Verfügung gestellt werden kann. Das ist der «mühelose Gewinn», wie dieses Erträgniss vom Herrn Departementschef bezeichnet worden ist. Ich mache Sie dem gegenüber darauf aufmerksam, dass der Bund für die Zukunft an Stelle dieser 26 Fr., welche den Aktionären als müheloser Gewinn verabfolgt worden sind, den Inhabern von Rententiteln 30 Fr. auszuzahlen hat und dass daher in Wirklichkeit eine Erhöhung von annähernd 4 Fr. zu konstatiren ist, welche dem Zwecke, das Bahnunternehmen zu fördern oder überhaupt das Erträgniss der Bahn zu Eisenbahnzwecken zu verwenden, zum vorneherein entgegensteht.

So viel über die Kostenfrage. Ich wiederhole: ich masse mir ein Urtheil darüber, ob die Aktien zu hoch bezahlt seien, nicht zu, allein ich konnte nicht unterlassen, auf diese beiden Punkte den Rath aufmerksam zu machen.

Wie schon gesagt, muss eben die Frage allgemeiner aufgefasst werden und wenn dies geschieht, so gebe ich zu, dass auch die Kostenfrage nicht von erster Wesentlichkeit ist. Aber lege ich mir die Frage in dieser allgemeinen Weise vor: wollen wir verstaatlichen oder nicht, so muss ich neuerdings, wie bereits bei der Frage der Erwerbung der Jura-Simplonprioritätsaktien darauf hinweisen, dass nach meiner Auffassung die Frage der Verfassungsmässigkeit noch nicht geregelt ist. Ich bin trotz der Ausführungen des Bundesrathes zu keiner andern Ansicht gekommen. Ich erkläre die Frage zum mindesten als eine zweifelhafte, in welchem Falle nach meinem Dafürhalten die Frage dem Volke unterbreitet werden sollte. Es ist richtig, dass unter den öffentlichen Werken, wie sie der Art. 23 der Bundesverfassung, welcher schon in der Verfassung von 1848 enthalten war, vorsieht, Eisenbahnen verstanden sind, dass im allgemeinen Eisenbahnen öffentliche Werke sind. Und es war auch ganz richtig, dass im Jahre 1848 bis 1852, wo die grossen Debatten über die Frage Staats- oder Privatbau stattgefunden, man sich auch auf den Boden stellen konnte, dass nach dem Wortlaut der Verfassung der Bund das Recht habe, Bahnen zu erbauen. Allein sobald durch Erlass des Eisenbahngesetzes vom Jahre 1852 der Privatbau beschlossen und im Jahre 1874 in die neue Verfassung der Artikel aufgenommen worden war, dass über Bau und Betrieb der Eisenbahnen der Bund legiferire, war gewissermassen dieses grosse öffentliche Werk, welches anfänglich zu denjenigen öffentlichen Werken gehörte, welche mit Art. 23 gemeint waren, aus diesem Artikel ausgeschlossen. Ich verweise im übrigen darauf, dass der Bundesrath in einem ähnlichen Falle, der für das Land nicht einmal die Bedeutung hat wie die Frage der Eisenbahnverstaatlichung, sich auf den Boden gestellt hat, dass wenn Zweifel darüber obwalten, ob die Neuerung verfassungsmässig zulässig sei, die Frage dem Volke zu unterbreiten sei. Es ist das in der Frage betreffend Verfassungsrevision bezüglich Unfall- und Krankenversicherung geschehen. Damals hat der Bundesrath ausgeführt, dass nach seiner Auffassung die Verfassung dem Bunde allerdings das Recht gebe, über diesen Gegenstand gesetzliche Vorschriften zu erlassen, dass aber mit Rücksicht auf die Wichtigkeit des Gegenstandes und seine Bedeutung für das ganze öffentliche Leben es sich empfehle, dem Volk einen neuen Verfassungsartikel zur Abstimmung zu unterbreiten.

Warum will man nun diesen selben Weg nicht auch einschlagen bei einer Frage, die unendlich viel tiefgreifender ist als die Frage der Unfall- und Krankenversicherung?

Soviel über die Frage der Konstitutionalität. Ich will noch darauf hinweisen, dass die Auffassung, die Bestimmung in den Konzessionen, welche dem Bund das Recht des Rückkaufs vorbehalte, sinnlos wäre, wenn man dem Bund das Recht des Rückkaufs bestreiten wollte, dass diese Ansicht nach meinem Dafürhalten nicht richtig ist.

In der Botschaft des Bundesrathes werden noch zwei Punkte angeführt, welche nach Ansicht des Bundesrathes für Verstaatlichung sprechen sollten. Es sind das die Fragen der Tarifreform und der Fahrpläne. Der Bundesrath erzählt in seiner Botschaft, dass er den Bahnverwaltungen ein Projekt für Vereinheitlichung der Personentarife unterbreitet habe, dass aber bis zur Stunde eine Antwort noch nicht eingelangt sei und dass daher eben nur auf dem Wege des Erwerbs der Bahn in dieser Frage Ordnung geschaffen werden könne. Seitdem ist nun dieser Bericht erschienen. Und da scheint mir, dass die Bahngesellschaften richtig gehandelt haben, auf die Anforderungen des Bundesrathes nicht einzutreten. Der Beweis dafür ist nach meinem Dafürhalten in der Darstellung der Bahngesellschaften völlig geleistet. Das Gutachten des Eisenbahndepartements war ein juridisches; juridisch vielleicht richtig mit Rücksicht auf die Verhältnisse Oesterreich-Ungarn's. Allein die Bahnverwaltungen haben dem Gutachten gegenüber nachgewiesen, dass unsere Personentarife annähernd so niedrig sind, wie die neuen von Oesterreich, und

dass die Aufhebung sämmtlicher Erleichterungen, der Spezialtaxen und Retourtaxen im Speziellen, den Verkehr gewaltig schädigen würden.

Ich halte dafür, dass durch die Ausführungen der Bahnverwaltungen dieses Argument, das der Bundesrath für die Verstaatlichung der Eisenbahnen anführte, genügend widerlegt worden ist. Ich habe keinen Grund zu bezweifeln, dass die Bahnverwaltungen zu einer Vereinfachung des Tarifwesens, insonderheit desjenigen betreffend den Personentransport, Hand bieten würden. Allein denselben Zumuthungen zu machen, die in der Weise widerlegt werden können, wie dies Seitens der Bahnverwaltungen gegenüber der Zumuthung des Eisenbahndepartements geschah, ist meines Erachtens zu weit gegangen.

Bezüglich der Tarife im Frachtverkehr ist es ganz richtig, dass nur ein Eingeweihter sich ein richtiges Bild über diese Frachtbestimmungen machen kann. Allein ich verweise darauf, dass es dem Eisenbahndepartement bereits einmal gelungen ist, durch das Gestrüppe der Tarife für den Frachtverkehr einen Pfad zu hauen. Es geschah dies Anfangs der 80er Jahre und ich glaube, es sollte nicht unmöglich sein, in dieser Beziehung noch grössere Verbesserungen zu schaffen, sofern dem Bunde auf dem Weg einer Revision des Eisenbahngesetzes grössere Kompetenzen zugewiesen werden. Auch die Fahrplanfrage stellt der Bundesrath in seinem Berichte so dar, dass er zum Schluss kommt, es sei eine Besserung der Verhältnisse nur auf dem Wege der Verstaatlichung möglich. Er erzählt uns vom Entscheid des Bundesgerichtes betreffend die Nachtschnellzüge Zürich-Genf; er sagt uns, er habe diese Forderung an die betreffenden Bahnverwaltungen aus Rücksichten des öffentlichen Verkehrs gestellt; das Bundesgericht habe aber den Bund verurtheilt, von den den Bahnverwaltungen erwachsenen Mehrkosten ein erhebliches Betreffniss zu übernehmen, und es werde für die Zukunft nicht möglich sein, gegenüber den Bahnverwaltungen grössere Anforderungen zu stellen als diejenigen, welche in den Konzessionen enthalten sind. Ich halte diese Darstellung für unrichtig — ich muss dieses Wort gebrauchen; es ist darauf hinzuweisen, dass die Einführung des Nachtzuges Zürich-Genf von den Bahnverwaltungen namentlich deshalb verweigert wurde, weil das Eisenbahndepartement eine höchst unpraktische Einrichtung schaffen wollte. An Stelle eines durchgehenden Schnellzuges wollte das Eisenbahndepartement einen langsamen Zug mit Anhalten auf jeder Station einführen; infolge dessen wurde derselbe auch durchschnittlich nur von 7—8 Personen frequentirt, so dass ein erhebliches Defizit eintrat. Seitdem der Zug als Schnellzug kursirt, hat sich der Verkehr ganz wesentlich gebessert und es ist von einer Einbusse nicht mehr die Rede.

Ich möchte übrigens auf die Thatsache aufmerksam machen, dass der Bund in einer Reihe von Fällen Gesellschaften zur Führung von Zügen zwang, die konzessionsgemäss nicht vorgesehen waren, und ich will in dieser Beziehung nur zwei Beispiele aus der neuesten Zeit anführen. Der Bundesrath hat, entgegen den Protestationen der Jura-Simplonbahn dieselbe dazu verhalten, auf der Strecke Bern-Luzern einen sechsten Schnellzug einzuführen, während die Gesellschaft konzessionsgemäss nur zu zwei Schnellzügen verpflichtet ist. Ferner wurde die Nordostbahn verhalten, auf der Strecke Luzern-Zürich einen Schnellzug einzuführen, wodurch die Anzahl der täglichen Züge auf 7 stieg, während die Konzession nur 3 für den Winter und 4 für den Sommer vorsieht. Ich halte desshalb dafür, dass die Ansicht des Bundesrathes, er könne über die konzessionsgemässen Anforderungen nicht hinausgehen, thatsächlich nicht richtig sei, sondern dass das Eisenbahngesetz in Art. 33 dem Bundesrath eine Handhabe gibt, nach Massgabe des Verkehrs über die Konzessions-Bestimmungen hinausgehende Anforderungen an die Gesellschaften zu stellen.

Ich kann daher nicht einsehen, dass in Hinsicht auf das Tarif- und Fahrplanwesen zur Besserung der Verhältnisse die Verstaatlichung der Bahnen nothwendig sei. Es hat mir von jeher vorgeschwebt, es könnte den bestehenden Uebelständen auf dem Wege einer Revision des Eisenbahngesetzes von 1872 entgegengetreten werden. Ich verweise auf die Berichterstattung der letztjährigen Geschäftsprüfungskommission, worin dargethan wurde, dass das Eisenbahngesetz dem Bundesrathe zu wenig Kompetenzen einräume, um seinen Anordnungen Nachdruck verschaffen zu können, und dass es ihm nur mit Bitten und Beten möglich sei, die Bahngesellschaften zu veranlassen, diejenigen Arbeiten auszuführen, welche ihnen Kraft des Gesetzes vorgeschrieben sind und dass desshalb schon aus diesem Grunde eine Revision des Gesetzes nothwendig sei. Ich zweifle auch nicht, dass hinsichtlich des Tarifwesens auf dem Revisionswege Erhebliches verbessert werden könnte. Der Bundesrath führt an, es sei ein Uebelstand, dass die einzelnen Bahnverwaltungen immer noch versuchen, Sendungen in's Ausland zum Nachtheil der längeren schweizerischen Route der eigenen Linie zuzuwenden; ich halte dafür, dass diesem Uebelstande ganz wohl auf dem Wege einer Revision des Eisenbahngesetzes abgeholfen werden könnte. Ebenso kann eine Vereinheitlichung der Taxen auf dem Revisionswege erzielt werden; zum Mindesten ist diese Frage der Prüfung werth. Es ist ferner nach meinem Dafürhalten auch die Frage diskutirbar, ob die Eisenbahngesellschaften für alle Zukunft steuerfrei sein sollen.

Ich denke, es könnte geprüft werden, ob in dieser Beziehung nicht Einschränkungen möglich wären; auch die Haltung der Eisenbahngesellschaften in der Frage von Bahnhofumbauten dürfte bei einer Revision in's Auge gefasst werden. Es ist in der That sonderbar, dass es nicht möglich ist, an Hand der gegenwärtigen Gesetzgebung die Bahngesellschaften zu beförderlicher Ausführung neuer Bahnhofanlagen, die nach der Auffassung aller Sachverständigen dringend nöthig sind, zwingen zu können.

Uebrigens mache ich Sie darauf aufmerksam, dass eine Revision des Eisenbahngesetzes auch für den Fall der Verstaatlichung der Hauptbahnen — ich denke, man habe nicht die Absicht, auch gewisse Bahnen die nur lokale Bedeutung haben, Touristenbahnen, Bergbahnen zu verstaatlichen — nöthig wäre.

Ich möchte Sie noch auf die politische Bedeutung der Frage der Verstaatlichung aufmerksam machen; ich meine damit nicht die partei-politische Bedeutung. Wir Konservative oder Ultramontane wenn sie wollen, wissen sehr wohl, dass wir von Seite der Eisenbahnangestellten nicht auf Zuzug hoffen können, auch bei den gegenwärtigen Verhältnissen

nicht. Ich könnte Ihnen Beispiele anführen, dass Bahnbeamte und Angestellte, die von Hause konservativ sind, nur unter Wahrung des grössten Geheimnisses sich gestatteten, mit uns zu stimmen. Also in dieser Beziehung kann es für uns nicht schlimmer werden. Allein ich fasse die Frage von einem weitern Gesichtspunkte aus auf. Ich sage, es ist dem Wesen der Demokratie widersprechend, die Anzahl der vom Staat abhängigen Bürger ohne absolute Nothwendigkeit zu vermehren; es ist das nach meinem Dafürhalten auf der Hand liegend. Wir werden ohnedies in Fragen, wo einer Stärkung der Centralgewalt nicht ausgewichen werden kann, zu einer solchen Hand bieten müssen. Wo aber eine Lösung möglich ist, ohne dass die Centralgewalt verstärkt werden muss, sollten wir mit Rücksicht auf die Form unseres Staatswesens dafür einstehen. Auch anderwärts ist der gleiche Gedanke durchgedrungen und zwar in einem Lande, das uns Herr Welti bei einem frühern Anlasse als das freiheitlichste aller Kulturländer darstellte, in England. England hat sich von der Verstaatlichung mit Rücksicht auf die politische Bedeutung derselben ferngehalten. Ich gestatte mir, aus einem Werke des bekannten Eisenbahnschriftstellers Freiherrn von Weber eine bezügliche Stelle zu zitiren:

« Der direkte politisch-moralische Einfluss, den sie « durch das innige Verknüpfen der Interessen einer « solchen Anzahl mündiger, reifer Männer mit dem « ihren gewinnt, ist sogar grösser als der der Armee, « deren aktive Angehörige, so lange sie es sind, ja « einige ihrer politischen Rechte, z. B. das Wahl- « recht, nicht auszuüben haben, während Nichts die « Eisenbahnfunktionäre daran hindert. Aber viel « weitreichender ist die Bedeutung der Einwirkungen, « welche sie indirekt durch Verbreitung einer solchen « gewaltigen Anzahl ihrer Organe über das ganze « Land, auf politische Stimmungen und Anschauungen « theils auszuüben im Stande ist, theils unwillkürlich « ausübt und die sich bei der mindern oder höhern « Abhängigkeit, in welche Handel, Ackerbau, Finanz- « welt und Industrie, der kompakten Macht sämt- « licher in einer Hand vereinigten Verkehrsinstitute « des Landes gegenübertreten müssen, viel weiter « ausbreiten werden, als es auf den ersten Anblick « scheinen mag. Die unläugbaren Gefahren, welche « aus dieser enormen Stärkung der Regierungsgewalt « für die freiheitliche Gestaltung der Staatsverhält- « nisse und die Konservirung einer heilsamen, ge- « sunden Opposition erwachsen, sind den Engländern « gross genug erschienen, um sie, nach ihrer drastischen « Hervorhebung durch Gladstone, zu einem Haupt- « motiv der Aufgabe des Ankaufprojektes der Eisen- « bahnen durch den Staat werden zu lassen. »

Bekanntlich hat Gladstone bei diesem Anlasse gesagt: « It is the business of the state to govern and not to trade. » Es ist Aufgabe der Regierung zu regieren und nicht zu handeln. Ich gestatte mir, hierauf hinzuweisen, da Herr Welti England schon wiederholt als das Land bezeichnet hat, das die persönliche Freiheit am besten zu wahren wisse. Die Anzahl der schweizerischen Eisenbahnbeamten und Angestellten wird an die 20,000 betragen, während die Zahl der Bundesbeamten und Angestellten gegenwärtig etwa 10,000 beträgt. Es ist mithin einleuchtend, dass durch eine Verstaatlichung der Eisenbahnen eine enorme Verstärkung der Centralgewalt geschaffen würde.

Ich komme zum Schlusse. Ich sage: Es ist ein gewisser Widerspruch vorhanden, wenn die Kommission beantragt, nur die 50,000 Centralbahnaktien zu kaufen, dagegen auf den Ankauf der Centralbahn nicht einzutreten. Wenn man das eine will, muss man auch das andere wollen. Dabei ist die Frage der Verstaatlichung der Eisenbahnen nach ihrer allgemeinen Bedeutung nicht zu umgehen. Ich halte dafür, dass diese Frage konstitutionell nicht liquid sei, sondern dass vorher das Volk angefragt werden sollte. Des weitern halte ich dafür, die im gegenwärtigen Eisenbahnsystem anerkanntermassen bestehenden Uebelstände können auf dem Wege der Revision des Eisenbahngesetzes, wenigstens zum grössern Theil, gehoben werden, und es liege in unserer Staatsform, dass man sich möglichst hüte, eine vielleicht bessere Lösung anzustreben, die aber eine enorme Vermehrung der Staatsgewalt mit sich führen müsste. Ich stelle daher den Antrag:

1. Nichteintreten auf den Entwurf eines Bundesbeschlusses betreffend Ankauf von Aktien der schweizerischen Centralbahn.

2. Der Bundesrath wird eingeladen, die Frage zu untersuchen und darüber Bericht zu erstatten, ob nicht das Gesetz betreffend Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 einer Revision zu unterziehen sei, insbesonders im Sinne grösserer Kompetenzen des Bundes in Bezug auf den Bahnbetrieb.

Ich empfehle Ihnen die Annahme dieses Antrages.

Die Berathung wird hier abgebrochen.

Für die Redaktion verantwortlich: *Bud. Schwarz.* — Druck und Expedition von *Jent & Reinert* in *Bern.*

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Ankauf von Aktien der Schweizerischen Zentralbahn. BB vom 25. Juni 1891 (verworfen)

Achat d'actions du chemin de fer Central suisse. AF du 25 juin 1891 (rejeté)

In Dans In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr Année Anno	1891
Band Volume Volume	I
Session Session Sessione	Sommersession Session d'été Sessione estiva
Rat Conseil Consiglio	Nationalrat Conseil national Consiglio nazionale
Sitzung Séance Seduta	01
Geschäftsnummer Numéro d'objet Numero dell'oggetto	1891_001
Datum Date Data	04.06.1891 - 08:00
Seite Page Pagina	1-24
Ref. No	20 026 447

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Bern, Freitag, 5. Juni I. Jahrgang 1891 Ire année Berne, vendredi, 5 juin

Amtliches stenographisches Bülletin der schweizerischen Bundesversammlung

BULLETIN STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL DE L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

№ 2

Abonnemente: Jährlich Fr. 1. 50 für die Schweiz, Fr. 3. 50 für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonnirt werden.
Abonnements: Un an: Suisse 1 fr. 50, Union postale 3 fr. 50. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Nationalrath.

Sitzung vom 5. Juni 1891, Morgens 8 Uhr.

Vorsitzender: Präsident *Lachenal.*

Tagesordnung:

Ankauf von Aktien der schweizerischen Centralbahn.

(Fortsetzung der Berathung.)

Künzli:

Obschon noch zahlreiche Redner eingeschrieben sind, halte ich es nicht für unmöglich, dass wir die Berathung dieses Traktandums bis Mittags beendigen können. Sollte dies nicht möglich sein, so beantrage ich, eine Nachmittagssitzung abzuhalten, indem es nicht als zweckmässig erscheint, einen so wichtigen Gegenstand in einer Samstagssitzung zu behandeln.

Der Rath erklärt sich stillschweigend mit diesem Antrage einverstanden.

Fortsetzung der Diskussion über die Eintretensfrage.

Speiser:

In den Augen der Kommission ist die Frage der Revision des Rechnungsgesetzes von kapitaler Bedeutung, nicht nur deshalb, weil der Bundesrath den Ankauf der 50,000 Centralbahnaktien von der Annahme dieser Revision abhängig macht, sondern auch deshalb, weil durch die Annahme der beantragten Revision des Art. 6 des Rechnungsgesetzes dem Bundesrathe der Weg vorgezeichnet wird, wie er in Bezug auf die Erwerbung weiterer Bahnen vorgehen soll, bezw. weil durch Annahme dieses Artikels der bisher eingeschlagene Weg sanktionirt wird. Ich erlaube mir deshalb, auf diesen Punkt zunächst einzutreten.

Ich gebe von vornherein zu, dass der Ankauf von 50,000 Centralbahnaktien für den Bund nur dann zulässig ist, wenn er nicht auf das Stimmrecht von 30 Stimmen beschränkt ist, wie dies laut den Statuten der Centralbahn der Fall ist. Davon kann keine Rede sein, dass sich der Bund mit der Hälfte der Aktien betheiligt, ohne ein grösseres Stimmrecht zu haben, als jeder andere Aktionär. Allein die Gründe, welche der Bundesrath für die Aenderung des Rechnungsgesetzes in dem Sinne geltend macht, dass ihm für jede Aktie eine Stimme zufallen solle, halte ich nicht für stichhaltig.

Es wird zunächst darauf hingewiesen, dass der Bund durch das Rechnungsgesetz einen Einbruch in das Obligationenrecht zu Gunsten der Eisenbahnen gemacht habe und es müssen sich dieselben nun gefallen lassen, dass er einen weitern Einbruch zu ihren Ungunsten mache. Das ist nicht richtig. Was der Bund that, als er gewisse Bestimmungen des Obligationenrechts in Bezug auf die Eisenbahngesellschaften ausser Kraft setzte, war nichts anderes als die Anerkennung gewisser wohlerworbener Rechte. Einzelne Kantone, namentlich Bern hatte sich ein ausgedehntes Stimmrecht in der Jurabahn gesichert und da erklärte der Bund, er hebe dieses wohlerworbene Recht nicht auf, sondern anerkenne dasselbe. Ebenso war die Konzession, welche der Bund in Bezug auf die Feststellung der Bilanzen der Eisenbahngesellschaften machte, nicht eine Begünstigung derselben. Es muss jeder Gesetzgeber neue Gesetze unter Umständen in den Bedürfnissen entsprechender Weise modifiziren, und es hatte der Bund so wenig als die Eisenbahngesellschaften ein Interesse, an der Forderung einer strengen rigorosen Aufstellung der Bilanzen festzuhalten, die, wenigstens nach der Ansicht des Bundesrathes, zum Fallimente der Eisenbahnen geführt hätte. Ich denke, es habe Niemand in der Schweiz ein Interesse daran, dass unsere Eisenbahngesellschaften infolge rigoroser Durchführung einer Bestimmung des Obligationenrechts zum Falliment kommen. Es handelt sich also auch da nicht um eine Begünstigung der Eisenbahngesellschaften. Es ist überhaupt die Auffassung doch wohl kaum haltbar, dass der Gesetzgeber seine Gesetzgebung gelegentlich einmal zu Gunsten eines Privaten modifiziren könne, dann aber auch das Recht habe, diese Gunst wieder durch eine Ungunst auszugleichen. Der Gesetzgeber treibt mit seinem Gesetzgebungsrecht nicht Handel, sondern wendet es an nach allgemeinen Gesichtspunkten der Gerechtigkeit und bedarf dafür keiner Belohnung. Ich mache übrigens darauf aufmerksam, dass das Obligationenrecht selbst die scharfen Bestimmungen gegen die Aktiengesellschaften durch Einräumung einer Uebergangszeit von fünf Jahren etwas gemildert hat.

Man sagt weiter, der Bund befinde sich insofern in einer ungünstigeren Stellung, als andere Grossaktionäre die Beschränkung des Stimmrechts umgehen können, indem sie ihre Aktien an Strohmänner vertheilen. Natürlich darf dies der Bund nicht thun; aber er könnte, — und es wäre sehr erfreulich, wenn er dies thäte — den scharfen Bestimmungen des Obligationenrechtes betr. beschränktes Stimmrecht zur Durchführung verhelfen durch Aufstellung ent-

sprechender Strafbestimmungen. Auch andere Länder bedrohen diese Umgehung in Bezug auf das Stimmrecht mit hohen Geldbussen. Es wird sicher Niemand dagegen sein, dass man diesen Weg einmal einschlägt. Und wenn ferner von der Ausartung des Aktienrechtes gesprochen wird und von der doppelten und dreifachen Stellung einzelner Persönlichkeiten in verschiedenen Aktiengesellschaften zur Ausbeutung ihrer Interessen, so glaube ich, auch in dieser Beziehung werde niemand dagegen sein, wenn man gesetzliche Grundsätze aufstellt, welche dem, was man im gewöhnlichen Leben als anständig, vielleicht gar als moralisch ansieht, zur Anerkennung verhelfen.

Nun wird weiter gesagt: Alles das hilft uns nichts; denn es bleibt immer noch die Beschränkung des Obligationenrechts, dass kein Aktionär mehr als $^1/_5$ sämmtlicher Stimmen in sich vereinigen kann. Allein diese Bestimmung können Sie nicht aufheben und zwar aus einem einfachen Grunde. Es wurde gesagt, es sei diese Bestimmung aus der Rücksicht auf das öffentliche Wohl hervorgegangen, da aber der Bund der Hüter des öffentlichen Wohles sei, so sei der Gesetzgeber berechtigt, diese Beschränkung des Obligationenrechts in Bezug auf den Bund aufzuheben. Es ist richtig, dass die Beschränkung des Stimmrechts der Grossaktionäre in gewissem Masse vom Gesichtspunkte des öffentlichen Wohles aus auch gefordert werden kann. Allein das ist nicht das Wesentliche, sondern das Wesentliche ist das, dass, wenn Sie diese Beschränkung des Stimmrechts der Grossaktionäre aufheben, Sie damit überhaupt den Begriff der Gesellschaft aufheben. Sobald ein einzelner Aktionär mehr als die Hälfte der Stimmen in sich vereinigen kann, haben Sie keine Gesellschaft mehr; denn dann diktirt nicht mehr der Collektivwille einer Anzahl Personen, sondern der Wille eines Einzelnen die Geschicke der Gesellschaft. Der Gesetzgeber kann nicht eine Gesellschaft gestatten, in welcher ein Einzelner allein zu befehlen hat, mit andern Worten, es liegt im Begriffe der Gesellschaft, dass nicht einem Einzelnen die Uebermacht der Stimmen eingeräumt wird. Oder mit noch andern Worten, wenn die Bundesversammlung beschliesst, dem Bund solle für jede Aktie eine Stimme zukommen, so dass er, wenn er im Besitze der Mehrheit der Aktien ist, auch über die absolute Mehrheit der Stimmen verfügt, so lösen Sie damit die Eisenbahngesellschaften auf; es ist das eine Art Expropriation, nur in etwas anderer Weise, als man sich eine solche bis jetzt vorstellte. Statt dass man den Gesellschaften die Konzessionen entzieht, nimmt man den Konzessionen ihre Inhaber weg; wir haben nicht Aktiengesellschaften, welche Inhaber der Konzessionen sind, sondern faktisch ist der Bund Inhaber derselben. Ich glaube darum, Sie können unmöglich den Satz aufstellen, dem Bund solle für jede in seinem Besitz befindliche Aktie eine Stimme zukommen, wenn Sie nicht dadurch das ganze jetzige System des Eisenbahnbaues auf den Kopf stellen wollen. Ich gebe zu, dass auf diese Weise der Bund jede schweizerische Eisenbahn erwerben und damit sein Ziel, die Eisenbahnverstaatlichung, erreichen kann. Aber um welchen Preis? Um einen Preis, den wir nach meinem Dafürhalten nicht bezahlen können. Es ist der Preis, dass wir den ersten Grundsatz einer freiheitlichen Entwicklung eines Volkes preisgeben. Dieser erste Grundsatz ist der, dass der Staat seine Gesetze nicht nur für seine Unterthanen macht, sondern auch für sich selbst und dass er die Privatrechte, welche er schafft, nicht nur gegenüber andern Privaten schützt, sondern auch gegenüber seinen eigenen Einrichtungen. Diesen Grundsatz dürfen wir nicht preisgeben, sonst kommen wir in eine Zeit, von der das Sprichwort gelten würde: « princeps legibus solutus », in eine Zeit, wo wir überhaupt Privatrechte nicht mehr anerkennen, sondern nur noch staatliche Rechte; wir stellen einen Grundsatz auf, an welchem nur derjenige Freude haben kann, der die Abschaffung aller Privatrechte anstrebt nach dem Sprichwort: experimentum fiat in corpore vili. In corpore vili der Aktiengesellschaften! Ich glaube nicht, dass wir uns auf diesen Standpunkt stellen können.

Nun aber sagt man uns: Wenn Sie uns dieses Mittel, dem Bund in der Aktiengesellschaft Geltung zu verschaffen, nicht gewähren, so ist uns die Erwerbung der Bahnen auf dem Wege des Aktienkaufs unmöglich gemacht. Das ist richtig. Allein ist das wirklich ein so grosses Unglück; ist der in der letzten Zeit behufs Erwerbung der Eisenbahnen eingeschlagene Weg ein so vorzüglicher? Es ist das der Weg, wo der Staat das Capitol verlässt, auf die Befugniss, das öffentliche Recht zu gestalten, verzichtet und hinabsteigt auf den Markt, um daselbst Eisenbahnaktien zu erhandeln. Statt seine Gesetzgebung so zu gestalten, dass sie seinen Bedürfnissen entspricht, tritt er in Verkehr mit Privaten und handelt mit ihnen; er stellt sich auf die gleiche Linie mit denselben, lässt sich Fristen stellen etc. etc. Ich glaube, es sei das ein Weg, der im Volke zu grossem Missbehagen führte, es sei ein Weg, der dem widerspricht, was der Staat sonst thut.

Diese Vereinigung mit der Spekulation entspricht nicht dem, was der Staat sonst thut. Der Staat ist langsam und vorsichtig; die Spekulation wagt und geht rasch vor. Der Staat verhandelt offen und öffentlich, die Spekulation geht im Stillen und geheim vor; der Staat stellt sich seine Ziele klar auf, die Spekulation muss, um durchzudringen, oft ihre Ziele verhüllen. Es sind das Gegensätze, welche sich meiner Ansicht nach nicht vereinigen lassen, und die Ueberraschungen, zu denen wir nothgedrungen auf diesem Weg kommen, sind gerade das, was dem Volke nicht gefällt. Ich betrachte also diesen Weg nicht als einen guten, nämlich nicht als einen solchen, dem das Volk mit Vertrauen folgen kann, weil wir in der Schweiz gewohnt sind an eine offene Behandlung unserer öffentlichen Verhältnisse und klare allgemein verbreitete Anschauungen über das, was uns noth thut.

Nun kann man ja zugeben, obschon gerade darüber die Ansichten sehr getheilt sind, dass wir einen einmaligen Erfolg errungen haben; man kann ja sagen, wir haben auf diesem Wege die Centralbahn in unsere Macht bekommen um einen billigen Preis, obschon, wie gesagt, darüber die Ansichten ausserordentlich verschieden sind. Und gerade die Beurtheilung dieser Frage: Ist der Preis nicht zu hoch? wird ausserordentlich erschwert dadurch, dass der Erwerb der Bahn direkt angeknüpft wird an den Erwerb der Aktien; denn man wird dann nothgedrungen sagen, wir erwerben diese Aktien zu einem Preise, den die Verkäufer derselben nicht bezahlt haben; sie haben die Aktien zu einem viel billigeren Preise erworben

und heute, da wir uns über ihren Ankauf berathen, sind sie im Kurse bereits wieder bedeutend gesunken. Der Unbefangene, der Nichteingeweihte, der nicht völlig sachverständige Beurtheiler wird also immer Bedenken haben gegen diese Verknüpfung des Kaufes auf offenem Markte mit dem Ankaufe durch die Eidgenossenschaft. Nun weiss ich wohl, man mag die Eisenbahnen anrühren, wo man will, so wird das immer auf dem Kurszeddel der Börse seinen Ausdruck finden; allein diese enge Verknüpfung des Börsenpreises mit dem, was wir bezahlen wollen, riskirt man nur, wenn man die Aktien auf offenem Markte kauft. Wenn ich zugebe, dass wir einen einmaligen Erfolg gehabt haben, so frage ich, soll das so weitergehen? Wir haben noch andere Bahnen zu erwerben; müssen wir für die Nordostbahn, die Vereinigten Schweizerbahnen und die Gotthardbahn nochmals durch diese bösen und guten Börsengerüchte hindurchgehen, um zu unserem Ziel zu kommen? Und sind wir sicher, dass wir in Zukunft, wenn das Volk diesen Weg der Verstaatlichung acceptirt, dass wir dann ebensogut zum Ziele kommen? Ich glaube das nicht. Nein, verstaatlichen wir die Eisenbahnen, aber verstaatlichen wir sie als Staat, bleiben wir Staat und stellen wir uns nicht neben die Privataktionäre, neben die Spekulanten! Behalten wir unsere schwere Rüstung, die uns gewiss oft unbequem ist, die uns aber eine sichere Vertheidigung und einen sichern Angriff gestattet. Das ist meine Ansicht: Oeffentliches Recht und nicht Privatrecht!

Nun hat Herr Bundesrath Welti uns gestern gesagt, wem dieser Weg nicht gefällt, der zeige uns, wenn er die Verstaatlichung will, einen andern Weg; wir wollen ihn einschlagen. Ich kann diese Fragestellung nicht annehmen. Es ist nicht an uns, gestern oder heute den Arzt zu machen; dazu sind wir, ich gestehe es offen, nicht sachverständig genug; wir können nicht Medizinen verabreichen für Krankheiten, an denen die Eidgenossenschaft schon Jahrzehnte lang leidet. Ich lehne also den Vorwurf ab, dass die Antwort nicht gegeben werden kann. Es ist am 21. Juni 1890 vom Nationalrathe in der Formulirung des Herrn Welti das Postulat angenommen worden: «Der Bundesrath wird eingeladen, über das Ergebniss der Massnahmen, welche er in der Botschaft vom 30. Mai 1890 zum Zwecke der Eisenbahn-Verstaatlichung in Aussicht nimmt, der Bundesversammlung Bericht zu erstatten und damit diejenigen Anträge zu verbinden, welche er im Interesse der Förderung dieser Angelegenheit als nöthig erachtet.» Dieses Postulat haben wir s. Z., so viel ich weiss, einstimmig angenommen; es enthält den Auftrag an den Bundesrath, diejenigen Mittel und Wege anzugeben, welche zur Verstaatlichung führen. Ich mache niemandem, namentlich nicht Herrn Welti einen Vorwurf, dass dieser Bericht noch nicht eingereicht worden; aber ich konstatire, dass wir statt dieses Berichtes im März mit der Mittheilung überrascht wurden, der Bundesrath habe 50,000 Aktien der Centralbahn angekauft. Ich habe bereits erklärt, dass ich diesen Weg nicht als den richtigen halte. Dass wir nun aber genöthigt sind, demselben gegenüber einen klar vorgezeichneten andern Weg zu bringen, das kann man uns nicht zumuthen; sondern vorerst ist es Sache des Bundesrathes, uns das ganze Material an Hand zu geben. Herr Welti hat uns gestern gesagt, es gebe 2 Arten, in Sachen vorzugehen. Gegen die Expropriation hat er schwerwiegende Bedenken geltend gemacht, ich gebe das zu. Allein das ist eine Frage, welche wir nicht in 24 Stunden diskutiren können, sondern über welche wir erst einen genauen Bericht, begleitet von sachverständigen, juristischen und technischen Gutachten verlangen dürfen. Wenn man mich fragt, ob ich einen andern Weg wisse, die Eisenbahnen zu erwerben, so sage ich: Ja, solche Wege gibt es, aber das weiss ich nicht, wie der Bund die Eisenbahnen billiger erwerben könnte als dies nach den konzessionirten Privatrechten möglich ist. Die Privatrechte, welche der Bund durch Konzession den Eisenbahnen gegeben hat, müssen mit Geld abgelöst werden, und ich vermag nicht einzusehen, wie wir ohne Verletzung dieser Privatrechte billiger kaufen könnten, als die Konzessionen dies gestatten. Dieser Weg ist also von vornherein ausgeschlossen. Ich weiss wohl, dass diese Ansicht nicht von allen getheilt wird; man sagt: es sind ja Aktionäre; es sind nicht einmal diejenigen, welche sich s. Z. an der Bahn mit Geld betheiligt haben, als die Konzessionen ertheilt wurden, sondern die Spekulanten haben die Aktien angekauft und diesen gegenüber brauchen wir es nicht so genau zu nehmen. Ich bin von dem Vorwurfe durchaus frei, irgendwie mit den Aktionären zu sympathisiren. Ich finde, die Aktionäre seien im allgemeinen eine wenig interessante Klasse unserer Bevölkerung (Heiterkeit); die Grossaktionäre, welchen es gelungen ist, die Mehrzahl der Centralbahnaktien zu erwerben, kenne ich nicht; ich habe nichts gegen sie. Ich kann ihnen nur das Kompliment machen, dass sie ihr Geschäft sehr gut verstehen, und das ist keine Beleidigung. Es gibt andere Grossaktionäre, denen ich von meinem Standpunkte dagegen den Vorwurf nicht ersparen kann, dass sie im geeigneten Moment, um einen Gewinn einzuheimsen, sich ihrer Aktien zu sehr entledigten, und damit einen Einfluss aufgaben, den Basel zu schätzen wusste, und dass sie in letzter Zeit in einer etwas auffälligen Weise versucht haben, sich diesen Einfluss wieder zu verschaffen. Daneben gibt es Kleinaktionäre, für welche ich Sympathien habe; denn es gibt immer noch Aktionäre, welche ihr Geld in Eisenbahnen steckten in Momenten, wo es sich darum handelte, das Aktienkapital zusammen zu bringen, um so ein bedeutendes Unternehmen zu Stande zu bringen. Es mögen unter den Aktionären unter vielen Ungerechten wenige Gerechte sein; aber diesen letzteren sind wir einige Anerkennungen schuldig.

Aber ganz abgesehen von der Person der einzelnen Aktionäre, sage ich, es ist nicht möglich, dass der Staat Privatrechte ohne alle Entschädigung entzieht, weil er sich damit seiner Aufgabe als Staat nach unserer jetzigen Auffassung des Staates begiebt.

Also diesen Weg, die Eisenbahnen billiger zu erwerben als man versprochen hat, kenne ich nicht. Dagegen glaube ich allerdings, dass man mit Hülfe der Expropriation das Ziel schneller erreichen kann, als man ursprünglich im Auge hatte, und da erlaube ich mir die Bemerkung gegenüber Herrn Welti, dass er doch den Weg der Expropriation etwas zu ungünstig ansieht. Ich theile meinerseits nicht sein Bedenken über das Verfahren bei der Expropriation, dass schliesslich die Entscheidung in der Hand eines einzigen Mannes, des Obmanns des Schiedsgerichtes, liege. Es steht uns ja immer frei, das Expropriationsverfahren gegenüber den Eisenbahnen so zu gestalten, wie es uns richtig erscheint, und zweitens glaube

ich, auch über das Objekt der Expropriation lassen sich doch auch andere Ansichten haben. Herr Welti nimmt an, es könne sich bei der Expropriation nur darum handeln, dass man die ganzen Bahnen, Land, Bauten, Rollmaterial u. s. w. mit einander expropriire. Es ist richtig, dass unser jetziges allgemeines Expropriationsgesetz diesen Weg voraussetzt; allein die Bundesversammlung kann ja beschliessen, es genüge, wenn der Bahnbetrieb in die Hand des Bundes gelange, das Bahneigenthum könnte den Gesellschaften vorläufig belassen werden.

Ich glaube, es sind das Fragen, die noch einmal gründlich erwogen und geprüft werden sollten.

Nun erlaube ich mir noch eine Bemerkung über die ganze Auffassung der Stellung des Bundes zu den Eisenbahnen. Es ist gestern die Sache so dargestellt worden, als habe der Bund in einem unbedachten oder unbewachten Augenblick den Eisenbahngesellschaften übertriebene und im Verhältniss zu andern Staaten ganz unangemessene Vortheile zugesichert. Ich glaube, das ist nicht richtig. Es ist ja schwer, über eine Frage, welche noch nicht abgeschlossen ist, Geschichte zu schreiben; allein wir können doch jetzt schon aus der Betrachtnng der Entwicklung der vorliegenden Angelegenheit gewisse Lehren ziehen oder wenigstens gewisse Gesichtspunkte abstrahiren. Wenn man nun die Verhandlungen der Jahre 1850—1852 liest, so zeigt sich die Sache in einem andern Lichte. Damals waren die Ansichten über die Frage, ob überhaupt die Schweiz Eisenbahnen bauen und betreiben könne, sehr verschieden. Es wurde damals behauptet, die Schweiz könne ja keine Eisenbahnen bauen und betreiben, sie bringe das Geld und die Rendite nicht auf; andere sahen etwas optimistischer, allein Jedermann hatte grosse Bedenken, ob es möglich sei, die Eisenbahnfrage glücklich zu lösen. Der beste Beweis dafür, dass diese Bedenken bedeutend waren, ist die Thatsache, dass der Bund es nicht wagte, die Eisenbahnen zu bauen, sondern dass er das Risiko — und damit eben auch den Gewinn — den Privatgesellschaften überliess. Es waren damals nur auf der einen Seite Stämpfli, auf der andern Männer aus Basel, wie Geigy, Speiser, Bischoff, Schmiedlin, welche den Muth hatten, den Staatsbau zu vertreten. Und in der Bundesversammlung ist ja die Frage, ob Staats- oder Privatbau, ohne Diskussion zu Gunsten des Privatbaues entschieden worden, weil der Bund das Risiko nicht übernehmen zu können glaubte. Nun war es sehr natürlich, dass der Bund der Gesellschaft, welche dieses Risiko übernahm, auch gewisse Rechte einräumen musste. Wie ist dann die Sache herausgekommen? Haben die Eisenbahnen im Allgemeinen etwa glänzende Geschäfte gemacht? Jetzt mögen sie das vielleicht thun, aber wenn man die ganze Entwicklungsperiode in Betracht zieht, so kann man das keineswegs behaupten. Beweis dafür ist, dass die Aktien aus dem sichern Besitz der ruhigen Privatmänner meistentheils bei Anlass von Katastrophen und Schwierigkeiten in die Hände der Spekulanten übergegangen sind; eben desshalb, weil das Publikum fand, die Aktien seien keine sichere Anlage mehr. Wer nicht dem Prinzipe treu bleiben wollte, fand sich beinahe bei jeder Bahn einmal genöthigt, sich seines Aktenbesitzes zu entäussern. Die Eisenbahnen sind nicht von den Spekulanten gebaut worden, die man jetzt so anfeindet; weit mehr gebührt dies Verdienst gemeinnützigen Staatsmännern, welche sich dabei theils Ruhm, theils das Gegentheil erworben haben. Diejenigen Männer, welche den Bau und Betrieb glücklich durchgeführt haben, werden jetzt noch in den betreffenden Landsgegenden als Wohlthäter gepriesen und man spricht von ihnen mit Respekt, weil das Volk ganz gut erkennt, dass das eine überaus schwierige Sache war. Ich glaube also, es ist nicht richtig, wenn behauptet wird, die Privatbahnen seien von Spekulanten gebaut und ausgebeutet worden und der Bund habe das Nachsehen gehabt; so war es nicht. Und auch mit den Vorwürfen, die jetzt den Privatbahnen gemacht werden, ist es eine etwas eigenthümliche Sache. Vorwürfe gegen den jetzigen Zustand können Diejenigen machen, welche von Anfang an den Staatsbau verfochten haben; die Vertreter des Kantons Bern haben also ein Recht dazu, der Eisenbahnpolitik des Bundes Vorwürfe zu machen — allein der Bund, der den Bau den Privatgesellschaften überlassen hat, kann, da er doch seine eigenen Handlungen zu vertreten hat, solche mit Recht nicht machen. Er ist ja schuld an der jetzigen Lage — nicht wir persönlich, aber unsere Vorgänger, und wir müssen was sie gethan haben, vertreten und acceptiren. Man hat gestern von dem grossen Gewinn gesprochen, den beispielsweise eine Eisenbahnbank bei Gelegenheit der Rekonstruirung der Nordostbahn gemacht hat, — ja gewiss, das war ein Gewinn, aber ich glaube von einer Seite, welche niemals versucht hat selbst zu helfen, kann ihr desswegen kein Vorwurf gemacht werden. Der Bund hat nie den Versuch gemacht, irgend einer Eisenbahn beizuspringen; es ist also ganz natürlich, dass die Eisenbahnen sich die Hülfe von einer andern Seite kaufen mussten, theilweise theuer, theilweise weniger theuer. Das können wir bedauern, aber Vorwürfe können wir deswegen nicht erheben.

Es ist gestern gesagt worden, wenn der Bund die Eisenahnen nach Massgabe der Konzessionen zurückkaufen wollte, so müsse er das, auch bei denjenigen Bahnen, welche nicht rentiren, auf Grund des Baukonto's thun. Das scheint nun allerdings auf den ersten Blick etwas ausserordentlich Unbilliges; allein bei näherer Betrachtung sieht die Sache nicht so schlimm aus. Stellen Sie sich vor, dass eine Bahn in den 60er Jahren mit 10 Millionen gebaut worden ist; sie rentirt nicht und die Aktien erhalten keinen Zins. Ist nun das ein so grosser Gewinn, und etwas Ungerechtes, wenn im Jahre 1930 oder 1940 der Bund diese 10 Millionen zurückzahlt? Diese 10 Millionen sind ja durch die Zinsverluste doppelt und dreifach verloren gegangen; wenn nun der Bund schliesslich das Kapital zurückzahlt, nachdem ein Jahrhundert lang keine Zinsen bezogen werden konnten, so ist das doch keine Unbilligkeit.

Wenn man ferner sagt, andere Länder, Frankreich, Deutschland u. s. w. sind viel günstiger gestellt, so gebe ich das zu; allein ich erinnere daran, dass man in den 50er Jahren vielerorts bei uns glaubte, man könne in der Schweiz überhaupt gar keine Eisenbahnen bekommen, weil dieselbe ein zu gebirgiges und zu wenig bevölkertes Land sei, das auch zu wenig Industrie habe. So lagen die Verhältnisse in Frankreich und Deutschland nicht; wenigstens in Frankreich war es nicht nöthig, denjenigen, welche die Eisenbahnen bauten, noch besondere Garantien und Vortheile zu gewähren; man konnte dort im Gegentheil noch Bedingungen stellen. Das konnten wir nicht; vielmehr konnten, da wir nicht

den Muth hatten, selbst zu bauen, und es andern überlassen mussten, diese *uns* Bedingungen machen. — Es ist also vollkommen richtig, dass wir nach 50 Jahren uns in schlimmerer Lage befinden werden, als jene Länder; aber der Grund ist eben darin zu suchen, dass wir uns schon in den fünfziger Jahren dieses Jahrhunderts in ungünstigerer Stellung befanden als andere Länder, und der Fehler war, dass wir damals die Zukunft nicht ins Auge fassten und nicht früher Vorsorge trafen, um seiner Zeit gerüstet dazustehen. — Das ist nun auch ein Punkt, über den uns der Bundesrath berichten mag.

Ich komme nun zurück auf die Frage des Ankaufes der 50,000 Aktien. So grossartig dieses Geschäft, für sich betrachtet, sich ausnimmt, so ist es doch nur ein ausserordentlich kleines Stück im Verhältniss zur ganzen Aufgabe, die uns bevorsteht und jedenfalls, nach meiner Ansicht, eine sehr wenig sympathische Lösung dieser letztern. Wenn wir uns auf den Ankauf der 50,000 Aktien beschränken, so werden wir, wenn wir auch das Rechnungsgesetz in der vorgeschlagenen Art und Weise revidiren, allerdings in der Centralbahn festen Fuss fassen; was jedoch weiter geschehen wird, wenn der Bund die Centralbahn erwirbt, wissen wir nicht und für den Kanton, den ich vertrete, sind die Aussichten wenigstens keineswegs beruhigende. Ich will auf diese Seite der Frage noch etwas näher eingehen, indem ich vorerst noch den Standpunkt der Centralbahn etwas beleuchte. Die Geschichte hat ihre Ironie, oder wenn wir ernst reden wollen, ihre Tragik; es wäre tragisch, wenn diejenige Bahn, welche von den ursprünglichen Vorkämpfern der Staatsbahnen gegründet worden ist, zuerst in die Hände des Bundes fallen, das erste Opfer sein müsste der wirklichen Durchführung jener Grundsätze, welche die Gründer der Centralbahn, bevor sie dieselbe ins Leben riefen, vertreten haben.

Allein hierin liegt ja ein gewisser Trost für die Centralbahn. Sie kann sagen: wir haben unsere Aufgabe, die wir selber uns als eine schwere vorgestellt, durchgeführt, und die Lobsprüche, die der Centralbahn gestern gespendet worden sind, können ja ein gewisser Trost auch für die jetzige Verwaltung der Centralbahn sein, wenn sich nicht die Herren Direktoren der Centralbahn vielleicht des Wortes erinnern: De mortuis nil nisi bene. Immerhin hat auch die Centralbahn ihre schwachen Zeiten gehabt. Gewisse Verhältnisse in den siebziger Jahren gehören nicht zu den rühmlichsten Partien ihrer Geschichte. Die Verhältnisse zu den Regierungen waren auch nicht immer angenehme. Aber etwas möchte ich immerhin noch auf dem Schilde blank machen, was gestern, und was schon in der Botschaft des Bundesrathes nach meiner Ansicht in unrichtiger Weise dargestellt worden ist. Es ist unter den Eisenbahnen, welche grosse Kursverluste gehabt haben, auch die Centralbahn genannt worden und zwar ist speziell das Anleihen hervorgehoben worden, das sie im Jahre 1876 mit einem Kursverlust von 24 Millionen abgeschlossen habe. Diese Auffassung ist eine irrthümliche. Die Centralbahn hat im Jahre 1876 unter ausserordentlich schwierigen Verhältnissen, zu einer Zeit, wo die Kantone für ihre Anleihen $4^1/_2$ %, $4^3/_4$ % zahlen mussten, sich ein bedeutendes Anleihen zum Zinsfuss von 4 % gesichert. Nun ist es natürlich, dass wenn man ein Anleihen zum Zinse von 4 % in einem Momente aufnimmt, wo der Zinsfuss $4^1/_2$ und $4^3/_4$ % beträgt, das Kapital reduzirt werden muss. Das ist aber kein Kursverlust, sondern die Kompensation für diesen Ausfall findet sich in dem reduzirten Zinsfuss. Statt dass man einen vollen Zins auf ein volles Kapital zahlt, zahlt man einen reduzirten Zins auf ein reduzirtes Kapital. Und nun ist es weiter nicht richtig, wenn man sagen wollte, dass diese 24 Millionen Kursverlust in die Taschen der Börsenspekulation gekommen seien. Davon ist keine Rede; diese Kursverluste sind durch allmäliges Fallen des Zinsfusses, das ein Steigen des Kapitals zur Folge hatte, den Eigenthümern der Obligationen zu Gute gekommen. Diese Eigenthümer aber waren nicht die eigentlichen Börsenleute, welche dieses Anleihen nicht so lange behalten konnten, bis es im Kurse stieg, sondern es sind das reichere und weniger bemittelte Leute, Wittwen und Waisen, es sind diejenigen Leute, welche ihr Vermögen in sichern Eisenbahnaktien anlegen. Da kann es also keinen Vorwurf geben, der die Centralbahn trifft. Im Allgemeinen müssen wir sagen, dass die Centralbahn ihre Sache gut gemacht hat, allein ich glaube, es wäre nun doch ein kränkender Abschluss ihrer Thätigkeit, wenn sie nun durch diesen Aktien-Ankauf des Bundes in eine Stellung käme, in der man nicht weiss, woran man ist; in eine Stellung, wo sie nicht zu leben und nicht zu sterben hätte und die in jeder Beziehung unklar und für sie unerfreulich ist. Wenn man wirklich glaubt, es sei nothwendig, die Eisenbahnen zu verstaatlichen und es müsse nun zuerst die Centralbahn verstaatlicht werden, so verstaatliche man sie wirklich, so nehme man die Bahn ganz und mache sie zur Bundesbahn. Ich glaube, es ist das auch die Auffassung, welche in meinem Heimathkanton Basel herrscht. Es ist für Basel keineswegs gleichgültig, wie in dieser Sache vorgegangen wird. Wir haben bis jetzt geglaubt, für verschiedene ungünstige Situationen, in denen wir uns als Grenzstadt befinden, eine gewisse Kompensation darin zu haben, dass wir der Sitz einer Eisenbahngesellschaft sind. Wenn wir darauf verzichten müssen, werden wir das jedenfalls lieber thun, wenn wir eine klare Situation, als wenn wir die Unklarheit des Zustandes haben, welchen man mit dem Aktienkauf schaffen will.

Aus den Ausführungen, welche ich mir zu machen erlaubt habe, ergibt sich für mich — vielleicht auch für einige Andere — der Schluss, dass es unmöglich ist, auf dem Wege vorzugehen, den uns die Kommission vorschlägt. Einerseits weil ich es für unmöglich halte, das Rechnungsgesetz so zu redigiren, wie es vorgeschlagen wird, ohne einen starken Einbruch in die Privatrechte zu machen und ohne die ganze Organisation der Eisenbahnen auf den Kopf zu stellen; und anderseits weil ich es als falsch erachte, auf diesem Wege des Kaufes auf offenem Markt weiter zu schreiten. Ich stimme desshalb gegen den Antrag der Kommission; wenn Sie aber durch Rückweisung der Anträge der Kommission klar aussprechen, dass Sie auf diesem Wege nicht weiter gehen wollen, bin ich eventuell geneigt, auf den Ankauf der ganzen Centralbahn einzutreten. Wir können dann sagen, dass wir eine klare Situation haben, dass wir ein Stück der ganzen Aufgabe übernommen und durchgeführt, und dass wir die Sache vorläufig zum Abschluss gebracht haben. Wie man weiter vorgehen soll, wird uns dann der Bundesrath in einem Berichte darlegen können.

Abegg:

Die Genehmigung des Ankaufs der 50,000 Aktien der Centralbahn ist die Einleitung zum Ankauf der Centralbahn selbst und bildet die Grundlage für das Verfahren, mit welchem weitere Bahnen erworben werden sollen. Indem ich Ihnen meine Gründe und Befürchtungen auseinandersetze, welche mich veranlassen, gegen die Genehmigung des Aktienankaufs zu sprechen, will ich mich möglichst auf einen allgemeinen Boden stellen. Es lässt sich nicht bestreiten, dass die Idee der Verstaatlichung der Eisenbahnen in den letzten Jahren grosse Fortschritte gemacht hat. Die Frage des Rückkaufs der Eisenbahnen wird in weitern Kreisen beifällig aufgenommen und besprochen. Indessen begnügt man sich gewöhnlich mit dem Ausspruche, die Eisenbahnen sollen verstaatlicht werden, ohne sich darüber den Kopf zu zerbrechen, in welcher Weise das zu geschehen habe. Man fühlt die Schwierigkeit der Aufgabe und überlässt die Ausführnng dem Eisenbahndepartement. Die zahlreichen Anhänger der Eisenbahnverstaatlichung setzen sich aus den Lagern der verschiedenen polischen Parteien zusammen. Ihre Motive und ihre Erwartungen sind dabei ganz natürlich verschiedene; sie lassen sich indessen in zwei grosse Gruppen eintheilen. Die eine Gruppe will die Verstaatlichung aus Prinzip als eine Stärkung der Bundesgewalt, als eine Mehrung der Centralisation, als ein Monopol, dessen Erträgnisse verwendet werden sollen im Dienste der sozialen Aufgaben. Die andere Gruppe, vielleicht ebenso zahlreich, ist weniger prinzipiell und daher auch nicht so begeistert. Sie behält sich vor, den Rückkauf im einzelnen Falle zu genehmigen oder nicht, je nachdem der Preis als ein annehmbarer erscheint oder nicht. Sie wiegt ab, ob der Rückkauf der einzelnen Bahn ihren Kantonen Vortheile bringe, und je nachdem fällt sie ihren Entscheid. Sie erwartet von der Verstaatlichung billige Taxen, bessere Fahrpläne u. s. w. Trotzdem nun jedermann wusste, dass Herr Bundesrath Welti es als eine Hauptaufgabe seiner öffentlichen Wirksamkeit betrachtet, den Rückkauf der Eisenbahnen successive herbeizuführen, kam doch vor wenigen Monaten die Nachricht, es seien 50,000 Centralbahnaktien gekauft worden, ganz unerwartet. Und noch mehr überrascht wurde man wenige Wochen später durch die Nachricht, die ganze Centralbahn sei an den Bund übergegangen. Wer hätte geglaubt, dass die mächtige Centralbahn mit ihrem ausgebreiteten soliden Netze beim ersten Anprall nachgeben und ihr eigenes Heim preisgeben würde, sobald der Silberlinge genug geboten werden! Auf diesen Vorstoss war man im Schweizerland nicht gefasst; man war gewissermassen, ich möchte sagen, bestürzt und heute noch blickt mancher unabhängige Mann in- und ausserhalb unseres Rathes besorgt in die Zukunft und fragt sich: wohin führt dieser Weg? Wird unsere nationale Kraft bei dieser Wanderung gestärkt oder geschwächt? Denn auf dieser Bahn wird nun fortgeschritten, es gibt keine Umkehr mehr.

Die Botschaft gibt uns keinen genauern Aufschluss, wo der Abschluss dieser Wanderung zu geschehen hat, und im Volke existiren darüber sehr verschiedene Begriffe. Während die Einen glauben, es handle sich bloss um den Ankauf der fünf grossen Hauptlinien Jura-Simplon, Centralbahn, Vereinigte Schweizerbahnen, Nordostbahn und Gotthardbahn, so sind wieder andere, die sagen, es sollen alle Normal-Bahnen zurückgekauft werden, welche das ganze Jahr in Betrieb sind, gleichviel ob rentabel oder nicht rentabel. Sie sagen: das sind ja die modernen Strassen, auf denen der Bund fahren soll. Und viele gehen noch weiter. Sie sagen, der Bund solle noch neue Bahnlinien bauen, er solle das Eisenbahnnetz vervollständigen. Diese Anschauungen existiren weit herum in Volkskreisen.

Wir sind uns gewohnt, jedes Jahr mindestens zwei Dutzend Eisenbahnkonzessionen zu ertheilen. Zu Berg und Thal ertheilen wir diese Konzessionen freigebig in grosser Zahl, ohne genau abzuwägen, wie sich später einmal die Verhältnisse in Bezug auf den Rückkauf gestalten, und es war daher gewiss ein Gebot des Rechtes und der Billigkeit, wenn sowohl Sie als auch der Ständerath seinerzeit auf die Fristverlängerung für die Moratoriumslinien eingetreten sind. Es handelte sich um Bauverpflichtungen, zu deren Erfüllung sich die Nordostbahn angeboten. Diese Bauverpflichtungen waren durch Verträge geregelt, welche seinerzeit unter Mitwirkung des Bundesrathes und unter Mitwirkung der Bundesversammlung entstanden waren. Die Moratoriumsgegenden haben 16 und mehr Jahre auf die Ausführung der Bauverpflichtungen warten müssen. Man möge sie nun in Ruhe ihre wohlerworbenen Rechte wahren lassen. Ich schalte diesen Gegenstand hier ein, weil mich eine Stelle im gestrigen Votum des hochgeehrten Herrn Bundesrath Welti dazu veranlasst.

Es ist dem Privatbau oft zum Vorwurf gemacht worden, er besitze kein rationelles Netz. Verfallen wir nicht in den gleichen Fehler. Der Umfang der zukünftigen eidgenössischen Staatsbahnnetze sollte jetzt schon von vorneherein festgestellt werden und es sollten Normen aufgestellt werden über die Betheiligung des Bundes bei dem Bau neuer Linien. Wenn Sie in dieser Richtung nichts bestimmen, wenn Sie kein Organisationsgesetz entwerfen, sondern alles der Zukunft überlassen, dann werden Sie unerquickliche Kämpfe herbeiführen, die uns schwächen und es wird wahrscheinlicherweise ein Markt entstehen, auf dem nach Belieben gehandelt wird, weil keine bindenden Vorschriften existiren. Schon bei Gelegenheit des Ankaufs der Jura-Simplon-Bahn-Aktien ist von Herrn Cramer-Frey und vierzehn Mitunterzeichnern ein Postulat gestellt worden, das über diese Punkte Aufschluss verlangte. Wenn nun in der von mir bezeichneten Weise vorgegangen würde, so wird allerdings der Ankauf der Aktien der schweizerischen Centralbahn zur Zeit verunmöglicht und es wird der Ankauf der Centralbahn verschoben. Es mag das den Herren Goldberger und Comp. sehr unangenehm sein; auch andern Leuten der haute finance, die schon jetzt andere Aktien zum Verkauf bereit halten, wird es nicht recht sein. Aber ich halte diese Verzögerung für kein Unglück. Ich glaube nicht, dass der Eidgenossenschaft dadurch grosser Schaden erwachse. Auf jeden Fall könnte nur von einem materiellen Schaden gesprochen werden. Der Vortheil aber, der durch eine klare Situation, durch eine Jedermann verständliche Wegleitung geschaffen wird, ist nach meiner Ansicht höher anzuschlagen, denn er ist von grosser Wichtigkeit.

Der Preis der Centralbahnaktien sodann ist ein hoher. Viele Leute finden, man solle Eisenbahn-

aktien kauten, wenn sie billig sind. Es sind das praktische Leute, die so handeln, auch wenn sie vom Rechnungswesen der Eisenbahnen nicht viel verstehen. Alles, Grund und Boden, Häuser, industrielle Anlagen u. s. w., sinkt und steigt im Werthe und ich kenne keine Aktien, die diesem Gesetze nicht auch unterworfen wären. Der Ankauf der Centralbahnaktien gegen Abgabe von 1000 Fr. dreiprozentiger Rententitel repräsentirt nach meiner Ausrechnung ungefähr einen Kurs von 880 Fr.

In der Vermögensbilanz der Centralbahn figurirt unter den Aktiven ein Posten von 20,300,000 Fr. ungetilgte Verluste; es ist das eine unangenehme fatale Geschichte, und ich bin mit Herrn Welti ganz einverstanden, wenn er in der Botschaft die Existenz dieses Postens scharf tadelt und sagt, es hätte dieser Posten abgetragen werden sollen. Es gibt allerdings sehr ernsthafte Leute, welche von diesem Umstand nicht viel Aufhebens machen; sie sagen, in dem Reinerträgniss sei ja die Verzinsung dieses Postens inbegriffen, und das ist richtig.

Es wird noch zur Rechtfertigung des Preises, den man für diese Centralbahnaktien bezahlt, hingewiesen auf den beständig wachsenden Verkehr. Ich fechte dieses Argument nicht an; aber ich basire dabei auf der Voraussetzung, dass die Handelsverträge abgeschlossen werden. Würde es uns nicht gelingen, die Handelsverträge wieder abzuschliessen, so würde ein Rückgang in der Produktion unserer Industrie eintreten, und auf diese Weise würden dann natürlich die Einnahmen der Eisenbahnen geschmälert. Man sagt, die Industriellen sollen beim Absatz ihrer Produkte den Blick weiter wenden nach fernen Gegenden; ich frage aber wohin? Die Vereinigten Staaten von Nordamerika thun ihr Möglichstes, um die europäische Produktion fern zu halten; das zeigen zwei Vorkommnisse aus jüngster Zeit, einerseits die Mac Kinley-Bill und anderseits die Bestrebungen, mit den Staaten Südamerika's Abmachungen zur Erleichterung des gegenseitigen Verkehrs zu erreichen. Ich halte es aber für wahrscheinlich, dass es unsern Bevollmächtigten gelingen wird, die Handelsverträge abzuschliessen, trotz dem gestrigen Beschluss der Liga, das Referendum zu ergreifen, welcher Beschluss die Bemühungen unserer Bevollmächtigten beeinträchtigen wird.

Aber wenn auch unsere Handelsbeziehungen normale bleiben, so sind es dennoch verschiedene Punkte, welche die Mehreinnahmen und Reinerträgnisse beeinflussen, vielleicht illusorisch machen. Es ist in erster Linie das Gesetz über die Ruhetage der Eisenbahnangestellten, welches demnächst in Kraft treten wird, zweitens sind es die hohen Steinkohlenpreise, drittens die Bahnhofbauten in Bern, Luzern, Basel, welche Millionen kosten werden, wovon die Centralbahn eine anständige Quote übernehmen muss; es sind das sehr nöthige Bauten, aber sie sind unproduktiv, weil deshalb keine Waarenladung mehr spedirt wird. Es sind aber auch zur Zeit neue Eisenbahnlinien planirt, welche das Erträgniss der Centralbahn wahrscheinlich schmälern werden. Der Simplondurchstich z. B. ist nur noch eine Frage der Zeit; er wird aber nicht nur die Einnahmen der Gotthardbahn, sondern auch diejenigen der Centralbahn schmälern. Es können dann noch ausserordentliche volkswirthschaftliche Rückschläge erfolgen. In der Botschaft wird z. B. auf Kriegszeiten hingewiesen; es kann aber z. B. auch eine Finanzkrisis eintreten, und es herrscht gerade gegenwärtig auf allen Gebieten eine so fieberhafte Thätigkeit und Spekulation, dass ein Rückschlag wohl denkbar ist; erfolgt ein solcher, so werden die Werthpapiere sinken, und dann ist der geeignete Moment da, um Eisenbahnaktien anzukaufen. Man sagt freilich, solche Finanzkrisen gehen rasch vorüber; allein gerade in unserem Nachbarlande Italien herrscht die finanzielle Beklommenheit nun schon lange Jahre. Italien hatte Staatseisenbahnen; diese vermochten aber keinen volkswirthschaftlichen Aufschwung herbeizuführen, und infolge der schlimmen Erfahrungen hat dieses Land den Staatsbetrieb aufgegeben und seine Bahnen an Privatgesellschaften verpachtet.

Ich werfe nun zum Schlusse noch einen Blick auf die Kreirung der eidgenössischen Rente. Diese wird nun, wenn nämlich die Angelegenheit so Fortschritte macht, in grösserem Massstabe kreirt. Die Sache erscheint harmlos; wir erhalten von der Centralbahn Fr. 31. 40 Zins und bezahlen dafür 30 Fr. Rente. Allein das hat seine Licht- und seine Schattenseiten. Die Rente ist bei uns eine Neuheit und leider noch nicht populär; es ist nicht, wie in Frankreich und England, wo ein guter Theil des Nationalwohlstandes in dieser Rente angelegt ist. Unsere Rente geht in's Ausland; sie wird dort hin und her geworfen, heute nach Frankreich, morgen nach Deutschland, vielleicht auch an beide Orte; ihr Kurs wird an der Börse bestimmt und sie wird auch, was ich sehr bedaure, den Börsenspekulationen dienen. Ich leite zwar hieraus keinen Verwerfungsgrund ab; denn ich weiss keinen andern Vorschlag zu machen; nur der Täuschung möchte ich entgegentreten, dass dann die Börsenspekulationen aufhören werden.

Meine Herren! Der Entschluss, den Antrag des Bundesrathes zu verwerfen, ist mir nicht leicht geworden; denn ich setze mich dadurch in Wiederspruch mit Männern, deren Urtheil ich hochschätze; aber es ist eine Folge des Nachdenkens, der freien Ueberzeugung. Er ist mir auch aus einem andern Grunde nicht leicht geworden; ich weiss nämlich, dass unser Eisenbahnwesen heute im Interesse des Verkehrs entschieden mehrfacher Verbesserungen bedarf. Ich zweifle aber nicht, dass es gelingen wird, die Verbesserungen auch bei den jetzigen Verhältnissen durchzuführen. Auf Seite 3 der Botschaft des Bundesraths heisst es, er habe im Juni 1890 einen Vorschlag zur Ermässiguug der Personentaxen dem Eisenbahnverbande gemacht; es sei darauf keine zustimmende, aber auch keine ablehnende Antwort eingetroffen, sondern die Sache sei liegen geblieben. Es ist mir das sehr begreiflich, da man sich in der Zwischenzeit eben mit dem Ankauf dieser Aktien beschäftigte; aber ich hoffe, dass wenn diese Bemühungen wieder aufgenommen werden, bei den Eisenbahngesellschaften mehr Entgegenkommen zu finden ist. Ich weiss nicht, ob es nicht möglich wäre, durch eine Revision des Eisenbahngesetzes weitere Verbesserungen einzuführen.

Ich verwerfe den Antrag aus zwei Gründen, in erster Linie weil ich eine Vorlage wünsche, welche über die Ausdehnung der Amortisationen Auskunft gibt. Ich betone diesen Punkt, weil sich viele beruhigen werden, wenn eine Vorlage uns über die Amortisation und Organisation Aufschluss ertheilt und damit eine klare Situation geschaffen wird. Ich

verwerfe sodann in zweiter Linie, weil ich den Preis zu hoch finde.

Riniker:

Meine prinzipielle Stellung in dieser Angelegenheit ist eine gegebene. Ich bin ein Anhänger der Verstaatlichung der Eisenbahnen und wenn ich trotzdem heute einen etwas abweichenden Standpunkt einnehme, so geschieht es deswegen, weil die Art und Weise des Vorgehens mich nicht befriedigt. Wir Aargauer waren stets centralistisch; wir stimmten stets für die Stärkung der Bundesgewalt und mussten uns von links und rechts Vorwürfe machen lassen, wir seien Ultracentralisten. Herr Bundesrath Ruchonnet sagte mir einmal: Ihr Aargauer seid Centralisten, weil ihr ein junger, aus verschiedenen Theilen zusammengesetzter Kanton seid; darum seid ihr so über alles Mass hinausgehend Centralisten und richtet eure Augen nach Bern. Diesen Vorwurf habe ich gerne entgegengenommen; es war ja viel Wahres daran.

Auch in Bezug auf die Verstaatlichung der Eisenbahnen sind wir diesen Weg gewandelt. Wir hatten im Kanton Aargau keine grosse Gesellschaft, welche uns Eisenbahnen baute. Deshalb richteten wir unsere Blicke nach dem Bund. Ich gehöre nun bald 15 Jahre der Bundesversammlung an und da mir glücklicherweise ein gutes Gedächtniss gegeben ist, so stelle ich hie und da retrospektive Betrachtungen an, und auch heute mögen Sie mir gestatten, zur Beleuchtung der Geschichte der Verstaatlichung einen kurzen Rückblick zu thun.

Nach dem Erscheinen der Broschüre Stämpfli's, wenn ich nicht irre im Jahre 1866, worin die Verstaatlichung der Eisenbahnen verlangt wurde, verflossen nur wenige Jahre, vielleicht ein Jahrzehnt, so erfolgte aus dem Kanton Aargau eine neue Anregung auf Verstaatlichung der Eisenbahnen. Es war dies die unglückliche Nationalbahn, die zum Leben zu wenig und zu viel zum Sterben hatte und die betheiligten Gemeinden an den Rand des Geldstags brachte. Bei diesem Anlasse wandten wir uns an den Bund und boten ihm die Bahn zu dem billigsten Preise an. Wir wurden aber abgewiesen und so kam die Bahn, welche die Gemeinden 20 Millionen gekostet hatte, um ca. Fr. 400,000 an die Nordostbahn.

Ich habe nun den Ausführungen des Herrn Bundesrath Welti entnommen — ich wusste dies übrigens schon aus andern Mittheilungen — dass der preussische Staat für unrentable Bahnen, die er übernehmen musste, doch wenigstens etwas bezahlte, indem er eine Rendite von ungefähr 1 % annahm. Hätte uns der Bund die Nationalbahn, ebenfalls unter Voraussetzung einer Rendite von 1 % abgenommen, so hätten wir 5 Millionen erhalten, so dass wir in der Lage gewesen wären, die ganze Nationalbahnangelegenheit ruhig abwickeln zu können und uns und der Eidgenossenschaft die unangenehmen und schädigenden Szenen in den Räthen und in den Zeitungen erspart geblieben wären.

Wenn wir Aargauer heute den Rückkauf betrachten, so müssen wir mit einiger Wehmuth an jene Zeit zurückdenken. Hätte man uns damals die Nationalbahn abgekauft, so wäre der zweite Schritt die Erwerbung der Nordostbahn gewesen. Ebenso hätte man zu einem billigen Preis die Union suisse und ebenso auch die Centralbahn erwerben können, und die Situation, in welcher sich die Eidgenossenschaft heute befinden würde, wäre unzweifelhaft eine sehr viel bessere. Ich will indessen dem Bund heute keinen Vorwurf machen, dass er damals die Gelegenheit nicht benutzte, denn ich weiss, dass die Stimmung im Volk der Verstaatlichung damals nicht günstig war.

Ein anderer Anlass zur Verstaatlichung bot sich im Jahr 1883 und ich freue mich noch jetzt, dass ich damals den Anregungen der Kommission auf Verstaatlichung der Centralbahn zugestimmt habe. Noch damals wäre eine sehr gute Position zu erobern gewesen. Ich erinnere mich noch sehr gut an das ausgezeichnete Votum des Herrn Bundesrath Welti. Er hat alle Argumente, welche für die Verstaatlichung sprachen, in glänzendem Votum vorgetragen und Jedermann sagte sich damals: jetzt wird die Verstaatlichung durchdringen. Der Schluss des Votums aber lautete negativ und ging dahin, die Sache sei zur Zeit nicht opportun und damit fiel die Erwerbung der Centralbahn dahin.

Ich gebe zu, es ist erste Aufgabe des Bundes, begangene Fehler wieder gut zu machen und ich anerkenne, dass mit äusserster Urgenz im Sinne der Verstaatlichung vorgegangen werden muss. Allein über den einzuschlagenden Weg kann man verschiedener Ansicht sein. Ich habe zum Ankauf der Jura-Simplon-Aktien gestimmt und zwar namentlich desshalb, weil es sich darum handelte, Aktien des Kantons Bern und anderer Kantone zu erwerben, die Fusion zwischen dem Kanton Bern und der Westschweiz zu Stande zu bringen und die oft einander gegenüber stehenden Brüder von Bern und Waadt zu versöhnen und mit einem gemeinsamen Interessenband zu umschlingen, das da heisst: Jura-Simplon. Mein Motiv war also mehr oder weniger ein patriotisches. Auch sagte ich mir, die Fusion werde manche Verbesserungen zur Folge haben und für den Bund ein gutes Versuchsfeld für den künftigen Rückkauf abgeben. Aber bevor man dieses Versuchsfeld exploitirt hat, schlägt der Bund unerwartet vor, einen Schritt weiter zu gehen und 50,000 Centralbahnaktien zu erwerben und zwar wird vorgeschlagen, für diese Aktien, deren Nominalwerth Fr. 500 ist, Fr. 1000 3 %ige eidgenössische Rente zu bezahlen. Ich musste mir sagen: Wenn man so mit der vollen Kelle aus den Bundesmitteln schöpft, was werden da unsere Nationalbahngemeinden dazu sagen? In der That ist die Stimmung in jenen Gemeinden keine besonders rosige. Ich will im Grossen und Ganzen die Argumente, welche für die Bezahlung einer Bundesrente von Fr. 30 per Aktie sprechen, gelten lassen. Dagegen bin ich noch etwas im Unklaren darüber, ob die Rentabilität der Centralbahn auch in Zukunft die gleiche sein wird. Die Herren Künzli und Welti sind in dieser Beziehung beruhigt. Ich gebe zu, dass gegenwärtig eine Tendenz des Steigens besteht. Aber ich mache darauf aufmerksam, dass wir es in dieser Beziehung mit einer Curve mit Maxima und Minima zu thun haben. Im Jahre 1876 war ein Rentabilitätsmaximum zu konstatiren, auf das in den Jahren 1877/78 ein Minimum folgte. Wer garantirt uns, dass der sogenannte Eisenbahnschwindel im Laufe der nächsten Jahre nicht solche Dimensionen annimmt, dass es wieder zu einem Krache kommt und ein Rentabilitäsminimum eintritt? Die Durchbohrung des Simplon steht in Aussicht, und man hat bemerkt, in diesem Falle

werde auch die Durchbohrung des Splügen folgen. Der grosse Güterstrom, der von Deutschland und von Frankreich über Basel nach dem Gotthard geht, wird sich dann theilen und es wird ein Theil durch den Simplon, ein anderer durch den Splügen gehen. Sobald das aber eintritt, wird sich die Rentabilität der Centralbahn gewiss etwas ungünstiger gestalten. Nach der Normalkonzession soll den Aktionären beim Rückkauf das 25fache des durchschnittlichen Reinertrages der letzten 10 Jahre bezahlt werden. Dieser durchschnittliche Reinertrag beträgt aber bei der Centralbahn nicht Fr. 30, sondern nach einer Zusammenstellung des Bundesrathes bloss Fr. 22 per Aktie. Nehmen Sie hievon das Fünfundzwanzigfache, so erhalten Sie eine Summe von Fr. 550, die den Aktionären für jede Aktie in baarem Gelde ausbezahlt werden müsste. Man wendet mir ein, dass diese Rechnung erst möglich sei, wenn der Rückkaufstermin da sei, d. h. im Jahre 1898. Zugestanden! Aber das rechtfertigt es nicht, bei einem gütlichen Abkommen weit über das hinauszugehen, worauf die Aktionäre berechtigten Anspruch haben, und ihnen das Dreiunddreissigfache des höchsten Reinertrages, den wir je erlebt haben, zu bezahlen. Uebrigens bezahlen wir die Aktionäre nicht baar aus, sondern verabfolgen eidgenössische Rententitel. Statt für 25 Millionen Aktien werden in Zukunft für 50 Millionen eidgenössische Rententitel in Berlin sein. Ich gebe zu, dass diese Situation nicht schlimmer ist, als die bisherige. Immerhin sähe ich meinerseits es lieber, wenn wir die Herren in Berlin blank ausbezahlen und sagen könnten: So, jetzt habt ihr nicht mehr in unsere Sache hineinzuregieren. Es wäre sicher für uns eine Beruhigung, wenn wir durch Unterbringung von Rententiteln in der Schweiz, in Frankreich und Italien uns das Geld beschaffen könnten, um die Herren in Berlin baar zu bezahlen.

Nun entsteht für mich die Frage: Ist es denn nicht möglich, von den konzessionsmässigen Rechten schon jetzt Gebrauch zu machen, kann man nicht durch ein Gesetz die Terminirung der Rückkaufsberechtigung aufheben, wäre ein solches Gesetz eine grössere Härte gegenüber dem Aktionär, als die Abänderung des Rechnungsgesetzes, welche bezweckt, dass der Aktionär durch die Majorität des Bundes an die Wand gedrückt werden kann. Ist es nicht richtiger, durch eine Aenderung der Gesetzgebung den terminirten Rückkauf aufzuheben und den Aktionär unter ein Expropriationsgesetz zu stellen, das demselben vollen Ersatz für seine Rechte gibt, soweit sich dieselben auf die Konzession stützen. Wenn wir dies thun können, so machen wir ein unendlich viel besseres Geschäft. Dabei bin ich der Ansicht, es sollte dieses Gesetz dann auf alle Bahnen angewendet werden, zu welchem Zwecke ein Rückkaufsplan aufzustellen wäre. Ueber die Chancen, welche ein solches Gesetz hätte, hat sich in sehr interessanter Weise Herr Bundesrath Welti ausgesprochen und auch Herr Professor Speiser hat diese Frage berührt. Beide Herren, ausgezeichnete Juristen, haben nicht bestritten, dass es Wege gebe, die eine solche Prozedur gestatten. Allerdings haben beide Herren auch gewisse Bedenken geäussert, aber ich bin überzeugt, dass viele hier im Saale sind, welche mit mir der Ansicht sind, dass es möglich sei, ein Gesetz zu schaffen, das dem Bund gestattet, schon jetzt zum Rückkauf zu schreiten. Ich würde für ein solches Gesetz jeden Augenblick mit Vergnügen stimmen. In Zeit von weniger als zwei Jahren lässt sich ein solches schaffen. Dann können wir vor die Aktionäre treten und wenn gütliche Unterhandlungen nicht zum Ziele führen, den Richter entscheiden lassen. Hinsichtlich des Expropriationsverfahrens theile ich auch die Auffassung des Herrn Professor Speiser. Tausende von Bürgern werden jährlich unter das Expropriationsgesetz gestellt; Privatgüter, schöne Gärten etc. werden von den Bahnen durchschnitten; Privathäuser, an die sich vielleicht liebe Erinnerungen knüpfen, unter Umständen weggeräumt.

Ich sehe nun nicht ein, warum nicht Bund und Eisenbahnen vor demselben Richter Recht nehmen sollten; es liegt gar kein Grund vor, den Weg der Expropriation so zu scheuen, wie es der Bundesrath thut. Ich glaube daher, dass es in der That richtiger sei, zuerst sich mit den nöthigen gesetzlichen Mitteln auszurüsten, bevor wir uns auf den Markt begeben; sonst könnte es uns gehen, wie unsern Unterhändlern, die vor neun Jahren mit einem noch nicht genehmigten Zolltarif nach Paris geschickt wurden und denen, als sie denselben produziren wollten, entgegengehalten wurde: Das ist kein Tarif, der hat keine Rechtskraft, diese Positionen sind null und nichtig. Der Handelsvertrag ist dann auch danach ausgefallen.

Im weitern will mir der Antrag der Kommission deshalb nicht gefallen, weil er nur den Kauf der 50,000 Aktien vorschlägt und den zweiten Vorschlag des Bundesrathes auf Ankauf der ganzen Bahn ablehnt. Ich würde zu diesem zweiten Antrag noch eher stimmen, obwohl auch diesem Vorgehen die nämlichen Nachtheile anhaften, wie dem Aktienankauf; immerhin würde doch eine grosse Inkonvenienz durch denselben vermieden. Denn wie stellt sich nun der Bund, wenn er Hauptaktionär ist? Dann kommt er in eine Doppelstellung; die Gesellschaft als solche existirt fort, er ist in derselben der Machthaber; zugleich ist er aber auch Aufsichtsbehörde über diese Gesellschaft, in welcher er befiehlt, er muss sich also selbst beaufsichtigen. Das ist kein gesundes Verhältniss; es zeigt sich das sofort bei der Konzessionirung neuer Linien, die in irgend einer Weise der Centralbahn Konkurrenz machen. Dann kollidiren die fiskalischen Interessen des Bundes mit der Stellung, welche ihm die Gesetze anweisen. Nach dem Eisenbahngesetz hat jedes Bahnprojekt, das von den Kantonsregierungen empfohlen wird und dem nicht militärische Gründe entgegenstehen, ein Anrecht auf Konzessionirung durch den Bund. Ein solches Projekt besteht nun z. B. gerade in meinem Kanton; dasselbe ist dazu berufen, unserer Hauptstadt wieder etwas Leben und Alimentation zuzuführen und sie dem Verkehr besser zu erschliessen; es ist dies das Schafmattprojekt, bei dem auch noch fünf andere Bezirke und die Kantone Baselstadt und Baselland interessirt sind. Allein diese projektirte Bahn hat das Unglück theilweise Konkurrenzbahn der Centralbahn zu sein und daher ist nun unsere Position eine sehr schwierige. Wir haben beim Bundesrath angefragt, ob die Konzession für das Projekt erhältlich sei; es wurde geantwortet, man wolle die Frage studiren, nachdem die Rückkaufsfrage erledigt sei. Ich habe daraufhin von meiner Regierung den Auftrag erhalten, noch einmal nachzufragen; es ist heute wieder ein durchaus negativer Bescheid ertheilt worden; man wolle sich vollständig freie Hand vorbehalten,

hiess es. Was uns nun passiren kann, das kann auch Anderen begegnen, man wird sagen, diese Bahn passt uns nicht, wir beantragen, diese Konzession nicht zu ertheilen. Ich glaube zwar vorderhand noch nicht, dass es uns wirklich so ergehen wird, denn endgültig entscheidet ja die Bundesversammlung, und auch der h. Bundesrath wird, wie ich glaube, doch schliesslich so viel Billigkeitsgefühl haben und uns entgegenkommen. Zur Zeit aber haben wir dafür keine Sicherheit; soweit dürfte der Bundesrath aber, glaube ich, jetzt schon gehen, dass er wenigstens erklärt: Wir anerkennen, dass wir euch gegenüber das Gesetz anwenden müssen, auch wenn es uns unangenehm ist. Ich erinnere Sie daran, dass die Linie Thalweil-Zug im ganz gleichen Falle war und doch konzessionirt worden ist.

Diese Inkonvenienz ist nun nicht die einzige, welche aus der Doppelstellung des Bundes entstehen wird, dieselbe wird vielmehr eine ganze Menge solcher heikler Situationen schaffen.

Deshalb muss ich schon von diesem Standpunkt gegen das partielle Vorgehen protestiren. Wenn der Bund ganze Bahnen übernimmt, so haben wir eine Garantie, dass eine Organisation geschaffen wird, bei der die Thalschaften, die Kantone, die Industrie und das Gewerbe mitreden werden. Und wir haben die Garantie, dass wir in den Eisenbahnräthen noch Richter finden, welche den billigen Begehren von Landwirthschaft und Gewerbe entgegenkommen. Wenn dagegen die Verhältnisse so bleiben, wie sie jetzt sind, so gibt es keinen Richter. Der Bund, der dann berufen ist, zu richten, ist zugleich Partei.

Bevor ich mich äussere über meine Stellungnahme, will ich gerne noch den Schluss der Diskussion abwarten. Aber wie sich die Dinge bis jetzt darstellten, müsste ich gegen das Eintreten stimmen. Man hat uns vom hohen Flug des eidgenössischen Gedankens gesprochen. Wir nehmen gerne auch diesen hohen Flug der eidgenössischen Gedanken, wenn man uns nicht zum vorneherein hemmt in diesem hohen Flug, indem man uns vorenthält, was wir gerne besässen. Andere können diesen hohen Flug schon nehmen, es schaut für sie dabei das Eine und Andere heraus. Die grössern Städte haben schon Dank ihrer Lage einen Vortheil, indem man ihnen eidgenössische Verwaltungsgebäude, wissenschaftliche Anstalten u. s. w. gab; der Westschweiz wird man den Simplon und der Ostschweiz den Splügen subventioniren. Aber wenn unsereins etwas verlangt, so werden wir stets auf später vertröstet. Ich kann konstatiren, dass das aargauische Volk von dieser Situation mehr oder weniger unbefriedigt ist und dass deshalb viele Nein stimmen in Dingen, wo sie ganz gut Ja stimmen könnten. Damit in dieser Beziehung auch wieder eine bessere Stimmung einziehe, muss man dies auch in's Auge fassen und uns nicht hindern, wenn wir unsere eigenen Wege gehen wollen. Suchen Sie dadurch, dass Sie unsere Eisenbahnen mit Subventionen bedenken, das gut zu machen, was der Kanton — ich gebe ja zu, theilweise auch durch eigene Schuld — gelitten hat!

Marti wendet sich im Eingang seines Votums gegen die letzten Aeusserungen Herrn Rinikers, konnte aber von den Stenographen nicht verstanden werden, und fährt dann fort: So können wir nicht diskutiren; das ist ein kleiner Standpunkt, auf dem wir am Ende die Frage des Staatsbaues der Würdigung der öffentlichen Meinung überlassen müssen. In dieser Frage sind nur grosse Gesichtspunkte massgebend; mit kleinlicher Kritik, mit Nörgeleien, Rappen- und Haarspalten werden wir die Frage nicht lösen. Wir werden sie auch nicht lösen, indem wir sie theoretisch diskutiren, indem wir aus der Rüstkammer unserer Eisenbahngeschichte alle die Argumente hervornehmen, welche schon vor 40 Jahren für oder gegen den Staatsbau angeführt wurden. Auch das ist ja ein überwundener Standpunkt. In der Wissenschaft ist die Frage ob Staatsbau oder Privatbau gar nicht mehr kontrovers und von praktischen Staatsmännern sind nur noch sehr wenige, die aus sachlichen Gründen den Uebergang zum Staatsbausystem nicht für absolut nothwendig erachten.

Die grossen Gesichtspunkte, die uns leiten müssen, sind zunächst in der Bedeutung der Eisenbahnen für unsere Kulturländer zu suchen. Die Eisenbahnen haben unser ganzes Dasein umgestaltet. Sie sind unzertrennbar verknüpft mit allen wirthschaftlichen, materiellen und idealen Gestaltungen unserer Existenz. Sie haben unsere gesellschaftlichen Zustände umgestaltet und vermitteln die Funktionen von Produzenten und Konsumenten. Sie gleichen die Arbeitslöhne aus, und emanzipiren den Arbeiter von seinem Wohnsitz. Ihre Vortheile im Post- und Zeitungswesen sind unermesslich, sie ersparen dem Volke Zeit und Geld und damit erfüllen sie die wichtigste Funktion im Verkehrsleben. Der zweite grosse Gesichtspunkt ergibt sich aus diesem ersten, dass nämlich die Eisenbahnen von so grosser Wichtigkeit sind, dass sie nur ausschliesslich dem öffentlichen Interesse dienen dürfen. Der Staat ist die Gemeinschaft aller Menschen und ihm fallen die wirthschaftlichen Aufgaben zu. Die Eisenbahnen nun aber haben im Verkehrsleben eine so grosse Bedeutung, dass sie als öffentliche Sachen betrachtet werden müssen und diese gehören dem Staat. Wir haben allerdings unsere Eisenbahnen der Privatindustrie überlassen, aber nicht unwiderruflich und nachdem wir gesehen, dass sie von Anfang an doch nicht bestehen konnten ohne Staatshülfe, nachdem wir gesehen, dass sie den Anforderungen der fortschreitenden Zeit nicht mehr genügen können und nachdem wir gesehen, wie viel Korruption sie erzeugen, so ist es Zeit, dass der Staat sie wieder in die Hand nehme. Man sagt zwar, die Eisenbahnen seien nun wieder gesund. Wer hat sie aber sanirt? Die staatliche Kontrole und die eidgenössische Gesetzgebung. Und nun muthet man uns zu auf diesem Wege immer fort zu gehen? Man muthet dem Eisenbahndepartement zu, gegenüber den Eisenbahnen diese Sisyphusarbeit fortzusetzen, welche ja nur das Resultat hat, dass dadurch der Rückkauf der Eisenbahnen vertheuert wird? Im übrigen dienen die Eisenbahnen gleichwohl nicht dem öffentlichen Interesse, wie sie es thun sollten, sondern sie stehen durchaus unter der Herrschaft der Spekulation. Ein dritter Gesichtspunkt liegt in dem Fortschreiten des Staatsgedankens in allen uns umgebenden Ländern, in einem Fortschreiten, dem durchaus kein Rückschritt gegenübersteht. Unser Land ist klein und wir müssen uns beim Studium grosser Probleme vor Allem aus fragen, was um uns her in dieser Sache geht. Und nachdem nun die preussische Eisenbahnpolitik den Staatsgedanken in allen Kulturländern wachgerufen, und nachdem er so grosse Resultate erzielt hat, ist es ja natürlich, dass wir ebenfalls

nachfolgen müssen. Der Staatsgedanke ist wachgerufen worden selbst in Ländern des Privatbahnsystems par excellence. Selbst in England, ja selbst in Amerika, wo doch die wirthschaftlichen, politischen und territorialen Verhältnisse so sehr von den unsern verschieden sind, dass es begreiflich ist, dass dort das Privatbahnsystem herrscht. Herr Schobinger hat zwar gestern gesagt, in England sei man mit dem Privatbahnsystem zufrieden. Das ist aber nicht richtig. Ich könnte ihm Aussprüche vieler anderer Schriftsteller entgegenhalten, wonach gerade in England der Staatsbahngedanke wach geworden ist und das Parlament Anläufe gemacht hat, die es zu erweitern sucht. In Amerika herrschen nicht Privatgesellschaften, dort herrschen Eisenbahnkönige, — Eisenbahnkönige, die eher im Stande wären, den Staat zu kaufen, als dass der Staat sie kaufen könnte. Wie steht es in Frankreich? Man s eht Frankreich ebenfalls als das Land des Privatbahnsystems an, weil dort die grossen Gesellschaften eine unermessliche Macht haben. Sie haben aber noch nicht gefragt oder es ist Ihnen noch nicht gesagt worden, welche Macht der Staat gegenüber diesen Eisenbahngesellschaften habe.

Ich will Ihnen das zeigen an einem jüngsten Ereigniss, welches Ihnen sagt, welche Rechte dem Staat mit Bezug auf die Wahl der Verwaltungen zustehen. Kürzlich ist nach dem Rücktritt des Vertreters des monarchischen Prinzips, des Grafen von Paris, ein Nachfolger ernannt worden in der Person eines Herrn von Haussonville. Dieser Herr von Haussonville war Verwaltungsrath der Paris-Lyon-Méditerranée-Bahn. Sobald seine Wahl als monarchischer Vertreter bekannt wurde, gab es in der Kammer Lärm und es wurde verlangt, dass der Bautenminister diesen Herrn als Verwaltungsrath abberufe. Der Bautenminister war sehr verlegen und konnte keine Bestimmung finden, welche ihn hiezu berechtigte. Inzwischen aber dachte Herr von Haussonville: der Gescheidtere gibt nach und trat freiwillig aus (Heiterkeit). Das hinderte aber nicht, dass in jüngster Zeit in der Kammer zwei Dekrete eingebracht wurden, worin nun in Zukunft die Wahl der Verwaltungsräthe aller dieser grossen Eisenbahngesellschaften durch den Staat geschieht und wonach der Staat auch das Recht der Abberufung hat. Es handelt sich nur noch um die Modalitäten und diese bestehen darin, dass die Gesellschaften einen dreifachen Vorschlag machen dürfen. Ich habe das gestern im «Journal de Genève» gelesen und habe mich auf der französischen Gesandtschaft darüber erkundigt und da zur Antwort erhalten, es unterliege gar keinem Zweifel, dass dieser Gesetzesentwurf sowohl in der Kammer als im Senat durchgehen werde. Was sagt nun aber das «Journal de Genève» dazu? Es sagt, und ich möchte das Herrn Richard, der gestern so stark gegen die Rechte des Staates zur Stimmabgabe in der Verwaltung gesprochen hat, zur Beherzigung empfehlen: «Les administrateurs de chemins de fer continuent à être sur des charbons ardents depuis le fâcheux incident provoqué par la maladresse de M. le comte d'Haussonville. La commission de la Chambre, saisie de la question par l'initiative parlementaire, conclut à un système qui n'a rien d'excessif: elle ne veut pas donner à l'Etat la nomination de tout ou partie des membres des conseils d'administration; elle juge d'autre part insuffisante la proposition qui consisterait à soumettre les élections faites par les actionnaires à la ratification du ministre des travaux publics; elle propose en conséquence de faire nommer les administrateurs par l'Etat sur une liste triple de présentation dressée par les compagnies elles-mêmes. Le ministre n'a pas encore fait connaître son opinion sur ce système, mais les compagnies protestent, celle du Nord surtout, qui a un organe attitré, le *Journal des Débats*, et qui fait dire qu'il y a là une violation des contrats antérieurs, l'Etat ayant approuvé les statuts des compagnies lors de leur fondation. Je ne crois pas l'argument très concluant: l'Etat a toujours soutenu que, malgré le silence des statuts, il avait le droit de révoquer les membres des conseils; il a toujours été admis par ailleurs, et les précédents sont fréquents, qu'il pouvait imposer aux compagnies au nom de l'ordre public des obligations autres que celles prévues au contrat primitif. On ne peut donc en droit pur s'opposer au nouveau système.»

Was hat nun das zu bedeuten? Welche Rechte haben noch die Aktionäre in den Versammlungen der Aktiengesellschaften? Sie haben ja bei uns gar keine Rechte mehr, als das Recht der Wahl der Verwaltungsräthe. Im übrigen stehen die Aktiengesellschaften nach allen Richtungen hin unter der Kontrole des Staates; der Staat genehmigt die Statuten, er kann deren Abänderung verlangen, er bestimmt die Höhe der Reserve, er erklärt sich einverstanden oder nicht einverstanden mit der Bilanz und mit der Dividende. Bei uns haben die Gesellschaften also absolut keine andern Rechte als die Wahl der Verwaltungsräthe und in Frankreich steht sogar nicht einmal die Wahl den Aktionären zu. Wenn nun heute der Bund lediglich sagt: ich will Euch Euer Recht lassen; aber ich will, wenn ich Aktien besitze, mein Stimmrecht unbeschränkt geltend machen können, so scheint mir darin weder etwas verletzendes zu liegen noch irgend etwas, was zu Protestationen Anlass geben könnte. Alle diese Moralisten, die uns heute mit dem Vorwurf der Inkonsequenz kommen, die in einem solchen Vorgehen liege, sie alle sollen sich damit trösten, dass in Frankreich die Eisenbahngesellschaften noch ganz anders gemassregelt werden.

Warum sollte der Bund seine Aktien nicht vertreten können? Herr Speiser sagt uns, wenn der Bund per majora entscheiden kann, wenn der Bund ein unumschränktes Stimmrecht geltend machen kann und von 100,000 Aktien 50,000 besitzt, so ist damit der Begriff der Gesellschaft aufgehoben. Das vermag ich nun nicht einzusehen. Wenn Herr Speiser bei Betheiligung von 6000 Stimmenden mit 3001 Stimme zum Nationalrath gewählt wird, ist doch der Kanton Basel nicht aufgehoben (Heiterkeit); warum sollte dann in einer Aktiengesellschaft die Gesellschaft aufgehoben sein? Die Beschränkung des Stimmrechts ist eine Singularität; die allgemeine Regel ist ja, dass jedes Stimmrecht uneingeschränkt proportional dem Besitze geltend gemacht werden kann, und früher wusste man von einer solchen Einschränkung gar nichts. Ich habe mir nun, nachdem ich Herrn Speiser gehört, das alte Aktiengesetz des Kantons Bern vom Jahre 1866 geben lassen, ein Gesetz, welches eines der besten Elaborate war und von Professor Gustav Vogt nach dem preussischen Aktienrecht verfasst wurde. In diesem Gesetz ist absolut keine Beschränkung des Stimmrechts vorhanden, sondern diese Beschränkung ist erst durch das Obligationenrecht zum Schutze gegen Grossaktionäre ein-

geführt worden. Aber dieser Grund für eine Beschränkung ist doch nicht zutreffend gegenüber dem Bund selber. Und wenn der Bund sagt: diese Bestimmung gilt nur gegenüber den Spekulanten, so sagt er damit nicht auch: ich selber werde dadurch gebunden. Glauben Sie, meine Herren, der Kanton Bern würde vierzig Millionen in die Eisenbahnen gesteckt haben, wenn er nicht das Gewicht seiner Aktien in vollem Masse hätte geltend machen können? Ohne das hätte er sich wohl bedankt, wie jeder andere Kanton auch, der eine Eisenbahn, die ohne seine Mitwirkung nicht zu Stande kommen kann, gegen Aktien subventionirt. Kein Kanton wird sich sagen lassen: Du hast nur zu bezahlen, aber zu befehlen hast du nicht. Der Kanton Bern würde nicht zu dieser Stellung gesonnen sein, und sie ist ihm auch nicht kontestirt worden, sondern sie wurde ihm bei Erlass des Rechnungsgesetzes ausdrücklich garantirt. Warum sollte nun der Bund diese einschränkende Bestimmung nicht auch gegenüber sich selbst aufheben können, nachdem bereits beim Ankauf der Jura-Simplonbahnaktien die Frage im nämlichen Sinne erledigt worden ist? Meine Herren! Versuchen Sie, diese Frage dem Volke vorzulegen und Sie werden dann sehen, mit welcher Mehrheit eine solche Bestimmung, die ja einzig die richtige ist, angenommen wird. Was würde das Volk sagen, wenn der Bund 50,000 Aktien kaufte und damit an der Generalversammlung nur 30 Stimmen repräsentiren könnte! Das ist also nur ein Vorwand, um nachher sagen zu können: wir wollen schon aus diesem Grunde von der ganzen Sache nichts wissen.

Ich komme zurück auf meinen ursprünglichen Gedankengang. Ich habe Ihnen gesagt, wie Preussen mit seiner Eisenbahnpolitik grosse Resultate erzielt habe. Ein neuestes Vorkommniss daselbst sollte uns ermuthigen, ebenfalls den von Preussen beschrittenen Pfad weiter zu verfolgen. Vorgestern ist der Minister von Maybach von seinem Amt zurückgetreten und es wurde ihm bei diesem Anlass in der Kammer eine grosse Ovation dargebracht. Dabei sagte der Minister, wenn er etwas Gutes geleistet habe, so habe er dies nur dadurch thun können, dass er das öffentliche Interesse über das private gestellt habe. Es ist das so wahr, dass der Rücktritt des Herrn von Maybach an der Börse eine Hausse hervorbrachte. Es ist dies in der gestrigen « Frankfurter-Zeitung » sehr schön ausgeführt und ich kann mich nicht enthalten, Ihnen wenigstens den Schluss dieses Artikels vorzulesen. Er lautet:

« Wenn wir sehen, welche Anstrengungen gegenwärtig die freie Schweiz macht, in den Besitz ihrer wichtigsten Eisenbahnlinien zu gelangen, wie sie selbst nicht vor grossen Opfern zurückschreckt, um diesen Zweck zu erreichen; wenn wir den Nachtheil würdigen, der Frankreich daraus erwachsen ist, dass es den Eisenbahnbaronen gelang, die geplante Rückkaufsaktion zu hemmen und hinauszuschieben, so drängt sich das Bekenntniss auf, dass Preussen gut berathen war, als es den Prozess der Verstaatlichung der Bahnen einleitete und dass es für diesen Prozess keinen besseren Mann hätte finden können als Herrn von Maybach. »

Meine Herren, die Erfahrung und das, was um uns her vorgeht, sollte uns, wenn wir schon schwach und klein sind, doch stark genug machen, in einer solchen Frage, die theoretisch vollkommen gelöst ist, nun auch praktisch weiter vorzudringen.

Ein weiterer grosser Gesichtspunkt liegt in der absoluten Nothwendigkeit, der Privatspekulation entgegenzutreten. Hierüber hat zwar schon gestern Herr Bundesrath Welti alles Nöthige sehr zutreffend gesagt und bemerkt, die Spekulation sei bereits in breitere Kreise eingedrungen. Ich füge bei, dass dies immer noch schlimmer werden wird, denn die Spekulanten leben ja von den Kleinen und unterstützen darum systematisch deren Spekulationen, um dann natürlich ihren Gewinn aus dem zu realisiren, was die Kleinen opfern. Es geht in dieser Beziehung gerade so, wie an der Roulette. Vor 23 Jahren hatten wir noch Eisenbahnbarone. Solche haben wir heute nicht mehr. Die Bösen sind wir los, aber das Böse ist geblieben. Die heutigen Landvögte sind noch viel schlimmer als jene Eisenbahnbarone. Diese letztern waren doch noch patriotische Männer — Herr Prof. Speiser hat sie genannt — und arbeiteten pro patria, während jene kein Vaterland haben; ihr einziger Zweck ist, ihre Taschen zu füllen und hernach zu herrschen.

Diesen Spekulanten müssen wir entgegentreten und wir werden damit ein grosses, patriotisches Werk verrichten. Wir können das aber nur, wenn wir die Eisenbahnaktien der Spekulation entziehen. Wir haben einen Anfang gemacht. Der Ankauf von, sagen wir heute 80,000 Stück, Jura-Simplonaktien war ein grosses und wichtiges Geschäft, wichtig namentlich deshalb, weil damit die Probe gemacht werden sollte, ob der Weg des freihändigen Aktienkaufs ein richtiger sei. Wir können heute konstatiren, dass es ein richtiger Weg war. Der Kredit des Landes ist in keiner Weise geschädigt worden. Die eidg. Rente steht dermalen bedeutend über dem Emissionskurs und die Emission erfolgte glatt und ohne Aufregung. Mindestens 80 % des Prioritätenkapitales der Jura-Simplonbahn kamen in den Besitz des Bundes. Dieser Uebergang ist also glänzend gelungen. Das nämliche wird der Fall sein beim Ankauf der Centralbahnaktien. Ja, der Bund wird damit noch mehr erreichen.

Er wird die beiden Netze — Centralbahn und Jura-Simplonbahn — vereinigen, ob durch eine materielle oder eine blosse Betriebsfusion, ist eine Opportunitätsfrage, die wir hier offen lassen wollen, und davon den Vortheil haben, dass die grössere Hälfte der schweizerischen Normalbahnen einheitlich verwaltet wird, woraus dem Land enorme Vortheile erwachsen werden, abgesehen davon, dass der Besitz eines Netzes von 13—1400 Kilometer den Rückkauf der übrigen Bahnen ausserordentlich erleichtern wird.

Wenn wir auf diesem einfachen Wege vorgehen und uns darauf beschränken, die 50,000 Centralbahnaktien anzukaufen, so erwerben wir nur Rechte. Die einzige Verpflichtung ist die Bezahlung des Rentenzinses, wofür wir eine entsprechende Aktiendividende erhalten werden; es gleicht sich das also — wir sind berechtigt es anzunehmen — vollständig aus. Würden wir die ganze Centralbahn ankaufen, so würden wir damit nicht nur Rechte, sondern auch grosse Lasten und ein bedeutendes Risiko übernehmen. Wenn wir nur das Netz der Centralbahn erwerben, so müssen wir dasselbe entweder unter Staatsbetrieb stellen — was einzig für das Centralbahnnetz nicht wohl angeht — oder wir müssen es mit dem Netz der Jura-Simplonbahn vereinigen, was auch schwieriger ist, wenn der Bund Eigenthümer

des einen Netzes ist, statt bloss Aktionär. Dazu kommt, dass der Bund zu jeder Zeit, wenn er die Mehrheit in den beiden Gesellschaften besitzt, den Uebergang in den Besitz des Bundes mit geringer Mühe vollziehen kann, ohne dass dann die Börse grosse Anstrengungen machen wird, dies zu verhindern, wie sie es heute thut, um den Kauf der 50,000 Centralbahnaktien zu hintertreiben.

Eine ernste Uuzukömmlichkeit des Rückkaufs der ganzen Centralbahn besteht darin, dass man uns zumuthet, den Vertrag zu ratifiziren, bevor die Generalversammlung der Centralbahn denselben ratifizirt hat. Es wird allerdings der auf den 29. Juni einberufenen Generalversammlung die Ratifikation des Vertrags seitens der Centralbahnverwaltung empfohlen, allein dieselbe hat sich vorbehalten, auf ihren Antrag auf Genehmigung des Vertrags wieder zurückzukommen, wenn der Bund die Kühnheit haben sollte, den Vertrag zu modifiziren. Ich glaube, man könne dem Bund nicht zumuthen, dass er einen solchen Vertrag genehmige, bevor derselbe durch die Privatgesellschaft ratifizirt worden. Die Genehmigung durch den Verwaltungsrath bietet uns keine Garantien. Wir wissen, dass die Verwaltung im Grunde des Herzens der Verstaatlichung abgeneigt ist; übrigens befindet sich der Verwaltungsrath nicht im Besitze eines bedeutenden Aktienstockes. Man weiss daher nicht, was die Generalversammlung beschliessen wird. Hat aber einmal der Bund seine 50,000 Aktien, dann weiss man, was die Generalversammlung beschliessen wird.

Ein zweiter Grund gegen den dermaligen Rückkauf der ganzen Centralbahn liegt darin, dass die Westschweiz nicht dafür zu haben ist. Sie erblickt darin einen Salto mortale und ist von Misstrauen erfüllt, obgleich ich mir Mühe gegeben habe, dasselbe zu zerstreuen. Gegen einen blossen Aktienkauf hingegen hat die Westschweiz nichts einzuwenden, indem die Vertreter derselben sagen, da wisse man doch, was man bezahle, man sei, wie sie sagen, à la hauteur de la situation. Es ist nicht in Abrede zu stellen, dass für die Westschweiz die Simplonfrage hier eine sehr bedeutende Rolle spielt und wir müssen uns darüber klar aussprechen.

Vor einigen Tagen hat zwischen Interessenten am Simplon, dem Chef des Eisenbahndepartementes und meiner Wenigkeit eine Besprechung über die Situation der Simplonfrage stattgefunden. Sogleich hat ein gewisses Zürcher Blatt von Machenschaften und Schacher gesprochen, der stattgefunden habe. Es sprechen immer diejenigen von Machenschaften und Schacher, welche selber von Machenschaften und Schacher leben, wie vielleicht die Hintermänner solcher Zeitungen. Es liegen da keine Machenschaften und kein Schacher vor; aber es sind das nun einmal Schlagworte, die man gerne benutzt, um diese grosse Frage zu trüben. Zuerst erfand man den Schacher, der zwischen Bern und Freiburg stattgefunden habe in Bezug auf die Validirung der Wahl des Herrn Python und den Sitz des Landesmuseums. Nachher erfand man den Schacher, der zwischen Bern und Zürich stattgefunden habe bezüglich der eidgenössischen Rechtsschule, natürlich nur, um mit Entrüstung erklären zu können, Zürich wisse nichts davon und so das Odium der Urheberschaft auf Bern schieben und Zürich und die Ostschweiz gegen Bern verhetzen zu können. Heute nun möchte man die Ostschweiz und Zürich gegen die Westschweiz und Bern hetzen mit dem Hinweis darauf, es haben auch da Machenschaften stattgefunden. Das ist alles nicht wahr. Das sind alles Mittel, um das Volk zu fangen. Der Bundesrath, das werden Sie alle glauben, tritt in keine Machenschaften ein und die Westschweiz verlangt vom Bund in Bezug auf den Simplon nicht mehr, als was ihr gesetzlich zugesichert ist, sowie dass ihr der Bund seine Hülfe gewähre bezüglich der Verhandlungen mit Italien. Die Gesellschaft der Jura-Simplonbahn macht sich durchaus keine Illusion, dass der Simplon auf ganz normale Art zu Stande kommen muss, ohne dass die Miteidgenossen in Mitleidenschaft gezogen werden. Trotzdem darf ich erklären, dass der Simplon nicht ein westschweizerisches, sondern ein schweizerisches Werk ist, auf das die Schweiz einmal ebenso stolz sein wird, wie auf den Gotthard, ein Werk, das jeder patriotische Schweizer unterstützen sollte, ausgenommen vielleicht die Aktionäre der Gotthardbahn, obschon auch diese keinen Grund haben, dem Simplon Opposition zu machen.

Man prognostizirt dem Simplon eine so geringe Rentabilität, dass dadurch diejenige der Gotthardbahn nicht berührt wird. Die Gotthardbahn schätzt die Nettoeinnahmen des Simplon auf zwei Millionen, Oberst Dumur auf 2,850,000 und Oberbaurath Flamman, der an das Eisenbahndepartement einen Bericht erstattete, auf zwei bis drei Millionen. Nun beträgt der Reinertrag der Gotthardbahn rund sieben Millionen. Angenommen nun, der Simplon nehme einen Drittel seines Verkehrs dem Gotthard weg, ein Maximum, das selbst die Gotthardbahn nicht annimmt, so würde sich der Nettoertrag der Gotthardbahn nach ihrer Schätzung um 700,000 Fr. und nach derjenigen des Herrn Dumur um 900,000 Fr. vermindern. Wie sollte ein solcher Minderertrag im Stande sein, die Leistungsfähigkeit der Gotthardbahn in irgend einer Weise zu beeinträchtigen! Vielmehr wird der Verkehr durch eine zweite Alpenbahn belebt und die Aussicht in die Nähe gerückt werden, dass auch die östliche Alpenbahn, der Splügen, ausgeführt wird, was heute in absehbarer Zeit nicht versprochen werden könnte.

Ein weiteres und vielleicht das schwerste Bedenken gegen den Ankauf der ganzen Centralbahn ist die finanzielle Seite der Frage. Wenn wir auch noch die zweiten 50,000 Aktien kaufen, so müssen wir sie bezahlen. Die hohe Finanz in Basel wird zwar schon eidgenössische Rente acceptiren, aber zu welchem Preise, das wissen wir nicht. Die Finanzlage der ganzen Welt ist heute so schlecht, dass von einer Placirung von 50 Millionen eidgenössischer Rente zu einem annehmbaren Kurse gar nicht die Rede sein kann. Gehen wir auf dem Wege des freihändigen Aktienkaufs vor, so können wir Zug um Zug Rententitel gegen Aktien austauschen. Die Banksyndikate, welche uns die Aktien liefern, sind gehalten, die Rententitel zu ihrem Nominalwerth anzunehmen, so dass wir mit deren Placirung nichts zu thun haben; es ist ihre Sache, dieselben zu einem guten Preise an Mann zu bringen, und sie werden schon dafür sorgen, dass dies geschieht.

Die landläufige Phrase von den fremden Spekulanten, von den Juden, ist so flachgetreten, dass ich glaube, man brauche hierüber nicht viele Worte zu verlieren. Das deutschschweizerische Banksyndikat, welches die Aktien liefert, ist ja das nämliche, das

die drei eidgenössischen Anleihen vermittelte. Von diesen « Juden », wenn Sie wollen, erhielt der Bund die besten Bedingungen, während sich die schweizerische Finanz durchaus ablehnend verhielt oder viel höhere Anforderungen stellte. Wir haben es ja sogar bei der letzten Anleihenskonversion erlebt, dass dem Gelingen derselben von hervorragendster schweizerischer Finanzseite durch öffentliche Diskreditirung Hindernisse in den Weg gelegt wurden.

Wie wollten übrigens auch die schweizerischen Börsen im Stande gewesen sein, 50 Millionen eidgenössische Rente zu placiren? Wenn wir mit den schweizerischen Börsen gehandelt hätten, so wären sie ja doch ins Ausland gegangen und dann hätten wir den Zwischenhändler auch noch zu bezahlen gehabt. Es ist also besser, man verhandelt direkt. Ueberhaupt ist die Signatur der schweizerischen Börsen — ich nehme ihrer besondern Verhältnisse wegen die Genfer Börse aus — Impotenz und Renitenz. Mit diesen Börsen können wir nichts machen bis die Eisenbahnverstaatlichung durchgeführt ist. Ich achte ja die Dienste hoch, welche die Börse dem Geldverkehr bietet und auch derjenige, der die Börse nicht achtet, muss sagen, dass sie wenigstens ein nothwendiges Uebel ist. Allein es gilt von ihr doch das Wort, das man von den Jesuiten aussprach: Sint ut sunt, aut non sint. Seien wir der Börse gegenüber daher immer auf der Hut.

Wenn ich den Aktienkauf empfehle, so will ich damit andere Wege der Verstaatlichung nicht ausschliessen. Lange habe ich auch an die Expropriation gedacht. Allein ich bin davon abgekommen, da ich den Weg des freien Aktienkaufes als den vortheilhafteren ansehe und als denjenigen, auf dem einzig wir zum Ziele gelangen.

Man sagt uns von der Seite, die immer mit « Spekulanten » etc. um sich wirft: Schlagt den Weg der freiwilligen Verständigung ein, kauft auf dem Wege des Vertrags! Das ist's ja gerade, was wir thun wollen. Aber sollen wir zu den Verwaltungen gehen, die ja alle gegen den Bund sind? Ich nehme davon selbst die Verwaltung der Jura-Simplonbahn nicht aus, wenn ich den Einfluss des Bundes nicht berücksichtige.

Warum sollen wir nicht den gleichen Weg wie die preussische Regierung gehen, welche sich ebenfalls durch ihre Juden, die Bleichröder etc., in den Besitz der Mehrzahl der Aktien setzte und dann in den Generalversammlungen der Gesellschaften erschien und unterhandelte, wo dann die Sache ganz glatt durchging. Glaube man übrigens nicht, dass in Preussen diese Operationen nicht auch Kurstreibereien und allerlei hässliche Auswüchse, ähnlich wie bei uns, zur Folge gehabt haben.

Ich habe hier den Bericht über Handel und Industrie von Berlin i. J. 1879, welchen die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft erstattet haben; ich will Ihnen aus demselben, damit Sie wissen, was in Preussen die Sache für Folgen gehabt hat, von zwei Stellen Kenntniss geben, welche Sie völlig orientiren werden:

« Der Anstoss zur Erhöhung der Kurse erfolgte hauptsächlich durch die Eisenbahn-Verstaatlichungs-Pläne der Regierung, hiermit begann an der Börse eine spekulative Bewegung, welche immer grössere Dimensionen bis zum Schlusse des Jahres annahm.

Der Monat Januar des Jahres war noch flau verflossen unter dem Eindrucke der Pestnachrichten aus Russland, im Februar dagegen begann langsam und allmählig eine Bewegung sich vorzubereiten, welche später so ausserordentlichen und für das ganze Börsengeschäft bestimmenden Einfluss ausüben sollte und zwar mit der Kurssteigerung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Aktien, welche von grösseren in die Absichten der Regierung eingeweihten Häusern zur Förderung der Verstaatlichung in bedeutenden Summen gekauft wurden. Demnächst erfolgte in gleicher Weise Steigerung einiger anderer zur Verstaatlichung bestimmter Bahnen, wie Köln-Minden, Rheinische, Potsdam-Magdeburg, — auch anfangs langsam, da nur Wenige wussten, um was es sich eigentlich handelte. Vermöge der voraufgegangenen vielen Enttäuschungen in der Kursentwickelung der hauptsächlichsten Bahnen, fehlte es nicht an Verkäufern. Im März gewann die Bewegung grössere Ausdehnung und es entwickelte sich eine entschiedene Hausse-Tendenz, welche nur durch kleine vorübergehende Rückschläge hin und wieder unterbrochen wurde, wie im Anfang Mai zufolge des Wiederauftauchens der Pest in Astrachan und der grossen russischen Stadtbrände.

Als am 16. Mai die Regierung mit dem offiziellen Angebot von 6 % Rente für die Köln-Mindener-Bahn hervortrat und sich daran Erwartungen auf Angebote für eine Reihe anderer Bahnen knüpften, nahmen die Umsätze kolossale Verhältnisse an, eine feste Börse folgte der anderen, jeder Tag bekundete neue Steigerungen, nach und nach wurden auch andere Gattungen von Papieren in die Bewegung hineingezogen, ein überaus reichlicher Geldstand trat fördernd hinzu. Im Juni fing das Gefühl an vorzuherrschen, dass nunmehr des Guten nicht blos genug, sondern zu viel gethan sei, eine starke Ueberladung machte sich geltend, auch hatte sich der Geldstand weniger günstig gestellt. Die Kursrückgänge waren jedoch im Verhältniss zu den voraufgegangenen Steigerungen nur unbedeutend. Die Ablehnung des Regierungs-Gebotes seitens der Köln-Mindener General-Versammlung berührte unangenehm, da man derzeit noch nicht wusste, dass das « letzte Wort » des Ministers nicht buchstäblich zu nehmen sei. Dennoch brach sich im Laufe des Monats die Hausse-Strömung wieder volle Bahn und der Kreis der von derselben ergriffenen Papiere erweiterte sich abermals. Industrie-Papiere fingen an eine Rolle zu spielen und selbst solche, die man gewohnt war als non-valeurs anzusehen, erfreuten sich grosser Umsätze zu steigenden Kursen. Als weiterhin die Nachfrage nach Eisen seitens Amerika's sich zu zeigen anfing, wurden auch Bergwerks-Papiere Gegenstand umfassender Operationen, bis schliesslich die Börse sich in einer Stimmung befand, sehr ähnlich derjenigen vor dem Gründungsfieber 1871. Ein Vergleich der Kurse Ende 1878 mit denen 1879, ergibt eine bedeutende Steigerung aller Papiere fast ohne Ausnahme, vieler bis 50 % und darüber. »

Und noch eine Stelle ist von grösserem Interesse:

« Die Bewegung auf dem Eisenbahn-Aktien-Markte war im vorigen Jahre eine aussergewöhnliche. Seitdem überhaupt Eisenbahn-Aktien an der Berliner Börse gehandelt werden, dürften Umsätze von auch nur annäherndem Umfange, Kurssteigerungen ähnlicher Ausdehnung nicht vorgekommen sein. Während 9 Monaten standen Eisenbahn-Aktien in der ersten

Reihe des Verkehrs, sie waren fast ununterbrochen das leitende tonangebende Papier. Die Verstaatlichungsidee beherrschte in erster Linie das Geschäft, sie trieb die Kurse und bot der Spekulation fortwährend neue Anregung, den weitesten Spielraum. Nie war die Spekulation sicherer, als auf Grund der Verstaatlichungspläne, nie hat sie müheloser Gewinn erzielt, denn selbst diejenigen Eisenbahnen, um deren Verstaatlichung es sich schliesslich nicht handelte, sind im Kurse direkt oder indirekt beeinflusst worden.»

Und die Kursschwankungen waren denn auch furchtbare; so standen im Anfang des Jahres 1879 die Bergisch-Märkischen auf 76½, am Ende des Jahres auf 93, Berlin-Stettin avancirte von 93 auf 113, Köln-Minden von 101 auf 144, andere Aktien stiegen von 100 bis 155 und 158. Sie sehen also, meine Herren, dass bei solchen grossen Operationen, welche ja ohne die Börse überhaupt nicht ausgeführt werden können, man eben in den Kauf nehmen muss, was nothwendig damit zusammenhängt, dass einige sich auf Kosten anderer — es sind dies natürlich immer die Kleinern — bereichern. Wenn ich also geneigt bin, jeden andern Weg einer gründlichen Untersuchung zu würdigen, so ist doch kein Grund vorhanden, die 50,000 Aktien nicht zu kaufen. Es ist dies eine Gelegenheit, die wir nicht verlassen dürfen — denn sie kommt nie wieder. Lassen wir sie unbenützt vorbeigehen, so kommen wir, das dürfen Sie sicher sein, in die gleiche Situation, in welcher sich Tarquinius der Sybille mit den sybillinischen Büchern zuletzt befand. Die 9 Weisheitsbücher wollte er zu dem verlangten ausserordentlich hohen Preise nicht kaufen, auch für die 6 wollte er den geforderten Preis nicht bezahlen, nachdem aber nur noch 3 Rollen vorhanden waren, zahlte er für dieselben den ursprünglich für die 9 verlangten Preis. So wird es auch uns gehen, wenn wir immer zögern; wir werden stets die Eisenbahnen besser bezahlen müssen, denn sie werden immer mehr werth und die Nothwendigkeit wird immer dringender werden, sie zu einer öffentlichen Sache zu machen.

Ich komme nun auf den Preis der Aktien zu sprechen. Es ist gestern von Herrn Schobinger dieser Preis angegriffen worden auf Grund eines Berichtes der Centralbahnverwaltung. Herr Schobinger hat Ihnen vorgelesen, wie die Centralbahnverwaltung zwar anerkenne, dass die Situation eine gute geworden sei, jedoch ausdrücklich sage, dass nicht dafür garantirt werden könne, dass diese erzielten schönen Resultate auch in Zukunft erreicht würden. Nun hat Herr Schobinger aber ganz unterlassen, Ihnen auch vorzulesen, was dieser Stelle vorausgeht, das setzt nun jene Aeusserung in ein ganz anderes Licht. Es wird dort nämlich, nachdem angeführt worden ist, dass der Reinertrag der Centralbahn im Jahre 1888 Fr. 3,541,123, im Jahre 1889 Fr. 4,135,155, und im Jahre 1890 Fr. 3,959,406 betragen hat, gesagt: « Aus diesen Ziffern geht hervor, dass der Reinertrag der Gesellschaft in den letzten Jahren eine ganz wesentliche Steigerung erfahren hat. Es liegt somit der Schluss nahe, die Centralbahn habe keine Veranlassung, auf einen antizipirten Rückkauf einzutreten, da voraussichtlich der bis zum Jahre 1898 sich ergebende durchschnittliche Reinertrag (aus den Jahren 1888—1897 berechnet) demjenigen der günstigen letzten Jahre gleich sein werde. Wenn nämlich vom Totalreinertrag des Jahres 1890 der von der Höherschatzung der Werthschriften herrührende Betrag von rund Fr. 400,000 abgezogen wird, ergibt sich für die in die nächste Rückkaufsperiode fallenden Jahre 1888, 1889 und 1890 ein Totalreinertrag von Fr. 11,235,684 oder per Jahr ein solcher von Fr. 3,745,228 gleich einem Ertrag von rund Fr. 37. 50 per Aktie. » Es wird also hier gesprochen von einem Ertrag von Fr. 37. 50 per Aktie und die folgenden, gestern von Herrn Schobinger zitirten Ausführungen beziehen sich auf *diesen* Ertrag. Für uns handelt es sich aber nicht um eine Dividende von Fr. 37. 50, sondern wir bezahlen ja blos Fr. 30 und dieser Unterschied hat Herr Schobinger total verschwiegen. Ich kann ihm übrigens in der Person des Herrn Dr. Zemp einen guten Gewährsmann entgegenstellen, der seit langem Verwaltungsrath der Centralbahn ist. In der kritischen Sitzung der Centralbahnverwaltung hat derselbe ausdrücklich erklärt, das Angebot des Bundesrathes sei mit Fr. 30 eher zu niedrig; es ist darüber ein Protokoll vorhanden, welches summarisch darüber Aufschluss gibt wie folgt: « Herr Verwaltungsrath Dr. Zemp erklärt, was zunächst die geschäftliche Seite der Frage anbelange, so könne die Behauptung, dass die in künftigen Jahren an die Aktionäre auszuzahlende Dividende sich nicht auf der gegenwärtigen Höhe erhalten, sondern eher wieder zurückgehen dürfte, keineswegs als eine absolut zutreffende betrachtet werden. Nach der persönlichen Ueberzeugung des Redners würde die Centralbahnunternehmung im Falle ihres Fortbestandes eine schöne Zukunft vor sich haben. Diese Auffassung werde offenbar auch von Seite der Bundesbehörden getheilt. »

Ich habe nicht Gelegenheit gehabt, mit Herrn Dr. Zemp persönlich zu sprechen, aber meine bernischen Kollegen, die im Verwaltungsrath sitzen, haben erklärt, Herr Dr. Zemp habe in seinem Votum sich in dieser Richtung noch viel bestimmter ausgesprochen.

Die einzig vernünftige Schätzung des Werthes der Aktien ist nur diejenige nach dem Ertragswerth und wenn die Börsenagitation, die jetzt tagtäglich intensiver wird, in der Weise rechnet, dass sie die Erträgnisse nach Belieben à 4 %, 4½ % bis 5 % kapitalisirt, so ist diese Rechnung eine durchaus unrichtige. Zur Ermittlung des Ertragswerthes muss nun zurückgegangen werden bis auf das erste Jahr; es ist dies meines Wissens bis jetzt noch nie geschehen. Ich habe mich dieser Aufgabe unterzogen, weil ich zufällig im Besitze sämmtlicher Geschäftsberichte der Centralbahn bin. Es sind drei Perioden zu unterscheiden: die erste Periode von 1861—1875, umfassend die ersten 15 Jahre; während deren die Centralbahn in vollständigem Betriebe stand. Diese ersten 15 Jahre, die doch ganz gewiss von grosser Bedeutung sind, hatten nun folgendes Resultat: Schon im ersten Jahre, 1861, also vor 30 Jahren, wurde den Centralbahn - Aktionären eine Dividende von 30 Fr. vertheilt, also gerade so viel, als wir heute bezahlen, wo doch sicherlich die Bahn vielmehr werth ist. Bei dieser Dividende von 6 % standen damals die Aktien im Kurse von 470; Sie sehen daraus, wie wenig man auf die Börsenkurse abstellen kann. Im Ganzen hat die Bahn während dieser Periode an jede Aktie bezahlt Fr. 495. 75, für jedes Jahr durchschnittlich also eine Dividende von Fr. 33. 50. Dann kamen die mageren Jahre; in der zweiten Periode, vom Jahre 1876 bis 1885, stand die Centralbahn ganz im Niedergang, nicht wegen äussern Verhältnissen, sondern in Folge der

eigenen Misswirthschaft. Während dieses Zeitraumes wurden im Ganzen für jede Aktie Fr. 145. 50, also durchschnittlich per Jahr Fr. 14. 55 bezahlt. Sie müssen jedoch nicht glauben, dass die Centralbahn während dieser Zeit nicht mehr verdient habe, sondern sie hat nur nicht mehr ausbezahlt, denn damals war sie eben in den Händen der Eisenbahnbanken. Sie hatte eine Menge Unternehmungen begonnen, denen sie nicht gewachsen war und die sie nur ausführen wollte, um die bernischen Eisenbahnen zu ruiniren, wie z. B. die Solothurn-Busswyl und die Solothurn-Schönbühlbahn. Der begonnene Bau musste überall eingestellt, die Interessenten mussten entschädigt werden und diese Entschädigungen allein kosteten sie über 4½ Millionen Franken. Dass während dieser Zeit des Elendes der Centralbahn überall gespart wurde, dass die Zugszahl auf die Hälfte herabgesetzt und dass dem Publikum keine Erleichterungen gewährt wurden, das ist ein Hauptgrund, warum die Centralbahn damals so wenig abtrug. Wenn man aber zu dem damaligen Ertrag und den Entschädigungen an die Interessenten dazu rechnet, was den Eisenbahnbanken gegeben werden musste, — die 20 Mill. 4 %ige Obligationen, wurden zum Kurse von 76 %, wie ich glaube, emittirt — Kursverluste, die theilweise sofort bezahlt werden mussten, so ergibt sich, dass ohne jene Misswirthschaft die Centralbahn auch während dieser Periode eine ordentliche Dividende von mindestens 30 Fr. bezahlt hätte. Die dritte Periode ist diejenige von 1886—1889, welche der Bundesrath seinen Berechnungen zu Grunde gelegt hat. Wenn wir dazu noch das Jahr 1890 hinzunehmen und die Rechnung des Rechnungsführers des Eisenbahndepartements zu Grunde legen, so ergibt sich auch für diese Jahre ein durchschnittlicher Reinertrag von jährlich 33 Fr. per Aktie oder im Ganzen 165 Fr.; total sind, also während allen 30 Jahren von 1861—1890 an jede Aktie Fr. 806. 25 ausbezahlt worden. Seit ihrem Bestande hat demnach die Centralbahn trotz aller Widerwärtigkeiten und trotz all den gemachten Fehlern eine durchschnittliche Dividende von Fr. 26. 85 vertheilt. Unter diesen Umständen soll sie doch für den Bund eine Rente von 30 Fr. werth sein, das hat ja selbst Herr Cramer-Frey in einer frühern Session ausdrücklich erklärt. Nun muss man aber bei Berechnung des Werthes auch die zukünftigen Chancen in einem gewissen Grade in Berücksichtigung ziehen; Herr Cramer-Frey schlug vor, dies in der Weise zu thun, dass bis zum nächsten Rückkaufstermin eine steigende Proportion angenommen und zwischen den Aktionären und dem Bund vertheilt werde. Wenn Sie dieses Prinzip hier anwenden, so kommen Sie nun, auch wenn Sie alle verflossenen 30 Jahre mit berücksichtigen, sogar auf einen höheren Ertrag als 30 Fr. Herr Welti hat Ihnen gestern gesagt, dass man in andern Ländern immer mehr — es ist dies s. Z. auch von Stämpfli vorgeschlagen worden — in der Weise verfährt, dass man erstens den Durchschnitt auf Grund einer kurzen Periode, — etwa von 3 Jahren, wie z. B. in Preussen — (in diesem Falle hätten wir dann 33 Fr. bezahlen müssen) oder von 5 oder von 7 Jahren berechnet und zweitens dabei immer noch die zwei schlechtesten Jahre ausser Berechnung lässt. Wenn Sie nun so rechnen, so ergibt sich in unserm Falle eine Dividende von weit über 30 Fr. und ebenso, wenn Sie der Berechnung den gegenwärtigen Rückkaufstermin, der von 1888—1897 dauert, zu Grunde legen. Wenn Preussen diese Bahn hätte zurückkaufen müssen nach den Grundsätzen, welche dieser Staat für den Rückkauf aufgestellt hat, so würde derselbe mehr als 30 Fr. bezahlt haben. Wie kann man nun angesichts dieser Thatsachen noch markten und sich auf den Standpunkt eines Krämers stellen? Denn bisher wurde ja stets alles das, was uns die Centralbahn politisch und militärisch und für den Erwerb der andern Bahnen werth ist, nicht in Berechnung gezogen. Wenn Sie bedenken, dass die Centralbahn der Schlüssel zum ganzen Eisenbahnnetz, dass sie die grösste Zufahrtslinie von Norddeutschland her ist, wenn Sie erwägen, welche Zukunft sie hat als Zufahrt zum Gotthard und zum Simplon, so müssen Sie sich gestehen, dass der Erwerb der Centralbahn im eminenten Interesse des Staates liegt.

Ich kann überhaupt nicht begreifen, warum in dieser Frage der sonst so liberale Bund nun so engherzig werden soll. Seit 1869 haben wir nur für Gewässerkorrektionen und Entsumpfungen mehr als 22 Millionen verwendet; wir haben es glücklich dazu gebracht, dass unsere Militärausgaben jährlich auf 21—22 Millionen ansteigen; wir geben für Befestigungen, neue Bewaffnung und rauchschwaches Pulver die Millionen aus, wie wenn wir sie geschenkt erhielten. Der Chef des Militärdepartements braucht nur die Stirne zu runzeln, der Chef des Departements des Auswärtigen braucht nur ein ernstes Gesicht zu machen, so springen wir so hoch sie wollen (Heiterkeit); und wenn es sich darum handelt, einen Gegenstand von der grössten politischen, militärischen und nationalökonomischen Wichtigkeit zu erwerben, da rechnet man auf eine so kleinliche Weise und streitet sich darum, ob die Aktien 50 Cts. mehr oder weniger werth seien! Im Postdepartement geht man mit einer Freigebigkeit zu Werke, die beinahe mehr ist als das; da kauft man einen Bauplatz in Genf um Fr. 500,000 und zieht noch den Hut ab und will sagen, er sei halb geschenkt; in Zürich zahlt man sogar Fr. 230 per Quadratmeter, resp. Fr. 600,000 allein für den Bauplatz und ist ganz zufrieden. Dann stellt man noch ein Gebäude darauf für je 1½ Millionen und glaubt, wenn man so diese beiden Postgebäude um 4 Millionen erstellen kann, man mache ein gutes Geschäft. Denken Sie ferner daran, was uns die Erstellung des Chemiegebäudes und des Physikgebäudes in Zürich gekostet hat, bei denen man den masslosesten Begehrlichkeiten der betheiligten Professoren entsprach; nahezu 3½ Millionen sind dort verbaut worden; da fragte man gar nicht nach den Räten, sie ratifizierten ja das Alles. Wenn man ferner sieht, wie der Bund seine Verwaltungsgebäude ohne jede Knauserei erstellt, wie er sogar ein Parlamentsgebäude für 5 Millionen bauen will, dann muss man sich doch fragen, wie man für unproduktive Bauten so viel Geld ausgeben und auf der andern Seite sich zweimal besinnen kann, bevor man die Mittel zur Erwerbung von produktiven und eminent bedeutungsvollen und wichtigen Schöpfungen wie die Eisenbahnen, bewilligt.

Ich komme zum Schluss. Seit 20 Jahren bin ich in der Verwaltung einer Eisenbahn thätig, welche faktisch dem Staate gehörte und in den Formen einer Privatgesellschaft verwaltet wurde. Ich hatte da Gelegenheit, mich mit den Vortheilen und Nachtheilen des Staats- und des Privatbahnsystems ver-

traut zu machen und wenn ich nun ein Apostel des Rückkaufes bin, so bin ich es auf Grund der gemachten Erfahrungen geworden. Ich habe kein persönliches Interesse daran, dass derselbe zu Stande kommt und ich werde auch das Ende der Operation ja jedenfalls nicht erleben, aber das ist meine vollendete Ueberzeugung, dass es die Pflicht der Bundesversammlung ist, in dieser Frage einmal Farbe zu bekennen und zu sagen, ob sie wirklich vorwärts oder ob sie sich noch länger von den dunkeln Gewalten, die dagegen agitiren, aufhalten lassen wolle. Und was ich namentlich wünsche, ist, dass auch Gegner der Vorlage für dieselbe stimmen, damit die Vorlage an das Volk kommt und dasselbe einmal Gelegenheit hat, sich über diese Frage auszusprechen. Denn heute wissen wir ja gar nicht, *was* das Volk will; wir haben es noch nie darüber angefragt. Genehmigen wir also die Vorlage ganz objektiv in dem Sinne, dass sie dem Referendum unterbritet werde; dass dasselbe ergriffen wird, das ist mir nicht zweifelhaft. Ich würde mich darauf freuen, einmal mit den Gegnern mich vor dem Volke zu messen und in der nämlichen Lage werden noch manch' Andere sein. Was ich aber für die grösste Schmach ansehen würde, das wäre das, dass wir in den Verdacht kommen könnten, dass der Einfluss der Börse sogar bis in die Räthe hinein reiche; das wollen wir nicht riskiren; nehmen wir daher die Vorlage an und bringen wir sie vor's Volk. (Beifall.)

Scheuchzer: Ich wäre eigentlich nach der Zeit der Anmeldung nicht an der Reihe; ein gewandter Parlamentarier hat aber gewünscht, dass ich, als enfant perdu, auf die grosse Rede des Herrn Marti eingreife. Ich habe vorhin einen Herrn gehört, auch einen guten Parlamentarier, der hinter meinem Sitz vorbeiging und bemerkte, jetzt sollte Niemand mehr sprechen. Herr Marti hat zwar sehr gut gesprochen; aber schweigen werde ich deshalb nicht. Herr Marti selbst erinnert mich daran, was ich wiederholt in meiner Jugend gesehen habe. Damals sind auf der Strasse von Schaffhausen nach Zürich — ich werde später darauf zurückkommen — grosse Herren aus England gefahren, Fürsten und Könige in gewaltigen Karossen mit Vorreitern und 6—8 Pferden, Cortègen, und haben einen mächtigen Staub aufgewirbelt. Hinterher ist dann etwa so ein Bernerwägelchen gefahren mit einem schlichten, einfachen Insassen. Ich stelle nun so einen der Insassen der Bernerwägelchen vor und habe den Muth nicht verloren, nach Herrn Marti zu sprechen; denn diese Insassen sind Glieder des grossen Haufens, und dieser wird in der vorwürfigen Frage schliesslich entscheiden, hat ja Herr Marti selbst gesagt. Ich hoffe, Sie werden es mit Mephistopheles im Faust halten und von mir sagen: Von Zeit zu Zeit hör' ich den Alten gern (Heiterkeit).

Heute muss ich Ihre Geduld etwas mehr in Anspruch nehmen als sonst. Alles, was im Allgemeinen für die Verstaatlichung der Eisenbahnen gesagt worden ist, unterschreibe ich Wort für Wort; ich unterschreibe auch das Meiste, was von der Verstaatlichung der Centralbahn gesagt worden ist; Einiges aber kann ich nicht unterschreiben; und ich will Ihnen zwischenhinein doch bemerken, dass ich nicht einen Antrag für Verwerfung der Vorlage stelle, sondern einstweilen einen Antrag auf Rückweisung an die Kommission zum Studium einer Frage, welche ich später näher auseinandersetzen werde. Zunächst muss ich ein Diktum des Herrn Welti berichtigen, das er gestern vorgebracht hat. Herr Welti hat nämlich gesagt, wenn die Konzessionsfrist für die Centralbahn abgelaufen sein werde, so *müsse* der Bund sie zurückkaufen. Nun habe ich hier vor mir die Konzession des Kleinen Rathes von Baselstadt für die Schweizerische Centralbahn, vom 10. Wintermonat 1852. Da sagt § 4: « Die Dauer der Konzession für den Betrieb der Bahn im Nutzen und Schaden der Gesellschaft ist auf 99 aufeinanderfolgende Jahre festgesetzt, vom Tage an des wirklichen Betriebes der Bahn von Basel nach Olten. Wenn nach Ablauf dieser Zeitdauer weder die Bundesbehörde noch die Kantonsregierung von dem ihr zustehenden Ankaufsrechte Gebrauch gemacht hat, so wird die Konzession infolge einer zu treffenden Uebereinkunft den dannzumaligen Verhältnissen gemäss erneuert werden ». Der Bund hätte also alle Gelegenheit, sein Interesse nachher mehr zu wahren, als es früher geschehen ist. Diese Konzession des Standes Baselstadt ist durch Bundesbeschluss vom 28. Januar 1853 genehmigt worden und zwar folgendermassen:

« Es wird dieser Konzession mit Ausnahme des Art. 36 — also nicht mit Ausnahme von Art 4 — die Konzession ertheilt u. s. w. » Dann heisst es in Art. 2: « Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahnen, welche zusammen jetzt die Centralbahn bilden, mit Ablauf von sechs bestimmten Terminen gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er jeweilen fünf Jahre zum voraus den Rückkauf erklärt hat. » Dann kommt die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes u. s. w.; aber darüber, dass der Bund kaufen *müsse*, steht kein Wort. In der Motivirung zum Bundesbeschluss sagt der Bundesrath, wie viel eine Centralbahnaktie in Zukunft abwerfen werde, und er kommt dazu, für den Bund eine kleine Provision herauszufinden; es wird das auch im Nachtrag zahlenmässig nachgewiesen. Ich glaube Sie daran erinnern zu dürfen, was gestern Herr Schobinger gesagt hat; Herr Marti hat ihn zwar soeben kritisirt; aber wenn das Direktorium der Centralbahn selbst sagt, dass es nicht sicher sei, dass der Verkehr in gleicher Weise zunehmen werde, wie in den letzten Jahren, dass aber die Betriebskosten und Betriebslasten, auch die Personalkosten voraussichtlich zunehmen werden, dass Bahnhof- und Stationserweiterungen in Aussicht sind, dass eine gewisse Ausgabenvermehrung sicher sei, eine dieselben deckende Einnahmensteigerung aber nicht ebenso sicher sei, so wird doch etwas daran sein. Allerdings hat Kollege Künzli gestern gesagt, diese Sachen werden nicht schwer in's Gewicht fallen; aber doch hat er beiläufig bemerkt, dass der Bahnhof Bern jetzt schon ungenügend sei; also wenn er jetzt, noch nicht einmal fertig, schon ungenügend ist, so wird man ihn dahin verlegen müssen, wo er von Anfang hingehört hätte, auf's Kirchenfeld. Dann wird das doch eine Sache von viel Belang sein.

Sowohl der Bundesrath als die Kommission gehen in ihrer Schätzung des Werthes der Centralbahn davon aus, dass der Centralbahn keine Konkurrenz erwachsen werde. Herr Marti hat soeben gesagt,

dass die Centralbahn die Hauptader aus Deutschland in die Schweiz und nach Italien sei. Es ist kein Wort davon gesagt worden, dass der Centralbahn grosse Konkurrenz erwachsen kann und hoffentlich auch erwachsen wird. Ich fühle mich verpflichtet, Ihnen das ganz genau und ganz speziell auseinander zu setzen; in der Botschaft des Bundesrathes steht meines Wissens — ich habe absichtlich gesucht, aber nirgends etwas gefunden — kein Wort von den Moratoriumslinien. Herr Künzli hat gestern ganz kurz diese Moratoriumslinien gestreift, er hat kurz gesagt, neue Konkurrenzbahnen sind nur Lokalbahnen. Das ist aber ein ganz gewaltiger Irrthum und ich will Ihnen das beweisen.

Ich bin ein alter Herr und mag mich noch zurückdenken in die Dreissiger-, Vierziger- und Fünfziger-Jahre, wo noch keine Eisenbahnen bestanden. Ich bin geboren am Einfluss der Glatt in den Rhein, an der Stelle, wo sich die grosse Strasse von Deutschland nach Schaffhausen und Zürich mit derjenigen von Basel-St. Gallen kreuzte, und ich will Ihnen in kurzen Worten erzählen, was ich davon in der Hauptsache noch weiss.

Ich weiss, dass ungefähr $^1/_2$ Stunde von Glattfelden das Bülacher Hard gewesen ist an der Heerstrasse nach Schaffhausen, das war ein prachtvoller Eichwald. Ich weiss noch genau, wie grosse Züge von Wallfahrern nach Einsiedeln aus Süddeutschland, aus dem Schwarzwald — daher weiss ich wie die Schwarzwäldertracht aussieht — in grossen Schaaren durch diesen schönen Wald gewandert sind, wie sie gebetet haben in verschieden hohen und tiefen Lagen; das war wie Gesang, wie Musik, meine Herren! (Heiterkeit.) Ich mag mich noch ganz gut erinnern, wie wir Knaben den zurückkehrenden Wallfahrern sogenannte «Herrgöttli» abgebettelt und ganz freigebig bekommen haben. (Heiterkeit.)

Aber jetzt kommt etwas Wichtigeres, der Verkehr mit *Gutwaaren* und der war sehr gross. Es fuhren da die Güterwagen der Kaufleute von Frankfurt, Mannheim, Stuttgart, Tuttlingen vorbei, die Reihen von Getreidewagen mit 4, 6 oder 8 Pferden bespannt, und alle kehrten wieder auf der gleichen Strasse zurück. Da fuhren hohe Herrschaften, fürstliche und königliche Reisende in gewaltigen Kutschen mit vier und sechs Pferden; es war ein ganz grosser und kolossaler Verkehr, aus welchem die Gegend vielfachen und reichen Gewinn zog. Nun aber ist das durch die Eisenbahnen geändert, und mit einem Schlage hörte es auf. Die Gasthöfe wurden leer, die Heerstrasse wurde auch öde. Niemand als der Bauer, also der mit dem Berner Wägeli oder Chaischen benutzt noch die Strasse, sonst ist Alles öde. Natürlich entstand aus diesem Zustande der Wunsch, ihn wieder zu ändern; Diejenigen, welche wussten, wie es vorher gewesen, fühlten, es muss anders werden, wir müssen unsere alte Strasse wieder zurückerobern zwischen Deutschland, Zürich und Italien. Daraus ist dann 1869 das Projekt einer Fortsetzung der Zürich-Bülachbahn nach Schaffhausen entstanden. Ich hatte die Ehre, Präsident des betreffenden Komites zu sein, und ich habe mit grösster Mühe zuletzt etwas zu Stande gebracht. Auch das Projekt Thalweil-Zug ist geboren und gepflegt worden und wir sind so weit gekommen, nachdem der Gotthard gesichert war, dass die Ausführung unserer Linie von Bülach nach Schaffhausen fix und fertig ausgerechnet und die Brücke, das grösste Bauobjekt, wohl die bedeutendste Brücke der Schweiz, zum Ausschreiben bereit war. Da kam der Krach der Nordostbahn und Alles hatte ein Ende. Ich hätte hier oft Gelegenheit gehabt über die Moratorien zu sprechen, aber ich habe nie ein Wort gesagt, und es ist heute das erste Mal; Sie werden es mir gestatten. Es sind sechs Komites gewesen, die mit der Nordostbahn Bauverträge abgeschlossen hatten. Infolge des Krachs kamen Sie in die Lage, zu erwägen, was zu thun sei, und es wurde von Seite des Bundesrathes zwischen den Komites und der Nordostbahn vermittelt. Alle Komites mit Ausnahme von Dielsdorf-Niederweningen gaben ihre Zustimmung zum Moratorium, zur Verschiebung des Baues, nur ein einziges nicht, die kleinste Linie Dielsdorf-Niederweningen, ein kleines Wesen von 7 Kilometern. Die Bundesversammlung hat diese Verträge genehmigt und der Linie Dielsdorf-Niederweningen wurde, obschon betreffend Moratorium kein Vertrag bestand, einfach die Fristerstreckung auferlegt; man musste sich fügen und konnte weiter nichts machen. Immerhin wurde dann trotz der prekären Lage der Nordostbahn die aargauische Südbahn noch ausgeführt, wie die Eisenbahn Glarus-Linthal. Wir aber blieben zurück und es wurde der Kanton Zürich, namentlich die Stadt Zürich, nach und nach abgefahren, so dass allerdings Basel nunmehr fast das einzige, jedenfalls das hauptsächlichste Eingangsthor aus Deutschland in die Schweiz ist. Mit dem Jahre 1884 ist dann das Moratorium abgelaufen, aber wir haben heute den 5. Juni 1891 und noch nicht eine einzige Linie ist gebaut. Die theuerste, die rechtsufrige Seebahn, musste zuerst in Angriff genommen werden; es ist eine Linie, welche vielleicht 16, 18 oder noch mehr Millionen kostet. Wir waren nicht neidisch, wir andern Moratorier; wir fanden, einer muss der erste sein, aber — Gedanken sind zollfrei — wir dachten, aus dem Gelde, das am rechten Seeufer ausgegeben wird, hätte man die andern Linien, welche grössere Bedeutung haben und für weitere Kreise, ausführen können.

Hoffentlich wird nicht ein zweiter Krach der Nordostbahn kommen, sonst sind wir zum zweiten Male verurtheilt zu warten, vielleicht bis in die Ewigkeit hinaus. Sie wissen nun ganz gut, dass gegen eine dieser Moratoriumslinien, Thalweil-Zug, vom Chef des Eisenbahndepartements grosse Opposition gemacht wurde, und ich danke Ihnen dafür, dass Sie dieser Opposition nicht Folge gaben, sondern die Konzession ertheilten und die Fristen zum Bau festsetzten. Ich danke auch Herrn Bundesrath Hauser, dass er sich dieser Linie so warm und mit bekanntem Erfolge angenommen hat. Diese Linie also muss gebaut werden; die unsrige von Bülach nach Schaffhausen kommt zuletzt; sie soll im nächsten Jahre in Angriff genommen und mit dem Jahre 1894 vollendet werden. Wir wollen das gewärtigen. Diese beiden sind meiner Ansicht nach die wichtigsten Moratoriumslinien, und ich will Ihnen das beweisen; sie dienen nämlich für den grossen Verkehr aus Deutschland nach Zürich und nach dem Gotthard. Ich habe mir erlaubt, Ihnen eine Tabelle austheilen zu lassen, welche Ihnen allerdings nicht ganz klar sein wird; aber die Sache wäre Ihnen noch unklarer, wenn ich das nicht gethan hätte.

Entfernungs-Berechnungen.

	km	km weniger
Ia Immendingen-Schaffhausen, via Singen	49. 90	—
Ib „ „ „ Zollhaus (Wuttachthalbahn)-Randen	37. 80	— 12
IIa Schaffhausen-Zürich, via Winterthur	56. —	—
IIb „ „ „ Bülach	44. —	12
IIIa Zürich-Goldau, via Affoltern-Cham	66. —	—
IIIb „ „ „ Thalweil-Zug-Walchwyl *)	46. —	
*) Neues Projekt Moser mit 2 Tunnels.		20
Immendingen-Zürich, via *Ia IIa*	105. 90	—
„ „ „ *Ib IIb*	81. 80	24

Nr.			weniger als über Nr. 1.
1	Berlin-Zürich, via Basel	957	—
2	„ „ „ *Ia IIa*	906	—
3	„ „ „ *Ia IIb*	894	63
4	„ „ „ *Ib IIb*	882	75
1	Amsterdam-Zürich, via Basel	826	—
2	„ „ „ *Ia IIa*	830	—
3	„ „ „ *Ia IIb*	818	08
4	„ „ „ *Ib IIb*	806	20
1	Leipzig-Zürich, via Basel	800	—
2	„ „ „ *Ia IIa*	749	—
3	„ „ „ *Ia IIb*	737	63
4	„ „ „ *Ib IIb*	725	75
1	Frankfurt a./M.-Zürich, via Basel	425	—
2	„ „ „ *Ia IIa*	417	—
3	„ „ „ *Ia IIb*	405	20
4	„ „ „ *Ib IIb*	393	32
1	Hanau-Zürich, via Basel	443	—
2	„ „ „ *Ia IIa*	435	—
3	„ „ „ *Ia IIb*	423	20
4	„ „ „ *Ib IIb*	411	32
1	Mannheim-Basel-Zürich	354	—
2	„ „ „ via *Ia IIa*	347	—
3	„ „ „ „ *Ia IIb*	335	19
4	„ „ „ „ *Ib IIb*	323	31
1	Berlin-Goldau, via Basel	984	—
2	„ „ „ *Ia IIa IIIb*	952	—
3	„ „ „ *Ia IIb IIIb*	940	44
4	„ „ „ *Ib IIb IIIb*	928	56
1	Amsterdam-Goldau, via Basel	853	—
2	„ „ „ *Ia IIa IIIb*	866	—
3	„ „ „ *Ia IIb IIIb*	854	11
4	„ „ „ *Ib IIb IIIb*	842	11
1	Leipzig-Goldau, via Basel	828	—
2	„ „ „ *Ia IIa IIIb*	794	—
3	„ „ „ *Ia IIb IIIb*	782	46
4	„ „ „ *Ib IIb IIIb*	770	58
1	Frankfurt a./M.-Goldau, via Basel	452	—
2	„ „ „ „ *Ia IIa IIIb*	463	—
3	„ „ „ „ *Ia IIb IIIb*	451	01
4	„ „ „ „ *Ib IIb IIIb*	439	13
1	Hanau-Goldau, via Basel	470	—
2	„ „ „ *Ia IIa IIIb*	480	—
3	„ „ „ *Ia IIb IIIb*	468	2
4	„ „ „ *Ib IIb IIIb*	456	14
1	Mannheim-Goldau, via Basel	381	—
2	„ „ „ *Ia IIa IIIb*	393	—
3	„ „ „ *Ia IIb IIIb*	381	—
4	„ „ „ *Ib IIb IIIb*	369	12

Es ist in der Tabelle zuerst die Rede von einer Eisenbahn von Immendingen nach Schaffhausen via Singen, dann von einer solchen über Zollhaus-Blumberg nach Schaffhausen. Sie wissen, dass Deutschland zwei sogenannte strategische Linien gebaut hat, die eine von Lauchringen nach Stühlingen-Immendingen; an dieser Linie ist die Station Zollhaus-Blumberg. Von hier zweigt sich die alte Heerstrasse um den Randen herum über Bargen, Merishausen nach Schaffhausen ab. Es war Anfangs der siebziger Jahre der Bau der Linie von Schaffhausen aus projektirt, weil sie die ganz bedeutende Abkürzung von 12 km ergeben würde; aber es handelte sich auch um eine andere Linie, welche bei Beringen aus der badischen Bahn abzweigt, nach Stühlingen und in die Wuttachthalbahn einmündet. Auch diese hätte eine grosse Abkürzung gebracht; auf dem Tableau habe ich sie nicht notirt, habe dagegen ausführliche Berichte über dieselbe vor mir liegen. Dann finden Sie die Entfernungen von Schaffhausen nach Zürich über Winterthur und über Bülach; die Differenz ist ungefähr die gleiche wie über Immendingen-Schaffhausen, die Linie über Bülach kürzt also die Strecke um 12 km ab; mit den 12 km von Zollhaus weg macht das 24 km Abkürzung. In Bezug auf Zürich-Goldau ist die Distanz via Affoltern-Cham 66 km, via Thalweil-Zug-Walchwyl aber nur 46 km, also 20 km weniger. Es besteht nämlich ein neues Projekt von Oberingenieur Moser, welches die Linie bedeutend abkürzt, allerdings mit zwei Tunnels: diese sind für die betreffende Gegend nicht vortheilhaft, dagegen sind sie für den grossen Verkehr entsprechend und günstig. Von Immendingen nach Zürich über Singen, Schaffhausen, Winterthur sind es 105 km, über Schaffhausen, Bülach 81 km, also 24 km, mit der Abkürzung über Zollhaus 44 km weniger. Nun kommen die grossen Distanzen, Berlin, Amsterdam, Leipzig und die andern. Es ist von Berlin nach Zürich via Singen-Bülach 63 km, via Randen-Bülach 75 km näher als über Basel u. s. w. Ich bitte Sie, selber nachzusehen. Sodann ist es von Berlin nach Goldau über Basel 984 km, also über Schaffhausen-Bülach-Zürich-Thalweil-Zug 44 km näher, und, wenn man die Abkürzung via Zollhaus nach Schaffhausen noch herbeizieht, 56 km näher. Das sind also ganz erhebliche Abkürzungen. Sie finden die betreffenden Linien hier auf einer Karte verzeichnet; wer sich interessirt, kann sie ansehen. Die Linien, welche über Schaffhausen gehen, folgen der alten Heerstrasse. Herr Künzli, der mein Tableau gesehen, hat mir gestern gesagt, da gehe es ja über Berg und Thal. Das ist wahr; allein nur eine kleine Strecke. Aber die Berge sind nicht erst gestern gewachsen, sondern sie stehen schon lange da, wie jener Seemann auf dem Zürichsee von den Glarner Bergen gesagt hat; sie waren schon da anno 1792, wo die Post aus Deutschland und dem Reich nach Schaffhausen und von dort nach Basel fuhr; sie waren schon da, als Goethe über Schaffhausen nach Zürich reiste. Ich habe hier einen alten Almanach von 1792 mit einem Verzeichniss über Ankunft und Abgang der Posten in den hauptsächlichsten Orten der Schweiz; da steht unter Anderem: In Zürich kommen an: Sonntag Morgens 11 Uhr die Post von Basel, Strassburg, Elsass, Lothringen; Dienstag Morgens die Post von Schaffhausen mit Briefen aus Deutschland, Holland und England; Mittwoch ein Fussbot mit Briefen von Basel, Strassburg, Elsass, Lothringen, Paris u. s. w., Abends ein Bot von Schaffhausen, item die Messagerie von Basel, so auch Passagiers führt; am Freitag die Post von Schaffhausen, mit Briefen aus Deutschland und dem Reich, Holland und England; am Samstag item der Fussbot von Basel, der Geldstock von Basel, ein Fussbot von Schaffhausen mit Briefen und Zeitungen. In Zürich gingen ab am Montag Briefe und schwere Sachen nach Schaffhausen, am Mittwoch item nach Basel, Strassburg, Elsass, Lothringen etc., um 11 Uhr nach Schaffhausen, ganz Deutschland, Holland

und England; am Donnerstag Briefe und schwere Sachen nach Schaffhausen; am Samstag der Geldstock nach Basel, die Briefe nach Schaffhausen, in das Reich und Niederlande.

In Basel kommen an: Dienstag die Post von Schaffhausen, aus Deutschland und dem ganzen Reich; Freitag Morgens die Reichspost von Schaffhausen, wie am Dienstag. Es gehen ab: Mittwoch die Post nach Schaffhausen, ins Reich und nach Sachsen etc.; Samstag die Post nach Schaffhausen mit Briefen ins Reich.

Dann tritt auch Schaffhausen auf. Da kommen an: Sonntag die Post von Basel, mit Briefen aus ganz Frankreich, sodann aus Deutschland und dem Reich. Dienstag: Die Post von Frankfurt, Stuttgart etc. Item aus dem Reich, Schwaben, Franken, Bayern, Oesterreich, Ungarn, Böhmen und Schlesien. Donnerstag Morgens der Postwagen von Strassburg, Frankfurt etc. Sodann die Post von Frankfurt. Item aus dem Reich und Sachsen. Freitag: Die Post von Frankfurt, Stuttgart etc. Item die Reichspost.

In Schaffhausen gehen ab: Sonntag Morgens: Item, ins Reich und nach Sachsen, Hamburg und ganz Norden. Nachmittags: Item, die Post nach Stuttgart, Frankfurt etc., in die Niederlande und ganz England. Ferner ins Reich etc. Montag: Nach Frankfurt, Holland, Niederlande. Item nach Freiburg im Brisgäu etc. Dienstag: Nach Basel, Frankreich und Spanien. Mittwoch: Die Post ins Reich etc. wie am Sonntag. Donnerstag: Die Post nach Stuttgart, Frankfurt, Niederlande und ganz England wie am Sonntag. Freitag die Post nach Basel, Frankreich und Spanien. Nachmittags die Post nach Frankfurt, Holland und Niederlande. Item, ins Reich, Ungarn, Böhmen und Schlesien. Ferner nach Freiburg im Brisgäu.

So langweilig Ihnen nun auch die Mittheilungen dieses hundert Jahre alten Almanach sein mögen, ebenso wichtig sind dieselben für die vorliegende Frage. Sie beweisen nämlich unwiderleglich, dass früher der Verkehr zwischen Zürich sammt den hinterliegenden Gegenden, theilweise auch Basel und ganz Deutschland, dem Reich, Schlesien, Holland, den Niederlanden und England, ja mit Freiburg im Breisgau und umgekehrt den Weg über Schaffhausen genommen hat. Nur was von Zürich, resp. Schaffhausen in's Elsass und nach Frankreich ging, nahm den Weg über Basel.

Nun habe ich gesagt, dass auch Goethe über Schaffhausen nach Zürich gereist ist; das ist, meine Herren, ohne Zweifel ein klassischer Zeuge (Heiterkeit). Er ging auf seiner Schweizerreise im Jahr 1797 von Weimar aus nach Frankfurt und dann von dort nicht etwa rheinaufwärts nach Basel, sondern nach Heidelberg, Sinsheim, Heilbronn, Ludwigsburg, Stuttgart, Tübingen u. s. w. — Das ist die jetzige württembergische Nagoldbahn, die « über Berg und Thal » fahren soll; früher ist man eben mit der Post wie mit eigener Equipage den gleichen Weg gefahren, den jetzt die Eisenbahn einschlägt. Von Tuttlingen weg reiste er dann in das Donauthal nach Engen, nach Thaingen, Herblingen und Schaffhausen. Dort hat er den Rheinfall besucht das ist ein Stück der jetzigen badischen Bahn — von Schaffhausen nach Konstanz. Weiter reiste Goethe über Jestetten, Rafz, Eglisau genau dem Trace der von uns angestrebten Eisenbahn nach. Und wirklich, auch Bülach erscheint und zwar in ganz schmeichelhafter Weise.

Er hat da zu Mittag gespeist; er hat schön gemalte Scheiben gesehen, dieselben vortrefflich gefunden und hoch gelobt und ist dann wieder von Bülach abgereist, « wo es kühl und anmuthig gewesen. » (Heiterkeit.) Heute fährt man mit der Eisenbahn nach Zürich. Dann hat er sich in Zürich, Stäfa u. s. w. aufgehalten und ist natürlich wieder heimgereist, aber nicht über Basel, sondern er hat genau den gleichen Rückweg genommen, auf dem er gekommen ist. Er schreibt hierüber — ich will Ihnen die Stelle vorlesen, denn sie ist interessant —: « Nach einem Aufenthalt von drei Tagen fuhren wir früh acht Uhr von Zürich ab die Strasse nach Schaffhausen. In der Gegend von Bülach fanden wir den Weinstock niedergelegt, was in Zürich nicht geschieht. Um zwölf Uhr waren wir in Eglisau, wo wir im Gasthof zum Hirsch einkehrten, am vorbeifliessenden Rhein, und um halb zwei weiter fuhren. Dunkler Streif zwischen dem Regenbogen sehr sichtbar. In der Nähe des Rheinfalles stiegen wir aus und gingen den Weg hinab. » Ich habe Ihnen dies nur vorgelesen, um daran die folgende Bemerkung anzuschliessen. Die projektirte Linie von Zürich nach Schaffhausen führt nicht wie jetzt die Bahn von Winterthur nach Schaffhausen oberhalb des Rheinfalls über den Rhein, sondern im Halbkreis um den Rheinfall herum. Sie sehen ihn so noch schöner als vom ehemaligen Hotel Weber aus. Es ist das für eine Eisenbahn nicht gleichgültig und wenn ich Sie nochmals auf Göthe verweisen darf (Heiterkeit), so wollen Sie gefälligst seine herrliche Schilderungen des Rheinfalls lesen. Ich will Sie damit jetzt nicht hinhalten. Ich sehe, Sie behandeln die Sache mit ziemlicher Hilarität. Aber, meine Herren, aus einem Lächli hat es schon oft ein Bächli gegeben. Ich will Sie also damit verschonen, was Göthe über den Rheinfall sagt, aber ich sage . . . .

Präsident: Ich möchte den Redner bitten, sich etwas mehr an die Sache zu halten und vielleicht etwas mehr zur Eintretensfrage als über die Reise Göthes zu sprechen, welche doch wohl mit dem Eisenbahnrückkauf nicht viel zu thun hat. Es sind noch fünf Redner eingeschrieben.

Scheuchzer: Herr Bundespräsident Welti hat gestern von Experten gesprochen, Göthe ist eben *mein* Experte und mit meinen Citaten will ich beweisen, dass die Linie, die wir anstreben, an einem Objekte vorbeiführt, das sich nirgends an einer Eisenbahnverbindung über Basel findet. Ich will damit eben sagen, dass das ein Punkt ist, der die Reisenden anzieht, von welchem Göthe ausgerufen hat: « Vor dir, wie vor dem schaumstürmenden Sturze des gewaltigen Rheines, wie vor dem Anblick des heiter ausgebreiteten See's und deiner Wolkenfelsen und wüsten Thäler, grauer Gotthard, wie vor jedem grossen Gedanken der Schöpfung, wird in der Seele reg', was auch an Schöpfungskraft in ihr ist. » Hat die Centralbahn in ihrem Kreis einen solchen grossen Gedanken der Schöpfung, wie den des schaumstürmenden Sturzes des gewaltigen Rheins, wie den heiter ausgebreiteten Zürichsee? « Es ist mit Lavater, wie mit dem Rheinfall, sagt Göthe an einem andern Orte, man glaubt auch, man habe ihn nie so gesehen, wenn man ihn wiedersieht, er ist das Reste

vom Besten.» Der Rheinfall ist also nach dem grossen Dichter und Staatsmann das Beste vom Besten; kann die Centralbahn in dieser Richtung mit unsern Hoffnungen konkurriren? Nein das kann sie nicht!

Indess, ich will abkürzen. Was wir bis jetzt erreicht haben, ist uns nicht als reife Frucht vom Baum gefallen, sondern wir haben es in schwerem Kampf erstreiten müssen und Sie wissen, dass einem Schmerzenskinder mehr am Herzen liegen als andere. Wenn Herr Bundespräsident Welti gestern davon gesprochen hat, dass der Bundesrath Pflichten habe, denen er nachkommen müsse, so muss ich sagen, dass wir Vertreter der Kantone Zürich, Schaffhausen, Zug u. s. w. auch Pflichten haben, und wir wollen sie auch erfüllen. Man spricht zuweilen von « Aucheidsgenossen »; wir wollen keine « Aucheidsgenossen » sein, sondern wir wollen Ihnen beweisen, dass wir Eidgenossen sind. Ich werde für unser Projekt kämpfen, so lange, nach einem grossen Muster, noch eine Ader in mir lebt, denn diese Moratoriumslinien sind das wichtigste Fundament für die Zukunft Zürichs. Hier liegt mehr als Tonhalle, mehr als Belvoirpark, ja mehr als Landesmuseum. — Zwischen hinein will ich Ihnen bemerken, dass in den Blättern gestanden hat, die Zürcher hätten wegen des Landesmuseums einen Schacher abgeschlossen. Das ist natürlich nicht wahr. Aber wenn sie es nicht bekommen, so taucht vielleicht nach und nach die Frage auf: quousque tandem — wie lange unsere Geduld missbrauchen? oder auf gut zürichdeutsch: Wurst wider Wurst! (Heiterkeit).

Doch wieder zur Sache. Herr Berichterstatter Künzli hat gestern vom Verkehr des grossen, aufstrebenden Zürich und von den reichen Dörfern am See gesprochen. Es ist wahr, der Zürcher See mit seinen Dörfern und Städten ist vergleichbar einem grossen Herzen. Aber zu diesem Herzen müssen wir die nothwendigen Schlagadern haben und das, was ich will, ist die Hauptschlagader, die wir brauchen und die lassen wir nicht für immer unterbinden durch die Centralbahn! Der Kanton Zürich hat grosse Opfer für den Gotthard gebracht, aber er hat daraus wenig Vortheil gezogen — im Gegentheil, er ist abgefahren worden. Nun hat bereits Herr Abegg kurz an einen Ausspruch des Herrn Welti erinnert. Herr Bundesrath Welti hat gestern vom Sparen gesprochen und wie der Bundesrath sich der Sparsamkeit befleisse und dann hat er gesagt: « Es ist noch nicht lange her, dass der Bundesrath Ihnen auseinandergesetzt hat, dass es angezeigt sei, die Verhältnisse der Moratoriumslinien der Nordostbahn näher zu untersuchen, um zu sehen, ob nicht auf irgend einem Wege der grosse Nachtheil, welcher aus diesen Linien s. Z. für die Eidgenossenschaft hervorgehen möchte, abgewendet werden könnte. Wir haben Ihnen in dem betreffenden Berichte zahlenmässig nachgewiesen, durch Zahlen, welche von unbetheiligten Experten ermittelt worden sind, dass der Bund bei diesem Bau der Moratoriumslinien mit einem Nachtheil beim Rückkauf von 35—40 Millionen betheiligt ist. Es ist hier und in dem andern Rathe die Sache nicht einmal zur Sprache gekommen. Man ist über diese Thatsache, die heute noch feststeht, stillschweigend zur Tagesordnung geschritten und hat die Konzessionen einfach ertheilt. »

Platen hat in seinem Gedichte « Harmosan » gesagt: « In Deinen Händen ist die Macht! Wer einem Mächtigen widerspricht, der widerspricht mit Unbedacht. » Ich wage dennoch meine Meinung zu sagen. Die alten Römer sind einmal auf dem Kapitol durch Gänse vor dem Feinde gewarnt worden. Wir brauchen hier keine Gänse; wir haben gestern die Kriegserklärung mit eigenen Ohren gehört. Ich sage: das, was Herr Bundesrath Welti gestern von den Moratoriumslinien gesagt hat, ist eine neue Kriegserklärung desselben an diese Linien. Man wird mir sagen, die Linien seien ja konzedirt und die Fristen festgesetzt. Das ist wahr, aber man kann ja Fristerstreckungen machen und — kommt Zeit, kommt Rath. Ich wünsche, dass diese Angelegenheit erledigt werde, ehe durch den Erwerb der Centralbahn der Bund Mitkonkurrent der von uns geforderten Linien wird. Er wird sonst Richter in eigener Sache und ich fürchte, wenn die Centralbahn gekauft ist, wird man, bevor die Eventualität von Defiziten eintritt und bevor man das Volk zwingt, in den Sack zu langen, lieber die Konkurrenz niederdrücken. Heute sind wir noch frei. Ich ersuche Sie: lassen Sie das, was ich Ihnen gesagt habe, durch die Kommission prüfen, es ist von Gewicht. Haben Sie noch einige Tage Geduld, und wenn dann das Resultat gegen mich ausfällt, will ich mich unterziehen. Aber ich bin sicher, das Resultat fällt nicht gegen meine Ansicht aus, dass über Schaffhausen und Zürich der kürzeste Weg aus Deutschland nach Zürich und dem Gotthard führt.

Ich empfehle Ihnen also meinen Antrag: Rückweisung an die Kommission zur Prüfung dieses Punktes.

Für die Redaktion verantwortlich: *Rud. Schwarz.* — Druck und Expedition von *Jent & Reinert* in *Bern.*

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Ankauf von Aktien der Schweizerischen Zentralbahn. BB vom 25. Juni 1891 (verworfen)

Achat d'actions du chemin de fer Central suisse. AF du 25 juin 1891 (rejeté)

In Dans In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr Année Anno	1891
Band Volume Volume	I
Session Session Sessione	Sommersession Session d'été Sessione estiva
Rat Conseil Consiglio	Nationalrat Conseil national Consiglio nazionale
Sitzung Séance Seduta	02
Geschäftsnummer Numéro d'objet Numero dell'oggetto	1891_001
Datum Date Data	05.06.1891 - 08:00
Seite Page Pagina	25-46
Ref. No	20 026 448

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Bern, Freitag, 5. Juni I. Jahrgang 1891 Ire année Berne, vendredi, 5 juin

Amtliches stenographisches Bülletin der schweizerischen Bundesversammlung

BULLETIN STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL DE L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

№ 3

Abonnemente: Jährlich Fr. 1. 50 für die Schweiz, Fr. 3. 50 für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonnirt werden
Abonnements: Un an: Suisse 1 fr. 50, Union postale 3 fr. 50. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Nationalrath.

Sitzung vom 5. Juni 1891, Nachmittags 3½ Uhr.

Vorsitzender: Präsident *Lachenal.*

Tagesordnung:

Ankauf von Aktien der schweizerischen Centralbahn.

Fortsetzung der Diskussion über die Eintretensfrage.

Curti: Herr Präsident, meine Herren! Es hiesse Eulen nach Athen oder Wasser in die Aare tragen, wenn ich mich noch über die Gründe verbreiten wollte, die für den Ankauf von schweizerischen Privatbahnen sprechen. Aber einen dieser Gründe, glaube ich, hat man allerdings noch nicht genügend hervorgehoben, und ich halte darauf, dass dies geschieht.

Sehr oft begegnen Sie nämlich, wenn von dem Rückkauf die Frage ist, dem Einwand, es gehe mit demselben der schweizerische Staat grosse Verpflichtungen ein; er lade sich eine bedeutende Schuldenlast auf. Und nun sage ich, dass ich das nicht nur nicht fürchte, sondern dass ich darin einen der grössten Vortheile des Rückkaufes erblicke, natürlich nicht, weil wir dadurch Schulden erhalten, aber weil mit dem Rückkauf allmälig, im Laufe der Zeit, ein grosser Theil Nationalvermögen, welcher dem Besitze der Nation entfremdet worden ist, wieder in dessen Besitz zurückkehrt. Durch die Amortisation der Eisenbahnschuld, an die wir ja selbstverständlich denken müssen, wird vielleicht in 60 oder 70 Jahren, dem gewöhnlichen Termin solcher Amortisationen, die Vermögenssumme, von welcher heute Private Zinsen beziehen, die einen Tribut an die Eisenbahngesellschaften bedeuten, nationalisirt. Die Allgemeinheit hat nicht mehr diese Steuer zu entrichten, die sie in der Form von Personentaxen und Tarifgebühren zahlt und aus welchen die Dividenden der Eisenbahnen entstehen. Es ist also die Nationalisirung einer grossen Summe Geldes, eine Vermehrung des nationalen Vermögens, welches wir für die kommenden Generationen unseres Volkes, wie ein werthvolles Legat, bewirken.

Wenn Sie daran denken, dass wir einst Binnenzölle, Weg- und Brückengelder bezogen haben und diese abgelöst sind, wenn Sie sich vorstellen würden, dass unsere Grenzzölle aufgehoben werden könnten, ohne dass deshalb der Bundesfiskus Schaden litte, so ist der Rückkauf der Bahnen ganz eine solche oder ähnliche Reform; er bedeutet ein Reichwerden des Schweizervolkes. Das, meine ich, sei eines der Argumente, welche nicht fehlen sollten, wo man für den Rückkauf der Eisenbahnen Partei nimmt.

Und was sind nun gegen Gesichtspunkte dieser Grösse, was heissen und beweisen alle die Einwände, welche man hier in der Diskussion erhoben hat? Ich will dieselben nicht im Einzelnen namhaft machen; nur zwei derselben gestatte ich mir zu beleuchten.

Man hat politische Bedenken geäussert wegen der Ausbildung des bureaukratischen Systems, wenn der Bund die Eisenbahnen erhalten werde. Sind wir denn, meine Herren, genöthigt, unsere Staatsbahnen bureaukratisch einzurichten, oder können wir nicht vielmehr mit aller Leichtigkeit Garantien dafür bieten, dass die Eisenbahnverwaltung keine bureaukratische sein wird? Wenn Sie einen Eisenbahnrath, wenn Sie Kreisräthe für die Eisenbahn festsetzen, in welchen unsere Kantonsregierungen vertreten sind und in welche man Vertreter des Handels, der Industrie, der Landwirthschaft delegirt, dann, glaube ich, ist es sehr wohl möglich, dass wir der Verwaltung der Eisenbahnen eine Gestalt geben, welche an bürgerlichem Geiste die Organisation übertrifft, die wir jetzt für die Post, den Telegraphen und das Telephon haben. Ja, ich weiss, dass die Staatsbahnverwaltung in keiner andern Form kommen wird, als in dieser Form der Dezentralisation. Deutet doch Alles darauf hin, dass unser ganzes Bundesstaatswesen in einem Umbildungsproprozess begriffen ist oder in denselben bald eintreten wird, und haben wir ja auch hier bereits Stimmen gehört, welche verlangen, dass in nächster Zeit daran gedacht werde, die Bundesverwaltung zu reorganisiren und dabei die Centralgewalt zu dezentralisiren, womit sie nicht entkräftet, sondern neu gekräftigt würde. Herr Regierungsrath Schobinger hat übrigens, gewiss sehr mit Recht, hinzugefügt, als er seine Befürchtungen in genannter Richtung aussprach, dass jetzt die Eisenbahnen keineswegs allen politischen Parteien in gleicher Weise gefallen, weil ihre Beamten und Angestellten politisch nicht vollständig unabhängig seien. Was hätte also die föderalistische, die konservative Partei verloren, wenn die Eisenbahnen nicht mehr den Privatgesellschaften gehören werden, sondern dem Bunde? Ich stelle mir vor, dass wenn ein Eisenbahnrath und wenn Kreisräthe

für die Eisenbahnen eingesetzt werden, dann in denselben alle politischen Parteien unseres Landes zum Worte kommen, und es kann sehr wohl sein, dass beispielsweise die Mitglieder der Regierung von Luzern fortan einen grössern Einfluss auf das Eisenbahnwesen ausüben werden, als jetzt.

Ein anderes Argument gegen die Verstaatlichung der Bahnen wurde gesucht in dem Ausspruch Gladstones, dass der Staat regieren aber nicht handeln, nicht Handel treiben solle. Nun, meine Herren, das ist gesprochen aus einer englischen Anschauung heraus, der ich für unser Land keine Berechtigung zuerkenne; zudem aber kann man fragen: Treibt denn nicht jetzt schon unser Staat, Bund und Kantone, Handel? Verkauft die Regierung von Luzern nicht Salz und weist sie etwa die Alkoholquote zurück, welche doch aus einem Handelsgeschäft ihr zukommt? Davor brauchen *wir* am wenigsten zu erschrecken, die wir bereits den Verkehr auf einem grossen Gebiete verstaatlicht haben und einzelne Konsumartikel zu Artikeln des staatlichen Verkaufes machen.

Indem ich von der künftigen Organisation der Bahnen gesprochen, berührte ich einen Punkt, der mir für den heutigen Entscheid ganz besonders massgebend ist. Im Augenblicke sind wir noch nicht im Besitze eines Organisationsgesetzes, wie wir es Alle für den kommenden Staatsbetrieb wünschen. Wenn wir nun die ganze Centralbahn ankaufen und in unsern Besitz überführen wollten, dann würde das Volk von uns verlangen, dass wir ihm auch genau sagen, wie die Verwaltung dieser Bahn eingerichtet werde, und wenn man da auch ein vollständiges Gesetz nicht vorlegen wollte, müssten doch im Bundesbeschluss über den Ankauf Grundsätze betreffend die Organisation des Betriebes niedergelegt sein. Das fehlt zur Zeit. Darum ist es mir lieber, man bescheide sich mit dem Ankauf von 50,000 Aktien und verschiebe die Kaufsprojekte, bis die Organisationsfragen erledigt sind, oder man bringe eben sofort ein Gesetz über die Verwaltung und Organisation der Bahnen ein, wenn man im Begriffe ist, die erste Bahn zu erwerben.

Ebenso halte ich es deshalb für richtig, dass wir heute nicht zum Ankauf der Centralbahn, sondern nur zum Erwerb von 50,000 Aktien schreiten, weil eine andere Frage noch der Erklärung bedarf, nämlich die Frage der Expropriation. Es ist mir leider nicht möglich, mich in dieser Beziehung mit dem abzufinden, was Herr Bundesrath Welti über diesen Punkt gesagt hat. Herr Welti erklärt Ihnen, wir können deshalb nicht expropriiren, weil es dann die Experten wären, die uns den Preis bestimmten. Das ist dort nicht ganz zutreffend; denn man *muss* nicht zu dem Preise kaufen, welchen die Experten festsetzen, sondern kann es nur thun. Es gibt kantonale Expropriationsgesetze, welche erklären, dass der Käufer vom Kaufe zurücktreten könne, wenn ihm der Preis der Experten nicht gefällt, und so bedürften wir, um desselben Vortheils theilhaftig zu werden, nur einer Revision und kleiner Ergänzungen des eidgenössischen Expropriationsgesetzes, was sich gerade so gut vornehmen liesse, wie jetzt die Abänderung des Obligationenrechtes behufs Aenderung des Aktienstimmrechts.

Meine Herren! Man kann mit Fug und Recht auch darüber streiten, ob der Bund hier durchaus verpflichtet sei, den *vollen* Werth des Objektes zu zahlen. So wie in jedem andern Falle der Expropriation passt nach meinem Dafürhalten der betreffende Verfassungsartikel für den Rückkauf der Bahnen keineswegs. In diesem Falle handelt es sich nämlich um etwas anderes als um die Zwangsenteignung gewöhnlichen Privateigenthums; es handelt sich da nicht um die Expropriation privater Güter zur Errichtung öffentlicher Werke. Der Eisenbahnrückkauf ist nicht die Errichtung eines öffentlichen Werkes und die Eisenbahnen selbst, herausgegeben aus einem Hoheitsrechte des Staates und von Konzessionen abhängig, können bei der Expropriation nicht die Rechte des privaten Eigenthums in Anspruch nehmen, sie sind nicht schlechterdings Privateigenthum. Das französische Staatsrecht nimmt mit Bezug auf die Eisenbahnen an, es habe das Aktienkapital im Laufe von hundert Jahren so viel erworben, um dann untergehen zu können; nach hundert Jahren zahlt der französische Staat das Aktienkapital nicht zurück, sondern es geschieht der Heimfall der Bahnen an den Staat.

Wenn wir nun bedenken, dass schon 40 Jahre lang das Aktienkapital bei uns für sich thätig sein konnte, so darf man fragen, ob, wenn wir nicht schlechter gestellt sein wollen als die Franzosen, wir in der That den vollen Betrag zu bezahlen haben. Auch lässt sich gewiss nicht behaupten, dass das, was durch die Konzessionen über den Rückkauf festgestellt worden ist, durchaus rechtsverbindlich für uns, das heutige Geschlecht sei. Es gibt einen juristischen Lehrsatz, der lautet: Il n'y a pas de droit contre les vivants, und ich glaube, dass die Männer vom Jahre 1852 nicht die staatlichen Rechte und die öffentlichen Interessen des Schweizervolkes für alle Zeiten, für ewige Zeit, haben in Beschlag nehmen können. Sie wussten noch nicht, welche Bedeutung nach allen Seiten hin die Eisenbahnen haben werden, welche Entwickelung sie nehmen würden, welche Gefahren das Spiel mit Eisenbahnpapieren uns bringen könnte, wie Handel und Verkehr nach 40 Jahren vom Bunde zu schützen seien. Ich meine darum, wenn wir ein Expropriationsgesetz feststellen wollen, so dürfen wir das jederzeit in dem Sinne, dass wir selber die Grundsätze aufstellen, die für die Expropriation fortan massgebend sind. Dass diese Grundsätze keine harten und keine illoyalen seien, ist ein Gebot jener Billigkeit, die immer einen Hauptbestandtheil des Rechtes bilden soll; dass man aber strikt und steif behaupten könnte, es müsse bei der Expropriation ganz nach dem Buchstaben von Gesetzen verfahren werden, die vor langer Zeit gemacht worden sind, ohne Voraussicht der technischen und finanziellen Zukunft, das ist es, was ich bestreite und worin mir gewiss vor allem die Juristen und Kenner des Staatsrechtes zustimmen werden. Denn der Staat verzichtet niemals auf seine Souveränetät; er verzichtet niemals darauf, zu thun, was ihm frommt, wenn das, was er gethan hat, nicht zu seinem Nutzen, sondern zu seinem Schaden war und seine Existenz gefährdet. Nun sage ich weiter: es gibt *verschiedene* Wege der Expropriation, von denen man einmal genau prüfen sollte, ob sie nicht zum Ziele führen werden.

Der eine ist der schon angedeutete, dass man durch Experten den Werth der Bahn schätzen lässt, dass man sich aber *vorbehält*, das Objekt nicht zu kaufen, wenn es zu theuer wäre.

Ein anderer Weg ist, dass man es nach den Konzessionen erwirbt, *aber zu einem früheren Termin*

Wenn wir ein Expropriationsgesetz machten, worin wir uns aussprechen, es sollen die Bahnen zu den konzessionsgemässen Bedingungen erworben werden, aber heute schon, da läge gewiss auch darin nichts Unbilliges. Man könnte dann ausrechnen, wie viel vom Reingewinn und Baukapital abzuziehen wäre deshalb, weil nicht erst im Jahre 1903, sondern jetzt, 1891 oder 1892, der Kauf erfolgte. Man könnte dieses System kurz die Expropriation mit Scontirung nennen. Denn es würde eine Summe bestimmt, so gross, dass sie, an Zinsen gelegt, im Jahre 1903 die Summe des Baukapitals der nicht rentirenden und des 25fachen Betrages der rentirenden Bahnen ausmachen würde.

Wir dürften sogar etwas anderes thun, dürften erklären: 1898 tritt die Kündigungsfrist ein; dann haben wir das 25fache des Reingewinns zu zahlen bei der einen Kategorie der konzessionirten Linien und das Baukapital bei der andern; da wir nun aber in der Lage sind, nicht alle Linien kündigen zu müssen, da also die Gesellschaften, wenn wir nur die guten Linien kaufen würden, die andern uns billiger geben müssten, so ist thatsächlich die Summe, die wir dann zu bezahlen haben werden, nicht das ganze Baukapital und nicht der ganze 25fache Betrag des Reingewinns, sondern beträchtlich weniger. Und da komme man mir nicht mit dem Einwande, es sei nicht erlaubt, nur die Linien zu künden, welche die guten für uns wären; auch der andere Kontrahent würde uns schwerlich eine Wohlthat über den Kontrakt der Konzessionen hinaus erweisen und selbstverständlich wollen wir ja die ganzen Netze, nicht blos einzelne Linien, zu erwerben suchen. Aber so gut die Eisenbahngesellschaften die einen oder andern Linien, wäre es ihnen nützlich, nicht aufgeben würden, so könnten auch wir sagen, wir geben für die Linie, welche wir haben wollen, das, was die Konzession festgesetzt hat; wir nehmen aber nur diejenigen Linien, die zu nehmen für uns von Nutzen ist, das heisst: wir kaufen Euch die *ganzen Netze* ab, aber ihr müsst sie uns dafür *billiger* lassen.

Ich sage also: thatsächlich würde der Rückkauf im Jahre 1898 sich so machen, dass wir, weil wir die Konzessionen für die *Linien* gegeben haben, billiger kaufen können, als die Konzessionen es festzusetzen scheinen. Man dürfte in einem Expropriationsgesetz sehr wohl sagen: wir wollen für das *Zwanzigfache*, nicht fünfundzwanzigfache, dessen expropriiren, was die *Bahnnetze* Reingewinn abwerfen, denn mehr als soviel sind die Bahnnetze kaum werth, wenn wir in der bezeichneten Weise verfahren.

Gegen die Expropriation wird nun allerdings eingewendet, dieselbe lasse sich nur schwer vollziehen, weil wir die erworbenen Linien oder Netze baar bezahlen müssen, also genöthigt sind, Anleihen zu machen, die vielleicht 800 Millionen oder selbst eine Milliarde betragen. Dieser Einwand ist ein wohl zu erwägender. Aber man kann sich ja auch denken, dass wir im Stande wären, für diese Summe Rententitel auszugeben, wobei freilich vermieden werden müsste, dass diese Rententitel geringe Zinsen zahlten und eine allzu hohe Schuldsumme darstellten, weil dann allerdings die Amortisation bedeutend erschwert sein würde.

Aber Sie sehen, eine Frage, die sehr wohl überlegt werden darf, ist diese Expropriationsfrage und darum glaubte ich, Ihre Geduld in Anspruch nehmen und über dieselbe etwas ausführlicher reden zu dürfen. Es gibt jetzt in unserem Volke grosse Kreise, welche meinen, man sollte die Eisenbahnen nicht durch den Ankauf von Aktien erwerben, sondern zum System der Expropriation übergehen. Und darum scheint es mir von hohem Werthe zu sein, dass das Departement gerade auch diesen Punkt noch genauer untersuche und uns darüber Bericht erstatte. Erst dann, wenn es gelungen sein wird, zu zeigen, dass die Expropriation nicht möglich und nicht zweckmässig ist, erst dann können wir einzig und allein den Aktienkauf als das Mittel erklären, das uns noch geblieben sei. Bis jetzt ist dieses noch nicht aus der Diskussion ausgeschieden; man muss erst die rechtliche Natur der Expropriation prüfen und ferner berechnen, wie viel bei der einen oder andern Art derselben für die Bahn zu zahlen wäre. Ich selbst will damit keineswegs bewirken, dass der Ankauf der Bahnen verlangsamt werde. Weil wir zur Zeit ein Expropriationsgesetz nicht haben, so schlage ich auch gern einen andern Weg ein, den man mir bietet. Ich will die 50,000 Aktien kaufen, ich will auch zulassen, dass man den Aktienkauf in Aussicht nehme; aber ich verlange auf der andern Seite, dass unter Umständen, wenn wir uns über ein Expropriationsgesetz einigen können, neben den Aktienkauf der Kauf durch Expropriation gestellt werde. Jedenfalls würde das System der Expropriation dasjenige des Aktienkaufs für den Staat nicht erschweren, sondern eher erleichtern.

Aber eben, weil wir in diesem Augenblicke darüber noch nicht im Klaren sind, so ziehe ich den Ankauf von 50,000 Aktien dem Ankauf der ganzen Centralbahn vor. Es ist mit dem Ankauf der 50,000 Aktien, wie ich gezeigt habe, weder einem Organisationsgesetz, noch auch der Anwendung der Expropriation vorgegriffen.

Vielleicht könnte, um einen letzten Gedanken über die Expropriation zu äussern, noch eingewendet werden, bei der Ausgabe von Rententiteln würde das Ausland sich ins Spiel mischen; es würde sagen, dass wir das nicht dürften, sondern, dass wir die ausländischen Aktionäre baar bezahlen müssten. Es ist das schon etwa erwähnt worden. Aber ich für meinen Theil glaube nicht, dass das Ausland sich in eine solche staatsrechtliche Frage der Schweiz einmischen könnte und würde. Man mischt sich ein etwa in die finanziellen Angelegenheiten Egyptens, aber nicht in diejenigen eines kreditfähigen und zahlungstüchtigen Landes, wie die Schweiz es ist.

Was nun den Aktienankauf in der Form betrifft, wie die Kommission ihn empfiehlt, so beabsichtige ich nicht, über den Preis der Aktien viel Worte zu verlieren. Dazu fehlt mir die technische und finanzielle Autorität. Ich stütze mich hier auf Andere und erkläre, dass ich, nach dem, was ich gehört habe, über diesen Punkt beruhigt bin. Ich kann nicht finden, dass wir — wenn vielleicht nicht billig, sondern theuer — zu theuer kaufen und ein schlechtes kaufmännisches Geschäft machen. Im Gegentheil halte ich dafür, dass die Aktien dasjenige, was wir zahlen, werth sind, deshalb, weil uns dieser Aktienkauf die Perspektive auf den Eisenbahnrückkauf öffnet und wir einen Schritt vorwärts thun. Hauptsächlich sind es auch die Erfahrungen des Auslandes, welche mir sagen, dass es kein zu grosses Wagniss ist, wenn wir den Aktienkauf vornehmen. In Preussen hat man in der That nicht billiger, sondern eher theurer gekauft. Man konnte sich dort nur auf die Betriebs-

ergebnisse von drei Jahrgängen stützen, und die preussische Rente stand bedeutend höher im Kurse als die unsere, als man Rententitel für die Eisenbahnen ausstellte. Dennoch ist die Uebernahme der Eisenbahnen durch den preussischen Staat zur allgemeinen Befriedigung der Bevölkerung erfolgt, und aus dem, was der preussische Staat aus seinen Staatsbahnen verdient, zahlt er jetzt reichlich die Zinsen seiner Staatsschuld. Rumänien hat die Eisenbahnen ebenfalls verstaatlicht, ein Staat, der nicht auf der Höhe unserer Civilisation steht, der aber gerade in diesen Punkten zu Vergleichen herangezogen zu werden verdient, weil Rumänien auch etwa 3000 Kilometer Eisenbahnen besitzt wie wir. Und immer, wenn man von Rumänien liest, hört man, dass gerade dieser Rückkauf der Eisenbahnen der Hauptfaktor für den ökonomischen Aufschwung des jungen Staatswesens ist.

Ein anderes Bedenken als dasjenige gegen den Preis besteht insbesondere bei meinen engern Landsleuten in der Ostschweiz, das: es könnte durch eine Fusion der westschweizerischen Bahnen die Ostschweiz ungünstig gestellt werden. Nun aber habe ich in dieser Hinsicht das volle Vertrauen, dass das Schweizervolk den Grundsatz der Parität, welchem es durch das Dekret über die Subvention der Alpenbahnen Ausdruck gegeben hat, auch in Zukunft festhalten wird. Dasselbe Volk, welches, als man für den Gotthard eine Bundessubvention verlangte, diese Subvention nur unter der Bedingung gab, dass auch ein westlicher und ein östlicher Alpenpass einer gleich hohen Summe theilhaftig werde, — dasselbe Volk wird nie und nimmer zugeben, dass nachher wir Ostschweizer weniger erhalten werden als die Westschweizer. Wenn die Westschweizer gegenwärtig mit ihrer Eisenbahnpolitik unter einem glücklichen Sterne stehen, so mag das unsere gerechte Eifersucht erwecken; aber ein Recht schöpfe ich daraus nicht, die grosse Idee des Rückkaufs aus Misstrauen gegen die Westschweiz zu beeinträchtigen. Hier vertraue ich in der That dem gerechten Sinn der Eidgenossen. Und sind es in der Westschweiz gerade die Staatsmänner Berns, welche mehr Einfluss im Eisenbahnwesen erhalten werden, in dem Masse, wie die Verstaatlichung an Boden gewinnt, so kann ich auch dazu der ganzen Schweiz nur Glück wünschen, ohne dass ich fürchte, den bernischen Staatsmännern gegenüber ein Schmeichler zu werden. Ich betrachte es als eine gute Chance, die wir nicht aus den Händen geben sollten, dass diejenigen berufen sind, den Anfang unserer Eisenbahnverstaatlichung vorzunehmen, die im Kanton Bern bereits die Probe ihres Könnens abgelegt haben und von denen wir wissen, es ist ihnen um die Interessen des Staates und nicht um andere, dem Staate fremde Interessen zu thun. Sobald übrigens das Projekt der Fusion der Centralbahn mit der Simplonbahn eine bestimmtere Gestalt annimmt, wird dasselbe vor uns treten und wir werden dann Ja oder auch Nein sagen. Wir werden immer wieder da sein, um dasjenige zu thun, was für die Ostschweiz nothwendig und was rechtlich geboten ist.

Die vorgeschlagene Form des Rückkuufes, der Ankauf von Aktien, ist mir nicht gerade eine sympathische, denn es ist gewiss demüthigend für uns, dass wir unsere Eisenbahnen wieder erhalten, indem wir die Eisenbahnpapiere in Berlin bei einem Banksyndikat kaufen; allein es ist diese Demüthigung eine Strafe für unsere Sünden und sicherlich thun wir besser jetzt diesen Schritt, als dass wir ihn unterlassen und damit den ganzen Rückkaufsplan wieder im Ungewissen lassen. Man hat viel von den « Berliner Juden » gesprochen; ich meinerseits nehme aber die Dinge, wie sie sind und handle realpolitisch, weil ich mit dieser Realpolitik einem idealistischen Werke diene. Lieber zahle ich eine einmalige Loskaufssumme an die hohe Finanz, als dass ich ewig in ihrer Frohnde lebe. Ich will dem Teufel ein Kerzlein abbrennen, wenn ich ihn dadurch bannen kann. Eine gesunde, nüchterne, vernünftige, kluge Politik ist es, wenn man zugreift, wenn man 50,000 Aktien aus der Spielhölle herausbringt und zu einem Besitzthum der Eidgenossenschaft macht.

Jedesmal, wenn wir diese Eisenbahnfrage diskutiren, höre ich viele meiner Herren Kollegen sagen: ja, wir sind für den Rückkauf; der Rückkauf wäre von grösstem Gewinn für unsern Handel, für die einheimische Produktion; er ist für sie beinahe eine unabweisbare Nothwendigkeit. Aber dann sagen sie stets auch: so, wie er jetzt vorgeschlagen wird, so will ich ihn nicht. Jedesmal, wenn er sich in einer bestimmten Form präsentirt, tadelt man diese Form; im Allgemeinen ist man dafür, aber in casu ist man stets dagegen. Nun gibt es gewiss Viele, welche hiebei in guten Treuen handeln; aber es gibt auch vielleicht ausserhalb dieses Saales manchen, der jedesmal den Rückkauf in der bestimmten Form zurückweist, weil er ihn überhaupt nicht will, und welcher jedesmal sagt, er wolle ihn so und so nicht, weil er will, dass der Eigennutz wie bisher seine Rechnung finde.

Ich habe unlängst in einem Blatte gelesen, man sollte mit dem Rückkauf noch einige Jahre zuwarten, dann werden die Aktien der Eisenbahnen fallen; es wurde da eine grosse dunkle Weltkrisis in Aussicht gestellt. Vor einigen Tagen aber las ich in dem nämlichen Blatte, man solle *nicht* kaufen, denn jetzt würden die Aktien der Nordostbahn zu wenig gelten. Das eine Mal waren sie also für den Bund zu theuer und das andere Mal zu — billig!

Man hat hier in der Debatte erklärt, es könne ja versucht werden mit einer Revision des Eisenbahngesetzes; aber das haben wir schon 1883 gehört, als wir damals die Centralbahn zurückkaufen wollten. Da hiess es auch, man solle die Frist vorübergehen lassen und nachher alle schweizerischen Eisenbahnverwaltungen einladen, mit dem Bundesrath in Unterhandlungen zu treten. Was ist nun seitdem geschehen? Nichts ist geschehen; die Eisenbahnen sind auf einen Verkauf nicht eingetreten; acht Jahre sind in's Land gegangen und nach weiteren 8 Jahren würde vielleicht der nämliche Wunsch von Neuem ausgesprochen. Suchen wir nicht immer einen andern Weg; schliessen wir diese Periode der versäumten Gelegenheiten!

Im Jahre 1852 haben wir es versäumt, die Eisenbahnen durch den Staat zu bauen, obwohl schon geraume Zeit zuvor Lamartine in der französischen Deputirtenkammer alle Gefahren des Privatbahnsystems vorausgesagt hatte; obwohl in England der Privatbau bereits kompromitirt war; obwohl der berühmte englische Ingenieur Stephenson unserem Bundesrathe bereits einen Bauplan für den Staatsbau vorgelegt hatte, welcher vorzüglich war; obwohl Bankdirektor Speiser von Basel damals schon sagte, man dürfe die Eisenbahnen nicht der Privatindustrie über-

lassen, nicht einem Egoismus überantworten, der stets kurzsichtig und nie geneigt sei, den kleinen Vortheil des Augenblicks einem weiter liegenden höheren Interesse zu opfern. Im Jahre 1856 wollte der Bundesrath einen Fonds anlegen zur Erwerbung von Eisenbahnaktien; es ist nichts daraus geworden. Im Anfang der 60er Jahre schrieb Stämpfli eine Broschüre, worin er verlangte, dass sämmtliche Bahnen zurückgekauft werden. In den 70er Jahren hätte man die Nordostbahn und die Nationalbahn, als sie am Rande des Abgrundes waren, für den Bund erwerben können. Im Jahre 1883 haben in diesem Saale 59 (gegen 67) Stimmen sich für den Rückkauf der Centralbahn ausgesprochen.

Meine Herren, wieder ist eine solche Gelegenheit da; ich meine, wir sollten sie nicht unbenützt vorübergehen lassen, wir sollten nicht einem Schlagworte folgen, welches sich scheinbar gegen die Börsenspekulation richtet, in That und Wahrheit aber derselben nützt. Wenn Andere dieses Schlagwort von den « Berliner Juden » in's Schweizervolk tragen, um Verstimmung und Misstrauen zu erzeugen, so will ich im Gegentheil vor dem Volke für den Rückkauf gegen die Spekulanten kämpfen im Interesse des selbstherrlichen und unverkauften Vaterlandes (Beifall).

Schmid (Uri): Wenn ich das Wort ergriffen habe, so beabsichtige ich nicht, über die Wünschbarkeit und Zweckmässigkeit des Ankaufes der 50,000 Aktien mich zu äussern; die Licht- und Schattenseiten dieser politisch und finanziell hochwichtigen Operation sind bereits von anderer Seite einlässlich und gründlich erörtert worden und ich würde nicht im Falle sein, wesentlich neue Gesichtspunkte geltend zu machen. Dagegen drängt es mich, mit dem diese Fragen allerdings nahe berührenden und deren Lösung in hohem Grade beeinflussenden, uns gleichzeitig unterbreiteten und vom verehrlichen Präsidium sehr sachgemäss gleichzeitig der Berathung unterstellten Gesetzesentwurfe betreffend Abänderung des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften mich zu beschäftigen. Ich besitze keine Aktien; vor vielen Jahren nannte ich 4 Aktien der Gotthardbahn mein Eigenthum. Ich habe jedoch das Ungeschick gehabt, sie in einem Momente loszuschlagen, als sie mindestens 50 % unter pari standen. Das wird Ihnen beweisen, dass ich kein Börsianer bin und in keiner besondern Verbindung zu diesen mir nicht sympathischen Herren stehe. Wenn ich die Vorlage bekämpfe und Ihnen die Verwerfung dieses Bundesgesetzes beantrage, so thue ich es als Jurist und Bürger eines Rechtsstaates, wobei ich freilich nicht verkenne, dass damit auch die Frage des Ankaufes der 50,000 Aktien präjudizirt ist.

Das schweizerische Obligationenrecht vom 14. Juni 1881, in Kraft getreten am 1. Januar 1883, bestimmt bekanntlich im Art. 640, dass in Generalversammlungen von Aktiengesellschaften das Stimmenrecht von den Aktionären nach Verhältniss der in ihrem Besitze befindlichen Aktien ausgeübt werde und dass jeder Aktionär, der auch nur *eine* Aktie besitzt, eine Stimme haben solle; er gewährt den Gesellschaften im Weitern die Befugniss, *durch ihre Statuten* die Stimmenzahl der Besitzer mehrerer Aktien einzuschränken und normirt endlich, dass keinesfalls ein Aktionär mehr als den fünften Theil sämmtlicher vertretenen Stimmen auf sich vereinigen dürfe. Art. 898 O. R. setzt fest, dass die Statuten einer vor dem 1. Januar 1883 rechtsgültig entstandenen Aktiengesellschaft oder Genossenschaft bis Ende Dezember 1887 mit den Vorschriften des O. R. in Einklang gebracht werden müssen. Das Eisenbahnrechnungsgesetz vom 21. Dezember 1883 hat verschiedene Vorschriften des O. R. modifizirt und speziell in Art. 6 den Grundsatz aufgestellt — in Abweichung von den Vorschriften des O. R. — dass die Rechte, welche dem Bund und den Kantonen sowohl betreffend die Stimmberechtigung als die Verwaltung gegenüber einzelnen Eisenbahngesellschaften zur Zeit zustehen, gewahrt bleiben und dass in Zukunft die Bundesbehörden die Befugniss haben sollen, derartige Verhältnisse zu ordnen: 1) durch die Konzessionen, 2) bei Prüfung der Statuten und 3) bei Prüfung der Verträge. Das ist der genaue Wortlaut des Gesetzes; er ist klar und unzweideutig, wie ich gegenüber Herrn Bezzola speziell auszuführen mir gerne zur Aufgabe stellen möchte.

Im § 3 der Uebergangsbestimmungen heisst es, dass die Bestimmungen der Konzessionen über die schiedsgerichtliche Feststellung der Anlagekosten für den Fall des Rückkaufes gewahrt bleiben und § 4 cod. verpflichtet die Bahngesellschaften, ihre Statuten entgegen dem O. R. drei Jahre früher, nämlich bis 1. Januar 1885 mit den Vorschriften dieser Gesetze in Einklang zu bringen. Das Referendum gegen das damals viel und heftig angefochtene Eisenbahnrechnungsgesetz unterblieb; das Gesetz wurde durch den Bundesrath auf den 15. April 1884 in Vollzug gesetzt. Sehr interessant und sehr lehrreich ist es, die Berathungen desselben in den eidg. Räthen näher zu verfolgen. Das Eintreten auf die Details würde zu weit führen; ich kann mir jedoch nicht versagen, einzelne wichtige Stellen aus den Berichten der Präsidenten der beiden Commissionen, Landammann Wirz im Ständerath und Dr. Simon Kaiser im Nationalrath, Ihnen vorzuführen.

Herr Ständerath Wirz sagt u. A. (Bundesblatt, 1883, III, p. 322): « Uebrigens respektiren wir das Obligationenrecht; wir wollen ihm nur seriösen und nothwendigen Vollzug gewähren; wir wandeln durch und durch auf den durch das Obligationenrecht gebahnten Wegen, und wo im materiellen Theile des Gesetzesentwurfes von den Postulaten des O.-R. ausnahmsweise abgewichen wird, da haben sich die Bahnverwaltungen und die Aktionäre am allermindesten zu beklagen, da geschieht es zu allermeist nach *ihrer* Tendenz und in *ihrem* Interesse. » Und an einer andern Stelle (p. 335 cod.) spricht er sich folgendermassen aus: « Alle konzessionsgemässen Rechte der Bahnen gegenüber dem Bund — für den Rückkauf zu allernächst und ausdrücklich, aber auch im Allgemeinen — werden durch den Kommissionalentwurf noch feierlicher und energischer gewahrt, als durch die Vorlage des Bundesrathes. Die Konzessionen haben nach entschiedener Ansicht des Referenten in all ihren privatrechtlichen Bestimmungen und definitiven Zusicherungen zu Gunsten der Bahnen und sonach ganz vorwiegend auch in ihren Rückkaufsbestimmungen, einen bindend bilateralen, vertragsrechtlichen Charakter, und so gewiss alle elementaren, naturrechtlichen Grundsätze des Privatrechtes dem positiven Staatsrechte vorgehen und so gewiss der eidgenössische Staat ein Rechtsstaat sein will und kein Usurpator, so gewiss darf

er — ohne vollste Entschädigung und auch nur dann bei zwingenden öffentlichen Bedürfnissen — durch seine gesetzgeberische dekretale Gewalt die konzessionsgemässen Rechtsamen der Bahnen in keiner Weise alteriren. Nach unserer feststehenden Rechtsüberzeugung geschieht dies aber auch in That und Wahrheit durch vorliegenden Entwurf in keiner Weise. »

Herr Dr. Simon Kaiser, der nicht im Verdacht steht, sich durch kleinliche Bedenken zu sehr beirren zu lassen, spricht sich im Bericht zur Botschaft und dem Gesetzesentwurf über die Beaufsichtigung des Rechnungswesens der Eisenbahngesellschaften folgendermassen aus (Bundesblatt von 1883, Band IV, Seite 398):

« Eine Bestimmung von grundsätzlicher Wichtig-
« keit ist in Art. 6 niedergelegt. Es ist der Vorbe-
« halt, dass das gegenwärtige Gesetz den Bestim-
« mungen der Konzessionen über den Rückkauf in
« keinerlei Weise Eintrag thun solle. Darüber konnte
« eigentlich kein Zweifel bestehen. Wenn etwas in
« den Konzessionen als bilaterale Vertragsbestim-
« mungen angesehen werden kann, so sind es die
« Bestimmungen über den Rückkauf und die Aus-
« mittlung der Rückkaufssumme. Es konnte nicht
« zulässig erklärt werden, dass der eine der Fak-
« toren, der das Recht der Gesetzgebung hat, diese
« benutze, um sich einseitig Vortheile zu ver-
« schaffen. »

Diese Sprache des Herrn Dr. Simon Kaiser, Präsident der damaligen nationalräthlichen Kommission, ist eine klare und deutliche. Ich habe die Ausführungen des Bundesrathes auf pag. 7, 17, 18, 20 ff. seiner Botschaft vom 21. März d. J. — ich darf das behaupten — vorurtheilsfrei gelesen, konnte mich aber leider, ich muss es sagen, von der Zulässigkeit der vorgeschlagenen Aenderung des Art. 640 des Obligationenrechts und der genannten nähern Präzisirung des Art. 6 des Rechnungsgesetzes nicht überzeugen. Die Argumentation des Bundesrathes, die sich im Wesentlichen mit derjenigen des Herrn Bezzola deckt, scheint mir bloss darzuthun, dass der Bund die Macht habe, die angestrebte Gesetzesänderung zu treffen, dass er aber bei Ausübung dieser Machtbefugniss eine Rechtshandlung vornehme, erachte ich nicht als dargethan; es liegt vielmehr nach meiner rechtlichen Ueberzeugung eine Rechtsverkümmerung gegenüber einzelnen Bahngesellschaften vor und zwar zu dem offen eingestandenen Zwecke, dem Bunde, welcher als Fiskus 50,000 Centralbahnaktien ankaufen will, gleichzeitig Befugnisse einzuräumen, die ihm statutengemäss nicht zukämen. Der Bund soll auf dem Gesetzgebungswege zum privilegirten Aktionär gestempelt werden. Es sollen durch ein Gelegenheitsgesetz, um nicht zu sagen Ausnahmegesetz, die Statuten, unter deren Herrschaft, ich betone das, der Ankauf der Centralbahnaktien erfolgt, ausser Kraft und Wirksamkeit gesetzt werden. Bei dieser Gestaltung der Dinge erfasst mich allerdings, ich will nicht sagen ein Grauen, aber doch eine gewisse Verwunderung über den einstimmigen Antrag unserer verehrlichen Kommission, in der so gewiegte Staatsmänner und Juristen sitzen.

Die Bedenken, die ich mir mehr nur anzudeuten erlaubte, konnten natürlich der Einsicht der Kommissionsmitglieder nicht entgehen. Man wird sich aber, angesichts der hohen Ziele, die man zu erreichen bemüht ist, über dieselben, weil zu kleinlich, hinweggesetzt haben. Allein nehme man die Sache nicht zu leicht; es könnte das seine schweren Folgen haben. Das böse Beispiel der Obern ist besonders dem Volke gegenüber gefährlich, indem es das Vertrauen zerstört. Ich bin der Letzte, der bestreiten möchte, dass es nicht auch einen Fortschritt des Rechts gebe; dagegen aber bin ich der Ueberzeugung, dass es keinen Fortschritt gegen das Recht gibt. Wenn der Staat will, dass seine Gesetze respektirt werden, muss er sich als erster Diener dieser Gesetze betrachten. Gelegenheitsgesetze bergen immer ein gewisses Uebel in sich und der Gesetzgeber sollte sich, wenn er seine Gesetzgebungsmacht nicht diskreditiren will, vor nichts so sehr hüten, wie vor der Kreirung von Ausnahmegesetzen. Der gerade Weg soll uns zum Ziele führen, wenn derselbe mitunter auch ein etwas langsamer sein mag. Der verehrte Herr Vorredner, Herr Curti, ist offenbar ein Gegner eines zu langsamen Weges; ein solcher langsamer Weg ist aber meines Erachtens der einzig korrekte und der einzig mögliche. Nimmermehr soll die Opportunität in solch eminent wichtigen Rechtsfragen ausschlaggebend sein. Es wurde gestern in einem glänzenden Votum bedauert, dass die Politik der Eidgenossenschaft in der neuern Zeit nicht mehr einen besonders hohen Flug bekundet habe. Es mag das zu bedauern sein, aber die eidgenössische Politik nimmt mitunter einen Flug, der zwar nicht hoch, aber kühn genannt werden muss. Vor dem *hohen* Flug möchte ich niemand warnen. Glücklich derjenige, der noch seine Ideale besitzt; aber kaum zu beneiden derjenige, der in *kühnem* Fluge, als Gesetzgeber, als Vertreter des Volkes, irgend ein Ziel anstrebt. Es darf ja wohl daran erinnert werden, dass es ein Axiom des absolutistischen Staates war: sic volo, sic jubeo. Unsere Stärke im Schweizerlande besteht im Schutze des Rechts und der ängstlichen Befolgung der Gesetze.

Gestatten Sie mir zum Schlusse noch einige replikantische Bemerkungen. Selbstverständlich wende ich meine Aufmerksamkeit in erster Linie dem Herrn Berichterstatter der Kommission zu. Herr Bezzola hat im Eingang seines Votums bemerkt, der Art. 640 O.-R. bezwecke zugestandenermassen den Schutz der Kleinen und die Förderung des öffentlichen Wohles, es könne deshalb dem Staate gegenüber die darin ausgesprochene Beschränkung nicht in Betracht kommen. Dem gegenüber antworte ich: Die Beschränkung des Stimmrechts der Aktionäre, wie sie in Art. 640 O. R. normirt ist und durch den Art. 6 des Rechnungsgesetzes nicht abgeändert wurde, ist eine allgemeine, ohne jeden Vorbehalt, und wenn man in dieser Beziehung eine Aenderung des Gesetzes für nöthig erachtet, und ich gebe zu, dass eine solche unter Umständen nöthig sein kann, so soll man sie vor der Erwerbung dor Aktien vornehmen. Herr Bezzola deutete an, es sei bei Aufstellung des Art. 6 des Rechnungsgesetzes dieser Grundsatz bereits in nuce adoptirt worden. Ich kann dieser Behauptung nicht beitreten; man lese nur den unzweideutigen, klaren Wortlaut des Gesetzes nach. Es wurde an den Ankauf der Jura-Simplonaktien und die Konzessionsübertragung an die fusionirte Gesellschaft erinnert und erklärt, man habe da Präcedentien geschaffen. Darauf hat Herr Prof. Richard in so vorzüglicher Weise geantwortet, dass es un-

bescheiden wäre, wenn ich seinen Ausführungen noch etwas beifügen wollte. Ich bemerke nur, dass die Verhältnisse heute entschieden nicht so liegen, wie damals und dass bei der Ratifikation der Konzessionsübertragung der Anlass geboten war, für die Kantone und den Bund besondere Rechte anzubegehren.

Endlich wurden auch Zweckmässigkeitsgründe angeführt und ich bestreite nicht, dass deren in schwerer Menge vorhanden sind. Man bezeichnet diese Zweckmässigkeitsgründe mitunter auch als grosse Gesichtspunkte. Angesichts des klaren Wortlautes des Gesetzes darf darauf nicht abgestellt werden; denn der höchste Gesichtspunkt ist in meinen Augen derjenige des Rechtes. Es wurde bemerkt, dass die Grossaktionäre das Gesetz zu umgehen wissen, dass aber der Bund selbstverständlich eine solche Umgehung des Gesetzes nicht auch anwenden dürfe, es sei deshalb für den Bund eine Ausnahmsstellung nöthig. Ich kann nun mit Herrn Richard nicht einig gehen, wenn er glaubt, dass dieses Verfahren bei der gegenwärtigen Gesetzgebung ein legales genannt werden müsse, oder wenigstens als gesetzlich nicht anfechtbar sich darstelle. Derlei Machenschaften — Herr Nationalrath Marti wird mir erlauben, dieses Wort mit Bezug auf diese Vorgänge zu gebrauchen — sind in fraudem legis unternommen und es sollte möglich sein, sie gehörig zu reprobiren, und wenn es in dieser Beziehung an einer gesetzlichen Handhabe fehlt, dann ist es unsere Pflicht, diese Handhabe zu schaffen.

Ich gebe zu, dass in der Praxis Schwierigkeiten vorhanden sein werden. Aber wenn man denselben auf die Spur kommt, sollten Alle, die sich einer solchen unerlaubten Handlung schuldig gemacht, zur Rechenschaft gezogen werden.

Wenn ich Herrn Bezzola richtig verstanden habe, so hat er eine Unterscheidung gemacht zwischen dem Bund als Fiskus und dem Bund als öffentliche Gewalt. Ich gebe zu, dass eine solche Unterscheidung unter Umständen begründet sein mag. Ich betone aber neuerdings, die 50,000 Aktien hat der Bund als Fiskus käuflich an sich gebracht und nun wird den Räthen und dem Volke zugemuthet, dass der Bund als öffentliche Gewalt dem Fiskus eine privilegirte Stellung zuweise.

Nun noch einige Bemerkungen in Bezug auf das bedeutungsvolle, hochinteressante Votum des Herrn Marti. Herr Marti hat gesagt, es könne der Verdacht nicht ganz unterdrückt werden, dass von Vielen mit dieser starren Gesetzesinterpretation betr. das Stimmrecht der Aktionäre nur ein Vorwand gesucht werde, um den Aktienankauf und die Eisenbahnverstaatlichung überhaupt zu verunmöglichen. Ich glaube nicht, dass dieser Verdacht gegenüber einem Mitglied des Rathes festgehalten werden kann; ich sage mit Herrn Curti: es ist möglich, dass ausserhalb des Saales derlei Aspirationen zur Geltung kommen — ich hoffe zu einem kleinen Theil, — aber ich erachte es als unmöglich, dass ein Vertreter des Schweizervolkes, der den Eid geleistet, seine Pflicht zu erfüllen, sich auf solche Abwege hätte begeben können. Es wurde ferner gesagt, wir, Andere, wir ängstlichen Juristen, sollten doch einmal versuchen, das Volk anzufragen, ob es ebenso subtil sei in der Auffassung und Interpretation der Bestimmung des Gesetzes. Ich acceptire diesen Vorschlag in allgemeiner Form und sage ja, wir wollen eine Anfrage an das Schweizervolk stellen, ob es die Eisenbahnen verstaatlichen wolle — und da kämpfen wir mit blankem Schild und offenen Waffen — zweitens ob es, wenn es eine Eisenbahn verstaatlichen wolle, dies auf dem Wege der Expropriation, oder auf dem des Aktienkaufes, oder auf dem Wege der gütlichen Unterhandlung verwirklichen wolle. Diesem Volksentscheid wollen wir uns unterstellen, ohne uns darüber zu sehr zu ärgern.

Es wurde bemerkt, die Presse habe berichtet, es sei in jüngster Zeit der preussische Eisenbahnminister von Maybach zurückgetreten; dabei sei ihm eine glänzende Ovation dargebracht worden und zwar aus dem Grunde, weil derselbe während seiner ganzen amtlichen Thätigkeit die privaten Interessen den öffentlichen hintangestellt habe. Nach dem Rücktritt dieses Mannes sei an der Börse sofort eine Hausse eingetreten. Das hat mich nun in meiner Ansicht von den Börsenmännern, zu denen ich keine Sympathie habe, in keiner Weise auf eine andere Seite gebracht. Auch ohne diese Hausse hätte ich ihnen vielleicht meine Achtung, aber kaum meine Hochachtung, vielleicht unter Umständen die gebührende Achtung entgegengebracht. Aber Herrn von Maybach wurde jedenfalls keine Ovation gebracht, weil derselbe die Förderung öffentlicher Interessen unter Missachtung bestehender Gesetze angestrebt hatte.

Man kann die öffentlichen Interessen wahren, ohne dass dabei einem Gesetz zu nahe getreten wird. Es wurde endlich noch bemerkt, der Verdacht, der Einfluss der Börse habe bis in die Räthe hinein sich geltend gemacht, dürfe nicht in das Schweizervolk eindringen. Einverstanden! Gewiss nicht! Aber es sollte so etwas nicht einmal geäussert werden. Im Lager der Freunde wie der Gegner, auf dem einen wie auf dem andern Felde, wird in besten vaterländischen Treuen gehandelt.

Ich bin länger geworden als ich mir vorgestellt habe; manches muss ich auf dem Herzen behalten. Mein Grundsatz und hoffentlich auch derjenige der Räthe und der unseres Schweizervolkes ist: fiat justitia ut floreat respublica. Noch einen Gesichtspunkt möchte ich releviren, der bisher noch nicht betont worden ist, der aber eine gewisse Berücksichtigung verdient. Sowohl das Gesetz als der Bundesbeschluss sind nach der Vorlage der Kommission dem Referendum zu unterstellen. Dasselbe wird wahrscheinlich auch ergriffen werden; es ist nur zu begrüssen, wenn dem Volke Gelegenheit geboten wird, sich über dasjenige, was seine Vertreter geschaffen haben, auszusprechen. Wenn nun aber das Volk den Aktienankauf genehmigt, das Bundesgesetz betreffend die Modifikation des Art. 6 des Eisenbahnrechnungsgesetzes aber verwirft, was dann? Man wird sagen, das ist nicht wohl möglich; allein bei Volksabstimmungen ist nichts unmöglich; das haben wir ja in unsern demokratischen Kantonen, von Bern an bis Glarus und Uri sehr oft erfahren. Es sind ja schon Vorlagen verworfen worden, gegen welche in den Räthen kaum eine Stimme aufgetreten ist. Das Volk ist in dieser Richtung unberechenbar und ich weiss nicht, ob das Volk mit seinem zarten Rechtsgefühl in der vorliegenden Frage eine nicht andere Auffassung hegen könnte, als diejenige der Mehrheit der Räthe ist. Welche Situation würde aber durch einen solchen Volksentscheid für die Bundesver-

sammlung, den Bundesrath und den Bund überhaupt geschaffen ?

Entschuldigen Sie, wenn ich Ihnen frisch von der Leber weg meine Ansichten in dieser Frage vorgetragen habe. Ich habe den Art. 640 O. R. oft und oft gelesen, ich habe den Wortlaut und die Tragweite des Art. 6 des Rechnungsgesetzes wiederholt geprüft, und die verschiedenen möglichen Interpretationen desselben, aber ich konnte mein juristisches Gewissen nicht beruhigen und ich freue mich, dass der einfache kleine Advokat — ich bin's nämlich gewesen, jetzt bin ich's nicht mehr — eines kleinen Kantons in dieser Frage neben zwei berühmten Autoritäten in Rechtsfragen — die HH. Prof. Richard in Genf und Prof. Speiser in Basel — sich befindet. Ich habe bei mir die Ueberzeugung, dass dasjenige, was von der Kommission vorgeschlagen wird, rechtlich nicht statthaft ist; ich bitte die tit. Kommission oder wenn der Rath meinen Antrag annehmen sollte, den h. Bundesrath sich die Sachlage zu vergegenwärtigen; es wird ihnen nicht schwer fallen, den richtigen Weg zu finden. Ich finde mich daher veranlasst, Ihnen den Antrag zu stellen: Es sei auf das Bundesgesetz betreffend Abänderung des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften zur Zeit, angesichts der obwaltenden Sachlage, nicht einzutreten.

Zschokke: Seit vielen Jahren bin ich ein überzeugter Freund der Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen. Ich bin es heute noch in erhöhtem Mass. Ich beanstande die Form nicht, unter welcher sie vom Bundesrathe uns geboten wird. Aber ich beanstande, dass von der Kommission und vom Nationalrathe nicht wenigstens in den Hauptsätzen, *vor* dem Eintreten auf den Ankauf der 50,000 Aktien, festgestellt wurde, in welcher Weise und nach welchen Gesichtspunkten die künftige eidg. Staatsbahnverwaltung geführt werden soll.

Der Verstaatlichung der schweiz. Eisenbahnen legte ich stets folgende für mich massgebende Gesichtspunkte zu Grunde:

1) Dass die Verwaltung der künftigen Staatsbahnen eine von der gegenwärtigen Bundesverwaltung abgetrennte und möglichst autonome sein müsse.

2) Dass die über die Verzinsungen hinausgehenden Erträgnisse der Staatsbahnen unter allen Umständen *lediglich nur wieder zu Gunsten derselben verwendet werden sollen*, das heisst für Tilgung ihrer Schulden, zur Ermässigung der Tarife und zum Ausbau des Bahnnetzes.

3) Dass durch die Verstaatlichung der freien Entwicklung der schweiz. Eisenbahnen aus rein fiskalischen Gründen kein Hemmniss erwachse, sondern dass hier im wesentlichen nur volkswirthschaftliche Gründe und Verkehrsinteressen der Schweiz und der einzelnen Landesgegenden massgebend sein sollen.

Ueber diese wichtigen Fragen geben weder die Botschaften des Bundesrathes, noch die heutige Diskussion genügenden und für mich beruhigenden Aufschluss. Sie wurden trotz ihrer erneuerten Wichtigkeit in der Diskussion kaum gestreift.

Eine neuerliche Kundgebung des h. Bundesrathes gestattet indessen, jetzt schon eine Einsicht in den Einfluss, welchen der vollzogene Rückkauf der Centralbahn auf die Ausführung eines für den Kanton Aargau sehr nothwendigen und vollkommen existenzberechtigten Eisenbahn-Unternehmens haben kann. Dadurch gewinnt man den Anhaltspunkt für eine Beurtheilung der Ansichten, welche über die zukünftigen Verwaltungs-Maximen, an massgebender Stelle zu bestehen scheinen. Aber ganz abgesehen davon, glaube ich, auch die vom hohen Bundesrath in seiner zweiten Botschaft vorgeschlagene Organisation der künftigen Verwaltung sei nicht das geeignete Instrument, künftig die vorgesehenen grossen Ziele der Verstaatlichung voll zu erreichen. Diese letztern Erwägungen sind es, welche mich zur Ueberzeugung geführt, dass im Bundesrath andere Grundanschauungen bestehen, als ich mir solche gebildet habe — Grundanschauungen, welche, nach meiner innigsten Ueberzeugung, in ihrer Zusammenwirkung der künftigen guten Entwicklung der schweizerischen Staatsbahnen kaum gedeihlich sein dürften. Es erwächst mir hieraus die Pflicht, zu sprechen, so lange die nützliche Zeit da ist. Ich formulire dies in der Weise, dass, bevor überhaupt der Nationalrath den Ankauf der Centralbahnaktien beschliesst, er die Grundsätze, nach welchen die künftigen Staatsbahnen geleitet werden sollen, sowie demgemäss auch deren Verwaltungsorganismus bespreche und wenigstens in ihren allgemeinen Grundzügen feststelle. Ich hätte daher sehr gewünscht, die Kommission würde diesen Standpunkt eingenommen und a priori ihren Berathungen zu Grunde gelegt haben. Nachdem dies nicht geschehen ist und die Diskussion über die materielle Frage des Ankaufs bereits erschöpfend gewaltet hat, erscheint eine Rückweisung an die Kommission nicht mehr thunlich und wird auch von mir nicht verlangt. Ich habe keinen Zweifel darüber, dass diese Frage der künftigen Verwaltungsprinzipien und der Organisation in der einen oder andern Form mit zwingender Nothwendigkeit wieder an die Behörden herantreten wird, wenn man will, dass überhaupt die Verstaatlichung der Centralbahn zur vollendeten Thatsache sich gestalten soll.

Unter diesen Verhältnissen wird mir eine Entschliessung schwer. Als entschiedener Vertreter der Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen kann ich mich unmöglich dazu verstehen meine Stimme *gegen* den Rückkauf abzugeben. Als Freund einer künftigen segensreichen Fortentwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens kann ich es aber eben so wenig mit meiner Ueberzeugung vereinbaren ***Ja** zu stimmen, bevor* nicht im Nationalrath die künftig leitenden Grundgedanken der schweizerischen Staatsbahnen besprochen sind und demgemäss ihre Organisation berathen ist. So schwer es mir fälllt, werde ich mich daher bei der Eintretensfrage meiner Stimmabgabe enthalten.

Decurtins: Mit Genugthuung habe ich aus der Rede des Herrn Bundesrath Welti ersehen, dass der Chef unseres Eisenbahndepartements das Splügenprojekt nicht mehr als ein «todt geborenes Kind» betrachtet. Auch Herr Bundesrath Welti glaubt an den Bau einer internationalen Splügenbahn, welche der kürzeste Weg zwischen Süddeutschland und Italien wäre. Ich begrüsse diese richtige Beurtheilung der Vorzüge des Splügens auf das lebhafteste, und doch kann ich mich des Gefühles nicht entschlagen, dass die Annahme des Kommissionsvorschlages die Verwirklichung der bündnerischen Alpenbahn in die weiteste Ferne rücke. Waren doch die patriotischen

Gründe, welche man heute mit soviel Pathos vorbrachte, die gleichen, mit denen man so erfolgreich den Bau der Splügenbahn verunmöglichte.

Es will mir scheinen, man sollte den Appell an den Patriotismus für jene ernsten Augenblicke aufbewahren, wo das Vaterland der Hülfe aller seiner Kinder bedarf. Mir kommt es als ein Missbrauch dieses heiligen Gefühles vor, wenn man, die Grenze des erlaubten Pathos überschreitend, die Vaterlandsliebe zur Hülfe ruft, um die beschnittenen und unbeschnittenen Juden mit einem Danaë-Regen zu beglücken.

Wenn Herr Bundesrath Welti der bündnerischen Eisenbahnpolitik den Vorwurf macht, sie hätte die vitalsten Interessen des Kantons ausser Acht gelassen, so erkenne ich diesen Vorwurf als einen berechtigten an. Die Schuld der gegenwärtigen anarchistischen Zustände in unserem Eisenbahnwesen, wo kapitalistische Koalitionen und Kirchthurmsinteresse herrschen, vertheilt sich aber auf Bund und Kanton. Alle Bestrebungen, eine Normalbahn bis an den Fuss des Splügens zu führen, fanden beim Departement, wie in diesem Saale nicht nur kein Verständniss, sondern eine ausgesprochene Gegnerschaft.

So begreifen Sie, meine Herren, wenn man in Bünden der Versicherung, die Verstaatlichung der Bahnen werde eine gerechte Berücksichtigung *aller* Landesinteressen zur Folge haben, nicht das vollste Zutrauen entgegenbringt. Die Erfahrungen Bündens im Kampf um den Lukmanier und Splügen sind noch in zu frischer Erinnerung, als dass wir uns des alten Wortes entschlagen könnten: Timeo Danaos et dona ferentes!

Am richtigsten wäre es gewesen, wenn man das Schweizervolk direkt angefragt hätte, ob es den Rückkauf der Eisenbahnen wolle oder nicht. Heute entscheiden Sie sich in Wirklichkeit über den Rückkauf der Eisenbahnen. Nehmen Sie den Antrag der Kommissionsmehrheit an, so drängt die Logik der Thatsachen zum Erwerb sämmtlicher Linien. Es ist mir aber unmöglich, zu einem so hochwichtigen Beschluss zu stimmen, ohne dass durch ein organisches umfassendes Gesetz die Rechte des Bundes und der Kantone genau ausgeschieden sind. Wie mein verehrter Herr Vorredner, ein durch langjährige Erfahrung mit dem gesammten Eisenbahnwesen vertrauter Fachmann, hervorgehoben hat, ist die Annahme des Kommissionsantrages nur ein Schritt ins Dunkle, und fehlen alle jene gesetzlichen Vorlagen, welche den Rückkauf der Bahnen einheitlich regeln sollten.

Wohl nichts wird beim Volke den Rückkauf so unannehmbar machen, als der Gedanke, dass man statt mit einer Vorlage zu einem Expropriationsgesetz, mit einer gewagten Börsenspekulation den Antang zu demselben mache. Unzweifelhaft wird das Referendum ergriffen werden und die Volksabstimmung die Richtigkeit meiner Behauptung beweisen.

Dr. Zemp: Ich hatte mir vorgenommen, in dieser Frage nicht zu sprechen, weil ich als kleiner Aktionär und als Mitglied der Verwaltung gewissermassen in einer interessirten Stellung zur Centralbahngesellschaft stehe, und weil ich es nicht für sehr passend erachte, in solcher Stellung die Diskussion des Rathes zu benützen. Ich bleibe auch bei diesem Vorsatz. Dagegen ist heute meine Person in einer Weise in die Diskussion hineingezogen worden, die mich zu einer Gegenerklärung verpflichtet. Es hat Herr Marti es für nöthig gefunden, zwei Aeusserungen, die ich zu verschiedener Zeit, aber immerhin in der letztverflossenen Zeit, gethan haben soll, zu citiren, um mich gleichzeitig als Autorität aufzuführen und einer grossen Inkonsequenz mich zu zeihen. Hierauf muss ich antworten. Ich kann zwar grundsätzlich die Verpflichtung nicht anerkennen, dass ein Mitglied des Rathes für Aeusserungen ausserhalb des Rathes hier zur Rede gestellt werde. Aber wie es heute geschehen ist, muss ich davon Akt nehmen und muss die zutreffenden Gegenbemerkungen folgen lassen. Es hat Herr Marti Bezug genommen auf eine Aeusserung, die ich in der Sitzung der Centralbahnverwaltung gethan habe. Damit verhält es sich folgendermassen: Das Direktorium begehrte in einer ausserordentlichen Sitzung der Centralbahn die Vollmacht, mit dem Bundesrath Unterhandlungen über den Verkauf der Centralbahn zu pflegen. Es wurde dabei bemerkt, man habe Gründe anzunehmen, dass der Bund 30 Fr. Rente für die Aktie bezahlen werde, eine bestimmtere Unterredung habe aber noch nicht stattgefunden. Das Direktorium fand diese Offerte des Bundesrathes für sehr annehmbar. Die Direktion erörterte, es sei allerdings die Dividende der Aktien in den letzten Jahren höher gestanden. Im Jahre 1889, dem besten Betriebsjahr, wurde eine Dividende von 33 Fr. ausbezahlt. Für 1890 sei eine Decadenz vorauszusehen und für 1891 wahrscheinlich ein weiterer Niedergang in der Dividende. Ueberhaupt hat das Direktorium damals dahin tendirt, nachzuweisen, dass die Betriebs-Ergebnisse der nächsten Zukunft für die Centralbahn eher im Abnehmen als im Steigen begriffen seien. Es wurde ferner vom Direktorium bemerkt, die Frage sei eine rein geschäftliche und da man ein gutes Geschäft machen könne, wenn man die 30 Fr. Rente erhalte, so solle man zuschlagen. Dagegen nun erhob ich mich. Ich erklärte in erster Linie — das war mir die Hauptsache — dass ich nicht anerkenne, dass die Sache — auch für die Verwaltung der Centralbahn nicht — rein nach geschäftlichem Interesse müsse beurtheilt werden; sondern neben diesem geschäftlichen Interesse bestehe in hohem Masse ein politisches — nicht ein partei-politisches, sondern ein politisches, Interesse in dem Sinne, dass der Bestand oder der Nichtbestand der Centralbahngesellschaft für die öffentlichen Verkehrsverhältnisse allerdings von eminentem Belang sei. Das war die erste Position, die ich als Opponent zum Antrag der Direktion einnahm. Im Fernern erklärte ich, es sei mir in diesem Moment unmöglich, zu beurtheilen, ob die Offerte von 30 Fr. Rente eine genügende sei oder nicht, ich hätte aber die Meinung, dass die Voraussetzungen des Direktoriums, es werden die Reinerträgnisse eher sinken als steigen, doch als sehr problematische bezeichnet werden müssten; ich hätte vielmehr ein solches Vertrauen in die Prosperität der Verkehrsverhältnisse der Schweiz überhaupt, dass ich nicht glaube, dass mit einer Rente von 30 Fr. der Aktionär in der Weise entschädigt sei, wie das Direktorium es annehme, sondern dass die Dividende sich auch in Zukunft ungefähr auf dem bisherigen Satz bewegen könne. Das ist die Aeusserung, die ich gethan. Das Protokoll, das Herr Marti vorgelesen, entspricht ja dem Inhalt der Verhandlungen. Ich habe mir nur

erlaubt, die Verumständungen noch etwas genauer zu präzisiren. Ich habe jetzt noch die Meinung, dass die Centralbahnverwaltung, wenn nicht ausserordentliche Verhältnisse eintreten, Erträgnisse aufweisen wird, die eine Dividende nicht unter 30 Fr. resultiren.

Nun hat aber Herr Marti noch ein Zeitungsgeschreibsel beigebracht, nach dessen Inhalt ich hier in den letzten Tagen im Kreise von Freunden die Erklärung abgegeben habe, der Bund bezahle die Centralbahnaktien zu theuer. Ich muss zunächst bemerken, dass ich nicht anerkennen kann, dass, wenn in der « Berner Zeitung » auf meine Person und auf Bemerkungen, die ich hier unter Freunden gethan haben soll, Bezug genommen wird, die Mittheilungen dieser Zeitung auf grossen Werth Anspruch haben. Wenn ich es für nöthig erachten würde, mich in die Oeffentlichkeit einzuführen, würde ich dazu wahrscheinlich ein anderes Organ wählen.

Indessen will ich auch hierüber sagen, wie die Dinge stehen. Etwas ist richtig und etwas ist nicht richtig. Ich habe im Kreise meiner politischen Freunde bei einer Besprechung der obschwebenden Frage die Behauptung aufgestellt, dass der Bund nach dem Vorschlag des Bundesrathes die Centralbahnaktien zu theuer und zwar viel zu theuer bezahle. Ich füge bei, dass ich in diesem Augenblick noch die gleiche Meinung habe und dieselbe festhalte. Ich gehe dabei von folgender Rechnung aus: Der Bund gibt für die Centralbahnaktie von nominell 500 Fr. einen Rententitel von 1000 Fr. mit Jahresrente von 30 Fr. Es ist nun ganz unzweifelhaft, dass dieser Rententitel in der Hand des Actionärs nach dem Austausch mit seiner Aktie gegen einen Baarwerth von 900 Fr. ausgetauscht werden kann. In der «Neuen Zürcher Zeitung» habe ich gesehen, dass der Kurs gegenwärtig auf 892 Fr. steht. Ich habe damals, als ich die Besprechung hatte, einen Kurs von 900 Fr. angenommen. Das ist der effektive Werth des Rententitels, den der Bund gegen eine Centralbahnaktie gibt. Welches ist dagegen der Werth der Centralbahnaktien? Auch hier werden wir die Kurse urtheilen lassen müssen. Nun sind die Börsenkurse sehr variabel. Wir haben gesehen, dass in letzter Zeit, als die Frage des Rückkaufs ganz akut war, die Kurse bis auf 870 Fr. gestiegen sind; heute stehen sie auf 810—820 Fr. Der Kommissionsvorschlag hat schon bedeutend eingewirkt auf die Stellung dieses Papiers. Aber auch dieser Kurs ist offenbar ein künstlicher und steht nur unter dem Eindruck des Handels mit dem Bund. Wenn wir den richtigen Kurswerth ermitteln wollen, müssen wir zurückgehen auf die Zeit, bevor diese Unterhandlungen im Gange waren. Das führt uns zurück in's Jahr 1889. Im Jahre 1889 konnten wir aus der Presse den richtigen Werth der Centralbahnaktie ermitteln. Damals stand der Kurs hoch, denn das Jahr 1889 hatte sehr gut angehoben und man wusste zum vorneherein, dass die Dividende dieses Jahres ganz erheblich steigen werde. Meines Wissens betrugen die Kurse des Jahres 1889, 680, 690 bis 700 Fr., vielleicht auch etwas darüber. Ich will notiren, was ich erst heute gelesen habe, dass die Centralbank in Luzern im Februar und März 1890 15,000 Aktien gekauft hat und dafür 720 Fr. bezahlte. Wir müssen uns also wieder die normalen Verhältnisse, die frei vom Drucke der hohen Spekulation sind, vergegenwärtigen und da ergibt es sich, dass der Kurs ungefähr 700 Fr. betragen haben mag. Wenn der Aktionär vom Bund einen Werth von 900 Fr. erhält und ihm dafür einen Werth von 700 Fr. gibt, so liegt die Differenz klar zu Tag. Diese Differenz ist der Betrag, um den die Centralbahnaktien zu theuer bezahlt werden.

M. Ador: Je suis partisan de l'achat de 50,000 actions du Central suisse et je voterai l'entrée en matière sur le projet qui a été présenté par le conseil fédéral. Mais comme les modifications apportées à la loi sur la comptabilité des chemins de fer ne me plaisent pas et que je vois dans ces modifications des raisons pour faire opposition à l'achat des 50,000 actions du Central, j'ai l'honneur d'annoncer que lorsque l'entrée en matière sera votée, je proposerai une modification à l'article 640 du code fédéral des obligations.

Bezzola: Nur zwei Worte. Das Votum des Herrn Decurtins veranlasst mich zu einer ganz kurzen Bemerkung. Er hat auf die bündnerische Eisenbahnpolitik hingewiesen und gesagt, die alte bündnerische Eisenbahnpolitik sei leider Gottes infolge von Kirchthurms- und Kapitalisteninteressen verlassen worden. Da ich derjenige war, der zuerst in der Presse und in öffentlichen Versammlungen darauf hingewiesen hat, dass wir Bündner noch andere Interessen haben, als das Heil einzig und allein von der Durchbohrung des Splügen zu erwarten, so nehme ich keinen Anstand, auch hier zu dieser Ansicht zu stehen. Unser Interesse besteht nicht nur darin, dass eine östliche Alpenbahn erstellt wird, sondern eben so sehr im Ausbau unseres internen Eisenbahnnetzes, das zur Förderung des Fremdenverkehrs, der Haupteinnahmsquelle des Kantons, dienen kann. Und wenn Herr Decurtins glaubt, dass ich ein Vertreter von Kirchthurms- und Kapitalisteninteressen sei, so sagt er etwas, das ihm in Bünden kein Mensch glaubt und er selbst nicht, wenn er näher darüber nachdenkt.

In Bezug auf unsere Stellung in eidgenössischen Fragen sind Herr Decurtins und ich verschiedener Ansicht. Ich schliesse mich gern und freudig an die Eidgenossenschaft an und helfe gerne, unsere politische und soziale Gesetzgebung in freiheitlichem Sinne auszubauen. Deshalb stehe ich auch redlich zur Verstaatlichung, weil ich überzeugt bin, dass damit ein grosser Fortschritt erzielt wird. Anderseits wird uns die Eidgenossenschaft, wenn wir in Bünden grosse Aufgaben zu lösen haben, zu Hülfe kommen. Sie hat uns eine Subvention für den Bau der Splügenbahn versprochen, und wenn wir die Durchführung der Albulabahn wünschen, so wird sie uns ebenfalls einen Beitrag geben, nicht als ein Almosen, sondern als unser gutes Recht, weil der Bund die Pflicht hat, die Ausführung öffentlicher Werke zu unterstützen. Meine Politik ist die, nicht im Schmollwinkel zu sitzen. Ich liebe mein Vaterland und nehme gerne von ihm Gaben entgegen, aber nicht als ein Almosen, sondern als gutes Recht. Meine Politik ist die, bei der Gesetzgebung überall ehrlich mitzuhelfen. — Diese wenigen Bemerkungen glaubte ich Ihnen zur Kennzeichnung meines Standpunktes gegenüber Herrn Decurtins schuldig zu sein.

Künzli: Ich kann mich für meine Person mit dem Antrage des Herrn Ador einverstanden erklären; für die Kommission kann ich nicht sprechen, da es nicht möglich war, dieselbe in diesem Momente zu besammeln. Dagegen möchte ich bitten, den Rückweisungsantrag des Herrn Scheuchzer abzulehnen. Das Distanzentableau, das Herr Scheuchzer ausgetheilt hat, ist ja sehr interessant, und ebenso interessant waren die Bemerkungen, mit denen er sein Tableau illustrirt hat. Ich gebe gerne zu, dass mit der Zukunft ein Theil des Verkehrs, der sich gegenwärtig auf andern Bahnen bewegt, diese neue Route nach Zürich einschlagen wird; allein deswegen wird Basel seine Bedeutung als Haupteingangsthor in die Schweiz nicht verlieren, und ich glaube nicht, dass wir mit Rücksicht auf Bahnen, die erst noch gebaut werden sollen, von dem Ankauf der Centralbahnaktien abstehen sollen. Der Rückweisungsantrag des Herrn Scheuchzer beruht meiner Ansicht nach mehr auf einem Gefühl des Misstrauens; mir wenigstens scheint das so durchzublicken. Herr Scheuchzer scheint zu befürchten, es werde der Bundesrath den Bau derjenigen Linien, die noch nicht in Angriff genommen sind, zu verhindern suchen. Ich halte das nicht für möglich; ich traue dem Bundesrathe wirklich eine derartige Absicht nicht zu. Allein wenn sie auch wirklich bestehen sollte, so wären dennoch die Befürchtungen der interessirten Landestheile unbegründet; denn die Bundesversammlung, welche je die betreffenden Konzessionen ertheilt hat, wird auch Hand dazu bieten, dass die betreffenden Bahnen wirklich gebaut werden. Wir wollen keine Landesgegenden schädigen oder die einen zu Ungunsten der andern bevorzugen. Es gilt diese Erklärung auch für die Vertreter der Stadt Aarau; ich glaube, auch *sie* werden zu ihrem Recht kommen.

Wenn der Bundesrath sich nicht herbeilassen will, von Sissach bis Basel eine neue Konkurrenzlinie zu konzediren, so wird er doch gewiss die Konzession ertheilen für eine Linie von Sissach nach Aarau. Ich würde es sehr bedauern, wenn alte Anhänger des Staatsbahngedankens und der Verstaatlichung der Bahnen bei einem so wichtigen Entscheide, wie derjenige, den wir jetzt zu treffen haben, den Genien ihres Lebens untreu würden.

Decurtins: Den ganz unmotivirten Auslassungen des Herrn Bezzola gegenüber, könnte ich mit einem bekannten französischen Sprichworte erwidern. Doch begnüge ich mich zu konstatiren, dass ich bei meiner Besprechung der unerquicklichen Eisenbahnpolitik Bündens gar nicht an seine Person gedacht habe. Wenn ich die Bezeichnung des Herrn Bezzola für den vorgeschlagenen Aktienkauf nicht theile und eine gesetzliche Regelung des Rückkaufes verlange, so glaube ich im richtig verstandenen Interesse meines Kantons zu handeln und überlasse getrost dem Bündner Volke die Entscheidung.

Welti: In Bezug auf den Antrag des Herrn Ador bin ich noch eine Erklärung schuldig; er beantragt Ihnen, das Abänderungsgesetz zum Rechnungsgesetz nicht anzunehmen, sondern den Art. 640 O. R. in der Weise abzuändern, dass die Beschränkung des Stimmrechtes eines Aktionärs in der Generalversammlung auf $^1/_5$ sämmtlicher vertretenen Stimmen fallen gelassen werde, so dass also jede Aktie eine Stimme erhalte, dass es jedoch den Gesellschaften vorbehalten sein soll, Beschränkungen im Stimmrecht der Aktionäre zu statuiren, mit einziger Ausnahme der Transportgesellschaften. Wenn Sie diesen Antrag annähmen, so würde sich für den Bund als Besitzer von Eisenbahnaktien die Sache so gestalten, dass er in der Generalversammlung für jede Aktie eine Stimme hätte, gleich wie jeder andere Aktionär auch. Es wäre also eine vollkommene Rechtsgleichheit hergestellt.

Ich kann mich über diesen Antrag nun im Namen des Bundesrathes nicht aussprechen; dagegen kann ich so viel sagen, dass der Bundesrath mit seinem Antrage nichts anderes bezweckte, als ebenfalls die Rechtsgleichheit herzustellen, welche bis heute faktisch nicht bestand; sie bestand bloss auf dem Papier. Denn darüber besteht kein Zweifel und es ist niemand in diesem Saale, der es wagen würde, das Gegentheil zu sagen, dass der letzte Satz des Art. 640 O. R. in der Praxis nicht gehandhabt sondern in böswilliger Weise — ich rede nur in juristischen Termen — umgangen worden ist. Und was war das Resultat? Das, dass diejenigen, welche in guten Treuen das Gesetz handhabten, — und anders konnte und wollte der Bundesrath dasselbe nicht handhaben — im Nachtheil waren, weil dieser angebliche Schutz des Art. 640 O.-R. in Wirklichkeit gar nicht bestand. Dieses Ziel der thatsächlichen Rechtsgleichheit wird nun durch den Antrag des Herrn Ador ebenfalls erreicht und ich kann mich daher meinerseits nur völlig einverstanden mit demselben erklären.

M. Richard: Un seul mot. J'ai combattu le projet de loi fédérale modifiant le code fédéral des obligations parce que j'estimais et que j'estime encore que sous la forme présentée il était absolument inacceptable. J'ai critiqué le principe qui l'inspirait en signalant à l'assemblée le grand danger qu'il y aurait à bouleverser ainsi les règles de droit qui constituent l'organisation juridique et sociale; j'ai signalé en même temps les dangers qu'il y aurait à créer en faveur de l'état un régime de priviléges absolument contraire à nos instincts d'égalité politique et démocratique.

Mais actuellement à la dernière heure, au moment où ce débat important va se clore, une modification profonde nous est apportée: Il s'agit de transformer complètement le texte du projet de loi fédérale qui nous est soumis et de revenir au système d'égalité entre tous les actionnaires. Cette satisfaction étant donnée au respect de la loi et aux principes d'égalité qui sont à la base de toutes nos institutions, je n'ai plus de raisons pour maintenir l'opposition que j'ai eu l'honneur de faire. Je déclare me rallier à la proposition de M. Ador, proposition que je considère comme une heureuse solution destinée à lever les scrupules respectables qui se sont manifestés dans l'assemblée.

Speiser: Ich will auf die Streitfrage nicht näher eingehen; ich konstatire, dass man meinen Bedenken entgegenzukommen sucht, allerdings in einer Weise, die mir nicht genügen kann. Das, was ich hauptsächlich bestritten habe, dass es nämlich zulässig sei, einem Aktionär die Mehrheit der Stimmen in die Hand zu geben, so dass in der Gesellschaft allein

sein Wille Gesetz ist, die Gesellschaft thatsächlich aufgelöst wird, das setzt auch der neue Vorschlag des Herrn Ador als zulässig voraus. Wie wird sich nach demselben die Sache in Zukunft gestalten? In denjenigen Transportanstalten, von denen der Bund die Mehrheit der Aktien besitzt, wird er unbedingt seinen Willen durchsetzen können; allein im Interesse einer vollständigen Rechtsgleichheit wird diese Möglichkeit auch auf Transportgesellschaften ausgedehnt, in denen der Bund niemals Aktien besitzen wird. Das kann ich nur so deuten, dass im Interesse der Auslieferung der grossen Bahnen an den Grossaktionär Bund die kleinen Bahnen den andern privaten Grossaktionären ausgeliefert werden sollen. Wenn Sie das thun wollen, so kann ich Sie daran nicht hindern; aber ob es richtig sei, eine solche Gelegenheitsgesetzgebung zu machen, ohne sich die Konsequenzen zu vergegenwärtigen in Bezug auf alle Transportgesellschaften, das weiss ich nicht. Man hat allerdings gesagt, schon jetzt beherrsche ja ein Grossaktionär eine Gesellschaft, wenn er alle Aktien resp. die Mehrheit derselben besitze. Allein was werden wir in Zukunft haben? In Zukunft wird sich ein solcher Grossaktionär nicht einmal mehr die Mühe zu nehmen brauchen, das Gesetz zu umgehen, indem er seine Aktien vertheilt; sondern er kann selbst mit der Mehrheit der Aktien kommen und die Gesellschaft majorisiren. Sie opfern also alle Transportgesellschaften den Grossaktionären, um den Gedanken des Rückkaufes durchzusetzen. Das ist keine gesunde Gesetzgebung, das ist eine Auskunftsgesetzgebung, zu der ich nicht stimmen kann.

Forrer: Es geht mir wie dem Herrn Vorredner; auch ich habe die allergrössten Bedenken, diesen Antrag anzunehmen und ich verwundere mich, wie der Referent der Kommission und der Vorsteher des Eisenbahndepartements so leichthin und ohne weiteres — ich darf wohl sagen dem Herrn Ador in die Falle gegangen sind. Was er beantragt, besitzt eine ungeheure Tragweite und verdient in einer oder mehreren besondern Sitzungen des Rathes besprochen zu werden, nicht nur eine Minute, sondern Stunden, resp. Tage lang besprochen zu werden. Ich kann, wenn auch nicht besonders gerne, aber im Interesse der Eidgenossenschaft, dem Antrage des Bundesrathes und der Kommission zustimmen, wonach den öffentlichen Korporationen, d. h. der Eidgenossenschaft und den Kantonen mit Bezug auf die Ausnützung der Aktien der Eisenbahngesellschaften in der Generalversammlung eine gewisse privilegirte Stellung eingeräumt werde; wir können da machen, was wir wollen, wir sind durch kein Gesetz gebunden; das Bundesgericht muss sich an das halten, was wir hier als Gesetz erlassen. Aber wir sind uns selbst gegenüber verpflichtet, nicht über das Recht hinaus zu gehen und die Gleichheit vor dem Rechte nicht zu verletzen. Nach allem, was ich gehört habe, finde ich nun in dem Antrag des Bundesrathes keine solche Rechtsverletzung; der Antrag Ador aber geht viel weiter; er will die gleiche privilegirte Stellung, welche der Bund sich und den Kantonen einräumt, gestützt auf sein Hoheitsrecht, nun auch andern, privaten Grossaktionären, den Eisenbahnkönigen, einräumen, die wir dann bald genug erhalten würden, ähnlich denjenigen in Amerika. Und nicht nur den Grossaktionären der Eisenbahngesellschaften, sondern überhaupt jeder Transportgesellschaft will er dieses Privilegium gewähren. Das wollen wir nicht und dagegen müssen wir protestiren.

Was heisst « Transportgesellschaften », Herr Ador? Ich habe diesen Begriff noch in keinem Gesetze gesehen; er muss erst noch definirt werden. Ist eine Tramwaygesellschaft eine Transportgesellschaft? ist es eine Omnibusgesellschaft?

Ich protestire also dagegen, dass dasjenige, was wir gestützt auf unser Recht bei den Eisenbahnen, bei denen wir besondere Hoheitsrechte zu wahren haben, für die Eidgenossenschaft und die Kantone beanspruchen, nach dem, ich möchte fast sagen hinterlistigen Antrage des Herrn Ador nun auf private Grossaktionäre und auf eine grosse Zahl andere Gesellschaften ausgedehnt werde. Ich bitte dringlich, entweder den Antrag, der tiefgreifende Aenderungen in unserem sozialen Leben herbeiführen müsste, heute schon abzulehnen, oder ihn wenigstens an die Kommission zurückzuweisen, damit sie noch einmal darüber berathen und uns Bericht geben kann. Für mich ist letzteres nicht nöthig; die Verwerflichkeit des Antrages ist mir etzt schon ganz klar.

M. Ador: Je ne m'explique pas très bien l'émotion de M. Forrer.

Je n'avais pas développé ma proposition parce que je comptais prendre la parole lorsque l'entrée en matière sur le projet de loi serait votée. A l'heure qu'il est, on discute sur une proposition que je n'ai pas encore lue à l'assemblée; on me prête des intentions que je n'ai pas. Quand vous connaîtrez le texte de ma proposition, vous verrez que ce que vient de dire M. Forrer ne correspond pas à ma pensée. — Que dit l'article 640 du code fédéral des obligations:

« Les actionnaires exercent leur droit de vote dans l'assemblée générale proportionnellement au nombre d'actions qu'il possèdent. Tout actionnaire, même lorsqu'il ne possède qu'une action, a droit à une voix. »

Je maintiens tout cela. Le second alinéa dit ceci:

« La société peut limiter, par les statuts, le nombre de voix du porteur de plusieurs actions. En aucun cas, un seul actionnaire ne peut réunir entre ses mains plus du cinquième des droits de vote qui se trouvent représentés dans l'assemblée générale. »

Je maintiens le premier membre de phrase du second alinéa et je mets dans ma proposition: à l'exception des entreprises de transport, les sociétés peuvent limiter par les statuts le nombre de voix dont peut disposer le porteur de plusieurs actions.

L'honorable M. Forrer dit qu'il ne sait pas ce que c'est qu'une entreprise de transport. Je n'ai pourtant pas inventé ce mot; c'est un terme juridique qui existe partout et qui est facile à comprendre. Il se trouve même dans l'art. 465 du code des oblig. Les chemins de fer, les bateaux à vapeur par exemple sont des entreprises de transport. — Que désire-t-on obtenir? Que la Confédération propriétaire d'un certain nombre d'actions puisse voter pour le plein des actions qu'elle possède. Moi qui suis partisan de l'achat des 50,000 actions du Central, je ne comprendrais pas cet achat si la Confédération n'avait pas le droit de voter pour toutes ces actions. Mais

on nous propose pour cela de faire une modification à la loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer ce qui constituerait une position absolument privilégiée de la Confédération, tandis que la proposition que je fais maintient l'égalité des actionnaires. Si la Confédération possède 50,000 actions, elle votera pour ce nombre, et les autres actionnaires pourront également voter pour le nombre d'actions qu'ils possèdent; ils ne seront pas dans une position d'infériorité. Vous avez entendu l'honorable président de la Confédération indiquer que le but de la Confédération était d'assurer l'égalité entre les actionnaires, mais qu'elle voulait pouvoir voter pour le plein de son droit: il n'est pas moins naturel que les autres actionnaires ne soient pas limités dans leur droit de vote. — Un fait acquis, c'est que les dispositions du second paragraphe de l'article 640 du code fédéral des obligations n'a jamais été observé et qu'en pratique, il est absolument irréalisable.

Comment se passent les choses dans les sociétés qui émettent des titres au porteur? Les établissements de crédit déposent ces titres au siège de la société et divisent les actions déposées dans leur caisse entre les porteurs qui veulent voter. Vous tournez ainsi les dispositions du code des obligations; la violation est flagrante. La Confédération ne veut pas user de ce subterfuge et envoyer 4 ou 500 employés fédéraux voter pour elle. Nous savons que cette disposition qui limite au cinquième les droits de vote d'un seul porteur est illusoire et n'a jamais été observée. La disposition que je maintiens en faveur de toutes les sociétés, à l'exception de celles de transport, c'est que ces sociétés seront entièrement libres dans leurs statuts de limiter le droit de vote; et l'on aura dans toute la Suisse le droit de poser dans les statuts le principe de limitation du droit de vote si on le veut. De cette façon, il n'y aura pas d'accaparement au profit d'un spéculateur, l'égalité sera observée et l'on ne pourra pas écraser les petits.

Je regrette de répondre avec autant de vivacité; mais en présence de l'interprétation que M. Forrer donne à une proposition qui a été acceptée par le président de la commission et le président de la Confédération; quand M. Forrer vient dire que je tends un piège à l'assemblée et qu'au dernier moment je trouve le projet critiquable, alors que je n'ai d'autre but que de le mettre à l'abri des critiques et des reproches qu'on lui a adressés, M. Forrer me permettra de lui répondre qu'il s'est mépris sur mes intentions et qu'au contraire j'ai voulu réaliser ce que je considère comme un progrès national, c'est à dire l'introduction du droit de la Confédération dans les affaires de chemins de fer. Je désire que ce vote que nous allons émettre puisse passer sans amasser les objections tirées de la procédure et des questions de droit qu'on pourrait à juste titre formuler contre les propositions du conseil fédéral. Il n'y a aucune arrière-pensée dans ma proposition, elle est nette, franche, loyale et place la question sur son véritable terrain.

Je l'ai rédigée de la manière suivante:

Art. 1er. Le contrat passé le 5 mars 1891 entre le conseil fédéral et un consortium d'instituts financiers suisses et allemends, relativement à l'achat de 50,000 actions du chemin de fer Central suisse, est ratifié, sous réserve d'acceptation de la loi fédérale, présentée en même temps, portant modification de l'article 640 du code fédéral des obligations.

Art. 2. Pas de changement.

Häberlin: Ich bin weit entfernt, Herrn Ador vorwerfen zu wollen, er habe dem Rath eine Falle gestellt. Aber etwas anderes behaupte ich, nämlich man habe sich in unnöthiger und reglementswidriger Weise auf eine materielle Debatte über einen Antrag, den man noch nicht einmal genau kennt, eingelassen bevor die Eintretensfrage erledigt ist. Es war jedermann einig, dass die Eintretensfrage über beide Vorlagen des Bundesraths gleichzeitig diskutirt werden solle, indem man zugab, dass der Aktienerwerb nur einen Sinn habe, wenn eine Abänderung des Stimmrechts damit parallel gehe. Wie dieses Stimmrecht abzuändern sei, darüber kann man ja verschiedener Meinung sei, aber das kommt erst in Frage, wenn die Eintretensfrage bejaht ist. Herr Ador hat auch ausdrücklich gesagt, er werde sich erst, wenn das Eintreten bejaht sei, einen Antrag einzubringen erlauben. Ob also zwischen dem Antrag der Kommission und demjenigen, den Herr Ador bringen wird, wenn das Eintreten bejaht wird, ein Unterschied bestehe oder nicht — ich finde allerdings einen enormen Unterschied — das haben wir vorläufig noch gar nicht zu diskutiren. Zuerst muss die Eintretensfrage erledigt sein.

Welti: Ich wollte in erster Linie die gleiche Bemerkung machen, wie Herr Häberlin, nur ist Herr Ador einigermassen zu entschuldigen, da die Reglementswidrigkeit leider schon seit Anfang der Debatte herrschte. Man hat über alle möglichen Details diskutirt bevor das Eintreten beschlossen war. Nachdem nun aber die Idee des Herrn Ador einmal ausgesprochen worden, erlaube ich mir, die Sachlage mit zwei Worten zu kennzeichnen.

Wenn wir das Obligationenrecht nicht abändern, so kommen wir beim Ankauf von 50,000 Centralbahnaktien in die lächerliche Lage, in der Generalversammlung der Centralbahn 30 Stimmen zu haben. Es braucht also derjenige, der uns überstimmen will, nur 31 Aktien unter 31 Mann zu vertheilen. Der Bundesrath möchte nun dem dadurch abhelfen, dass er sagt, eine Beschränkung des Stimmrechts finde auf die im Besitze des Bundes befindlichen Aktien keine Anwendung. Bei diesem System kann es eintreten, dass wir mit der Minderheit der Aktien doch die Mehrheit der Stimmen haben. Nehmen Sie den Antrag des Herrn Ador an, so wird sich die Sache so machen, dass der Bund über 50,000 Stimmen, d. h. die Hälfte, verfügt. Sind nun die andern 50,000, alle einzeln, auch vertreten und stimmen gegen den Bund, dann stehen die Stimmen ein und Herr Präsident Schuster entscheidet über die Sache. Dieser Fall ist nun aber nicht anzunehmen, sondern es ist positiv sicher, dass wir mit 50,000 Aktien auch nach Antrag Ador die Mehrheit besitzen werden. Dagegen können wir nach Antrag Ador die Mehrheit der Stimmen bei einer Minderheit der Aktien nicht besitzen, während wir nach dem Antrage des Bundesraths auch selbst bei einer Minderheit der Aktien über die Stimmenmehrheit verfügen werden. Das ist die Differenz der beiden

Systeme, über die Sie zu entscheiden haben werden. Vorerst aber sollte nach meiner Ansicht vom Antrag des Herrn Ador vollständig abgesehen und über die Eintretensfrage entschieden werden.

Die Diskussion wird geschlossen und es folgt nun die

Abstimmung.

Zunächst wird der Rückweisungsantrag des Hrn. *Scheuchzer* mit grosser Mehrheit abgelehnt.

Die *Eintretensfrage* betreffend, wird auf Vorschlag des Präsidiums, da die Frage, in welchem Sinne auf den zweiten Entwurf (Gesetzesentwurf) einzutreten sei, ob im Sinne des ursprünglichen Antrages der Kommission oder aber im Sinne des Antrages Ador, wesentlich von der Fassung abhänge, welche dem Art. 1 des ersten Entwurfes (Beschlussesentwurf) gegeben würde, beschlossen, vorerst nur die Frage des Eintretens auf den *ersten* Entwurf zur Abstimmung zu bringen und diesen selbst zu bereinigen

Sodann wird zur Abstimmung darüber geschritten, ob auf den ersten Entwurf (Beschlussesentwurf betreffend die Genehmigung des Kaufes der Centralbahnaktien) überhaupt eingetreten werden solle (Antrag der Kommission), oder nicht (Antrag Schobinger).

Diese Abstimmung findet unter Namensaufruf statt, und zwar stimmen für Eintreten, mit *Ja*, die Herren:

Aeby, Ador, Bähler, Baldinger, Bangerter, Baud, Berger, Berlinger, Bernasconi, Bezzola, Blumer-Egloff, Brenner, Brosi, Brunner, Bühler-Honegger (Zürich), Bühler (Bern), Bühlmann, Burkhalter, Bürkli, Buser, Campiche, Cavat, Colomb, Comtesse, Cuenat, Curti, Déglon, Dufour, Eckenstein-Schröter, Erismann, Favon, Fonjallaz, Forrer, Gaillard, Gallati, Geilinger, Gisi, Gobat, Good, Grieb, Grosjean, Häberlin, Häni, Hochstrasser, Jeanhenry, Jenni, Jolissaint, Joost, Keel, Keller, Künzli, Kurz, Locher, Lüthy, Marti, Martin, Merkle, Moser, Müller (Ed., Bern), Müller (Adolf, Sumiswald), Paschoud, Pernoux, Pestalozzi, Python, Richard, Rosenmund, Roth, Ruffy, Schäppi, Scherrer-Füllemann, Schindler, Schubiger, Stämpfli, Staub, Steiger (St. Gallen), Steiger (Bern), Stock, Stockmar, Stoppani, Suter, Thélin, Ursprung, Vigier, Vogelsanger, Vogler, Vonmatt (Luzern), Zimmermann, Zuberbühler, Zurbuchen, Zürcher, Zyro. (91).

Für Nichteintreten dagegen, mit *Nein*, die Herren:

Abegg, Beck-Leu, Bonzanigo, Bühler (Graubünden), de Chastonay, Dähler, Decurtins, Erni, Eschmann, Fehr, Grand, Grieshaber, Hediger, Holdener, Joos, Koch, Kuntschen, Lutz-Müller, Ming, Polar, Risch, Roten, Scheuchzer, Schmid (Graubünden), Schmid (Uri), Schobinger, Schwander, Sonderegger, Speiser, Steinemann, Stössel, Sturzenegger, Théraulaz, Volonterio, von Matt (Nidwalden), Weissenbach, de Werra, Wuilleret, Zemp (39).

Abwesend waren die Herren:

Bachmann, Benziger, Chausson-Loup, Choquard, Cramer-Frey, Gatti, Hammer, Hilty, Kinkelin, Rebmann, Tissot, Tobler, Viquerat (13).

Der Stimmabgabe enthalten sich die Herren Riniker und Zschokke.

Zusammenstellung.

Ja	91
Nein	39
Präsidium	1
Abwesende	13
Enthaltende	2
	146

Detailberathung.

Art. 1.

M. **Ador:** Je n'ai pas à revenir sur ma proposition; elle est la conséquence des développements que j'ai donnés tout à l'heure.

Forrer: Hier wird es nun angezeigt sein, definitiv zum Antrag Ador Stellung zu nehmen; ich beantrage also, Sie möchten den Artikel 1 nebst diesem Antrage an die Kommission zurückweisen, mit dem Auftrage, Morgen oder am Montag Bericht zu erstatten, eventuell, wenn die Rückweisung verworfen würde, so möchte ich an dem Wortlaute des Kommissionsvorschlages festhalten.

Es scheint, dass Herr Ador nach den Erläuterungen, welche er in seinem zweiten Votum gegeben hat, nur diejenigen Transportgesellschaften in's Auge fassen will, in denen die Eidgenossenschaft oder Kantone vertreten sind, und also nicht alle Transportgesellschaften. Wenn ich ihn so richtig verstanden habe, so geht er mit seinem Antrage viel zu weit, und dann deckt sich derselbe eben mit dem, was er wirklich will, nicht.

Bezzola: Es scheint mir ganz überflüssig zu sein, sich schon jetzt darüber auszusprechen, ob die zweite Vorlage die Abänderung des Rechnungsgesetzes oder des Art. 640 des Obligationenrechts betreffen solle. Finden wir später, es sei nöthig, den Art. 640 des Obligationenrechts zu revidiren, so wird hier in Art. 1 eben gesagt werden müssen: « Gesetz betreffend die Abänderung des Art. 640 des Obligationenrechts. » Findet aber die Mehrheit, es genüge, das Rechnungsgesetz abzuändern, so werden wir die Fassung des Art. 1 so belassen, wie sie vorliegt. Nehmen wir also den Art. 1 vorläufig an und bringen wir ihn dann später, wenn wir über die zweite Vorlage entschieden haben, mit derselben redaktionell in Einklang.

Häberlin: Man kann allerdings so vorgehen, wie Herr Bezzola proponirt. Aber ich glaube nicht, dass wir damit etwas gewinnen; denn die Frage muss ja doch einmal materiell entschieden werden,

ob wir das Rechnungsgesetz oder den Art. 640 des Obligationenrechts abändern wollen. Ich beantrage darum, die Sache zur Prüfung und Berichterstattung an die Kommission zurückzuweisen. Die Erledigung des Traktandums wird dadurch zwar um einige Tage hinausgeschoben, was aber nicht von Nachtheil ist, sondern eher zur Aufklärung dienen kann.

Der Antrag auf Rückweisung wird nicht bekämpft und ist somit zum Beschluss erhoben.

Art. 2.

Bürkli: Ich kann mich nicht damit einverstanden erklären, dass der Art. 2 des bundesräthlichen Antrags so ohne weiteres dahinfallen soll. Der gänzliche Rückkauf der Centralbahn gefällt mir nämlich viel besser, als der zufällige Rückkauf einer beliebigen Anzahl Aktien. Ich hätte allerdings erwartet, dass der h. Bundesrath selbst noch ein Wort für den Art. 2 seines Entwurfs einlegen würde. Ein massgebender Einwand dagegen war eigentlich nur der, dass der Ankauf von 50,000 Aktien eher angenommen werde, als ein grundsätzlicher Entscheid. Ich möchte das bezweifeln und beantrage deshalb, ohne eine lange Rede zu halten, den Art. 2 des bundesräthlichen Entwurfs anzunehmen.

Häberlin: Ich bin sachlich zu einem grossen Theil mit Herrn Bürkli einverstanden, nur halte ich dafür, es werde diese Frage richtiger am Schluss berathen, wenn es sich um den Antrag der Kommission handelt, es sei auf die vom Bundesrathe verlangte Ermächtigung zum Ankauf des gesammten Centralbahnunternehmens zur Zeit nicht einzutreten.

Bürkli: Ich kann mich schon einverstanden erklären, dass diese Frage erst am Schlusse berathen wird, obschon ich glaube, es wäre dies richtiger jetzt geschehen. Ich habe den Antrag auf Annahme des Art. 2 des bundesräthlichen Entwurfs auch deshalb hier gestellt, damit dann nicht am Schlusse gesagt werden kann, es hätte ein solcher Antrag früher, bei Anlass der Behandlung des Bundesbeschlusses, gestellt werden sollen.

Künzli, Präsident der Kommission: Ich beantrage, die weitere Berathung zu verschieben. Die Kommission wird sich am Montag besammeln und Ihnen über den Antrag Ador dann Bericht erstatten, worauf Sie die Berathung der Vorlage fortsetzen können. Heute auf den Art. 2 einzutreten, während der Art. 1 noch unerledigt ist, geht nach meinem Dafürhalten nicht an.

Der Antrag auf Verschiebung der weitern Diskussion auf eine spätere Sitzung wird stillschweigend angenommen.

Für die Redaktion verantwortlich: *Rud. Schwarz.* — Druck und Expedition von *Jent & Reinert* in *Bern.*

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Ankauf von Aktien der Schweizerischen Zentralbahn. BB vom 25. Juni 1891 (verworfen)

Achat d'actions du chemin de fer Central suisse. AF du 25 juin 1891 (rejeté)

In Dans In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr Année Anno	1891
Band Volume Volume	I
Session Session Sessione	Sommersession Session d'été Sessione estiva
Rat Conseil Consiglio	Nationalrat Conseil national Consiglio nazionale
Sitzung Séance Seduta	03
Geschäftsnummer Numéro d'objet Numero dell'oggetto	1891_001
Datum Date Data	05.06.1891 - 15:30
Seite Page Pagina	47-62
Ref. No	20 026 449

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Bern, Montag, 8. Juni I. Jahrgang 1891 Ire année Berne, lundi, 8 juin

Amtliches stenographisches Bülletin der schweizerischen Bundesversammlung

BULLETIN STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL DE L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

№ 5

Abonnemente: Jährlich Fr. 1. 50 für die Schweiz, Fr. 3. 50 für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonnirt werden.
Abonnements: Un an: Suisse 1 fr. 50, Union postale 3 fr. 50. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Nationalrath.

Sitzung vom 8. Juni 1891, Nachmittags 3 Uhr.

Vorsitzender: Präsident *Lachenal.*

Tagesordnung:

Motion Brenner und Mitunterzeichner betr. Tessiner-Amnestie.

Vor der auf heute angesetzten Abstimmung wird dem Rathe Mittheilung gemacht von Eingaben der liberalkonservativen Tessiner-Vereine in London, Marseille, Mailand und Turin, in welchen die eidgenössischen Räthe ersucht werden, die Amnestie nicht zu bewilligen, sondern der Gerechtigkeit ihren Lauf zu lassen.

Die *Abstimmung* selbst erfolgt auf Antrag Comtesse, der genügende Unterstützung findet, unter Namensaufruf, und zwar stimmen für die Erheblichkeitserklärung der Motion, mit *Ja*, die Herren:

Bähler, Bangerter, Baud, Berger, Berlinger, Bernasconi, Bezzola, Blumer-Egloff, Brenner, Brosi, Brunner, Bühler (Bern), Bühlmann, Burkhalter, Buser, Campiche, Cavat, Colomb, Comtesse, Cuenat, Curti, Déglon, Eckenstein-Schröter, Favon, Fehr, Fonjallaz, Forrer, Gallati, Geilinger, Gisi, Gobat, Grieb, Grieshaber, Häni, Hilty, Jeanhenry, Jenni, Jolissaint, Joos, Joost, Künzli, Kurz, Lüthy, Marti, Müller (Ed., Bern), Müller (Adolf, Sumiswald), Paschoud, Pernoux, Riniker, Rosenmund, Roth, Ruffy, Sonderegger, Stämpfli, Stock, Stockmar, Stoppani, Stössel, Suter, Thélin, Tissot, Vigier, Vonmatt (Luzern), Zimmermann, Zschokke, Zuberbühler, Zurbuchen, Zürcher, Zyro. (69 Mitglieder.)

Gegen die Erheblichkeitserklärung, mit *Nein*, stimmen:

Abegg, Aeby, Ador, Bachmann, Baldinger, Beck-Leu, Bonzanigo, Bürkli, de Chastonay, Dähler, Decurtins, Dufour, Erismann, Erni, Eschmann, Gaillard, Good, Grand, Häberlin, Hediger, Hochstrasser, Holdener, Keel, Keller, Koch, Kuntschen, Locher, Lutz-Müller, Merkle, Ming, Moser, Pestalozzi, Polar, Python, Richard, Risch, Roten, Schäppi, Scheuchzer, Schindler, Schmid (Graubünden), Schmid (Uri), Schubiger, Schwander, Speiser, Staub, Steiger (St. Gallen), Steiger (Bern), Steinemann, Sturzenegger, Théraulaz, Tobler, Ursprung, Vogelsanger, Volonterio, von Matt (Nidwalden), Weissenbach, Wuilleret. (58 Mitglieder.)

Abwesend sind:

Benziger, Bühler-Honegger (Zürich), Bühler (Graubünden), Chausson-Loup, Choquard, Cramer-Frey, Gatti, Grosjean, Hammer, Kinkelin, Martin, Rebmann, Scherrer-Füllemann, Schobinger. Viquerat, Vogler, de Werra, Zemp. (18 Mitglieder.)

Zusammenstellung:

69	Ja
58	Nein
1	Präsident
18	Abwesend
1	momentan Abwesender (Bühler, Bünden)
147	= Anzahl der Mitglieder.

NB. Herr Grosjean erklärt schriftlich, dass er, wenn anwesend, für die Erheblichkeit gestimmt haben würde.

Die Motion geht nun an den Bundesrath.

Ankauf von Aktien der schweizerischen Centralbahn.

Fortsetzung der Berathung.

Seitens der Kommission liegt der neue Antrag vor, es sei der Antrag Ador zwar nicht, wie er gestellt worden sei, anzunehmen, wohl aber der Kommissionalantrag betr. die Abänderung des Gesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen so zu modifiziren, dass er lauten würde wie folgt:

Bundesgesetz

betreffend

die Abänderung des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 21. März 1891,

beschliesst:

Art. 1. Der Art. 6 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften vom 21. Dezember 1883 erhält folgende Fassung:

Die in Art. 640, Absatz 2, des Obligationenrechtes in Bezug auf das Stimmrecht der Aktionäre enthaltenen Beschränkungen und Vorbehalte finden auf Eisenbahngesellschaften, bei denen der Bund oder Kantone betheiligt sind, keine Anwendung.

Ebenso bleiben die Rechte, welche dem Bund und den Kantonen in Betreff der Verwaltung gegenüber einzelnen Eisenbahngesellschaften zur Zeit zustehen, gewahrt, und es haben auch in Zukunft die Bundesbehörden die Befugniss, derartige Verhältnisse durch die Konzessionen oder bei der Prüfung der Statuten oder der Verträge zu ordnen oder zu genehmigen.

Art. 2. Durch diese Gesetzesabänderungen (Art. 1) werden auch die Beschränkungen des Aktienstimmrechtes betroffen, welche in den zur Zeit in Kraft bestehenden Statuten der Eisenbahngesellschaften vorgesehen sind.

Art. 3. Der Bundesrath wird beauftragt, gemäss den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Weiterer Antrag.

Auf die vom Bundesrathe verlangte Ermächtigung zum Ankauf des gesammten Centralbahnunternehmens wird zur Zeit nicht eingetreten.

Diskussion.

Bezzola: Die Kommission hat soeben eine Sitzung gehalten und mich beauftragt, ihre Beschlüsse Ihnen mitzutheilen und zu befürworten. Wenn mein Votum nun nicht ganz geordnet herauskommt, so mögen Sie das mit der kurzen Zeit entschuldigen, die mir zur Vorbereitung zu Gebot stand.

Es liegen Ihnen in Bezug auf den Bundesbeschluss betreffend Abänderung des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften zunächst die gedruckten Anträge der Kommission vor [1]). Zu denselben hat Herr Ador einen Antrag eingebracht, der darauf abzielt, den Art. 640 O.-R. aufzuheben und durch den nachfolgenden Artikel zu ersetzen: « Die Aktionäre üben ihr Stimmrecht in den Generalversammlungen nach Verhältniss der Zahl der in ihrem Besitze befindlichen Aktien aus. Jeder Aktionär, auch wenn er nur *eine* Aktie besitzt, hat eine Stimme. Den *Gesellschaften, mit Ausnahme der Transportgesellschaften*, steht frei, durch ihre Statuten das Stimmrecht der Besitzer mehrerer Aktien zu beschränken. »

Die Kommission empfiehlt Ihnen, diesen Antrag nicht anzunehmen; sie glaubt allerdings, dass es an der Zeit sei, das Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen abzuändern, dass es aber zu weit gegangen wäre, wenn wir bei dieser Gelegenheit im Allgemeinen das Obligationenrecht abändern wollten. Dagegen schlägt Ihnen die Kommission vor, einigermassen der Ansicht des Herrn Ador entgegenzukommen, insofern, als sie beantragt, den 2. Absatz ihres ursprünglichen, gedruckten Vorschlages in folgender Weise abzuändern: « Die in Art. 640 O.-R., Abs. 2 in Bezug auf das Stimmrecht der Aktionäre enthaltenen Beschränkungen und Vorbehalte, finden auf Eisenbahngesellschaften, bei denen der Bund oder die Kantone als Aktionäre betheiligt sind, keine Anwendung. »

Es sind in der Diskussion dem ursprünglichen Vorschlage der Kommission namentlich von den HH. Dr. Speiser, Schmid und Richard verschiedene Bedenken entgegengehalten worden, die sich alle darauf stützten, dass man vom Standpunkt der Jurisprudenz, des juristischen Formalismus, wenn man so sagen darf, in einen Gesetzesentwurf nicht eintreten könne, welcher dem Staate grössere Rechte gebe, als den Privaten. Auf diesen Einwand habe ich schon vorweg in meinem ersten Votum [2]) geantwortet; ich will das, was ich dort gesagt habe, nicht wiederholen, sondern hier jenen Herren nur noch bemerken, dass selbst die juristische Systematik ihre Bedenken hat. Man kann systematisch sein, systematischer und am aller systematischsten. Vergessen Sie nicht, dass wenn wir in unserm Staate immer nach den Formen des systematischsten Juristenrechts verfahren wären, wir heute schwerlich dazu kämen, ein Gesetz über den Rückkauf der Eisenbahnen zu berathen, denn wir hätten dann weder Eisenbahnen, noch Telegraphen, noch Telephon u. s. w., wir würden uns im Zustande des Alterthums befinden. Denn das, was der moderne Staat geschaffen und die moderne Staatsentwicklung gefördert hat, ist eben das, dass man im Interesse des öffentlichen Wohles Privatrechte beschränkt hat. Das hat uns aus den Hörigkeitsverhältnissen, aus den Majorats- und Präsentationsrechten herausgebracht. Und ist nicht unsere moderne Gesetzgebung zum grossen Theil nichts anderes, als ein tiefeinschneidender Eingriff in das Privatrecht?

Das Expropriationsgesetz, das den Privaten zwingt, im Interesse des öffentlichen Wohles zu dem von einer Expropriationskommission festzustellenden Preise sein Eigenthum abzutreten; das Gesetz über die Haftpflicht, die Fabrikgesetzgebung, die nicht nur dem Fabrikanten verbietet, länger als eine gewisse Zeit arbeiten zu lassen, sondern auch den Arbeiter zwingt, nicht über diese Zeit hinaus zu arbeiten — sind das nicht viel einschneidendere Eingriffe in das Privatrecht als derjenige, der Ihnen heute vorge-

[1]) S. dieselben auf S. 2 und 3 hievor.

[2]) Vgl. S. 9 hievor.

schlagen wird? Man kann auf diesem Wege jetzt nicht plötzlich stillhalten und erklären: «Jetzt dürfen wir nicht weiter gehen, namentlich nicht in Bezug auf das Eisenbahnrecht, wo wir doch das heute Vorgeschlagene bereits schon sanktionirt haben. Und zwar — wie ich gegenüber Herrn Richard bemerke — sanktionirt nicht durch Verträge, wie er in seinem Votum ausführte, sondern auch durch Bundesbeschluss. Denn wie Sie aus S. 21 der Botschaft des Bundesrathes vom 21. März 1891 ersehen können, wurde der Art. 15 der Statuten der fusionirten Jura-Simplongesellschaft durch Bundesbeschluss abgeändert. In jenem Artikel war festgesetzt, dass die Kantone von der Beschränkung auf einen Fünftheil der an der Generalversammlung vertretenen Stimmen ausgeschlossen sein sollen. Dieser Artikel ist nicht genehmigt, sondern durch einen neuen ersetzt worden, welcher von jener Beschränkung auch den Bund ausnahm. Das war also ein gesetzgeberischer Akt und nicht eine privatrechtliche Uebereinkunft. Wir stehen also mit unserem Antrage auf dem Boden des guten schweizerischen Rechtes, welches einen Ausdruck im Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen und im Bundesbeschluss betreffend die Genehmigung der Statuten der Jura-Simplonbahn gefunden hat. Hier giebt es nur *eine* Alternative: Entweder: Sie haben das Vertrauen, dass der Bund, indem er 50,000 Aktien kauft, dies im Interesse des öffentlichen Wohles thut, um die volkswirthschaftlichen und Verkehrs-Interessen des Landes zu wahren und zu fördern — dann müssen Sie für den Ankauf stimmen, aber auch dem Bunde das Recht geben, die durch den Ankauf der Aktien erworbene Macht wirklich auszuüben; denn lediglich ein fiskalischer Akt ist der Ankauf nicht, eine Spekulation wollen wir nicht machen. Oder aber: Sie haben jenes Vertrauen nicht und dann stimmen Sie überhaupt gegen den Ankauf der Aktien.

Dann noch eine Bemerkung. Man hat eingewendet, warum denn nicht die ganze Centralbahn angekauft werde, da dieser Weg doch am schnellsten zum vorgesteckten Ziele führe. Ich betone hier ausdrücklich, dass wir das nur aus Opportunitätsrücksichten nicht gethan haben. Die Kommission hat sich einstimmig auf den Aktienankauf beschränkt, weil ihr von konservativer Seite und aus der französischen Schweiz erklärt worden ist, dass man darauf vorläufig nicht eintreten könne und dass man lieber nichts hätte. Hätten wir auf dem Ankauf beharrt, so würden wir gar nichts erhalten. Also beschränkten wir uns auf das Mögliche, um wenigstens etwas zu erreichen.

Wir glauben nun also, wie gesagt, dass man zu weit geht, wenn man nach Antrag Ador Art. 640 O. R. einfach streicht; jener Artikel ist damals mit vollem Bewusstsein und mit Absicht aufgestellt worden; man wollte damit den kleinen Aktionär gegenüber dem grossen schützen. Ihn heute aufzuheben, dafür liegen keine Gründe vor; es genügt, wenn wir die von Ihnen statuirte Beschränkung, soweit als zur Erreichung des gegenwärtigen Zweckes nothwendig ist, abändern. Um nun aber den Anschein zu vermeiden, dass man dabei zu einseitig vorgehe, und um einigermassen den Herren, die in dieser Beziehung Bedenken hegen, entgegen zu kommen, sind wir damit einverstanden, dass man überhaupt in Fällen, aber nur in diesen, wo bei Eisenbahngesellschaften der Bund oder Kantone Inhaber von Aktien sind, die Beschränkung des Stimmrechtes allgemein fallen lasse.

Es wird diese Bestimmung, worauf ich aufmerksam machen muss, die Folge haben, dass auch bei denjenigen Eisenbahngesellschaften, bei welchen die Kantone wenig Aktien besitzen, wie z. B. bei der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen, die Beschränkung des Stimmrechtes beseitigt ist. Es ist in der Kommission hierauf aufmerksam gemacht und behauptet worden, man gehe damit über unser Bedürfniss hinaus. Es ist jedoch darauf erwidert worden, dass das kein Unglück und von keinen weittragenden Folgen sei. Die Nordostbahn hat die Stimmenbeschränkung in ihren Statuten schon fallen lassen, und bei den Ver. Schweizer-Bahnen ist schliesslich doch die Mehrzahl der Aktien in den Händen weniger Grossaktionäre vereinigt. Man hat daher diese weitere Consequenz mit in den Kauf genommen. Wir beantragen also Eintreten auf den Gesetzesvorschlag auf Grund unserer Anschauung, d. h. im Sinne der Abänderung des Art. 6 des Eisenbahnrechnungsgesetzes und nicht im Sinne des Antrages Ador, welcher eine Revision des Obligationenrechtes will.

M. Stockmar: En 1883, lors du vote de la loi sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer, la mesure que nous proposons n'a pas soulevé d'objections. On aurait pu même introduire à cette époque un principe général dans la loi sans que les compagnies aient songé à protester. Elles étaient alors trop occupées à sauver leurs positions. Aujourd'hui, qu'elles ont profité des faveurs offertes par la loi de 1883, elles ont haussé le ton et disent à l'état: La maison est à moi; c'est à vous d'en sortir.

L'année dernière, vous avez de nouveau affirmé ce même principe à l'occasion de la fusion des chemins de fer bernois avec ceux de la Suisse occidentale. Il y a deux choses dans le 2e alinéa de l'article 640 que nous voulons modifier; d'abord le droit attribué aux sociétés de limiter le nombre des voix des porteurs, ensuite la fixation au 1/5 du maximum des voix dont peut disposer chaque actionnaire.

Les sociétés anonymes privées doivent être absolument libres de limiter le droit de vote comme elles l'entendent; mais il n'en est pas de même des sociétés qui jouissent de monopoles et qui se sont substituées à l'état. Le canton de Berne pour son compte, dans toutes les subventions qu'il a accordées jusqu'ici, a toujours réservé la condition que ses actions ne seraient pas soumises aux restrictions de l'article 640 du code fédéral des obligations et qu'elles jouiraient d'un droit de vote illimité. La limitation prévue dans le second paragraphe de l'art. 640 a des inconvénients dans la pratique; on en a la preuve dans mainte assemblée où des comparses forment des majorités dont on ne sait même pas si elles ne sont pas factices.

Cette disposition votée dans l'intérêt des petits actionnaires a fini par tourner à leur détriment. En tout cas, cette mesure de défiance ne peut pas être opposée à la Confédération et aux cantons. Le canton de Berne, il y a quelques années, alors qu'il possédait 40,000 actions du Jura-Simplon, aurait pu tourner la difficulté sans trop d'embarras; il aurait

pu répartir ses actions entre divers établissements qui dépendent des autorités cantonales. La Confédération ne peut pas employer ce moyen, et le pourrait-elle, qu'elle ne le devrait pas. On ne peut pas admettre que l'intérêt public soit livré aux hasards de la votation. En principe, tout le monde est d'accord, on ne diffère que sur les moyens. La commission vous avait proposé d'abord que la restriction du 2e alinéa de l'article 640 ne devrait pas être applicable aux actions possédées par la Confédération et les cantons. On a élevé une objection qui n'est pas sans valeur. On a dit: Vous créez un privilège en faveur de la Confédération, et il pourrait arriver que, dans un cas donné, sans posséder la majorité des actions, elle pût majoriser les autres actionnaires.

La commission a abandonné cette première proposition pour se rallier, non pas à celle de M. Ador, dont elle a craint l'extension et qui, en tous cas, pour ne citer qu'un exemple, ne serait pas applicable au Gothard, où la restriction des droits des cantons a fait l'objet d'une convention internationale, — mais à un moyen terme, en disant:

« Les restrictions concernant le droit de vote des actionnaires, stipulées à l'art. 640, alinéa 2 du code fédéral des obligations, ne sont pas applicables aux entreprises de chemins de fer dans lesquelles la Confédération et les cantons sont actionnaires. »

Cette proposition attribue les mêmes droits à tous les actionnaires, quels qu'ils soient, dans les compagnies où la Confédération et les cantons sont actionnaires, et elle fournit à la Confédération les armes dont elle a besoin.

La commission est unanime à vous en recommander l'adoption.

M. Python: L'honorable rapporteur français a déclaré que la commission était unanime. Elle a été unanime à préférer la nouvelle rédaction à l'ancienne, mais j'ai soutenu au sein de la commission la proposition de M. Ador. Voici les motifs pour lesquels je préfère cette proposition: L'article 640 du code fédéral des obligations pose en principe que les actionnaires excercent le droit de vote dans les assemblées générales, proportionnellement au nombre d'actions qu'ils possèdent; tout actionnaire a le droit de voter, même s'il ne possède qu'une seule action. Le code fédéral des obligations a voulu assurer par là à chaque porteur d'actions le droit de vote qui n'existait pas auparavant, car alors pour avoir ce droit il fallait posséder un certain nombre d'actions, stipulé dans la législation.

La règle dans cette matière, c'est que l'on vote proportionnellement au nombre d'actions que l'on possède, et ceci est conforme au principe; les personnes disparaissent, ce qui constitue une société, c'est l'apport d'argent, le nombre d'actions que l'on possède.

Voilà le principe dans cette matière; le code fédéral des obligations a posé à la règle générale du droit de vote commun une restriction, il a accordé aux sociétés la faculté de limiter le nombre de suffrages dont peut disposer un seul actionnaire et a posé comme principe qu'un seul actionnaire ne peut en aucun cas réunir entre ses mains plus du cinquième du nombre total de voix.

Voilà le droit sous l'empire duquel nous vivons aujourd'hui: la commission, dans son premier rapport, avait proposé d'introduire une exception à l'article 640 du code fédéral des obligations en faveur de la Confédération et des cantons; ceux-ci devaient avoir le droit de voter pour chacune de leurs actions; ni les statuts de la société, ni la défense du code fédéral des obligations ne devaient leur être applicables. Au sein de cette assemblée déjà, cette disposition d'exception a rencontré des contradicteurs et a provoqué des répugnances, parce qu'elle ne mettait pas tous les actionnaires d'une même société sur le même pied; la Confédération possédait un droit que les autres actionnaires n'avaient pas.

On a compris que cette disposition était de nature à froisser le sentiment égalitaire, et aujourd'hui la commission vous fait une proposition beaucoup plus avantageuse en ce sens que désormais tout actionnaire d'une société posséderait les mêmes droits. Il est vrai que l'on déroge au code fédéral des obligations en ce qui concerne les compagnies de chemins de fer, mais au moins cette dérogation s'applique à tous les actionnaires de ces sociétés. C'est donc un progrès, mais cependant j'estime que l'on pourrait faire un pas de plus et adopter la proposition de M. Ador qui me paraît plus logique et qui écarterait l'objection que l'on fait à bon droit au projet de loi qui vous est soumis auquel on reproche son caractère de circonstance.

En effet, Messieurs, le jour où l'assemblée législative entrera dans cette voie en élaborant une loi de circonstance, ce fait constituera un danger et un précédent fâcheux.

Que veut M. Ador? Il veut aller plus loin en établissant le principe de la non-limitation du droit de vote, non seulement en faveur des sociétés des chemins de fer où la Confédération et les cantons sont actionnaires, mais en faveur de toutes les sociétés de transport en raison du caractère d'utilité publique qui distingue ces sociétés et de leur influence sur la prospérité du pays.

Je crois que nous pouvons aller jusque là et que les motifs que l'on a invoqués peuvent l'être en faveur de toutes les sociétés de transport en raison de leur importance capitale à l'égard de la prospérité de toute la contrée. Cette proposition a cependant soulevé des objections. L'honorable M. Forrer nous a dit dans la séance précédente: Vous allez bien loin, et en touchant au code fédéral des obligations, avez-vous calculé la portée de la proposition que vous faites?

Dans un cas comme dans l'autre, Messieurs, il faut toucher au code des obligations et reviser l'article 640; quant à la proposition de M. Ador, elle n'est pas si extraordinaire et n'a pas une portée si étendue. En Allemagne, le code fédéral de commerce ne prévoit pas de limitation comme le nôtre; il laisse à cet égard une entière liberté; les sociétés peuvent, il est vrai, introduire la limitation du nombre de suffrages dans leurs statuts, mais la loi n'intervient pas. Il en est de même en France. Il est vrai que nous allons plus loin puisque nous défendons d'établir cette limitation, mais nous ne le défendons qu'à une catégorie de sociétés: les sociétés de transport. Je crois qu'en raison du caractère d'utilité que revêtent ces sociétés nous pouvons aller jusque là. La proposition de la commission offre quelques inconvénients: il suffirait en effet que la Confédé-

ration ou les cantons acquièrent une seule action d'une société de chemins de fer pour que les statuts de cette société soient complètement bouleversés. Cette éventualité me répugne; il me semble drôle que l'on accorde à un actionnaire qui ne possède qu'une voix et qui ne pourrait exercer au sein de la société cette influence bienfaisante que l'on se plaît à reconnaître à la Confédération et aux cantons, le droit de bouleverser les statuts de cette société.

C'est pour ces motifs que je donne la préférence à la proposition de M. Ador sur celle de la commission. Je reconnais cependant que la proposition actuelle de la commission tient compte des critiques qui se sont fait jour au sein de l'assemblée, mais je ne verrais aucun inconvénient à aller plus loin et à être plus logique en admettant la proposition de M. Ador.

Forrer: Ich bitte um Entschuldigung, wenn ich nochmals das Wort ergreife, um den Antrag Ador und was damit zusammenhängt, zu bekämpfen und den Antrag zu stellen, dass Sie beim gedruckten Antrag des Bundesrathes, resp. der Kommission verbleiben. Der Bundesrath und die Kommission hatten bis letzten Freitag vorgeschlagen, dass dem Bund und den Kantonen, da wo sie Aktien einer Eisenbahngesellschaft besitzen, ein gewisses Vorrecht eingeräumt werde, nach welchem der Bund und die betreffenden Kantone mit jeder ihrer Aktien eine Stimme abgeben können, auch wenn im Uebrigen das Stimmrecht für solche, die mehrere Aktien besitzen, auf die Weise beschränkt sei, wie es im Obligationenrecht theilweise vorgesehen, theilweise vorgeschrieben ist. Dieser Vorschlag hat seine guten Gründe für sich. Es sind Ihnen dieselben von Herrn Bezzola letzten Donnerstag, als er darüber im Namen der Kommission referirte, sehr richtig und zutreffend vorgetragen worden. Erlauben Sie mir, dass ich in zwei Sätzen resumire. Der Bund und meinetwegen auch die Kantone können dieses Privilegium wegen der besondern Stellung der Eidgenossenschaft im Gegensatz zu andern Aktiengesellschaften beanspruchen. Die Eisenbahngesellschaften haben vom Staate — heisse er nun Bund oder Kantone — eine grosse Anzahl von Privilegien erhalten; denken Sie nur an das Expropriationsrecht, das Recht der Durchschneidung von Wegen und öffentlichen Strassen. Die Eisenbahngesellschaften müssen jeden Augenblick im Interesse ihrer Existenz und ihres Betriebes an die öffentliche Gewalt appelliren, es geht gar nicht anders. Dieser Verhältnisse halber rechtfertigt es sich auch, dass der Bund und die Kantone da, wo sie Aktionäre sein wollen, eine besondere privilegirte Stellung einnehmen, und es wäre durchaus unrichtig, einem Postulat, das dem Bund und den Kantonen eine solche privilegirte Stellung einräumt, das Prinzip der Gleichberechtigung vor dem Gesetze entgegenzuhalten. Der Staat kann es sich nicht gefallen lassen, dass man ihm, wo er im öffentlichen Interesse ein Privileg beansprucht, die Verletzung des Prinzips der Gleichheit entgegenhält. Dies das eine Motiv. Das andere liegt darin, dass eine öffentlichrechtliche Korporation, welche viele Aktien besitzt, absolut nicht in der gleich günstigen Stellung ist, wie ein Privatmann, der trotz der Beschränkung des Stimmrechts mit der ganzen Wucht seines Besitzes bei der Abstimmung auftreten kann. Der Privataktionär kann unmittelbar vor der Generalversammlung noch seine Aktien cediren und sie sich nach der Versammlung wieder zurückcediren lassen. Es ist das — wenigstens im strafrechtlichen Sinne des Wortes — kein Betrug und es wird das auch vom Publikum so wenig als Betrug betrachtet, dass es ganz regelmässig betrieben wird. Eine öffentlichrechtliche Korporation befindet sich nicht in dieser Stellung. Insbesondere ist dem Bund das Mittel benommen, solche Künsteleien anzuwenden. Wir kaufen mittelst Bundesbeschluss eine Anzahl von Aktien, man kennt ganz genau unsere Aktien, man kennt genau die Anzahl, die wir von denselben besitzen, denn ohne Bundesbeschluss dürfen wir keine weitern Aktien kaufen. Das haben wir wenigstens mit Bezug auf die Centralbahn so vorgesehen. Ich müsste mich sehr täuschen, wenn nicht in den Statuten der Centralbahngesellschaft vorgesehen wäre, dass nur der Eigenthümer der Aktie stimmen darf und dass er sich nur durch einen andern Aktionär vertreten lassen darf. Daraus ergibt sich, dass in der That der Bund, wenn er gemäss seiner Würde und seines Machtbewusstseins auftreten will, mit seinem ganzen grossen Aktienbesitz nur einen oder wenige Vertreter entsenden kann. Es kann also der Bund die Kniffe, die ein Privatmann mit oder ohne Moral anwendet und anwenden kann, eben nicht anwenden. Denn der Bund kann nicht heute schnell Aktien cediren an dreissig andere, um sie sich dann nach der Generalversammlung wieder zurückcediren zu lassen; das ist des Bundes unwürdig. Und gerade deswegen, weil der Bund und die Kantone sich in dieser inferioren Stellung befinden, können wir dieses Privilegium beanspruchen. Dies sind die zwei Hauptgründe, warum der Bundesrath und die Kommission ursprünglich jenen Antrag gestellt haben, welchen ich hiemit festhalte.

Nun geht aber die Kommission Herrn Ador entgegen und will überall da, wo der Bund oder ein Kanton mit Aktien an einer Eisenbahngesellschaft betheiligt ist, nicht nur fakultativ, sondern obligatorisch, zwangsweise, jeder Aktie eine Stimme geben, so dass jeder Aktionär mit so vielen Stimmen stimmt, als er Aktien besitzt, im Gegensatz zu dem Rechte, das für andere Aktiengesellschaften gilt.

Ich verkenne ja die Wohlgemeintheit des Antrages nicht, selbst wenn sie nur darin bestünde, die Herren der Gruppe Ador zu sich hinüberzuziehen. Allein ich erlaube mir, Sie darauf aufmerksam zu machen, dass Sie denn doch richtiger thäten, vielleicht einfach zu sagen: bei allen Eisenbahngesellschaften; denn es wird kaum eine Eisenbahngesellschaft geben, bei der nicht irgend ein Kanton, sei es auch nur mit Subventionsaktien, betheiligt wäre.

Ich wenigstens weiss keinen, und diejenigen Gesellschaften, welche ich kenne, haben überall Bundes- oder Kantonalsubventionen erhalten. Und in dieser Hinsicht besitzt der Bund oder besitzen die Kantone ein Stimmrecht, und dann kommt eben die grosse Gefahr, auf die ich schon letzten Freitag aufmerksam zu machen mir erlaubte, jene grosse Gefahr, welche man im Obligationenrecht verhüten wollte: dass ein Grossaktionär in der Generalversammlung mit einer so grossen Zahl von Stimmen erscheint, dass, wenn nach den Aktien gestimmt

wird, sämmtliche übrigen Aktionäre, auch wenn 60, 80 oder 100 solche arme Teufel da sind (Heiterkeit), überstimmt werden. Er braucht mit keinem Worte seine Stimmgebung zu motiviren. Er lässt die Versammlung haudern und diskutiren, und am Schluss steht er allein auf und überstimmt alle andern, obgleich er geschwiegen und diese stundenlang gesprochen haben. Diese Gefahr wird zwar einigermassen reduzirt durch das Eisenbahngesetz und die dem Bunde zustehende Kontrole, aber eben nur einigermassen.

Nun aber noch das Hauptbedenken, das allerdings ein formales ist. Sie vergessen vielleicht, dass alle unsere Gesellschaften solche Gesellschaften sind, welche lediglich Aktien *au porteur* ausgeben. Es ist mir nicht bekannt, dass gegenwärtig von Eisenbahngesellschaften noch Aktien auf den Namen ausgegeben werden. Sie haben dies System abgeschafft und sind zum System der Aktien au porteur übergegangen. Wenn ich mich irre, bitte ich um Berichtigung Seitens Derer, die's besser wissen. Wie stellt sich nun die Sache? Die Aktien sind au porteur ausgestellt; es steht nirgends, wo die Aktien sich befinden. Das erfährt man erst auf eine Generalversammlung hin und nur mit Bezug auf diejenigen, welche an der Versammlung theilnehmen wollen und Karten lösen. Bei der Centralbahn müssen die Karten vom Eigenthümer der Aktien spätestens zwei Tage vor der Versammlung gelöst werden. Nun ist irgend ein Kanton mit vielleicht etwa 2, 5 oder 10 Aktien, die er, obgleich er die übrigen veräussert hat, anstandshalber noch behält, bei einer kleinen Eisenbahngesellschaft vertreten, — solche Verhältnisse haben wir z. B. im Kanton Zürich. Der Kanton findet es nicht für nöthig, sich an der Versammlung repräsentiren zu lassen und löst keine Karte. Nun sind die Aktionäre versammelt, aber keine Spur von einem Regierungsrath, Staatskassier oder Rechnungsrevisor, der den Anschein hätte, als würde er irgend einen Kanton vertreten. Man beginnt zu stimmen; ein Grossaktionär erhält eine Stimmkarte nach Massgabe des reduzirten Stimmrechts und erhebt sich und sagt: ich protestire, dass mein Stimmrecht reduzirt werde, denn bei unserer Eisenbahn ist nach meiner Behauptung der Staat mit 200 Aktien betheiligt. Die Aktien sind Aktien au porteur. Wie wollen Sie im Moment kontroliren, wer weiss genau, ob es wahr sei, dass der Staat mit 100 oder 200 Aktien betheiligt ist? Das weiss kein Mensch. Eine Kontrole ist in jenem Moment unmöglich. Wie wollen Sie also abstimmen lassen? Stellt es sich heraus, dass der Staat betheiligt ist, so erhält jede Aktie eine Stimme, kann es aber nicht nachgewiesen werden, so geht die Abstimmung nach dem Obligationenrecht.

Eine Konfusion in den Generalversammlungen zu schaffen, das wäre die Folge der Annahme des Antrages der Kommission. Gestützt auf das Gesagte bleibe ich dabei, dass dasjenige, was Bundesrath und Kommission von Anfang an gewollt haben, das Richtige ist. Wir beanspruchen, gemäss unserem Plane, die Eisenbahnen zu erwerben, für den Staat, heisse er Bund oder Kantone — das privilegirte Stimmrecht. Es ist das ein Machtspruch, der vom Schweizervolk ohne Zweifel mit ungeheurer Mehrheit sanktionirt würde und den wir vor Jedermann mit ruhigem Gewissen verantworten dürfen. Mit der Annahme des Antrages des Herrn Ador, der von Herrn Bezzola und der Kommission theilweise acceptirt wurde, paralysiren Sie wieder alles, was Sie diesfalls Gutes haben schaffen wollen.

Speiser: Ich muss bekennen, dass mir der Antrag des Herrn Ador und der neue Antrag der Kommission so wenig gefällt, als der ursprüngliche Antrag des Bundesrathes. Es widersprechen alle diese Anträge dem, was ich mir bereits auseinander zu setzen erlaubte, nämlich, dass wenn ein Aktionär, der sich im Besitze der Mehrheit der Aktien befindet, auch über die Mehrheit der Stimmen verfügen kann, damit der Begriff der Gesellschaft aufgelöst wird, da an die Stelle des Kollektivwillens, der Wille eines Einzelnen tritt. Man kann nicht erwidern, bei der Jura-Simplonbahngesellschaft sei es schon lange so. Gewiss, es wurde dort das Prinzip aufgestellt, dass der Kanton Bern für jede Aktie in der Jura-Simplonbahn eine Stimme habe; in Bezug auf die übrigen Aktien ist dies aber nicht der Fall. Heute nun wollen Sie dieses neue Prinzip der Allmacht eines Aktionärs in alle jetzt bestehenden Gesellschaften einführen, und ich wiederhole, dass Sie damit die Gesellschaften auflösen, was Sie nicht können, nachdem Sie die Konzessionen auf 99 Jahre ertheit haben.

Man hat gegen meine Auffassung eigentlich nur zweierlei eingewendet. Letzten Freitag hat man mit einem Vergleich mit politischen Wahlen argumentirt und heute hat man meine Ansicht als eine formalistische bezeichnet. Was den Vergleich mit politischen Wahlen betrifft, indem gesagt wurde, wenn bei solchen Wahlen in einem Wahlkreis von 6000 Bürgern jemand mit 3001 Stimmen gewählt werde, so sei der Wahlkreis auch aufgelöst, da ein Einzelner den Ausschlag gebe, so ist dieser Vergleich ein hinkender, indem man in der Schweiz, soviel ich weiss, zwar wohl Aktien und Aktienstimmen kaufen und verkaufen kann, nicht aber Stimmen für politische Wahlen. Wenn Sie nur eine Sekunde lang die ausserordentlich unangenehme Möglichkeit annehmen, man könne in der Schweiz politische Stimmen kaufen und ferner annehmen, es könne in einem Wahlkreis von 6000 Bürgern, ein Einzelner 3001 Stimmen kaufen, so halte ich allerdings dafür, der Wahlkreis sei aufgelöst, indem dann ein Einzelner z. B. ein Mitglied des Nationalrathes wählen kann. Der Vergleich ist aber wie gesagt, ein hinkender, weil der letztere Fall von vornherein als unmöglich anzusehen ist.

Wenn sodann heute gesagt wurde, meine Ansicht sei eine formalistische, so weiss ich wohl, dass bei allen Gelegenheiten, wenn der Standpunkt des Rechts aufrecht erhalten wird gegenüber dem Versuche, durch die Gesetzgebung dieses materielle Recht zu ändern, immer derjenige, welcher das bestehende Recht vertheidigt, als Formalist bezeichnet wird. Wir wollen uns darüber nicht belehren; wir haben in dieser Beziehung jedenfalls unsere festen Anschauungen. Es ist mir aber bei diesem Vorwurf ein Wort eines berühmten Rechtslehrers, dem man die Autorität nicht wird absprechen können, eingefallen. Herr Prof. Ihering sagte einmal, die Form sei die Zwillingsschwester der Freiheit. Ob nun heute derjenige, der das formelle Recht gegenüber dem sogenannten materiellen Recht aufrecht erhält, für die Freiheit spricht, das mögen Sie entscheiden.

Der Antrag des Herrn Ador und der neue Antrag der Kommission ist insofern milder als der ursprüngliche Antrag des Bundesraths, weil die Mög-

lichkeit, mit der Mehrheit der Aktien sich die Mehrheit der Stimmen zu erwerben, nicht nur dem Grossaktionär Bund, sondern auch jedem andern Grossaktionär zugesprochen wird. Was dies für Konsequenzen für unser Eisenbahnwesen hat, können wir heute ahnen, aber nicht feststellen. Wenn wir aber ein solches neues Prinzip aufstellen wollen, so wäre es nach meinem Dafürhalten doch der Mühe werth gewesen, sich zu erkundigen, wie viele Aktien in den Händen der Kantone und des Bundes sich befinden und was es für eine Bedeutung haben werde, wenn man die Grundsätze des O.-R. über beschränktes Stimmrecht der Aktionäre aufhebe. Ich mache nur auf zwei Konsequenzen aufmerksam. Nach dem Antrag des Herrn Ador würden Sie beispielsweise gegenwärtig die Gotthardbahn einem einzigen Aktionär ausliefern, denn meines Wissens besitzt gegenwärtig ein ausländischer Aktionär mehr als die Hälfte sämmtlicher Gotthardbahnaktien. Aehnlich würden auch alle andern Bahnen einem einzigen Aktionär ausgeliefert, sobald es demselben belieben würde, die Hälfte der Aktien aufzukaufen. Nach dem Antrage der Kommission soll dieses neue Prinzip allerdings nur für diejenigen Bahnen gelten, bei denen der Bund oder ein Kanton mit Aktien betheiligt ist. Mit dem Moment also, wo der Bund oder ein Kanton eine Aktie, oder um nicht zu formell zu sein, will ich sagen 100 Aktien kauft, erobert der Bund oder der betreffende Kanton nicht nur für sich das Stimmrecht für seine sämmtlichen 100 Aktien, sondern auch jeder Aktionär hat nun für jede Aktie eine Stimme, d. h. die Spekulanten werden förmlich eingeladen, die Mehrheit der Aktien in ihren Besitz zu bringen, um die andern Aktionäre majorisiren zu können. Wenn Sie nun darin noch einen Rest von Rechtssicherheit finden, so lade ich Sie ein, für den Antrag der Kommission zu stimmen. Glauben Sie aber, das O.-R. und das Gesetz überhaupt sei dazu da, gewisse feste Grundsätze aufzustellen und zu ordnen, so bitte ich Sie, nicht dafür zu stimmen. Sobald es dem Bund oder einem Kanton belieben würde, eine einzige Aktie einer Eisenbahngesellschaft anzukaufen, so würde damit die ganze statutenmässige Ordnung des Stimmrechts auf den Kopf gestellt, und das nenne ich kein Recht mehr. Die Annahme des Antrages der Kommission hätte auch die Folge, dass sich der Bund wohl hüten müsste, weniger als die Hälfte aller Aktien einer Bahn zu kaufen. Wenn eine Gesellschaft 50,000 Aktien ausgegeben hätte und es würde der Bund nur 10,000 erwerben, so könnten ihn die Grossaktionäre überstimmen, so dass es überhaupt für den Bund besser wäre, gar keine Aktien zu kaufen, damit die Aktionäre nach den Vorschriften des gegenwärtigen Gesetzes ihr Stimmrecht ausüben müssten, das sie allerdings mit Aufwand von ziemlich viel sogenanntem Menschenmaterial umgehen können. Das gleiche gilt für die Kantone. Bisher haben sich dieselben bei Eisenbahnunternehmungen, deren Zustandekommen Mühe machte, gerne etwa mit 100 oder 200 Aktien betheiligt. Das können sie in Zukunft nicht mehr thun; denn sonst liefern sie die betreffende Eisenbahn den Grossaktionären aus. Wollen die Kantone etwas thun, so müssen sie sich entschliessen, die Mehrheit der Aktien zu kaufen, sonst nützt die ganze Sache nichts.

Ich glaube, man könne gegen die von mir dargelegte Wirkung des Antrages des Herrn Ador und desjenigen der Kommission nicht viel einwenden. Wenn Sie also überhaupt etwas thun wollen, so bleibt Ihnen nichts übrig, als den ersten Antrag des Bundesraths anzunehmen. Mir persönlich gefällt derselbe allerdings auch nicht, sondern ich stimme zum Antrage des Herrn Schmid, von dieser Revision des Rechnungsgesetzes Umgang zu nehmen. Ich glaube damit dann nicht das formelle, sondern in der That das materielle Recht zu schützen.

Welti: Ich erkläre auch heute wieder, dass ich nur persönlich spreche; der Bundesrath hat mir keinen Auftrag dazu gegeben; er hält seinen Antrag aufrecht. Von Herrn Speiser sind alle drei Anträge unserer Vorlage bestritten worden, und ich erlaube mir deshalb, der Reihe nach auf diese Anträge einzutreten. Ich kann Herrn Speiser versichern, dass ich mit seinen rechtlichen Ausführungen und logischen Deduktionen vollständig einverstanden bin; sie haben nur den Fehler, dass sie auf einer absolut falschen und von der ganzen Versammlung als falsch anerkannten Grundlage beruhen. Herr Speiser setzt Ihnen auseinander, dass die drei Anträge die Rechtsverhältnisse der Aktiengesellschaft völlig zerstören. Sie wissen alle mit mir, dass diese Rechtsverhältnisse der Aktiengesellschaften schon lange zerstört sind. Es gehört mit zu den demoralisirenden Wirkungen des Aktienvertrages überhaupt, dass das Stimmrecht — ich will den Ausdruck des Herrn Forrer gebrauchen — nicht in betrügerischer, aber in durchaus gesetzwidriger und staatsfeindlicher Weise benutzt wird. Wenn die Voraussetzung richtig wäre, dass das Stimmrecht nach den Statuten ausgeübt wird, dann wäre der Bundesrath absolut nicht in die Lage gekommen, Ihnen den Antrag zu stellen, der Ihnen vorliegt; wenn jeder Aktionär mit den Stimmen stimmen würde, welche er wirklich besitzt, so hätten wir Ihnen nie einen Antrag gestellt, man solle nun trotzdem ein Privilegium für Bundesaktien schaffen, etwa in der Weise, dass man sage, jede Aktie des Bundes hat zwei Stimmen.

Das ist aber wie gesagt nicht der Fall; es besteht in Wirklichkeit die Grundlage des Artikels 640 O. R. nicht mehr, und der Bundesrath hat Ihnen den Antrag gestellt, weil er sich diesem gesetzlosen Zustande gegenüber in einem Nothstand befindet. Denn Herr Speiser weiss so gut als ich, dass bis jetzt noch kein Mittel gefunden worden ist, um den Art. 640 des Obligationenrechtes, d. h. die Beschränkung des Stimmrechtes der Aktionäre, in Wirklichkeit durchzuführen. Man hat davon gesprochen, man solle den Strafrichter in Funktion setzen; es hat Herr Forrer auseinandergesetzt, es sei das kein Betrug, man könne aber gleichwohl diese Missachtung der Beschränkung des Stimmrechtes als ein Delikt konstituiren und auf Grundlage eines solchen Spezialgesetzes die Betreffenden verurtheilen, wenn man ihnen das Delikt beweisen könne. Aber wie wollen Sie bei einer Aktiengesellschaft, bei welcher 300,000 Stimmen abgegeben werden, wie wir solche in der Schweiz haben, vor oder nach stattgehabter Abstimmung untersuchen, wie es nun mit dem wirklichen Aktienbesitz stehe? Das sind Dinge der Unmöglichkeit, und ich sage darum, diese demoralisirende Tendenz, die Bestimmungen des Gesetzes in dieser Richtung zu umgehen, besteht nicht bloss, sondern sie wird in der ganzen Edige-

nossenschaft leider geübt, und wenn wir kein anderes Mittel dagegen haben, so wenden wir dasjenige an, welches wenigstens einen Schutz bietet. Ich gebe zu, dass unter normalen Verhältnissen das, was vom Bundesrath beantragt ist, nicht zulässig wäre; aber in diesem Nothstand ist es zulässig und wir haben das Recht, so zu verfahren.

Was hat Ihnen nun der Bundesrath beantragt? Der Bundesrath hat Ihnen in seiner Botschaft nicht etwa gesagt — und ich hebe diesen Punkt wesentlich hervor, — dass wir dieses Spezialrecht, Privilegium, wenn Sie wollen, in Anspruch nehmen zur Vertheidigung der öffentlichen Rechte, sondern wir haben ausdrücklich erklärt, dass wir es als ein Nothrecht betrachten.

Nun wollen wir die Wirkungen des Gesetzes, zunächst diejenige des Art. 640 O. R., näher in's Auge fassen. Herr Speiser scheint sehr hohen Werth darauf zu setzen, dass in dem Obligationenrecht das Stimmrecht der Aktionäre überhaupt beschränkt sei. Es ist das eine sehr bestrittene Sache, ob die Beschränkung des Stimmrechts, streng juristisch aufgefasst, zulässig und ob sie praktisch wirksam sei. Wir Schweizer gehören zu den wenigen Staaten, welche eine gesetzliche Beschränkung des Stimmrechts der Aktionäre aufstellen; eine solche besteht weder in Frankreich, noch in Deutschland, noch in Italien, noch in Oesterreich; meines Wissens und so viel ich mich habe belehren können, besteht diese Beschränkung, welche wir im Artikel 640, Lemma 2 haben, nur in Belgien. Belgien und die Schweiz sagen: es darf kein Aktionär mehr als $^1/_5$ der Stimmen abgeben. Wir sind also in dieser Beziehung von dem Gesetze, das wir genau nachgebildet haben, nämlich vom deutschen, abgewichen. Ich will damit nur beweisen, dass man keineswegs es als allgemeinen Grundsatz anerkennt, dass das Stimmrecht der Aktionäre überhaupt beschränkt werden soll.

Wie verhält es sich nun mit dieser Beschränkung? Die Beschränkung des Art. 640 ist eine zweifache; erstens wird von Gesetzes wegen gesagt, das Niemand mehr als $^1/_5$ der Stimmen abgeben kann; das gilt für Alle und kann formell nicht beseitigt werden. Zweitens besteht die Beschränkung darin, dass wir in dem betreffenden Artikel überdies noch neben der gesetzlichen Beschränkung den Statuten das Recht geben, über diese Beschränkung hinauszugehen. Ich will Ihnen nun an einem konkreten Beispiele zeigen, welche Wirkung dieses Gesetz hatte und zwar speziell bei den Eisenbahngesellschaften. Von unsern Eisenbahngesellschaften haben von dem Rechte, über die gesetzliche Beschränkung hinauszugehen, einzig nicht Gebrauch gemacht die Nordostbahn und die Jura-Simplonbahn. In diesen beiden Gesellschaften besteht nur die Beschränkung auf $^1/_5$.

Nun wird behauptet, in dieser Beschränkung liege ein wesentlicher und grosser Schutz des kleinen Aktionärs gegenüber dem grossen. Wir wollen sehen, wie es mit diesem Schutze beschaffen ist. Die Jura-Simplonbahn gibt, wenn sämmtliche Aktionäre zusammentreten, 344,000 Stimmen ab; der fünfte Theil sind 68,800 Stimmen; so viel kann also der einzelne Aktionär in seiner Person vereinigen, und wenn er noch mehr Aktien, z. B. noch einmal so viel hat, so sucht er nicht einen Dienstmann, sondern einen vornehmen Herrn und Banquier und gibt ihm die andern 68,000; dann kommen diese Herren an die Generalversammlung und stimmen Alles nieder, Eidgenossenschaft, Grosse und Kleine, Reiche und Arme, tutti quanti. — Das nennt man einen Schutz der kleinen Aktionäre gegen die grossen! In der Gotthardbahn ist es nicht viel besser. Hier haben Sie 100,000 Stimmen; der fünfte Teil ist 20,000 und mit diesen könnte ich, wenn ich sie hätte, in der nächsten Generalversammlung erscheinen. So verhält es sich bei allen grossen Bahnen. Bei den Vereinigten Schweizerbahnen kann der Grossaktionär mit 16 Stimmen stimmen; dort freilich besteht noch die Beschränkung durch die Statuten. Bei der Nordostbahn dagegen, wo die Beschränkung nicht besteht, beträgt die Zahl der Stimmen, welche der einzelne Aktionär abgeben kann, nach den neuesten Statuten, 27,200. Es folgt daraus unwiderleglich, dass die gesetzliche Beschränkung auf $^1/_5$ eine rein illusorische ist und dass dadurch ein Kleinaktionär absolut nicht geschützt wird.

Nun wollen wir die zweite Kategorie näher betrachten. Es gibt drei grössere Bahnen in der Schweiz, welche ihre Stimmen beschränken und da will ich die Centralbahn herausheben, weil wir speziell uns dafür interessiren. Bei der Centralbahn ist das Abstimmungsverhältniss folgendermassen geordnet. 1—9 Aktien eines einzelnen Aktionärs geben 1 Stimme, 10 Aktien 2 Stimmen, weitere 90 Aktien 9 Stimmen und weitere 1900 Aktien 19 Stimmen ab; es können also 2000 Aktien in einer Hand nicht mehr als 30 Stimmen abgeben. Das ist das Verhältniss bei der Centralbahn. Nun, meine Herren, nehmen wir an — es kommt das nicht vor, ist aber das Maximum dessen, was geleistet werden *kann* — es wären die Aktien zu 2000 gleichmässig vertheilt, so macht das 25 Stimmende und diese könnten die sämmtlichen übrigen Aktien der Centralbahn vertreten. Bei diesem Verhältniss gestaltet sich die Sache allerdings ganz anders als bei der Beschränkung auf $^1/_5$ der Stimmen und es wird am 24. d. M. bei der Generalversammlung der Skandal aufgeführt werden, dass von beiden Seiten die Stimmen so vertheilt werden, wie sie überhaupt am vortheilhaftesten nach dieser Skala vertheilt werden können, nämlich zu 10; jeder Besitzer von 10 Aktien hat 2 Stimmen und das wird also die Grundlage der Vertheilung der Aktien sein, die heute schon vorgenommen wird, und auf Grund deren die sacrosancte Vorschrift des Art. 640, 2 des Obligationenrechts in skandalösester Weise übertreten wird. Schon werden die Leute angeworben und bezahlt dafür, dass sie dem Gesetze eine Nase drehen, und es wird dafür gesorgt, dass dieser Skandal zum ich weiss nicht wie viel hundertsten Male in der Eidgenossenschaft wiederholt wird. Haben wir ein Interesse daran, diese Demoralisirung im Volke auch weiter zu propagiren? Ich denke nein.

Diese Beschränkung des Aktienstimmrechtes ist überall da vorgesehen, wo es sich nicht um kleine Gesellschaften handelt, bei welchen eine gewisse Kontrole durch die gegenwärtige Bekanntschaft der Aktionäre stattfindet und welche noch andere Ziele verfolgen als das Einstreichen grosser Dividenden. Ich sage, bei allen grossen Gesellschaften wird so verfahren.

Diesen Zuständen gegenüber nun haben wir das gute Recht einzuschreiten und ich gebe Herrn

Forrer vollständig recht, wenn er sagt, es werde jeder der drei vorliegenden Beschlüsse, mögen Sie annehmen, welchen Sie wollen, vom Volke mit grossem Mehr angenommen werden.

Wie verhält es sich aber mit der Differenz dieser verschiedenen Beschlüsse? Der Bundesrath hat Ihnen beantragt, es solle der Bund mit den Kantonen von den Beschränkungen im Stimmrecht ausgenommen sein. Wenn wir in die Generalversammlung der Centralbahn heute mit 50,000 Aktien eintreten, so bleiben bestehen als Beschränkung erstens der fünfte Theil des Besitzes, zweitens die weitergehenden Beschränkungen der Statuten. Diesen Beschränkungen sind alle Aktionäre unterworfen, nur wir nicht; wir haben also ein Privilegium. Wenn man sagt, dieses Privilegium gründe sich darauf, dass der Bund mit seinen 50,000 Aktien öffentliche Interessen vertrete, so kann ich mich nicht völlig damit einverstanden erklären. Der Bund besitzt zur Wahrung seiner öffentlichen Interessen und zur Handhabung des Staatswohles andere Mittel, als sich privatrechtliche Privilegien zu verschaffen. Ich sage, der Nothstand bringt uns dazu und es ist nicht richtig und sogar nicht einmal möglich, dass diese öffentlichen Interessen in der Weise geschützt werden könnten, wie das durch das Gesetz vorgesehen ist.

Glauben Sie, wenn es sich einmal um den Rückkauf der Gotthardbahn handelt, es werden sich dann sämmtliche Stimmen der Kantone auf unsere Seite schlagen? Glauben Sie, Herr Schmid werde zu Hause in Uri dafür stimmen, dass mit dem Urner Subventionskapital von einer Million Franken diejenigen Interessen gefördert werden, welche wir hier als öffentliche anerkennen und die er bekämpft? Und glauben Sie, im Kanton Luzern werde das gleiche geschehen? — Es ist also nicht möglich, auf diese Weise die öffentlichen Interessen zu schützen; dieselben zu schützen, ist aber unser gutes Recht; wir wollen uns nicht der Gefahr aussetzen, dass wir, der Staat, als der einzige, der das Gesetz handhabt, sämmtlichen übrigen Aktionären gegenüber, die dasselbe mit Füssen treten, zu kurz kommen und ausgelacht werden. Von dieser Auffassung ausgehend, ist man denn auch im ganzen Lande damit einverstanden, dass ein solcher Zustand nicht fortdauern dürfe.

Nun macht man dem Systeme des Bundesrathes den Vorwurf, man könne den nämlichen Zweck auch erreichen, ohne, wie durch dasselbe geschehe, ein Privilegium für den Staat zu schaffen. Und um auf diesem Wege das Ziel zu erreichen, hat Herr Ador seinen und heute die Kommission ihren (neuen) Antrag gestellt. Die Kommission beantragt, wenn der Bund oder die Kantone mit Aktien in einer Eisenbahngesellschaft betheiligt sind, so solle das Stimmrecht überhaupt nicht beschränkt sein. Dem gegenüber hat nun namentlich Herr Forrer auseinandergesetzt, dass allerdings auf diese Weise der Bund seinen Zweck erreicht, dass jedoch dabei die Rechte der kleinen Aktionäre gegenüber den Grossaktionären nicht gewahrt seien, namentlich in jenen Gesellschaften nicht, bei denen der Bund nicht betheiligt sei, während umgekehrt allerdings mit Recht behauptet worden ist, es gebe wahrscheinlich wenig Gesellschaften, bei denen nicht entweder der Bund oder ein Kanton betheiligt sei. Wenn nun der Bund bei einer Eisenbahngesellschaft betheiligt ist, so ist er es mit einem grossen Kapital; wir haben kein Interesse, ein kleines Kapital in irgend eine Gesellschaft zu legen; wir dürfen das ja gar nicht einmal ohne Ihre spezielle Zustimmung. Man wirft also ein, der einzelne Kleinaktionär sei gegen den Grossaktionär nicht geschützt, unter Umständen auch der Bund nicht gegenüber den privaten Grossaktionären.

Man hat auch eingewendet, wenn so vorgegangen werde, wie die Kommission nun vorschlägt, so werden die betreffenden Grossaktionäre veranlasst sein, sich in den Besitz der Mehrheit der Aktien zu setzen und dann sei der Bund noch mehr verloren. Dieser Fall kann eintreten, ja; aber ich frage Sie, kann er nicht auch eintreten unter den jetzigen Verhältnissen und ist er nicht auch schon eingetreten? Die Mehrheit der Gotthardbahnaktien befindet sich zur Zeit in *einer* Hand — wie wir sie dort einmal herausbringen, wollen wir sehen, es wird auch eine Möglichkeit geben — und das ist so geworden schon unter dem gegenwärtigen Gesetze. Und dass sämmtliche Aktien in *eine* Hand vereinigt werden können, das hat schliesslich noch nicht viel zu bedeuten: wohl aber das, dass auch für sämmtliche in einer Hand befindlichen Aktien die Stimmen geltend gemacht werden können — und das ist hier in allen Tonarten anerkannt und ausgesprochen worden.

Der Antrag der Kommission hat nun, ich anerkenne das persönlich, den Vorzug, dass durch denselben der Zweck, den wir verfolgen, erreicht wird, ohne dass wir das Odium auf uns laden, uns ein privatrechtliches Privilegium verschaffen zu wollen. Die Unterschiede zwischen dem Antrage der Kommission und demjenigen des Herrn Ador sind unerheblich; nur auf eines möchte ich Sie noch aufmerksam machen, was von grosser Wichtigkeit ist. Wenn Sie nämlich den Antrag Ador annehmen sollten, so muss nothwendig auch der Schlusstheil des Antrages der Kommission mit dazu angenommen werden, der Passus nämlich, welcher die Retroaktivität des heutigen Beschlusses auf die Statuten der jetzt zu Recht bestehenden Gesellschaften ausspricht, sonst sind wir verloren und unser Zweck ist nicht erreicht.

Ich schliesse damit, dass ich sage, es führen alle diese Wege zum Ziele und mir ist jeder derselben recht und jeder lässt sich rechtfertigen. Aber ich gebe zu, dass mit den Anträgen der Kommission viele sich befreunden können, die sich scheuen, dem Bunde ein Privilegium zu geben, das er nicht nöthig hat, indem er das gleiche Ziel auch auf anderem Wege erreichen kann.

Schmid (Uri): Es liegen jetzt in Bezug auf das Eintreten auf den Gesetzesentwurf, drei Anträge vor: der ursprüngliche Antrag der Kommission, welcher zusammenfällt mit dem Antrag des Bundesrathes, der Antrag des Herrn Ador und der neue Antrag der Kommission. Dem gegenüber habe ich mir erlaubt, in der Sitzung vom letzten Freitag den Antrag zu stellen, es sei auf das bezügliche Bundesgesetz zur Zeit, angesichts der gegenwärtig sich darbietenden Sachlage, nicht einzutreten. Ich halte diesen Antrag nun auch heute aufrecht. Wenn aber darüber — eventuell — abgestimmt werden muss, welchem von den drei Anträgen der Vorzug zu geben sei, so würde ich mich persönlich für den neuen Antrag der Kommission aussprechen, weil ich darin

immerhin ein Entgegenkommen gegenüber den Bedenken finde, die ich letzten Freitag geäussert habe und die heute noch nicht gehoben sind. Herr Bezzola hat Denjenigen, welche dem frühern Antrag der Kommission ihre Zustimmung zu geben sich nicht bewogen finden konnten, den Vorwurf der Systemreiterei und der allzu formalistischen Rechtsauffassung entgegen gehalten. Ich gebe gerne zu, dass auch die systematische Jurisprudenz auf die Spitze getrieben werden kann; es gibt aber auch eine Steigerung des «systematisch» nach unten: wenig systematisch, gar nicht systematisch; man kann in dieser Richtung, wie in den einen, so auch in den andern Fehler verfallen. Ich stehe ganz entschieden zu der Ansicht des Herrn Bezzola, dass salus publica suprema lex sei; ich betone aber suprema lex. Ich kann daher nicht gelten lassen, dass das Expropriationsgesetz, die Haftpflicht- und die Fabrikgesetzgebung gegen die Bedenken, wie sie von Prof. Speiser und mir geäussert worden sind, in's Feld geführt werden. Das Expropriationsgesetz wurde von eidgenössischen Gesetzgebern aufgestellt, bevor der Bau der Bahnen bereits eine beschlossene Sache war. Durch die Haftpflichtgesetzgebung hat der Staat den Schwächern gegenüber dem Stärkeren zu schützen versucht und nach Wahrnehmung noch anderer Missbräuche und in richtiger Würdigung sozialer Postulate eine Gesetzgebung geschaffen, die weit früher schon hätte aufgestellt werden können, für die man aber früher das richtige Verständniss nicht hatte. Hier stand der Staat nicht als Partei einer andern Partei gegenüber, sondern er stand als die öffentliche Gewalt über den Parteien.

Ich will auf diesen Punkt nicht näher eintreten, ich werde mich über denselben mit Herrn Bezzola überhaupt nicht einigen, wenigstens gegenwärtig nicht. Ich habe mich auch nicht überzeugen können, dass der Aktienankauf nicht als fiskalische Massnahme aufgefasst werden darf. Das gebe ich Herrn Bezzola unumwunden zu, dass der Bund keine Spekulation macht; dass ist auch unsere Ueberzeugung, sonst würden wir nicht nur unser 39 gegen das Eintreten auf den Ankauf uns erhoben haben. Wenn eine Geldspekulation damit beabsichtigt wäre, so wäre sie überdies noch eine sehr problematische Spekulation; aber wenn der Bund diese 50,000 Aktien kauft, so handelt er dabei als Fiskus und steht als solcher den betreffenden Verkäufern gegenüber; — diese Thatsache lässt sich nach meinem Dafürhalten nicht weg disputiren. Ich erlaube mir, die Frage zu stellen, ob es nicht viel richtiger gewesen wäre, statt mit dem Vorschlage zum Ankauf dieser 50,000 Aktien und zur Abänderung des Obligationenrechts resp. des Eisenbahnrechnungsgesetzes vor uns zu treten, mit dem Antrag aufzurücken, es sei der Bund zu bevollmächtigen, die ganze Centralbahn zu kaufen. Ich bin allerdings keiner von denen, die diesem Antrag sehr sympathisch gegenüber stehen, ich will das nicht bestreiten, wiewohl ich nicht verpflichtet wäre, heute meine Ansicht über diese Frage — ich gebe zu, dass sie noch nicht abgeschlossen ist — zu äussern; aber richtiger würde dieses Vorgehen zweifellos gewesen sein und der Antrag Bürkli hat daher sehr viel für sich.

Ich habe erklärt, dass nach meinem Dafürhalten allerdings ein etwelches Entgegenkommen in dem neuen Antrag der Kommission zu erblicken ist. Der Bund verlässt die privilegirte Stellung, welche ihm nach dem früheren Antrag zugewiesen werden sollte und tritt als Aktionär den übrigen Aktionären gegenüber. Die Rechte, die er ausübt, sind dieselben Rechte, welche im gleichen Moment auch den übrigen Aktionären in Abweichung von den bisherigen Vorschriften des Obligationenrechtes und des Art. 6 des Rechnungsgesetzes zugestanden werden. Dagegen verkenne ich nicht, dass auch der gegenwärtige Antrag der Kommission seine Schwächen hat und dass die Einwendungen, welche von Herrn Forrer und neuerdings von Herrn Bundespräsident Welti gegen denselben gemacht worden sind, nicht leicht von der Hand gewiesen werden können. Herr Forrer hat seinerseits geglaubt, hervorheben zu müssen, dass er nicht einzusehen vermöge, warum dem Bund und den Kantonen die Befugniss bestritten werden wolle, sich Privilegien beizulegen, da sie doch die Vertreter der öffentlichen Interessen seien. Ich kann mich davon nicht überzeugen. Ich habe gar nichts dagegen einzuwenden, dass, wenn man sich von bestehenden Uebelständen überzeugt hat, Remedur geschaffen werden muss und dass auch mit Bezug auf die gegenwärtig bestehende, in Frage kommende Gesetzgebung Wandel geschaffen und sofort Hand ans Werk gelegt werden muss. Man soll diese Abänderungen herbeiführen, man soll das Obligationenrecht, wenn seine Bestimmungen nicht zutreffend sind, modifiziren, man soll das Eisenbahngesetz den Räthen abgeändert zur Berathung unterstellen. Und wenn dann die gewünschten und als nothwendig befundenen Modifikationen des Eisenbahnrechnungsgesetzes und des Obligationenrechtes die Billigung der Bundesversammlung gefunden haben, wenn gegen die Beschlüsse der Bundesversammlung das Referendum nicht ergriffen worden ist, dann lege man Hand an's Werk und sage: Gut, jetzt sind wir in der Lage, das zu realisiren, was uns als Gebot des öffentlichen Interesses vorschwebt. Ich stosse mich aber daran und kann über diese Schwierigkeit nicht hinwegkommen — Sie mögen es als juristische Haarspalterei bezeichnen — dass man in diesem Moment, wo der Aktienkauf eigentlich schon perfekt geworden ist, nun eine Ausnahmsstellung zu Gunsten des Käufers der Aktien *auf dem Gesetzgebungswege* statuiren will. Ich gehe ja ganz mit Herrn Forrer einig, dass der Bund es sich nicht erlauben kann, zu Kniffen seine Zuflucht zu nehmen, die, wie es scheint, von anderer Seite in ausgiebigem Masse angewendet werden. Ich möchte in dieser Beziehung ohne einen Vorwurf an die Adresse gewisser Kantone zu richten, sagen, dass es allerdings nicht nur Banquiers und Börsianer sind, welche zu diesen Kniffen Zuflucht genommen haben. Ich habe mir sagen lassen, dass auch kantonale Autoritäten, denen ich mit schuldigem Respekt gegenüberstehe, es ganz genau verstanden haben, bei Feststellung des ihnen zukommenden Stimmrechts, die richtigsten Chancen zu kombiniren und sich dann durch diesen und jenen vertreten zu lassen. Herr Forrer glaubt, die ungeheure Mehrheit des Schweizervolkes werde sich jedenfalls für eine Vorlage, sei es im Sinne des ersten oder des zweiten Kommissionsantrages oder auch im Sinne des Antrages Ador, aussprechen. Es ist dies ja möglich, aber ich möchte dieses Argument doch nicht allzu stark betonen. Wie oft haben wir in diesem Saal oder in unsern kantonalen Rathssälen dieses Argument schon hören müssen: das Volk will es, das Volk wünscht es, die erdrückende Mehrheit wird sich für diese, meine Meinung aussprechen, und der Abstimmung folgte dann sehr oft

ein kalter Regenschauer; die «ungeheure Mehrheit» verwandelte sich mitunter in eine sehr kleine, und mitunter sogar in eine Minderheit.

Erlauben Sie mir, noch einige Hauptbemerkungen des Herrn Bundespräsident Welti ins Auge zu fassen. Herr Bundespräsident Welti hat erklärt, dass es bisher nicht möglich gewesen sei, ein Mittel ausfindig zu machen, um den von ihm ebenfalls als Missbrauch qualifizirten Vorgehen zur Geltendmachung der Stimmen in Generalversammlungen entgegenzutreten. Aber man gestatte mir die Frage an unsere höchsten Autoritäten, ob bisher in dieser Richtung auch nur Anstrengungen gemacht worden sind. Ich habe nicht gelesen, dass man, wenn da oder dort eine Missbilligung ausgesprochen worden, daraus den Anlass genommen hätte, diesen Uebelstand, der ein *doloser* ist, zu untersuchen und ihm entgegenzutreten. Ich will damit nicht behaupten, dass es möglich wäre, ein wirksames Mittel zu finden, aber eine Untersuchung wäre diese Frage wohl werth gewesen. Wenn man erfahren, dass Leute nur darauf ausgehen dem Art. 640 des Obligationenrechtes und dem Art. 6 des Rechnungsgesetzes der Eisenbahnen eine Nase zu drehen, wäre es angezeigt, es wäre nicht nur das Recht, sondern die Pflicht der obersten Behörde gewesen, nach Mitteln zu suchen, um dem Uebelstand zu begegnen. Und schlagen Sie die Sache nur nicht zu gering an. Wenn man einmal fünf- oder zehnmal den einen oder andern dieser grossen Herren wie die armen Bauern beim rechten oder linken Ohr gefasst, vor den Strafrichter gestellt und durch den Staatsanwalt hätte qualifiziren lassen, eine gewisse moralische Rückwirkung würde zweifellos nicht ausgeblieben sein.

Es wurde betont, der Bund stehe einem eigentlichen Nothstand gegenüber, er sei also berechtigt, jede ausnahmsweise Waffe zu ergreifen, welche er zur Anwendung bringen dürfe, um der Gefahr, welche in diesem Nothstand liegt zu begegnen. Allein mir ist der rechtsgenügliche Beweis, dass wir uns in einer Nothlage befinden, nicht erbracht. Probire man es mit Mitteln, welche uns zur Verfügung stehen, die aber noch nicht zur Anwendung gebracht worden sind, und wenn sich dann diese Mittel als unzureichend erweisen, kann man von Nothstand sprechen und Mittel zur Anwendung bringen, welche der Nothstand erfordert und die Schaffung von Ausnahmsverhältnissen rechtfertigen.

Ich will Anderes übergehen, um bälder zum Schlusse zu gelangen. Es ist die Frage aufgeworfen worden, ob nicht durch das Obligationenrecht bereits Privatrechte angegriffen worden seien. Als das Obligationenrecht in Kraft getreten, stund es allen denjenigen, welche der Meinung waren, dass durch das Obligationenrecht ihre Privatrechte verletzt worden seien, zu, den Schutz des Bundesgerichtes anzurufen. Ich habe noch nie gehört, dass seit dem Inkrafttreten des schweizerischen Obligationenrechtes — es sind jetzt 8½ Jahre — auch nur eine einzige Aeusserung gefallen wäre, dass durch dasselbe Privatrechte verletzt worden und dass Inhaber von Privatrechten sich in der Lage befunden hätten, den Richter zum Schutze ihrer Privatrechte anzurufen.

Ich will meinerseits nicht bestreiten, dass skandalöse Zustände vorhanden sein mögen. Mir sind dieselben glücklicherweise nicht so bekannt, wie den Herren, welche in grossen Städten leben, sich in der Nähe der Börsen befinden und aus eigener Beobachtung da und dort etwas wahrnehmen, was uns armen Landbewohnern eben sehr ferne liegt. Aber ich sage, es kommt nur darauf an, in welcher Weise und in welchem Zeitpunkt auf die Beseitigung dieser skandalösen Zustände hingearbeitet werden soll. Ich könnte ja die Frage aufwerfen: wenn nun mit Herrn Bezzola und mit Herrn Forrer die Staats-Omnipotenz proklamirt werden soll, sofern es sich um Verwirklichung öffentlicher Ziele handelt, warum schlug man uns nicht gleich vor, dem Bund, wenn er Aktionär wird, für jede Aktie zwei oder vier Stimmen einzuräumen, was sich doch viel einfacher machen würde? Die Eidgenossenschaft würde dann nur 25,000 Aktien ankaufen, um Herrscherin zu sein. Man wird mir erwidern, das heisse die Sache ins Absurde treiben. Aber mit dem gleichen oder ungefähr gleichen Recht mit dem man sich über Art. 6 leichten Fusses hinwegsetzt, um dem Bund im öffentlichen Interesse, im Sinne der Verwirklichung höherer öffentlicher Ziele die Mehrheit zu sichern, könnte man auch dies machen.

Es wurde nun von Herrn Bundespräsident Welti ein spezieller Appell an den Vertreter von Uri und — damit ich nicht allein stehe — an die Vertreter Luzerns gerichtet. Ob vielleicht der Kanton Uri, fragte Herr Welti, mit seiner Million, die er in einem sehr schwachen Momente an die Gotthardbahn dekretirt, und wofür er sehr wenig eingeerntet hat — alles was uns versprochen wurde, wurde nachher nicht gehalten oder durch das Eisenbahngesetz über Bord geworfen — ob der Kanton Uri, wenn nun der Bund gegenüber der Gotthardbahngesellschaft aufzutreten in der Lage wäre, um das oder das, vielleicht den Rückkauf zu bewerkstelligen, dem Bund seine Unterstützung leihen würde. O ja! meine Herren. Der Bund darf auf die Unterstützung des Kantons Uri unbedingt rechnen, wenn er das öffentliche Interesse der meiner Ansicht nach etwas zu mächtig gewordenen Gotthardbahn gegenüber in wirksamer Weise zu schützen sich zur Aufgabe stellt. Ich möchte die Vertreter des Bundes nur ersuchen, auf dem einmal betretenen Wege, auf dem sie vielleicht zur Hälfte stehen geblieben sind, rüstig vorwärts zu schreiten. Seitens der Vertreter der Kantone wird zweifellos die wünschbare oder gewünschte Mithülfe geleistet werden.

Mir genügt der Antrag Ador nicht; er geht mir zu weit; er schüttet, wie man sich zuweilen auszudrücken pflegt, das Kind mit dem Bad aus. Er beseitigt eine Vorschrift des Obligationenrechtes, die, wie Herr Bezzola richtig betont hat, zum Schutze der Schwachen aufgestellt wurde. Mir entspricht der gegenwärtige Antrag der Kommission nicht, weil ich nicht verkenne, dass Inconvenienzen, wie sie von Herrn Forrer geschildert und von Herrn Speiser erwähnt worden sind, zu befürchten stehen. Mir gefällt der ursprüngliche Antrag der Kommission und des Bundesrathes nicht, weil es mir zuwiderläuft, dass auf dem Wege der Gelegenheits-Gesetzgebung Privilegien geschaffen werden sollen, während wir doch den Satz an die Spitze unserer Verfassung gestellt haben: ein Recht für Alle, es gibt kein Vorrecht für Bürger noch ein Vorrecht des Staates gegenüber dem Bürger.

Sie werden sich beruhigen, indem Sie meinen Antrag annehmen, zur Zeit auf die Vorlage nicht einzutreten. Der hohe Bundesrath wird zweifelsohne im gegebenen Momente mit einer andern Vorlage

vor uns treten, und wenn wir auch langsam zum Ziele gelangen, das Ziel wird doch erreicht werden und so, dass Jeder ruhigen Herzens und guten Gewissens seine Unterstützung dazu leihen darf.

Bezzola: Die heute gegen den Antrag der Kommission vorgebrachten Bedenken habe ich in der Kommission auch gehabt und habe denselben daselbst auch Ausdruck verliehen, aber eine Erwägung hat mich schliesslich bekehrt und ich finde mich veranlasst, dieselbe hier zu wiederholen, weil ich sie in meinem ersten Vortrag anzuführen vergass und dieselbe von anderer Seite nicht vorgebracht wurde. Man sagte nämlich, wenn bei Eisenbahnaktiengesellschaften — und um diese handelt es sich einzig — für den Bund die Beschränkung des Artikels 640 des Obligationenrechtes beseitigt, für die andern Aktionäre aber beibehalten werde, so könne die etwas störende Inkonvenienz eintreten, dass der Bund, trotzdem er vielleicht die Minderheit der Aktien besitze, über die Mehrheit der Stimmen verfügen, sich also, da er für jede Aktie eine Stimme habe, künstlich die Mehrheit verschaffen könne. Das ist in der That sehr stossend, indem damit eine Rechtsungleichheit geschaffen wird, welche über das hinaus geht, was nöthig ist. Diese Inkonvenienz war für mich bestimmend, sowie im Fernern der Umstand, dass man bis jetzt kein Mittel gefunden hat, um die Umgehung des Gesetzes durch Engagirung von Strohmännern zu verhindern. Auch in andern Ländern hat man ein solches Mittel, wie mir der Herr Chef des Eisenbahndepartements privatim mittheilte, nicht gefunden.

Was die Ansicht des Herrn Schmid betrifft, man hätte auf dem Wege des Rückkaufes der ganzen Bahn vorgehen sollen, so kann ich nur wiederholen, dass es sich hier um einen Kompromiss handelt, in dem die Vertreter der Westschweiz anfänglich selbst von einem Aktienkauf nichts wissen wollten.

Was das Bedenken des Herrn Forrer betrifft, dass man in der Generalversammlung nicht wissen könne, ob ein Kanton oder der Bund Inhaber von Aktien sei oder nicht, so hat Herr Forrer selbst nachträglich einen Antrag angekündigt, der diesem Bedenken Rechnung trägt. Er beantragt nämlich — Herr Forrer hat mir die genaue Redaktion zur Verfügung gestellt — in Art. 1 zu sagen:

« Die in Art. 640, Absatz 2, des Obligationenrechts in Bezug auf das Stimmrecht der Aktionäre enthaltenen Beschränkungen und Vorbehalte finden auf Generalversammlungen einer Eisenbahngesellschaft, bei denen sich der Bund oder ein Kanton als Aktionär betheiligt, keine Anwendung. »

Es scheint mir, diese Lösung sei durchaus richtig und zweckmässig und trage den Bedenken volle Rechnung.

Das **Präsidium** schlägt vor, nachdem nun eine erschöpfende Diskussion stattgefunden habe, die sich hauptsächlich um den eventuellen Inhalt des Art. 1 des II. Entwurfs (Gesetzesentwurf) gedreht, gleich den II. Entwurf ganz zu bereinigen und nachher erst zur Bereinigung des I. Entwurfs (Beschlussesentwurf) überzugehen.

Der Rath ist damit einverstanden.

Zunächst wird nun das Eintreten auf den Entwurf, gegenüber dem Antrage des Herrn Schmid (Uri) auf Nichteintreten, mit 89 gegen 16 Stimmen beschlossen.

Hierauf wird, in einer ersten eventuellen Abstimmung, das Amendement Forrer zum neuen Antrag der Kommission mit Mehrheit gegen 12 Stimmen angenommen; in einer zweiten eventuellen Abstimmung siegt sodann der derart amendirte neue Antrag der Kommission, gegenüber dem Antrage Ador, mit 92 gegen 9 Stimmen, und wird endlich, mit 65 Stimmen gegenüber 49 Stimmen, welche auf den durch Herrn Forrer aufgenommenen ursprünglichen Antrag der Kommission fallen, definitiv festgehalten.

Alinea 2 des Entwurfes, sowie die Art. 2 und 3 desselben passiren sodann unbeanstandet nach Antrag der Kommission.

Die Generalabstimmung wird verschoben bis zur Durchberathung des I. Beschlussesentwurfes:

Bundesbeschluss

betreffend

Ankauf von Aktien der schweizerischen Centralbahn.

Fortsetzung der Detailberathung.

Künzli, Berichterstatter der Kommission: Die Kommission hält an ihrem Antrag fest: « Auf die vom Bundesrath verlangte Ermächtigung zum Ankauf des gesammten Centralbahnunternehmens wird zur Zeit nicht eingetreten » und empfiehlt Ihnen, den Antrag des Herrn Bürkli zu verwerfen.

Die Gründe, welche für eine Verschiebung des Ankaufs des ganzen Centralbahnunternehmens sprechen, sind von verschiedenen Seiten in der Debatte über das Eintreten geltend gemacht worden, so dass ich denke, es werde nicht nöthig sein, dieselben nochmals zu wiederholen. Dagegen mache ich Sie nochmals darauf aufmerksam, dass der Antrag der Kommission das Ergebniss einer Verständigung unter den Mitgliedern derselben ist. Die Vertreter der französischen Schweiz waren der Vorlage des Bundesrathes anfänglich wenig sympathisch gestimmt und wir erhielten den Eindruck, dass es ihnen lieber gewesen wäre, wenn der Bund in weitern Eisenbahngesellschaften erst dann Fuss fassen würde, wenn die Durchbohrung des Simplon gesichert wäre. Die Vertreter der deutschen Schweiz dagegen sprachen sich im Allgemeinen für den Ankauf des ganzen Centralbahnunternehmens aus. Da es nicht gelang, die Befürchtungen der Vertreter der Westschweiz zu zerstreuen, so fanden wir es für nöthig, denselben entgegenzukommen und wir haben uns dann dahin geeinigt, dass man sich für einmal beschränke auf den Ankauf der 50,000 Centralbahnaktien und den Ankauf des ganzen Unternehmens verschiebe. Ich

glaube, Sie sollten diese Verständigung der Kommission heute nicht umstossen. Die Freunde der Verstaatlichung der Centralbahn können sich damit beruhigen, dass mit dem Ankauf der 50,000 Aktien ein erster entscheidender Schritt im Sinne der Verstaatlichung gethan wird und der Bund sich den massgebenden Einfluss in der Unternehmung sichert. Die gänzliche Verstaatlichung kann ja dann jederzeit erfolgen. Begnügen wir uns heute mit der Hauptsache, dem Aktienkauf und behalten wir einer hoffentlich nicht allzu fernen Zukunft den Rest vor. Es ist durchaus nicht zu befürchten, dass der Bund, als Besitzer der einen Hälfte der Centralbahnaktien, etwa in die Versuchung kommen könnte, die andern 50,000 Aktien zu einem billigern Preis zu erwerben. Davon kann keine Rede sein. Das thut ein ehrenhafter Staat nicht, sondern wenn der Bund mit dem Aktienkauf fortfährt und zur gänzlichen Verstaatlichung schreitet, so wird er die andern 50,000 Aktien zum nämlichen Preis übernehmen, den er jetzt dem deutsch-schweizerischen Banksyndikat bezahlt. Ich empfehle Ihnen Namens der Kommission deren Antrag zur Annahme.

Bürkli: Ich erlaube mir, den Antrag festzuhalten, dass der Art. 2 in der bundesräthlichen Vorlage beibehalten werde, nämlich die ganze Centralbahn anzukaufen. Ich will nicht viele Worte verlieren nach der langen Diskussion, welche Sie schon über diesen Gegenstand gehabt haben; aber einige Punkte muss ich doch betonen, welche gar so auffallend zu Gunsten des bundesräthlichen Antrages sprechen, dass ich glaube, er werde nicht aus Opportunitätsgründen, aus Rücksicht auf einen Theil unseres Vaterlandes, aufgegeben werden.

Wenn wir einfach die 50,000 Aktien ankaufen, was schaffen wir dann für ein Verhältniss? Es ist weder Fisch noch Vogel; eine Aktiengesellschaft haben wir nicht mehr; wir haben das Beispiel, dass der Vertreter der Eidgenossenschaft dasitzt und, nachdem die andern Vertreter berathen haben, aufsteht und sagt: Ich will das und das und Ihr könnt schweigen! Diesen Zustand wollen wir nicht schaffen; er ist beim Volke auch nicht beliebt.

Auf der andern Seite hätten wir durch den Ankauf der Centralbahn Gelegenheit, durch Eintreten in eine gegebene Organisation die Vortheile und Fortschritte, welche wir von den Eisenbahnen wünschen, direkt zeigen zu können; ohne grosse Revolutionen könnten wir Verbesserungen einführen; der Bund könnte zeigen, dass er wirklich und besser als private Gesellschaften im Stande ist, den Bedürfnissen zu entsprechen. Wir hätten ferner den Vortheil, dass man nicht sagen könnte: es ist bei diesen Unterhandlungen zu viel bezahlt worden, nur die Spekulanten, welche die 50,000 Aktien verschafften, haben den Vortheil und die andern können zusehen; dieser Vorwurf würde uns erspart.

Ich glaube also die Gründe, welche für den Gesammtankauf sprechen, sind stärker als die Opportunitätsrücksichten auf die Westschweiz. Ich glaube, die Westschweizer würden sich auch fügen, wenn sie sich überzeugten, dass es sich um eine richtige und gute Organisation handelt. Ich möchte darum den Antrag aufrecht halten, dass Art. 2 des bundesräthlichen Antrages beibehalten werde.

Marti: Es war bekannt, dass man in Zürich der Verstaatlichung den Vorzug gibt und Herr Kollegr Bürkli hat dieser Stimmung Ausdruck gegeben, indem er wünscht, dass der ursprüngliche Vorschlag des Bundesrathes, wonach über den Ankauf der 50,000 Aktien hinaus der Bundesrath ermächtigt wäre, die ganze Centralbahn zu erwerben, wieder aufgenommen werde. Ich will gerne glauben, dass man es in Zürich hiermiet ernst meint und der Antrag nicht nur gestellt wird, um den Wagen zu überladen. Ich muss aber doch bemerken, dass bis in die letzten Tage von Zürich immer an die Verstaatlichung die Bedingung geknüpft wurde, dass der Bundesrath ein Organisationsgesetz oder wenigstens genügende Vorschriften über die zukünftige Einrichtung des Bundesbetriebes vorlege, und dass man Zürich und der Ostschweiz in dieser Richtung Garantien gebe. Diese Garantien sind nun nicht da. Der Bundesrath hat allerdings in einigen Sätzen Ihnen in der Nachtragsbotschaft gesagt, in welcher Weise er ungefähr den zukünftigen Bundesbetrieb einzurichten gedenke; allein diese Sachen sind von uns nicht diskutirt; diese Sätze werden von Vielen als ungenügend, von Andern als unzutreffend angefochten werden.

Die Frage ist überhaupt nicht spruchreif, und ich glaube, wir können die von Zürich verlangten Garantien heute in keiner Weise geben. Ich halte dafür, es müssen bei Erledigung dieser Frage noch ganz bedeutende Vorarbeiten und Informationen vorausgehen; ich glaube, der Bundesrath werde gut thun, wenn er zuverlässige Techniker, Verwaltungsbeamte ins Ausland schickt, und dort an Ort und Stelle sich erkundigt, gerade in Preussen — nicht nur in Berlin, sondern noch mehr bei den Kreisdirektionen — wie dort die Organisation gelungen ist.

In zweiter Linie hat man gerade von Zürich aus behauptet, die Aktien seien zu theuer, und nun ist es doch etwas auffällig, dass man sich von dieser Seite nicht auf die 50,000 Aktien beschränken, sondern sofort 100,000 ankaufen will. Wir haben in dieser Beziehung, die Kommission und auch meine Wenigkeit im ersten Votum und Herr Künzli heute, auseinandergesetzt, warum dies nicht thunlich ist. Wir haben Ihnen gesagt, dass erstens die Westschweiz dagegen ist; zweitens habe ich Ihnen gesagt, dass die Frage des Ankaufs der ganzen Centralbahn noch lange nicht so liquid vorliegt, dass wir heute beschliessen könnten: wir wollen die ganze Centralbahn kaufen. Es liegt nämlich keine Kundgebung vor, dass die Centralbahn sich uns verkaufen will als die Erklärung, welche die Verwaltung unterschrieben hat, dass sie der Generalversammlung den Ankauf vorschlagen werde; nun hat aber gleichzeitig der Verwaltungsrath der Centralbahn in letzter Sitzung beschlossen, wieder auf diese Frage zurückzukommen, wenn nicht vorher die Bundesversammlung den Vertrag ratifiziren beziehungsweise den Bund ermächtigen werde, die Centralbahn zu kaufen. Nun denke ich, es wäre sehr sonderbar, wenn wir ohne eine bessere Grundlage, ohne mehr Sicherheit einfach den Beschluss fassen würden: wir wollen diese oder jene Eisenbahn kaufen. Vor allem ist es an der Eisenbahn, zu sagen, ob sie den Rückkauf will.

Ein ferneres Bedenken ist das finanzielle; es ist nicht gleichgültig, ob Sie 50 oder 100 Millionen Rente sofort emittiren. Die ersten 50 Millionen geben Sie einem geldkräftigen, grossen Konsortium, welches schon dafür sorgt, dass die Rente untergebracht

wird. Wie die zweiten 50 Millionen aber an den Mann gebracht werden können, kann ich mir nicht vorstellen. Man hat mir zwar gesagt, die Centralbahn könne die Bahn dem Bunde gegen Bundesrente verkaufen, in der Weise, dass für jede Centralbahnaktie eine Bundesobligation, ein Rententitel, abgegeben werde. Da frage ich zunächst, ob dann eine Minderheit der Aktionäre, welche dem Verkaufe nicht zugestimmt, verpflichtet werden könnte, Papier anzunehmen, statt Geld? Ich will aber annehmen, die Mehrheit könnte die Minderheit zwingen. Da frage ich Sie aber: was würde mit der Rente geschehen, wenn alle die zahllosen Centralbahnaktionäre herkämen und jeder seine Aktien gegen Rententitel austauschen würde?

Ich weiss nicht, wie gross die Zahl der Aktionäre ist; wenn Sie aber annehmen, es seien durchschnittlich in einer Hand 100 Titel, so hätten Sie schon 500 einzelne Aktionäre oder, wenn Sie annehmen, es seien nur 50 Titel durchschnittlich in einer Hand — und Sie werden hunderte von Aktionären haben, die nur zwei oder drei Titel haben — so hätten Sie 1000 Aktionäre. Diese Aktionäre werden die Rententitel nicht in Händen behalten, es sind viele Spekulanten, kleinere und grössere, unter ihnen; diese werden die Rente auf den Markt werfen und dann wird sie gedrückt. Es kann aber nicht unsere Aufgabe sein, unsern Kredit zu schädigen, indem wir zu den ersten 50 Millionen noch weitere 50 Millionen ausgeben.

Ich habe aber noch einen andern Grund, der für mich ganz besonders in's Gewicht fällt, das ist der, dass der Bund mit der verstaatlichten Centralbahn vielleicht gar nichts anzufangen weiss. Der Bundesrath hat uns zwar gesagt, wenn die Centralbahn verstaatlicht werde, so werde man sie vorderhand sein lassen, wie sie jetzt ist, also unter der nämlichen Direktion, man werde bloss den Verwaltungsrath abschaffen und an dessen Stelle eine eidgenössische Verwaltung setzen. Damit wäre jedoch sehr wenig erreicht und eine solche Verstaatlichung würde ganz gewiss nicht diejenigen Früchte tragen, welche von der Verstaatlichung mit Recht erwartet werden und welche sie haben soll. Es bliebe also dem Bund nichts anderes übrig, als eine Fusion mit der Jura-Simplon-Bahn, die ja sehr nahe liegt und sehr zweckmässig erscheint. Allein der Bund kann, wenn er die Centralbahn verstaatlicht hat, aber in der andern Gesellschaft nur Aktionär ist, keine Fusion bewerkstelligen, wenigstens keine materielle. Er kann eine Betriebsfusion unter Leitung des Bundes herstellen, aber auch dazu muss er die Einwilligung der Eisenbahngesellschaften haben. Ich denke nun allerdings, die Jura-Simplon-Bahn werde sich gegen eine solche Betriebsfusion nicht sträuben, und auf diese Weise würden dann voraussichtlich alle Kräfte der Centralbahn nützlich verwendet werden können. Aber auch so bliebe gleichwohl eine sehr schwierige finanzielle Frage offen, welche sich technisch nicht auf diesem Wege lösen liesse. Ich möchte Ihnen in dieser Beziehung folgende Lösung, welche meines Erachtens angezeigt wäre, mit zwei Worten begründen.

Der Bund sollte, wenn er die Centralbahn erwirbt, gleichzeitig auch in der Jura-Simplon-Bahn Herr und Meister sein. Das ist er nun heute nicht; er besitzt mit seinen Prioritätsaktien allerdings die Mehrheit des Kapitals; denn von den 104,000 Aktien, welche zur Deckung des Prioritätsaktienkapitals ausgegeben worden sind, ist ihm jetzt schon die Verfügung über ca. 80,000 Stück zugesichert, und ich bin überzeugt, dass er im Verlaufe von kurzer Zeit im Besitze von 100,000 Stück und dann auch im Besitze der Mehrheit des Kapitals sein wird.

Nehmen wir nun an, der Bund besitze 100,000 Stück Prioritätsaktien, so besitzt er damit 100,000 Stimmen. Es steht ihm nun aber ein geringeres Aktienkapital, 48 Millionen, gegenüber, das in Stammaktien von Fr. 200 eingetheilt ist. Jede dieser Stammaktien hat nun das gleiche Stimmrecht, wie eine Prioritätsaktie im Betrage von Fr. 500, und so kommt es, dass der Bund mit der Mehrheit des Kapitals nur über 100,000 Stimmen verfügt, während die Minderheit des Kapitals deren 240,000 besitzt.

Das ist nun ein grosser Uebelstand, der unter allen Umständen gehoben werden muss; zwar kann dies dadurch geschehen, dass durch eine zweckmässige Operation die Stimmrechte der Stammaktien reduzirt, bezw. die Stammaktien so zusammengelegt werden, dass der Bund in seine vollen Rechte eintreten kann. Es wurde ihm zwar bereits des Oeftern nahe gelegt, dass die Stammaktionäre ja nichts Besseres verlangen, als dem Bund ihre Rechte abzutreten; aber sie verlangen dafür Geld, und zwar so viel Geld, dass der Bund, wenigstens gegenwärtig, diese Aktien nicht als preiswürdig annehmen könnte. Wenn nun aber eine Fusion zwischen Centralbahn und Jura-Simplon-Bahn zu Stande kommen könnte, durch welche dieses grosse Hinderniss für den Bund gehoben werden könnte, so würde er damit auf einmal Herr dieser beiden grossen Netze sein. Es ist zu dem Ende bereits, und zwar von schweizerischen Finanzleuten, welche sich im Bezitze einer genügenden Anzahl von Stammaktien befinden, die Offerte gemacht worden, zu einer solchen Fusion Hand zu bieten.

Ich habe nun nicht im Sinne, Ihnen diese Operation einlässlich auseinanderzusetzen; ich will Ihnen nur mit wenigen Worten sagen, um was es sich handelt. Die 240,000 Stammaktien würden in 60,000 Aktien von je Fr. 500 zusammengelegt. Es würde dadurch, wenn 4 Stammaktien der Jura-Simplon-Bahn in eine Aktie der Centralbahn verwandelt würden, ein Ueberschuss von Fr. 18,000,000 entstehen, ein Gewinn, welcher es ermöglichen würde, die Kursdifferenzen der Centralbahn, für welche sie heute jährlich Fr. 500,000 bezahlt, auf ein Minimum herabzusetzen; dann hätte der Bund in der Jura-Simplon-Bahn 80,000, bezw., wenn er will, 100,000 Aktien und in der Centralbahn 50,000, in den fusionirten Unternehmen also 150,000 Stück Aktien und es würden ihm nur noch die durch die Zusammenlegung neu kreirten 60,000 Jura-Simplonaktien und 50,000 Centralbahnaktien, also zusammen 110,000 Aktien gegenüberstehen, so dass der Bund dadurch auf einmal in den absoluten Besitz der beiden Bahnen gelangen würde. Es wäre das zu machen ohne den Bund; liegt es ja doch sehr nahe, die Fusion zu vollziehen, auch wenn die Eidgenossenschaft die Centralbahn oder die 50,000 Aktien derselben nicht kauft. Es wäre aber sehr fatal, wenn durch eine Finanzmachenschaft die Fusion sich ohne den Bund vollziehen würde, wogegen, wenn er die 50,000 Aktien hat, er dieselbe ohne weitere finanzielle Hülfe als diejenige der Inhaber der Stammaktien der Jura-Simplon-Bahn auf die angegebene Weise ausführen könnte. Wir hätten dann ein grosses central-westschweizerisches Bahn-

netz ersten Ranges von über 1000 km. Länge, welches vollständig unter der Herrschaft des Bundes stehen würde. Der Bund würde dann entweder die neue Gesellschaft unter der Oberleitung des Bundes fortbestehen lassen, oder er würde bei Genehmigung der Fusion, die er selbst inszenirt hat, sich vorbehalten, das neue Netz in einer kürzern Zeit als er sonst könnte, sagen wir in 5, 6 oder 7 Jahren, zurückzukaufen nach einem Modus und unter finanziellen Bedingungen, welche dann zum Voraus festgestellt würden. Es wäre auf diese Weise nicht nur möglich, diesen Hauptzweck zu erfüllen, sondern auch alle lokalen Schwierigkeiten zu überwinden, so z. B. den Platz Basel, dem unter allen Umständen eine Compensation gegeben werden muss, gleichwie sie seiner Zeit auch Lausanne erhalten hat, zu befriedigen. Ich zweifle nicht daran, dass man bei gutem Willen, der in dieser Beziehung allerseits vorhanden ist, zu einer allseitig befriedigenden Lösung kommen würde. Die andere Folge dieses Vorgehens wäre aber die, dass die ostschweizerischen Gesellschaften sich augenblicklich unter der Herrschaft dieses grossen centralwestschweizerischen Netzes befinden und dadurch gezwungen würden, auch zu fusioniren und ein grosses ostschweizerisches Netz zu schaffen, welches dann die zweite Gruppe der schweizerischen Bahnlinien darstellen würde. Es wurde zwar in den Blättern gesagt, es sei die Absicht der westschweizerischen Fusion, dann die Nordostbahn krank zu machen, sie zu drücken und dann billig anzukaufen und gerade diejenigen, welche die Centralbahnaktien zu theuer finden, möchten nun nicht, dass man die Nordostbahnaktien billig kaufen könnte. Aber darum handelt es sich gar nicht, sondern das ostschweizerische Netz wird unter allen Umständen, wenn einmal fusionirt, dem centralwestschweizerischen Netze durchaus ebenbürtig sein. Die beiden Netze, werden sich auch durchaus keine wichtige Konkurrenz machen, denn sie ergänzen sich gegenseitig und gehen ineinander über; die Nordostbahn und die Centralbahn haben sogar wichtige Linien gemeinsam. Es könnte dann — da man auch die Linie Schaffhausen-Bülach ankaufen würde — auch dem Herrn Scheuchzer gleichgültig sein, ob in Zukunft der Verkehr über Bülach oder Basel geht. Die erste und unmittelbare Folge dieser mächtigen Schöpfung wäre dann die, dass das ostschweizerische Netz sich sehr leicht bereit erklären würde, mit dem Bunde zu paktiren. Es wären also in dieser Weise alle Interessen, auch diejenigen des Platzes Zürich in vollstem Masse gewahrt. Es würde sich dann natürlich auch noch darum handeln, auch St. Gallen seine Compensation zu geben, ähnlich, wie man sie auch Basel geben müsste. Zwischen diesen beiden Netzen wird sich dann noch die Gotthardbahn befinden; ich denke aber nicht, dass wir sie lange in den Händen lassen würden, in denen sie sich gegenwärtig befindet. Ob sie dann einen Bestandtheil des ostschweizerischen oder des centralwestschweizerischen Netzes bilden wird, ist ziemlich gleichgültig und wird davon abhangen, ob mittlerweile der Simplon gebaut wird, wodurch dann die gegenseitige Position vollständig ausgeglichen und auch dafür gesorgt werden kann, dass sich die beiden Netze nicht schaden, sondern nur gegenseitig Nutzen stiften. Das sind die eisenbahn-politischen Projekte, welche nahe liegen, die es aber bedingen, dass der Bund freie Hand behält, und nicht die Centralbahn sofort kauft, sondern den Uebergang in der Form eine Fusion bewerkstelligt.

Ich möchte Ihnen sehr anempfehlen, diese Gründe zu würdigen und wenn Sie dieselben verstehen, so zweifle ich durchaus nicht daran, dass wir in ganz absehbarer Zeit zur Lösung der grossen Frage gelangen werden.

Es ist merkwürdig, dass das Mistrauen und die Einwendungen gegen die projektirten Operationen meistens aus Kantonen kommen, welche die grössten eisenbahnpolitischen Misserfolge haben, während Bern gerade auf diesem Wege die grössten Erfolge erzielt hat und auch heute nichts für sich beansprucht. Denn Bern hatte ja die Staatsbahn, Bern war ja Grossaktionär. Aber Bern hat auf alle diese Stellungen zu Gunsten des Bundes verzichtet. Wir anerkennen gern Zürich, wie auch Basel und Genf als Emporen des Handels und der Industrie und bewundern diese grossen Plätze mit Freude in Bezug auf das, was sie im Gebiet der Kunst und Wissenschaft leisten. Aber in Bezug auf das Eisenbahnwesen hat Bern das Richtige getroffen und verdient nicht nur die Anerkennung — die ihm ja immer und von allen Seiten entgegengebracht worden ist, — sondern auch Nachahmung.

Zum Schlusse stelle ich gegenüber dem Antrag des Herrn Bürkli den *eventuellen* Antrag, Art. 2 der bundesräthlichen Vorlage durch folgende Bestimmung zu ersetzen: «Der Bundesrath wird zu weitern Käufen von Centralbahnaktien zu den nämlichen Bedingungen, d. h. gegen 3 %ige eidgenössische Rententitel von 1000 Fr. für jede Aktie, ermächtigt.» Auf diesem Wege kommt der Bund ganz akurat zum gleichen Ziel, wie wenn er die ganze Bahn mit Soll und Haben kauft; nur hat er den grossen Vortheil, dass er, wie ich schon früher gesagt habe, immer nur Rechte erwirbt, aber keine Lasten übernimmt, sondern sich vorbehalten kann, die Sache zu studiren, bis die Frage nach allen Seiten zum Abschluss reif ist. Ich selber möchte aber persönlich nicht so weit gehen. Ich stelle also diesen Antrag nur eventuell gegenüber dem Antrag des Herrn Bürkli. Ich glaube wir thun besser, uns ganz auf den Ankauf der 50,000 Aktien zu beschränken.

Bundesrath **Welti:** Ich bin Ihnen in dieser Sache im Namen des Bundesrathes noch einige Erklärungen schuldig. Wir haben Ihnen zwei Anträge vorgelegt: 1) den Antrag auf Ankauf der Aktien und 2) den Antrag auf Ankauf der gesammten Centralbahn. Wenn man die Sache bloss theoretisch betrachtet, hätte man uns sagen können, es sei einer der beiden Anträge überflüssig; praktisch betrachtet, glaube ich, haben wir das Richtige getroffen. Ich habe die Ueberzeugung, dass wenn wir nur den einen Antrag eingebracht hätten, uns von Seiten des Rathes der Vorwurf gemacht worden wäre, wir hätten in anderer Weise vorgehen können. Wir mussten deshalb beide Anträge stellen. Ich gebe Ihnen nun zunächst einige Aufschlüsse darüber, wie wir zum Ankauf der Centralbahnaktien gekommen sind. Es ist neben andern unwahren Behauptungen auch diejenige in der Presse aufgestellt worden, es habe der Bundesrath resp. das Eisenbahndepartement Auftrag gegeben, für Rechnung der Eidgenossenschaft die betreffenden Aktien anzukaufen. Es ist das nicht wahr. Wir haben mit den betreffenden Besitzern

der Aktien keinerlei Unterhandlungen gepflogen, und bevor uns diese Aktien zum Kaufe angeboten wurden, hatten wir jenen gegenüber nicht die allermindeste Verbindlichkeit. Ich halte dafür, dass der Bundesrath, als ihm diese Aktien angeboten waren, es gar nicht hätte verantworten können, wenn er nicht zunächst Sie in die Lage versetzt hätte, sich darüber auszusprechen, ob Sie diese Aktien annehmen wollen oder nicht, wie ich auch glaube, dass es in Ihrem Willen und Interesse liegen muss, die Verantwortlichkeit für diese Gelegenheit, die nicht so bald wieder kommen wird, schliesslich dem Volke zu überlassen. Das war zunächst die Veranlassung zum Ankauf der Aktien. Es ist Ihnen hinlänglich bekannt, welche Stimmung bei den Aktionären der Centralbahn in Bezug auf den Ankauf der Bahn besteht. Diese Stimmung der Aktionäre ist nicht zu verwechseln mit derjenigen des Verwaltungsrathes. Bei der Stimmung, welche bei den Aktionären der Centralbahn und speziell bei den Grossaktionären, die über die Massen der Aktien verfügen, besteht, wäre es unzweifelhaft gewesen, dass man uns von vorneherein mit unserem Kaufsantrag zurückgewiesen hätte, wenn wir nicht vorher schon im Besitz der 50,000 Aktien gewesen wären. So kommen wir dazu, Ihnen zwei Anträge vorzulegen und was nun die Wahl zwischen den beiden Anträgen betrifft, so stellen wir uns dazu folgendermassen. Ich habe Ihnen schon gesagt, dass wir weit davon entfernt sind, den Antrag auf Ankauf der Centralbahn als Ganzes zurückzuziehen. Wir — der Bundesrath — können das schon deshalb nicht, weil wir den Kauf abgeschlossen und die Verpflichtung übernommen haben, denselben zur Ratifikation zu bringen. Ich gestehe Ihnen nun, wenn die Kommission sich hätte einstimmig dazu verstehen können, den Ankauf der Centralbahn zu beschliessen, so würde ich diesen Antrag mit allen Kräften unterstützt haben. Nachdem diese Möglichkeit aber nicht vorlag und die Kommission sich einstimmig auf den Ankauf der Aktien vereinigt hatte, so war nach unserer Ueberzeugung, wenn man zum Ziele gelangen wollte, kein anderer Weg mehr möglich, als sich diesem Antrag anzuschliessen. Das gebot die allereinfachste Taktik und es wäre ein schwerer Fehler gewesen, wenn der Bundesrath durch Festhalten seines andern Antrages es dahin gebracht hätte, dass die Kommission zwiespaltig vor Sie getreten wäre. Sie sehen das so gut ein als ich und ich brauche darüber kein Wort mehr zu verlieren. Nun stehen die Dinge so, dass, wie wir hoffen, auch der andere Rath den Ankauf beschliessen wird. Was dann? In dieser Beziehung hat der Bundesrath vollständig freie Hand. Es ist Ihnen von Herrn Marti soeben auseinander gesetzt worden, was für Pläne in dieser Beziehung bestehen. Der Bundesrath hat sich mit der Sache noch von keiner Seite befasst, in amtlicher Weise auch das Eisenbahndepartement nicht, und wenn Sie den Ankauf der Aktien beschliessen, so hat der Bundesrath vollständig freie Hand.

Wir haben Ihnen schon in frühern Beschlüssen schriftlich erklärt, dass wir selbstverständlich weder Aktien noch eine einzelne Bahn kaufen, um bei diesem einzelnen Kaufe stehen zu bleiben, sondern dass diese Käufe von Aktien und von Bahnen nur Vorbereitungen und erste Schritte zur Acquisition des gesammten schweizerischen Bahnnetzes sein sollen. Ohne dieses Ziel und ohne Erreichung desselben sind alle unsere Mühen dahin. Wenn Sie nun die Centralbahnaktien ankaufen, ist die Erreichung dieses Zieles in gar keiner Weise präjudizirt; sei es, dass Sie eine Fusion mit dieser oder jener Bahn eingehen, oder sei es, dass Sie die Bahn zur Liquidation bringen und für sich selbst als Staatsbahn führen. Ich habe das Wort nur deshalb ergriffen, um Ihnen zu sagen, dass auch in dieser Richtung absolut nichts präjudizirt ist und Sie vollständig freie Hand haben, zu thun, was Ihnen gut scheinen wird, sobald einmal die Aktien der Centralbahn gekauft sein werden. Ich muss nur noch beifügen, dass ich nach dieser langen Diskussion nicht im Stande bin, zu wissen, was für ein materieller Unterschied eigentlich zwischen dem Ankauf der Aktien und zwischen dem Ankauf der Centralbahn besteht. Wenn Ihr letztes Ziel der Rückkauf der Centralbahn ist, können Sie dasselbe mit Leichtigkeit herbeiführen, sobald sie einmal 40 oder 50,000 Aktien besitzen. Sie brauchen nur mit Ihrer Stimmenmehrheit die Liquidation der Gesellschaft und die Uebergabe derselben an den Bund zu beschliessen. Auf der andern Seite steht es Ihnen frei, auf Unterhandlungen einzugehen, welche eine Fusion mit der Jura-Simplon-Bahn bezwecken, insofern — das ist immer die selbstverständliche Bedingung — diese Fusion zur Verstaatlichung beider Bahnen unter Bedingungen führt, welche der Bund als acceptabel und günstig betrachtet. Von diesen Bedingungen ist jedoch heute noch gar nicht zu reden, indem eine Verhandlung darüber mit dem Bund bis heutigen Tages nicht stattgefunden hat.

Tobler: Ich glaubte zwar nicht in dieser Frage ein Wort mitsprechen zu wollen, nachdem ich letzte Woche bei der Hauptdebatte abwesend war; allein ich fühle mich dennoch verpflichtet, um mein Gewissen zu wahren, den Antrag des Herrn Bürkli zu unterstützen. Ich war wirklich erstaunt, als ich zu Hause las, es sei die Kommission einstimmig im Antrage auf Erwerbung der 50,000 Aktien und in der Abweisung des Antrages für den Ankauf der Bahn selbst. Ich suchte und forschte nach Gründen, welche zu einer so plötzlichen Sinnesänderung in der Kommission geführt hatten. Die Gründe sind nun heute für mich in genügender Weise durch Herrn Marti und Herrn Bundespräsident Welti dargethan worden und ich werde in aller Kürze auf dieselben eintreten. Zuerst will ich aber die Bemerkung vorausschicken, dass im letzten Frühjahre, als die Ihnen vorliegenden Anträge des Bundesrathes und der Kommission erschienen, männiglich und allgemein die Ansicht waltete, es sei die Erwerbung der ganzen Centralbahn unzertrennbar mit dem Aktien-Ankauf, und ich selbst habe mich sehr gefreut, dass dieser Artikel 2 im Vorschlage des Bundesrathes vorhanden war, und dass es sich in Wirklichkeit einmal darum handle, mit der Verstaatlichung der Bahnen Ernst zu machen. Ich denke, es werde auch Herr Marti s. Z. gebührend Kenntniss genommen haben von den Vorschlägen des Bundesrathes und möglicherweise hat er von den Anträgen Kenntniss gehabt, bevor sie im Druck erschienen sind; ich begreife desshalb nicht, wie auf einmal diese Sinnesänderung, so zu sagen in allen Kreisen, Platz gegriffen hat. Ich stehe allerdings noch immer auf dem gleichen Standpunkt, wie letztes Frühjahr, dass ich sage: für mich ist der Aktienkauf ohne Erwerbung der Centralbahn

etwas Unthunliches, vielleicht sogar etwas Nachtheiliges, jedenfalls etwas Unnöthiges. Die Gründe, welche von Herrn Marti angeführt worden sind, gipfeln lediglich in Entgegenkommen und Taktik; das Entgegenkommen der Westschweiz gegenüber erfordere es, dass man heute noch nicht Ernst mache mit dem Ankauf der Centralbahn; die Taktik erfordere es, dass man mit weniger vorlieb nehme, um nicht alles zu verlieren. Ich glaube das nicht, und wenn wir überhaupt mit dem Ankauf der Aktien die Erwerbung der Bahn als Ziel wollen, sollen wir hier kein Entgegenkommen walten lassen gegenüber denen, welche das Ziel nicht erreichen, wollen sie aber mit uns das Ziel erreichen so sollen sie es sagen und sich uns anschliessen. Herr Marti sagt, die Sache sei nicht spruchreif; es sei nöthig, dass in Bezug auf die Organisation der Staatsbahnen Studien gepflogen werden, dass Vorlagen gemacht werden, damit man sich nach allen Richtungen beruhigen könne. Die Kommission selbst hat im letzten Frühjahr in ziemlich einlässlicher Weise Vorschläge gemacht, in welcher Weise zur Beruhigung der Gemüther vorgegangen werden sollte; es sind jedoch diese Vorschläge, welche, glaube ich, hauptsächlich von Herrn Cramer-Frey stammen, nicht mehr zur Diskussion gekommen; ich will darum darüber hinweggehen und mich lediglich auf das beschränken, was Herr Bürkli beantragt hat, nämlich auf den blossen Rückkauf der Centralbahn, und dem Bundesrath alles weitere überlassen, wie bald und in welcher Weise er uns Vorlagen bringen will.

Es ist gesagt worden, man habe ja noch keine Kundgebung aus den Kreisen der Centralbahn selbst; für mich ist die Kundgebung deutlich genug vorhanden, wenn ich weiss, dass der Bundesrath bereits einen Vertrag mit der Verwaltung abgeschlossen hat; denn es wird die Generalversammlung, welche nächstens stattfindet, ohne Zweifel den Verwaltungsrath nicht desavouiren.

Nun die finanziellen Bedenken, meine Herren! Wenn Sie in's Auge fassen, was Sie bei der Jura-Simplonbahn gethan, wo sie 60 Millionen in Aktien angelegt haben, und wenn Sie bedenken, dass es sich nach dem Kommissionsantrag wieder um 50 Mill. handelt, so dürfen Sie gar kein Bedenken tragen gegen die weiteren 50 Millionen. Wenn wir überhaupt an die Verstaatlichung der Eisenbahnen gehen, so dürfen wir keine finanzielle Bedenken haben oder müssen dann das Ganze bleiben lassen — es wäre das vielleicht von meinem Standpunkt aus das beste — wir dürfen um so weniger finanzielle Bedenken hegen, weil wir den gleichen Weg zur Geldbeschaffung beschreiten, wie bei den andern 50 Millionen, nämlich den Weg der Ausgabe von Rententiteln.

Es wird gesagt, der Bundesrath wisse mit der Centralbahn gar nichts anzufangen. Bisher hat man das nicht geglaubt; am allerwenigsten glaubt das der Bundesrath selbst und Herr Welti; sie werden ganz bestimmt wissen, was sie mit der Centralbahn machen wollen und das ist ja die Tendenz: man will die Bahn kaufen. Warten wir einmal ab, was geschieht, wenn wir die Bahn haben! Der Bundesrath wird sich sofort in der Lage finden, ganz genau ausgearbeitete Entwürfe und Vorlagen zu bringen in Bezug auf die Verwaltung dieser und anderer Bahnen. Er wird die Centralbahn betreiben oder betreiben lassen, wie sie bisher von der Privatgesellschaft betrieben wurde. Da wird es jedenfalls keine Verlegenheit geben.

Herr Marti hat etwas angedeutet, was mir denn doch etwas sonderbar scheint. Er glaubt, es sei nöthig, dass zuerst der Bund eine festere Stellung bei der Jura-Simplonbahn sich schaffe; der Bund sei jetzt wohl Besitzer der Mehrheit des Kapitals, aber nicht Besitzer der Stimmenmehrheit; es müsse zuerst dort dafür gesorgt und die Sache so geordnet werden, dass der Bund allmälig zur Stimmenmehrheit komme. Dann werde sich der Bund allmälig auch in den Besitz jeder andern Bahn bringen können oder es werde dann vielleicht die Fusion folgen. Das sind alles Projekte; ich weiss aber nicht, ob wir mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen warten müssen bis wir auch die Jura-Simplonbahn erwerben können. Wir fangen nun einmal an mit der Centralbahn; das Geschäft liegt sehr nahe und für mich liegt es sehr einfach. Das Geschäft mit der Jura-Simplonbahn ist für mich lange nicht so einfach, und es wird sich fragen, wie man, wenn man einmal die Centralbahn hat, vorgehen will, ob man nach Osten oder nach Westen vordringen will. Die Verhältnisse werden das dann klarlegen. Heute schon zu sagen: wir müssen zuerst im Westen anfangen. das scheint mir noch etwas verfrüht.

Ich wünsche die Erreichung des Zieles, unsere schweizerischen Bahnen so schnell als möglich und thunlich zu verstaatlichen; um das zu erreichen, müssen Sie einmal anfangen mit der Verstaatlichung und nicht nur Aktien kaufen. Dann kommt die Frage in Fluss und das Volk weiss, was man will, und es ist eher geneigt, der grundsätzlichen Verstaatlichung zuzustimmen, als dem fortwährenden Aktienankauf. In diesem Sinne empfehle ich Ihnen den Antrag des Herrn Bürkli, auf Zustimmung zum ursprünglichen Art. 2 der bundesräthlichen Vorlage.

M. Richard: Dans le sein de la commission, j'avais demandé le changement de rédaction d'un mot: Il s'agissait de remplacer dans le texte français l'expression *institut financier* par *établissement financier*; on aurait eu alors un consortium *d'établissements financiers*. Pour nous, le mot *institut* a une toute autre signification que le mot *établissement*. Dans la Suisse romande, il éveille l'idée d'une réunion de savants, celle d'un ordre religieux, — ce qui n'est pas en corrélation avec ce que nous voulons exprimer. Le terme *établissement* vaut mieux; il est plus exact et mieux approprié à la pensée qu'ont veut exprimer. La commission a adopté à l'unanimité cet amendement.

Die Diskussion wird geschlossen.

Marti modifizirt seinen Antrag dahin, dass eventuell, d. h. für den Fall der Verwerfung des Kommissionalantrages, gesagt werde: « Der Bundesrath wird zu weitern Ankäufen von Centralbahnaktien zu für den Bund nicht ungünstigeren Bedingungen ermächtigt. »

In eventueller Abstimmung wird der Antrag Marti mit Mehrheit gegen 37 Stimmen, welche auf den Antrag Bürkli fallen, angenommen. In der definitiven Abstimmung siegt aber der Antrag der

Kommission dem eventuell angenommenen Antrage Marti gegenüber mit 83 gegen 18 Stimmen.

Art. 2.

Passirt ohne Bemerkung.

Titel und Ingress beider Entwürfe

werden ebenfalls ohne Bemerkung angenommen, jedoch mit der redaktionellen Vervollständigung, dass im Ingress beider Entwürfe nicht nur die Botschaft vom 21. März, sondern auch die Nachtragsbotschaft vom 15. Mai 1891 citirt werden soll.

In der

Generalabstimmung

endlich sprechen sich für Annahme des *Bundesbeschlusses* 82 gegen 32, für Annahme des Bundesgesetzes 90 gegen 13 Stimmen aus.

Der Gegenstand ist damit vorläufig erledigt und geht an den Ständerath.

Die aus der Berathung hervorgegangenen Beschlüsse haben nun folgenden Wortlaut:

I.

Bundesbeschluss

betreffend

Ankauf von Aktien der schweizerischen Centralbahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsichtnahme einer Botschaft des Bundesrathes vom 21. März 1891, und einer Nachtragsbotschaft vom 15. Mai 1891,

beschliesst:

Art. 1. Dem von dem Bundesrathe mit einem Konsortium schweizerischer und deutscher Finanzinstitute unterm 5. März 1891 abgeschlossenen Vertrage betreffend den Ankauf von 50,000 Aktien der schweizerischen Centralbahn wird unter dem Vorbehalt der Annahme des gleichzeitig vorgelegten Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften die Genehmigung ertheilt.

Art. 2. Der Bundesrath wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Veröffentlichung dieses Bundesbeschlusses zu veranstalten.

Arrêté fédéral

concernant

l'achat d'actions du chemin de fer Central suisse.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

après avoir pris connaissance d'un message du conseil fédéral du 21 mars 1891, et d'un message supplémentaire du 15 mai 1891,

arrête:

Art. 1er. Le contrat passé le 5 mars 1891 entre le conseil fédéral et un consortium d'établissements financiers suisses et allemands, relativement à l'achat de 50,000 actions du chemin de fer Central suisse, est ratifié, sous réserve d'acceptation de la loi fédérale, présentée en même temps, au sujet de la modification de la loi fédérale concernant la comptabilité des compagnies de chemins de fer.

Art. 2. Le conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi du 17 juin 1874 concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier le présent arrêté et de fixer l'époque où il entrera en vigueur.

II.

Bundesgesetz

betreffend

die Abänderung des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 21. März 1891, und einer Nachtragsbotschaft vom 15. Mai 1891,

beschliesst:

Art. 1. Der Artikel 6 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften vom 21. Dezember 1883 erhält folgende Fassung:

Die in Art. 640, Absatz 2, des Obligationenrechtes in Bezug auf das Stimmrecht der Aktionäre enthaltenen Beschränkungen und Vorbehalte finden auf Generalversammlungen einer Eisenbahngesellschaft, bei denen sich der Bund oder ein Kanton als Aktionär betheiligt, keine Anwendung.

Ebenso bleiben die Rechte, welche dem Bund und den Kantonen in Betreff der Verwaltung gegenüber einzelnen Eisenbahngesellschaften zur Zeit zustehen, gewahrt, und es haben auch in Zukunft die Bundesbehörden die Befugniss, derartige Verhältnisse durch die Konzessionen oder bei der Prüfung der Statuten oder der Verträge zu ordnen oder zu genehmigen.

Art. 2. Durch diese Gesetzesabänderungen (Artikel 1) werden auch die Beschränkungen des Aktienstimmrechtes betroffen, welche in den zur Zeit in Kraft bestehenden Statuten der Eisenbahngesellschaften vorgesehen sind.

Art. 3. Der Bundesrath wird beauftragt, gemäss den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Loi fédérale

modifiant

la loi fédérale sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

après avoir pris connaissance d'un message du conseil fédéral du 21 mars 1891, et d'un message supplémentaire du 15 mai 1891,

arrête :

Art. 1er. L'article 6 de la loi fédérale du 21 décembre 1883 sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer reçoit la rédaction suivante:

Les réserves et les restrictions du droit de vote des actionnaires, stipulées par l'article 640, 2me alinéa du code fédérale des obligations, ne sont pas applicables aux assemblées générales d'une compagnie de chemin de fer auxquelles la Confédération ou un canton prend part.

Les droits dont la Confédération et les cantons sont actuellement investis vis-à-vis des compagnies de chemins de fer, en matière d'administration, demeurent en vigueur. Des droits analogues pourront également, à l'avenir, être établis par les autorités fédérales, soit en les introduisant dans les concessions, soit en approuvant les dispositions y relatives contenues dans les statuts des compagnies ou dans des conventions spéciales.

Art. 2. La modification apportée à l'article 6 de la loi précitée (art. 1) s'applique également aux restrictions du droit de vote des actionnaires stipulées dans les statuts actuels des compagnies de chemins de fer.

Art. 3. Le conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi du 17 juin 1874 concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier la présente loi et de fixer l'époque où elle entrera en vigueur.

Anmerkung.

Der von Herrn *Ador* in der Nachmittagssitzung vom 5. Juni angekündigte Antrag zum *Gesetzes*-entwurf (siehe Seite 56 und 58 hievor; vergl. auch die hierauf bezüglichen Ausführungen des Herrn Bundespräsident *Welti*, Seite 57) ist zwar dem Votum des Herrn *Ador* (Seite 58 hievor) zu entnehmen; der Vollständigkeit halber wird derselbe indessen nachstehend noch separat zum Abdruck gebracht. Er lautet:

Bundesgesetz

über

Abänderung des Art. 640 des Obligationenrechts.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

beschliesst:

Art. 1. Artikel 640 des Obligationenrechtes wird aufgehoben und durch nachfolgende Bestimmungen ersetzt:

Die Aktionäre üben ihr Stimmrecht in der Generalversammlung nach Verhältniss der Zahl der in ihrem Besitze befindlichen Aktien aus. Jeder Aktionär, auch wenn er nur eine Aktie besitzt, hat eine Stimme.

Den Gesellschaften, mit Ausnahme der Transportgesellschaften, steht es frei, durch ihre Statuten das Stimmrecht der Besitzer von mehreren Aktien zu beschränken.

Art. 2 = Art. 3 der Kommission.

Loi fédérale

modifiant

l'article 640 du code fédéral des obligations.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

arrête:

Art. 1er. L'article 640 du code fédéral des obligations est abrogé et remplacé par la disposition suivante:

Les actionnaires exercent leur droit de vote dans l'assemblée générale proportionnellement au nombre d'actions qu'ils possèdent. Tout actionnaire, même lorsqu'il ne possède qu'une action, a droit à une voix.

A l'exception des entreprises de transport, les sociétés peuvent limiter par les statuts le nombre de voix du porteur de plusieurs actions.

Art. 2 = art. 3 de la commission.

Für die Redaktion verantwortlich: *Rud. Schwarz.* — Druck und Expedition von *Jent & Reinert* in *Bern.*

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Ankauf von Aktien der Schweizerischen Zentralbahn. BB vom 25. Juni 1891 (verworfen)

Achat d'actions du chemin de fer Central suisse. AF du 25 juin 1891 (rejeté)

In Dans In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr Année Anno	1891
Band Volume Volume	I
Session Session Sessione	Sommersession Session d'été Sessione estiva
Rat Conseil Consiglio	Nationalrat Conseil national Consiglio nazionale
Sitzung Séance Seduta	05
Geschäftsnummer Numéro d'objet Numero dell'oggetto	1891_001
Datum Date Data	08.06.1891 - 15:00
Seite Page Pagina	79-98
Ref. No	20 026 452

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Bern, Donnerstag, 25. Juni I. Jahrgang 1891 Ier année Berne, jeudi, 25 juin

Amtliches stenographisches Bülletin der schweizerischen Bundesversammlung

BULLETIN STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL DE L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

№ 18

Abonnemente: Jährlich Fr. 1. 50 für die Schweiz, Fr. 3. 50 für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonnirt werden.
Abonnements: Un an: Suisse 1 fr. 50, Union postale 3 fr. 50. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Ankauf von Centralbahnaktien bezw. der Centralbahn.

Anträge der Kommission des Nationalrathes

24. Juni 1891.

I.

Antrag der Herren Keel, Hochstrasser, Paschoud, Python, Richard.

Verschiebung der weitern Behandlung der Angelegenheit auf eine ausserordentliche Versammlung der eidgenössischen Räthe nach Anordnung des Bundesrathes.

II.

Antrag der Herren Künzli, Bezzola, Gallati, Häberlin, Stockmar.

Eintreten und Zustimmung zum Ständerath.

III.

Antrag der Herren Hochstrasser, Paschoud, Python, Richard.

Festhalten an den frühern Beschlüssen des Nationalrathes gegenüber dem Beschlusse des Ständerathes.

Achat d'actions ou de la ligne du chemin de fer Central suisse.

Propositions de la commission du conseil national

24 juin 1891

I.

Proposition de MM. Keel, Hochstrasser, Paschoud, Python, Richard.

Ajournement de la suite des délibérations sur cet objet à une session extraordinaire de l'assemblée fédérale à convoquer par les soins du conseil fédéral.

II.

Proposition de MM. Kunzli, Bezzola, Gallati, Häberlin, Stockmar.

1. Entrée en matière. 2. Adhésion aux états.

III.

Proposition de MM. Hochstrasser, Paschoud, Python, Richard.

Maintien des décisions précédentes du conseil national, en opposition à la décision du conseil des états.

Nationalrath.

Sitzung vom 25. Juni 1891, Vormittags 8 Uhr.

Vorsitzender: Präsident *Lachenal.*

Tagesordnung:

Ankauf von Centralbahnaktien bezw. Ankauf der Centralbahn.

Zweite Berathung.

Präsident: Es liegt ein Antrag auf Verschiebung der weitern Berathung vor. Ich eröffne die Diskussion über diese Ordnungsmotion.

Keel: Sie haben unterm 8. l. M. einen Beschluss gefasst, wonach 50,000 Stück Aktien der Centralbahn angekauft werden sollen. Unterm 18. l. M. hat der Ständerath, abweichend von diesem Beschluss, beschlossen, es sei die ganze Centralbahn anzukaufen. Dadurch wurde die etwas schwierige Situation noch schwieriger gemacht, und das Unglück wollte, dass noch eine weitere Komplikation dazu trat, nämlich die bekannte Katastrophe in Mönchenstein. Der Ständerathbeschluss wurde allerdings unter dem Eindrucke dieses Unglücks gefasst. Inzwischen hat sich aber der Eindruck dieses Unglücks auch im weitern Volke geltend gemacht. Wir dürfen uns nicht verhehlen, dass dieser erste Eindruck auf die weitern Schichten des Volkes dahinging, dass bei dieser Unsicherheit der baulichen Verhältnisse der Eisenbahnen kaum daran gedacht werden könne, sofort zum Ankauf der gesammten Bahnen zu schreiten. Ich glaube zwar, dass sich seither gegen diese Anschauung bereits eine gewisse Reaktion geltend gemacht hat und ich bin der Ueberzeugung, dass sich eine Bewegung eher zu Gunsten der Verstaatlichung geltend machen wird. Aber eben so sehr glaube ich, die Bewegung habe im gegenwärtigen Moment noch nicht ihren Abschluss gefunden und es werde noch einiger Zeit bedürfen, bis dies der Fall sein wird. Es tritt damit die Frage an uns heran, was wir in dieser Situation thun wollen. Ein Theil der Kommission sprach sich dahin aus, es sei Ihnen zu beantragen, unverweilt auf den Ankauf der gesammten Centralbahn einzutreten und dem Ständerathe beizustimmen.

Ich gebe zu, dass an und für sich die Mönchensteiner Katastrophe keine stichhaltigen Gründe ergibt, um sich gegen diesen Antrag auszusprechen. Diese Katastrophe steht weder in direkter Beziehung mit der Frage des Ankaufs von Centralbahnaktien, noch des Ankaufs der gesammten Bahn. Einmal ist eine direkte Veranlassung für das Unglück noch nicht festgestellt, anderseits können aus der Katastrophe ebenso ernste und folgerichtige Gründe für die Verstaatlichung abgeleitet werden. Mehr als je sollte sich gerade angesichts dieser Katastrophe der Gedanke geltend machen, dass die Transportmittel, welche so sehr in direktem und unabtrennbarem Verhältniss zur allgemeinen Sicherheit stehen, Sache der Allgemeinheit d. h. des Staates sind, und prinzipiell nicht mehr länger reinen Privatgesellschaften überlassen werden können. Gerade die Erfahrung, die wir bei dieser Katastrophe gemacht haben, sollte klar und deutlich gezeigt haben, dass schliesslich doch Alles naturgemäss auf den Staat, nicht nur als reglirenden Faktor, sondern als die einzig richtige Quelle des Schutzes für die allgemeine Sicherheit zurückgreift und zurückgreifen muss. Katastrophen sind auch bei Staatsbahnen nicht ausgeschlossen, aber nach meiner Ansicht hat der Staat mehr natürliche und in sich liegende Kraft, abwehrend einzutreten und bedauernswerthe Komplikationen, wie wir sie hier gehabt haben, zu verunmöglichen.

Trotz dieses Gedankens, der mich dahin führen würde, einer Verstaatlichung der Eisenbahnen desto eher beizustimmen, habe ich schwere Bedenken, ob ein solcher Beschluss im gegenwärtigen Augenblick zu diesem Ziele führen würde. Wir stehen einmal vor der Thatsache, dass sämmtliche Bahnen und somit auch die Centralbahn von Seite der Bahnbehörden und von Seite des Bundes einer bis ins Detail genauen und gewissenhaften Prüfung unterstellt werden, dass bei dieser Prüfung nun auch Belastungsproben der Brücken stattfinden sollen, was allein nur annähernde Gewissheit bietet, dass die Brücken eine Konstruktion besitzen, die Beruhigung geben kann. Ich habe das Gefühl, dass wir das Resultat dieser allseitig genauen Prüfung abwarten und erst dann einen definitiven Beschluss fassen sollen. Man sagt uns zwar in der bundesräthlichen Nachtragsbotschaft vom 15. Mai, dass die schweizerische Centralbahn im Ganzen in guten Verhältnissen stehe. Es lautet der Schlusspassus dahin: « In Summa kann gesagt werden, dass die Centralbahn in Bezug auf Anlage und Ausrüstung, sowie hinsichtlich des laufenden Unterhaltes, mit zu den ersten schweizerischen Hauptbahnen gezählt werden kann. » Auf Seite 13 wird speziell gesagt: « Der Unterhalt des Bahnkörpers kann ein ganz befriedigender genannt werden. » Dagegen treffen wir auf Seite 14 doch auch auf folgende Stelle: « An mehreren grössern Objekten hat das Mauerwerk theilweise durch Verwitterung gelitten, oder es sind infolge Dilatation der Eisenkonstruktion etwelche Verschiebungen an und unter den Auflagern mehrerer Brücken eingetreten. Die bezüglichen Mängel sind ebenfalls zum grossen Theil beseitigt worden. Es bleibt noch die Rekonstruktion beschädigten Mauerwerks am Rümliger-Viadukt (Strecke Sissach-Olten), sowie an einer Anzahl kleinerer Objekte auszuführen. » Es wird also von Seite des Bundesrathes selbst zugegeben, dass an grössern Objekten noch Fehler und Mängel haften, die der Remedur bedürfen. Wie weit solche Mängel und Fehler führen können, das haben wir leider an der Mönchensteiner Katastrophe bereits erlebt.

Ich habe auch überhaupt Bedenken, dass wir mitten in diese fieberhafte Aufregung — diese fieberhafte Aufregung besteht auch heute noch — den Gedanken des sofortigen Ankaufs tragen. Ich glaube, es wäre besser, wenn wir etwelche Abklärung und Beruhigung des Volkes abwarten würden. Ich komme daher in dieser Richtung zum Schluss und wiederhole, dass wir besser thun würden, das Resultat der Untersuchung abzuwarten und erst dann definitiv Beschluss zu fassen. Was haben wir dann gethan, wenn wir diesen Weg beschreiten? Wir haben das gethan, was jeder haus-

hälterische Hausvater, jeder vorsichtige Geschäftsmann auch thun würde. Wenn dieser ein Objekt, das er kaufen will, nicht kennt, dann wird er eine genaue Untersuchung vornehmen und das Resulat derselben abwarten, bevor er den Kauf abschliesst. Ich glaube, daraus kann den eidgenössischen Räthen kein Vorwurf gemacht werden, und ich bin auch überzeugt, das Volk wird ihnen keinen machen.

Man sagt nun allerdings, wir möchten dem Schwung unserer Bestrebungen, unserer idealen Gedanken freien Lauf lassen und dem Volke es überlassen, ob es diesem Schwung folgen wolle oder nicht. Das ist wohl kaum die Stellung der eidgenössischen Räthe. Nach meiner Ansicht ist unsere Stellung vielmehr die, dass wir dem Volk die Angelegenheit in möglichst guter Weise vorlegen. *Wir* haben in erster Linie die Verantwortung für das zu tragen, was wir dem Volk vorlegen. Darum ist es unsere Pflicht, dass wir die Angelegenkeit nach allen Seiten gründlich prüfen. Dies wird uns nicht erspart dadurch, dass wir sagen, dass das letzte Wort dem Volke sei. Wenn wir uns auf den Standpunkt stellen, dass es nicht unsere Pflicht sei, reiflich zu erwägen, was wir dem Volke vorlegen, dann haben wir von vornherein das Misstrauen des Volkes erregt. Es ist ein vorsichtiges Vorgehen in dieser Angelegenheit um so mehr angezeigt, als wir ja selbst mit der Hälfte der Kommission im Widerspruch stehen. Wir haben in erster Linie beschlossen, es seien die Centralbahnaktien anzukaufen und wir haben erklärt, wir haben ganz gute und triftige Gründe, nicht auf den Ankauf der ganzen Bahn, sondern nur der Aktien einzutreten. Heute stehen wir davor, dass gerade das Gegentheil beantragt wird; das heisst ich will nicht gerade sagen, das Gegentheil davon, weil ein grosser Theil der Kommission sich von Anfang an dahin aussprach, dass man lieber die ganze Bahn ankaufe und dass es mehr oder weniger Opportunitätsgründe waren, die uns bestimmten, den Ankauf der Aktien Ihnen vorzuschlagen.

Die erheblichste Einwendung gegen eine Verschiebung liegt darin, dass man sagt, dass die Verträge, welche seitens des Bundesrathes sowohl über den Ankauf der Aktien als der ganzen Bahn abgeschlossen sind, einen raschen Abschluss der Angelegenheit verlangen. Was nun den Ankauf der Aktien anbelangt, so scheint mir derselbe unter allen Umständen dahingefallen zu sein. Denn so wie die Stimmverhältnisse im Ständerath waren, liegt es auf der Hand, dass der Ständerath nie dem Nationalrath zustimmen würde, wenn er auf dem Ankauf der Aktien beharren sollte. Uebrigens enthält der Vertrag selbst keinen bestimmten Termin. Der Vertrag über den Ankauf der Aktien sagt in Art. 5: « Seitens der Eidgenossenschaft wird hinsichtlich dieses Vertrages die Ratifikation der hohen Bundesversammlung und eventuell das Referendum vorbehalten. » Ein Termin ist also hier nicht gegeben. Wir erinnern uns nun allerdings, dass ziemlich bei Beginn dieser Session uns ein Schreiben der betreffenden Aktionäre mitgetheilt worden ist, welches meines Erinnerns darauf drang, dass diese Angelegenheit noch im Laufe dieser Session behandelt werde. Ferner wurde uns auch das Antwortschreiben des Bundesrathes mitgetheilt. Der Wortlaut desselben ist mir nicht bekannt. Ich wollte gestern dieses Aktenstück durchsehen, habe es aber nicht erhalten können. Ich sage nur: im Vertrag selbst ist kein Termin angegeben.

Anders allerdings steht es mit dem Vertrag in Bezug auf den Ankauf der Centralbahn. Meines Erinnerns ist hier ein Termin gegeben, nämlich dass der Vertrag verbindlich sei bis 1. November. Wenn wir nun eine etwelche Verschiebung der Verhandlungen und der Beschlussfassung beantragen, so glauben wir, dass wir immerhin noch in diesem Termin die Sache zum Abschluss bringen können. Die Mehrheit beantragt Ihnen nämlich Verschiebung der weitern Behandlung der Angelegenheit auf eine ausserordentliche Versammlung der eidgenössischen Räthe nach Anordnung des Bundesrathes.

Wir haben allerdings in der Kommission die Sache dahin näher präzisirt, dass diese Versammlung noch im Laufe des Monats Juli, beziehungsweise gegen Ende desselben stattfinden soll. Wir haben aber diese genaue Terminirung fallen lassen und wollten dem Bundesrath es überlassen, die Versammlung nach seiner Konvenienz einzuberufen, d. h. wir wollten ihm Freiheit lassen, wenn es möglich wäre, dass diese Einberufung weiter hinausgeschoben würde, und wir wollten auch Gelegenheit bieten, dass wenn der Abschluss der Untersuchung der Centralbahn früher stattfinden könnte, der Einberufstermin vom Bundesrath auch näher zu unserem jetzigen Zeitpunkt gerückt werden dürfte.

Noch eine letzte Bemerkung. Ich weiss wohl, dass vielleicht die Motive, welche zu diesem Verschiebungsantrag führten, nicht auf allen Seiten die gleichen sind. Ich wünsche die Verschiebung einzig und allein deshalb, weil ich glaube, dass wir auf diesem Weg eher zum Ziele, zur Verstaatlichung der Bahnen kommen. Andererseits ist es möglich, dass diese Verschiebung zu einem andern Zwecke beantragt wird, vielleicht um dieses Ziel *nicht* zu erreichen, aber das kann für meine Ueberzeugung natürlich nicht bestimmend sein. Ich folge da meinen Gedanken und meiner Ueberzeugung und überlasse die Motivirung, soweit sie von der meinigen abweicht, den andern Mitgliedern der Kommissionsmehrheit. Ich meinerseits beantrage in diesem Sinn Verschiebung.

M. **Paschoud:** Ensuite de la votation inattendue du conseil des états sur le projet d'arrêté relatif à l'achat des actions du Central, la question se trouve maintenant placée sur un terrain nouveau que nous avons à examiner. Je dis que la décision du conseil des états était *inattendue*, car après les longs débats qui ont eu lieu au conseil national, où le projet du conseil fédéral de limiter l'opération à l'achat des 50,000 actions avait réuni l'importante majorité de 82 voix contre 32, on ne pouvait prévoir le résultat de la discussion au conseil des états.

Lorsque le projet d'achat des actions fut examiné par ce conseil, la commission, composée de 7 membres, s'est divisée en 3 fractions. La majorité, comprenant 4 membres, a proposé l'adhésion à la décision du conseil national, la seconde fraction, composée de deux membres, demandait de ne pas entrer en matière, enfin un seul député formulait une proposition suivant laquelle l'opération ne devait pas être limitée à l'achat des 50,000 actions, mais

devait être étendue à l'achat du réseau du Central dans sa totalité, suivant les conditions déterminées dans une convention qui porte la date du 3 avril 1891.

Nous avons donc à discuter maintenant non pas l'opération limitée qui nous était d'abord proposée, mais le rachat total du Central, rachat qui ne se comprend qu'autant que le rachat des grandes lignes de chemins de fer dans leur ensemble est en discussion. La question se pose donc d'une manière générale, et il convient d'examiner quelles seront les conséquences d'une opération aussi étendue.

Une fraction de notre commission, représentée par M. Keel, se place à un autre point de vue et estime qu'il faut ajourner l'affaire à une session ultérieure qui sera fixée par le conseil fédéral.

Les motifs que nous avons pour demander l'ajournement sont de diverse nature. Après l'exposé de M. Keel, je ne veux pas insister trop longtemps sur l'accident du 14 juin à Mönchenstein, qui doit avoir une influence sur nos délibérations. Cette catastrophe a attiré l'attention du conseil fédéral sur la sécurité qu'offrent, dans toute la Suisse, les chemins de fer. Une expertise qui a pour but l'examen des ponts de chemins de fer est en cours, et ce ne sont pas seulement les ponts du Jura-Simplon qui seront soumis à l'expertise, mais ceux de la Suisse toute entière. Cet examen aura pour effet de déterminer quelle est la valeur des lignes au point de vue de leur sécurité. Nous demandons si, pendant que l'on examine ce point important qui doit déterminer la valeur des lignes, il convient d'acheter le réseau du Central et d'adhérer au projet qui a été ratifié à l'unanimité par l'assemblée de ses actionnaires qui a eu lieu hier à Bâle.

On nous soumet un contrat définitif à approuver alors qu'une expertise est en cours. Ne vaut-il pas mieux attendre que cette expertise soit terminée? Dans ces conditions, il est imprudent que le conseil fédéral promulgue un arrêté d'achat définitif qui ne manquera pas de provoquer un référendum.

Je n'insiste pas davantage sur ce point qui peut être considéré comme accessoire, mais il en est deux autres qui nous engagent à appuyer la proposition de renvoi de la discussion.

Le réseau du Central a un développement de 394 kilomètres; c'est donc une petite ligne en ce qui concerne son étendue, mais elle est importante par sa situation, par l'importance de ses gares et des localités qu'elle dessert, par son transit et par le chiffre de ses affaires. Le rachat de cette ligne ne se comprend qu'autant qu'il s'agit d'une opération préliminaire, devant être suivie du rachat des principales lignes de la Suisse.

On doit se demander dans quelles conditions certaines lignes seront rachetées? L'attention du conseil fédéral a été attirée sur ce point lorsque la question de l'achat des actions du Jura-Simplon était en discussion.

Que la Confédération achète des actions de chemins de fer pour se procurer l'influence légitime qu'elle doit avoir, nous n'y faisons pas opposition, mais lorsqu'il s'agit de l'achat d'une ligne, achat qui doit entraîner celui d'autres lignes, il vaut la peine de se donner le temps de réfléchir et d'examiner quelles seront les conséquences de ces achats.

Permettez-moi de vous rappeler le postulat qui a été voté par le conseil national le 21 juin 1890 à l'occasion de l'achat des actions de priorité du Jura-Simplon; le conseil fédéral était invité « à pré- « senter un rapport sur la centralisation des chemins « de fer entre les mains de la Confédération. » Il y a plus d'une année que ce postulat a été voté, et nous ne savons pas encore quelles sont les idées du conseil fédéral à cet égard.

La proposition de M. Soldati qui a été adoptée au conseil des états se termine aussi par un postulat analogue; ce postulat a quelque signification et doit être discuté. Le postulat qui suit la proposition d'achat du Central de M. Soldati est rédigé de la manière suivante:

« Le conseil fédéral est invité a présenter à « l'assemblée fédérale un projet de loi réglant le « mode de rachat et d'organisation de l'administration « du réseau des chemins de fer suisses. »

Je dis, que c'est traiter une affaire dans des conditions anormales que de racheter une ligne sans préciser quelles seront les conséquences de ce rachat pour d'autres lignes. C'est ce qu'on appelle mettre la charrue devant les bœufs.

Le troisième motif qui nous engage à proposer l'ajournement est le fait que la convention du 3 avril 1891 n'a pu être suffisamment étudiée; je suis certain qu'il y a deux jours, la grande majorité de mes collègues en ignoraient les termes.

Par le projet d'arrêté du 21 mars 1891, le conseil fédéral demandait bien d'être autorisé à acquérir le chemin de fer du Central dans la totalité de sa fortune, mais cette seconde opération était facultative et consistait dans la suite de la première, qui était limitée dans l'achat de 50,000 actions.

C'est seulement dans l'intimité des séances de la commission que l'on a parlé de cette convention intervenue entre la direction du Central et le conseil fédéral. M. Soldati n'avait pas même la date de cette convention qui n'avait pas encore été communiquée au conseil des états, et il n'y a que deux jours que cette convention du 3 avril 1891 a été distribuée au conseil national.

La question du rachat complet est plus complexe qu'elle paraît l'être au premier abord; aux termes de la convention, la société du Central doit se liquider, c'est-à-dire procéder au paiement de ses dettes; il n'est plus question de l'achat de 50,000 actions pour un capital de 50 millions, ni même de l'achat de 100,000 actions pour un capital de 100 millions, l'opération est beaucoup plus importante : l'achat de l'actif comporte le paiement du passif de l'entreprise, faisant un total d'au moins 200 millions de francs.

Je justifie mon opinion par les chiffres donnés dans le message du conseil fédéral du 21 mars 1891, qui contient le bilan de la compagnie au 31 décembre 1890. Le capital-actions est de 50,000 actions d'une valeur nominale de 500 francs et que l'on achète pour un prix double; mais ce n'est pas tout, il y a encore les dettes à payer et, d'après les dispositions du code fédéral des obligations, il faudra nécessairement payer ces dettes pour remettre l'affaire entre les mains de la Confédération. Il est vrai que la Confédération pourrait se substituer à la compagnie dans cette opération; les statuts de la compagnie que nous avons entre les mains disent que l'assemblée générale décidera du

mode de liquidation qui devra se faire conformément au code fédéral des obligations.

Une opération de cette importance ne peut pas être enlevée à la fin d'une session; il ne faut pas marcher avec précipitation, mais ajourner la discussion ensuite de la phase nouvelle dans laquelle l'a fait entrer la décision du conseil des états.

Pour ces trois motifs : conséquences de l'accident de Mönchenstein, conséquences du rachat partiel vis-à-vis du rachat total, et complications résultant de la liquidation, je propose d'ajourner la discussion à une session ultérieure qui sera fixée par le conseil fédéral.

J'aborde maintenant la proposition d'une fraction de la commission de ne pas adhérer à la décision du conseil des états, mais de maintenir le point de vue du conseil national dans sa décision du 8 juin 1891. Le conseil des états n'a pas voulu aborder le projet de loi modifiant l'article 640 du code fédéral des obligations. La décision du conseil national ayant été prise à la forte majorité de 82 voix contre 32, c'est au conseil des états à reprendre la question et à l'examiner à nouveau; nous pensons que c'est plutôt au conseil des états à modifier son point de vue qu'à nous à y adhérer. En effet, au conseil des états, la décision est intervenue à une voix de majorité, celle du président, qui a départagé, la votation ayant donné égalité de voix: 21 pour la décision qui a été prise et 21 contre. Le conseil des états s'habitue à décider de toutes les questions importantes. Le conseil national semble vouloir se borner à enregistrer les décisions du conseil des états. Il en a été ainsi pour l'initiative, le musée national et bien d'autres questions. Ce n'est pas au conseil national à céder trop facilement, surtout lorsque nous sommes en présence d'une majorité de 60 voix au conseil national et d'une seulement au conseil des états.

Nous pensons qu'il est du devoir du conseil national de maintenir sa décision antérieure qui avait réuni l'unanimité des voix de sa commission où se trouvaient représentées les diverses parties et opinions politiques de la Suisse. Donnons à la Confédération l'influence à laquelle elle a droit, achetons les 50,000 actions du Central, mais maintenons l'autonomie des compagnies.

En maintenant la décision du conseil national, la Confédération devient propriétaire de 50,000 actions, ce qui lui assure la majorité dans les conseils de la compagnie. Quelques députés pensent que si l'achat des actions était ratifié, il se produirait une certaine opposition. Cette opposition n'est pas à craindre; mais nous avons un précédent qui nous autorise à estimer que le peuple acceptera l'achat de 50,000 actions du Central. La Confédération a non seulement acheté 30,000 actions du Jura-Simplon, les chambres lui ont donné carte blanche pour en acheter d'autres. La Confédération est propriétaire d'environ 65,000 actions, si ce n'est davantage. Le référendum n'ayant pas été demandé sur l'achat de ces actions, pourquoi le serait-il à l'occasion d'une affaire qui se présente dans des conditions similaires?

Le conseil fédéral pense qu'il faut saisir l'occasion d'enlever à la spéculation le capital des compagnies de chemin de fer, et dit que ce serait faire une œuvre de moralité publique que de sortir ces titres des mains des spéculateurs. J'ai entendu avec beaucoup d'intérêt les critiques faites à ce sujet et j'ai partagé, à certains égards, les avis exprimés; mais on doit reconnaître que le mal est déjà fait. C'est surtout lors des émissions d'actions et d'obligations que se font les spéculations qu'on ne peut empêcher. La spéculation, comme le jeu, est inhérente à la faiblesse humaine; il y a de gros spéculateurs, comme il y a de gros joueurs.

On sait que les titres qu'il s'agit de racheter se trouvent entre les mains d'étrangers, et l'on craint qu'ils ne viennent chez nous user de leur influence en matière de chemins de fer.

Je pense que si nous examinons la question de près, nous trouvons des arguments pour réfuter ces considérations, rappelées à diverses reprises.

D'après la loi de 1872, la Confédération a la haute main sur les compagnies de chemins de fer; pour la construction des lignes, les mesures de sécurité et la comptabilité, les compagnies sont sous la tutelle du conseil fédéral. Comment, du reste, nous débarrasser des financiers étrangers, si nous n'avons pas assez de ressources chez nous pour payer nos achats et s'il faut traiter ces achats sur des places étrangères; notre argent va à Paris ou Berlin et, dans le cas particulier, il s'agit du paiement du chemin de fer du Central, non pas avec de l'argent que nous sortons de notre poche, mais avec des titres dont la Confédération sera débitrice.

La spéculation s'exerce aussi bien sur des titres d'état que sur ceux des compagnies de chemins de fer; lorsque certains pays traversent des crises, qu'il s'agisse de la France, de l'Italie ou du Portugal, la rente de ces pays subit des fluctuations et fait des sauts considérables. Nous serons donc obligés non de verser de l'argent entre les mains des propriétaires des titres des compagnies suisses que nous voulons acheter, mais d'échanger avec ces banquiers allemands ces titres contre ceux de la Confédération; spéculation pour spéculation, je n'y vois pas grande différence, qu'il s'agisse de titres de la Confédération ou de ceux des compagnies de chemins de fer.

En recommandant une opération semblable à celle de l'achat des actions du Jura-Simplon, nous montrons que nous avons confiance en la Confédération. Mais nous pensons qu'il y a certaines lignes complémentaires du réseau suisse qui ne se feront que si l'autonomie des compagnies de chemins de fer est maintenue; j'ai déjà expliqué les raisons pour lesquelles nous voulons maintenir pour le moment l'autonomie des compagnies.

Il y a deux systèmes de construction de chemins de fer : la construction peut se faire par l'état ou par l'industrie privée. Il est certainement regrettable que l'on ait remis la construction de nos chemins de fer à des compagnies privées; il en est résulté des inégalités entres les diverses parties de la Suisse.

Dans certains pays, lorsque l'état s'occupe de la création des chemins de fer, on établit des programmes des travaux à exécuter. En France, on a adopté, il y a quelques quinze ans, un projet de M. de Freycinet dans lequel on a déterminé le réseau complémentaire des canaux et des chemins de fer; l'Italie possède une loi indiquant quels sont les chemins de fer qui doivent être construits.

Nous savons qu'il existe des décisions concernant le parachèvement de certains réseaux, mais

nous n'avons pas suffisamment de garanties pour la construction de ces lignes complémentaires et nous ne pouvons courir le risque, en nationalisant les chemins de fer, de ne pas terminer le réseau suisse dans des conditions équitables pour tous. C'est pourquoi nous voulons maintenir, pour le moment, l'autonomie des compagnies de chemins de fer de manière à ne pas empêcher, le cas échéant, la construction des compléments des réseaux suisses auxquels nous avons un intérêt majeur, spécialement dans la Suisse occidentale.

Un mot en terminant. On a dit qu'on craignait le référendum sur l'achat des 50,000 actions du Central. Si nous adhérons à la décision du conseil des états pour l'achat complet de la ligne du Central, le référendum est aussi à prévoir et, dans les circonstances actuelles, il y a des risques sérieux à soumettre au peuple par le petit côté la décision d'une question aussi importante que celle du rachat complet des chemins de fer. Si nous adhérons au conseil des états et si le peuple, pour une raison ou l'autre, rejette le rachat du Central, la question de la nationalisation des chemins de fer, sur laquelle nous sommes d'accord en principe, sera ajournée pour longtemps. Tandis qu'en continuant le système de pénétration par l'achat d'actions, nous résolvons la question petit à petit et dans des conditions favorables, de sorte que nous arriverons à une amélioration notable de la situation des chemins de fer suisses.

Il ne faut pas résoudre ces questions avec trop de précipitation, afin que l'on ne puisse pas nous dire plus tard qu'ayant travaillé à la hâte, nous serons obligés de nous en repentir à loisir.

Künzli: Der Antrag auf Verschiebung wurde in der Kommission sehr verschieden motivirt. Die Einen wollten verschieben wegen des Simplondurchstichs, die Andern mit Rücksicht auf die Fusion, wiederum Andere, weil noch kein Gesetzesentwurf über die Organisation der Verwaltung und des Betriebes von Staatsbahnen vorliege, und Herr Keel einzig wollte eine Verschiebung auf kurze Zeit, um noch eine Untersuchung der Centralbahn vornehmen zu lassen.

Was den Simplon und die Fusion anbetrifft, so glaube ich, dass wir in 3 oder 4 Wochen nicht klarer sehen würden als jetzt, und dass dann wieder neue Verschiebungsanträge gestellt würden. Wir haben uns in der Diskussion über den Ankauf der Centralbahn allgemein sympathisch für den Simplon ausgesprochen, allein es ist uns bis heute nicht gelungen, das Misstrauen der Westschweiz zu beseitigen. Es ist das zu bedauern, aber wir können es nicht ändern. Wir werden immer das Mögliche thun, um der Westschweiz zu dem Ausgang nach Italien zu verhelfen, allein heute sind wir nicht in der Lage, in dieser Richtung einen entscheidenden Beschluss zu fassen. Was die Fusion anbelangt, so würde dieselbe im gegenwärtigen Moment auf grossen Widerstand stossen, namentlich in derjenigen Landesgegend, welche von der Centralbahn durchschnitten wird. Ich glaube aber, es kann die Jura-Simplonbahn vom Bund unter Bedingungen angekauft werden, die nicht sehr abweichen von denjenigen, welche im Fusionsvertrag enthalten waren. Die Jura-Simplonbahn hat ja eine gute Zukunft vor sich. Es ist konstatirt, dass ohne die Katastrophe von Mönchenstein schon für das gegenwärtige Jahr den Stammaktien der J. S. B. ein Zins von 3—4 % hätte bezahlt werden können. Und die Einnahmen werden nicht zurückgehen. Also die Aktionäre können getrost in die Zukunft schauen und der Bund wird die Jura-Simplonbahn zu einem anständigen Preis zurückkaufen müssen, wenn er an die Erwerbung derselben gehen will. Allerdings wird man auch sagen, dies dürfe nicht stattfinden, bevor der Simplon absolut gesichert sei.

Was nun ein Gesetz über die Organisation betrifft, so hat der Ständerath ein Postulat aufgestellt, dem wir ohne Zweifel beistimmen werden. Er verlangt, dass der Bundesrath eingeladen werde, der Bundesversammlung einen Gesetzesentwurf über den Rückkaufsmodus und die Organisation der Verwaltung des schweizerischen Eisenbahnnetzes vorzulegen. Schon 1883, als es sich um den Rückkauf der Eisenbahnen handelte, wurde ein solches Gesetz über Verwaltung und Betrieb der Bundesbahnen postulirt. Die Komission hatte damals folgenden Antrag gestellt:

«Für die Verwaltung und den Betrieb der an den Bund übergehenden Linien wird der Bundesrath einen Gesetzesentwurf einbringen, in welchem folgende Grundsätze zu berücksichtigen sind:

a. selbstständige Verwaltungsbehörden unter Oberaufsicht des Bundes;
b. Vertretung der Kantone bei der Verwaltung.»

Ich denke, wenn es sich einmal um die Berathung eines solchen Gesetzesentwurfes handelt, so werden unzweifelhaft diese Grundsätze zur Berücksichtigung kommen.

Was nun den Antrag des Herrn Keel anbetrifft, so ist derselbe durchaus begreiflich. Ich hätte nur gewünscht, dass man demselben auf eine andere Weise hätte gerecht werden können. Ich halte es für möglich, dass der Bundesrath 2—3 Wochen mit der Publikation des Beschlusses zuwarte und dass bis dann jene Brückenbelastungen vor sich gehen können. Allein schwieriger wird es sein, in 2—3 Wochen die Bundesversammlung wieder einzuberufen, um einen Bericht des Bundesrathes entgegen zu nehmen. Herr Keel hat bereits darauf hingewiesen, dass die technischen Organe des Eisenbahndepartements sich durchaus günstig über den Zustand der Centralbahn aussprachen. Dieses Urtheil wird getheilt von andern renommirten Technikern der Schweiz. Dessen ungeachtet ist es eine Nothwendigkeit, dass noch eine genaue Untersuchung der grössern Objekte stattfinde. Es ist dieselbe auch bereits vom Bundesrath angeordnet. Was speziell den Hauensteintunnel anbelangt, so spricht sich der Bundesrath folgendermassen darüber aus: «Wesentlichere Mängel, die sich mit der Zeit eingestellt, sind in den letzten Jahren zum grossen Theil behoben worden: So sind Profilverengerungen, welche im Hauensteintunnel (2495^{m} Länge) infolge von Druckerscheinungen entstanden, durch Rekonstruktion des betreffenden Mauerwerks in der Hauptsache beseitigt worden. Für den Betrieb durch den Tunnel, welcher infolge der genannten Arbeiten während längerer Zeit nur auf einem Geleise stattfinden konnte, werden nun wieder beide Geleise benutzt.» Es wird sich also in der Hauptsache nur um die Kontrolle der Brücken handeln. Nun glaube ich

nicht, dass die Untersuchung des Centralbahnnetzes ein Resultat haben könne, welches bestimmend einwirken würde auf die Preisbestimmung für den Ankauf der Centralbahn. Wenn auch da und dort Reparaturen, vielleicht ein Belang von einigen hunderttausend Franken, vorzunehmen wären, so könnte das keinen Einfluss haben auf das ganze Centralbahnnetz. Solche Reparaturen müssen ja alle Jahre vorgenommen werden. Es gibt immer Veränderungen im Bahnnetz. Der Bundesrath hat die Verantwortung zu tragen für den Zustand des Centralbahnnetzes. Er lässt dasselbe durch Ingenieure untersuchen. Wir können in dieser Beziehung dem Bundesrath gegenüber keine Kontrolle ausüben, sondern müssen uns auf dessen Bericht und die Untersuchung verlassen. Nun aber werden diese Untersuchungen für die Sicherheit des Betriebes von Bedeutung sein. Es ist deshalb nothwendig, dass der Bundesrath so bald als möglich das Resultat der Untersuchung veröffentlicht, die er in Bezug auf die Katastrophe von Mönchenstein angeordnet hat.

Wir können nicht wohl für Verschiebung stimmen. Wir haben den Vertrag mit der Centralbahn betreffend Ankauf der ganzen Bahn anzunehmen oder zu verwerfen bis 1. November dieses Jahres. Es muss also dieser Beschluss spätestens bis Ende Juli publizirt werden, und wir müssten nach 2—3 Wochen zusammentreten, um einen endgültigen Beschluss zu fassen. Wenn sich heute die Mehrheit für Verschiebung ausspricht, so würde sich auch das finanzielle Konsortium, welches dem Bundesrath die 50,000 Aktien angeboten hat, nicht mehr gebunden erachten. Das Syndikat hat nämlich am 25. Mai an den Bundesrath ein Schreiben gerichtet, wonach es sich als nicht mehr gebunden betrachtet, wenn die Angelegenheit nicht in dieser Session erledigt wird. Sie haben durch die gestrige Generalversammlung der Centralbehn den Beweis erhalten, dass das Syndikat vollkommen Herr der Centralbahn ist, indem in den Verwaltungsrath der Centralbahn 2 Schweizer und 4 Berliner gewählt sind, preussische geheime Regierungsräthe, Staatsminister und Generalkonsuln. Es wird also, wenn Sie die Centralbahn nicht ankaufen, diese Bahn dem massgebenden Einfluss des deutschen Syndikats verfallen sein.

Nun schreibt unser Eisenbahngesetz allerdings vor, dass die Mehrheit des Verwaltungsrathes aus Schweizerbürgern bestehen soll. Allein das deutsche Syndikat wird diejenigen Schweizer auswählen, die ihm konveniren, und ich will Sie anfragen, ob Sie glauben, dass ein solcher, durch ausländische Gesellschaften gewählter Verwaltungsrath wirklich geeignet sei, unsere Verhältnisse so zu berücksichtigen, wie sie es erfordern. Ich glaube nicht. Und ich glaube, wir müssen *jetzt* eingreifen, den Moment benutzen und die Centralbahn ankaufen, weil sich Gelegenheit dazu bietet.

Wir haben der französischen Schweiz entgegenkommen wollen. Obschon von Anfang an mehrere Mitglieder der Kommission geneigt gewesen wären, Ihnen den Ankauf der ganzen Centralbahn zu empfehlen, haben wir mit Rücksicht auf die Stimmen aus Waadt, Freiburg und Genf verzichtet, diesen Antrag zu bringen, und haben Ihnen den Ankauf der 50,000 Aktien empfohlen. Sie haben diesen Ankauf beschlossen, der Ständerath aber ist diesem Beschluss nicht beigetreten. Er hat die Verständigung über den Haufen geworfen und wir stehen vor der Situation, dass wir entweder dem Ständerath beistimmen oder erklären müssen, dass wir von der Sache nichts mehr wissen wollen. Unter solchen Umständen glaube ich, ist es empfehlenswerth, dass wir dem Ständerath beistimmen. Sie wissen, dass nur durch Stichentscheid im Ständerath dieser Beschluss zu Stande gekommen ist. Die andere Hälfte wollte die ganze Angelegenheit überhaupt von der Hand weisen. Wenn wir nun dem Ständerath nicht beistimmen, so wird derselbe vielleicht — es hängt ja nur von einer Stimme ab — von der Sache nichts mehr wissen wollen.

Ich glaube auch, dass das Unglück von Mönchenstein im Volke eher dem Gedanken der Verstaatlichung der Eisenbahnen Vorschub leistet. Man will nichts mehr wissen von den Gesellschaften und den Börsenmanövern. Man wünscht, dass der Bund es sei, der die Bahnen übernehme und die ganze Verantwortung trage. Was von der Börse aus geschieht, davon leistet Ihnen wieder ein Flugblatt den Beweis, das gestern an die Aktionäre der Centralbahn vertheilt wurde und das folgenden Wortlaut hat: «Wir haben das dringendste Interesse daran, für den Verkauf unserer Unternehmung an die Eidgenossenschaft einstimmig einzutreten. An Stelle einer Aktie im Nominalwerth von 500 Fr., welche uns für das laufende Jahr infolge der stetigen Erhöhung der Betriebsausgaben höchstens 25 Fr. Dividende bringt, erhalten wir einen eidgenössischen Kapitalbrief von 1000 Fr., welcher uns jährlich eine sichere Rente von 30 Fr. bringt. Diesen Kapitalbrief können wir gegen baar verkaufen und erhalten dafür ungefähr 900 Fr., welche in soliden schweizerischen Hypotheken, Bank- oder Eisenbahnobligationen zu vier Prozent angelegt werden können und uns deshalb jährlich sichere 36 Fr. Einkommen an Stelle einer unsichern Dividende von 25 Fr. bringen». Je länger wir verschieben, desto mehr machen sich derartige Umtriebe geltend. Es ist nach allen Richtungen gut, wenn wir einmal zu einem Abschluss kommen. Es ist das auch gut für die Sicherheit der Bahnen, möchte ich sagen. So lange die Bahnen nicht wissen, ob man sie verstaatlichen will oder nicht, werden sie mit allen nothwendigen Bauten möglichst zurückhaltend sein. Wenn das Volk einmal entschieden hat, dass die Bahnen und namentlich die Centralbahn verstaatlicht werden sollen, so wissen die Bahnen, woran sie sind, und wenn dies vom Volk nicht angenommen wird, so werden sie immerhin bestrebt sein, ihre Netze zu verbessern.

Die Frage, welche wir dem Volke vorzulegen haben, wenn wir dem Ständerath zustimmen, wird eine einfache sein. Es hat sich zu entscheiden, ob es die Eisenbahnen verstaatlichen will oder nicht. Das ist klar und verständlich. Wenn das Volk die Verstaatlichung will, dann werden wir einen wesentlichen Fortschritt in unserm Eisenbahnwesen erzielen, wenn es sie nicht will, dann wissen wir, woran wir sind und werden in den nächsten Jahren diese fortwährenden Diskussionen über Verstaatlichung der Eisenbahnen nicht mehr haben.

Noch einige Bemerkungen über das Postulat. Wir haben keine Abänderung zu demselben beantragt. Wir glauben, es genügt, dass der Bundesrath eingeladen wird, der Bundesversammlung einen Gesetzesentwurf über den Rückkaufsmodus und die Organisation der Verwaltung des schweizerischen Eisen-

bahnnetzes vorzulegen. Ich denke der Bundesrath wird alle Wege, welche offen stehen, in Erwägung ziehen und namentlich auch den Weg berücksichtigen, welcher s. Z. von unserem Kollegen Hrn. Bühler-Honegger angeregt und durch die Herren Chenevière und Pictet unterstützt wurde, nämlich die Erwerbung der Bahnen auf dem Wege des Rückkaufs. Der Bundesrath kennt ja alle diese Verhältnisse und es wird ihm möglich sein, bis im Dezember eine Vorlage zu machen. Im Namen der einen Hälfte der Kommission empfehle ich Ihnen Zustimmung zum Ständerath.

M. Stockmar: Je ne veux pas répéter les motifs qu'a fait valoir M. Künzli contre l'ajournement, je voudrais seulement exposer aussi brièvement que possible pourquoi nous votons et nous vous recommandons la solution que nous avons combattue en premier débat.

La majorité de la commission était dès le début favorable à la solution proposée par le conseil fédéral, et elle n'a consenti à une transaction que pour obtenir une unanimité qui lui paraissait précieuse dans les circonstances actuelles. Nous étions en présence de deux adversaires, ou plutôt, le principe même de l'achat n'étant contesté par personne, nous avions à tenir compte de deux objections. Les uns s'opposaient au rachat jusqu'à ce que la question du Simplon fût liquidée, les autres, sans combattre le rachat, voulaient attendre que le conseil fédéral fournît des garanties et indiquât ses intentions en ce qui concerne la future organisation des chemins de fer.

Sans partager ces appréhensions, la majorité de la commission s'était ralliée à l'idée de ne procéder que par étapes dans l'acquisition des chemins de fer, et la première de ces étapes devait être d'assurer à la Confédération la prépondérance dans les diverses compagnies suisses.

Le conseil des états en a décidé autrement. Je n'ai pas à rechercher de quels éléments se compose la majorité du conseil des états; il suffit de constater que grâce aux circonstances, la volonté du conseil des états nous est en quelque sorte imposée. Pouvons-nous faire revenir ce conseil sur sa décision, avons-nous une chance quelconque de le voir adopter celle qui est sortie des premiers débats du conseil national? M. Paschoud le croit et il a revendiqué tout à l'heure les droits du conseil national avec plus de chaleur que je ne me le permettrais, moi qui ne me pique pas d'un fédéralisme transcendant. Mais M. Paschoud a commis une erreur en disant que la majorité du conseil des états n'avait été que d'une voix; il est vrai que la décision finale n'a été prise qu'à une voix de majorité, mais il y a eu pour repousser la décision du conseil national une majorité beaucoup plus considérable; cette majorité est telle, qu'elle nous enlève tout espoir de voir le conseil des états adopter en second débat la proposition que nous avions admise.

Nous nous trouvons donc en présence de deux alternatives: Ou bien accepter la décision du conseil des états et admettre le rachat total, ou bien renoncer au rachat et n'avoir rien du tout. C'est la carte forcée. Dans ces circonstances, l'hésitation n'est pas permise du moins aux partisans du rachat. L'occasion est unique; il faut en profiter et laisser le peuple décider en dernier ressort.

M. Paschoud voit une grande différence entre l'achat de la totalité des actions et celui de la moitié, soit de 50,000 actions que nous avions décidée; il y voit une différence essentielle en ce que d'après lui, avec l'achat total, on arrive à la liquidation de la compagnie, puisque la Confédération se charge de la totalité des dettes du Central. Je ne crois pas qu'il s'agisse d'une liquidation véritable de la compagnie, mais plutôt d'une cession. Mais alors même que les porteurs des obligations du Central considéreraient que, ensuite du changement du débiteur, ils sont fondés à demander le remboursement de leurs créances, M. Paschoud sait que la Confédération n'en éprouverait aucun dommage et que, bien au contraire, ce serait une excellente affaire pour elle. Si les dettes du Central n'existaient pas, la valeur des actions augmenterait dans la proportion des amortissements réalisés: au lieu de 100, ce serait 200 millions que la Confédération devrait verser aux porteurs d'actions sous forme de rente; par conséquent la différence n'est que dans les mots sur le papier.

On nous dit que les circonstances ne sont pas favorables; je remarque que ce sont surtout les adversaires du rachat qui le disent. On invoque la catastrophe de Mönchenstein et l'on prévoit quelles en seraient les conséquences pour la Confédération, si elle rachetait les chemins de fer; mais d'autres pensent, et ils sont aussi nombreux, que pour avoir sur la sécurité des chemins de fer des garanties non pas absolues, ce qui n'est pas possible, mais sérieuses, c'est surtout par l'achat des lignes par la Confédération que ce résultat pourra être atteint. Lorsque les chemins de fer seront placés sous l'autorité et sous la responsabilité de la Confédération, lorsque l'on saura clairement à qui s'en prendre si la sécurité n'est pas complète, il est clair que les garanties seront plus grandes. Il faut que les causes de la catastrophe de Mönchenstein soient éclaircies avant que le peuple suisse soit appelé à se prononcer; d'ici là, la Suisse romande se convaincra que le meilleur moyen pour arriver au percement du Simplon est d'avoir confiance dans la Confédération, et quant à ceux qui ont encore des scrupules politiques, ils se diront peut-être que l'intérêt national passe avant l'intérêt de parti. Que l'achat du Central soit conforme à l'intérêt national, personne ne le contestera, après ce qui s'est passé hier à Bâle. M. Paschoud a passé légèrement sur cet événement, mais l'opinon publique sera probablement plus susceptible que lui. On a pu voir hier les financiers allemands, fort peu gênés par ce fameux article 640 qui devrait être le palladium de la liberté et qui n'est que celui de la spéculation, disposer leur bataillon d'hommes de paille et composer à leur gré l'administration de la meilleure des compagnies suisses.

Ce n'est qu'un à-compte, comme l'a déjà dit M. Künzli. La loi fédérale sur les chemins de fer stipule bien que la majorité des administrateurs doivent être des citoyens suisses. Mais il en sera de cette loi comme de l'article 640; elle n'empêchera rien. A la prochaine édition de l'assemblée du Central, on nommera des comparses, Suisses de nom, qui complèteront l'administration allemande de la compagnie.

Ensuite viendra le tour de Zurich et de St- Gal Quant à Lucerne, la chose est déjà faite depuis longtemps. Les chemins de fer suisses deviendront ainsi une province de la banque allemande, à moins qu'il ne plaise à cette puissance de les céder à d'autres.

Eh bien, Messieurs, cette question vaut la peine d'être soumise au peuple. Le moment est venu de demander aux électeurs: «Voulez-vous que les chemins de fer suisses dépendent du conseil fédéral suisse ou de la bourse de Berlin? »

A mon avis, il n'y a plus d'autre question en cause; toutes les autres sont secondaires et disparaissent. C'est sur celle-là que le peuple se prononcera, et pour mon compte je ne crains pas de la lui soumettre.

Zschokke: Ich unterstütze den zweiten Antrag, Eintreten und Zustimmung zum ständeräthlichen Beschluss. Ich hätte zuvor noch zwei Wünsche gehabt. Der eine Wunsch ist derjenige, welcher mich in der ersten Behandlung der Frage veranlasst hat, nicht mitzustimmen. Ich hätte nämlich gewünscht, dass vor allen Verhandlungen über den Ankauf der Centralbahn diejenigen Grundsätze aufgestellt worden wären, welche für die künftige Verwaltung massgebend sein müssen. Ich hätte auch gewünscht, dass die Motion Joos und nun das Postulat des Ständerathes vorher in Behandlung gekommen wären. Wir wissen nun aber, dass in der nächsten Session diese Erage auf einen Bericht des Bundesrathes hin in Erörterung gezogen werden wird und wir dann Anlass haben werden, über diese Prinzipien zu diskutiren. Ich stimme für das Eintreten hauptsächlich aus dem Grund, weil ich glaube, dass, wenn wir heute wieder verschieben und die Sache in vielleicht unbestimmte Ferne verrücken, die Preisfrage dann nicht mehr so günstig liegen wird, wie sie heute liegt. Ein zweiter Gesichtspunkt, der sich mir aufdrängt, ist der, dass ich aus eigener Wahrnehmung konstatiren muss, dass das Volk selbst in seiner grossen Mehrheit ein ganz ausgesprochenes Interesse hat, heute einmal zu wissen, ob man in den eidgenössischen Räthen die Verstaatlichung der Eisenbahnen mit ja oder nein entscheiden will. Das Volk, man kann es wohl sagen, Im grossen Durchschnitt will die Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen, aus Gründen, die Ihnen ja alle bekannt sind. Darum scheint es mir nöthig, — und dies ist wohl auch der Wunsch der grossen Menge — dass das Parlament eine deutliche Antwort gibt: wir wollen oder wir wollen nicht. Aus einer Verschiebung ad infinitum könnte man auch die Antwort herauslesen: wir wollen überhaupt keine Verstaatlichung der Eisenbahnen.

Die zweite Frage, die uns immer entgegentritt, ist diejenige des Preises der Centralba n. Man fragt, ob der vom Bundesrath angesetzte Preis einer Rente von 1000 Fr. zu 3 % pro Aktie wirklich ein annehmbarer sei. Es wird Sie vielleicht interessiren, hier eine Rechnung zu hören, welche von denjenigen Berechnungsweisen, die bis jetzt aufgestellt worden sind, abweicht. Bei einer solchen Berechnungsweise muss man nach meiner Ansicht folgende Gesichtspunkte festhalten. Man muss sich sagen: welchen Werth hat die Centralbahn auf den Zeitpunkt, wo sie vom Bund übernommen wird und sodann muss man als Grundlage den Gedanken annehmen, es sei möglich, dass die Centralbahn, nachdem sie in den Besitz des Bundes übergegangen ist, mit der Jura-Simplonbahn in ein gewisses Fusionsverhältniss trete. Was das letztere anbetrifft, so geht meine Ueberzeugung dahin, dass eine Fusion zwischen der Centralbahn und Jura-Simplonbahn heute nur in der Weise zum Vollzug kommen kann, dass keine Kapitalfusion, sondern nur eine Betriebsfusion durchgeführt wird. Wie es mir scheint, haben die verschiedenen Sprecher hier im Saale immer eine Kapitalfusion im Auge. Ich meinerseits stelle mich einfach auf den Boden, dass ich sage, wenn überhaupt heute von einer Fusion gesprochen werden kann, so muss man dabei blos an eine Betriebsfusion denken, weil nämlich auf diesem Boden für beide Verwaltungen bedeutende Ersparnisse gemacht werden können.

Ich habe gesagt, dass es für mich mitbestimmend sei, in zu treten und heute zu kaufen, weil ich glaube, der Preis werde bei all diesen Vorgängen, die sich heute vor unsern Augen vollziehen, und bei der wahrscheinlichen Vermehrung des Verkehrs der Centralbahn, später nicht mehr derselbe günstige wie heute sein. Sie wissen ja aus verschiedenen Berechnungen, die aufgestellt worden sind, dass der Rückkaufspreis auf 1200 und ungerade Franken per Aktie berechnet worden ist, während der Bundesrath 1000 Fr. und 3 % Zins angenommen hat. Was nun den Preis betrifft, der für mich hier bestimmend ist, so ist allerdings dafür der gegenwärtige Zustand der schweizerischen Centralbahn massgebend, und wenn Sie mir kurz gestatten, eine persönliche Bemerkung beizufügen, so muss ich sagen, dass ich über den baulichen Zustand der Centralbahn ziemlich gut orientirt bin. In meiner militärischen Stellung als technischer Chef des Eisenbahnwesens im Kriegsbetrieb hatte ich Anlass, nicht nur sämmtliche Bahnhöfe zu inspiziren, sondern hatte auch die Pflicht, und habe sie auch erfüllt, beinahe alle Linien der Centralbahn zu Fuss zu passiren und ich kann mein Urtheil dahin abgeben, dass ich sage: baulich ist der Zustand der Centralbahn ein günstiger. Es sind wohl Sachen da, die man besser wünscht, aber im Allgemeinen stimmt mein Urtheil mit dem des Bundesrathes überein.

Wenn wir nun den Werth der Eisenbahnen richtig ermessen wollen, so ergeben sich für mich folgende Gesichtspunkte: Der eine Gesichtspunkt ist der, den namentlich die Börse bis jetzt angenommen hat, nämlich die Berechnung nach dem Verkehr. Das ist ein so loser Faktor, dass ich glaube, man könne die Börse und den eigentlichen Verkehrswerth, wie er sich aus Kauf und Verkauf der Aktien ergibt, nicht als Massstab annehmen. Dagegen ist für mich einzig und allein massgebend der immer ziffergemässe Bauwerth auf der einen, und der ziffergemässe Ertragswerth auf der andern Seite. Wenn ich nun zuerst einmal den Bauwerth der Centralbahn feststellen will, so muss ich mir zum vornherein sagen, dass der Bund, wenn er die Centralbahn ankauft, sofort in die Lage kommen wird, eine grössere Anzahl baulicher Veränderungen und Vergrösserungen vorzunehmen. Der Bund wird, wenn er die Centralbahn ankauft, die Vergrösserung des Bahnhofs Luzern in Aussicht nehmen müssen. Dies ist nur eine Frage der Zeit. Er wird auch eine Vergrösserung des Bahnhofs in Basel vornehmen müssen. Auch

das ist nur eine Frage der Zeit, weil die Verhältnisse auf dem Bahnhof in Basel heute sozusagen unzulässig und vom Verkehr weit überholt worden sind. Der Bund wird wahrscheinlich sofort einige andere kleinere und grössere Stationen vergrössern müssen. Er wird sehr wahrscheinlich auch das Betriebsmaterial ergänzen müssen, welches bei der Centralbahn für den Hausgebrauch heute noch dienlich und genügend ist, das aber kaum genügend erscheint, wenn man die grosse Vermehrung der Verkehrsbewegung auf der Centralbahn zu beobachten Gelegenheit gehabt hat. Ich habe mir nun die Mühe gegeben, diese Faktoren so weit möglich zu berechnen, und bin zu dem Schlusse gekommen, dass diese Faktoren zusammen, welche nach Erwerbung der Centralbahn wahrscheinlich auf den Bund übergehen werden, ungefähr den Betrag von 10 Millionen ausmachen werden. Diese 10 Millionen sind eine Ziffer, für die ich nicht einstehen kann, aber sie sind doch eine annähernde Werthung, welche viel Glaubwürdigkeit für sich hat. Diese 10 Millionen müssen, weil diese Einrichtungen den Verkehr überhaupt nicht vergrössern, sondern nur dazu da sind, um den Verkehr zu verbessern, amortisirt werden. Man kann sie nicht zum Baukapital schlagen, und ich nehme an, dass sieungefähr mit 6 % verzinst und in kurzer Zeit amortisirt werden müssen. Heute betragen die Baukosten der Centralbahn circa 115 Millionen.

Später, wenn die Veränderungen vollzogen sein werden, wird das Gesammt-Anlagekapital der Centralbahn nach meiner Berechnung auf ungefähr 141 Millionen zu stehen kommen. Nun berechnet der Bundesrath laut seinem Bericht vom 21. März 1891 die Reineinnahmen nach Abzug der Obligationenzinse zu 3,140,248 Fr. Hievon ist zuvörderst die Amortisation der Vermehrungsbauten, die ich erwähnt habe, mit 600,000 Fr. in Abzug zu bringen, so dass der Ueberschuss über die Verzinsung der Obligationen und die Amortisation hinaus sich auf 2,540,248 Fr. reduzirt. Das will sagen: die Aktie wird einen Ertragswerth von Fr. 25. 40, beziehungsweise 5 % repräsentiren, oder der innere Bauwerth der Aktie beträgt ungefähr 850 Fr. Nun könnte man ja sagen, es solle nur der innere Werth für die Rückzahlung in Aussicht genommen werden. Allein das wäre ein unrichtiger Standpunkt, weil dies uns nichts beweist, als dass die Centralbahn einen im Verhältniss zum Ertragswerth niedrigen Bauwerth repräsentirt.

Ich gehe daher über zum Ertragswerth und sage: ich mache meine Berechnung auf der Grundlage, dass eine Betriebsfusion zwischen der Jura-Simplonbahn und der Centralbahn wirklich stattgefunden habe, weil in diesem Falle bedeutende Ersparnisse resultiren. Die Jura-Simplon- und die Schweizerische Centralbahn repräsentiren gegenwärtig eine Länge von zirka 1320 bis 1325 Kilometer. Die andern Schweizerbahnen zusammen haben eine Länge von zirka 1620 Kilometer, so dass wir im Ganzen ungefähr 2940—3000 Kilometer Normalbahn haben. Also jene beiden Bahnnetze repräsentiren beinahe das halbe schweizerische Bahnnetz. Wir würden demnach hier ein Bahnnetz haben, welches durch die Vereinheitlichung des Betriebes schon sehr bedeutende Vortheile aufweisen könnte. Diese beiden Bahnnetze zusammen repräsentiren per Jahr 116 Millionen Achsenkilometer, d. h. die Achsenkilometer müssen betrachtet werden als diejenigen massgebenden Ziffern, welche für die Ausgaben der Bahnen entscheidend sind. Die durchschnittlichen Kosten per Achsenkilometer betrugen im Jahr 1889 9,8 Rappen. Der Gedankengang meiner Rechnung ist nun folgender: Ich rechne zu den Mehrausgaben die Amortisation und die Vermehrung der Züge in Folge der Uebernahme durch den Bund. Ich nehme an, wenn der Staat die Bahnen verwaltet, so werden auch Zugsvermehrungen, Veränderungen im Fahrplan stattfinden müssen, welche beinahe selbstverständlich sind. Die bisherigen schweizerischen Normalbahnen haben von 1883, also vom Zeitpunkt an, wo die Gotthardbahn in vollen Betrieb gesetzt wurde, ungefähr 13 % oder per Jahr 1,8 % in Vermehrung der Züge geleistet. Die Ersparnisse, welche realisirbar sind in Folge der Vereinigung des Betriebes zwischen S. C. B. und J. S. B. berechnen sich nach einer Detailaufstellung per Achsenkilometer auf zirka 1,4 Rappen, eine Ziffer, welche bereits von verschiedenen Bahnen eingehalten wird, also nicht unerreichbar ist. Wenn Sie nun diese Grundlage annehmen, so wird aus der Betriebsfusionirung der S. C. B. und J.-S. eine jährliche Ersparniss von Fr. 970,000 resultiren. Die Mehrausgaben, nach Achsenkilometern berechnet von 1883—1889, betragen laut eidgenössischer Statistik 3 % per Jahr. Wenn ich nun annehme, es betrage die Vermehrung der künftigen Verkehrsbewegung in der Schweiz 5 % statt wie jetzt 3 %, so wird in den Betriebskosten für Vermehrung der Züge sich für die Centralbahn eine Zunahme von Fr. 350,000 per Jahr ergeben.

Wenn Sie diese Annahmen zusammenstellen, so ergibt sich für den künftigen Werth der Centralbahn folgende Schlussrechnung: Die Gesammteinnahmen der Centralbahn betragen gegenwärtig, d. h. im Jahre 1889 rund 14 Millionen Franken. Hievon sind abzuziehen die Ausgaben, welche mit Berücksichtigung der Ersparnisse des fusionirten Betriebes über die Verzinsung der Obligationen und der 3 % Rente und der Amortisation von jenen 10 Millionen Franken für Mehrbauten verbleiben, und es ergibt sich als Resultat, dass in diesem Fall ein Ueberschuss von ungefähr Fr. 320,000—330,000 restirt. Dieser Ueberschuss über alle Ausgaben hinaus repräsentirt für die Aktie Fr. 3. 25. Wenn Sie nun zu dem Aktienertrag von Fr. 31. 40, den der Bundesrath in seiner Botschaft vom 21. März 1891 zu Grunde legt und den ich nach meiner Ueberzeugung für vollständig gerechtfertigt halte, denjenigen Ueberschuss, den ich nachgewiesen habe, hinzufügen, so erhalten Sie einen Werth von Fr. 34. 65, also einen Werth, der die Annahmen des Bundesrathes wesentlich übersteigt. Nun kann ich ja erklären und sagen: dieser Ueberschuss ist vielleicht in der Konstruktion der Ziffern nicht ganz vollständig richtig; aber diese Rechnungsweise, die ich ganz detaillirt durchgeführt habe, hat für mich wenigstens die Ueberzeugung fest gegründet, dass die Annahme des Bundesrathes mit Fr. 31. 40 resp. Fr. 30 Zins per Fr. 1000 Kapital eine berechtigte ist.

Ich komme zum Schlusse nur noch auf eine kurze Bemerkung. Ich hätte gewünscht, dass der Bundesrath bei seinem Vorschlag die Rechnung in der Weise gestellt hätte, dass man statt Fr. 1000 Kapital und 3 %ige Rente Fr. 750 Kapital und

4%ige Rente angenommen hätte. Ich weiss nicht ganz genau, was für Gründe den Bundesrath bewogen haben, den erstern Weg einzuschlagen. Nach meiner Ansicht wäre der letztere vielleicht der richtigere gewesen. Denn wenn man statt Fr. 1000 Kapital und dreiprozentiger Rente Fr. 750 Kapital und vierprozentige Rente angenommen hätte, so hätte man in diesem Fall wahrscheinlich die Rente successive je nach den Geldverhältnissen von 4 % auf 3½ und 3 % herunter setzen können, und es hätten bei der Rückzahlung nur Fr. 750 statt Fr. 1000 bezahlt werden müssen. Auf diese Frage will ich indessen weniger eintreten. Allein, die Ueberzeugung habe ich gewonnen, dass der Preis, den der Bundesrath Ihnen für den Rückkauf vorgeschlagen hat und der auch von der Aktionärversammlung angenommen worden ist, ein billiger, d. h. nicht ein wohlfeiler Preis, aber doch ein Preis ist, zu dem das Parlament und das Volk die Centralbahn übernehmen darf. Ich habe die Ueberzeugung, dass wenn die Betriebsfusion zwischen S. C. B. und J. S. B. vorgenommen sein wird, der Werth der Centralbahnaktien infolge der natürlichen Mehrung des Verkehrs und der durch die Fusionirung erzielten Ersparnisse sich noch bedeutend steigern wird. Ich habe daher auch die Ueberzeugung, dass, wenn wir heute nicht definitiv zugreifen, ein Zeitpunkt kommen wird, wo wir die Centralbahn nicht mehr zu dem Preise werden erwerben können, wie er heute von der Centralbahn beschlossen und vom Bundesrath proponirt worden ist.

Aus diesen mehr finanziellen Gründen empfehle ich Ihnen Eintreten und Zustimmung zum Ständerath. Sie haben bei der Centralbahn ein fertiges Geschäft vor sich, ein Geschäft, das im Aufgehen begriffen ist, ein Geschäft, das, wenigstens nach meiner Ueberzeugung, nicht zu theuer gekauft werden muss und jetzt gekauft werden kann.

/

Dr. Joos: Ich meinerseits stimme für Verschiebung, und zwar, wenn es ganz von mir abhinge, würde ich die Verschiebung so lange gelten lassen, bis das Volk sich überhaupt schlüssig gemacht hat, ob es die Verstaatlichung der Eisenbahnen will oder nicht. Ich muss mich manchmal in diesem Saale ausserordentlich wundern über die rasche Entwicklung, welche bei Behandlung einzelner Fragen sich zeigt. Es war am 21. Juni des Jahres 1886, als ich die Ehre hatte, in Ihrer werthen Versammlung folgende Motion zu bringen: « Der Bundesrath ist eingeladen, zu untersuchen, ob es wünschenswerth erscheine, den Eigenthümern der schweiz. Eisenbahnen Mittheilung zu machen: 1) dass er im Falle sei, von ihnen Verkaufsanerbietungen ihrer Bahnen entgegenzunehmen und sie zu prüfen; 2) dass er, je nach Befund solcher Prüfung, den Ankauf einer oder mehrerer Bahnen bei der Bundesversammlung beantragen werde. » Was geschah nun? Der einzige, der sich für meine Motion erhob, war meine Wenigkeit. Ich weiss nicht, hat sich damals ein homerisches oder sardonisches Lachen geltend gemacht, immerhin hatte ich die Ehre, den Nagel auf den Kopf zu treffen und freut mich jetzt ausserordentlich die rasche Wendung, welche in den Gemüthern seither vor sich gegangen ist. Ich will nur wünschen, dass das Volk bei einer Abstimmung in die Lage komme, ebenfalls für Verstaatlichung sich auszusprechen. Wenn ich gleichwohl für Verschiebung spreche, nicht gerade ad calendas graecas, immerhin aber auf respektable Zeit, so bewegen mich hiezu vorzugsweise finanzielle Gründe. Ich finde nämlich, wir kaufen die Bahn, wenn wir heute beschliessen, dass sie erworben werden soll, um mindstens Fr. 6,500,000 zu theuer. Sie werden sagen: Fr. 6,500,000 das ist doch eine eigentümliche spezielle Angabe, und ich bin natürlich genöthigt, Ihnen zu sagen, wie ich zu dieser Schätzung gekommen bin. In seiner Botschaft vom 30. Mai 1890 spricht sich der Bundesrath dahin aus, er erachte die Höhe des Börsenkurses, welche die schweizerischen Bahnen erreicht haben, als eine ihrem inneren Werthe durchaus unangemessene. Das wurde gesagt in *dieser* Botschaft. Am 30. Mai 1890 standen die Centralbahnaktien auf Fr. 765, heute stehen sie auf Fr. 830; also eine Differenz von Fr. 65. 65 × 100,000 macht die genannten Fr. 6,500,000. Sie begreifen: falls der Kauf perfekt wird, so werden die Aktien sofort steigen bis zu dem Punkt, auf dem jetzt die 3 % schweizerische Eisenbahnrente steht, also auf Fr. 850. Es würde also dieses Syndikat ein ausserordentlich glänzendes und das Schweizer Volk ein miserables Geschäft gemacht haben.

Ueber das Unglück in Mönchenstein will ich keine Worte mehr verlieren, aber es ist doch eigenthümlich, wenn wir in der Botschaft vom 15. Mai 1891, Seite 14 lesen: « An mehreren grössern Objekten hat das Mauerwerk theilweise durch Verwitterung gelitten, oder sind infolge Dilalation der Eisenkonstruktion etwelche Verschiebungen an und unter den Auflagern mehrerer Brücken eingetreten. Die bezüglichen Mängel sind ebenfalls zum grossen Theil beseitigt worden. Es bleibt noch die Rekonstruktion beschädigten Mauerwerks am Rümliger-Viadukt (Strecke Sissach-Olten), sowie an einer Anzahl kleinerer Objekte auszuführen. » Wenn sie grösstentheils beseitigt worden sind und ich müsste über eine Brücke fahren, wo die Mängel *nicht* beseitigt sind, würde ich in der Beseitigung « zum grossen Theil » eine sehr geringe Beruhigung empfinden.

Wenn ich die Botschaften, welche Ihnen im Verlauf der letzten paar Jahre ausgetheilt wurden, in Bezug auf den Ankauf der J. S. B., jetzt in Bezug auf den Ankauf der Aktien, beziehungsweise der ganzen Centralbahn, mit einander vergleiche, so fallen mir eigenthümliche Widersprüche auf. Es sind das Widersprüche, welche einer, der nicht gerade rechtsverständig ist, als solche nothwendigerweise auffassen muss. Es sagt Ihnen nämlich die Botschaft vom 30. Mai 1890: « Die Natur der Sache bringt es mit sich, dass wir uns zum Schlusse noch einmal die Stellung klar machen, in der wir uns in Bezug auf den Rückkauf gegenüber den schweizerischen Bahnen im Allgemeinen befinden. Dieselbe ist eine sehr einfache; vor dem Jahre 1903, dem nächsten Rückkaufstermine, *kann unter der Herrschaft der bestehenden Gesetze und Verträge die Erwerbung der Bahnen nur auf dem Wege der freien Verständigung stattfinden.* »

Ich meinerseits, der unseren Gesetzeskomplex nicht ganz gegenwärtig im Schreine meiner Brust beherberge, habe also seiner Zeit geglaubt: *nur* auf dem Wege der freien Verständigung könne die Erwerbung der Bahnen stattfinden. Das war am 30. Mai 1890. Nun haben wir eine andere Botschaft vom

15. Mai 1891 und da steht plötzlich etwas ganz anderes. Da lesen wir nämlich Seite 3: « Das Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 enthält in Art. 12 die (mit Art. 6 des alten Gesetzes vom 28. Juli 1852 identische) Bestimmung: Die Bundesgesetzgebung über die Verpflichtung zur Abtretung von Privatrechten findet auf alle vom Bunde konzedirten Eisenbahnen ihre Anwendung. » Also 1890 war nur der Weg der freien Verständigung angezeigt. Ich habe das geglaubt und bin dann glücklicherweise durch Belehrung, die ein Jahr später erfolgte, dazu gekommen, zu finden, dass allerdings die *Expropriation* nach einem ziemlich alten Gesetz ebenfalls zulässig sei. Sie sehen, es sind das Widersprüche, welche einem juristischen Gemüth einige Zweifel möchten aufkommen lassen an der Gedächtnissstärke desjenigen Sekretärs, welcher die beiden Botschaften verfasst hat.

Ich meinerseits halte dafür, es sei in Zukunft auf eine sehr einfache Weise vorzugehen, es sei entweder der Weg der gütlichen Verständigung einzuhalten, oder aber, es sei nach dem Prinzip von Göthe's Erlkönig zu verfahren: « Und bist du nicht willig, so brauch ich Gewalt, » — nach dem Prinzip der Expropriation. Freilich sagt man nun: wenn wir *expropriiren*, dann kommt die Bahn den Bund viel theurer zu stehen. Ich glaube das nicht. Wäre das wahr, so würden ja die Aktionäre alle darauf dringen, dass wir die Bahnen expropriiren, weil sie so mehr Geld bekämen. Natürlich ist jenes Vorgeben nicht richtig. Was wir durch die Expropriation jedenfalls gewinnen, ist, dass wir unser Gewissen salviren. Es ist das ein offener Weg. Und wenn die Bahnen auch *sechs* Prozent mehr kosten würden, so würde das Schweizervolk ein solches Procedere doch gut heissen. Denn das ist ja selbstverständlich, dass, falls wir expropriiren, falls in Form von richterlichem Entscheid die Summe ausgesprochen wird, welche zu bezahlen ist, dies auf Grund der allergenausten Untersuchung stattfinden wird. Diese Untersuchung wird so genau ausfallen, dass sie alles das überbietet, was soeben von Herrn Kollega Zschokke auseinandergesetzt worden ist. (Heiterkeit.) Ich kann nur bedauern, dass alle diese Momente, welche Hr. Kollega Zschokke auseinandergesetzt hat, nicht bereits in der Botschaft enthalten waren.

Nun komme ich auf ein Wort des Herrn Oberst Künzli zu sprechen. Er sagte mit dürren Worten: « wir wollen nichts mehr wissen von den Börsenmanövern. » In der Logik — ich habe einmal Logik studirt — kommt etwas vor von einem argumentum secundum quid ad dictum simpliciter. Hr. Künzli sagt: wir wollen nichts mehr wissen von den Börsenmanövern, das soll wohl heissen: *in Zukunft* wollen wir nichts mehr von ihnen wissen. Ich aber sage: ich will *heute schon* nichts mehr von ihnen wissen. Ich will die Herren, wenn sie glauben ihre Papiere seien so viel werth, in diesem guten Glauben belassen. Sie sollen uns klarlegen, wenn sie können, dass wir ein gutes Geschäft verpasst haben, wenn wir nicht definitiv zugreifen. Ginge es nach ihrem Sinne, so sollten wir der Theorie huldigen, für welche unser selige Herr Capräz das Wort « Griffismus » erfunden hat. (Heiterkeit.) Man soll also *zugreifen*, ja keine Frist versäumen!

Ich komme noch mit ein paar Worten auf die Jura-Simplon-Bahn zu sprechen.

Ich muss Sie da auf die Botschaft vom 9. Dez' 1889 verweisen, wo Seite 13 gesagt ist: « Immerhin wird sich die Gesellschaft der S. O. S. auf keine Rückkaufsverhandlungen einlassen, es sei denn, der Bund übernehme die sofortige Ausführung des Simplondurchstichs. » Sie sehen, was das für Gesichtspunkte sind. Man hat uns viel von grossen Gesichtspunkten gesprochen. Ja, das wäre allerdings ein grosser Gesichtspunkt, wenn man da mir nichts dir nichts hereintappen, und sagen würde, auch den Simplondurchstich nehmen wir noch mit in den Kauf. So sind die Perspektiven beschaffen, welche uns da eröffnet werden.

Es ist dann auch noch darauf hingewiesen worden, die Schweiz sinke nach und nach zu einer Provinz fremder Eisenbahnmagnaten und -Potentaten herab. Das ist möglich, heute schon möglich. Wenn es demjenigen Herrn, welcher mehr wie die Hälfte der Gotthardbahnaktien besitzt, einfallen würde, in der Generalversammlung in Luzern zu erscheinen und den Verwaltungsrath der Gotthardbahn mit seinen Leuten zu besetzen, so wäre das heute schon möglich. Ja, wenn es Ihnen belieben sollte, die Centralbahn nach den kundgegebenen Bedingungen anzukaufen, wie würde dann die Haute Finance vorgehen? Sie würde die Schäfchen scheeren und die Wolle sauber bergen; sie würde sofort zum Ankauf eines neuen Quantums von Aktien schreiten. Man würde uns wieder alle möglichen Berechnungen vorlegen, und dieselbe Geschichte, welche sich jetzt abgespielt hat, würde wieder von vorne beginnen.

Nun noch ein Wort. Ich habe vor ein paar Tagen in den Zeitungen — die Redaktoren sind ja bekanntlich sehr stark in Fragen, wo es sich um moralische Entrüstung handelt — gelesen, dass der Prinz von Wales gespielt und Spielmarken mit sich herumgeführt habe und dass sich in England die öffentliche Meinung gewaltig gegen das Spielen des Prinzen ausgesprochen habe. Es hat sich, glaub' ich, um einen Einsatz von 5 oder 10 Pfund gehandelt. Ich behaupte, das sind Mückenseigereien und Kameelverschluckereien, dafern man einerseits über solche Geschichten entrüstet ist und anderseits das Börsenspiel, welches gegenwärtig mit den Eisenbahnaktien getrieben wird, mehr oder weniger todtschweigt.

Ich komme zum Schluss und finde, dass wenn wir die uns zugemuthete Kaufsumme bezahlen und einem Syndikate diesen Gewinn in die Tasche schieben, wir für die Erwerbung der künftigen Bahnen einen durchaus falschen Massstab gewinnen. Natürlich wird es in Zukunft heissen: wenn ihr hier so generös sein könnt, so werdet ihr andern gegenüber nicht weniger generös sein; und wenn wir jetzt, wo es sich ungefähr um den zehnten Theil des Gesammtwerthes der schweizerischen Eisenbahnen handelt, solche Gewinne erzielen lassen, so verzehnfacht sich das in Zukunft. Bei der grossen Kapitalverwendung, die nöthig wird, kann dann von *Amortisation* selbstverständlich nicht mehr die Rede sein. Es ist zwar ein angenehmes Wort: Amortisation; aber man muss immer denken, wie gross ist die Kapitalanlage. Nur dann, wenn diese eine vernünftige ist, wird man hoffen dürfen, die Eidgenossenschaft werde, in Folge Geltendmachung ihres grösseren Kredits, in die Lage kommen, eine Amortisation eintreten zu lassen. Also den eben erwähnten falschen Massstab will ich meinerseits nicht angelegt wissen. Es würde zu lang dauern und ich wäre

vielleicht auch nicht kompetent, in alle die uns vorgeführten Ingenieurberechnungen einzugehen. Ich will das, wenn man glaubt, es diene zur Aufklärung und sei noch nicht verspätet, den Fachmännern zur Beurtheilung überlassen. Einstweilen finde ich, wir sollen verschieben, und zwar verschieben bis auf die Zeit, wo das Schweizervolk sich über die Nothwendigkeit und Wünschbarkeit der Verstaatlichung der Eisenbahnen überhaupt wird ausgesprochen haben.

Curti, nach Herrn Joos in die Rednerliste eingetragen, verzichtet auf das Wort.

Häberlin: Ich werde Sie nicht lange aufhalten. Aber ich fühle als Mitglied der Kommission die Pflicht, noch ein kurzes Wort zu sprechen. Was soll in diesem Stadium eine Verschiebung der Angelegenheit um einen Monat? Die Einen wollen sie angeblich oder wirklich, um das Studium dieser Frage noch eindringlicher fortzusetzen. Ich habe von Seite der Herren Paschoud und Richard immer die gleichen Bedenken punkto Simplon-Aktienkauf, punkto Fusion der Bern-Luzern-Bahn mit der Jura-Simplon-Bahn und hinwieder so schlagende Gründe aus dem Munde des Herrn Bundespräsidenten gehört, dass ich daran zweifle, dass eine längere Studiumsfrist jenen Herren irgend etwas nützen würde. Es ist Alles debattirt worden. Im Ständerath, der doch sonst auch bedenklich ist und keine Sprünge und Sätze macht (Heiterkeit), sondern Alles gehörig überlegt, ist die Frage des vollständigen Ankaufs debattirt worden und man brauchte dort keine Verschiebung und keine neuen Aktenstücke, um zu finden — was wir ursprünglich auch gefunden hatten —, der Ankauf der ganzen Bahn und nichts Anderes sei das Richtige. Andere wollen eine Vervollständigung des Aktenmaterials, Untersuchungen des Zustandes der Centralbahn. Was kann in der kurzen Zeit von vier Wochen dabei herauskommen? Ich frage Sie: was soll der Bundesrath in vier Wochen der Bundesversammlung Neues vorlegen, das wir heute noch nicht wissen? Er muss seine Leute unter alle Brücken kriechen und den Zustand der Bahn untersuchen lassen, den er schon kennt. Es ist ja möglich, dass es sich dann herausstellt, dass an dieser und jener Brücke etwas geflickt und da und dort an Bauten etwas geändert werden muss. Aber kann das unser Verhalten irgendwie gegenüber der Prinzipienfrage ändern, in der Frage: wollen wir endlich einmal zum Ankauf der Bahnen, zur Verstaatlichung der Eisenbahnen schreiten oder nicht? In vier Wochen werden wir also ganz genau so schlimm daran sein wie heute, wir werden so viel oder so wenig wissen wie heute. Warum also verschieben, wenn man etwas will? Sage man lieber, man wolle nichts. Sage man das dem Volk; aber sage man nicht: wir müssen uns noch orientiren, wir müssen noch studiren, während schon jahrelang Kommissionen und die Räthe die Sache sattsam geprüft haben und Jeder wissen muss, woran er mit seiner Ueberzeugung ist. Aber nicht nur, dass wir durch die Verschiebung nichts gewinnen; durch die Verschiebung um nur einen Monat — das wird mir Niemand bestreiten können — wird der Ankauf der Aktien unmöglich gemacht. Und nicht blos das, auch das Projekt des Ankaufs der ganzen Centralbahn ist dann in's Wasser gefallen und wir stehen dann nach der Verschiebung absolut vor einem Nichts, nachdem wir zehn Jahre lang diese Frage deliberirt haben und nachdem uns drei Mal die Möglichkeit geboten war, eine Bahn zu aquiriren. Verschieben wir, so sagen wir damit dem Volke: unser Parlament ist ohnmächtig, in dieser hochwichtigen Angelegenheit zu einem Schlusse zu kommen. Das Volk soll sich zuerst äussern, sagt man. Wie kann das Volk sich äussern, wenn die Räthe ihm nichts vorlegen? Es kann, wenigstens bis die Initiative in Funktion treten kann, sich nur aussprechen, wenn wir ihm etwas darbieten, aber es kann nicht von sich aus sagen, es sei für oder gegen die Verstaatlichung. Also müssen wir, wenn wir uns nicht mit Recht ein Rumpfparlament schimpfen lassen wollen, auf eine Erledigung in dieser oder jener Art dringen. Ich bin überzeugt, dass das Volk es gerne sieht, wenn wir ihm die eine oder andere Vorlage bringen. Der Aktienkauf kommt für die Räthe nicht mehr in Frage und er ist im Volke so unbeliebt, dass da ein Referendum mit negativem Erfolge absolut sicher ist. Ich glaube nicht ein Gleiches von der Frage des Ankaufs der ganzen Centralbahn. Wir haben das beste Netz der schweizerischen Bahnen, wir können in diesem das Können des Bundes in Eisenbahnsachen erproben. Und wenn es uns gelingt, dem Volke zu zeigen, dass es mit den Eisenbahnen mindestens ebenso gut oder — hoffentlich! — besser geht, wenn diese in der Hand des Bundes sind, als wenn sie sich in der Hand von Privatgesellschaften befinden, so können wir ihm sagen: mit diesem Ankauf — und wenn er auch etwas theuer wäre — gehen unsere Bahnen aus dem Gebiet der Börsenspekulation auf das vornehmere des Staatsbetriebes über. Wir stehen, nachdem wir einmal eine Bahn angekauft, den Bahnen nicht mehr auf dem nämlichen Boden gegenüber, wie vorher. Das ist ja nicht gesagt, Herr Joos, dass man Alles wieder machen müsse, wie diesmal; jetzt haben wir die Gelegenheit zum Kaufe nur, wenn wir den uns vorgeschlagenen Preis annehmen. Wenn wir einmal einen Anfang haben, so befinden wir uns den Bahnen gegenüber in einer ganz andern Stellung; wir können kaufen, expropriiren, zuwarten, einen andern Zahlungsmodus sichern — wir werden vielleicht keine dreiprozentige Rente mehr ausstellen — aber jetzt haben wir nur diese Gelegenheit, und ich frage Sie: wollen wir sie wieder verpassen, wollen wir sie nicht festhalten, wollen wir sie, auch wenn der Preis, was ich nicht zugebe, ein etwas zu hoher wäre, angesichts der furchtbaren Katastrophe von Mönchenstein preisgeben? Zwingt uns diese nicht, wie das Ausland einstimmig es sagt, zu erklären: an Stelle der Privatbahnen mit den Börsenspekulanten soll der Bund in die Verantwortlichkeit für den Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen eintreten. Wenn die Aktionäre es vermochten, so wird der Bund es wohl auch können, wenn er auch mit den in seinem Besitz befindlichen Eisenbahnen keine Spekulation treiben will.

Wir stehen also vor der Frage: wollen wir endlich einmal einen ersten Schritt zur Verstaatlichung der Bahnen thun oder nicht, und dem Volke unsere Meinung sagen? Es ist, nach einem Diktum des Herrn Professor Hilty, an uns, ein Beispiel zu geben: das Volk hat uns als die Wägsten und Gescheidtesten nach Bern geschickt, nicht dass wir zuerst fragen, was Andern beliebt, sondern dass wir thun, was uns

als das Beste und Richtigste erscheint. Also geben wir das Beispiel, nehmen wir den etwas höheren politischen und sittlichen Flug und thun wir diesen ersten Schritt. Und ich habe das Vertrauen, dass unser Volk so gut fliegen wird, wie wir. Es hat so viel gut patriotischen Sinn, wie wir. Und ich bin noch lange nicht überzeugt, dass, trotz des Widerstandes der Westschweiz, das Volk in seiner Totalität diesen Schritt nicht mitthun und später nicht als glücklichen Schritt bezeichnen wird. (Beifall.)

M. Théraulaz: Je n'ai qu'un mot à dire sur la question présente; je n'ai pas jugé à propos de prendre la parole dans la première discussion, je crois cependant ne pas devoir laisser celle-ci se terminer sans exposer les motifs qui ont dirigé mon vote et qui le dirigeront encore aujourd'hui dans la question qui nous occupe.

J'ai voté contre l'entrée en matière, et depuis lors, en présence des péripéties par lesquelles passe la question, je n'ai pas eu à regretter mon premier vote, bien au contraire. C'est vous dire qu'aujourd'hui je voterai encore pour l'ajournement de la question et subsidiairement contre la décision du conseil des états. Cette décision nous place sur le terrain des principes fédéralistes. Je ne puis pas accepter le rachat par la Confédération des chemins de fer suisses; pour ma part, je désirerais arriver à la constitution de deux ou trois grandes compagnies, et je ne suis par conséquent pas hostile aux projets de fusion qui peuvent nous amener à ce résultat. Je ne suis nullement opposé non plus, en principe, à ce que la Confédération et les cantons possèdent des actions des compagnies, ce qui aurait pour effet d'affirmer le crédit de ces dernières et de mettre un frein à la spéculation, mais je repousse l'achat qui nous est proposé s'il n'a d'autre but que de mettre la Confédération à même de racheter les chemins de fer. Je suis convaincu que la situation de ces derniers offrira plus de sécurité, à tous les points de vue, si les compagnies demeurent autonomes sous la surveillance immédiate et directe de la Confédération et des cantons exerçant leur contrôle, soit comme actionnaires, soit comme autorité de droit public, sur le terrain des lois présentes et futures.

Je repousse en outre l'acquisition du Central, parce que le prix est trop élevé, la preuve en est surabondamment faite par les débats qui ont eu lieu dans les deux conseils et qui ont été confirmés par le mot d'ordre donné hier aux actionnaires du Central, dans l'assemblée générale qui a été tenue à Bâle, pour leur recommander de voter la convention du 3 avril 1891. Ce mot d'ordre est ainsi conçu et l'on peut se convaincre qu'il a produit un effet complet:

« Nous avons un intérêt majeur à voter unanimement la vente à la Confédération de notre entreprise.

« En effet, au lieu d'une action d'une valeur nominale de Fr. 500, laquelle pour l'année courante, ensuite de l'augmentation constante des dépenses d'exploitation nous donnera au plus Fr. 25 de dividende, nous recevons un titre fédéral de Fr. 1000, lequel nous assure une rente de Fr. 30. Ce titre, nous pouvons l'échanger au comptant et nous recevrons de ce chef environ Fr. 900 qui pourraient être placés en valeurs hypothécaires suisses à 4 % rapportant annuellement sans aléa Fr. 36 d'intérêt en lieu et place de Fr. 25. »

Enfin, Messieurs, je ne puis approuver non plus dans cette affaire les procédés par lesquels, pour arriver à une fusion du Jura-Simplon avec le Central, on a systématiquement déprécié la valeur des actions du Jura-Simplon et exagéré celle des actions du Central. Tous ces agissements nuisent aux actions du Jura-Simplon qui, pour la seconde fois, sont appelées à solder les frais de fusion.

Je voterai donc pour le renvoi de la question et éventuellement contre le projet d'achat.

Welti, Bundesrath: Sie haben keine lange Rede von mir zu befürchten; aber der Bundesrath sieht es für nothwendig an, Sie auf die Folgen aufmerksam zu machen, welche die verschiedenen Anträge nach sich ziehen müssten. Der Antrag der Herren Keel, Hochstrasser, Paschoud, Python, Richard lautet dahin: Verschiebung der weitern Behandlung der Angelegenheit auf eine ausserordentliche Versammlung der eidgenössischen Räthe nach Anordnung des Bundesrates. Nun, meine Herren, haben wir uns klar darzulegen, welches die Wirkung eines solchen Beschlusses sein wird. Unsere Anträge gehen auf Ratifikation von zwei Verträgen. Den einen haben wir mit den Besitzern von 50,000 Aktien der Centralbahn und den andern mit der Centralbahn abgeschlossen. Was den ersten Vertrag anbetrifft, so ist in demselben eine Ratifikationsfrist überhaupt nicht vorgesehen. Dieser Umstand hat, nachdem die Angelegenheit in den Räthen schon einmal verschoben worden war, die Verkäufer veranlasst, sich dahin auszusprechen, dass sie sich liberirt betrachten, insofern nicht im Laufe dieser Session die Angelegenheit erledigt werde. Wir haben von Seite des Bundesrathes den Herren geantwortet, dass wir auf diese Rechtsfrage, die sie aufstellen, gar nicht eintreten, indem die Sache bei den Räthen liege, und wir die Ueberzeugung hätten, dass im Laufe dieser Session die Angelegenheit von den Räthen erledigt werde. Wir haben Sie daher nicht gebunden, und ich habe nicht die Meinung, aus diesem Umstand abzuleiten, dass Sie die Anträge der Herren Keel, Hochstrasser, Paschoud u. s. w. nicht annehmen sollen. Aber jedenfalls besteht nun bereits eine Streitfrage zwischen dem Bundesrath und den Verkäufern darüber, ob sie in Folge des Vertrages in infinitum gebunden seien, oder ob wir in einer schliesslich vom Richter zu bestimmenden Frist unsere Ratifikation auszusprechen haben. Die Situation wird jedenfalls eine unangenehme. Was nun den andern Vertrag mit der Centralbahn anbetrifft, so verhält es sich damit folgendermassen: Dieser Vertrag war ursprünglich mit Ratifikationsfrist bis zum 1. November abgeschlossen worden, diese wurde dann aber auf dem Wege eines Nachtrages bis zum 1. Januar des nächsten Jahres ausgedehnt. Wenn der Vertrag nun durch Beschluss der Räthe erledigt werden soll, so müssen Sie bis spätestens Ende Juli einen Beschluss fassen; denn Sie brauchen die fünf folgenden Monate des Jahres nothwendig für die Referendumsfrist und die allfällige Volksabstimmung. Wenn Ihnen also überhaupt daran gelegen ist, wenn es Ihnen ernst

ist, dass der Vertrag geprüft und eventuell genehmigt werden soll, so müssen Sie sich dazu bequemen, ungefähr binnen vier Wochen von heute an eine neue Bundesversammlung einzuberufen. Das war gestern auch die Ansicht der Kommission. Es stellt sich dann die Sache folgendermassen: Nehmen wir an, wir rufen in vier Wochen von heute an die Bundesversammlung ein, so haben Sie einen fernern Termin, der den Schluss der Bundesversammlung bezeichnet, das ist der Anfang der Bundesfeier (1. August). Sie hätten also für Erledigung der neuen Vorlagen des Bundesrathes eine Woche zur Verfügung. Bis jetzt haben Sie in beiden Räthen mindestens drei Wochen nur mit dieser Angelegenheit in der ersten und zweiten Berathung zugebracht, und es ist deshalb gar nicht zu viel gesagt, wenn ich sage, der Antrag auf Verschiebung, wie er von der Kommissionsmehrheit gestellt worden ist, ist absolut identisch mit einem Antrag auf Verwerfung, indem die Verwerfung unter allen Umständen die thatsächliche Folge dieses Antrages sein würde.

Nun will ich nur noch zwei Punkte erörtern, welche für mich von Wichtigkeit sind. Das betrifft die Stellung, welche heute die Westschweiz in dieser Angelegenheit einnimmt. Sie kennen die Stellung, welche der Bundesrath von Anfang an in dieser Angelegenheit eingenommen hat. Der Bundesrath hat in der ersten Botschaft, welche er an Sie erlassen hat, bei der Fusion der beiden Gesellschaften, der westschweizerischen und der Berner-Gesellschaft, schon auseinandergesetzt, er halte dafür, es liege dieser Fusion eine grosse eisenbahnpolitische Idee zu Grunde, es vereinigen sich hier die Regierungen der gesammten Westschweiz mit der Gesellschaft, um ein grosses Werk, das lange angestrebt war, und das heute noch nicht vollendet ist, zur Vollendung zu bringen. Der Bundesrath hat Ihnen schon damals auseinandergesetzt, dass die Fusion, wie sie beschlossen ist, den Gedanken des Simplon jedenfalls fördern müsse und werde, indem daraus eine Stärkung der Gesellschaft hervorgehe. Er hat Ihnen aber auch auseinandergesetzt, dass vom Standpunkte der Eidgenossenschaft aus die Fusion nur als vorübergehender Zustand und als Mittel wünschbar sei, um später den Staat in den Besitz der Eisenbahnen zu bringen. Wenn das nicht möglich ist, dann ist die Fusion eine Verschlechterung des jetzigen Zustandes, insofern die Gesellschaften unter sich sich coaliren und der Eidgenossenschaft mit viel grösserer Macht entgegentreten können, als sie es bis jetzt gethan haben. Dieser Zustand ist das Eldorado, das Ihnen soeben von Herrn Théraulaz beschrieben worden ist. Er will keine eidgenössischen Staatsbahnen, er will einige grosse Fusionen und der Bund soll dafür sorgen, dass diese Fusionen gut eingerichtet werden und dass die Aktien bei diesen Fusionen möglichst viel eintragen. Wir kommen möglicherweise — ich sehe da klar und ruhig der Zukunft entgegen — auch heute noch nicht zur Verstaatlichung der Eisenbahnen. Aber mit noch grösserer Klarheit kann ich sagen, die Pläne des Herrn Théraulaz werden unter keinen Umständen reif werden, so lange wenigstens noch die heutige politische Eidgenossenschaft aufrecht steht. (Beifall.)

Weiter in dieser Sache der Jura-Simplonbahn. Sie wissen Alle, dass während unserer Verhandlungen von einer neuen Fusion zwischen der Centralbahn und der Jura-Simplonbahn die Rede war. Diese Fusion war nur möglich, wenn der Bund nicht die ganze Bahnunternehmung, sondern nur 50,000 Aktien kaufte, ohne selber Eigenthümer zu werden. Ich habe mich, wenn ich nicht irre, schon einmal über diesen Gegenstand hier ausgesprochen. Sie haben heute schon gehört, dass eine Reihe von Mitgliedern Ihres hohen Rathes sich mit dem Ankauf der 50,000 Aktien gerade deshalb einverstanden erklärt haben, um der Westschweiz gefällig zu sein, resp. um diejenigen Eisenbahninteressen, welche die Westschweiz geltend macht, zu begünstigen und zu unterstützen. Ich halte persönlich dafür, dass diese Rücksicht auf einen einzelnen Landestheil an und für sich noch nicht hinreichen würde, um zu einem bestimmten Plane die Hand zu reichen; für den Bundesrath wenigstens müssen noch die höhern Rücksichten, welche das ganze Land betreffen, dazu kommen. Ich für meine Person halte dafür, dass jene allgemeinen und höhern Rücksichten vorhanden gewesen wären. Wenn es uns gelungen wäre, die Fusion in einer Weise abzuschliessen, bei der die Interessen der Eidgenossenschaft in jeder Beziehung gewahrt geblieben wären, in einer Weise, die uns die Mehrzahl der Stimmen in der fusionirten Gesellschaft gesichert hätte, dann hätten wir auf einen Ruck einen gewaltigen Schritt zu der Verstaatlichung der Eisenbahnen gethan, statt dessen wir wahrscheinlich in der Zukunft viele kleine Schritte zu machen haben. Ich glaube darum, jenes Projekt war und ist ein Plan, der sich sehr gut zeigen lassen dürfte. Und wenn dies Projekt nun ins Wasser gefallen ist, so entsteht zunächst für die Westschweiz die Frage: was haben wir nun zu thun? Ich gebe vor Allem aus zu, dass die Westschweiz ein Recht hat, diese Sachlage zu bedauern, wenn sie aber ihre Interessen gehörig zu Rathe zieht, so muss sie sich sagen: Wenn wir nicht im Stande waren, das grosse, das entfernte Ziel zu erreichen, so gehen wir demselben mit dem Ankauf der Centralbahn doch immerhin entgegen, indem wir der Eidgenossenschaft helfen, den Anfang zum Bruch mit dem System zu machen, das sich, wenigstens nach der Anschauung Ihrer Mehrheit und auch nach meiner Ueberzeugung, überlebt hat. Es gibt gar keinen denkbaren Grund, der die Westschweiz veranlassen sollte, sich gegenüber der Verstaatlichung der Centralbahn feindlich zu verhalten. Der Bundesrath hat, wie er Ihnen in seiner Botschaft deutlich erklärte, nicht deshalb 80,000 Prioritätsaktien der Jura-Simplonbahn gekauft, um damit einen kleinen Gewinn von 2 Fr. auf der Aktie zu machen, sondern wir haben diese Aktien desshalb gekauft, um uns, und zwar so bald als möglich, in den Besitz der Jura-Simplonbahn zu setzen. Und diese Absicht besteht heute noch, trotzdem wir heute nicht mehr den kürzesten Weg zum Ziele einschlagen können. Denn es wäre von Seite der Eidgenossenschaft eine schlechte Politik, wenn sie mit ihren Aktien auf halbem Wege stehen bleiben wollte, ohne in der Gesellschaft die massgebende Stimme zu besitzen. Diese Stellung des Bundes ist auf die Länge eine unhaltbare. Und man mag wollen oder nicht, es wird in Bälde der Versuch gemacht werden müssen, diese Bahn zu verstaatlichen. Ich hoffe, im Interesse der Eidgenossenschaft und im Interesse des Bundes sei das möglich. Denn wenn wir die Pflicht haben — und diese Pflicht ist im Eisenbahngesetz gesetzlich normirt — mit allen

Mitteln den westlichen, wie den östlichen Alpenübergang zu fördern, so liegt gerade in der Verstaatlichung der Jura-Simplonbahn und in der Vereinigung derselben mit andern Bahnen ein Mittel zur Förderung, das uns nichts kostet, weil dieses Mittel in dem höhern Kredite liegt, den vereinigte Bahnen oder Bundesbahnen gegenüber einzelnen Privatbahnen besitzen. Ich glaube, diese Betrachtungen über den Zusammenhang der Eisenbahnpolitik der Eidgenossenschaft mit derjenigen der Westschweiz, sollten die westschweizerischen Deputirten dazu führen, sich dem Ankauf der Centralbahn nicht zu widersetzen, und den kleineren Erfolg nicht deswegen zu verschmähen, weil der angestrebte grössere heute nicht erreichbar ist.

Was den andern Punkt anbetrifft, so glaube ich, wir stehen vor einer wichtigen Entscheidung und es ist im Grunde doch gut, wenn wir vor der Entscheidung noch rasch die Bilanz über die Berathungen machen, die hier gepflogen worden sind. Es ist unbestritten geblieben, dass die Finanzverwaltung unserer schweizerischen Bahnen zu enormen Verlusten und zu enormer Schädigung des öffentlichen Wesens in der Eidgenossenschaft geführt hat. Es ist unbestritten geblieben, dass diese Schädigung des öffentlichen Wesens durch die Finanzverwaltung der grossen Finanz auch in Zukunft ihre nachtheilige Wirkung üben werde. Es ist ferner unbestritten geblieben, dass unsere Bahnen mit einer enormen Schuld belastet sind, welche wir lediglich unsern Nachkommen überweisen, wenn wir nicht die Kraft, den Muth und die Mittel finden, um dem heutigen Privatbahnwesen ein Ende zu machen und die Gewinne, welche von den Privatbahnen gemacht werden, zur Bezahlung der Schulden verwenden. Alle diese Gesichtspunkte sind unbestritten geblieben, Niemand hat etwas dagegen einzuwenden gehabt und es kann nichts dagegen eingewendet werden, weil sie auf Thatsachen, auf Zahlen beruhen.

Nun denke ich hätte doch die oberste Behörde der Eidgenossenschaft auch die Pflicht, Abhülfe zu schaffen. Wir bringen Ihnen in diesem Sinne zwei Anträge. Wir beantragen Ihnen heute und unterstützen den Antrag der Minderheit der Kommission, einmal die Centralbahn anzukaufen. Was ist dagegen — ich rede von denen, welche behaupten, sie seien Anhänger der Verstaatlichung — geltend gemacht worden? Der Preis sei zu hoch! Nun konstatire ich für die Bilanz unserer Berathung heute wieder die Thatsache, dass an denjenigen Ausführungen und Zahlen, aus denen der Bundesrath den Preis der Centralbahnaktie hergeleitet hat, weder in diesem noch im andern Saale die mindeste Aussetzung gemacht worden ist. Ich habe schon im Ständerath darauf hingewiesen, dass wir hier keine Präsumtiv- und Suppositionsstatistik treiben, sondern dass unsere Angaben den Rechnungen der Gesellschaften entnommen sind, aber nicht den Rechnungen, wie sie die Gesellschaften selber aufgestellt, sondern wie wir sie in Folge des Rechnungsgesetzes geprüft haben. Ich nenne also diese Darstellung eine thatsächliche, den Verhältnissen entsprechende. Und von all' diesen Thatsachen hat man hier nicht eine einzige zu bestreiten gewusst, sondern man hat uns — ich wiederhole das, weil es der Wichtigkeit der Sache wegen der Wiederholung werth ist — man hat uns nur mit den Wischen geantwortet, auf denen die Börsenkurse gedruckt sind und ist sogar in die Falle gegangen, welche gestern in der Generalversammlung von den Feinden der Verstaatlichung mit dem Zeddel gestellt worden ist, den man heute hier verlesen hat.

Meine Herren, ich habe Ihnen die Rechte und die Pflichten kurz auseinandergesetzt, mit denen wir der Zukunft entgegengehen. Die Entscheidnng mag für Manchen schwierig sein; man merkt das, indem man viel mehr gegen Vorwände zu kämpfen hat als gegen Gründe. Die Schwierigkeit mit einer Vertagung zu beseitigen, ist allerdings ein wohlfeiles Mittel. Aber diese Hülfe ist eine kurze und es kommt einmal eine Zeit — und sie kommt rasch — wo man Ihnen die Bilanz, von der ich Ihnen heute gesprochen habe, vorhalten wird und woraus die Zukunft ihre Folgerungen gegen Sie wird ableiten müssen. (Beifall.)

Keel: Erlauben Sie mir nur eine ganz kurze Bemerkung. Herr Bundespräsident Welti hat soeben ausgesprochen, dass derjenige, der für Verschiebung stimme, gegen die Sache sei, dass das gleichsam ein Deckmantel sei, um der Sache selbst auszuweichen. Ich finde mich veranlasst, mich hiegegen zu verwahren. Ich habe mich sehr deutlich über die Stellung zum Ankauf der Centralbahn ausgesprochen und wiederhole das Gesagte nicht. Wenn gesagt worden ist, dass es nicht möglich sei, diese Angelegenheit auf dem Verschiebungswege zu erledigen, so glaube ich das bestreiten zu müssen. Die Verfassung verlangt von einem Beschlusse der Räthe, dass die Publikation desselben sofort geschehen müsse, dass ein Referendumstermin von 3 Monaten offen sei, dass, wenn 30,000 stimmfähige Bürger die Abstimmung verlangen, dann die Abstimmung im Volke anzuordnen sei. Dabei ist ausdrücklich gesagt, dass diese Abstimmung nicht vor 4 Wochen geschehen dürfe.

Nun haben Sie gehört, dass der gesetzliche Endtermin für die Abwicklung der Sache der 1. Januar 1892 ist. Es bleibt uns also mehr als ein Monat, in welchem wir uns definitiv entscheiden können. Wir können jedenfalls bis Ende Juli mit unserer definitiven Beschlussfassung warten. Dann kommen die Referendumsmonate August, September und Oktober. Bis dahin müssen die 30,000 Stimmen zusammengebracht werden, wenn eine Abstimmung stattfinden soll. Dann bleiben uns noch 2 Monate, November und Dezember, um die Abstimmung vorzunehmen. Wenn also der Bundesrat 4 Wochen für die Abstimmung in Aussicht nimmt, bleibt Ihnen noch der volle Monat Dezember und es ist daher nach meiner Berechnung nicht richtig, wenn man sagt, dass eine Verschiebung eine absolute Verunmöglichung des Zustandekommens des Vertrages sei. Nun kann man allerdings fragen, ob die Zeit bis Ende Juli genüge oder nicht, um die Sache klar zu legen. Da stehen wir vor der Thatsache, dass die Untersuchung der Bahnen nicht von heute beginnt, sondern seit dem 14. Juni, und dass die Untersuchung der Centralbahn zuerst erfolgte. Und ich begreife nicht, wie es dem Bundesrath nicht möglich sein sollte, vor Ende Juli die Bundesversammlung zusammenzuberufen. Da wird wiederum nicht viel Zeit erfordert werden müssen. Man kann diesen

einzigen Gegenstand auf die Tagesordnung nehmen und die Angelegenheit wird jedenfalls in 1—2 Tagen erledigt sein. Wird der Nationalrath dem Ständerath beistimmen, dann ist die Sache erledigt.

Es ist also nicht richtig und ein unbegründeter Vorwurf, dass Jeder, der für eine Verschiebung der Sache sei, von der Sache selbst nichts wissen wolle. Im Gegentheil, ich glaube, wenigstens ein Theil dieser Antragsteller hat den Antrag in dem Sinn gestellt, dass er im Interesse des Ankaufs liege.

Da Niemand mehr das Wort verlangt, so wird die Diskussion geschlossen und der Rath schreitet zur *Abstimmung* über die Eintretensfrage. Dieselbe findet auf Antrag des Herrn Dr. Gobat, der genügend unterstützt wird, unter Namensaufruf statt.

Für Verschiebung, mit *Ja*, stimmen die Herren: Aeby, Ador, Baud, Burkhalter, Campiche, Cavat, de Chastonay, Chausson, Colomb, Dähler, Decurtins, Déglon, Dufour, Fonjallaz, Gaillard, Grand, Hochstrasser, Holdener, Joos, Keel, Keller, Koch, Kuntschen, Locher, Ming, Paschoud, Pernoux, Richard, Roten, Ruffy, Scherrer, Scheuchzer, Schmid (Bünden), Schmid (Uri), Schubiger, Schwander, Thélin, Théraulaz, Viquerat, Vogelsanger, von Matt (Nidwalden), de Werra, Wuilleret. — (43.)

Für Eintreten, mit *Nein*, stimmen die Herren: Abegg, Bähler, Baldinger, Bangerter, Beck, Berger, Berlinger, Bernasconi, Bezzola, Blumer, Bonzanigo, Brenner, Brosi, Brunner, Bühler (Zürich), Bühler (Bern), Bühler (Bünden), Bühlmann, Bürkli, Buser, Cuenat, Curti, Eckenstein, Erismann, Erni, Eschmann, Favon, Fehr, Gallati, Gatti, Gisi, Gobat, Good, Grieshaber, Grosjean, Häberlin, Häni, Heller, Hediger, Hilty, Jeanhenry, Jolissaint, Joost, Künzli, Lüthy, Marti, Martin, Merkle, Moser, Müller (Ed., Bern), Pestalozzi, Riniker, Rosenmund, Roth, Schäppi, Schindler, Schobinger, Sonderegger, Speiser, Stämpfli, Staub, Steiger (St. Gallen), Steiger (Bern), Steinemann, Stock, Stockmar, Stoppani, Stössel, Sturzenegger, Suter, Tissot, Ursprung, Vigier, Vogler, Vonmatt (Luzern), Weissenbach, Zemp, Zimmermann, Zschokke, Zuberbühler, Zurbuchen. — (81.)

Abwesend sind die Herren: Bachmann, Benziger, Choquard, Comtesse, Cramer-Frey, Forrer, Geilinger, Grieb, Hammer, Jenni, Kinkelin, Kurz, Lutz, Müller (Sumiswald), Polar, Python, Rebmann, Risch, Tobler, Volonterio, Zürcher, Zyro. — (22.)

Herr Lachenal als Präsident stimmt nicht.

Es ist somit mit 81 gegen 43 Stimmen die Verschiebung abgelehnt und Eintreten beschlossen.

Detailberathung.

Künzli, Berichterstatter der Kommission. Ich beantrage Zustimmung zum Ständerath und habe diesen Antrag bereits begründet.

M. Paschoud: Une fraction de la commission propose de maintenir la précédente décision du conseil national; nous avons eu l'occasion de justifier notre manière de voir, nous ne voulons pas revenir sur les arguments que nous avons présentés, nous nous bornons à rappeler la proposition de cette fraction de la commission.

Schobinger: Ich stelle den Antrag, sowohl den Antrag der Kommissionsmehrheit wie denjenigen der Minderheit zu verwerfen. Ich enthalte mich jeder Begründung. Die Frage ist in so ausgiebiger Weise diskutirt worden, dass es nach meinem Dafürhalten nicht nöthig ist, noch näher darauf einzutreten. Ich beziehe mich auf mein erstes Votum zur Eintretensfrage, wo ich bereits den Antrag stellte, auf die Vorlage des Bundesrathes nicht einzutreten.

In *eventueller* Abstimmung wird hierauf zunächst mit 83 gegen 29 Stimmen, welche auf den Antrag der Minderheit der Kommission entfallen, Zustimmung zum Ständerath beschlossen und dieser Beschluss auch in *definitiver* Abstimmung mit 80 gegen 38 Stimmen gegenüber dem Antrage Schobinger auf Verwerfung festgehalten.

Diese letztere Abstimmung fand auf Antrag des Herrn Erismann, der genügend unterstützt wurde, unter Namensaufruf statt.

Für Annahme, mit *Ja*, stimmten die Herren: Ador, Bähler, Baldinger, Bangerter, Berlinger, Bernasconi, Bezzola, Blumer, Bonzanigo, Brenner, Brosi, Brunner, Bühler (Zürich), Bühler (Bern), Bühler (Bünden), Bühlmann, Burkhalter, Bürkli, Buser, Cuenat, Curti, Dufour, Eckenstein, Erismann, Eschmann, Favon, Gallati, Gatti, Gisi, Gobat, Good, Grieshaber, Grosjean, Häberlin, Häni, Heller, Hilty, Jeanhenry, Jolissaint, Joost, Keel, Keller, Künzli, Locher, Lüthy, Marti, Martin, Merkli, Moser, Müller (Ed., Bern), Pestalozzi, Richard, Riniker, Rosenmund, Roth, Schäppi, Schindler, Sonderegger, Speiser, Stämpfli, Staub, Steiger (St. Gallen), Steiger (Bern), Steinemann, Stock, Stockmar, de Stoppani, Stössel, Sturzenegger, Suter, Tissot, Ursprung, Vigier, Vogler, Vonmatt (Luzern), Weissenbach, Zimmermann, Zschokke, Zuberbühler, Zurbuchen — (80).

Für Verwerfung, mit *Nein*, stimmten: die Herren Abegg, Aeby, Baud, Beck, Campiche, Cavat, de Chastonay, Chausson, Colomb, Dähler, Decurtins, Déglon, Erni, Fehr, Fonjallaz, Gaillard, Grand, Hediger, Holdener, Joos, Koch, Kuntschen, Paschoud, Pernoux, Roten, Ruffy, Scheuchzer, Schmid (Bünden), Schmid (Uri), Schobinger, Schwander, Thélin, Théraulaz, Viquerat, von Matt (Nidwalden), de Werra, Wuilleret, Zemp — (38).

Der Abstimmung enthielten sich: die Herren Hochstrasser, Ming, Scherrer, Schubiger, Vogelsanger — (5).

Abwesend waren: die Herren Bachmann, Benziger, Berger, Choquard, Comtesse, Cramer-Frey, Forrer, Geilinger, Grieb, Hammer, Jenni, Kinkelin, Kurz, Lutz, Müller (Sumiswald), Polar, Python, Rebmann, Risch, Tobler, Volonterio, Zürcher, Zyro — (23).

Herr Lachenal als Präsident stimmte nicht.

Herr Comtesse lässt erklären, dass er im Falle der Anwesenheit zunächst gegen eine Verschiebung und sodann für Zustimmung zum Ständerathsbeschluss gestimmt haben würde.

Da nun zwischen beiden Räthen Uebereinstimmung herrscht, ist dieser Gegenstand erledigt und geht an den Bundesrath.

Auf Antrag des Herrn Brunner wird zur Behandlung der zwischen beiden Räthen noch bestehenden Differenzen in der Banknotenfrage eine Nachmittagssitzung auf 4 Uhr anberaumt.

Für die Redaktion verantwortlich: *Rud. Schwarz.* — Druck und Expedition von *Jent & Reinert* in *Bern.*

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Ankauf von Aktien der Schweizerischen Zentralbahn. BB vom 25. Juni 1891 (verworfen)

Achat d'actions du chemin de fer Central suisse. AF du 25 juin 1891 (rejeté)

In Dans In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr Année Anno	1891
Band Volume Volume	I
Session Session Sessione	Sommersession Session d'été Sessione estiva
Rat Conseil Consiglio	Nationalrat Conseil national Consiglio nazionale
Sitzung Séance Seduta	09
Geschäftsnummer Numéro d'objet Numero dell'oggetto	1891_001
Datum Date Data	25.06.1891 - 08:00
Seite Page Pagina	317-334
Ref. No	20 026 456

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Bern, Dienstag, 16. Juni I. Jahrgang 1891 Ire année Berne, mardi, 16 juin

Amtliches stenographisches Bülletin der schweizerischen Bundesversammlung

BULLETIN STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL DE L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

№ 10

Abonnemente: Jährlich Fr. 1. 50 für die Schweiz, Fr. 3. 50 für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonnirt werden.
Abonnements: Un an: Suisse 1 fr. 50, Union postale 3 fr. 50. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Ankauf von Aktien der schweizerischen Centralbahn.

Die Entwürfe des Bundesrathes sind abgedruckt Seite 1 und 2, die Beschlüsse des Nationalrathes Seite 96 und 97 des « Bülletin ».

Anträge der Kommission des Ständerathes
15. Juni 1891.

Mehrheit

(HH. Blumer, Robert, Zweifel [Alt-Landamm.], Kellersberger).

Zustimmung zum Beschlusse des Nationalrathes betreffend den Ankauf von Aktien der schweizerischen Centralbahn sowie zum Bundesgesetz betreffend Abänderung des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften.

Minderheit

(HH. Schoch, Peterelli.)

Auf den Entwurf eines Bundesbeschlusses betreffend Ankauf von Aktien der schweizerischen Centralbahn und auf den Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend Abänderung des Rechnungsgesetzes für die Eisenbahngesellchaften wird nicht eingetreten.

Individueller Antrag von Hrn. Schoch

Der Bundesrath wird eingeladen, zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten, ob nicht auf dem Wege der Bundesgesetzgebung einzuführen seien:

a. Eine Ausdehnung der Kompetenzen des Bundes in Bezug auf den Betrieb der Eisenbahnen;

b. Eine Vorschrift, wonach, unter Einräumung einer angemessenen Uebergangszeit, die Aktien der Eisenbahngesellschaften, soweit sie Inhaberaktien sind, in Namenaktien umgewandelt werden müssen und wonach in Zukunft für neu ent-

Achat d'actions du chemin de fer Central suisse.

Les projets du conseil fédéral se trouvent pages 1 et 2, les décisions du conseil national pages 96 et 97 du *Bulletin*.

Propositions de la commission du conseil des états
15 juin 1891.

Majorité

(MM. Blumer, Robert, Zweifel [anc. land.], Kellersberger).

Adhérer à la décision du conseil national concernant l'achat d'actions du chemin de fer Central suisse et à celle concernant une loi fédérale modifiant la loi sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer.

Minorité

(MM. Schoch et Peterelli.)

N'entrer en matière ni sur le projet d'arrêté fédéral concernant l'achat d'actions du chemin de fer Central suisse, ni sur le projet d'une loi fédérale modifiant la loi sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer.

Proposition individuelle de M. Schoch

Le conseil fédéral est invité à étudier et à exposer dans un rapport la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu d'introduire par la voie législative:

a. l'extension des compétences de la Confédération en matière d'exploitation de chemins de fer;

b. une disposition prescrivant que les actions des compagnies de chemins de fer qui sont au porteur devront, dans un délai convenable, être transformées en actions nominatives, et ne permettant d'émettre à l'avenir, pour les

stehende Eisenbahnunternehmungen nur Namenaktien ausgegeben werden dürfen;

c. Vorschriften zur wirksamen Ausführung der im Obligationenrechte den Aktiengesellschaften gegenüber aufgestellten einschränkenden Bestimmungen (Verbot der Erwerbung eigener Aktien, Ausübung des Stimmrechtes, Aufstellung der Bilanzen etc.).

Individueller Antrag von Herrn Soldati.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsichtnahme einer Botschaft des Bundesrathes vom 21. März 1891 und einer Nachtragsbotschaft vom 15. Mai 1891,

beschliesst:

Art. 1. Der Bundesrath wird ermächtigt, die ganze Centralbahnunternehmung mit ihrem gesammten beweglichen und unbeweglichen Eigenthum unter den im Vertrage vom 5. April 1891 zwischen dem Bundesrathe und dem Direktorium der Centralbahn vereinbarten Bedingungen anzukaufen.

Art. 2. Der Bundesrath wird beauftragt, gemäss den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Der Bundesrath wird eingeladen, der Bundesversammlung einen Gesetzesentwurf über den Rückkaufsmodus und die Organisation der Verwaltung des schweizerischen Eisenbahnnetzes vorzulegen.

entreprises de chemins de fer à créer, que des actions nominatives;

c. des prescriptions assurant l'application stricte des dispositions restrictives contenues au code des obligations à l'égard des sociétés anonymes (interdiction d'acquérir des actions de la société, exercice du droit de vote, établissement du bilan, etc.).

Proposition individuelle de M. Soldati.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

après avoir pris connaissance d'un message du conseil fédéral du 21 mars 1891, et d'un supplément à ce message du 15 mai 1891,

arrête:

Art. 1er. Le conseil fédéral est autorisé à acquérir le chemin de fer du Central suisse dans la totalité de sa fortune mobilière et immobilière aux conditions fixées par le contrat d'avril 1891 passé entre le conseil fédéral et la direction du Central suisse.

Art. 2. Le conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi du 17 juin 1874 concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier le présent arrêté et de fixer l'époque où il entrera en vigueur

---

Le conseil fédéral est invité à présenter à l'assemblée fédérale un projet de loi réglant le mode de rachat et d'organisation de l'administration du réseau des chemins de fer suisses.

Ständerath.

Sitzung vom 16. Juni 1891, Morgens 8 Uhr.

Vorsitzender: Vizepräsident *Schaller*

Tagesordnung:

Ankauf von Aktien der schweizerischen Centralbahn.

Eintretensfrage.

Blumer, erster Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Der Referent der Mehrheit Ihrer Kommission hatte eben die Berichterstattung an Ihren Rath beendet, als ihm die furchtbare Nachricht von dem Eisenbahnunglück bei Mönchenstein übermittelt wurde. Sie werden begreifen, dass ich nicht über Eisenbahnfragen referiren kann, ohne dieser erschütternden Katastrophe zu gedenken. Ein Unglück, wie es seit Goldau und dem Hauensteiner Ereigniss unser Land noch nie heimgesucht hat, ist letzten Sonntag über eine fröhliche, sich des Feiertages freuende Bevölkerung unseres Landes gekommen und hat Opfer gefordert, wie es im Eisenbahnbetriebe noch selten, in unserer Schweiz gottlob sonst noch nie vorgekommen. Noch weiss Niemand, woran die Schuld liegt. Hat eine höhere Hand die beiden Lokomotiven auf der Brücke zum Entgleisen gebracht und deren Gewicht und Anprall bei der grossen Geschwindigkeit des Zuges das Gefüge zertrümmert? Hat das Wasser die Widerlager unterspühlt und die Belastung die Brücke zum Einbrechen

in den strömenden Fluss gebracht oder sind bei der Konstruktion derselben Kunst und Wissenschaft nicht genügend beigezogen worden? Wir alle hoffen zur Beruhigung der ganzen Bevölkerung unseres Landes und im direkten und indirekten Interesse der Passagiere, welche unser schönes Land als Touristen oder Geschäftsleute bereisen, dass die Untersuchung Aufschluss und Klarheit schaffen werde.

Den Opfern der Katastrophe und ihren Familien bezeugen wir, die Vertreter aller Stände des Vaterlandes, unsere innigsten Sympathien und erflehen für sie den Trost des Allmächtigen in ihrem schweren Leid.

Dieses Unglück steht mit der Frage des vorliegenden Gegenstandes natürlich in keinem Zusammenhange uud habe ich an meinem Referate deshalb keine Aenderungen vorzunehmen für nöthig erachtet.

Die Frage, welche der h. Bundesrath heute den eidgenössichen Räthen zur Annahme unterbreitet, ist zweifelsohne eine der wichtigsten, welche seit Bestehen des Bundes von 1848 die Eidgenossenschaft bewegten. Der Ankauf der gesammten Centralbahn führt uns zum direkten Staatseisenbahnbetrieb dieser Linie mit 1. Januar 1892. Auch der blosse Erwerb der 50,000 Aktien der Centralbahn bildet einen so wichtigen Schritt zur Verstaatlichung des schweizerischen Bahnnetzes, dass er als fast gleichbedeutend mit dem direkten Ankauf der ganzen Centralbahn betrachtet werden muss und nur die Zeit der Betriebsübernahme durch den noch keineswegs genügend vorbereiteten Staat einstweilen hinausschiebt.

Prinzipiell dürfen daher diejenigen, welche ernstlich den Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen an den Staat wollen und anstreben, der Vorlage des h. Bundesrathes gern zustimmen und es kann sich für sie nur darum handeln: ist es richtig, nach den Anschauungen und Beschlüssen des h. Nationalrathes einstweilen den Gesammterwerb noch zu vertagen und nur die 50,000 Aktien zu kaufen, insofern man deren Preis annehmbar findet?

Die Mehrheit Ihrer Kommission schliesst sich dem Antrag des h. Nationalrathes an, während die Minderheit Nichteintreten auf die gesammte Vorlage des Bundesrathes beantragt.

Gestatten Sie mir als Referent der Mehrheitsanschauung, einen Rückblick auf die Eisenbahnfragen zu werfen und auf den ersten wichtigsten Entscheid zu verweisen, welcher 1852 gefasst wurde und zwar zu Gunsten des Privatbetriebes und gegen den Staatsbau.

So wenig zweifelhaft es heute mehr wäre, wofür sich Volk und Räthe entschliessen würden, so wenig klar lagen vor zirka 40 Jahren die Verhältnisse, und wenn gegenwärtig Denjenigen, welche für den Privatbau den Ausschlag gaben und insbesondere ihrem Leiter, schwere Vorwürfe gemacht werden wollen, so erachte ich dies als eine grosse Ungerechtigkeit. Wenn heute noch zahlreiche Stimmen in beiden Räthen den Staatsbetrieb als ein gefährliches Experiment für die Eidgenossenschaft erklären, wie ganz anders musste dies 1852 der Fall sein, als noch alle Erfahrungen über Anlage, Betrieb, Verkehr und Rentabilität mangelten! Wahrscheinlich anerkennt zur Stunde Jedermann, dass der Verfechter des Staatsbaues damals den richtigeren Blick in die Zukunft gethan hat, indem er das wichtigste Verkehrsmittel der Staatshoheit direkte unterstellen wollte und diese Auffassung ist es ja auch, welche uns heute wieder für den Ankauf der Centralbahnaktien stimmen lässt; ob wir es 1852 auch schon gethan hätten, ist eine ganz andere Frage und ob es ein Fehler war, dass es damals nicht geschah, ist keineswegs erwiesen. Es ist Ihnen Allen bekannt, welche Reihe von schlecht rentirenden Linien erstellt wurden und wie der Privatbetrieb nur durch enorme Opfer der Aktionäre und einzelner Kantone zu der jetzigen Entwicklung und Blüthe gelangt ist. Man ficht heute so gerne mit dem hohen Preis der Aktien und der enormen Mehrbelastung, welche durch denselben dem Bund erwachse. Ich glaube, diese Darstellung ist vollständig falsch; denn da der Bund selbstverständlich das Anleihen für den Bau der Eisenbahnen stets hätte verzinsen müssen, während mit Ausnahme der Aktien der Centralbahn und Nordostbahn alle andern Linien Jahrzehnte nur werth- und zinslose Papiere bildeten, ergibt eine Durchschnittsberechnung, dass der Bund ein gutes Geschäft nicht nur für die Zukunft, sondern noch viel mehr für die Vergangenheit macht, wenn er die Eisenbahnen zu ungefähr den heutigen Preisen erwirbt. Es ist vielleicht dem verehrten Vorsteher des Eisenbahndepartements möglich, an Hand des nöthigen Materials Ihnen den genauen Beweis zu leisten, dass dies, für unser gesammtes Eisenbahnnetz berechnet, zutrifft. Wenn Sie an die Verluste der Suisse occidentale, der Union Suisse, der Nationalbahn, die à fonds perdus geleisteten Subventionen bei der Gotthardbahn, des Kantons Zürich an seine neuen Linien und so mancher anderer Kantone, Gemeinden und Privaten denken, wird die Richtigkeit dieser Rechnung kaum anzufechten sein. Allerdings wird man mir einwenden, dass eine Reihe unrentabler Linien durch den Bund nicht ausgeführt worden wäre und es ist dies zweifelsohne richtig, schon deshalb, weil der Bund in eine Verschuldung hineingekommen wäre, welche den Ausbau des Netzes an den onerösen Bedingungen für die Geldbeschaffung hätte scheitern lassen. Oder wollen Sie etwa annehmen, dass bei den damaligen Zolleinnahmen, der vor Europa mindestens noch keineswegs konsolidirten politischen Lage des jungen Bundesstaates, angesichts der vollständig erträgnisslosen Linien der Mehrzahl der schweizerischen Bahnen sich Anleihen wie jetzt hätten beschaffen lassen können? Heute aber ist nicht nur der Kredit der Eidgenossenschaft ein ganz anderer, sondern den zu emittirenden Rententiteln stehen geordnete, übersichtliche Verhältnisse der Eisenbahnen gegenüber, welche natürlich kleineren Schwankungen unterworfen, aber im Grossen und Ganzen durchaus übersehbar sind und weit mehr Chancen eines Aufschwungs als eines Niedergangs bergen.

Ganz abgesehen indessen von der angeführten finanziellen Impotenz des Bundes zum Ausbau des schweizerischen Netzes, wären auch aus andern Gründen wohl nur die nothwendigsten Linien erstellt worden, während die Konkurrenz der Privatgesellschaften und der Privatbahnen uns ein Schienennetz geschaffen haben, welches indirekt den Wohlstand und den Fortschritt unseres Landes mächtig förderte. Dieses Schienennetz ist aber nachgerade so gross geworden und seine einheitliche Leitung wird mit so elementarer Kraft zur Nothwendigkeit, dass sie keine Mittel und Mittelchen auf die Dauer verhindern werden. Doch kommt es mir als Undank vor, wenn man beim Privatbau, wie bei so manchen anderen ursprünglich richtigen Institutionen, sobald sie sich überlebten, nur noch die Fehler sieht und nicht auch

das Gute, das sie geschaffen haben, anerkennen will. — Der Fehler beim Entscheid für *Privatbetrieb* lag nicht sowohl *in diesem*, als in den ganz ungenügenden, die Expropriation wie den Rückkauf oder Rückfall nach Amortisation nicht berücksichtigenden, bedenklichen *Konzessionsbedingungen*. Herr Bundespräsident Welti hat dies im Nationalrathe des Genauesten dargelegt und Sie werden aus seinem Votum entnommen haben, in welch' unhaltbarer Lage sich unser Land bei diesen Bestimmungen gegenüber allen andern Staaten befindet und welch' immer schwierigere Verhältnisse wir unsern Nachkommen überbürden, wenn wir nicht die nöthigen Schritte jetzt, wo wir es können und vermögen, thun gegenüber dem aufschiebenden Vorgehen vermittelst Expropriation und konzessionsgemässen Rückkauf. Ich nehme an, Sie werden auch in diesem Saal vom Vorsteher des Eisenbahndepartements über die Tragweite der bezüglichen Verhältnisse Aufschluss erhalten.

Wie sehr man mit dem Staatsbau und dem Eisenbahnwesen 1852 noch im Unklaren war, beweisen am besten diese Bedingungen und wie wenig man bis in die neueste Zeit den Ein- und Ueberblick hatte, zeigt der Umstand, dass man bei der ersten und besonders bei der zweiten Gotthardsubvention nicht andere, günstigere Rückkaufsklauseln machte, welche ja damals hätten angenommen werden müssen.

Ich kehre nach diesen allgemeinen Betrachtungen zu der Tagesfrage zurück und will mich nach Vorhergesagtem nicht lange über die Wünschbarkeit der Verstaatlichung der Eisenbahnen aufhalten. Hierüber sind die Meinungen im Volk und in den Räthen gemacht; die prinzipiellen Gegner sind fast nur noch in den an den Privatbahnen interessirten, sowie in den streng föderalistischen Kreisen zu finden. Bei Beiden ist dies so menschlich und begreiflich, dass ich es für überflüssig erachte, Ihre Zeit mit Erklärungen oder Bekämpfung dieser Ansichten in Anspruch zu nehmen. Im Nationalrathe ist ein einziges Votum gefallen, welches die Verstaatlichung als unnöthig und den Zuwachs von 20,000 Bundesangestellten als eine gewaltige Verstärkung der Centralgewalt darstellte. Letzteres ist natürlich so unrichtig, als wenn man heute noch behaupten würde, die Arbeitnehmer stimmen unbedingt nach den Wünschen der Arbeitgeber; auch gibt es sogar in Bern selbst, wie in den Kantonen gegenwärtig Bundesangestellte genug, welche keineswegs als Stützen der jetzigen Centralgewalt wirken, sondern unbehelligt durchaus andern politischen Ansichten huldigen, was hoffentlich stets so bleiben und nicht amerikanischen Praktiken Platz machen wird.

Die beiden Haupteinwände gegen die Vorlage gipfeln entweder darin, dass der Preis der 50,000 Aktien viel zu hoch sei, oder dass der nationalräthlichen Kommission und dem Nationalrath nicht der klare Vorschlag des Bundesrathes für den *Gesammtankauf* der Centralbahn beliebte.

Allerdings ist der letztere Vorschlag entschieden der richtigere und durchgreifendere, auch nach der Ansicht Ihres Referenten und ich zweifle nicht daran, dass das Volk der deutschen Schweiz diesen prinzipiellen Entscheid weit lieber sehen würde. Dieser deutschweizerischen Anschauung stehen indessen die Bedenken der Westschweiz gegenüber, welche, bevor der Bau des Simplons gesichert erscheint, nicht beschwichtigt werden können. Ich halte diese Bedenken für ungerechtfertigte, denn weder der Bundesrath, noch die beiden Kammern werden ihm kategorischen Erklärungen zu Gunsten der Durchführung des Simplons, nach den versprochenen Bedingungen *(nur nicht mehr)* abtrünnig werden. Unzweifelhaft müssen wir in Zürich und in der ganzen Ostschweiz ungemein bedauern, dass, wenn der Simplon erstellt wird, nicht neben ihm statt des Gotthards seiner Zeit der Splügen oder Lukmanier zur Ausführung kam. Aber der grosse Mann, dem der Gotthard seine Durchbohrung verdankt, glaubte eben mit der Schöpfung des *einen* centralen Riesenwerkes die Kräfte der Erbauung einerseits, die Möglichkeit der Verzinsung andrerseits, auf's Aeusserste gebracht zu haben und die Uebereinstimmung mit dieser Anschauung drückte sich in der ganzen Schweiz schliesslich deutlich genug aus. Die Erfahrungen des Gotthard gestatten, heute viel mehr Zutrauen zu den Alpenbahnen zu hegen. Der allgemeine Verkehrsaufschwung ist so gross, wie ihn noch vor 15—20 Jahren Niemand ahnte. Zürich muss am meisten einbüssen, dass das von den alten Römern befolgte System *zweier* helvetischer Alpenstrassen (Grosser Bernhardin im Westen und Septimer im Osten, Räthien) gegenüber *einem* centralen, dem auch jenen wohlbekannten Gotthard, nicht eingeschlagen wurde; dies wird aber Zürich und die Ostschweiz nicht veranlassen dem Simplon hindernd in den Weg zu treten; im Gegentheil hoffen wir, dass wenn ein zweites Thor möglich ist, auch dem dritten durch Alt fry Räthien der Weg geebnet werde. Die Erfahrung beweist, dass die Verkehrsgelegenheiten dem Verkehr selbst rufen, sonst würden nicht früher öde und abgelegene Thäler, welche direkt durchaus nicht an Konsumationsfähigkeit zugenommen haben, nach Eröffnung der Schienenstrassen in wenig Jahren kaum mehr zu erkennen sein. Nun ist aber der erste Eisenbahntunnel durch die Schweizeralpen, der Gotthard, erst verhältnissmässig so kurze Zeit geöffnet, dass es geradezu vermessen wäre, anzunehmen, es sei bereits der Austausch zwischen Nord und Süd, dem mächtig aufstrebenden Deutschland und dem sonnigen, reichen Italien erschöpft; es sei der Verkehr mit den ungeheuern Reichen und Reichthümern des ferneren Ostens und Südens, von Asien und Afrika, auch nur annähernd ausgebeutet, es sei der Alpenwall nicht mehr das früher fast unübersteigliche, mindestens gewaltig die Preise erhöhende Hinderniss. — Ich erinnere nur an die analogen Verhältnisse des Suezkanals und der konstanten riesigen Vermehrung des Verkehrs durch denselben. Nehmen Sie dazu die gewaltigen Verbesserungen der Häfen von Genua, Venedig und Triest und die Aussicht, dass die Zollschranken, welche jetzt den Verkehr zwischen allen Staaten so enorm hindern, abgeschafft oder doch wesentlich gemildert werden, so haben Sie damit allein schon die genügende Alimentation einer neuen Linie gesichert und diese neue Linie wird der Simplon sein. Es dürfte, Kriegszeiten ausgeschlossen, der Welthandel gerade über unsere neutralen Schienenstrassen einen weiteren, auch heute nicht zu bemessenden Aufschwung nehmen. Derselbe wird *der ganzen Schweiz* durch die Möglichkeit der Bewältigung grösserer Massen an und für sich, sowie durch die Taxerleichterungen und vermehrte Personencirkulation für Handel, Industrie und Verwerthung der Landesprodukte, zu Gute kommen. Wenn nun die Westschweiz zu einer Verstaatlichung der gesammten Centralbahn nicht

Hand bieten will, bis der Simplon sozusagen gesichert ist, so dürfte sie damit keineswegs den richtigen Weg einschlagen. Wohl aber kann es der übrigen Schweiz nur recht sein, sobald sie durch den Ankauf der 50,000 Aktien die Centralbahn faktisch doch in die Hand bekommt, mit dem Gesammterwerb noch zuzuwarten, bis der Simplon seine Fonds beisammen hat und der Bund klar und deutlich weiss, dass man von ihm als Eigenthümer der Centralbahn nun nicht etwa weitere Zuschüsse zu den früher gesprochenen Subventionen verlangt.

Damit erhält man auch mehr Zeit und Gelegenheit ohne Ueberstürzung das Organisationsgesetz für den staatlichen Betrieb auszuarbeiten, als wenn dieser schon auf 1. Januar 1892 ins Leben treten müsste, um die Centralbahn als Bundesbahn zu betreiben. Wollen wir Letzteres zur Stunde schon durchsetzen, so scheitert die ganze Vorlage an dem westschweizerischen Widerstand und würde damit das Bessere hier wieder einmal zum gefährlichsten Feinde des Guten.

Was den Preis der Aktien anbelangt, so kann derselbe für den Staat nicht in erster Linie massgebend sein, wenn es sich darum handelt, ein Hoheitsrecht im Interesse der Res publica zurück zu erobern. Der Staat, welcher die Weg- und Brückengelder, die Verkehrshemmnisse der öffentlichen Strassen beseitigte, welcher Post-, Telegaphen- und Telephonwesen in seine Hand nahm, um diese nicht der Privatausbeutung zu überlassen, sondern sie zum Wohle der Bevölkerung unter seine Leitung zu nehmen, hat die Pflicht, dies auch für das weitaus grösste, volkswirthschaftlich wichtigste Verkehrsmittel der Neuzeit zu thun. Wenn er hiefür auch erhebliche Opfer bringen müsste, so dürften dieselben immer erst in zweiter Linie mit in Betracht gezogen werden. In erster Linie handelt es sich darum, unsere Bahnen der Spekulation des In- und noch mehr des Auslandes zu entziehen und dem Staate zu unterstellen. Unsere Rententitel werden wie diejenigen anderer Länder kleine Schwankungen aufweisen, den Kredit der Schweiz aber keineswegs je gefährden und dem daherigen Passivum gegenüber das Aktivum des schweizerischen Eisenbahnnetzes aufweisen. Eine Reihe tendenziöser Gegner des Rückkaufs sprechen dem Volke immer nur von den grossen Schulden und verschweigen den Gegenwerth des Bahneigenthums, während die solidesten und besten Geschäftshäuser der Welt natürlich auch nicht immer nur Aktiven haben. — Wenn ich z. B. im Herbst unseren Baumwollbedarf für ein ganzes Jahr einkaufe, so gibt das selbstverständlich eine Belastung unserer Conti, deren Gegenwerth eben in der gekauften Baumwolle besteht und es ist noch Niemand eingefallen, deswegen unsern Kredit zu bezweifeln und von einer Schuldenlast zu sprechen, obwohl die gekaufte Baumwolle keinen täglichen Zins trägt, während den durch die Eidgenossenschaft zu verzinsenden 3 % Rententiteln das tägliche Erträgniss der Eisenbahnen gegenübersteht. In Zeiten von Krieg und allgemeinen Krisen werden die Titel des Staates dem Eigenthümer immer weit mehr Gewähr bieten als die jetzigen Spekulationswerthe der Privatgesellschaften, welche wir ja vor einem Jahrzehnt, ohne Krieg und ohne allgemeine Krisis, fast werthlos sahen.

Man hat sogar behauptet, dass die Schaffung der Rententitel eine Gefahr für die Unabhängigkeit und Selbständigkeit der Schweiz werden könnte und mit diesem Vorgehen den Kredit und die Solvabilität des Landes blossgestellt. In That und Wahrheit ist eine Einmischung oder Verwicklung mit dem Auslande beim gegenwärtigen Zustand weit eher möglich und zu befürchten, z. B. wenn die Anhänger des Expropriationsvorgehens vermittelst eines Majoritätsbeschlusses die Frage erledigen zu können glaubten, ohne sich um die ausländischen, heute die Mehrheit bildenden Aktionäre zu kümmern. Auch von dem Umstande, dass gegenwärtig ein ziemliches Stück von Eisenbahnen und Bahnhöfen fremdes Staatseigenthum sind, muss sich die Schweiz loszumachen suchen.

Die Ansicht, dass die Aktien im Umtausch gegen einen Rententitel von 30 Fr. zu theuer seien und somit ein Opfer des Bundes erfordern, können Diejenigen, welche es behaupten, ebensowenig beweisen, als die Andern, welche den Preis durchaus annehmbar und viel eher günstig für den Erwerber finden. Ich meinerseits glaube Letzteres und bin überzeugt, dass wenn man die heutige Gelegenheit verpasst, man es später ebenso bedauern wird, wie dass man die Nordostbahn-Offerte zu Fr. 550 vor einigen Jahren verschmäht hat. Genau dieselben Argumente wurden dazumal von denselben Urhebern aufgestellt und die nicht ganz uninteressirten Warner fanden damals noch eine grössere Zahl Gläubige als heute. Dennoch lässt sich nicht leugnen, dass auch heute wieder viel Stimmung gegen den Ankauf damit gemacht worden ist, besonders da das Geschäft noch speziell als mit «Juden» abgeschlossen denunzirt wurde. Auf Letzteres will ich gar nicht weiter eintreten, sondern nur anführen, dass wir ohne finanzielle Hülfe der Juden wahrscheinlich zur Stunde noch nicht viel mehr als die Eisenbahn Zürich-Baden besitzen würden und die Einnahmen der Centralbahn und der sehr gute Zustand der Linie sind in den zwei bundesräthlichen Botschaften bezüglich des Ankaufs der Centralbahn-Aktien genau angegeben worden. Man steht hier in normalen Jahren ziemlich sichern Ergebnissen gegenüber, welche, wie es der Finanzausweis darthut, dem Bund noch eine anständige Reserve-Amortisationsquote ergeben werden. Nur mein zürcherischer Kollege, Herr Nationalrath Scheuchzer, hat an Hand eines sehr interessanten und verdienstvollen Tableau der Befürchtung Raum gegeben, dass nach Erstellung der neuen Linie Goldau-Zürich-Bülach-Schaffhausen-Zollhaus, als der rationellsten nächsten Verbindung von Norden zum Gotthard, die Centralbahn, weil nicht mehr so konkurrenzfähig, in ihren *Einnahmen* wesentlich zurückgehen werde, also ihr Preis heute zu theuer sein dürfte.

Andere stellen zwar keinen Rückgang der Einnahmen, aber eine so grosse *Vermehrung der Ausgaben* infolge des Sonntagsgesetzes und der Materialvertheuerung in Aussicht, dass *dies* die Rendite der Centralbahn schmälern und den heutigen Ankauf zu einem ungünstigen machen müsse.

Beide Ansichten sind durchaus sachlich, aber beide nehmen absolut keine Rücksicht auf den stets sich mehrenden Verkehr und auf die Vortheile und Ersparnisse, welche die einheitliche Leitung bringt. Speziell vom zürcherischen Standpunkt aus haben mir die Aufstellungen Herrn Scheuchzers nur ein weiteres Moment *für* den Staatsbetrieb und zwar im Interesse unseres Kantons zu sein geschienen. *So lange*

verschiedene Gesellschaften sich den Verkehr *streitig* machen *und durch künstliche Mittel und unnatürliche Verträge auf ihre Geleise lenken*, kommt jedenfalls die geschilderte Bedeutung der kürzesten Linie und die Hebung des Verkehrs unserer Gegend weniger zur Bedeutung, als wenn nur noch *ein* Interesse für sämmtliche Bahnen, dasjenige des Staates und des Landes, oder besser gesagt der Bevölkerung in's Gewicht fällt und massgebend ist. Damit müssen denn auch die natürlichen, nächsten oder billigsten Verkehrswege zur Geltung kommen und Zürich kann dabei gewiss nur gewinnen.

Was die Eigenthümer anderer ostschweizerischen Bahnen befürchten, es könnte der Bund sich nach dem Ankauf der Centralbahn später auf Unkosten ihrer Linien erholen wollen, wäre diesem zweifelsohne leicht geworden, wenn die Nationalbahn noch bestehen würde oder in seine Hände gefallen wäre. Die Verbindung zwischen der Centralbahn vom Eingangsthor in Singen bis zum Leman-Simplon wäre damit in Zofingen geschaffen worden und hätte den Bund zum Herrn der Situation gemacht. Da aber heute die Nordostbahn Eigenthümerin der ehemaligen Nationalbahn ist, wird auch mit der Nordostbahn und den Verein. Schweizerbahnen auf den gleichen gerechten Grundlagen verhandelt werden müssen, wie mit der Jura-Simplon-Bahn und der Centralbahn nach den Voten der Herren Welti und Marti im Nationalrath. Dass der Ankauf der Nationalbahn nicht geschehen, ja nicht einmal ernstlich in Frage gekommen ist und dass man trotz dem jammervollen Schauspiel der damaligen Krisis und ihrer Konsequenzen nicht zum Erwerb für den Bund schritt, ist der beste Beweis, wie wenig Volk und Räthe vor so kurzer Zeit noch die Wichtigkeit und Richtigkeit der Verstaatlichung unserer Eisenbahnen erkannten. Wie überall im Leben sind aber verpasste günstige Gelegenheiten nicht mehr unter denselben Verhältnissen, häufig überhaupt nicht wieder gut zu machen.

Wenn trotz aller bisherigen Erfahrungen heute wieder der Moment nicht ergriffen wird, dürften diejenigen welche die Ursache davon wären, die volle Verantwortlichkeit nicht mehr ablehnen! Werden Sie dieselbe in Ihrem Rathe tragen wollen, oder dem Souverän, dem Volk selbst nicht lieber den Entscheid überlassen? Durch die Krankheit meines verehrten Kollegen Pfenninger habe ich leider allein in dieser hochwichtigen Angelegenheit die Ehre, aber auch die Verantwortung zu tragen, den Kanton Zürich in Ihrem Rathe zu vertreten. Unsere löblichen Miteidgenossen der ehrenwerthen, kleineren Stände legen dagegen je 2 Stimmen in die Wagschaale. Werden Sie vor der Geschichte in dieser materiell bedeutendsten Frage der Neuzeit es auf sich nehmen, dass dieselbe hier abgethan wird, weil vielleicht die eine Zürcherstimme fehlt und der einen verbleibenden, beispielsweise Zug und Uri mit 4 Stimmen gegenüberstehen.

Herr Präsident! meine Herren! Sie können, Sie dürfen das nicht thun, denn bei aller Hochachtung vor der Hoheit und historischen Bedeutung der Stände, dürfen Sie auch diejenige des Gesammt-Schweizervolkes nicht ausser Augen lassen, sondern indem Sie dem Nationalrathe beistimmen, den Entscheid seiner höchsten Instanz anheim stellen. — Wie das Volk sprechen wird, weiss ich nicht! Ich weiss nur, dass der Kanton Zürich bis vor kurzer Zeit energisch für den Rückkauf war und bedaure, dass Herr Nationalrath Marti in seinem sonst so hohen Votum die eine Stelle einfliessen liess, in welcher er von einer Verhetzung des Zürchervolkes durch gewisse Kreise und eine gewisse Presse der Ostschweiz sprach. Wahrlich, wenn eine tiefe Missstimmung in dem bekanntlich so bundesfreundlichen Zürchervolk und in der ganzen Ostschweiz Platz hat finden können, so haben das leider ganz andere Leute besorgt, indem sie einen nationalen Gedanken und ein eidgenössisches Gesetz bisher von sich warfen, sobald dessen Früchte nicht im gehofften Sinne zur Ernte gelangten.

Indessen ist mein Glaube an die Einsicht und die bundesfreundliche Gesinnung der ostschweizerischen Bevölkerung so gross, dass ich hoffe, die Volksabstimmung werde beweisen, Zürich suche keine Revanche in grossen, nationalen Fragen zu nehmen, sondern es werde in diesem stets bei seinem alten Wahlspruch beharren: Hie Eidgenossenschaft — Hie Zürich!

Ich beantrage Ihnen also Namens der Kommissionsmehrheit Zustimmung zu sämmtlichen Beschlüssen des Nationalrathes; Herr Robert wird Ihnen in französischer Sprache, und über die Stimmrechtsänderung, Art. 640 des Obligationenrechts, Herr Ständerath Kellersberger referiren.

M. **Robert**: M. le président et Messieurs! On a déjà tellement écrit, tellement parlé et discuté sur la question dont nous nous occupons aujourd'hui, que les opinions sont faites de part et d'autre; c'est pourquoi je n'avais pas songé à motiver publiquement mon vote dans ce débat. Toutefois, le désir a été manifesté dans le sein de votre commission, que le préavis de la majorité de cette commission soit exposé en deux langues; c'est pour déférer à ce vœu que je vais énumérer très brièvement les raisons pour lesquelles, avec la majorité du conseil national, nous recommandons de ratifier l'achat, par la Confédération, de 50,000 actions du Central suisse.

L'idée de la nationalisation des chemins de fer est partout à l'ordre du jour; elle est la conséquence logique du développement qu'ont pris les voies ferrées; elle s'impose. Le chemin de fer est le grand levier du commerce et de l'industrie; il s'agit de le mettre tout entier au service de la nation, de le débarrasser pour cela des entraves qui résultent de son fractionnement entre les mains de compagnies rivales; d'éviter enfin que des intérêts aussi vitaux ne tombent, par les efforts de la spéculation, au pouvoir de majorités d'actionnaires étrangers au pays. En un mot, la nation doit se substituer aux compagnies d'actionnaires, pour la sauvegarder de son outillage économique.

La lutte pour la suprématie commerciale, qui s'accentue toujours davantage entre les peuples, a beaucoup contribué, dans ces dernières années, à populariser en Suisse l'idée de la nationalisation des chemins de fer; les louables tentatives de rachat faites en 1883 au sein du conseil national et 1888 par le conseil fédéral, trouveraient aujourd'hui un accueil plus encourageant qu'alors.

Le conseil fédéral a beau jeu, actuellement, pour démontrer l'excellence de ses propositions d'autrefois et cette circonstance doit nous disposer favora-

blement à l'égard de la combinaison qu'il patronne aujourd'hui.

Dans la commission, M. le conseiller fédéral Welti a signalé l'inconséquence de ceux qui, tout en se disant partisans de la nationalisation, ne manquent jamais de prendre le contre-pied des propositions formulées en faveur du rachat. Nous nous associons à cette remarque; nous estimons que les deux décrets proposés, dont l'un est la conséquence de l'autre, donneront à l'autorité fédérale la situation qu'elle entend avoir dans la compagnie du Central suisse et nous n'avons pas besoin de rappeler que cette ligne est, par excellence, la clef du réseau suisse.

Si, comme nous le désirons, l'opération proposée obtient l'assentiment public, la question du rachat général aura fait un pas décisif. Le moment sera venu alors, pour l'autorité fédérale, d'exposer nettement ses vues sur la manière suivant laquelle le futur réseau national de voies ferrées devrait être exploité.

Ceux qui conservent des appréhensions à ce sujet peuvent se rassurer, car le sort de la loi à élaborer sera tout entier entre leurs mains. Ils nous trouveront avec eux pour repousser énergiquement toute loi reposant sur la fiscalité et sur le développement de la bureaucratie; comme eux, nous demanderons une égale sollicitude à l'égard de toutes les contrées de la Suisse, des horaires bien combinés, des taxes réduites pour le transport des voyageurs et des marchandises, une prolongation de durée des billets de double course, etc; par-dessus tout, nous nous opposerons à ce que les recettes des chemins de fer fassent partie des recettes de la Confédération, et nous préconiserons au contraire un système d'après lequel, après les prélèvements nécessaires au paiement des intérêts et de l'amortissement de la dette des chemins de fer, le revenu net des lignes serait appliqué exclusivement à l'amélioration et au développement du service des voies ferrées.

Nous vous recommandons, Monsieur le président et Messieurs, l'adoption des décisions du conseil national.

Kellersberger, dritter Berichterstatter der Kommissionsmehrheit. Die Mehrheit Ihrer Kommission hat mich mit der Aufgabe betraut, Ihnen über die Abänderung des Bundesgesetzes betr. das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften vom Jahre 1883 Bericht zu erstatten. Bevor ich in die betr. Materie eintrete, gestatten Sie mir, meine Stellung zu der Frage überhaupt mit einigen Worten zu motiviren.

Ich bin ein Freund der Verstaatlichung der Eisenbahnen und ich gestehe offen, dass ich es bedaure, dass der Nationalrath sich nicht entschliessen konnte, den Art. 2 des bundesräthlichen Beschlussesentwurfes zu acceptiren, nämlich den Artikel, in welchem der Bundesrath den Räthen den Ankauf der ganzen Centralbahn vorschlägt. Ich halte dafür, die Rückkaufsfrage sei eine solche, die in unserem Volke vielen Sympathien begegnet.

Unser Volk ist zur Einsicht gekommen, welchen mächtigen Einfluss die Eisenbahnen auf seine ganze wirthschaftliche Existenz haben, dass seine nationale Prosperität in engem Causalzusammenhang mit dem Betrieb der Eisenbahnen steht. Es ist unserem Volke diese Einsicht nicht von ungefähr gekommen, sondern nachdem es infolge des herrschenden Systems des Privatbetriebes der Eisenbahnen ungeheure Einbussen erlitten und zu der Ueberzeugung gekommen ist, dass im Eisenbahnwesen eine solch' enorme Summe von materiellen und öffentlichen Interessen überhaupt zusammentreffen, dass die Eisenbahnen und die mit ihr verknüpften Landesinteressen unbedingt in die Hände derjenigen Organe gehören, die in erster Linie die gemeine Wohlfahrt des Landes zu fördern haben und deren Aufgabe es ist, die öffentlichen Interessen zu wahren und dies kann in dem hier verlangten und nothwendigen Umfange nur der Staat sein.

Wenn ich trotzdem in Ihrer Kommission in erster Linie für den Ankauf der 50,000 Centralbahnaktien gestimmt habe, so haben mich dazu verschiedene Gründe bewogen. In erster Linie, weil man uns von berufener und höchst vertrauenswerther Seite erklärt hat, dass zur Zeit der Rückkauf der Centralbahn nicht ausführbar sei und in zweiter Linie, dass der Ankauf von 50,000 Aktien so zu sagen identisch mit dem Rückkauf der Centralbahn selbst sei. Durch den Ankauf der 50,000 Centralbahnaktien gewinne der Bund einen derartigen Einfluss auf die Geschicke der Centralbahn, dass er jeden Augenblick durch einen blossen Liquidationsbeschluss auch die Bahn selbst in seine Hand bekommen könne.

Es sind noch andere Gründe gegen den Rückkauf angeführt worden, die ich aber nicht zu überblicken vermag. Ich stelle mich auf den Standpunkt, dass ich zur Zeit das Mögliche nehme, wenn ich auch lieber das Wünschenswerthere und Bessere nehmen würde. Ich will also lieber zum Ankauf der 50,000 Centralbahnaktien stimmen, der uns vor das Thor des Rückkaufes führt, als zu riskiren, dass unter Umständen gar nichts erreicht wird.

Nach diesen wenigen Worten, mit welchen ich meine Stellung zur Frage des Ankaufs der Centralbahn markirt habe, kehre ich zu meiner Aufgabe zurück.

Das schweizerische Obligationenrecht bestimmt in Art. 640 folgendes: «Die Aktionäre üben ihr Stimmrecht in der Generalversammlung nach Verhältniss der Zahl der in ihrem Besitze befindlichen Aktien aus. Jeder Aktionär, auch wenn er nur eine Aktie besitzt, hat eine Stimme. Vorbehalten bleibt der Gesellschaft durch ihre Statuten die Stimmenzahl der Besitzer von mehreren Aktien zu beschränken. Keinesfalls darf ein einzelner Aktionär mehr als den fünften Theil der sämmtlichen vertretenen Stimmrechte in sich vereinigen.»

Es stellt mithin das O. R. als *obersten Grundsatz* und als *Regel* auf: *Jede Aktie hat eine Stimme.* Hievon gestattet das *Gesetz* eine *Ausnahme*, indem durch *Statut* und *Gesellschaftsvertrag* dieses Stimmrecht durch Beschluss der Gesellschaft selbst beschränkt werden kann. Eine *weitere Ausnahme* bestimmt das *Gesetz* selbst, indem es gesetzlich verbietet, dass ein Aktionär mehr als ein Drittel der sämmtlich vertretenen Stimmen auf sich vereinigen kann.

Es steht daher fest, dass sich diese Beschränkung des Art. 640 des O. R. als eine *Ausnahme* des Fundamentalgrundsatzes qualifizirt, dass *jeder Aktie eine Stimme gebühre*, und es weicht darin von dem gemeinen Recht in Sachen der Aktiengesellschaft ab.

Es ist dieser fundamentale Grundsatz, dass jeder Aktie eine Stimme entspreche, aber auch der einzig rationelle und dem Wesen der Aktiengesellschaft entsprechende.

In einer Gesellschaft, die auf ein in Aktien bestehendes Kapital gegründet ist, wo mithin das Aktienkapital das Fundament der Gesellschaft bildet, *bemisst* sich die Berechtigung und der *Einfluss* auf die Gesellschaft nach dem *Kapitalbesitz* und es ist grundsätzlich unbestreitbar, dass die Ausübung des Stimmrechtes *der Höhe* des von dem einzelnen Stimmberechtigten repräsentirten Kapitals entsprechen soll.

Es haben denn auch diesen Grundsatz, dass keinem Aktienbesitzer die Ausübung des vollen Stimmrechtes, das dem von ihm repräsentirten Kapital entspricht, rechtlich versagt werden darf, die meisten Gesetzgebungen als leitenden Grundsatz adoptirt.

Das *deutsche, englische, italienische Recht* kennen eine *gesetzliche* Beschränkung dieses Grundsatzes nicht.

Belgien macht eine Ausnahme mit Beschränkung auf $^1/_5$ des Gesammtaktienbesitzes.

Wir haben die Bestimmung des Art. 640 Belgien *entlehnt.*

Auch die *Wissenschaft* verwirft eine solche *Beschränkung als der Natur der Aktiengesellschaft absolut widersprechend.*

Ich konstatire also, dass die Beschränkung des Art. 640 unseres O.-R. *durchaus singuläres Ausnahmsrecht* ist.

Es ist ein Bruch mit dem obersten Prinzip des Stimmrechtes; denn das *Stimmrecht* ist das *vorzüglichste Recht* des Aktionärs und es allein gewährt ihm eine Einwirkung auf die Angelegenheiten der Gesellschaft.

Versagt man dem Aktionär durch eine solche Beschränkung wie sie der Art. 640 enthält, den *legitimen und gesetzmässigen* Einfluss, einen Einfluss, der in einem gerechten und angemessenen Verhältniss zu seiner Kapitalbetheiligung steht, so drängt man denselben dazu, sich Mittel und Wege zu sichern, um sich den ihm gebührenden Einfluss zu verschaffen und *um diesen zu erreichen, greifen dann* die Grossaktionäre eben zu jenen Praktiken und Schleichwegen, welche die Beschränkung von Art. 640 zum öffentlichen Aergerniss gestempelt haben.

Diese fatale Beschränkung in Art. 640 und die durch denselben sanktionirte Abweichung von dem obersten Grundsatz: Jeder Aktie eine Stimme, hat ihre Entstehung denn auch lediglich Opportunitätsgründen zu verdanken. Diese Opportunitätsgründe haben aber einmal das angemessene und richtige Verhältniss, in welchem der Einfluss des Aktionärs sich auf die Angelegenheiten der Gesellschaft *nach Massgabe* seines durch seine Aktien repräsentirten Kapitals zur Geltung kommen soll, verschoben, und sie regieren auch die innere Natur der Aktiengesellschaft und das fundamentale Recht der Vertretung nach Massgabe der Kapitalbetheiligung total.

In Geldsachen hört bekanntlich die Gemüthlichkeit auf und wo es sich um ledigliche Geldinteressen handelt, da kann man ohne den Verhältnissen Zwang anzuthun, keine Gefühlspolitik treiben.

Es war deshalb eine totale Verkennung der Natur und innern Sanktion der Aktiengesellschaft, indem man jeden, auch den grössten Aktionär auf blos $^1/_5$ seines Aktienbesitzes zum Schutze der Kleinaktionäre in seinem Stimmrechte einschränkte.

Vom Standpunkt des Interesses des Aktionärs aus, und dieser macht sich einmal bei der Aktiengesellschaft in erster Linie geltend, ist es nicht billig, dass man demselben nur $^1/_5$ Einfluss auf den Gang der Angelegenheiten einräumt, ihm aber $^4/_5$ des Risiko's überlässt. Vernünftiger Weise soll der Grossaktionär genau *nach dem Masse seiner Betheiligung* mit Kapital bei der Gesellschaft auch seinen Einfluss auf dieselbe geltend machen können und dürfen.

Um das, was er mehr zu riskiren hat und riskirt, als der kleine Aktionär, um das hat er auch einen höhern Einfluss zu beanspruchen, das ist klares und logisches Recht und jede Ausnahme hievon ist, wie schon gesagt, eine Verkennung der Natur der Aktiengesellschaft.

Das beste *Kriterium* aber für die Würdigung und Werthung einer solchen Ausnahmsbestimmung geben uns die Früchte, die dieselbe trägt.

Und welches sind nun diese Früchte, die aus diesem Samen des Art. 640 gediehen sind?

Sie kennen sie alle.

Sie sind der Gegenstand des öffentlichen Aegernisses und des Skandals bei uns geworden.

Die Generalversammlungen sind der Nährboden dieser Früchte. Da kommen jeweils eine Schaar christlicher Gesellen, gehoben von dem stolzen Bewusstsein, so und so viel 100 Aktien zu vertreten und wenn sie dies auch nur als Strohmänner thun und der Grossaktionär, der sie schickt, sie als Drahtpuppen behandelt, so spielen sie sich doch als grosse Finanzmänner auf. Diese Strohmänner kümmern sich natürlich keinen Deut um die wirklichen Interessen der Gesellschaft; sie wirken genau so, wie es ihnen ihr Herr und Meister, der Grossaktionär, vorschreibt und im Uebrigen freuen sie sich ihrer schönen Diäten und des kühlen Champagners.

Diesen Unfug mit diesen Strohmännern müssen wir uns schon eine Zeit lang gefallen lassen, ohne dass Abhülfe verfügt worden wäre. Man ruft allerdings nach gesetzlichen Bestimmungen, die diesen Umgehungen des Gesetzes abhelfen sollen, allein das geht nicht leicht. Wie will man hier helfen? Der Grossaktionär tritt einen Theil seiner Titel einem Andern ab, das ist Vertrauenssache; es ist sein Risiko, das er übernimmt. Mag eine solche fiktive Abtretung zu dem Zwecke der vollen Vertretung des Aktienbesitzes der Grossaktionäre vor dem Forum der Moral und des Anstandes verwerflich sein, die äussere Legalität kann man diesem Procedere kaum absprechen. Es ist eben eine legale und durchaus schwer zu beseitigende Umgehung einer an sich unnatürlichen und mit der Organisation der Aktiengesellschaft nicht vereinbaren Beschränkung der wirklichen Kapitalrepräsentanz.

Bis jetzt hat man sich über diese offene Umgehung des Art. 640 nur geärgert und sie geduldet. Dagegen ist die innere Inkorrektheit und Haltlosigkeit dieser Bestimmung und ihr Widerspruch mit der Struktur der Aktiengesellschaft alsobald aller Welt klar geworden, wie der Staat Miene macht, selbst Grossaktionär zu werden.

Die subtilsten Juristen, sie mögen noch so sehr über den Einbruch des Staates in das Prinzip des Rechtes jammern, sie müssen doch zugeben, dass es eine Ungeheuerlichkeit wäre, wenn der Bund, als Besitzer von 50,000 Aktien der Centralbahn sich an der Generalversammlung mit nur *30 Stimmen* vertreten lassen dürfte!

Die Centralbahn gibt nach ihren Statuten nämlich: für die ersten zehn Aktien eines einzelnen Aktionärs zwei Stimmen, für weitere 90 Aktien desselben Aktionärs neun Stimmen, für weitere 1900 Aktien desselben Aktionärs 19 Stimmen.

Also 2000 Aktien repräsentiren das Maximum der Stimmberechtigung mit 30 Stimmen.

Es wäre doch wohl einfach lächerlich, wenn der Bund mit seinen 50,000 Aktien 30 Stimmen repräsentiren und neben ihm die andern Aktionäre mit je 2000 Aktien *750 Stimmen* repräsentiren könnten. Oder wenn man diese Vertretung wirklich ad absurdum führen will, sich vorstellt, dass bloss zwei Aktionäre mit je 2000 Aktien doppelt so viel Stimmen, *60*, haben, als der Bund mit seinen 50,000 Aktien haben würde.

Es bedarf hier keiner weitern Worte, dass unter der Herrschaft des Art. 640, Lemma 2 die Vertretung des Bundes in der Generalversammlung der Centralbahn als absolut ausgeschlossen erscheint und der Ankauf der 50,000 Aktien durchaus keinen Sinn hätte, wenn jene Beschränkung nicht von vornherein beseitigt wird.

Wie soll nun hier geholfen werden? das ist die Frage, mit der sich die Juristen der Bundesversammlung lebhaft beschäftigen.

Ich wenigstens bin der Ansicht, es sollte diese, wie ich gezeigt zu haben glaube, unhaltbare und der innern Natur einer Aktiengesellschaft durchaus widersprechende Beschränkung des Art. 640 selbst dann beseitigt werden, wenn der Bund die 50,000 Aktien nicht kaufen würde; denn sie hat zu solchen Missbräuchen und solchem Unfuge geführt, sie hat den Zweck, den Kleinaktionär vor dem Grossaktionär zu schützen, so gar nicht erfüllt, dass wir diese Beschränkung, auch wenn wir den hier gegebenen Anlass nicht hätten, im Interesse der öffentlichen Ordnung und der Sicherheit unserer Aktiengesellschaften über kurz oder lang beseitigen müssten.

Nach dem ursprünglichen Vorschlag des Bundesrathes hätte die Beschränkung des Art. 640 einfach für die im Besitze des Bundes und der Kantone befindlichen Eisenbahnaktien keine Anwendung mehr zu finden.

Nun trüge diese Beseitigung des Art. 640 zu Gunsten des Bundes allerdings etwas Gewaltthätiges in sich; es würde für denselben ein privilegium odiosum geschaffen. Der Bund würde sich dadurch über das Gesetz stellen. Und diese Ausnahmsstellung würde für ihn nicht als für den Repräsentanten der öffentlichen Gewalt geschaffen, sondern für den auf gleicher Linie mit den andern Aktionären stehenden Privataktionär, den Eisenbahnpapiere kaufenden Fiskus.

Damit hätte man allerdings dokumentirt, die Statuten der Centralbahn gelten für alle Aktionäre derselben mit Ausnahme des Grossaktionärs Bund. Ich bin nun allerdings auch hier nicht ängstlich; denn der Bund hat den Eisenbahnen eine solche Summe von Privilegien eingeräumt, dass derselbe billiger Weise auch einmal ein Privilegium für sich beanspruchen dürfte.

Immerhin aber erscheint es korrekter, dass der Staat, wenn er aus dem Rahmen der öffentlichen Gewalt heruntersteigt und sich in die Reihen der Aktionäre einer Aktiengesellschaft stellt, in dieser Stellung als Fiskus keine privilegirte Ausnahmsstellung beansprucht.

Allein diese Schwierigkeit der Lage hat sich wesentlich gebessert durch die Schlussnahme, wie sie vom Nationalrath formulirt und gefasst worden ist.

Hier ist der Grundsatz aufgestellt, dass die bisherige Beschränkung des Aktienstimmrechtes, wie sie der Art. 640 und wie sie die bisherigen und noch in Kraft bestehenden Statuten der Eisenbahngesellschaften vorgesehen haben, dahin fallen soll.

Damit ist der einzig vernünftige und richtige Grundsatz, wie er auch in allen andern Gesetzgebungen über die Aktiengesellschaften aufgestellt ist, wenigstens für die Eisenbahnaktiengesellschaften wieder zu Ehren gekommen. Der Grundsatz: *Jede Aktie soll ihre Stimme haben* und zwar ohne alle und jede Beschränkung. Diesen Grundsatz aber stellt der Staat nicht nur für sich auf als Privilegium, sondern er gewährt das gleiche Recht allen Aktionären von Eisenbahngesellschaften. Er stellt sich als Aktionär nicht über seine Mitaktionäre, sondern neben sie und unter das gleiche Recht.

Der Staat thut mithin nichts Anderes, als dass er Kraft seiner öffentlichen Gewalt und als Gesetzgeber eine theoretisch unfehlbare und rechtlich und mit der Natur und der Organisation der Aktiengesellschaft unvereinbare und praktisch zum öffentlichen Aergerniss und Unfug führende Beschränkung des Stimmrechtes der Aktionäre beseitigt. Er thut dies aber nicht nur für sich allein, sondern er stellt den Grundsatz: *Jeder Aktie eine Stimme, ohne Beschränkung des Art. 640* als gemeine, für alle Aktionäre der Eisenbahngesellschaften geltende Rechtsregel auf.

Natürlich müssen, wenn die Ausnahmsbestimmung des Art. 640 abrogirt worden ist, auch diejenigen beschränkenden Bestimmungen dahin fallen, welche gestützt auf die *Vorschrift dieses Art. 640* und der dortigen Beschränkung in den Statuten und Gesellschaftsverträgen der Eisenbahngesellschaften sich vorfinden; denn wenn das Gesetz die Beschränkung des Stimmrechtes ausschliesst, so können auch die Statuten der Gesellschaften, die sich nach den gesetzlichen Vorschriften einzurichten haben, diese abrogirte Beschränkung nicht noch *gegen das Gesetz* in ihren Privatvereinbarungen aufrechterhalten.

Die einzige Frage, die hier noch zu ventiliren ist und die vielleicht gewisse Unzukömmlichkeiten mit sich führt, ist die: Kann der Staat durch die Beseitigung der Beschränkung des Art. 640 auch die Beschränkungen ohne Weiteres als dahingefallen betrachten, welche die Eisenbahngesellschaften in ihren Statuten und Gesellschaftsverträgen noch unter der Herrschaft des alten Gesetzes und nach Mitgabe der dortigen Bestimmungen aufgestellt haben?

Mit andern Worten: Es ist unzweifelhaft, dass der Gesetzgeber den Art. 640 aufheben kann. Kann er aber auch die statutarischen Bestimmungen in den Gesellschaftsverträgen aufheben, die auf jenen Art. 640 basirt sind, kann er seine Aufhebung derselben *rückwirkend* erklären?

Um diese Frage zu beantworten, müssen wir einen Blick in die Entwicklung der Gesetzgebung über die Aktiengesellschaften werfen.

Die deutsche Gesetzgebung über die Aktiengesellschaften hat, wie ich schon erörtert habe, den Grundsatz aufgestellt: «Jede Aktie hat eine Stimme», und enthält keinerlei *gesetzliche* Beschränkung dieses Grundsatzes.

Dagegen räumt die deutsche Gesetzgebung den Gesellschaften das Recht ein, durch *Gesellschaftsvertrag* oder durch *Statut* solche Beschränkungen aufzustellen.

Der § 4 der Uebergangsbestimmungen des deutschen Gesetzes bestimmt nur, hinsichtlich des Stimmrechtes, dass, trotzdem eine Beschränkung des Stimmrechtes gesetzlich nicht aufgestellt ist, eine solche bestehen und in Kraft bleibt, wenn sie einmal durch den Gesellschaftsvertrag aufgestellt ist.

Es hat also die deutsche Gesetzgebung jede *Rückwirkung* ihrer gesetzlichen Bestimmungen über die Stimmberechtigung ausgeschlossen und wenn der Gesellschaftsvertrag eine solche Beschränkung enthält, so bleibt dieselbe, trotzdem gesetzlich dieselbe nicht besteht, dennoch als Vertragswille der Aktionäre bestehen.

Einen ganz andern Gang aber nahm unsere schweizerische Gesetzgebung; diese bestimmt ausdrücklich, dass das neue Obligationenrecht auch *rückwirkende* Anwendung auf gegentheilige Bestimmungen in den *Statuten und Gesellschaftsverträgen der Aktiengesellschaften* habe, dass diese Statuten und Verträge im Sinne und gemäss den Vorschriften des Obligationenrechts abgeändert werden müssen und hiezu gab das Obligationenrecht den Gesellschaften eine Frist von 5 Jahren.

Es ist damit konstatirt, dass, gegenüber einer neuen und veränderten Gesetzgebung auf dem Gebiete der Aktiengesellschaften, diese sich nicht auf die gegenwärtig bestehenden Statuten und Verträge berufen können, sondern gehalten sind, dieselben nach Mitgabe und Vorschrift der neuen gesetzlichen Bestimmungen umzuändern.

Es scheint mir deshalb nach dieser Vorschrift der Uebergangsbestimmungen im Obligationenrecht keinem Zweifel zu unterliegen, dass in Folge der *rückwirkenden* Kraft, die in diesen Uebergangsbestimmungen aufgestellt ist, die gegenwärtigen Eisenbahngesellschaften verhalten werden können, ihre Statuten und Gesellschaftsverträge neuen Vorschriften der Gesetzgebung auf dem Gebiete der Aktiengesellschaften anzupassen und sich nach dieser veränderten Gesetzgebung innert einer gewissen Frist einzurichten.

Oder concret gesprochen: Die Eisenbahngesellschaften müssen die gegentheiligen Beschränkungen des Stimmrechtes aus ihren Statuten entfernen, nachdem das Obligationenrecht sie aufgehoben hat. Das ist der Sinn der rückwirkenden Kraft unserer Uebergangsbestimmungen im Art. 898 des Obligationenrechts, der die Uebereinstimmung der Statuten und Gesellschaftsverträge mit dem Gesetz absolut verlangt.

Wir wollen dabei nicht davon sprechen, dass die Beschränkung selbst, sei sie eine gesetzliche oder statutarische, in concreto gegenüber dem Bund der ratio legis entbehrt, die sie gegenüber dem Privataktionär haben möchte; denn der Staat will als Grossaktionär nicht seine Privatinteressen gegenüber dem Kleinaktionär, sondern die öffentlichen, allgemeinen und volkswirthschaftlichen Interessen des Landes fördern und besorgen und mehr Einfluss auf das Eisenbahnwesen im Interesse der öffentlichen Wohlfahrt im Gegensatz zu den bis jetzt überwiegenden und überwuchernden Privatinteressen der Aktionäre gewinnen. Das Alles wird dem Staat aber unmöglich bei Aufrechterhaltung jener Beschränkungen.

Uebrigens haben wir auch in dieser Richtung mehrfache Präjudize. Ich verweise auf den Art. 6 des Rechnungsgesetzes, wo dem Bund und den Kantonen ihre Rechte betreffend die Stimmabgabe gewahrt werden und den Bundesbehörden namentlich vorbehalten bleibt, derartige Verhältnisse bei Prüfung der Statuten zu ordnen und zu genehmigen.

Bei Genehmigung der Statuten der Bern-Luzernbahn wurde der Kanton Bern ausdrücklich von der Beschränkung ausgenommen, welche in den betreffenden Statuten für die Stimmberechtigung der Aktionäre aufgestellt ist.

Natürlich, wie hätte der Kanton Bern, der zirka 40 Millionen in den Eisenbahnen stecken hat, sich eine solche Beschränkung auf seinem Gebiete gefallen lassen können, ohne allen Einfluss auf das Eisenbahnwesen zu verlieren?

Auch im Jahr 1889, bei Konzessionirung der Jura-Simplonbahn, ist ausdrücklich bestimmt worden in den daherigen Statuten, dass Aktien im Besitze des Bundes oder der Kantone von den Beschränkungen des Art. 640 nicht betroffen werden sollen.

Nun soll sich der Bund nicht berechtigt erachten, was seither bei jeder neuen Eisenbahnaktiengesellschaft für ihn und die Kantone festgestellt wurde und auch in Zukunft festgestellt werden wird, einmal bei Anlass seiner Betheiligung bei der Centralbahn in allgemeine, verbindliche und gesetzliche Form zu bringen?

Das Obligationenrecht hat durch den Art. 898 der Uebergangsbestimmungen in ungemein weitgehender Weise in die Organisation und bisherige Ordnung der Aktiengesellschaften eingegriffen, indem es verlangte, es haben diese sich nach den neuen Bestimmungen einzurichten. Soll nun bezüglich dieser blossen Abänderung des Art. 640 anderes Recht geschaffen werden und sollte, was im Grossen gesetzlich zulässig erklärt wurde, im Kleinen auch möglich sein?

Zum Schluss, meine Herren, noch einige Worte vom Standpunkt der Opportunität aus, wenn ich auch solchen Gründen bei Erörterung solcher juristischer Fragen nicht zu viel Gewicht beilegen möchte. Es liegt auf der Hand, dass der Ankauf der 50,000 Aktien ohne Beseitigung jener Beschränkung des Art. 640 für den Bund werthlos ist; denn nicht um diese 50,000 Aktien zu besitzen, sondern um ein entscheidendes Wort in den Angelegenheiten der Centralbahn mitzusprechen und als ein erster entscheidender Schritt zur Nationalisirung unserer Eisenbahnen will der Bund diese Aktien acquiriren.

Der Bund kann natürlich nicht die gleichen Praktiken anwenden, um alle seine Aktien zur Stimmabgabe zu verwerthen, wie die Grossaktionäre; er kann nicht 3—400 Angestellte nach Basel an die Generalversammlung als Strohmänner schicken. Es würde also der Bund trotz des Besitzes von 50,000 Aktien mit seinen 30 Stimmen der Spielball und Hohn der andern Aktionäre sein.

Es hat deshalb meiner Meinung nach der Bund, nicht um sich ein Privileg zu schaffen, sondern um dem eingerissenen Unfug Remedur zu schaffen, das volle Recht, sich durch das Gesetz die gleiche Stellung zu vindiziren, welche bis jetzt die Grossaktionäre gegen das Gesetz beanspruchten. Und, indem er diesen selbst damit auch die volle Vertretung ihrer Aktien rechtlich gestattet, so räumt er damit auch jenen Strohmännerunfug aus der Welt.

Es ist im Ganzen doch recht merkwürdig, ein wie grosses Misstrauen man in diesen Eisenbahndingen dem Bunde entgegen trägt.

Jahre lang haben die Grossaktionäre mit Hülfe ihrer Strohmänner das entscheidende Wort in unsern Eisenbahngesellschaften geführt und die ganze Herrschaft in den Generalversammlungen an sich gerissen. Man hat sich darüber geärgert und darüber raisonnirt, aber man hat bis heute diesen Unfug geduldet.

Jetzt kommt der Bund und will diesen Skandal beseitigen, indem er die gesetzlichen Bestimmungen aufhebt, die hiezu Anlass gegeben. Er will für sich, aber auch in gleichem Masse für die andern Aktionäre gleiches Recht, den geraden, ehrlichen Weg in der Vertretung der Stimmen, indem er jedem Aktionär ohne Beschränkung die volle und ganze Vertretung seiner Aktien einräumt, diese aber auch, wie natürlich, für sich beansprucht. Nun ruft man dieserhalb wieder zum Aufsehen. Die Bundesgewalt soll zu stark werden, wenn der Bund sich anschickt, gesetzlich so viel Gewicht auszuüben, als man bis jetzt den fremden Grossaktionären unverweigerlich gestattete!

Was man den ausländischen, den Berliner und Frankfurter Aktionären, die lediglich ihr Geldinteresse im Auge haben und die sich um die nationalökonomische Bedeutung der Bahnen nicht im Geringsten kümmern, zugesteht, das soll nun der Bund im eigenen Lande nicht thun dürfen!

Meine Herren! Wir müssen denn doch der Vertretung des eigenen Landes so viel Vertrauen entgegenbringen, als die Herren Spekulanten in Berlin und Paris beanspruchen und wir müssen derselben namentlich das Vertrauen entgegenbringen, sie habe die bestimmte Absicht und den festen Willen, das Eisenbahnwesen in unserm Lande endlich dem Lande selbst zurückzugeben und bei dessen Leitung nur noch einen Gesichtspunkt zu berücksichtigen: das öffentliche Interesse, die materielle, die nationalökonomische Wohlfahrt des eigenen Volkes.

Darum findet die Mehrheit ihre Kommission, es seien dem Bundesrath die gleichen Rechte mit Bezug auf die Stimmabgabe als Aktionär auf dem Wege der legalen Gesetzgebung einzuräumen und empfiehlt Ihnen, dem Nationalrath und seiner Schlussnahme beizustimmen.

Peterelli, erster Berichterstatter der Kommissionsminderheit: Die Minderheit der ständeräthlichen Kommission betrachtet die vorliegende Frage betreffend den Ankauf von 50,000 Aktien der Schweizerischen Centralbahn als den zweiten offiziellen Schritt zur Verstaatlichung der Eisenbahnen in der Schweiz. Der erste Schritt geschah durch den Ankauf der Jura-Simplon-Aktien. Es fragt sich daher, ist sowohl das Ziel als auch die Form, wie dasselbe erreicht werden will, den Interessen und der Gesetzgebung des Landes angemessen und entsprechend?

In ersterer Beziehung ist anzuerkennen, dass der Besitz und das Verfügungsrecht über das allerwichtigste Verkehrsmittel der heutigen Zeit auch dem Bund mancherlei Vortheile darbietet und dass namentlich der Betrieb der Eisenbahnen unter einheitlicher Leitung sowohl in finanzieller als auch in betriebstechnischer Beziehung, gegenüber dem gegenwärtigen Zustande der Zersplitterung, für das verkehrtreibende Publikum günstige Resultate herbeiführen wird. Anderseits lässt sich nicht in Abrede stellen, dass die Konzentrirung dieses Verkehrsmittels und Alles, was damit zusammenhängt, in Händen des Bundes, in politischer und finanzieller Beziehung von der grössten Bedeutung ist, deren Folgen mit Sicherheit nicht vorausgesehen werden können. Je nach dem politischen Standpunkte des Beurtheilers und nach Neigung zu Optimismus oder Pessimismus wird man die künftige Wirkung dieser Massregel beurtheilen. Soviel kann schon jetzt mit aller Bestimmtheit ausgesprochen werden, dass dieselbe namentlich zur Stärkung der Centralgewalt beitragen wird. Denn wer heutzutage im Besitze dieses Verkehrsmittels ist, ist im Besitze einer Macht. Wenn man aber mit Berücksichtigung der geschichtlichen, thatsächlichen Erfahrung dem Gedanken Berechtigung einräumt, dass die dermalen bestehenden Friedenszustände dem Wechsel unterworfen sind und dass an deren Stelle möglicherweise kriegerische Ereignisse eintreten könnten; wenn man ferner bedenkt, dass die heutige Zeitrichtung die Anforderungen an den Staat und an die staatlichen Einrichtungen, die im Verkehr *allgemein* benützt werden *müssen*, immer mehr steigert, so dürften die Hoffnungen und Erwartungen, die man an die Verstaatlichung der Eisenbahn knüpft, wenigstens zeitweise bedeutende Täuschungen erfahren. Das Eintreten der einen oder andern der angedeuteten Eventualitäten dürfte für den Kredit des Landes von den bedenklichsten Folgen sein, indem der zu übernehmenden grossartigen Schuldenlast nicht eine entsprechende Rendite gegenüberstände.

Ein weitblickender erfahrungsreicher schweiz. Staatsmann, der alle Veränderungen, welche sich im Anfange dieses Jahrhunderts zur Zeit der Helvetik und Mediation in unserem Vaterlande vollzogen, nicht nur miterlebt, sondern während dieser Periode in hohen Stellungen thätig eingegriffen hat, sagte einstens zum Sprechenden, er habe immer gefunden, dass bei allen Veränderungen der staatlichen Einrichtungen eine grosse Zahl Getäuschter sich befinden, indem die Beförderer der neuen Zustände dieselben in der Ausführung mangelhaft, und die Bekämpfer die neuen Einrichtungen besser finden, als ihren Ruf.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass auch im Volke die Ansichten über die Frage der Verstaatlichung der Eisenbahnen sowohl bezüglich der Opportunität der Sache, als bezüglich des einzuschlagenden Verfahrens verschieden sind. Um hierüber eine klare Situation zu schaffen, welche für die Bundesbehörden wegleitend und massgebend sein würde, wäre es nach demokratischen Grundsätzen das Richtigste, durch Vorlage einer bezüglichen neuen Verfassungsbestimmung dem Volke und den Ständen in dieser höchst wichtigen Angelegenheit Anlass zu bieten, sich darüber auszusprechen, ob sie die Verstaatlichung der Eisenbahnen wollen oder nicht. Wohl will man das Recht der Verstaatlichung als schon jetzt bestehend aus Art. 23 der Bundesverfassung ableiten; allein sowohl die Genesis dieser Verfassungsbestimmung als die seither über das Eisenbahnwesen erlassenen Bundesgesetze liefern den Beweis, dass fraglicher Verfassungsbestimmung nur durch Hülfe einer künstlichen Interpretation diese Ausdehnung gegeben werden kann, indem diese Bestimmung das Eingreifen und die Unterstützung des Bundes nur gegenüber *neuen* Sch öpfungen, welche ver-

möge ihres öffentlichen und gemeinnützigen Charakters ohne die Betheiligung des Bundes nicht entstehen würden, vorsieht, und ebenso ist das dem Bunde eingeräumte Veto gegen Werke, welche eine Landesgefahr involviren, auf militärische Gesichtspunkte zurückzuführen. Die ratio legis fraglicher Verfassungsbestimmung erscheint daher nach Ansicht der Minderheit gegenüber bestehenden Eisenbahnlinien nicht zutreffend.

Die Gesetzgebung des Bundes über das Eisenbahnwesen vindicirt dem Bunde das Hoheitsrecht über diesen Verwaltungszweig. Laut Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 hat die Bundesversammlung das Recht der Konzessionsertheilung und zwar nach Einvernahme der betreffenden Kantonsregierungen, und in neuerer Zeit ist auch die gesetzliche Ueberwachung und Regulirung des Rechnungswesens der Eisenbahngesellschaften den Bundesbehörden zugeschieden worden. Alle diese gesetzlichen Bestimmungen haben ihren Ursprung und ihr Fundament in der Voraussetzung und in der Thatsache, dass der Bau und Betrieb der Eisenbahnen in der Schweiz der Privatthätigkeit überlassen bleibe.

Dagegen mangeln alle und jede gesetzlichen Vorschriften über die Stellung des Bundes für den Fall, dass derselbe, sei es durch Rückkauf, durch Expropriation oder durch Ankauf von Aktien, ganz oder theilweise, sei es ausschliesslicher Eigenthümer, sei es Miteigenthümer der Bahn wird. Und doch bleiben für diesen Fall verschiedene tiefeingreifende Fragen übrig, welche einer gesetzlichen Regelung bedürfen. Vor Allem hat das Schweizervolk ein Recht und ein hohes Interesse zu wissen, ob die Organisation der Bahnen auf dem Wege des Aktienkaufes sich auf sämmtliche Bahnen bezieht, oder ob es sich nur um die Verstaatlichung einzelner Hauptlinien des Netzes und daher um Schaffung einer privilegirten Kategorie von Eisenbahnen handelt, was mit Rücksicht auf die betreffenden Volkstheile dem konstitutionellen Grundsatze der Gleichberechtigung widersprechen würde. Dahin gehören ferner die Fragen über die Mitwirkung der Kantone beim Bau neuer Linien und für den Betrieb die Art der territorialen Eintheilung, die Bestellung der Ausführungsorgane und ihre Kompetenzen u. s. w. Alle diese Fragen können unmöglich der Zukunft und der zukünftigen Entwicklung dieser Verhältnisse vorbehalten werden, sondern sie sind vorausgehend durch gesetzliche Normen festzustellen. Es genügt nicht, die darüber waltenden Ansichten durch eine besondere Botschaft kund zu geben, wie es auf Wunsch der Kommission des Nationalrathes durch Botschaft vom 15. Mai d. J. geschehen ist. Der hier angedeutete Weg wurde auch eingeschlagen und befolgt hinsichtlich der Aufsicht des Bundes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften. Auch in diesem Fall begann die Thätigkeit und das Eingreifen des Bundes nicht mit der Exekution, sondern mit der Aufstellung des bezüglichen Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften.

Dagegen kann das Verfahren der Bundesbehörden, welches dieselben bei der Acquisition der Jura-Simplon-Obligationen beobachtet haben, sowie die vom h. Bundesrathe in Ausführung des dadurch herbeigeführten Verhältnisses getroffenen Massnahmen, nicht für alle Zukunft und alle analogen Verhältnisse massgebend sein, weil namentlich letztere einer gesetzlichen Unterlage entbehren und daher nur die Nothwendigkeit der Aufstellung gesetzlicher Normen konstatiren.

Wenn nun die Bundesbehörden fortfahren, ohne vorherige gesetzliche Regulirung dieser Verhältnisse durch den Ankauf einer grossen Anzahl von Aktien sich Eigenthumsrechte an den betreffenden Linien zu erwerben, versetzt sich der Bund in eine Rechtsstellung, die es ihm möglich macht, alle sich aus diesem Verhältniss ergebenden organisatorischen Fragen nach seinem Ermessen, nach Willkür zu regeln und festzustellen. Ein solcher gesetz- und schrankenloser Zustand ist aber nach Ansicht der Kommissionsminderheit unzulässig. Aus diesem Zustande könnte sich die weitere Folge ergeben, dass einerseits die Interessen der territorialen Kantone nicht immer die wünschbare Vertretung und Berücksichtigung fänden, und anderseits könnte dieser Modus dazu führen, die Anwendung des konstitutionellen Volksrechts, welches im Referendum liegt, zu beeinträchtigen und zu erschweren; denn es scheint wohl als selbstverständlich, dass die Art und Weise, wie die in Rede stehenden Verhältnisse organisirt und regulirt werden, auf die Beurtheilung der Nützlichkeit und Zweckmässigkeit der anzustrebenden Einrichtungen, also eventuell auf den Volksentscheid, einen entscheidenden Einfluss ausüben können und werden. Wenn daher die Bundesbehörden finden, dass eine Veränderung des gegenwärtig bestehenden, rechtlichen und fiskalischen Zustandes im Eisenbahnwesen durch das allgemeine Interesse geboten erscheint, so ist es nach Ansicht der Minderheit Ihrer Kommission vor Allem nothwendig, die auf moderner Grundlage beruhende Gesetzgebung zu ändern. Aus diesem Gesichtspunkte geht der Antrag der Kommissionsminderheit dahin, auf die Vorlage betreffend den Ankauf der 50,000 Aktien der Centralbahn nicht einzutreten. Schliesslich füge ich bei, dass die Herren Dr. Schoch und Soldati, welche sich ebenfalls gegen Eintreten auf die Frage des Aktienankaufes ausgesprochen haben, ihren speciellen Standpunkt besonders vertreten werden und dass Herr Soldati die Berichterstattung über die ebenfalls vorliegende Frage der Abänderung des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften übernommen hat.

Dr. Schoch, zweiter Berichterstatter der Kommissionsminderheit: Wie Sie aus der gedruckten Kommissionsvorlage und dem Votum des Herrn Peterelli entnommen haben, beantragt die Minderheit, auf die Centralbahn-Angelegenheit überhaupt nicht einzutreten, wobei ich mir persönlich erlaube, noch einige specielle Propositionen zu stellen. Ich habe also den dermaligen Strauss in Gesellschaft mit dem einen Abgeordneten aus Alt-Fry-Rhätien auszufechten, wie ich vor einem Jahr, als es sich um Erwerbung der Jura-Simplon-Prioritätsaktien handelte, die Ehre hatte, Sekundant des Herrn Collega Romedi, des andern bündnerischen Deputirten, zu sein.

Wir alle Drei dürfen nun wohl zunächst Eines in Anspruch nehmen, nämlich, dass man uns auf hundert Schritte weit schon ansieht, wir seien keine Angehörigen der hohen Finanz, und dass wir darum wohl von jedem Verdachte in dieser Richtung gesichert sind.

Ich will denn auch, was die Begründung meines eigenen Standpunktes anbelangt, mich möglichst bemühen, die Frage rein sachlich zu behandeln.

Bei dem Unterrichte im Lesen kommen meines Wissens zwei Methoden dieser Kunst vor, die sogenannte statarische und die kursorische. Die erste ist die buchstaben- und silbenmässige Art des Lesens, die andere geht viel rascher vorwärts. Mir scheint nun, bei der Erwerbung der Bahnen gehe man ausserordentlich schneidig in kursorischer Weise vor; denn kaum hat es sich noch um das A, den Ankauf der Bahnen überhaupt (Jura-Simplon-Prioritätsaktien) gehandelt, sind wir schon beim Z, beim Centralbahnkauf, welcher in der Meinung empfohlen wird, dass damit dann die ganze Angelegenheit des Eisenbahnrückkaufs entschieden sei. Ich kann so schnell nicht folgen. Ich stehe noch immer beim A, bei der Frage, ob der Ankauf beschlossen werden soll oder nicht, und da kann ich, was mich anbelangt, eben nicht über die erste Schranke hinwegkommen, ob wir nämlich vom Standpunkt unserer jetzigen Verfassung aus berechtigt seien, ohne vorher eine konstitutionelle Grundlage zu schaffen, jenen Ankauf der Eisenbahnen zu beschliessen. Ich anerkenne, dass der Bundesrath in seiner Nachtragsbotschaft diese Frage behandelt hat; aber ich kann nicht finden, dass er sie in einer Weise gelöst hat, die meine Bedenken zu beruhigen im Falle wäre. Der Bundesrath geht von der Entstehungsgeschichte des frühern Art. 21 der Verfassung von 1848 aus, und ich gehe mit ihm darin einig, dass auf Grund dieses Art. 21 der alten Verfassung, als es sich in den fünfziger Jahren um die Frage « Staatsbau oder Privatbau » handelte, der Bund ganz zweifellos berechtigt gewesen wäre, den Staatsbau der Eisenbahnen zu beschliessen. Mit der Ablehnung des Staatsbaues war aber die Sache erledigt. Die Bahnen sind dann als Privatbahnen gebaut worden und bestanden bereits, als Art. 23 der jetzigen Verfassung aufgestellt wurde. Es kann sich daher bei der in diesem neuen Art. 23 vorgesehenen Errichtung öffentlicher Werke nicht mehr um den Bau von Eisenbahnen handeln, die ja eben nicht erst errichtet zu werden brauchen. Hätte man bei Berathung des jetzigen Art. 23 der Verfassung an die Verstaatlichung der Eisenbagnen gedacht, so wäre gewiss damals diese ganze grosse Frage aufgerollt und auch bei der Abstimmung über die Verfassung nach allen Seiten erörtert worden. — Es kann auch nicht gesagt werden, die Verstaatlichung der Eisenbahnen sei eine so allgemein anerkannte Sache, dass darüber gar nicht mehr zu sprechen sei. — In England hatte vor einiger Zeit die radikale Partei beantragt, die Eisenbahnen zu verstaatlichen. Der Führer der jetzigen Regierungspartei im Unterhaus, ich glaube es war Sir Michael Heaks Beech, hat sich entschieden dagegen ausgesprochen, eine solche Massregel zu treffen, und ihm hat sich Gladstone, der Führer der Oppositionspartei, ebenso bestimmt angeschlossen. Es ist mir nicht bekannt, dass seither eine andere Strömung in England sich geltend gemacht habe. Italien hat den frühern Staatsbetrieb aufgegeben und die Bahnen verpachtet. Nun weist man ja allerdings auf Deutschland hin; allein in erster Linie ist zu beachten, dass in Deutschland nicht das Reich die Bahnen erworben hat. Wenn ich mich recht erinnere, hatte Fürst Bismarck allerdings die Erwerbung für das Reich angestrebt, ist aber, und zwar gerade auch vom partikularistischen Standpunkt aus, auf entschiedenen Widerstand gestossen. Das Reich besitzt meines Wissens blos die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, im Reichslande. Im Uebrigen sind die Eisenbahnen von den einzelnen Staaten zu Staatsanstalten gemacht worden und zwar nicht einmal von allen.

Es hat dies dort seine besondere Bedeutung, welche ich nicht weiter entwickeln will. Nun sagt man aber, bei uns in der Schweiz sei die Ueberzeugung durchgedrungen, dass die Eisenbahnen verstaatlicht werden sollen! Der Bundesrath hat dies schon daraus folgern wollen, dass bei dem Ankauf der Jura-Simplon-Aktien sich von Seiten des Volkes kein Widerspruch geltend gemacht habe. Ich glaube, dieser Schluss gehe zu weit. Es lag damals dem Volke nicht die Frage vor, ob es mit dem Ankauf der Aktien zugleich die Verstaatlichung wolle, sondern nur die Frage, ob die Eidgenossenschaft 30,000 Stück Aktien vom Staate Bern erwerben wolle, und es war auch gerade im Ständerathe ausdrücklich erklärt worden, dass diese Frage der Generalfrage betreff der Verstaatlichung nicht vorgreifen solle. Nun besteht darüber kein Zweifel, dass der Kanton Bern als Verkäufer der Aktien beim Volke viel populärer war, als es jetzt die Herren Goldberger und Comp. sind. Man will bei uns im Lande allerdings nicht, dass der Kanton Bern seine glorreiche Eroberungspolitik im Innern fortsetze, nachdem es nach Aussen nicht mehr möglich ist; aber im Uebrigen hat das ganze Land Sympathie für die Berner Art. Schon aus diesem Grunde und weil man der Eisenbahnpolitik des Kantons Bern eine gewisse Huldigung erweisen wollte, war an die Abweisung des Ankaufs nicht zu denken. Dann hat man auch allgemein gedacht, dass in Folge dieser Erwerbung der Bund sich im Eisenbahnwesen vertraut mache. Aber dass damit die Frage der Verstaatlichung stillschweigend gut geheissen sei, kann nicht gesagt werden. —

Im Uebrigen liegen Manifestationen für die Verstaatlichung der Bahnen aus grossen Volkskreisen eigentlich nicht vor. Die Presse spricht allerdings im Allgemeinen für die Verstaatlichung der Eisenbahnen; es werden in ihr aber auch andere Stimmen laut. Und dass etwa grosse Berufs-, Handels- und Gewerbekreise oder die Landwirthschaft Massenvorstellungen erheben, liegt nicht vor. Richtig ist, dass Eine Partei entschieden für die Verstaatlichung eintritt, nämlich die Sozialdemokratie, und ich begreife es. Die Sozialdemokratie befolgt eine ganz ähnliche Methode, wie jetzt der Bundesrath. Sie will im Wege der «Penetration» allmälig dies und das verstaatlichen und so ihre Ideen verwirklichen. Aber das kann mich nicht bestimmen. Wenn einmal Kollege Scherb sich mit mir zu beschäftigen hätte, so müsste es jedenfalls nicht geschehen wegen sozialdemokratischer, sondern eher wegen anarchistischer Umtriebe. Denn der reglementirten Zwangsarbeitsanstalt der Sozialdemokratie würde ich doch noch viel lieber die schrankenlose Freiheit der Anarchisten vorziehen. —

Man hat dann auch von der Macht des Staatsgedankens gesprochen. Ich glaube aber nicht, dass der Zug der Zeit bei uns so entschieden dahin geht, den Staatsgedanken zu betonen. Meiner Meinung nach ist gegentheils ein guter Theil der Wucht, mit der das Pensionsgesetz verworfen wurde, gerade auf die Opposition des Individualismus gegen die Staatsomnipotenz und die Bureaukratie zurückzuführen. — Man mag aber also die Sache dem Volke

vorlegen, und Herr Blumer hat denn doch gesagt, wir sollen die Hand dazu bieten, dass durch die Annahme des vorliegenden Bundesbeschlusses, welchem ja die Referendumsklausel beigefügt sei, das Volk Gelegenheit erhalte, sich auszusprechen. Aber dieser Anlass ist hiezu nicht richtig gewählt. Meiner Meinung nach soll die Frage an sich, klar und deutlich und mit Berücksichtigung aller Standpunkte auf dem Wege der Verfsssungsrevision dem Volk und den Ständen unterbreitet werden, sei es, dass der Bundesrath diese Verfassungsrevision beantragt, oder sei es, dass dieselbe auf dem Wege der Initiative zu Stande kommt, welch' letztere wir, wie ich bestimmt glaube, am 5. Juli erhalten werden. — Ich glaube also, es ist geboten, die Frage auf dem Weg der Verfassungsrevision zu lösen.

Wenn ich aber gezwungen werden soll, durch den heutigen Entscheid die Frage lösen zu helfen, ob Staats- oder Privatbahnen, spreche ich mich ganz entschieden dafür aus, dass wir das bisherige System beibehalten sollen. Dabei möchte ich Sie nun zunächst darauf aufmerksam machen, dass es falsch ist, wenn man den Gegensatz von Staats- und Privatbahn so aufstellen will, als ob wir ein System des reinen Privatbahnbetriebes hätten. Wir haben im Gegentheil ein gemischtes System: Wir haben den Privatbetrieb unter Staatskontrolle, und zwar unter sehr kräftiger Staatskontrolle. Der Staat hat die Zügel in der Hand, wobei ich allerdings wünschen würde, die Zügelführung möchte manchmal mit etwas leichterer Hand geschehen; sie kann deshalb doch wirksam sein. Als im Jahre 1852 der Bund sein erstes Eisenbahngesetz erliess, wurde zwar damals die Domäne der Eisenbahnen den Kantonen und den Gesellschaften anheim gestellt und der Bund hatte nur wenig zu sorgen. Aber mit dem Gesetz von 1872 wurde die Sache ganz anders. Der Bund erhielt eine sehr starke Machtbefugniss.

Vor Allem hat dieses Gesetz vor den Konzessionen nicht absolut Halt gemacht, sondern hat dem Bunde weitergehende Rechte zuerkannt. Der Bund kann insbesondere, wenn militärische Gründe es erheischen, die Bahnen sofort in seine Hand nehmen. Er hat das Recht der Genehmigung der Statuten. In den Konzessionen ist gesagt, dass die Mehrheit der Verwaltungsräthe und der Direktoren Schweizer und in der Schweiz wohnhaft sein müssen. Es ist also dafür gesorgt, dass unter den Verwaltungspersönlichkeiten nicht Ausländer die entscheidende Stellung einnehmen. Thatsächlich finden sich unter den Verwaltungsräthen nicht etwa bloss Büreaukraten, sondern Vertreter der verschiedenen wirthschaftlichen Interessen. Weiter wird vom Gesetz verlangt, dass die technische Einheit durchgeführt werde. Ferner ist vorgeschrieben, dass für durchgehenden Verkehr gesorgt werde, und in einer Verordnung ist normirt, dass der Bundesrath in Bezug auf die Fahrpläne das letzte Wort zu sprechen hat. Der Bund hat auch das Recht, neue Züge zu verlangen, und hat Gebrauch davon gemacht. Wenn neulich das Bundesgericht entschieden hat, dass der Bund einen Beitrag an den Nachtzug Romanshorn-Genf zu entrichten habe, so ist zu beachten, auf welchem Grund und Boden dieses vom 27. Februar 1891 datirte Urtheil erfolgte. Das Bundesgericht hat gemäss Art. 33 des Eisenbahngesetzes das Recht, wonach der Bund wegen des durchgehenden Verkehrs und der Anschlüsse auch neue Züge anordnen kann, durchaus geschützt und gesagt: das Gesetz ist massgebend. Es hat aber dabei, und zwar wiederum gemäss dem Gesetze, auch erklärt, dieser Nachtzug Romanshorn-Genf habe eine grosse Bedeutung speziell für die Post, und von diesem Standpunkt aus hat dann das Gericht ausgesprochen, dass der Bund ein Drittel an die Kosten beizutragen habe. Im Uebrigen ist aber also das Recht anerkannt, dass der Bund Züge anordnen kann.

Im Weitern hat der Bund die Kontrole des Tarifwesens, und auch diese Kontrole übt er ohne Scheu aus. Im Jahre 1881 hatten sich die fünf grossen Eisenbahngesellscheften dahin vereinbart, dass sie die Güter im internen Verkehr auf ihren eigenen Linien führen, auch wenn die betreffende Linie die längere ist, dies aber immer unter Berechnung der Fracht nach der kürzesten Linie. Das Eisenbahndepartement hat dann, gewiss mit Recht, verfügt, auch die Lieferfrist sei nach der kürzesten Route zu berechnen, und die Gesellschaften haben das ohne Weiteres acceptirt.

Ich gebe zu, dass in diesem Tarifwesen noch Manches wünschbar wäre. Der Bund hat ja aber überhaupt die « Klinge der Gesetzgebung » in der Hand und kann in dieser Beziehung also vorgehen. Von diesem Gesichtspunkte aus habe ich mir dann eben erlaubt, den Spezialantrag zu stellen, der Bundesrath möge untersuchen, ob die Kompetenzen des Bundes in Bezug auf den Betrieb der Eisenbahnen nicht zu erweitern seien. Bei der Handhabung dieser Kompetenzen wäre dann allerdings meiner Meinung nach immer gemäss dem Spruche vorzugehen: Suaviter in modo, fortiter in re!

Ich habe von vornherein immer zugegeben, dass zwei Einwendungen des Bundesraths dem jetzigen Zustande der Dinge gegenüber grosse Bedeutung haben, nämlich zunächst die Einwendung, unsere Eisenbahnaktien seien Material der Börsenspekulation, und sodann die Einwendung, bei den Abstimmungen in den Generalversammlungen der Eisenbahngesellschaften gehe es nicht zu, wie es sein sollte. Aber auch dem kann, meines Erachtens, abgeholfen werden. Ich habe mir den Vorschlag erlaubt, es möchte der Bundesrath untersuchen, ob die Eisenbahnaktien nicht aus Inhaberaktien in Namenaktien umgewandelt werden könnten. Die Kompetenz steht uns, meiner Meinung nach, zu, wobei ich mich auf einen Theil der von Herrn Kellersberger entwickelten Gründe, dann aber besonders auch darauf berufe, dass eben der Bund in Bezug auf das Eisenbahnwesen das Recht der Spezialgesetzgebung besitzt. Wir können also sagen, die Eisenbahnaktien sollen Namenaktien sein. Wir haben die Hoheit im Eisenbahnwesen. Wenn nun eine solche Bestimmung durchgeführt werden könnte, so würde dies dem Börsnspiel und der Vertretung durch Strohmänner einen ganz bedeutenden Damm entgegenstellen. Denn bei Namenaktien müssen die Aktien im Aktienbuch eingetragen sein, und nur wer im Aktienbuch steht, wird an der Generalversaammlung als Eigenthümer der Aktie anerkannt.

Und auch die « Handelbarkeit » der Aktien würde sich vermindern, wenn dieselben Namenaktien wären. Das Börsenspiel mit Titeln, die gar nicht existiren, würde bedeutend erschwert.

Man wird nun allerdings sagen: das wäre ein Eingriff in die bestehenden Rechte. Darauf ist zu erwidern, dass kein Aktionär dadurch am wirklichen

Werthe der Aktie Schaden erleidet. Die Rendite der Aktie wird in keiner Weise berührt; der Aktionär bekommt das, was ihm gebührt. Aber die Beweglichkeit der Aktien, welche zu Spekulationszwecken dient, wird freilich berührt. Allein davor würde ich für meinen Theil nicht zurückschrecken, das Börsenspiel soweit als möglich auszurotten. Jedenfalls ist diese Frage sehr der Untersuchung werth und ich möchte den Bundesrath ersuchen, sie zu prüfen.

Im Weitern habe ich beantragt, es möchte vom Standpunkt des gegenwärtigen Gesetzes aus auch untersucht werden, ob nicht Bestimmungen aufgestellt werden können, welche die Schutzvorschriften des gegenwärtigen Aktienrechtes wirklich zur Ausführung bringen. Wir haben eine ganze Anzahl solcher Vorschriften in unserm Obligationenrecht; wir haben die Satzungen über die Bilanzen, über das Stimmrecht, über den Besitzerwerb ihrer eigenen Aktien durch die Gesellschaften etc.

Aber wie die Beobachtung dieser Vorschrift gestaltet sein soll, ist nicht gesagt. Es war ein Versäumniss, dass man keine Instanz geschaffen hat, welche die Kontrole ausübt. In Deutschland hat man wenigstens für gewisse Fälle Strafbestimmungen; bei uns hat man sie nicht und auch keine Kontrole über die Bilanzen. Es wurde schon wiederholt betont, man habe die Grundsätze des O.-R. zu Gunsten der Eisenbahngesellschaften abgeändert, indem man ihnen gestattete, sogenannte Non-valeurs in der Bilanz noch längere Zeit fortzuführen. Es ist dies formell an und für sich richtig, aber materiell nicht; denn diese Non-Valeurs verzinsen sich ja, und der Bund will sie für seinen Theil nicht amortisiren. Aber auf der andern Seite hat man die Eisenbahngesellschaften auch wieder schärfer behandelt als andere Aktiengesellschaften; denn ihre Finanzen werden vom Bunde geprüft, diejenigen anderer Gesellschaften werden nicht geprüft, und wenn bei letztern die Aktionäre dazu kämen, viel mehr zu vertheilen, als ihnen zusteht, so weiss ich nicht, wie man da eingreifen sollte. Es besteht ihnen gegenüber keine Kontrole, und ich wünschte, es möchte daher die Frage geprüft werden, ob nicht entsprechende Massregeln getroffen werden können.

Was also die Hauptfrage anbelangt, Privatbetrieb oder Staatsbetrieb, so wiederhole ich: wir haben nicht den reinen Privatbetrieb, sondern dabei energische Staatskontrole, die noch ausgebaut werden kann.

Ich habe nun für meine Person schwere Bedenken, zur reinen Staatsbahn überzugehen. Diese Bedenken gehen nach folgenden Richtungen:

1) Politische Bedenken, und zwar zunächst im Verhältniss nach Aussen.

Wenn wir die Bahnen erwerben, zumal zum Preise wie er jetzt vorgesehen ist, so werden wir 1 Milliarde Schulden haben. Diese Summe werden wir aber grösstentheils nicht unserm Lande schulden, sondern dem Ausland. Allerdings sind die jetzt vorgesehenen Renten nicht kündbar, bilden aber doch Schulden, welche dem Inhaber Gelegenheit geben können, seine Regierung zu einer Untersuchung zu veranlassen, wie in der Schweiz die wirthschaftlichen Verhältnisse liegen. Ich will ja nicht so weit gehen wie der Philosophe Kant, welcher niemals Schulden hatte und der Ansicht war, ein unabhängiger Mann solle Niemandem etwas schulden. Aber für einen Staat und für die Schweiz besonders ist es nicht gleichgültig, dass sie bis jetzt schuldenlos dastand und nach Aussen, gegenüber dem Ausland, nichts zu gefährden hatte. Diesen unabhängigen Standpunkt müssen wir aufgeben, wenn wir die Eisenbahnen verstaatlichen.

Dann ein weiteres Bedenken. Bei Handelsverträgen werden Sie unter Umständen erfahren, dass man uns in Beziehung auf die Taxen der Eisenbahnen Zumuthungen machen wird, wenn diese letzteren staatlich sind. Jetzt können wir sagen, die Taxen seien von den Eisenbahnen aufgestellt, wir können nichts Anderes anordnen; aber wenn die Bahnen in Händen des Staates sind, so kann das Ausland diesbezügliche Begehren stellen, und ich fürchte, wir werden es eines Tages bereuen, dass wir dem Ausland hiezu Gelegenheit gegeben haben.

Im Weitern ist in Bezug auf eine Staatsbank viel davon gesprochen worden, welch' eine Gefahr bestehe im Kriegsfall, indem die Bank vom Feinde als Eigenthum betrachtet würde. Ich glaube aber, auch die Staatsbahn wird derselben Gefahr ausgesetzt sein.

Dies sind also Bedenken in Bezug auf das Verhältniss nach Aussen.

Was das Verhältniss gegen Innen anbelangt, so habe ich eine Scheu davor, die Centralgewalt so zu stärken, wie es die Verstaatlichung der Eisenbahnen mit sich bringen würde. Ich gehe dabei davon aus, dass diese öffentlichen Verhältnisse nicht blos nach Zweckmässigkeitsgründen beurtheilt werden dürfen, so dass man sagen konnte: wenn es zweckmässig ist, so machen wir es. Ich glaube, dieser Standpunkt würde schliesslich dazu führen, dass überhaupt der Staat, ich möchte sagen in Generalentreprise vergeben würde. Das wäre eine falsche Grundlage. Wir müssen vielmehr den Staat als etwas Organisches betrachten und der Natur des in demselben organisirten Volkslebens Rechnung tragen. Diese Natur nun ist bei uns eine Kombination von Einheit und Vielheit und ich möchte sagen, allerdings will ich nicht rühmen, dass es klassisches Latein sei: « Naturam foederatam si furca Helvetica espellas, usque tamen recurret. »

Ich würde also nur das in der Eidgenossenschaft einheitlich gestalten, was einheitlich gestaltet werden muss. So stimme ich für Alles, was die Centralisation des Militärwesens fördert. Denn das Wehrwesen muss, soll das Instrument, und wir brauchen es eben, etwas taugen, seiner Natur nach einheitlich sein. Aber dass die Eisenbahnen das sein müssen, gebe ich nicht zu. Die Natur der Dinge verlangt es nicht. Mit den Strassen kann man die Eisenbahnen doch nicht ganz auf Eine Linie heben. Jene muss Jedermann benutzen, diese dagegen nicht. Hat man je schon im Weltverkehr daran gedacht, ein anderes Transportmittel allerersten Ranges, die oceanische Schifffahrt zu verstaatlichen? Nun wird, wenn Sie die Eisenbahnen verstaatlichen, dem künftigen Inhaber der Bundesgewalt, ich spreche also nicht von dem heutigen Inhaber derselben, eine grosse Macht zukommen. Zugegeben, es falle den heutigen Inhabern der Bundesgewalt nicht ein, von dieser Macht unrichtigen Gebrauch zu machen, so denke ich an die Zukunft, und da haben wir ja schon Gelegenheit gehabt, die Erfahrung zu machen, dass, wenn materielle Interessen mit im Spiele sind, diese eine solche Kraft besitzen, dass das Metall der Prinzipien leicht schmilzt. Ich möchte hier fast das Wort anrufen: « Führe

uns nicht in Versuchung». Die Gelegenheit würde also kommen und es können dann die Parteien und die persönlichen Einflüsse sich mächtig geltend machen; ich will nicht sagen, jetzt, aber in der spätern Zukunft. Wie kann man dann da mit Erstellung von Linien, mit Gewährung von Zügen, mit Fragen des Tarifs, mit Besetzung von Stellen, diese oder jene Rücksichten tragen! Da habe ich also gewisse Befürchtungen, weil oft, ich möchte sagen die Natur der Dinge, die Gelegenheit, dass die Sache so oder anders geht, stärker ist, als die besten Vorsätze. Das sind also meine politischen Bedenken.

Dann habe ich gegen die Verstaatlichung noch Gründe anderer Art. Ich fürchte, es würde die Zeit kommen, wo die Eisenbahnen, wenn sie verstaatlicht sind, unter den Gesichtspunkt der Fiskalität fallen. Gerade der jetzige Vorsteher des Eisenbahndepartements steht ja so oft mit dem Cherubschwert vor der Post- und Telegraphenkasse. Er will dabei in gutem Glauben dem Bunde wahren, was ihm gebühre. Aber es können auch Zeiten kommen, in denen eben der Staat das Geld nimmt, wo er es findet. Ich erinnere Sie an die Debatten, welche damals, als das finanzielle Gleichgewicht herzustellen war, walteten. Da hat man nach allen Seiten gesucht, um dieses Gleichgewicht wieder herzustellen. Man hat die so beliebt gewesenen Franko-Couverts abgeschafft, weil der Bund das Papier dazu beschaffen musste, und man hat die Telegraphentaxe erhöht. Wie nahe würde es in einem solchen Fall nicht liegen, dass man sagt: wir beschränken die Züge, erhöhen die Taxen etc. Das wäre sehr ausgiebig, und das kann einst eine sehr grosse Rolle spielen.

Ich glaube mich z. B. bestimmt daran zu erinnern, in den Verhandlungen des badischen Landtages einst gelesen zu haben, dass dort die Frage aufgeworfen wurde, ob nicht auf gewissen Linien, die schlecht rentiren, die Zahl der Züge zu vermindern sei.

Eine weitere kleine Illustration zu dieser Frage: Man hat vielfach davon gesprochen, wie man in Preussen dem Minister v. Maybach dankbar sei und wie er den Beweis geleistet habe, dass die Verstaatlichung der Eisenbahnen sich nach allen Richtungen bewähre. Nun habe ich zufällig dieser Tage in der Nummer des «Kladderadatsch» vom 7. Juni folgendes satyrische Geschichtchen gelesen: Ein Reisender fährt von Berlin nach Köln. Er hat für die Nacht Reiseliteratur, Zeitungen mitgenommen und will sie lesen. Aber das Gas brennt zu schlecht. Er reklamirt beim Schaffner; dieser aber sagt, das Gas brenne unter dem höchsten Druck; er bedaure, nichts machen zu können; er wisse schon, dass oft reklamirt werde, aber das Gas sei nun einmal so. Der Reisende lehnt sich in sein Coupé und denkt über die Vorzüge des preussischen Staatsbetriebes der Bahnen nach. Als ihm dann am Morgen die Sonne das nöthige Licht verschafft, liest er in seiner Zeitung, dass gerade Tags zuvor dem Minister v. Maybach in der Kammer von vier Rednern von verschiedenen Fraktionen grosse Anerkennung für seine Eisenbahn-Verwaltung gezollt worden sei. Der Reisende, Sie fühlen die satyrische Spitze wohl heraus, meint für sich, der Minister v. Maybach möge sich allerdings verdient gemacht haben um das Eisenbahnwesen, aber wenn er dies doch nur schon des Nachts bei Gaslicht hätte lesen können! —

Wenn dann ferners gesagt worden ist, der Abgang des Ministers v. Maybach sei seitens der Börse mit einer Hausse begrüsst worden, so glaube ich nicht, dass dies sich auf die Eisenbahnen bezog, sondern wohl eher darauf, dass der Minister von Maybach, was ihm hoch angerechnet sein soll, einer derjenigen ist, die den Giftbaum der Börse fällen oder wenigstens beschneiden wollen.

Ich fürchte also, es möchte eines Tages auch bei uns die Fiskalität beim Staatsbetrieb der Eisenbahnen eine bedeutende Rolle spielen.

Endlich habe ich auch ein Bedenken in Bezug auf den verkehrtreibenden Theil des Publikums, wegen etwaiger Beschwerden. Wir haben jetzt die Einrichtung, dass wir eine Instanz haben, bei der wir uns beschweren können, wenn in Bezug auf den Betrieb, Organisation u. s. w. irgend etwas zu sagen ist, eine kräftige Centralinstanz, welche die Macht hat, einzugreifen. Wenn aber im Eisenbahnwesen der staatliche Betrieb eingeführt sein wird, dann ist die nämliche Instanz, bei der wir uns beschweren müssten, bei der Sache betheiligt. Nun wird die oberste Stelle ja wohl immer bestrebt sein, begründeten Wünschen und Beschwerden Rechnung zu tragen und den gerügten Uebelständen abzuhelfen; aber wir wissen auch, wie ausserordentlich schwer hält es, durch die Bureaukratie hinauf soweit zu gelangen. Wenn man auch Beschwerde führt und mit gutem Grunde Recht bekommt, dann aber nachher wieder mit den nämlichen Unterbeamten zu verkehren hat, über welche man Beschwerde geführt, so werden sie einen dies sehr empfindlich fühlen lassen, so dass man zum zweiten Male eine Beschwerde lieber unterlässt. Ich glaube also, in dieser Beziehung sei das jetzige System dem vorgeschlagenen entschieden vorzuziehen.

Dann kann ich nicht absehen, dass die Verbesserungen so weit gehende sein werden, wie man hofft. Ich glaube, man macht sich im Allgemeinen vom jetzigen Zustand ein zu düsteres und vom künftigen ein zu heiteres Bild. Auch der Bund wird Tarife nach den verschiedenen Stationen haben müssen und wird auch ganz gewiss nicht jedem Begehren auf Einführung eines neuen Zuges entsprechen können, namentlich nicht, wenn er auch auf Erniedrigung der Taxen und auf Amortisation der Schulden Bedacht nehmen will. Hat doch der Bundesrath selbst in seiner Botschaft vom Jahre 1883 betr. Rückkauf die Meinung einer Autorität im Eisenbahnwesen, nämlich die von Weber, citirt. Weber spricht sich in der betr. Stelle folgendermassen aus:

«Je höher die Civilisation eines Landes steigt, je dichter sein Eisenbahnnetz wird, je näher die Centren der Produktion und Konsumation durch deren Vermehrung zusammenrücken, je geltender in einem Lande die Staatsraison des Erschliessens und Hülfeleistens durch die Communication wird, um so ungünstiger wird das Verhältniss der finanziell-produktiven zu den unproduktiven Linien, um so ungünstiger wird verhältnissmässig die Ausnutzung der Betriebsmittel, um so niederere Transportpreise erfordert das staatswirthschaftliche Bedürfniss, um so höher steigt der Werth von Arbeit und Zeit, wachsen daher die Anforderungen an die Schnelligkeit des Transportes (bekanntlich eines der kost-

spieligsten Elemente des Eisenbahnverkehrs), um so tiefer muss daher die Rentabilität der Anlagekapitalien in dem betreffenden Lande herabsteigen. Ein Staat, der das gesammte Eisenbahnwesen innerhalb seiner Grenzen auf Grund einer Bewerthung nach der bisherigen Rentabilität übernimmt und sich bei Manipulation desselben fernerhin als Staat, nicht als blosser erwerbender Eisenbahnbesitzer gerirt, wird damit immer ein finanziell unvortheilhaftes Geschäft machen. »

Dann, verehrte Herren, haben wir jetzt schon eine Erfahrung gemacht, wie der Staat z. B. im Tarifwesen vielleicht vorgehen würde. Ich glaube, es ist das eine Erfahrung, die uns nicht ermuthigt, anzunehmen, dass dann Alles so kommen werde, wie Viele es wünschen. Man hat den Bahnen in Bezug auf die Personentaxen eine Vorlage gemacht und mit ihnen darüber verhandelt, ob sie sich nicht dahin einigen könnten, dass die Taxen für die einfachen Billete ermässigt und dafür bei den Retourfahrten keine Ermässigungen mehr gewährt werden. Es würde also der, welcher die Fahrt hin- und zurückmacht, kein Retourbillet zu reduzirtem Preise mehr erhalten, die einfache Fahrt dann aber nur noch die Hälfte der jetzigen Retourtaxe kosten, also billiger werden. Ich glaube aber nicht, dass das im Volke Anklang fände, dass man einverstanden damit wäre, den Touristen, der durch die ganze Schweiz reist, zu entlasten, indem man diesem die Taxen reduzirt, während man das grosse Schweizerpublikum, das meistens mit dem Retourbillet fährt, nicht begünstigt, abgesehen von den finanziellen Einbussen, welche die Bahnen von dieser Neuerung erleiden würden. Das beweist, dass wir vielleicht mit einer Staatsbahn nicht das erreichen würden, was man sich vielfach vorstellt.

Dies die Gründe, weshalb ich beim heutigen Stand der Dinge mich nicht dazu entschliessen könnte, auf das System des Staatsbetriebes einzutreten, sondern lieber beim jetzigen System verbleibe: dem Privatbetriebe unter ausgiebiger ernsthafter staatlicher Kontrole.

Endlich stelle ich mich aber auch noch auf den Standpunkt, dass, wenn man doch den Staatsbetrieb will, man die Bahnen auf dem Wege der Expropriation erwerben soll, welcher Weg in meinen Augen der einzig richtige ist. Herr Bundespräsident Welti hat im Nationalrath gesagt, man solle ihm doch ein anderes System nennen, wenn man die Verstaatlichung der Eisenbahnen nicht auf dem Wege des Aktien- oder Bahnkaufes aus freier Hand vornehmen wolle. Ich erlaube mir nun den Vorschlag zu machen, den Weg der Expropriation zu beschreiten. Es ist dies der richtigste Weg. Zwar ist er langsamer; allein vergessen Sie nicht, dass die Konzessionen bis 1953 dauern; da hat man schon Zeit, sich einzurichten. Wir haben ja ohnehin nächstens grosse Aufgaben zu lösen; ich erinnere Sie an die Unfallversicherung, die Monopolisirung der Banknoten; ferner wird sich zeigen, welche Konsequenzen das Alkoholmonopol noch hat. Das sind alles Aufgaben, die zu denken geben. Das franz. Sprichwort aber sagt: qui trop embrasse mal étreint. Wenn wir noch zu gleicher Zeit die Eisenbahnen verstaatlichen wollen, so scheint mir, dass die Aufgaben des Staates dadurch allzu stark ausgedehnt werden. Auch scheint mir der Weg der Expropriation des Staates würdiger zu sein, als derjenige des Ankaufes der Aktien. Sprungweises Vorgehen wird ja militärisch gelehrt; aber der Staat soll langsam und gründlich und der Sache angemessen vorgehen. Nun wendet man ein, auf diesem Wege werden die Bahnen viel theurer sein. Hier mache ich Sie auf einen Punkt aufmerksam, der meines Erachtens noch zu wenig betont worden ist. Wenn der Bund findet, dass der Eisenbahnbetrieb im öffentlichen Interesse expropriirt werden müsse, und dass wir hiezu eines Expropriationsverfahrens bedürfen, so glaube ich nicht, dass die Rückkaufsbedingungen für den Erwerb ausschliesslich massgebend sind; diese sind nur für den Modus der Erwerbung massgebend, den wir Rückkauf nennen. Aber wenn wir expropriiren, werden wir sagen: Die Bahnen sind zu ihrem wirklichen Werthe abzutreten. Freilich werden ja diese Rückkaufsbedingungen ein Element des Werthes bilden. Nun wird gesagt, der Termin bei Ablauf der Konzessionen werde gerade der allerungünstigste sein, denn der Bund *müsse* die Bahnen dann erwerben zu dem Preise, welchen der Bau der Bahn in jenem Momente kosten würde. Ich glaube aber, der Bund *muss* nicht, er *kann* nur die Bahn erwerben. Ich habe im Bülletin über die Verhandlungen des Nationalrathes nur Herrn Scheuchzer als Votanten über diesen Punkt gefunden, welcher gerade auf die, für die Centralbahn s. Z. ertheilte Konzession hingewiesen hat. Ich glaube, er hat vollständig recht.

Die Arten der Konzessionen sind verschiedene. Ich verweise auf die Konzessionen der betreffenden Kantone, von denen ich diejenigen von Baselstadt, Baselland und Solothurn vor mir habe. Da steht nun in Bezug auf die Centralbahn, deren Konzession im 99sten Jahre abläuft:

« Nach Ablauf jener Zeitdauer soll die Konzession nach dannzumaliger Uebereinkunft erneuert werden, insofern nicht vorher von dem in Art. 36 beschriebenen Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht worden ist. » Wir *müssen* also die Bahn nicht kaufen.

Aber noch viel günstiger liegt die Sache in Bezug auf die neueren Konzessionen. Ich habe die Botschaft des Bundesrathes vor mir, welche derselbe zum Gesetz von 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen an die Räthe gerichtet hat. Ich will Ihnen daraus einen Passus vorlesen, welcher nach meiner Ansicht fundamentaler Natur ist.

« Die Artikel 5—11 behandeln einige Verhältnisse allgemeiner Natur. Artikel 5 beginnt mit Bezeichnung der *Zeitdauer*, für welche Konzessionen ertheilt werden. Er stellt drei Sätze auf: Erstens die Konzessionen werden auf *bestimmte* Dauer ertheilt, zweitens es wird *Wiedererneuerung* nach Ablauf derselben zugesagt, und drittens es findet die Normirung der Zeitdauer in den *Konzessionen* selbst statt. Bis jetzt wurden die Konzessionen gewöhnlich für 99 Jahre gegeben; allein es kann wünschbar sein, eine Veränderung dieser Fristen eintreten zu lassen, damit die Rückkaufstermine einzelner zusammengehöriger Bahnen zusammenfallen, wie denn wirklich in einigen Konzessionen aus jüngster Zeit schon Verkürzungen angebracht worden sind. Ueber das zweite Verhältniss enthält bekanntlich die englisch-französische Gesetzgebung abweichende Bestimmungen, indem nach 99 Jahren die Bahnen dem Grundherren, resp. dem Staate anheimfallen; indess entspricht dies den schweizerischen Rechtsanschauungen nicht, wogegen selbstverständlich unsere Nachkommen frei sein werden, die auslaufenden Konzessionen nur

in der ihren dannzumaligen Interessen entsprechenden Weise zu erneuern. » (Bundesblatt 1871, II, p. 664.)

Also werden unsere Nachkommen frei sein.

Es ist dann im betreffenden Gesetzesentwurf vom Bundesrath als Art. 5 vorgeschlagen worden:

« Die Konzessionen werden auf bestimmte Zeitdauer ertheilt, nach deren Ablauf die Wiedererneuerung unter den dannzumal neu festzusetzenden Bedingungen stattfinden kann. Die Normirung dieser Zeitdauer erfolgt in der Konzession selbst. »

So lautete also der Entwurf des Bundesrathes; die Räthe aber haben dann diese Erneuerungsklausel beseitigt. Im gegenwärtigen Eisenbahngesetz steht ganz einfach: « Die Konzessionen werden auf bestimmte Dauer ertheilt ». Punktum. Was nachher kommt, das ist im Eisenbahngesetz nicht geregelt. Die Botschaft zur Normalkonzession sagt nichts über die Rechtsstellung der Eisenbahnen im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzessionen. Dagegen ist in einer Botschaft vom Jahre 1873 betreffend die Eisenbahn Freiburg-Yverdon, nachdem die Frage aufgeworfen worden war, ob nicht die Bahn an den Bund zurückfalle, gesagt, man könne nicht so weit gehen. Aber das Recht des Gesetzes, es zu sagen, ist in dieser Botschaft doch als möglich erkannt. Dann habe ich die Botschaft des Bundesrathes vom Jahre 1873 über die Eisenbahnlinie Bulle-Thun vor mir. Die Kantone Freiburg, Waadt und Bern wünschten, dass in der Konzession die Bestimmung aufgestellt werde, dass die Bahn diesen Kantonen anheimfalle. Der Bundesrath sagt darüber Folgendes:

« Für die Interessen neuer Unternehmungen hielten wir die Schaffung eines den bisherigen Grundsätzen entgegenlaufenden Rechtes in dieser Hinsicht für bedenklich, und möchten es jedenfalls nur durch gesetzliche Bestimmung, nicht aber durch einen Paragraphen einer einzelnen Konzession aufgestellt wissen. » Also auch hier hat der Bundesrath den Standpunkt eingenommen, dass das Gesetz in dieser Beziehung Normen schaffen könnte; dass also, wenn auch das Gesetz jetzt schweigt, es nachher unter Umständen sagen könne, wie es gehalten werden soll. Das scheint mir eine ganz bedeutende Seite der Sache zu sein.

Endlich bitte ich Sie, noch nachzulesen, was das Handbuch von Blumer-Morel hierüber sagt. Wenn man sich über diese Sachen orientiren will, so gibt es wohl nichts besseres, als diese Ausführungen zu lesen und damit die Praxis zu vergleichen, wie sie sich in dem trefflichen Eisenbahnhandbuche von Dr. Hürlimann mitgetheilt findet. Blumer-Morel nun sagt (Handbuch II, p. 100): « Findet beim Ablauf der Frist ein Rückkauf nicht statt, so ist klar, dass die Eisenbahngesellschaften Eigenthümer der Bahn und des gesammten Betriebsmaterials bleiben; nur dürfen sie aber ohne neue Konzession die Bahn nicht betreiben. Ein Antrag, der im Ständerath gefallen war, dass nach Ablauf der 80 Jahre die Bahn nach Massgabe der durch das Gesetz aufzustellenden Bedingungen Eigenthum des Staates werde, auf dessen Gebiet sie sich befinde, blieb in verschwindender Minderheit.» Also, der Bund *muss nicht* kaufen und *muss* die Konzession nicht ohne Weiteres erneuern, sondern er kann einstens in dieser Beziehung sagen, was er in Beziehung auf Tarife, was er in Beziehung auf die Züge, auf die Rückkaufsbedingungen u. s. f. anordnen wolle. Er kann dannzumal auch die Steuerfreiheit aufheben — was für die Kantone gar nicht gleich gültig ist. Wenn Sie jetzt die Eisenbahnen verstaatlichen, geht eine Milliarde in Titeln der Besteuerung grösstentheils verloren, indem diese Titel wohl der Hauptzahl nach ins Ausland wandern; wenn aber die Steuerfreiheit einstens aufhören würde, dann hätten die Kantone die Eisenbahnen als grosse und der Steuer zugängliche Objekte, und die Staatskassen der Kantone dürften darüber einst froh sein. Kurzum, in dieser Richtung kann also der Bund Bestimmungen treffen. Nun wird der Bund das natürlich in loyaler Weise thun müssen; aber beim Expropriationsverfahren den Bahnen gegenüber wird der Bund diese Möglichkeit geltend machen und sagen: das sind keine Erwerbsgesellschaften, die ein ewiges Recht haben. Das wird auf den Preis ganz zweifellos einwirken, worüber eben das Bundesgericht zu entscheiden haben wird, wie auch über die Frage, ob ausschliesslich die Rückkaufsbedingungen massgebend sein sollen; überhaupt werden alle diesbezüglichen Differenzen vor dem Richter auszutragen sein. — Das Bundesgericht ist in dieser Beziehung aber meines Wissens gar nicht so large. In einem kürzlich entschiedenen Prozess gegen Baselstadt ist z. B. für das Tavernenrecht « zu den drei Königen » in Basel vom Bundesgericht nur eine Entschädigung von 5000 Fr. gesprochen worden, obgleich, wenn ich den Fall richtig kenne, das betreffende Recht ein ewiges, nicht, wie das der Bahnen, ein terminirtes war.

Wenn wir also die Bahnen expropriiren, so wird das mit ein Faktor sein, der bei Erwerbung derselben in Betracht fallen wird. Ich möchte diesen « Trumpf » nicht aus der Hand geben; denn wir haben in diesen Dingen schon genug verloren. Ich mache Niemandem einen Vorwurf; es war das die Macht der Verhältnisse. Wir haben die Nationalbahn s. Z. nicht erworben, sondern die Nordostbahn hat sie dann für 4 Mill. Fr. gekauft; wir haben die Centralbahn 1883 nicht erworben, obwohl wir sie damals nach dem einen Faktor für 115, und nach dem andern für 126½ Millionen hätten erwerben können. Jetzt müssten wir sie für 100 Millionen erwerben und dazu erst noch 100 Millionen Passiven übernehmen. Ich gebe zu, dass die Bahn inzwischen auch werthvoller geworden ist. Auch die Nordostbahn — das gebe ich Herrn Welti gerne zu — wollte von ihm zu einem Preise übernommen werden, der viel günstiger gewesen wäre als derjenige, den man jetzt bezahlen müsste. Der Bund hat also hier eingebüsst.

Es wäre also wohl werth zu prüfen, ob man nicht auf dem Wege der Expropriation besser vorgehen würde als auf dem Wege des Aktien- oder Bahnkaufes.

Was eventuell den Ankauf der 50,000 Aktien an und für sich und die Werthung dieser Titel anbelangt, so trete ich auf diesen Gegenstand nicht ein; es ist ja darüber schon viel gesprochen worden. Ich möchte nur Eines betonen. Ein furchtbares Ereigniss, das uns alle mit Schmerz erfüllt, hat uns mit blutiger Schrift bewiesen, wie man bei all' diesen Verhältnissen in Betracht ziehen muss, dass sich eben auch Unvorhergesehenes zutragen kann. Dann hiezu noch Eines. Ich bin überzeugt, der Bundesrath ist entschiedener Gegner des Börsenspiels. Aber wenn Sie diesen Aktienkauf machen, riskiren Sie dann nicht, dass Sie Oel in dieses höl-

lische Feuer des Börsenspiels giessen, sodass die Spekulanten animirt werden, auf diesem Wege weiter zu gehen, die Aktien anderer Bahnen zusammenzukaufen, um damit gelegentlich wieder an den Bundesrath zu treten? Also auch von diesem Standpunkt aus scheint mir, es empfehle sich der Weg der Expropriation. —

Ueber die Frage der Revision des Rechnungsgesetzes der Eisenbahnen wird Ihnen Herr Soldati referiren. Ich mache hierüber keine Bemerkungen, sondern beschränke mich auf eine einzige Ausführung. Man spricht von Anwendung der Staats*hoheit*. Ich kann den Eindruck nicht los werden, dass es sich nicht sowohl um einen Akt der Staats*hoheit* als vielmehr der Staats*roheit* handle, um sich eine Position zu verschaffen, die keine richtige ist, und ich fürchte, dass daraus einmal Früchte erwachsen, die Niemand als gute wird bezeichnen können! —

Im Uebrigen habe ich meinen Standpunkt nun entwickelt. Herr Peterelli als bündnerischer Abgeordneter vertritt einen grossen Kanton, ich als Schaffhauser vertrete einen kleinen. Das Wappenthier des Kantons Graubünden ist der Steinbock, das unsere der Widder. Das sind keine grossartigen Thiere; sie sind nicht Bär und nicht Löwe, aber sie sind freiheitsmuthig und zäh, und ich wünsche, sie mögen niemals lernen, durch einen Reif zu springen, auch wenn derselbe vergoldet ist!

M. Soldati : Je dois vous exposer aussi brièvement que possible les raisons qui m'ont déterminé à me séparer de la majorité et de la minorité de la commission pour vous présenter une proposition personnelle tendant à autoriser le conseil fédéral à acquérir le réseau complet du chemin de fer Central suisse, dans ses biens mobiliers et immobiliers, et à l'inviter à présenter à l'assemblée fédérale un projet de loi réglant le mode de rachat et l'organisation de l'administration des chemins de fer suisses.

Je suis un partisan convaincu de la nationalisation des chemins de fer, non pas que je suive avec beaucoup d'enthousiasme le mouvement qui entraîne l'état à monopoliser chaque jour davantage toutes les sources d'activité nationale, mais parce que je vois dans la nationalisation des chemins de fer le seul moyen de mettre fin à un état de choses anormal, incompatible avec le développement de nos institutions économiques, de notre commerce et de notre industrie.

Si je pouvais trouver un autre moyen de mettre fin au morcellement actuel de notre réseau suisse et de lutter contre les entraves qui résultent des concessions en matière d'horaires et de tarifs, je renoncerais sans aucun regret au principe de la nationalisation des chemins de fer. Mais je ne crois pas qu'il soit possible d'atteindre le but que nous visons d'une autre façon que par la nationalisation; aucun autre moyen ne nous paraît plus satisfaisant.

C'est le motif qui me détermine à me rallier à l'idée de la nationalisation comme à la seule voie qui peut nous conduire à l'unification du réseau suisse.

Toutefois, si je puis sans difficulté adhérer au principe, je crois que les conséquences qui peuvent résulter de son application sont assez graves pour qu'on ne s'engage pas avant d'avoir étudié le problème sous tous ses aspects.

La question de la nationalisation des chemins de fer se rattache par des liens très étroits à la situation financière de la Confédération, aux intérêts économiques de tout le peuple suisse, au développement de son commerce et de son industrie. La nationalisation de nos chemins de fer implique de nouvelles compétences à attribuer au pouvoir central; nous entrons donc dans le domaine des institutions politiques elles-mêmes et nous pouvons penser que la question, envisagée à ce point de vue, peut avoir une influence très grande sur les destinées futures du pays.

Il importe par conséquent que nous soyons bien mis au clair sur les résultats auxquels nous voulons arriver et sur la voie que nous voulons parcourir pour les obtenir.

Je pense que, tout en étant partisan en principe de la nationalisation, il y a lieu de fixer, avant d'entrer dans la pratique, certains points cardinaux qui doivent nous servir de guides et nous empêcher de nous égarer.

Il y a lieu d'abord de nous préoccuper d'établir d'une manière préliminaire quelle est l'extension que nous voulons donner au rachat des chemins de fer par la Confédération, quel est le mode que nous voulons ensuite employer pour atteindre le but, et enfin quelle est l'organisation que nous voulons donner aux chemins de fer de l'état, une fois que les voies actuelles seront sorties du domaine privé pour entrer dans le domaine public ou dans celui de la Confédération.

C'est l'opinion qui a longtemps prédominé dans l'un et l'autre des conseils législatifs de la Confédération, et qui s'est fait jour par un postulat adopté presqu'à l'unanimité par le conseil national, lorsque la question des chemins de fer s'est présentée devant lui, à l'occasion de l'achat des actions du Jura-Simplon. Le conseil national eut soin alors d'adopter en même temps le postulat en question, en vertu duquel le conseil fédéral était invité à présenter un message où la nationalisation des chemins de fer ferait l'objet d'une étude complète. Le conseil national ne se bornait pas seulement à demander cette étude; il demandait en même temps un projet de loi, parce que, dans l'intention des chambres aussi bien que dans celle du peuple, on ne voulait pas, après avoir fait un premier pas, en faire un second avant d'être bien renseigné sur le but que la Confédération voulait poursuivre.

Or, qu'est devenu ce postulat? Il est resté absolument lettre morte. Le conseil fédéral n'a pas présenté le projet de loi que le conseil national réclamait. Il nous a au contraire proposé de ratifier deux contrats en vertu desquels on achète, sous formes différentes, le nombre total des actions qui composent la société du Central suisse.

Je ne peux pas considérer cette manière de procéder comme répondant aux intentions du conseil national; je crois même qu'elle est en contradiction directe, puisque tandis que le conseil national voulait, avant de s'engager dans la voie soit de l'achat d'actions, soit du rachat du chemin de fer, être bien orienté sur les intentions du conseil fédéral, surtout en ce qui concerne sa manière de procéder, celui-ci nous présente un nouveau contrat à ratifier sans presque que nous en sachions davantage qu'en

1890, c'est-à-dire à l'époque où le conseil national invitait le conseil fédéral non seulement à présenter un message, mais à proposer un projet de loi.

Je crois que cet état de choses est déplorable pour l'intérêt du principe du rachat et de la nationalisation des chemins de fer.

En effet, le conseil fédéral, moins que tout autre, ne peut méconnaître qu'il y a dans les rangs des partisans de la nationalisation des chemins de fer, des partisans enthousiastes et d'autres dont l'enthousiasme est plus modéré, parce que, au lieu de voir tout simplement la question économique, ils voient la haute importance du problème politique que fait naître le principe de la nationalisation pour les destinées futures du pays. Le conseil fédéral ne peut pas ignorer qu'à côté de ceux qui la désirent à tout prix, il y en a d'autres qui demandent des garanties pour que la nationalisation des chemins de fer ne devienne pas, entre les mains du conseil fédéral, un instrument fiscal pour enrichir la caisse fédérale au détriment du trafic; d'autres qui disent que cet envahissement du pouvoir central dans un domaine réservé jusqu'ici à la liberté individuelle est de nature à les préoccuper; d'autres enfin qui ne marcheraient pas avec beaucoup d'enthousiasme vers la nationalisation des chemins de fer si elle devait avoir pour conséquence de mettre sous la direction du pouvoir central, je ne dirai pas une légion, mais une armée de fonctionnaires.

Il y a en Suisse un grand parti qui se préoccupe des conséquences de ce développement démesuré de l'autorité du pouvoir central. A quoi, en effet, serait réduit, dans bien des cas, le droit du referendum si le conseil fédéral pouvait tenir sous sa main tout ce contingent de nombreux fonctionnaires qui sont en même temps des électeurs? Si c'était au conseil fédéral tel qu'il est composé maintenant qu'il s'agissait de donner cette preuve de confiance, peut-être pourrions-nous passer sous silence une partie de ces scrupules, mais les conseillers fédéraux sont de simples mortels comme nous, ils passent et lr conseil fédéral reste; nous savons comment il est composé aujourd'hui, mais savons-nous comment il le sera dans dix ou douze années? La vie des conseillers est brève, tandis que celle de l'état est, ou tout au moins doit être éternelle, et lorsqu'il s'agit de changer une institution, de donner, non à des personnes, mais au conseil fédéral un pouvoir aussi étendu, aussi gros de conséquences que de mettre sous son contrôle tous les fonctionnaires de chemins de fer, il y a lieu de se préoccuper et de demander des garanties formelles avant d'entrer dans cette voie.

Je ne dis pas que je partage personnellement toutes ces appréhensions, mais je les signale pour en tirer la conséquence qu'il est déplorable que le conseil fédéral qui veut marcher si rapidement n'ait pas trouvé de son intérêt de leur donner satisfaction afin de grossir l'armée qui marche à ses côtés et le soutient dans ses efforts. Je le trouve d'autant plus déplorable que les raisons qui ont été exposées dans le message et surtout dans le supplément du message du conseil fédéral ne m'ont aucunement convaincu qu'il y ait nécessité à s'obstiner et à ne pas vouloir donner au peuple et aux chambres les garanties qu'ils réclament. Le seul raisonnement que l'on oppose à ces demandes est l'affirmation qu'il n'est pas possible de fixer les principes de législation et d'organisation avant que l'état soit maître des chemins de fer. Vous voulez, nous dit-on, que nous fassions une loi d'organisation avant de rien posséder! Mais elle fonctionnerait à vide et n'aurait aucun résultat. Cet argument est plus spécieux que concluant et dans la pratique on procède toujours, ou presque toujours, comme nous demandons qu'on le fasse.

Lorsque nous sommes arrivés à introduire le monopole de l'alcool, l'avons-nous d'abord introduit, nous réservant de faire plus tard une législation? Non, nous avons d'abord rédigé un article constitutionnel, ensuite une loi, et ainsi armés, nous avons introduit le monopole.

Et maintenant qu'il s'agit de marcher dans la voie de l'unification des billets de banque, quel est le chemin que l'on suit? Institue-t-on d'abord une banque unique pour régler ensuite l'unification? Non. Lorsqu'il s'agit d'unifier la législation des billets de banque, le conseil fédéral procède d'une manière toute contraire à celle qu'il emploie en matière de chemins de fer; il réclame d'abord une modification de la constitution, il nous présentera ensuite une loi organique pour la banque à fonder et une fois ces deux points règlés, la banque unique entrera dans le domaine de la réalité.

Pourquoi ne fait-on pas de même en matière de chemins de fer? Quels empêchements, quels obstacles y a-t-il pour que nous ne puissions pas fixer dores et déjà le mode d'après lequel l'état exploitera ces chemins de fer? Pour mon compte, je n'en vois aucun. Il n'y a qu'un seul point qui ne pourrait pas être réglé actuellement, c'est celui qui concerne la formation des arrondissements de chemins de fer; mais c'est là un point tout à fait secondaire; les arrondissements seront remaniés, sujets à beaucoup de changements, de fluctuations qui se présenteront au fur et à mesure dans la pratique. Mais si nous faisons abstraction de ce point unique, — c'est-à-dire la formation des arrondissements, nul motif sérieux ne s'oppose à ce que dès maintenant, et par voies préliminaires pour l'instruction des chambres et celle du peuple, la Confédération puisse venir nous dire: Lorsque je disposerai du réseau des chemins de fer suisses, je règlerai l'exploitation de telle ou telle manière. On nous dira: Vous trouverez ces déclarations dans les messages. — C'est vrai! Mais un message est une bien faible garantie — et on ne pourrait accuser d'indiscrétion ceux qui réclament non des simples déclarations, mais une loi. On nous dit encore: Après tout, ce seront toujours les chambres qui feront la loi. C'est encore vrai! Mais ceux qui s'inspirent à cette considération, qui ont ces craintes et ne veulent pas faire un pas en avant, avant d'être rassurés, ceux-là disent: Une fois le moment venu de régler la loi concernant la matière, serons-nous les maîtres de la situation? Je crois que ceux qui luttent dans cette enceinte et dans celle du conseil national pour le principe qu'il ne faut pas augmenter outre mesure les attributions du pouvoir central, sont la minorité, et qu'ils seraient mal venus alors, une fois la Confédération devenue propriétaire des chemins de fer, sans les avoir organisés, à venir lutter et demander des garanties qu'on leur refuse maintenant.

C'est pour cela que je trouve qu'il est absolument à désirer que la loi précède l'application du principe et qu'on ne suive pas le chemin inverse.

Mais ce n'est pas là le seul point sur lequel il est désirable d'être fixé d'avance. Nous voulons racheter les chemins de fer! Mais c'est là une phrase très vague et dont personne ne peut déterminer *à priori* la portée. Voulons-nous racheter tous les chemins de fer suisses en commençant par les grands réseaux pour finir par les petits, les chemins de fer funiculaires par exemple? Nous n'en savons rien. Le conseil fédéral ne nous a fait à ce sujet aucune déclaration. Nous entrons dans une voie sans être en état de savoir nous-mêmes jusqu'à quel point cette voie nous conduira. Or, je crois que, tout partisan qu'on puisse être de la nationalisation des chemins de fer, il serait très difficile d'entrer dans cette voie si elle devait nous conduire à tout nationaliser sans nous préoccuper des conséquences qui en résulteraient pour les finances et le crédit de la Confédération. On nous a parlé d'une dette d'un milliard; ce chiffre se rapporte à la nationalisation du grand réseau suisse; mais si l'on devait nationaliser aussi les petits réseaux, acheter les voies étroites, les chemins de fer funiculaires et de montagne, je crois que ce chiffre serait sensiblement augmenté. Or, je me demande quelle est l'intention du conseil fédéral. Où veut-il s'arrêter? Veut-il appliquer aux chemins de fer les mêmes principes qu'il a appliqués aux postes, aux télégraphes et aux téléphones? Alors, nous prenons là une mesure tellement grave qu'elle doit légitimement éveiller dans les chambres et chez le peuple des appréhensions que les arguments développés jusqu'ici ne sont pas de nature à dissiper.

Il y aurait donc lieu de déterminer d'avance l'extension que le principe du rachat doit avoir dans l'intention des chambres et dans celle du conseil fédéral.

Or, ce point n'a pas été réglé ni étudié à ma connaissance; nous travaillons à la nationalisation des chemins de fer et nous assistons à cet étrange spectacle que tandis que tout le monde, le conseil fédéral, le conseil national, le conseil des états, l'opinion publique, s'occupent de cette idée, nous octroyons chaque jour de nouvelles concessions. Mais si l'on veut la nationalisation des chemins de fer, la première conséquence est qu'il faut s'arrêter et ne plus faire de concession; qu'il faut dire que cette branche qui a été jusqu'à présent dans le domaine de l'industrie privée doit passer dans celui de la Confédération, et à tous ceux qui demandent de nouvelles concessions nous devons répondre que la Confédération se chargera elle-même de ce qu'ils veulent faire si cela est dans l'intérêt public. Si la Confédération veut avoir le monopole des chemins de fer, nul autre qu'elle n'a le droit de s'en occuper. Si l'on ne veut pas en arriver à ce point qui entraînerait pour conséquence l'arrêt du développement des chemins de fer en Suisse, il faut modifier les clauses des concessions.

J'ai entendu au sein du conseil national l'honorable président de la Confédération nous entretenir sur les conditions défavorables et fâcheuses qui sont faites à la Confédération par les concessions octroyées à des entreprises privées. Lorsque j'entendais cette voix éloquente développer d'un ton ému ce danger, je me disais: Pourquoi poursuit-on dans la même voie, pourquoi avons-nous dans la liste de nos tractandas, toute une série de concessions calquées sur le même modèle que celles qui ont déjà été accordées.

Cela prouve que la question n'a pas encore été étudiée sous tous les aspects, que l'on s'est trop laissé entraîner par l'examen des détails et que l'on a perdu de vue les principes généraux qui doivent dominer toute cette affaire.

Je crois qu'il y aurait lieu de régler d'avance, non seulement les points dont je vous ai entretenu jusqu'à présent mais un autre non moins important qui est la manière dont le conseil fédéral entend opérer le rachat. C'est encore un point sur lequel nous en sommes à nous demander quelles sont les intentions du conseil fédéral.

Pour le moment, il a choisi le système de l'achat d'actions, c'est le système du rachat par pénétration, mais nous ne savons pas s'il procédera de même à l'avenir et si le système par lequel le conseil fédéral veut s'emparer du Jura-Simplon et du Central sera appliqué aux autres réseaux suisses.

Dans cette incertitude il est très difficile d'y voir clair, seulement pour ce qui concerne mon opinion personnelle je n'hésite pas à déclarer que j'ai la conviction profonde que le système choisi par le conseil fédéral n'est pas le meilleur; non seulement qu'il n'est pas le meilleur, mais qu'en principe il n'est pas bon et que l'on aurait dû l'exclure a priori, parce que je crois que la voie de contrat libre est toujours dangereuse pour l'état. L'opinion publique considère l'état comme un grand seigneur et quand il doit acheter elle se dit que l'argent lui coûte si peu, qu'il peut le dépenser de gaieté de cœur, ensorte que toutes les fois que l'état achète par voie de contrat libre il finit par payer plus cher que ne le ferait une société privée.

Sur ce terrain l'état se trouve sur un autre pied d'infériorité. Pour acheter les chemins de fer par la voie du contrat libre il faut que le conseil fédéral s'adresse à un syndicat, il ne peut acheter lui même à la bourse par l'intermédiaire de courtiers une action après l'autre jusqu'à ce qu'il ait la majorité. Il est évident que dans ce cas le syndicat se trouve dans une situation beaucoup plus forte que celle du conseil fédéral. Le conseil fédéral est un pouvoir public et il ne peut agir en mystère; ses intentions, même lorsqu'elles sont entourées d'un certain mystère finissent toujours par arriver à la connaissance du public. Les syndicats de banque sont bien autrement armés: ils choisissent le moment opportun et achètent des paquets d'actions en profitant des moments de crises et de baisse des titres, puis lorsqu'il sont maîtres de la situation ils viennent non pas demander au conseil fédéral combien il veut payer leur paquet d'actions, mais lui dicter leurs conditions. Je me demande si les résultats que nous avons atteints jusqu'à présent sont de nature à prouver que le principe général que j'énonce ne trouve pas son application dans le cas particulier.

Sans vouloir entrer dans l'examen des détails, sans me préoccuper des éléments dont on peut déduire le prix de l'action du Central, j'ai la conviction, peut-être dois-je dire l'impression, que l'état paye beaucoup plus cher qu'elles ne valent aujourd'hui les actions qu'il achète.

Je ne voudrais pas m'attirer dans le conseil l'éloge ironique que j'ai entendu faire par l'honorable

président de la Confédération au sein du conseil national à ces heureux individus qui peuvent rapidement se former un jugement sur toutes choses. Je crois que la question du prix d'achat des actions est trop grave et trop complexe pour qu'on puisse se former facilement une opinion raisonnée sur ce point et dire d'une manière exacte si le prix demandé est trop haut ou trop bas. Mais je dois ajouter que les circonstances nous portent à croire que d'après les principes généraux du raisonnement ce prix est trop haut. La première de ces circonstances, c'est l'enthousiasme que témoignent les actionnaires du Central d'un côté et les syndicats de l'autre. Or, ni les uns, ni les autres ne sont connus pour pécher par excès de générosité. Si donc le syndicat Goldberger s'est décidé, sans se faire prier à vendre cinquante mille actions du Central à la Confédération, c'est qu'il trouvait apparemment que l'opération tournait à son avantage. Cette conviction a été partagée aussi par le conseil d'administration du Central qui s'y est associé avec le même enthousiasme, à l'unanimité moins une voix dont le refus était inspiré par d'autres considérations que celles du prix. Mais il y a d'autres circonstances: le prix auquel les actions du Central sont aujourd'hui cotées par exemple. Je suis parfaitement d'accord avec ceux des membres du conseil fédéral et du conseil national qui ont déclaré à plusieurs reprises que le prix de la bourse n'est pas toujours le miroir fidèle de la valeur intrinsèque d'une action; mais je ne puis pas admettre que la valeur de la bourse ne sert d'aucune manière à en apprécier la valeur. Dans certaines circonstances, la cote de la bourse peut avoir une très grande signification pour la détermination du prix et doit nous persuader d'une manière sûre et certaine que le prix stipulé est certainement plus haut que la valeur intrinsèque.

Nous payons nos actions frs. 1000 de rente, savoir à peu près frs. 900 de capital, puisque la rente fédérale est cotée à 90 et que nous pourrions nous-mêmes en tirer ce prix.

Je veux bien admettre que si l'état voulait se charger lui-même de l'émission, peut-être le prix baisserait-il; peut-être devrait-on descendre à un niveau en-dessous de 88, soit 87 où 86; mais en tous cas, il en résulte que nous payons aujourd'hui les actions du Central suisse à un prix non inférieur à 870 argent comptant. Quel est le prix de bourse? Il est aujourd'hui entre 800 et 830; mais encore faut-il noter que nous sommes à la veille du détachement d'un coupon; une fois que ce coupon sera détaché, les actions du Central ne seront plus que de 800 et peut-être moins encore. Or, comment expliquer ce phénomène? Je crois que nous sommes maintenant dans des circonstances telles que le prix de bourse des actions du Central doit par la nature des choses avoir atteint son maximum d'élévation. Personne ne peut contester que le mouvement de hausse des actions du Central a commencé à se dessiner lorsque, dans le public, s'est répandue la nouvelle que la Confédération allait acheter ces actions. Personne n'ignore qu'il n'y a pas longtemps, elles étaient cotées à moins de 700. Si elles sont montées à des prix hyperboliques, c'est grâce à l'œuvre d'une banque qui s'est spécialement constitutée dans le but de tirer profit de la nationalisation des chemins de fer que le conseil fédéral voulait entreprendre; ce n'est un mystère pour personne qu'elle s'est constituée à Lucerne sans autre but que de gagner la plus-value sur les actions du Central par le fait que le conseil fédéral allait les racheter. Cette banque s'est contentée d'une affaire unique. Cette seule opération lui permet de faire sa liquidation en distribuant aux actionnaires un bénéfice, sinon colossal, du moins très rémunérateur. Comment se fait-il que maintenant que nous sommes en pleine campagne de nationalisation, que nos hautes finances sont intéressées à soutenir les cours du Central, maintenant que le syndicat Goldberger et toutes les banques qui se cachent derrière lui, sont intéressées à soutenir les cotes de la bourse pour faire croire que la Confédération ne paie pas trop cher; comment se fait-il, disons-nous, que la cote de la bourse soit encore sensiblement inférieure au prix que nous payons aujourd'hui. C'est là un phénomène dont je voudrais l'explication l'orsque tout le monde est convaincu que le prix de 900 fr., voire même 870 est absolument exagéré, et que la spéculation ne veut pas le suivre et en courir les risques. Elle est pourtant très clairvoyante; lorsqu'il y a un profit à recueillir.

Je crois que la conviction générale est, que si par hasard, le conseil des états devait rejeter le projet, les actions du Central qui sont maintenant à environ 830 avec le dividende de l'année, descendraient en une semaine et peut-être même en un jour à fr. 700. Tout le monde est persuadé de cela. Si les cours ne peuvent se soutenir que sur les échasses de la nationalisation, s'ils ne peuvent monter que par ce que l'état, ce grand seigneur, a dit: «Messieurs, je suis là, j'achèterai à tout prix, je vous donnerai de la rente, mais pas d'argent» si tout le monde est persuadé que le rejet du projet ferait précipiter les cours, quelle est la conséquence! C'est que vous payez trop cher, que vous payez un prix au-dessus de la valeur du titre que vous achetez, un prix absolument au-dessus de la valeur intrinsèque. Mais même si le raisonnement n'était pas juste, pourquoi voulons-nous payer un prix plus elevé que le prix courant?

Comment pourrez-vous persuader au peuple suisse qu'il n'y a pas là un phénomène étrange? Chacun de nous peut acheter du Central à 800 et la Confédération l'achète à fr. 900 le même jour et dans les mêmes conditions! C'est là un phénomène mystérieux que le peuple suisse, dans sa grande majorité, n'arrivera pas facilement à s'expliquer. On dit: Nous payons en rente et non pas en argent! Cet argument n'aurait de portée que si la rente suisse était comme la rente portugaise actuelle, c'est à dire tout à fait dépréciée; mais nous sommes au contraire persuadés que la rente suisse a une valeur tellement solide qu'elle représente de l'argent, en sorte que si le prix est cher, l'affaire ne devient pas meilleure parce que nous payons en rente au lieu de payer en espèces. Au lieu de voir dans ce mode de paiement un avantage j'y vois un désavantage, c'est que nous payons en rente perpétuelle et que nous achetons, d'après mon avis, une rente qui n'est pas telle; nous échangeons le 3 % perpétuel fédéral contre le 3 % de chemins de fer, qui un jour cessera peut-être de rapporter ou dont le revenu descendra peut-être à $1^1/_2$, 1 et même plus bas. En me plaçant sur ce terrain, je ne prévois pas un phénomène que je considère comme impossible; je

ne prévois pas que le monde ira à rebours, que le mouvement du trafic diminuera; non, je veux admettre au contraire l'hypothèse la plus favorable, c'est-à-dire que le commerce et l'industrie et le trafic seront en progression continuelle. Mais je me préoccupe de la situation qui sera faite aux compagnies actuelles de chemins de fer à l'époque de l'échéance de leurs concessions. A ce point de vue, non seulement je ne peux pas partager l'opinion émise dans l'autre conseil par M. Welti, l'honorable président de la Confédération, mais je considère qu'au lieu d'envisager avec frayeur le moment auquel ces concessions actuellement en vigueur arriveront à leur terme, nous devons au contraire le hâter, désirer qu'il approche de plus en plus. M. le président de la Confédération nous dit: «Lorsque les concessions seront arrivées à leur terme, il ne faudra plus discuter si nous voulons acheter oui ou non; il faudra acheter et payer au moins le montant des frais d'établissement des constructions existant à cette époque; nous devrons payer les chemins de fer tout comme s'ils avaient été construits la veille et jamais exploités.» Or, ce raisonnement repose uniquement sur une erreur. Je ne crois pas du tout que l'état doive racheter à l'échéance des concessions. Il peut le faire, mais il ferait alors une mauvaise affaire.

Quelle sera la condition des compagnies vis-à-vis de la Confédération lorsque les concessions dont elles jouissent seront arrivées à leurs échéances? De deux choses l'une: ou les compagnies demanderont la prolongation de leurs concessions ou elles ne la demanderont pas.

Envisageons la première hypothèse. N'est-il pas évident que la Confédération pourra alors dicter ses conditions et obtenir des compagnies sans bourse délier tous les avantages et toutes les facilités que le développement du trafic exige. Sur ce point il n'y a pas de doute à mon avis.

On a remarqué avec raison que les compagnies ne demanderont pas la prolongation de leurs concessions. Qu'est-ce alors qui arrivera? L'hypothèse est encore plus favorable que la première, parce que si les compagnies ne demandent pas de prolongation, elles tomberont pieds et poings liés entre les mains de la Confédération. Les compagnies n'ont le droit d'exploiter les chemins de fer que tant que le Bund le permet: la constitution fédérale dit que la construction et l'exploitation des chemins de fer rentrent dans la compétence de la Confédération. Le Bund peut interdire aux compagnies la continuation de l'exploitation de leurs lignes, agissant comme souverain, il peut imposer telles et telles conditions de tarif, d'horaire, etc., en dehors desquelles il ne permet pas l'exploitation. L'état se trouverait ainsi armé contre les compagnies d'un glaive tout puissant qui lui permettrait de trancher indépendamment de leur volonté toutes les difficultés, tous les obstacles qui pourraient se produire.

Voilà d'après moi quelle serait la situation des compagnies à l'échéance de leurs concessions. Quelle sera à ce moment la valeur de l'action. Croyez-vous que si la concession du Central arrivait demain à son échéance, l'action serait cotée à 800 francs. Croyez-vous que si les actionnaires pensaient que demain, dans une année ou deux, l'état peut unilatéralement, à lui seul, imposer par voie législative aux compagnies de nouveaux tarifs, de nouveaux horaires, croyez-vous que les actions des chemins de fer suisses se maintiendraient aux cours actuels? Non, parce que l'état serait là pour empêcher les actionnaires de s'engraisser aux frais du commerce. Et lorsque je fais cette supposition, je ne me place pas sur un terrain défavorable à la Confédération, je n'entends pas qu'elle abuse de son pouvoir et s'en serve d'une manière immorale pour léser les actionnaires; je trouve que la Confédération en adoptant de telles mesures ne ferait qu'agir suivant son droit sans léser d'aucune manière les intérêts des actionnaires. Lorsque l'état accorde une concession à une compagnie de chemin de fer, il conclut une opération aléatoire aussi bien que la compagnie qui sait qu'elle devra réaliser le bénéfice auquel elle vise dans le délai de sa concession. Dans ce délai, elle a la main libre et l'état n'a pas à se préoccuper de ce qu'elle gagne, mais lorsque la concession arrive à son terme, l'état intervient et dit à la compagnie: Vous avez assez gagné pendant les années de votre concession, maintenant je vais intervenir; au dessus des intérêts particuliers je vais soigner les intérêts du public. L'état pourrait non seulement légalement, mais moralement adopter des mesures qui réduisent le prix de l'action à son prix nominal.

Lorsqu'elles arriveront au terme des concessions, les actions de chemin de fer auront donc tout au plus leur valeur nominale. Nous aurons donné un titre de rente de 1000 francs et nous en aurons un qui vaudra tout au plus 500 francs. Si l'on veut entrer dans cette voie il faut s'occuper de l'amoindrissement de la valeur des actions de chemins de fer que ces actions auront à subir plus tard. Si je tiens compte de ces éléments j'y puise la conviction la plus profonde que le prix que doit payer la Confédération est trop élevé et que nous ne pouvons pas nous flatter, en ratifiant le contrat, de faire une brillante affaire.

Je veux bien m'être trompé et supposer que tout ce que j'ai dit soit des vaines chimères; je crois que ces vaines chimères sont dans l'esprit de tout le monde et qu'il n'y a pas dans ce conseil une seule personne qui puisse dire d'une manière absolue que le prix que nous payons est juste.

Quelle est alors la conséquence? C'est que le conseil fédéral a choisi pour racheter le chemin de fer du Central un système qui met le peuple et les chambres dans l'impossibilité de savoir si le prix est juste ou non. C'est un défaut organique du système! Nous devons nous borner à recevoir des impressions; quelques-uns ont l'impression que nous payons trop cher, d'autres que nous payons bon marché et d'autres que nous payons le juste prix; mais tout le monde a des impressions et personne n'a et ne peut avoir une conviction raisonnée, puisée dans les éléments du débat.

Ce système est fâcheux lorsqu'il s'agit de dépenser 1 milliard peut-être. Le peuple et les autorités ont le droit et jusqu'à un certain point le devoir de savoir s'ils ne paient pas trop cher.

Voilà pourquoi je considère que le rachat des actions par voie de contrat libre est extrêmement dangereux. J'ajoute que ce n'est pas là le seul grief que j'aie à articuler contre cette manière de procéder; un reproche beaucoup plus grave, c'est que le mode choisi par le conseil fédéral pour effectuer

la nationalisation de nos chemins de fer est plutôt de nature à retarder qu'à hâter la réalisation de ce but. Si l'on procédait d'une manière différente ; si l'on fixait les principes par voie constitutionnelle ou législative, nous aurions alors une décision de principe qui armerait le conseil fédéral et qui serait dans ses mains un plein pouvoir, en sorte que les opérations particulières du rachat ne devraient plus être soumises au referendum. Une fois que le peuple se serait prononcé en faveur du rachat, le conseil fédéral pourrait se prévaloir de cette décision, et nous marcherions dans un délai très rapproché à la nationalisation. Il n'en est pas de même si nous suivons la voie d'achats successifs. Il est évident que les éléments qui peuvent déterminer le refus ou l'acceptation d'un contrat ne sont pas d'ordre général ; ils sont puisés dans la situation particulière de chaque cas ; on pourra donc ratifier un contrat et en rejeter un autre ; chaque fois que nous aurons un contrat à ratifier, le referendum se mettra en mouvement et la question de la naturalisation surgira de nouveau.

J'entends dire ou plutôt répéter :

« La critique est facile et l'art est difficile. Vous nous dites toujours : Vous n'avez pas choisi le bon chemin, mais vous seriez très embarrassés de nous en indiquer un autre. » Je ne crois pas que ce reproche puisse être adressé aux chambres ; je crois que le conseil fédéral est seul compétent pour faire les études nécessaires, d'autant plus que le conseil national l'a invité à lui présenter un projet de loi.

Quant à moi, je n'ai aucune difficulté à déclarer que la voie par expropriation me paraît beaucoup préférable à celle du contrat libre.

L'honorable président de la Confédération a manifesté quelques doutes sur l'applicabilité de la loi d'expropriation en ce qui concerne les chemins de fer. Il a dit : Les chemins de fer sont des entreprises d'intérêt public ; ce n'est pas à l'état de se servir contre ces travaux du droit exceptionnel qui dérive de la constitution. Je ne puis pas partager cette opinion. Je crois que le droit d'expropriation qui a sa raison d'être dans la sauvegarde de l'intérêt public prime tous les autres droits ; son application est générale. J'ajouterai encore qu'il ne s'agit pas d'exproprier une œuvre d'intérêt public, mais seulement d'exproprier le droit privé et civil des actionnaires.

On a parlé des dangers que présente la procédure d'expropriation, qui peut faire dépendre de la voix d'un seul expert la déterminiation de l'indemnité. Je réponds que tel est le sort de presque toutes les institutions humaines. L'issue des procès les plus importants dépend parfois d'un moment de distraction d'un juge ! Le nombre m'a toujours semblé une bien faible garantie ! Il y en a d'autres d'un ordre supérieur !

Lorsque la Confédération aura fait nommer des experts dont l'honnêteté et la compétence sont au-dessus de tout soupçon, j'affronterai sans appréhension le danger dont le président de la Confédération a parlé. Ce danger du reste n'en est pas un, puisque l'état n'est pas obligé d'accepter l'expertise. Lorsqu'elle lui est communiquée, il reste libre de renoncer à l'expropriation si elle lui parait trop onéreuse. La procédure de l'expropriation nous présente suffisamment de garanties pour que nous puissions nous en contenter. L'expropriation nous donne d'une manière absolue et inconditionnelle le choix du moment ; nous pouvons exproprier quand nous voulons, tandis que l'époque du rachat est fixée par des conditions qui s'imposent à notre volonté et nous forcent quelquefois à l'opérer dans le moment le moins favorable aux intérêts publics. L'expropriation au contraire intervient au moment opportun, quand l'intérêt de l'état le conseille, lorsqu'on croit que le prix n'est pas excessif en présence des avantages que procurera la possession des chemins de fer.

Toutes ces considérations devraient m'amener à voter contre l'entrée en matière sur l'arrêté tel qu'il a été proposé ; toutefois je suis tellement convaincu que la nationalisation des chemins de fer est dans l'intérêt public, que c'est une mesure qui s'impose, que toutes ces considérations et toutes ces réserves ne peuvent pas me déterminer à donner un vote négatif ; je préfère que d'une manière ou d'une autre la question soit résolue. Néanmoins je ne voterais pas dans ce sens, si j'avais la conviction que le conseil fédéral a l'intention de persister dans la voie qu'il a choisie, je ne voterais pas si je pouvais croire qu'après avoir acheté par libre contrat le chemin de fer du Central, on rachètera de la même manière le Nord-Est, l'Union et le Gothard. Je crois que l'expérience démontrera au conseil fédéral qu'il fait fausse route et qu'il sera amené par la force des choses à se rallier à une autre opinion. C'est parce que je suis animé de cette conviction et que je crois que bien que nous payions trop chez les actions du Central aujourd'hui, le prix ne joue pas dans cette matière un rôle prépondérant, mais qu'il faut se laisser déterminer par des considérations d'autre nature, que je me suis rallié à l'entrée en matière.

Nous sommes en présence de deux contrats : le conseil fédéral en a stipulé un avec le syndicat Goldberger, par lequel il achète 50 mille actions et il en a stipulé un autre avec la direction du Central, par lequel il achète la totalité de la fortune de l'entreprise. La majorité de la commission vous propose de ratifier le contrat partiel et de ne pas vous occuper de l'achat intégral. Quant à moi, je n'arrive pas à comprendre quels sont les arguments qui pourraient vous déterminer à donner la préférence à la majorité de la commission.

Le raisonnement est simple. Si le contrat est bon, pourquoi ne pas aller jusqu'au bout, et s'il est mauvais, pourquoi en accepter une partie ? Ce raisonnement que nous faisons, le peuple le fera aussi ; il n'arrivera pas à comprendre pour quelles considérations abstraites, ténébreuses, les conseils législatifs de la Confédération, s'ils trouvaient que l'on faisait une bonne affaire, n'ont pas voulu pousser la logique de leur système jusqu'au bout en achetant tout. Je crois que l'on serait embarrassé de dire quelles sont les raisons et les arguments qui militent en faveur de cette manière de voir. Pourquoi donc ce courant ? Il faut en chercher la raison dans les intérêts particuliers et régionaux, mais je pense que dans une question entièrement d'intérêt public, les intérêts régionaux doivent se taire ; je pense que dès l'instant où il n'y a pas d'autre argument à faire valoir, la question est tranchée et que nous nous devons à nous-mêmes et au peuple suisse de la trancher non pas dans le sens des intérêts régionaux, mais dans celui des intérêts généraux. Nous donnerions un mauvais exemple au peuple si dans le

moment où nous parlons des intérêts généraux nous nous laissions entraîner par les intérêts régionaux à suivre un sentier tortueux au lieu d'aller par le grand chemin.

Je crois qu'en dehors de ces considérations il y en a d'autres puisées dans la nature même de l'état qui doivent nous déconseiller toute idée de rachat partiel. Si la Confédération veut entrer dans les compagnies de chemins de fer, elle doit y entrer par la porte cochère et non par la petite porte de service. Si elle veut acheter, elle doit acheter le tout. Il ne faut pas se dissimuler que les puissants sont des voisins encombrants et dangereux, avec lesquels on ne fait pas toujours bon ménage. A ce point de vue je trouve que le voisinage de la Confédération serait très encombrant et dangereux pour les autres actionnaires au sein d'une compagnie de chemins de fer.

Je pense d'autant moins à me rallier à ce système de pénétration, que pour atteindre le but auquel on vise, pour donner à la Confédération la toute-puissance à laquelle elle aspire, il faut fouler aux pieds des droits acquis, déchirer le contrat social, accepter en un mot la révision de l'article 6 de la loi sur la comptabilité des chemins de fer, telle que le propose la majorité de la commission.

L'honorable rapporteur dans son très intéressant discours vous a exposé d'une manière étendue et détaillée les raisons qui pouvaient tranquilliser vos scrupules. Je dois avouer que ces raisons ne m'ont pas persuadé.

Il faut se rendre bien compte de la portée de la disposition que l'on propose. A un point de vue général, nul empêchement ne pourrait s'opposer à ce que la Confédération règle législativement le droit de vote des actionnaires, — mais elle ne peut le faire qu'en respectant les droits acquis, c'est à dire en laissant subsister les contrats précédemment stipulés sous l'empire d'une autre loi. C'est le contraire qu'on nous propose de faire avec l'adoption de l'art. 2 du projet d'arrêté. C'est donc sur le côté rétroactif de la loi que notre attention doit se porter.

On nous propose de consacrer un principe d'après lequel l'état pourra toujours, quand bon lui semblera et quand son intérêt le lui conseillera, déchirer un contrat. Car c'est bien uniquement dans l'intérêt de la Confédération comme fisc qu'on veut la révision de la loi. Croyez-vous qu'on aurait songé à réviser l'art. 6 et à déclarer la rétroactivité des effets de la révision, si la Confédération n'avait pas acheté les 50,000 actions du Central? Evidemment non!

C'est donc uniquement pour protéger son intérêt, pour se créer une situation privilégiée que la Confédération intervient et déchire le contrat, et de la même manière qu'elle l'a fait aujourd'hui en ce qui concerne le droit de vote, elle le fera demain en ce qui concerne le tarif et les horaires, et alors rien ne pourra protéger les sociétés contre le glaive tout-puisssant de la législation fédérale.

Mais en dehors de ces considérations il faut examiner la question en elle-même. On prétend que ce que nous faisons aujourd'hui nous l'avons déjà fait dans d'autres circonstances: lors de l'établissement de la loi sur la comptabilité des chemins de fer.

L'argument n'est pas exact. Lorsqu'on s'est occupé de l'élaboration de cette loi, on s'est surtout préoccupé d'accorder aux cantons le droit d'être représentés dans l'administration, et l'article 6 de la dite loi visait surtout à réserver aux cantons les droits qui en cette matière leur étaient accordés par les statuts. C'est tellement vrai que dans le rapport de gestion de l'année suivante vous trouvez l'article 6 clairement commenté dans ce sens. De la modification du droit de vote pas un mot.

Encore faut-il remarquer que l'article 6 ne faisait que réserver les droits acquis et ne disait d'aucune manière avoir un effet rétroactif.

Il existe un précédent de cette nature: c'est le code fédéral des obligations, mais cet argument me raffermit dans ma conviction, parce que je vois que lorsqu'on trouve dans le passé un fâcheux précédent, on s'en sert comme d'une autorité. Je crois que l'article 898 appartient à cette catégorie, c'est un fâcheux précédent, un premier accroc, un premier pas dans le système d'après lequel les contrats peuvent être déchirés au gré du législateur. Il est vrai que les circonstances dans lesquelles l'article 898 a été adopté, étaient de nature à justifier jusqu'à un certain point ce qui a été fait. Avant 1883, bien des cantons en Suisse n'avaient pas de législation en matière de sociétés anonymes, d'autres en avaient une imparfaite. Dans ces conditions on a estimé qu'il valait mieux déroger une fois aux principes, pour créer un ordre dont tout le monde profiterait. Mais on ne l'a fait qu'avec une extrême prudence, en donnant aux sociétés un délai de 5 ans pour mettre leurs statuts en harmonie avec les dispositions du nouveau code. Aujourd'hui on veut le faire d'un jour à l'autre, sans même laisser aux actionnaires le temps de se défaire de leurs actions.

Examinons maintenant la question du droit de vote en elle-même.

En principe je suis d'accord avec le rapporteur de la commission que, d'après le droit commun, chaque action devrait avoir droit à une voix, et que toute limitation doit être considérée comme une disposition juris singularis. — Mais l'application stricte et rigoureuse du principe suppose aussi que chaque actionnaire ne possède qu'une seule action. C'est la conception pure de la société anonyme. Chaque action a droit à une voix et chaque actionnaire n'a qu'une action. C'est le suffrage universel appliqué à la société anonyme. Mais cette conception pure de la société anonyme, n'existe pas en réalité. En fait, on a trouvé que les actions tendent à s'agglomérer en peu de mains. Le législateur qui ne peut pas ignorer cette situation intervient alors et il introduit, à côté du droit commun, le droit singulier de la limitation du droit de vote pour les actions qui se trouvent dans les mains de la même personne.

Les voies que les législations ont suivi pour arriver à ce résultat sont différentes; j'ajouterai que celle que notre législation a choisie n'est pas la meilleure!

Les législations italienne et allemande sont plus prudentes et mieux inspirées sur ce point, elles n'ont pas introduit la limitation dans la législation elle-même, mais ont laissé aux actionnaires le droit de le faire dans les statuts. Cela vaut beaucoup mieux, parce que l'extension qu'il convient de donner au principe de la limitation peut dépendre de beaucoup de circonstances; par exemple dans les sociétés où les actions sont nominatives, le besoin s'en fait moins sentir que dans celles où les

actions sont au porteur; c'est pourquoi je considère le système de laisser les actionnaires régler eux-mêmes ce point comme de beaucoup préférable. J'ajoute que l'autre système qui a été suivi par notre législateur peut conduire dans la pratique à l'impossibilité de son application. L'art. 640 dit qu'un actionnaire ne peut réunir entre ses mains plus du cinquième des voix; mais, supposons que dans une société où il y a 500 actions, un individu en ait acheté 400 et un autre 100; comment pourra-t-on procéder dans ce cas? Il est évident que la solution du législateur a dépassé son but; il est impossible de dire d'une manière générale quelle est la quotité de voix dont peut disposer un actionnaire. Je ne suis donc pas enthousiaste de la disposition du dernier alinéa de l'art. 640 du code fédéral, mais je crois qu'il faut la corriger et non l'abolir; qu'il faut laisser à la société elle-même le soin de régler ce point dans les statuts, et non pas proclamer sans réserve le principe que chaque action a droit à une voix; car dès que ce principe sans réserve aura été proclamé, vous aurez condamné la société anonyme elle-même. Il ne faut pas oublier, en effet, que toute société est rendue impossible dès que la volonté d'un seul peut s'imposer à la volonté de tous. Si donc vous admettez qu'un seul actionnaire puisse disposer de la majorité des voix, vous rendez impossible la société elle-même, car qui dit société, dit concours de plusieurs volontés; et ce concours ne peut pas exister, lorsque le volonté d'un seul s'impose à la volonté de tous. Pour ne pas sortir du cas qui nous occupe, admettez que la Confédération, par l'achat de 50,000 actions acquiert la majorité des voix dans l'assemblée. Comment pouvez-vous imaginer que la société puisse continuer à exister dans ces conditions? Vous n'avez qu'à jeter les yeux sur les statuts du Central pour vous persuader que dans une telle hypothèse il lui serait tout à fait impossible de conserver la forme sociale.

On a parlé d'hommes de paille; mais que seront, sinon de simples hommes de paille, tous les autres actionnaires, quand le délégué du conseil fédéral sera seul maître des délibérations de l'assemblée. Comment les actionnaires pourrnt - ils nommer le conseil d'administration, si le vote d'un seul, du délégué du conseil fédéral, est seul influent?

Par la force des choses, toutes les attributions de l'assemblée des actionnaires sauteraient donc dans les mains du conseil fédéral. Et quelle est la conséquence, Messieurs? Entre les attributions de l'assemblée il y a les délibérations sur la vente de la ligne. La Confédération, arbitre des décisions de l'assemblée, forte de ses cinquante mille voix, pourra décider demain de vendre à elle-même la ligne entière, pour un prix de fr. 200 par actions! Que feront les actionnaires? Quel remède, quelle défense leur restera-t-il? Aucune! Pas même le droit de recours au tribunal fédéral, puisque la résolution de vendre aura été prise en conformité des statuts.

Vous m'objectez que de tels abus de pouvoir ne sont pas à prévoir, que nous devons avoir confiance dans le conseil fédéral! Eh bien, Messieurs, c'est un mauvais système. Nous devons chercher les garanties du droit dans les lois, dans les institutions et non dans les hommes! Pour moi, un principe qui ouvre la porte à de telles éventualités est un principe inique et spoliateur. Si les autorités n'en usent pas, je leur en sais gré, et j'en conclus que l'honnêteté des hommes corrige l'iniquité de la loi, mais la loi n'en reste pas moins mauvaise.

J'ai entendu avec une grande surprise au sein du conseil national M. Bezzola nous faire le raisonnement suivant plus spécieux que juste: Quel est, nous a-t-il dit, le but que s'est proposé le législateur en introduisant la limitation du droit de vote? Il a voulu empêcher l'écrasement des petits par les gros, c'est donc une considération d'intérêt public qui lui a dicté cette mesure. Mais cette crainte n'existe pas lorsque c'est le représentant en titre de l'intérêt public qui intervient, c'est-à-dire la Confédération. Voulez-vous donc prendre des mesures dans l'intérêt public contre le gardien même de cet intérêt? Dès lors la raison de la loi de limitation tombe, il n'y a plus de nécessité à protéger les petits actionnaires qui seront plus que protégés par la présence de la Confédération.

C'est précisément le contraire qui est vrai. S'il y a lieu de protéger contre quelqu'un, c'est contre la Confédération, contre ce représentant des intérêts publics, parce que la Confédération et les actionnaires ne poursuivent pas le même but, parce que la Confédération entre dans la société dans un but qui heurte d'une manière directe celui que poursuivent les actionnaires. Quel est le but des actionnaires en effet? Gagner de l'argent, faire de bonnes recettes, augmenter les dividendes. C'est un intérêt pécuniaire, un intérêt particulier qui pousse les actionnaires; l'état vise à un but contraire, l'état ne vise pas à faire des bénéfices, car s'il en était ainsi, nous ne voterions pas la nationalisation des chemins de fer.

Si l'état entre dans la société, c'est pour baisser les tarifs, pour augmenter les facilités du public; en définitive donc il entre pour léser les intérêts des actionnaires, et c'est là le gardien que vous voulez donner aux actionnaires. Autant vaudrait faire du bouc le gardien des brebis.

Il y a une autre anomalie à signaler. J'ignore si votre attention a été éveillée par la singularité de la rédaction telle qu'elle nous est présentée par la majorité de la commission. D'après elle, la limitation du droit de vote établie par l'art. 640 ne serait pas applicable, non pas aux sociétés des chemins de fer dans lesquelles la Confédération ou les cantons sont actionnaires, mais simplement aux assemblées dans lesquelles la Confédération ou les cantons sont représentés. Les statuts deviendraient donc une sorte de balançoire, et l'art. 640 leur serait applicable ou non, selon que la Confédération ou les cantons seront ou ne seront pas représentés. L'art. 640 serait bon si la Confédération reste chez elle, il serait mauvais si elle intervient à l'assemblée, et les actionnaires qui interviennent à l'assemblée ne pourront pas même savoir d'avance quels sont les droits qu'ils pourront y exercer, puisqu'ils seront amoindris ou augmentés selon que la Confédération intervient ou n'intervient pas.

Tout cela est déplorable!

J'ajoute que tout cela est très dangereux!

Aujourd'hui on ne voit que les avantages que la Confédération peut tirer de la situation privilégiée qu'elle s'est créée dans le Central, mais a-t-on pensé aux dangers auxquels elle s'expose dans l'avenir?

A-t-on pensé que cette arme peut se retourner contre elle? A-t-on pensé au profit que les hommes de bourse pourront en tirer? — Vous établissez le principe qu'il suffit qu'un canton achète une action d'une compagnie de chemin de fer et qu'ils se fasse représenter à l'assemblée, pour que toute limitation du droit de vote soit supprimée et vous ne pensez pas, que vous mettez les cantons, d'accord avec quelque syndicat, dans la condition de dicter la loi à la Confédération, pour l'avenir. Il suffira qu'un syndicat d'accord avec un canton achète la moitié des actions d'une compagnie, pour qu'il en devienne maître absolu, comme vous voulez le devenir pour le Central. C'est alors que vous pourrez vous persuader de l'énormité de votre faute.

Lorsqu'en voulant marcher en avant dans la voie de la nationalisation, vous viendrez vous heurter contre des syndicats qui, armés de toute la puissance que vous leur aurez accordée par l'imprudente modification qu'on nous propose, vous obligeront à vous arrêter ou à passer sous les fourches caudines de leurs exigences, vous finirez par vous apercevoir, mais peut-être trop tard, à quel prix vous avez payé le privilège que vous avez voulu vous procurer en foulant aux pieds les droits acquis et les contrats!

Voilà les raisons qui motivent ma manière de voir. Je voterai l'entrée en matière, mais seulement dans le sens que le conseil fédéral soit autorisé à acheter tout le réseau du Central et invité en même temps à présenter un projet de loi réglant le mode de rachat et l'organisation de l'administration des chemins de fer suisses

Für die Redaktion verantwortlich: *Rud. Schwarz.* — Druck und Expedition von *Jent & Reinert* in *Bern.*

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Ankauf von Aktien der Schweizerischen Zentralbahn. BB vom 25. Juni 1891 (verworfen)

Achat d'actions du chemin de fer Central suisse. AF du 25 juin 1891 (rejeté)

In Dans In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr Année Anno	1891
Band Volume Volume	I
Session Session Sessione	Sommersession Session d'été Sessione estiva
Rat Conseil Consiglio	Ständerat Conseil des Etats Consiglio degli Stati
Sitzung Séance Seduta	05
Geschäftsnummer Numéro d'objet Numero dell'oggetto	1891_001
Datum Date Data	16.06.1891 - 08:00
Seite Page Pagina	169-196
Ref. No	20 026 467

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Bern, Mittwoch, 17. Juni I. Jahrgang 1891 Ire année Berne, mercredi, 17 juin

Amtliches stenographisches Bülletin der schweizerischen Bundesversammlung

BULLETIN STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL DE L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

№ 11

Abonnemente: Jährlich Fr. 1. 50 für die Schweiz, Fr. 3. 50 für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonnirt werden.
Abonnements: Un an: Suisse 1 fr. 50, Union postale 3 fr. 50. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Ständerath.

Sitzung vom 17. Juni 1891, Morgens 8 Uhr.

Vorsitzender: Präsident *Göttisheim.*

Tagesordnung:

Ankauf von Aktien der schweizerischen Centralbahn.

Fortsetzung der Diskussion über die Eintretensfrage.

Zweifel, alt Landammann: Gestatten Sie mir als Mitglied der Kommissionsmehrheit, Ihnen meine Stellung in der vorwürfigen, sehr wichtigen Angelegenheit darzulegen und auf einige Anbringen der verehrl. Minderheit zu antworten. Wir stehen mehr oder weniger Alle noch unter dem frischen Eindruck der schrecklichen Eisenbahnkatastrophe vom letzten Sonntag. Dieselbe mahnt uns, die Lehren, welche wir daraus zu ziehen haben, nicht so leicht zu vergessen; aber auch unsern klaren Blick in die Zukunft bei Beurtheilung der vorliegenden Frage durch jenes Unglück nicht trüben zu lassen.

Der Gedanke der Verstaatlichung unserer Eisenbahnen hat seit einigen Jahren in den eidgenössischen Räthen wie in breiten Schichten unseres Volkes immer mehr Anhänger gewonnen. Diese rekrutiren sich nicht nur, wie gestern Herr Schoch ausführte, aus den Reihen der Sozialdemokraten, sondern aus allen Volksklassen, die den Gewinn aus dem Betriebe der Bahnen lieber der Allgemeinheit als den Privatgesellschaften zufliessen lassen wollen. Es greift eben mehr und mehr die Ueberzeugung Platz, dass dieses wichtige Verkehrsmittel erst dann seine eigentlich nutzbringende Entfaltung erreichen könne, wenn seine Funktionen in den Händen des Staates zusammengezogen und von seinen Organen geleitet werden.

Das jüngste Unglück lässt auch mit Bezug auf die Sicherheit des Privatbetriebs schweren Bedenken Raum. Das Volk erwartet instinktiv vom Staatsbetriebe eine grössere Garantie für diese Sicherheit, betrachtet denselben aber gleichzeitig als einen bedeutenden Faktor zur Hebung des Verkehrs, wie zur Förderung seiner materiellen Wohlfahrt.

So grosse Dienste der Privatbetrieb der Bahnen unserem Lande geleistet hat, auf die Dauer scheint er doch nicht mehr haltbar zu sein. Ich verweise diesfalls auf das Gebahren einzelner Grossaktionäre an den Generalversammlungen, auf die Unmöglichkeit, eine Unifikation der Tarife vorzunehmen, auf die fortwährenden Friktionen zwischen der Bundesgewalt als Aufsichtsbehörde und den Organen der Bahngesellschaften. Denn während der Staat, im Dienste der Gesammtheit stehend, deren Interessen zu berücksichtigen hat, nehmen die Organe der Bahngesellschaften die Interessen der Aktionäre wahr und sind bemüht, eine möglichst hohe Dividende herauszuschlagen. Ich verweise endlich auf die ungünstige Perspektive, welche sich uns durch die Fortdauer der Privatwirthschaft bei Ablauf der gegenwärtigen Konzessionen unserer Hauptbahnen eröffnet. Der Bund sieht sich dann vor die Alternative gestellt, entweder die Konzessionen unter gewissen Bedingungen zu erneuern, oder den Betrieb der Bahnen selbst zu übernehmen gegen Ersatz des ungefähren Anlagekapitals. Dadurch müsste er sich im Vergleich zu unsern grossen Nachbarstaaten in eine äusserst ungünstige Stellung versetzen, die einen nachtheiligen Einfluss auf die wirthschaftliche Gestaltung unseres Landes ausüben würde.

Sollen wir, frage ich, dem Bundesrathe nicht unsere Unterstützung angedeihen lassen, wenn er bestrebt ist, uns vor den Gefahren eines solchen Zustandes frühzeitig zu bewahren und einer unhaltbaren Situation ein Ende zu machen? Ich antworte aus Ueberzeugung mit Ja.

Was uns der Bundesrath in seinen beiden Botschaften über Organisation und Zweck unserer künftigen Staatsbahnen darlegt, sollte den Beifall Aller verdienen. Er will die Verwaltung der Bahnen von der übrigen Bundesverwaltung durchaus getrennt und unabhängig halten, die jährlichen Ueberschüsse aus dem Betriebe für Amortisation der Eisenbahnschuld, für Ausbildung des Netzes, für Einführung besserer Verkehrseinrichtungen, für Ermässigung der Personen- und Waarentaxen verwenden. Er verspricht die territoriale Eintheilung der jetzigen Verwaltungen möglichst zu schonen, den Territorialkantonen unserer jetzigen Hauptbahnen eine gewisse Repräsentanz in der Verwaltung zu sichern, und ähnlich dem deutschen Muster den Organen der Staatsbahnen einen Eisenbahnrath aus allen Gegenden des Landes beizugeben, welcher in allen grössern Fragen des Verkehrs mitzurathen und mitzuthaten hätte.

Gegenüber einer so grossen Frage und einer so verlockenden Perspektive dürfen wir über den Weg, der zum Ziele führt, nicht lange mit einander markten. Wer den Zweck will, muss auch die Mittel zur Er-

reichung desselben wollen. Der Bundesrath gab dem Aktienankauf, sowie dem Erwerb durch Vertrag den Vorzug. Er steht damit nicht ohne Präcedens da.

Schon im Jahre 1857 erstattete das damalige schweizerische Post- und Baudepartement dem Bundesrathe über den Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen einen einlässlichen Bericht. Derselbe schloss mit der Erklärung, ein Rückkauf der schweizerischen Bahnen durch den Bund sei grundsätzlich zu wünschen. In der Begründung wies das Departement auf unsere Nachbarländer hin, welche entweder schon Staatsbahnen besitzen oder solche in nicht ferner Zeit besitzen werden. Infolge unentgeltlichen Heimfalls der Bahnen oder der successiven Amortisation des Kapitals aus dem Bahnertrage würden diese Staaten in die Möglichkeit gesetzt, dem Publikum die Benützung der Bahnen viel wohlfeiler zu gestatten, als da, wo eine Amortisation nicht stattfindet. Falls die Schweiz hierin nicht Schritt halte, werde aller Transport bei uns theurer sein als auswärts. Unsere Bahnen würden gleichsam mit einem Weggeld belegt bleiben, während dieselben im Auslande frei seien.

Wie nachtheilig dies auf unsere Industrie, ja auf die ganze wirthschaftliche Produktion unseres Landes einwirken würde, liege klar auf der Hand. In einem Nachtragsbericht machte das Departement den Vorschlag, aus verfügbaren Geldern des Bundes schweizerische Eisenbahnaktien anzukaufen. Allein in den Räthen war damals hierüber keine Einigung zu erzielen. Fünf Jahre später erklärte der damalige Bundespräsident Jakob Stämpfli in einer Broschüre ausdrücklich, « dass mit Rücksicht auf den Wortlaut der vorhandenen Konzessionen ein Rückkauf der Bahnen nur auf dem Wege freiwilliger Verständigung mit den Gesellschaften möglich und an einen andern Weg nicht zu denken sei ». So urtheilte vor circa 30 Jahren das schweizerische Post- und Baudepartement, so plädirte seiner Zeit der überzeugteste Verfechter des Staatsbaues!

Ist nun der heutige Bundesrath etwa zu tadeln, wenn er für Verstaatlichung der schweizerischen Bahnen den gleichen Weg eingeschlagen, den seine Vorgänger lange zuvor als den allein richtigen, um zum Ziele zu gelangen, ebenfalls empfohlen haben? Ich glaube nein, und will auch gerne den Beweis dafür antreten.

Für die Centralbahn sind folgende Konzessionsbestimmungen massgebend:

Im Falle des Rückkaufs in 30, 45 oder 60 Jahren ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, zu bezahlen; immerhin jedoch in der Meinung, dass die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Streitigkeiten über die zu leistende Entschädigung sind von einem Schiedsgerichte von zwei Richtern und einem Obmann zu beurtheilen, deren Entscheid endgültig ist.

Es wird nun viel vom Erlass eines Expropriationsgesetzes gesprochen, das den einfachsten, geradesten und gerechten Weg bilde für Erwerbung der schweizerischen Bahnen und speziell für die Verstaatlichung der Centralbahn. Dieser Weg führt aber nicht so leicht zum Ziele, wie Viele es sich vorstellen. Die Bahngesellschaften haben durch Erhalt der Konzessionen Rechte erworben, die auch in einem Expropriationsgesetz berücksichtigt werden müssten. Dann herrscht zwischen Bundesrath und den Organen der Bahngesellschaften über die Höhe des Reinerträgnisses einer Unternehmung noch vielfach eine Controverse. Und da das Reinerträgniss einer Anzahl Jahre für die Werthung der Bahn massgebend ist, müssten zweifellos eine Reihe von Prozessen über dieses Verhältniss abgewickelt werden, bevor der Staat in den Besitz der Bahnen gelangen könnte. Der Staat gäbe durch ein Expropriationsgesetz seine vitalsten Interessen in die Hände dreier Experten, von denen hinwieder auch in den wichtigsten Fällen nur Einer den Entscheid zu fällen hätte.

Als die Frage des Rückkaufs der Centralbahn im Jahre 1883 in den eidgenössischen Räthen besprochen wurde, erklärte der Bundesrath in einer eingehenden Botschaft, « es möchte vom Rechte des Rückkaufs zur Zeit kein Gebrauch gemacht werden, weil das Anlagekapital sämmtlicher Bahnen zu hoch berechnet und die Dividenden gegenüber dem wirklichen Ertrage zu hoch bemessen seien. Auch mangele dem durch die Konzession vorgeschriebenen Rückkaufsverfahren beim Abgang gesetzlicher Vorschriften über die Bestimmung der Rückkaufsumme jede Gewähr, dass der Kaufpreis dem wirklichen Werthe und Ertrage der Bahn angemessen sein werde ». Dagegen schlug der Bundesrath die Aufstellung und den Erlass des Rechnungsgesetzes betreffend die Eisenbahngesellschaften vor, welches seit jener Zeit nach allgemeinem Urtheil ganz vorzüglich funktionirt hat. Die Räthe pflichteten nach beiden Richtungen mit Mehrheit den Vorschlägen des Bundesrathes bei.

Es kam das Jahr 1886. Dem Bundesrathe wurde damals von einigen Grossaktionären ein beträchtlicher Theil von Aktien der Nordostbahn gegen $3\frac{1}{2}$ %ige eidgenössische Schuldtitel von 500 Fr. per Aktie offerirt, und gleichzeitig in Aussicht gestellt, es werde die Gesellschaft durch Beschluss der Generalversammlung dem Bunde auch den übrigen Theil der Aktien zum gleichen Preise überlassen. Der Bundesrath ging auf das Anerbieten vorläufig ein, die Generalversammlung der Nordostbahn billigte den Preis; sie stellte aber für Genehmigung des Kaufes die Bedingung auf, es müsse die vom Bundesrathe verfügte Dividendensperre vorerst aufgehoben werden.

Nachdem der Bundesrath bei der Grosszahl der Mitglieder der eidgenössischen Räthe für sein Vorgehen nicht die nöthige Unterstützung gefunden, bot ihm jene Bedingung einen willkommenen Anlass, das fragliche Kaufsgeschäft dahin fallen zu lassen. Zur Zeit steht die Nordostbahnaktie auf 735; die Aussicht auf einen so billigen Erwerb der Nordostbahn für den Bund ist wohl für immer dahin. Aber es erfordert die Gerechtigkeit, hier offen anzuerkennen, dass der Bundesrath damals den Zeitpunkt für billigen Erwerb einer schweizerischen Hauptbahn richtig gewählt hatte!

Heute stehen wir vor einer ähnlichen Frage mit Bezug auf den Erwerb einer andern schweizerischen Hauptbahn. Der Bundesrath hat hiefür den gleichen Weg eingeschlagen, den seine Vorgänger und die kompetentesten Männer schon vor dreissig Jahren Angesichts des Wortlauts der Konzessionen als den allein richtigen bezeichnet haben.

Die Gegner der Verstaatlichung machen diesem Geschäft den Vorwurf, der Kauf sei zu theuer; wenn man zuwarte, komme man später billiger dazu. Es liegt mir die Absicht fern, zu behaupten, die Centralbahnaktie sei für 30 Franken Rente so billig als im Jahr 1886 die Nordostbahnaktie zu 17½ Fr. jährlichen Zinses. Und doch hörten Sie damals wie heute in der Presse und im Publikum die Behauptung aufstellen, man jage bei jenem Preise den Grossaktionären, den Banken, den Börsenmännern einen fetten Hasen in die Küche! Nach einer Zusammenstellung des Bundesrathes im Jahre 1883 war die Centralbahn die einzige Bahn, deren fünfundzwanzigjährige Reinerträgnisse die Anlagekosten um gegen 12 Millionen Franken überschritten, obwohl gerade ihre kritischen Jahre mit in jene Berechnung hineingenommen wurden. Die Suisse occidentale stund damals mit ihren fünfundzwanzigjährigen Reinerträgnissen um 68 Millionen, die Nordostbahn um 22 Millionen, die Union Suisse um 33 Millionen Franken hinter dem Anlagekapital zurück. Seitdem hat die Centralbahn nach verschiedenen Richtungen saubern Tisch gemacht, ihr Verkehr hat in beträchtlichem Masse zugenommen, Bahnanlage und Rollmaterial sind in gutem Stande, ihre Lage ist, wie allgemein anerkannt, für die Häufigkeit des Verkehrs eine ganz vorzügliche.

Ich habe nicht bemerkt, dass im Nationalrathe oder bei uns auch nur der Versuch gemacht wurde, den Werth, welchen der Bundesrath in seinen Botschaften für eine Centralbahnaktie aufgestellt, als unrichtig darzustellen. Es wäre dieses auch keine leichte Sache gewesen.

Was dagegen gesagt wurde, waren mehr Folgerungen für die Zukunft: dass der Verkehr eher abnehmen, die Betriebskosten unverhältnissmässig wachsen würden. Mit dem gleichen Rechte könnten die Freunde des Erwerbs concluiren, die Folgen des Gesetzes über die Sonntagsruhe wären zu einem guten Theil schon im Jahre 1890 escomptirt worden; die Kohlenpreise und Materialpreise hätten ihren Höhepunkt erreicht, der Verkehr werde noch stark zunehmen u. s. w. Meine Herren, das sind alles Folgerungen, denen die Wirklichkeit einst Recht oder Unrecht geben kann. Eines ist fast sicher, dass der Verkehr, kleine Unterbrechungen abgerechnet, stetig etwas zunehmen, aber mittelst des Durchstiches des Simplon erst seinen grössten Impuls erhalten wird.

Es darf beim Erwerb der halben oder ganzen Centralbahn nicht übersehen werden, dass die Zahlungsweise eine für den Bund ausserordentlich günstige ist. Sie besteht nicht etwa in der Ausbezahlung eines bestimmten Kapitalbetrages, sei es in Baar oder in einer Obligation mit festem Zinsfuss und bestimmter Verfallzeit, sondern in einem Rententitel, wonach der Bund sich verpflichtet, dem Inhaber auf unabsehbare Zeiten 30 Fr. jährlich zu bezahlen. Der Gläubiger kann vom Schuldner niemals die Tilgung der Schuld auf einen zum Voraus bestimmten Zeitpunkt verlangen. Der Schuldner hat lediglich die 30 Fr. Rente per Aktie jährlich zu bezahlen und dafür werden, ganz ausserordentliche Verhältnisse abgerechnet, die Erträgnisse der Centralbahn ihm jederzeit die Mittel bieten. Will der Bund seiner Zeit die Rententitel wieder erwerben, und so die Eisenbahnschuld allmälig amortisiren, so kann er für solche Operationen ruhig die für ihn günstigen Conjunkturen abwarten. Es kann auch weiterhin dem Bunde vollkommen gleichgültig sein, ob ein grosser Theil der Rententitel ins Ausland geht oder nicht; es ist das eine für ihn günstigere Situation, als wenn ein grosser Theil von Aktien einer Bahngesellschaft in den Händen von Ausländern sich befindet, welche sie dazu benutzen, um in den Generalversammlungen einen Druck auf die Beschlüsse auszuüben. Damit glaube ich, die Gefahr der Zahlungsweise für den Bund, welche Herr Dr. Schoch signalisirt, hinlänglich widerlegt zu haben.

Ab Seite der Minderheit ist in der Kommission die Befürchtung ausgesprochen worden, die Verstaatlichung der Bahnen bedeute eine starke Vermehrung der Bundesbureaukratie. Ich theile, obwohl kein Centralist de pur sang, diese Befürchtung nicht. Nach den Ausführungen des Bundesrathes in seinen beiden Botschaften soll die Organisation der Verwaltung der Bahnen möglichst den bisherigen territorialen Verhältnissen des Landes angepasst werden. Und bezüglich der Ausübung des Stimmrechts der Bahnangestellten zu Gunsten des Bundes bei grossen politischen oder materiellen Fragen, scheint mir der unabhängige Sinn des Schweizers im Allgemeinen der beste Damm zu sein gegen allfällige Beeinflussung von Oben. Ich könnte Ihnen Beispiéle aus der jüngsten Vergangenheit aus meinem Heimatkanton anführen, die laut für das sprechen, was ich soeben angeführt habe.

Ernster ist der ausserhalb dieses Rathes gemachte Einwand zu nehmen, dass der Bund im Kriegsfall als Eigenthümer der Bahnen in gewaltigen Schaden gelangen könnte. Das lässt sich allerdings nicht leugnen. Allein ich frage Sie, wären die Verhältnisse wesentlich andere, wäre der Bund nicht auch beim Privatbetrieb der Bahnen moralisch verpflichtet, grosse durch den Krieg entstandene Schädigungen an den Bahnen zu repariren, zumal ja nicht die Bahngesellschaften Krieg führen, sondern der Bund, und der letztere sich für seine militärischen Operationen der Bahnen bedient, um die Wehrkraft des Landes zu stärken? Ich denke doch ja.

Die Frage, ob nach Antrag der Mehrheit Ihrer Kommission dem Beschlusse des Nationalrathes betreffend Ankauf von Aktien der Centralbahn zuzustimmen, oder nach Antrag Soldati die ganze Bahn zu erwerben sei, wird einlässlich diskutirt werden, wenn Sie beschliessen, auf die Vorlage einzutreten. Einstweilen gehöre ich zu Denen, die auch hier das Mögliche und Erreichbare anzustreben bemüht sind und den Spatz in der Hand der Taube auf dem Dache vorziehen.

Ueber die vorgeschlagene Abänderung in § 6 des Rechnungsgesetzes betreffend die Eisenbahnen will ich, als Laie in der Jurisprudenz, mich nur kurz aussprechen.

Ich hätte es nie und nimmer über mich vermocht, dem bezüglichen ursprünglichen Antrage des Bundesrathes zuzustimmen, weil ich dem Bunde als Käufer der Bahnen kein Instrument in die Hand geben wollte, die andern Aktionäre in den Generalversammlungen an die Wand zu drücken und damit ungleiches Recht zu schaffen. Der Antrag Ador hat dieser Ungleichheit wenigstens in der Theorie und im Gesetz ein Ziel gesetzt, indem nunmehr jede Aktie berechtigt ist, eine Stimme abzugeben. Faktisch wird der Bund mit der Hälfte der Aktien einer Eisenbahngesellschaft auf die Beschlüsse der General-

versammlungen massgebenden Einfluss ausüben, da es absolut unmöglich erscheint, die andere über das Land und im Auslande vertheilte Hälfte der Aktien auf einen Tag zusammenzubringen. Ich will keineswegs behaupten, dass unter der Herrschaft der neuen Fassung in einzelnen Generalversammlungen von Bahngesellschaften nicht auch Unzukömmlichkeiten eintreten könnten. Aber ich denke, die eidgenössischen Räthe wären alsdann nicht verlegen, Mittel und Wege zu finden, um allfälligen Auswüchsen den Riegel zu stossen.

Ich habe noch auf einige Anbringen der Minderheit der Kommission zu antworten. Die Herren Peterelli und Schoch glauben in der Bundesverfassung nicht die nöthige Unterlage zu erblicken, um Eisenbahnen erwerben und betreiben zu können. Sie verlangen vor Eintritt in einen neuen Ankauf von Aktien einen Zusatz zur Bundesverfassung, sowie die Vorlage eines Organisationsgesetzes.

Der Nationalrath hatte am 21. Juni vorigen Jahres folgendes Postulat angenommen: « Der Bundesrath wird eingeladen, über das Ergebniss der Massnahmen, welche er in der Botschaft vom 30. Mai 1890 zum Zwecke der Eisenbahnverstaatlichung in Aussicht nimmt, der Bundesversammlung Bericht zu erstatten und damit diejenigen Anträge zu verbinden, welche er im Interesse der Förderung dieser Angelegenheit als nöthig erachtet ».

Ihre Kommission berichtete darüber dem Rathe am 24. September vergangenen Jahres und Ihre gefasste Schlussnahme lautet gemäss Protokoll wie folgt: Herr Good, Namens der für jenes Geschäft bestellten Spezialkommission (Herren Good, Göttisheim, Robert, Romedi, Reichlin, Schmid-Ronca und Alt-Landammann Zweifel) beantragt, dem Postulat des Nationalrathes betreffend Vorlagen über Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen beizustimmen, wünscht aber wie ebenfalls Herr Reichlin, dass der Bundesrath insbesondere auch die konstitutionelle Seite der Frage prüfe und *eventuell* die entsprechenden Anträge vorlege.

Herr Bundesrath Welti erklärte, dass der Bundesrath bereit sei, den von der Kommission ausgesprochenen Wunsch zu berücksichtigen.

Diesem Beschlusse ist der Bundesrath nach beiden Richtungen nachgekommen, indem er in seiner Nachtragsbotschaft vom 15. Mai abhin einerseits über die konstitutionelle Seite der Frage, anderseits über die Grundzüge der Verwaltung der künftigen Staatsbahnen eingehend berichtet und mit Bezug auf erstere zu dem Schlusse kommt, dass ein Verfassungszusatz nicht erforderlich sei, indem der Bund jenes Recht schon besitze. Betreffend die Organisation der Verwaltung könne der Bundesrath erst die bestimmten Vorlagen machen, wenn der Bund faktisch im Besitz von Bahnen sei.

Es ist nun zweifellos, dass das, was die Herren Peterelli und Schoch wollen, nämlich eine Volksabstimmung, auch beim Aktienankauf vor sich gehen wird. Der Unterschied besteht lediglich darin, dass für Annahme neuer Verfassungsbestimmungen Volk und Stände einverstanden sein müssen, während Bundesbeschlüsse, wie der vorliegende, lediglich der Genehmigung des Volkes zu unterbreiten sind. Die Mehrheit der Kommission hat mit Vergnügen der Referendumsklausel in vorliegendem Bundesbeschlusse zugestimmt.

Wie der Volksentscheid ausfallen wird, kann heute weder von der einen noch von der andern Seite mit Bestimmtheit prognostizirt werden. Das Gute dürfte er im Gefolge haben: er wird uns eine klare Situation schaffen.

Bezüglich des individuellen Antrages des Herrn Schoch halte ich dafür, dass es heute nicht in unserer Aufgabe liegt, tief eingreifende Neuerungen auf dem Aktiengebiete mit der vorliegenden grossen Frage zu verquicken, oder die Kompetenzen des Bundes bezüglich des Betriebes der Eisenbahnen noch weiter auszudehnen.

Wir stehen am Vorabend der Verstaatlichung der Eisenbahnen und es könnten eventuell später die Anträge erneuert werden, wenn ein Volksentscheid der Verstaatlichung nicht beistimmen sollte. So viel kann heute schon gesagt werden, dass die Anträge des Herrn Schoch auf dem Aktiengebiete von verschiedenen Seiten dem stärksten Widerspruche begegnen werden.

Herr Schoch befürchtet ferner, der Staat könnte die Bahnen zu fiscal betreiben und auf die Wünsche des Publikums zu wenig achten. Ich theile diese Befürchtung nicht.

Allerdings wird der Staat wie die Privatgesellschaften unberechtigten und extremen Begehren kein Gehör schenken können; begründete und berechtigte Begehren des Publikums werden durch Vermittlung des projektirten Eisenbahnrathes an massgebender Stelle gerne Berücksichtigung finden. Daneben stehen ja die eidgenössischen Räthe über der Centralbehörde und fehlt es ja durchaus nicht an interpellations- und motionsfreundlichen Mitgliedern, um begründete Klagen zur Sprache zu bringen und Abhülfe zu verlangen.

Schliesslich erlaube ich mir, noch kurz meine Verwunderung darüber auszudrücken, dass nachdem Herr Kollega Soldati den hohen Kaufpreis der Centralbahnaktien in allen Tonarten geschildert, er doch zum Antrage gelangt, sich nicht mit dem Erwerb der Hälfte der seiner Ansicht nach so theuren Centralbahnaktien zu begnügen, sondern die ganze Bahn anzukaufen.

Gestützt auf das Angeführte empfehle ich Ihnen Eintreten auf die Vorlage.

von Arx: Obschon die Diskussion bereits etwas breit geworden ist und obschon wesentliche neue Argumente in dieselbe nicht hineingetragen werden können, erlaube ich mir doch, in die Debatte einzugreifen. Es ist gewiss nur gut, wenn sich auch Vertreter derjenigen Landesgegenden vernehmen lassen, welche ausserhalb der Jura-Simplonbahn-Politik stehen, und welche, weil von der Centralbahn durchzogen, an deren Geschick und an der zukünftigen Gestaltung der Dinge ein hohes Interesse haben. Nun sage ich Ihnen ohne lange Vorrede: Ich bin für Verstaatlichung und zwar bin ich für die Verstaatlichung ohne Künstelei und ohne Hintergedanken. Und weil ich das bin, so stimme ich für den Aktienkauf. Aber ich stimme ebenso sehr und mit ebenso sicherer Ueberzeugung für den Rückkauf der ganzen Centralbahn. Ich stehe auf dem ursprünglichen Boden des Bundesrathes.

Ich will sie nicht mit prinzipiellen Erörterungen über Staatsbetrieb oder Privatbetrieb quälen. Gegen

die Verstaatlichung lassen sich ehrlicherweise einzig politische Erwägungen in's Feld führen. Allein diese müssen verblassen gegenüber den eminenten volkswirthschaftlichen, finanziellen und verkehrspolitischen Vortheilen, wie sie uns aus beufenerem Munde in diesem Saale ja schon oft geschildert worden sind. Es kann den Gegnern der Verstaatlichung heute gelingen, die Verstaalichung zu hintertreiben, allein dieselbe wird dennoch kommen und der Gedanke, dass das wichtigste moderne Verkehrsinstrument der Privatthätigkeit und damit der Spekulation und der Interessenwirthschaft entzogen werden soll, wird trotzdem zum Durchbruch gelangen. Der Idee des Staatsbetriebes der Eisenbahnen gehört unbedingt die Zukunft. Diesen Satz dürfen Sie als überwundenen Standpunkt acceptiren. Und wenn Sie das thun, dann hat die Frage von ihrer scheinbaren Komplizirtheit ungemein viel verloren. Vor allem aus wird es nöthig sein, dass wir einmal davon abgehen, den Eisenbahnrückkauf immer nur im Lichte der gemeinen Politik, der Parteitaktik, im Lichte der Sonderinteressen zu betrachten. Nehmen wir einmal ein Beispiel an den Finanzmännern, über deren Klugheit und Schlauheit wir uns immer ausserordentlich ärgern, und fangen wir einmal zu rechnen an, statt immer nur zu deklamiren und Haare zu spalten, wenn es sich darum handelt, einen Schritt vorwärts zu kommen. Nur müssen wir das Rechnen am richtigen Orte üben. Was nützt es, wenn wir mit Herrn Soldati darüber klagen, dass gegenwärtig der Börsenkurs der Centralbahnaktien um so und so viel unter demjenigen Preis steht, zu welchem uns der Ankauf zugemuthet wird? Was nützt es uns, zu klagen, wenn der Bund um diesen Preis die Aktien doch nicht kaufen kann? Denn sobald der Bund als Käufer auftritt, werden Sie noch ganz andere Kurse sehen, als diejenigen, zu denen gegenwärtig die Aktien an der Börse cotirt sind. Die Börse ist ein unberechenbarer Faktor, der für uns nicht in Betracht kommen kann und soll. In der vorliegenden Frage handelt es sich vielmehr darum, einfach zu untersuchen, ob der Ankauf der 50,000 Aktien, ob der Ankauf des ganzen Netzes der Centralbahn zu den offerirten Bedingungen dem konzessionsgemässen Rückkauf vorzuziehen sei oder nicht. Fallen diese Untersuchungen zu Gunsten des Rückkaufs aus, dann wollen wir zugreifen und zwar mit aller Herzhaftigkeit.

Was nun zunächst den Kaufpreis anbelangt, und zwar denjenigen, dem die Konzession zu Grunde gelegt wird, so schicke ich voraus, dass ich mich nicht bemühen werde, Ihnen vorzutragen, wie sich der Rückkauf nach Ablauf der Konzession gestalten würde. Ich glaube, dass die gegenwärtige Generation und die künftige nicht auf die Verstaatlichung verzichten wird. Ich setze voraus, dass das Schweizervolk nicht 60 Jahre und noch länger warten will, bis es den Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen vornimmt; sondern ich glaube vielmehr, dass die öffentliche Meinung sich so abklären wird, dass wir schon beim nächsten Rückkaufstermin die Eisenbahnen zurückkaufen müssen. Wir werden deshalb gut daran thun, unsere Rechnung auf diesen Zeitpunkt zu basiren. Herr Soldati sagt nun zwar, dass uns hierüber jede Berechnung fehle; der Bundesrath muthe uns zu, einen Sprung in's Ungewisse zu thun. Ich bin nicht der gleichen Meinung, sondern ich glaube, dass an Hand der Zahlen, die in der bundesräthlichen Botschaft enthalten sind, ganz gut eine Wahrscheinlichkeitsberechnung zu machen ist. Natürlich sind die Zahlen auch hier geduldig und es kann eine bezügliche Aufstellung je nach der individuellen Auffassung eines Jeden gemacht werden. Massgebend für diese Berechnung ist der Bundesbechluss betreffend die Konzessionen der Eisenbahnen der Kantone Bern, Luzern u. s. w. vom 28. Januar 1853. Im Falle des Rückkaufs im 30., 45. oder 60. Jahre haben wir den 25fachen Betrag des durchschnittlichen Reinertrags derjenigen zehn Jahre zu bezahlen, welche der Kündigung, die fünf Jahre vor dem Rückkaufstermine stattzufinden hat, vorausgehen. In keinem Fall aber darf der betreffende Betrag weniger betragen als das Anlagekapital. Die kritische Periode für Berechnung des Rückkaufspreises hat also mit 1888 begonnen. Ich frage nun: wie wird sich der Reinertrag der nachfolgenden Jahre 1888 bis 1897 gestalten? Diese Frage ist schon verschieden beantwortet worden. Die Einen legten die durchschnittlichen Erträgnisse der Centralbahn in den letzten 10 Jahren der Berechnung zu Grunde, Andere gingen auf 20 Jahre und wieder Andere sogar bis zur Betriebseröffnung der Centralbahn zurück. Ich finde, es sind das müssige Rechnungen, welche uns zu absolut falschem Schlusse führen. Wir dürfen nicht übersehen, dass die Betriebs- und Ertragsverhältnisse der Centralbahn seit der Eröffnung der Gotthard- und der Arlbergbahn sich vollständig umgestaltet haben, indem die Centratbahn ein Bindeglied zweier grosser internationaler Linien geworden ist, ein Bindeglied im internationalen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Südfrankreich einerseits und zwischen Deutschland und Italien anderseits. Diese Umgestaltung kam in den ersten Jahren der Betriebseröffnung nicht einmal voll und ganz zur Geltung, indem die Handelsbeziehungen zwischen diesen Ländern in den ersten Jahren noch befestigt und erweitert werden mussten. Und anderseits muss zugestanden werden, dass natürlicherweise der Verkehr zwischen diesen Ländern mit der Zeit ein viel grösserer wird, als er es gegenwärtig ist. Unter diesen Umständen werden wir daher der Wahrheit ziemlich nahe kommen, wenn wir der Berechnung des Ertrages der Centralbahn die Jahre 1888, 1889, 1890 und, soweit wir darüber eine Uebersicht besitzen, auch das Jahr 1891 zu Grunde legen. Erstens zählen diese vier Jahre in der in Betracht kommenden zehnjährigen Periode bereits mit; wir haben also fast für die Hälfte dieser Periode ganz bestimmte Anhaltspunkte dafür, was wir für die Centralbahn zu bezahlen haben. Sodann glaube ich, dass der Verkehr auf der Centralbahn in dem zweiten Theile der Periode nicht abnehmen wird. Sie dürfen nicht übersehen, dass Italien schon seit drei oder vier Jahren von einer ganz schweren Krisis heimgesucht ist. Auch diese Krisis wird wieder vorübergehen und es werden sich dann die Ertragsverhältnisse der Gotthardbahn und damit auch der Centralbahn günstiger gestalten, als es gegenwärtig unter dem Druck dieser schlimmen Verhältnisse der Fall ist. Wir erhalten nun von 1888—1891, mit Ausschluss derjenigen Summe, welche für Amortisation von alten Schulden der Centralbahn zur Verwendung kommt, — ca. Fr. 500,000 — eine durchschnittliche Rendite von Fr. 3,450,000, wobei die Einlage in den Reservefonds mitgerechnet ist. Ich zähle diese Einlage in den Reservefonds mit, weil ich glaube, dass beim

Rückkauf entweder diese Summe mitgerechnet werden muss, oder dass dann der Betrag der Reserve den Aktionären extra zur Verfügung gestellt werden muss. Die Konzessionen sind in dieser Hinsicht nicht deutlich, aber ich interpretire sie in diesem Sinne. Wir haben also 25 mal Fr. 3,450,000 zu bezahlen, d. h. eine Summe von Fr. 86,250,000. Dieser Summe ist nun aber noch ein Betrag von ca. 2 Millionen beizuzählen, weil der Bund nach Vertrag die Centralbahn mit Genuss vom 1. Januar 1891 übernehmen würde, während die Rententitel erst vom 1. August dieses Jahres an verzinsbar sind. Sie erhalten also nach dieser Berechnung eine Summe von Fr. 88,250,000. Und was bezahlen wir nun gegen diesen Betrag? 100 Millionen 3 %iger Rente zum Kurs von 86, das macht 86 Millionen Franken. Herr Soldati hat von 90 oder 89 Millionen gesprochen. Wir thun gut, diesen Kurs von 86 als höchsten anzunehmen. Es sind das die Bedingungen des letzten 3 %igen eidgenössischen Anleihens. Das deutsche Reich hat vor kurzer Zeit ein Anleihen zum Kurs von 84½ aufgenommen, und Frankreich sein letztes 600-Millionen-Anleihen um fast 4 % billiger auf dem Markt aufgelegt, als die 3 % Werthe bei der Börse cotirt waren. Es ist das ein wesentlicher Umstand, der bis jetzt zu wenig betont worden ist und den ich darum hervorhebe. Wir bezahlen mit eidgenössischer Rente zum Kurse von 86.

Seitdem die Eidgenossenschaft besteht, hat man nie zu einem solchen Kurse dreiprozentige Rente plaziren können. Seitdem Frankreich dreiprozentige Renten hat, sind sie nie so hoch gestanden, wie dies gegenwärtig der Fall ist. Und wer garantirt Ihnen, dass in zehn Jahren dreiprozentige Renten wieder zum Kurse von 86 anzubringen sind? Wenn politische Ereignisse eintreten — weiss Gott, die Luft ist gewitterschwanger — werden Sie dreiprozentige Renten wieder zu 70 vielleicht zu 65 geben müssen und wir hätten dann 10, 20, vielleicht 30 Millionen mehr zu bezahlen, als es gegenwärtig der Fall ist. Nun kann eingewendet werden: das ist alles recht, allein die Mehrausgaben in Folge der Revision des Art. 9 des Eisenbahngesetzes, die Mehrausgaben in Folge Vertheuerung der Materialpreise, eine Mehrbelastung der Centralbahn in Folge des Baues der verschiedenen nothwendig gewordenen Bahnhöfe — all' das wird auf die künftige Gestaltung der Erträgnisse grossen Einfluss ausüben. Darauf habe ich Folgendes zu erwidern. Der Effekt der Revision des Art. 9 kommt in der Betriebsrechnung der Centralbahn vom Jahre 1890 zum grössten Theil bereits zur Darstellung. Die Centralbahn hat jeweilen nicht gewartet, bis das Eisenbahndepartement gekommen ist, um sie zu veranlassen, den eidgenössischen Vorschriften nachzukommen, sondern die Centralbahn ist dem Eisenbahndepartement jeweilen zuvorgekommen. Sie ersehen aus der Rechnung, dass bereits im letzten Jahre für 800,000 Fr. Mehrausgaben gemacht worden sind. Die Ausgaben in Folge der Revision des Art. 9 werden für das Jahr 1891 und die folgenden Jahre bei der Centralbahn weit geringer sein als bei anderen Bahnen. Die Materialpreise sind bereits wieder im Sinken begriffen. Und was nun die Bahnhofbauten anbetrifft, so ist es ja wahr: in Bern wird gegenwärtig ein neuer Bahnhof gebaut, weiter ist in Luzern ein Bahnhof nöthig geworden und die Bahnhöfe in Olten und Basel verlangen Vergrösserungen und Verbesserungen. Allein es partizipiren bei diesen Bahnhöfen mit Ausnahme von Olten zwei und drei, beim Bahnhof Basel sogar fünf Gesellschaften. Nehmen Sie an, die Centralbahn verbaue bei diesen Verbesserungen zehn Millionen, das macht eine jährliche Verzinsung von 400,000 Fr. und nehmen Sie an, die Centralbahngesellschaft habe an diese Kosten 150,000 Fr. oder selbst die Hälfte beizutragen, so sehen Sie, dass diese Auslagen nicht im Stande sein werden, die Rendite und die Prosperität dieser Bahn wesentlich zu erschüttern.

Aber wenn wir auch gegenwärtig einige Millionen mehr bezahlen müssten, als wir beim konzessionsgemässen Rückkauf zu bezahlen hätten, so sage ich: wir wollen dennoch zurückkaufen, denn wir machen dabei immer noch ein gutes Geschäft. Heute wissen wir, was wir kaufen, später müssen wir die Linie so übernehmen, wie sie uns von der Centralbahn übergeben wird. In den Konzessionen steht allerdings, dass die Bahnen in betriebsfähigem Zustande übergeben werden müssen. Aber der betriebsfähige Zustand ist eben ein sehr dehnbarer Begriff. Untersuchen Sie, wie verschiedenartig die verschiedenen Bahnen unterhalten werden, und Sie werden mir zugeben müssen, dass dieser Begriff sehr verschiedener Auslegung fähig ist. Ich habe für mich die Ueberzeugung, dass wir 1903 zu theurerem Preise ein Objekt übernehmen müssten, das an Werth bedeutend gelitten haben würde. Es ist natürlich: die Eisenbahngesellschaften werden immer nur den Rückkauf im Auge behalten und in allen ihren Beschlüssen immer nur von dem Gedanken geleitet sein, dem Bund die Bahnen möglichst theuer anzuhängen. So würden dann die Bahnen inskünftig in den letzten Jahren vor dem fatalen Termine nur nothdürftig den Bedürfnissen des Verkehrs gerecht werden. Der Bahnkörper kann mehr oder weniger vernachlässigt werden. Auf jeden Fall werden die neuen Bahnhofanlagen verpfuscht. Denn weitsichtige Gesichtspunkte gibt es bei den Bahnen nicht mehr; der Ausblick in die Zukunft ist nicht mehr da; es ist das natürlich, denn die Bahnen werden auf den Aussterbe-Etat gesetzt. Die Werkstätten werden im alten Zustand belassen, statt dass dieselben der modernen Technik gemäss eingerichtet werden — die Bahnen erhalten für die alten Maschinen ja gleichviel wie für die neuen — in Folge dessen werden die Lokomotiven und die Wagen, das Rollmaterial im Ausland bestellt, statt dass man Arbeit und Verdienst im eignen Land behält. Im gegenwärtigen Momente aber ist die Centralbahn in einem so vorzüglichen Zustande, wie kaum eine andere Bahn der Schweiz.

Was nun die Rendite bis zum Jahr 1903 anbelangt, so werden Sie mir wohl dankbar sein, wenn ich Sie mit bezüglichen Ausführungen verschone. Die Rechnung ist schon oft gemacht worden. Im Nationalrath ist von Seite des Herrn Marti sogar eine Rendite von 37 Fr. 50 ausgerechnet worden, ich denke allerdings mit Einschluss der Summe von 500,000 Fr. für Amortisation, von welcher ich Ihnen schon gesprochen habe. Soviel aber ist jedenfalls sicher, dass der Bund ein grösseres Erträgniss der Centralbahn erhalten wird, als nur ein solches von 30 Fr. per Aktie.

Es geht aus meinen Ausführungen hervor, dass wir ein hervorragendes Interesse daran haben, die Centralbahn *vor* dem Rückkaufstermin zu erwerben. Auf welchem Wege nun gelangen wir zuerst zu diesem Ziele? Der Nationalrath und die Mehrheit

unserer Kommission glauben, es sei dies der Weg des Aktienkaufes. Ich und viele meiner Freunde, wir glauben, obschon wir auch für den Aktienkauf stimmen werden, es sei dies nicht richtig, sondern es sei dies ein gekünstelter und unsicherer Weg. Auch ich sage: entweder — oder. Entweder ist es ein gutes Geschäft, das wir machen, oder es ist ein schlechtes. Den Beweis, dass es kein schlechtes Geschäft ist, glaube ich Ihnen erbracht zu haben. Warum nun in diesem Fall nur die eine Hälfte und nicht auch die andere nehmen?

Man hat dafür meines Erachtens keine genügenden Gründe vorgebracht; es sei denn, was man nicht zu sagen wagt, dass man mit dieser einen Hälfte die andere Hälfte zu billigerem Preise erwerben zu können hofft. Allein das wäre ein der Eidgenossenschaft unwürdiger Schachzug! Denn die zweite Hälfte Aktien, das ist gerade diejenige, welche sich nicht in Händen von Spekulanten, sondern im Besitze unserer Bürger sich befindet. Es wäre also nicht recht, wenn wir mit Hülfe dieser Syndikatsaktien die andern Aktien im Preise herunterdrücken würden, um das was wir vielleicht für den ersten Theil der Aktien allfällig zu viel bezahlt haben, hier einzuholen. Oder wenn man dies berücksichtigt, soll man es sagen. Andere sachliche Gründe gegen den Erwerb der ganzen Bahn können nicht vorgebracht werden.

Man hat gesagt, man solle zuerst ein Gesetz über Organisation und Betrieb der Bundesbahnen erlassen.

Was riskiren wir damit, wenn die Centralbahn einfach in ihrem gegenwärtigen Bestande verbleibt; was riskiren wir damit, wenn an Stelle des Verwaltungsrathes und der Generalversammlung ganz einfach vorläufig der Bundesrath und die Bundesversammlung tritt; was riskiren wir damit, wenn wir die bisherige Leitung der Centralbahn auch in Zukunft walten lassen? Die Leitung der Centralbahn ist eine ganz vorzügliche und so gut wie diejenige jeder andern schweizerischen Gesellschaft. Wäre es nicht gut, wenn wir auf dem sichern Boden der Centralbahn uns diejenigen Erfahrungen für den Betrieb der Eisenbahnen sammeln würden, welche nöthig sind, wenn wir ein gutes Organisationsgesetz über den Staatsbetrieb der Bahnen schaffen wollen?

Es ist auch gesagt worden, es dürfe dem Bund nicht die Zumuthung gemacht werden, dass er zuerst den Vertrag betreffend Ankauf der Centralbahn ratifizire. Wenn es auch wahr wäre, dass der Bund zuerst ratifiziren muss, so wäre das doch kein gewichtiger Einwand. Allein die Sache liegt ja nicht so, sondern die letzte Entscheidung liegt beim Schweizervolk und erfolgt nach der Ratifikation durch die Aktionäre.

Das schwerste Bedenken, wurde im Nationalrathe ferner gesagt, sei das, dass der Geldmarkt nicht im Falle sei, so viele Rententitel auf einmal zu absorbiren. Dieser Einwand hat mich am meisten verwundert. Daran waren wir bis jetzt nicht gewohnt, sondern man hat jede Gelegenheit wahrgenommen, um der Haute finance einen Hieb zu versetzen. Hier ist man nun auf einmal um diese Herren sehr besorgt. Wir geben für eine Centralbahnaktie einfach 30 Fr. Rente; wie die Rententitel stehen, darum haben wir uns nicht zu bekümmern. Uebrigens wenn der Geldmarkt nicht im Stande ist, diese 100 Millionen Rente zu absorbiren, wie wird er es dann im Stande sein wenn wir die Jura-Simplonbahn und die Centralbahn miteinander verstaatlichen oder den Rückkauf aller Bahnen vornehmen?

Von allen Einwänden kann einzig der ernst genommen werden, dass die Westschweiz, speziell die Herren aus der Waadt, den Aktienkauf dem Rückkauf vorziehen, und dass es nöthig sei, ihnen entgegenzukommen, wenn man die Referendumsklippe umgehen wolle. Ich habe vorläufig eine andere Ansicht. Ich glaube, der Rückkauf der Centralbahn habe grössere Chancen, vom Volk angenommen zu werden, als der Aktienkauf und der Stimmung im Kanton Waadt kann getrost die Stimmung in der übrigen Schweiz entgegengestellt werden. Die Interessen des Bundes verweisen uns auf den Weg des Rückkaufes und nicht denjenigen der Fusion. Mit der Centralbahn gewinnen wir den Schlüssel zu unsern Eisenbahnen, ein in jeder Beziehung geordnetes lebenskräftiges Unternehmen, dessen Zukunft unter allen Umständen gesichert ist.

Anders sind die Verhältnisse bei der Jura-Simplon-Bahn. Es werden noch Millionen verbaut werden müssen, bevor sich dieselbe mit der Centralbahn messen kann und zwar gilt dies nicht nur von der Suisse occidentale, sondern auch von der Jurabahn und das jüngste Ereigniss ist der beredteste Commentar für das, was ich vorbringe. Es ist nur billig, wenn die nöthigen Verbesserungen auf der Jura-Simplonbahn nicht auf Rechnung des Bundes, sondern des alten Aktienunternehmens gemacht werden, namentlich auf Rechnung der kleinen Stammaktien, die ja vor der Fusion nur einen ideellen Werth hatten. Es ist angezeigt, dass der Bund von seiner privilegirten Stellung in dieser Gesellschaft einstweilen noch profitire. Sie werden es auch dem Volk nicht begreiflich machen, dass das, was vor drei Wochen noch als das allein Richtige angepriesen wurde, heute nicht mehr richtig sein soll. Das Volk hat kein Verständniss für Opportunitätspolitik und die gekünstelten Wege, auf die man es führen will. Ich glaube, der ursprüngliche Antrag des Bundesrathes betreffend den Rückkauf wird dasselbe mehr befriedigen, als der Aktienkauf. Der Rückkaufsgedanke ist populär, verhehle man sich das heute nicht, da es sich ernstlich darum handelt, nach so vielen Anstrengungen und so vielen bittern Enttäuschungen dem Gedanken der Verstaatlichung zum Durchbruch zu verhelfen.

Ueber den Bundesbeschluss betreffend Abänderung des Rechnungsgesetzes habe ich mich nicht zu verbreiten. Es ist das ein froher Weideplatz für die Herren Advokaten, auf dem ich mich nicht tummeln werde.

Ich stimme für den ganzen Rückkauf. Um mich aber nicht dem Vorwurf auszusetzen, als wolle ich gar nichts, stimme ich auch für den Ankauf der Centralbahnaktien. Ich beantrage daher Eintreten auf die Vorlage auf Grund der ursprünglichen Vorschläge des Bundesrathes.

Bundesrath **Welti**: Es ist nach der gewalteten Diskussion schwer, dieselbe fortzusetzen. Ich werde mich darauf beschränken, diejenigen Punkte zu erörtern, welche als die wichtigsten bezeichnet worden sind und werde alles auf

der Seite lassen was diese Eigenschaft nicht hat und was schon genug erörtert worden ist.

Ich beginne mit einem Satz, der von Herr Schoch gestern ausgesprochen worden ist mit Bezug auf den Ausgang der Konzessionen. Ich betrachte nämlich jene Angelegenheit als eine sehr wichtige.

Unsere Konzessionen laufen im Jahr 1957 aus. Es hat sich nun gestern Herr Schoch, den ich übrigens als einen durchaus überzeugungstreuen Gegner anerkenne und in dieser Beziehung den zweifelhaften Freunden bei weitem vorziehe, dahin ausgesprochen, dass der Bund keineswegs verpflichtet sei, nach Ablauf der Konzessionen dieselben zu erneuern oder die Bahnen zu übernehmen. Ich glaube, diese Frage ist eine ziemlich untergeordnete. Man kann dieselbe beantworten, wie man will. Für uns ist diese Frage gleichgültig und ich möchte die Beantwortung derselben den Juristen und Rabulisten des 20. Jahrhunderts überlassen. Nicht diese Frage ist für uns von Interesse, sondern die Frage, mit welcher Schuldenlast unsere Bahnen bei Auslauf der Konzessionen belastet seien. Sie wissen alle und es ist eine Angelegenheit, die man nicht genug wiederholen kann, dass 1953 die sämmtlichen französischen Bahnen ohne Entgelt an den Staat fallen, dass dies für die Mehrzahl der Bahnen in Oesterreich, Italien und Deutschland ebenfalls der Fall sein wird. Die Folgerung lässt sich leicht ziehen. Die nächste Folgerung ist die, dass für den dannzumaligen Verkehr in den genannten Ländern die Tarife um mindestens die Hälfte herabgesetzt werden können. Wie stehen wir dann dem gegenüber? Dieser Frage können wir uns nicht entziehen, wenn ihre Lösung auch erst 1957 erfolgt. Wir haben die Schuld kontrahirt, die in jenem Momente besteht und müssen uns auch darum bekümmern, wie sie bezahlt wird.

Unsere Eisenbahnen sind zur Zeit mit einer Obligationenschuld von 580 Millionen Franken belastet. Nach dem bestehenden Eisenbahnrecht haben die Eisenbahnen keine Verpflichtung, die Schuld irgendwann zu amortisiren und wenn sie dieselbe amortisiren, so haben sie das Recht, das erworbene Kapital als Dividende zu vertheilen oder als Eigenthum zu beanspruchen. So sind unsere Eisenbahnen 1957, in welchem Jahre die meisten Konzessionen auslaufen, mit einer Schuld von 580 Millionen belastet, während die Eisenbahnen der Nachbarländer schuldenfrei sind. Wir kommen dadurch in einen Zustand, der es unserer Industrie und Arbeit unmöglich macht, mit jenen Ländern zu konkurriren.

Wie verhält es sich dann beim Auslauf der Konzessionen? Unsere Konzessionen sagen, wenn die Konzessionen auslaufen, werde man eine neue Uebereinkunft treffen. Es müssen also zwei sein. Entweder wollen beide, oder wenn der eine von beiden nicht will, so ist keine Konzession da. Glauben Sie, Sie können dann im Jahre 1957 die Eisenbahnen einstellen und erklären: es ist keine Konzession mehr da, und es wird nicht mehr gefahren?

Das sind Suppositionen, von denen man gar nicht reden darf. Die Bahnen bleiben, müssen betrieben werden und die Schulden bleiben, wenn sie noch nicht bezahlt sind, und diese Schuld von 580 Millionen repräsentirt zu 4 % einen Zins von 23 Millionen Franken. Diese 23 Millionen Franken bezeichnen die Differenz, um welche unsere sämmtlichen Nachbarn ihre Bahnen wohlfeiler betreiben können als wir, und diese 23 Millionen Franken entsprechen ungefähr den heutigen Gesammtzolleinnahmen. Sie mögen darnach ermessen, was es heisst, unsern Verkehr mit einem Mal mit 23 Millionen zu belasten. Wenn gar kein anderes Verhältniss wäre als das, so würde das genügen, um uns zu zwingen, hier Ordnung zu schaffen. Und um Ordnung hier zu schaffen, gibt es nur einen Weg. Sie können die Bahnen nach den Konzessionen, wenn Sie nicht Gewalt üben wollen, nicht zwingen, anders zu verfahren als jetzt. Sie müssen also den Gesellschaften die Bahnen aus den Händen nehmen und müssen mit der Differenz zwischen dem landesüblichen Zins und der Dividende die Amortisation vornehmen.

Dies ist aber nur eine Seite der Sache und die Angelegenheit ist damit noch nicht erschöpft. Neben diesen 580 Millionen Obligationenschuld sind noch für 500 Millionen Aktien. Schon gestern wurde gesagt, mit diesen 500 Millionen Aktien werde man schon fertig, diese seien bald abgethan. Wenn die Bahnen die Konzessionen nicht annehmen wollen, die wir ihnen oktroiren, nehmen wir sie einfach in unsere Hände.

Man hat gestern davon gesprochen, was es für eine Schwierigkeit habe mit unsern Rententiteln, die im Auslande sind. Ich kann das nicht begreifen. Es hat damit keine grössere Schwierigkeit, als mit unsern Fünffrankenthalern, die im Ausland circuliren. Aber nehmen Sie an, es sei die Hälfte des Rentenkapitals im Ausland mit 250 Millionen, wird es Ihnen dann leicht fallen, zu erklären, durch diese Aktien wolle man einen Strich machen?

Für mich steht fest, dass, wenn wir die Sache so fortgehen lassen, unsere Eisenbahnen an dem bezeichneten Zeitpunkt mit wenigstens 7—800 Millionen Schulden belastet sind.

Das sind Thatsachen, welche die Herren, die nichts von der Geschichte wissen wollen, nicht aus der Welt schaffen können. Man beseitigt solche nicht dadurch, dass man die Hände aufhebt, wenn es heisst: Wer stimmt für Nichteintreten? Es sind Thatsachen, die unsere Ehre und Würde gegenüber unsern Nachkommen engagiren. Wir haben gegenüber der Nachkommenschaft Schulden kontrahirt, indem wir die Bahnen Privatgesellschaften überliessen, welche die Zinsen in die Tasche stecken, statt zu amortisiren.

Von einem andern Punkte, der von Hrn. Schoch gestern zur Sprache gebracht worden ist, will ich mich dispensiren zu reden. Es bezieht sich das auf die Frage, ob der Bund berechtigt sei, Eisenbahnen zu besitzen. Ich glaube, das ist ein Dogma, das sehr wenig Anhänger mehr zählt, so dass man darüber weggehen kann.

Ich komme auf einen andern Punkt, der gestern von Hrn. Soldati hervorgehoben wurde. Herr Soldati hat sich viel Mühe gegeben, zu zeigen, dass der Antrag, den er gestellt hat, ein durchaus unannehmbarer sei (Heiterkeit). Es würde mich das in einige Verlegenheit setzen, wenn ich mir nicht mit der Fiktion helfen könnte, Herr Soldati habe den Antrag gestellt und ein Dritter habe ihn bekämpft.

Herr Soldati hat sich bitter beklagt, dass der Bundesrath, entgegen einem Auftrag, der ihm durch die Räthe geworden sei, keinen Bericht und keinen Antrag und keinen Gesetzesentwurf über die künftige Organisation der Bahnen eingebracht habe. Ich muss

gestehen, dass es mich befremdet, wie mit solcher Bestimmtheit von einem Auftrag gesprochen werden kann, der in Wirklichkeit gar nicht besteht.

Wir haben einen Auftrag erhalten, Bericht und Anträge zu bringen, und ich bin im Fall, das mit aller Genauigkeit auseinander zu setzen, indem ich mich beschränke, Ihnen die Akten vorzulesen, welche darauf Bezug haben. Es ist mir daran gelegen, diesen Vorwurf nicht auf dem Bundesrath sitzen zu lassen.

Am 20. Juni vorigen Jahres wurde im Nationalrathe von Herrn Cramer-Frey folgender Antrag gestellt:

Der Bundesrath ist eingeladen, der Bundesversammlung Bericht darüber zu hinterbringen, ob und in welcher Weise die Erwerbung der Eisenbahnen durch den Bund an die Hand genommen werden soll, und dabei namentlich folgende Fragen der Erörterung zu unterziehen:

a. die Art der Erwerbung;
b. die Beschaffung der finanziellen Mittel;
c. die Organisation der Verwaltung des Bundesbahnnetzes;
d. die Berücksichtigung der bestehenden örtlichen und kantonalen Interessen, inclusive Steuerwesen;
e. die Stellung des Bundes gegenüber den auf internationale Subsidien angewiesenen Alpenbahnen;
f. die Stellung der Bundesbahnen zur Militärverwaltung und zur Post- und Telegraphenverwaltung;
g. die leitenden Grundsätze betreffend des Tarifwesens.

Dieser Antrag kam im Nationalrath zur Diskussion und wurde nicht angenommen, sondern es wurde ein Antrag angenommen der folgendermassen lautet:

Der Bundesrath wird eingeladen, darüber Bericht zu erstatten, in welcher Weise er den Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen zu bewerkstelligen und wie er die Verwaltung der zurückgekauften Bahnen zu organisiren gedenkt.

Was waren nun die Massnahmen, von denen der Bundesrath in seiner Botschaft vom 30. Mai gesprochen hat und auf welche sich dieses Postulat bezieht? Diese Massnahmen finden Sie in der betreffenden Botschaft auf Seite 22. Es heisst dort:

Die Natur der Sache bringt es mit sich, dass wir uns zum Schlusse noch einmal die Stellung klar machen, in der wir uns in Bezug auf den Rückkauf gegenüber den schweizerischen Bahnen im Allgemeinen befinden. Dieselbe ist eine sehr einfache; vor dem Jahre 1903, dem nächsten Rückkaufstermine, kann unter der Herrschaft der bestehenden Gesetze und Verträge die Erwerbung der Bahnen nur auf dem Wege der freien Verständigung stattfinden. Wenn auch, wie wir schon darauf hingewiesen haben, auf diesem Wege ein Erfolg, zur Zeit wenigstens, nicht in Aussicht steht, so sind wir gleichwohl entschlossen, denselben zu betreten, von der Ueberzeugung geleitet, dass die zu pflegenden Unterhandlungen den Rückkauf, wenn auch nicht herbeizuführen, so doch vorzubereiten und zu fördern geeignet sind.

Wir wissen zur Stunde nicht, ob die Gesellschaften überhaupt bereit sind, auf derartige Verhandlungen einzutreten, und es wird die Antwort auf eine Anfrage auch dann von Werth sein, wenn sie in einer Weigerung bestehen sollte. Es wird sich dabei namentlich auch herausstellen, ob in dieser Beziehung zwischen den Verwaltungsbehörden der Bahnen und zwischen den Inhabern der Aktien Uebereinstimmung herrscht. Der Aktienbesitz ist heute in den Händen von kleinen Personengruppen vereinigt, neben denen die Gesellschaft als solche mit ihren Organen fast ganz zurücktritt, insoweit nicht zwischen diesen Gruppen und den Gesellschaftsorganen wieder eigenthümliche Beziehungen bestehen.

Wo die Geneigtheit zu Unterhandlungen besteht, ist die Erörterung einer Reihe von wichtigen Fragen ermöglicht. Dazu gehören in erster Linie die Preisbestimmung, die Zahlungsbedingungen und eine Reihe von andern Verhältnissen, deren Kenntniss und Erörterung für die Bundesbehörden und ihr weiteres Vorgehen von Bedeutung ist. Dazu rechnen wir namentlich auch die künftige Organisation der Bahnen in den Händen des Bundes und die dabei in Betracht fallende Berücksichtigung der einzelnen Landestheile. Alle diese Punkte werden sich durch eine Diskussion, auf Grund der konkreten Verhältnisse, klarstellen lassen und der Ueberblick über die gewonnenen Resultate wird auf die Mittel führen, welche in Anwendung zu bringen sind.

Die Sache ist sehr klar. Herr Nationalrath Cramer-Frey wollte dem Bundesrath eine theoretische Aufgabe stellen in der Weise, wie ich es verlesen habe, und der Bundesrath weigerte sich dessen ganz ausdrücklich und erklärte, in diesen Dingen helfen theoretische Erörterungen nicht. Wenn wir die Bahnen erwerben wollen, müssen wir die geeigneten Mittel dazu anwenden und über die Anwendung dieser Mittel wollen wir Ihnen Bericht erstatten. Und nach diesen konkreten Verhältnissen wollen wir Ihnen sagen, welches unsere Meinung ist. Das ist die Aufgabe, welche der Bundesrath von der Bundesversammlung erhalten hat und nun ist er dieser Aufgabe vollständig nachgekommen.

Er hat Unterhandlungen und nicht bloss die ganze Centralbahn sondern aush 50,000 Aktien gekauft und statt eines Antrages legt er Ihnen zwei Anträge vor. Allerdings sind es keine Gesetzesentwürfe, welche künftige mögliche Organisationen betreffen. Aber diese Gesetzesentwürfe sind entgegen der Behauptung des Herrn Soldati niemals verlangt worden. Sie werden begreifen, dass es mir sehr daran gelegen ist, diese Angelegenheit hier klar zu legen.

Was nun den Ankauf der Aktien, überhaupt das Verfahren, welches beim Erwerb der Bahnen einzuschlagen ist, anbetrifft, so bin ich im Allgemeinen der Meinung, dass jedes erlaubte Verfahren, das man mit Vortheil einschlagen kann, um die Bahn zu erwerben, ein gutes und richtiges ist, heisse es nun so oder anders, sei es der Weg des freien Ankaufs, sei es der Weg des Rückkaufs oder der Expropriation. Jedes Verfahren ist recht und ich wüsste gar nicht, was dem einen oder andern vo zuwerfen wäre.

Was den Ankauf aus freier Hand betrifft, so hat Herr Soldati gesagt, es sei dieser Weg verkehrt, der Bund komme dadurch zum Schaden. Solche Behauptungen ohne alle Begründung sind schwer zu widerlegen. Sie beruhen nicht auf Thatsachen,

sondern auf Ansichten und Ansichten sind keine Beweise. Für mich ist von grosser Wichtigkeit, dieser Behauptung die Thatsache entgegenstellen zu können, dass noch kein Staat eine Bahn anders als auf dem Wege des Ankaufs aus freier Hand erworben hat. Sämmtliche Staaten haben Rückkaufsbedingungen; sämmtliche Staaten haben sogar viel günstigere Rückkaufsbedingungen als wir. In Preussen sind die Rückkaufsbedingungen sehr leicht. Nach einem Bestand der Bahnen von 30 Jahren hat der Staat in Preussen das Recht, den Rückkauf zu verlangen, und zwar kann er diesen verlangen auf Grund der Reinerträgnisse der letzten 5 Jahre. Der Staat kann sich also den Moment auswählen, in welchem die rückliegenden 5 Jahre für ihn am günstigsten sind. In dieser vortheilhaften Lage befinden wir uns nicht. Aber trotzdem ist in Preussen keine einzige Bahn auf dem Wege des Rückkaufs erworben worden, sondern alle auf dem Wege des freien Ankaufs. Das Gleiche ist in Oesterreich-Ungarn der Fall; ob in andern Staaten auch, weiss ich nicht. Aber in Bezug auf die genannten Staaten bin ich sicher.

Herr von Arx hat Ihnen in ganz vortrefflicher Weise gestern auseinander gesetzt, dass wir auf dem Wege der Rückkaufsbestimmungen nicht zum Ziele gelangen, und er hat Ihnen einen andern Weg vorgeführt, den Weg der Expropriation. Ich habe mich schon im Nationalrathe darüber ausgesprochen und es thut mir leid, das dort Gesagte hier wiederholen zu müssen; aber nachdem gestern mit solcher Sicherheit geäussert wurde, dass wir auf dem Weg der Expropriation ganz sicher zum Ziele kommen, muss ich doch einige Worte darüber verlieren. Welche Expropriation ist das? Ich meine die gesetzliche, verfassungsmässige. Von dieser Expropriation redet Art. 23 der Bundesverfassung und diese Expropriation verlangt volle Entschädigung. Nun, die Verhandlungen im Nationalrathe haben Sie bereits darüber belehren können, wie dieser Begriff der vollen Entschädigung aufgefasst wird. Er wird dahin aufgefasst, dass diese volle Entschädigung nicht bloss die sämmtlichen Ansprüche, welche sich aus den Konzesssionen ergeben, in sich begreifen muss, sondern auch den in Folge des vorzeitigen Rückkaufs durch die Expropriation entgangenen Gewinn. Ich glaube, es sei gegen diese Ausführung nicht viel einzuwenden und ich würde mir deshalb nicht getrauen, den Weg der Expropriation, wie er heute für den Ankauf der Bahnen besteht, einzuschlagen. Herr Soldati hat gestern gesagt, der Bund riskire dabei gar nichts; wenn die Experten einen Preis bestimmen, der nicht acceptabel sei, könne der Bund einfach von der Sache zurücktreten. Es ist das durchaus unrichtig. Unser Expropriationsgesetz kennt eine solche Befugniss in keiner Weise. Ich weiss, dass innerhalb der Eidgenossenschaft Gesetze existiren, welche diese Bestimmung enthalten. Aber angenommen, wir hätten ein solches Gesetz, so würde uns das nicht weit helfen; es würde uns nur gegen eine zu hohe Fixirung der Schatzungssumme sichern. Man hat ferner gesagt: wenn man auch den Rückkauf angekündigt hat, so kann man doch gleichwohl wieder zurücktreten. Es ist das ebenfalls unrichtig. Wenigstens hat noch Niemand angenommen, dass die Konzessionen diesen Sinn haben, und wenn Sie dieselben nachlesen, so werden Sie zweifellos auch finden, dass sie ihn nicht haben. Es steht allerdings dem Bunde frei, den Rückkauf zu erklären; aber wenn er die Erklärung abgegeben hat, so ist sie für ihn verbindlich und er muss die Expropriation durchführen. Er muss sich schliesslich das Verdikt der drei Sachverständigen resp. des einen Sachverständigen — weil die von den Parteien ernannten eigentlich nicht zählen — gefallen lassen.

Soviel über die Expropriation. Es liesse sich selbstverständlich noch sehr viel darüber sprechen; aber was im andern Rathe gesagt worden ist, ist ja im Grunde hier nicht verloren.

Wir kommen nun auf den Preis zu sprechen. Dieser Preis ist gestern von Herrn Soldati sehr angegriffen worden. Er hat uns auseinandergesetzt, dass das ein unverantwortlicher Preis sei, ein Preis, der uns in weiss nicht welches finanzielles Unglück hineinführe, ein Preis, der nicht bezahlt werden dürfe. Ich habe für die Behauptung des Herrn Soldati nichts Anderes anführen hören als die Kurszeddel. Nun — das ist richtig — auf die Kurszeddel haben wir unsern Preis nicht gegründet. Dieselben sind mir ganz und gar gleichgültig, und dass der Bundesrath hier derselben Meinung ist, hat er Ihnen in seinem Berichte dargelegt. Aber, meine Herren, ich erkläre frei und frank, dass wir in den Kreisen der beiden Räthe erwarten dürfen, dass eine so wichtige Frage auf Grund derjenigen Nachweise behandelt werde, welche wir selber gegeben haben. Wir haben den Beweis — den einzigen, der überhaupt in solchen Dingen möglich ist — angetreten und geleistet, den Beweis in der Gestalt des Ertrags der Centralbahn. Die Ausweise, die wir hierüber gegeben, sind keine Phantasiegebilde; es ist auch keine Statistik, aus der wir unsere Schlüsse ziehen, sondern es ist eine zahlenmässige Zusammenstellung von Thatsachen, die mathematisch festgestellt sind; und zwar haben wir die sämmtlichen Rechnungen, deren Resultate in unseren Botschaften zusammengestellt sind, wiederum nicht willkürlich, sondern auf Grund des Rechnungsgesetzes gesammelt und vor Ihre Augen gelegt. Wir haben Ihnen bewiesen, dass der Durchschnittsertrag einer Centralbahnaktie in den letzten fünf Jahren 32 Fr. beträgt. Wer das bestreitet, der hat die Pflicht, uns nachzuweisen, dass die Basis, auf welcher diese Rechnung beruht, eine unrichtige ist. Das ist nun allerdings schwerer, als uns die Kurszeddel unter die Nase zu halten, mit denen wir nichts zu schaffen haben. Die Kurszeddel sagen Ihnen, was die Aktien für die Spekulanten von heute auf morgen werth sind. Aber *wir* sind keine Börsenspekulanten; wir kaufen die Aktien nicht, um sie wieder zu verkaufen, sondern wir kaufen die Aktien nur in der Meinung, die Bahnen damit zu erwerben, und wir fragen uns nur, ob der Preis der Aktien dem wirklichen innern Werth der Bahn entspreche. Und ich behaupte noch einmal: dieser Beweis ist geleistet. Ich beschränke mich darauf, zu konstatiren, dass bei der Verhandlung im Nationalrath so wenig als hier und in den Kommissionen irgend eine Ziffer, die in unserem Berichte steht, angezweifelt worden ist. Weiterer Ausführungen über diese Sache kann ich mich enthalten; ich kann mich auch hier auf das durchaus Zutreffende berufen, was von Herrn von Arx gesagt worden ist. Ich will hier nur noch eine kleine Berichtigung anbringen. Herr von Arx hat Ihnen gesagt, wenn man die vier letzten Jahre in Berechnung ziehe, komme man auf eine etwas höhere Summe, als auf die aus dem fünfjährigen

Durchschnitt sich ergebende. Ich habe ebenfalls eine solche Berechnung aufstellen lassen; aber nicht für 5, sondern für 3 Jahre, um eine etwelche Vergleichung mit den preussischen Ergebnissen vornehmen zu können. Das Resultat ist das, dass wenn Sie der Berechnung die Erträgnisse der Centralbahn in den letzten drei Jahren zu Grunde legen, Sie auf einen Reinertrag von 35 Fr. per Aktie kommen, oder ganz genau auf 34 Fr. 83 Cts. Was die Zukunft anbetrifft, so wissen wir Alle zusammen gar nichts. Wir sind auf unsere Einsicht und die Hoffnung angewiesen, dass wir in unsern Verkehrsverhältnissen und damit auch in den Einnahmen unserer Bahnen im Grossen und Ganzen nicht zurückgehen werden. Ohne diese Ueberzeugung oder ohne diesen Muth — wenn Sie das so nennen wollen — dürfen Sie überhaupt nichts Neues unternehmen. Die Uebernahme des kleinsten Geschäftes in den bescheidensten Privatverhältnissen gründet sich nothwendigerweise auf die Annahme, dass dieses Geschäft wenigstens in demjenigen Stand erhalten bleibe, in dem es sich zur Zeit der Uebernahme befindet, aber noch viel öfter auf die Hoffnung, dass dieser Zustand ein besserer werde. Ich will mich nach den sehr guten Ausführungen des Herrn von Arx nicht näher über diesen Punkt einlassen.

Nun noch ein Wort von der Finanz. Es ist von Herrn Soldati ebenfalls gesagt worden, welch' enorme Summen die Finanz bei dieser Sache verdiene. Meine Herren, ich bin der Erste, der das anerkennt und ich habe es auch mit Zahlen nachgewiesen, was die Einwirkung der Finanz in unser Eisenbahnwesen bedeutet. Wenn man den Schaden, den wir dadurch erlitten haben, dass nicht der Staat, sondern die Bahnen mit der Finanz unterhandeln müssen, auf 40, ja auf 60 Millionen berechnet, so ist er damit eher zu gering als zu hoch berechnet. Ich mache der Finanz keine Vorwürfe, sie ist dazu da, Geld zu verdienen; aber eine andere Frage ist es, ob der Staat dazu da ist, ruhig hinzunehmen, dass solche Gewinne aus seinem Fell geschnitten werden; ich denke nicht. Wenn Sie diese Verluste bis jetzt gemacht haben, so haben Sie dieselben gemacht, weil Sie den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen der Privatindustrie überliessen. Nun aber, was noch wichtiger ist: wenn Sie dem Privatbetrieb die Bahnen auch fernerhin überlassen, so überliefern Sie diese Bahnen *bewusst* und *absichtlich* zum zweiten Mal für ein zweites halbes Jahrhundert der gleichen Finanz, und die Folge wird dieselbe sein, wie bisher. Man darf sich nicht über die Finanz beklagen und darf auch die Verluste, die wir da gemacht haben, nicht beweinen, wenn man nicht entschlossen ist, hier Vorsorge zu treffen und mit einem Schnitt die ganze Verbindung zwischen den schweizerischen Eisenbahnen und der Finanz abzuschneiden. Ich habe mich übrigens schon einmal darüber ausgesprochen, dass diese Beziehungen nie ganz werden abgeschnitten werden können; die Bahnen und die Finanz sind zu wichtige Institute in der Welt, als dass der Staat sie entbehren könnte. Aber wenn ich vorhin von einem Verluste von 40 und 60 Millionen gesprochen habe, so ist dabei doch nur diejenige Summe verstanden, welche die Privatgesellschaften der Finanz mehr bezahlt haben, als der Bund hätte bezahlen müssen.

Also, meine Herren, Sie alle, welche hier von einer Verbindung mit den Spekulanten oder mit Finanz sprechen und diese Verbindung bedauern — Sie haben ein sehr einfaches Mittel in den Händen; nehmen Sie die Bahnen selber an sich und dann wird diese Klage abgestellt sein, vorher nicht.

Herr Soldati hat sich gestern, um noch eine Bemerkung über den Preis der Aktien einzuschalten, geäussert, dass die Kurse der Centralbahnaktien viel tiefer stehen, als der Preis, den wir dafür bezahlen. Ich kann Herrn Soldati ein Beispiel anführen, das seine Verwunderung noch viel mehr in Anspruch nehmen wird. Wenn Herr Soldati es lesen will, so findet er es gedruckt in der Nachtrags-Botschaft. Aus dieser ersehen Sie, dass der Bundesrath die Nordostbahn im Jahre 1887 um den Preis von 500 Franken käuflich an sich gebracht hatte. Kurze Zeit vorher standen die Aktien auf 250 Franken, und dieser Umstand brachte den ganzen Ankauf zu Fall. Und ich will gar nicht bestreiten, dass die Argumente, welche Herr Soldati gestern in Bezug auf den Preis vorgebracht hat, auch den gegenwärtig in Frage liegenden Kauf der Centralbahn zu Falle bringen könnten. Denn das sind Argumente, welche « ziehen ». Mit diesen Argumenten kann man etwas ausrichten, wenn man vor das Volk tritt und sagt: Seht, da kann man bei den Juden Stück für Stück die Aktie zu 700, 800 Franken kaufen und der Bund zahlt dafür 1000 Fr. Das sind vortreffliche Argumente, ich gebe es zu. Aber hier in diesem Saale, meine Herren, sind das keine Argumente, hier haben sie keine Kraft. Herr Soldati weiss ganz gut, woher diese Baisse kommt; sie entspringt der Hoffnung, dass die Ansichten des Herrn Soldati zum Siege gelangen werden. Und ich garantire Ihnen dafür: wenn Sie hier beschliessen, die Centralbahn solle Centralbahn bleiben, dann gehen die Aktien so zurück, dass die « Juden », von denen gesprochen wurde, enorm viel grössere Gewinne auf der Baisse machen, als auf der Hausse, von der Herr Soldati gesprochen hat. Das ist keine Frage. Nun, was passirte damals — ich muss auf diese Zürcher Angelegenheit zurückkommen —? Wir kauften Aktien für 500 Fr. und es ist sicher — diese Satisfaktion haben wir heute; es ist Keiner, der es nicht sagte — dass es ein enormer Vortheil für die Eidgenossenschaft gewesen wäre, wenn wir die Nordostbahn um 500 Fr. per Aktie hätten kaufen können; wahrscheinlich wäre dann die Centralbahn schon längst unter Dach gebracht und andere Bahnen ebenfalls. Aber wer hat uns gehindert, wer hat das Geschrei begonnen, die Aktien seien zu theuer? Vor allem die hohe Finanz. Diese machte uns den Vorwurf, wir hätten es mit Spekulanten zu thun. Es ist überhaupt sonderbar, dass diese Herren einen Vorwurf auszusprechen glauben, wenn sie sagen, man habe sich mit ihresgleichen überhaupt beschäftigt! (Heiterkeit).

Immerhin hat das Volk diesen Herren Glauben geschenkt. Nicht bloss das Volk, sondern auch die Räthe haben es gethan. Ich bin wohl gar nicht weit von der Wahrheit entfernt, wenn ich sage: Hätten wir damals die Angelegenheit vor die Räthe gebracht, so hätten wir im Nationalrath, der doch viele Mitglieder zählt, keine 20 Stimmen bekommen und hier verhältnissmässig noch viel weniger. Aber ich rechne es mir heute noch zur Ehre an, dass man uns damals allein auf der

Bresche hat stehen lassen. Der Anfang musste gemacht werden und die Fortschritte sind nicht ausgeblieben; sie werden auch in dem Falle verspürbar sein, dass wir bei einer Volksabstimmung in der Minderheit bleiben würden. Diese Minderheit wird uns zeigen, dass wir auf dem rechten Wege sind. Rom ist nicht an einem Tag erbaut worden und die schweizerischen Eisenbahnen werden nicht an einem Tag gekauft. Aber ich habe die Ueberzeugung — und ich denke, sie steht auch bei vielen von Ihnen fest — dass wir an's Ziel gelangen.

Es sind nun noch verschiedene Punkte zu besprechen. Es besteht unter Ihnen eine Differenz, auf welchem Wege die Centralbahn angekauft werden soll. Sie sagen — Herr v. Arx hat das hauptsächlich auseinandergesetzt — der Ankauf der Aktien sei nicht der richtige Weg; hingegen sei der richtige Weg der Ankauf der ganzen Bahn. Ich muss Sie darauf aufmerksam machen, dass Ihnen der Bundesrath beide Arten des Erwerbes vorgeschlagen hat in der Meinung, dass Sie entweder beide Mittel anwenden oder mindestens eines derselben.

In der nationalräthlichen Kommission wurde die Frage, von der wir eben sprechen, ebenfalls einlässlich behandelt, und es theilte sich die Kommission im Anfang in zwei Theile. Die Einen wollten die Aktien, die Andern die Bahn kaufen. Nach der Aprilsitzung versammelte sich die Kommission noch einmal und ohne dass meines Wissens vorher irgend eine Besprechung stattgefunden hatte, einigte sich dieselbe sehr bald darauf, dass man von dem Ankauf der ganzen Bahn abgehe und den Aktienkauf befürworte. Das durchschlagende Motiv für diesen Beschluss lag nicht in den materiellen Differenzen der beiden Anträge. Es waren die Mitglieder, welche früher für den Ankauf der Bahn gestimmt hatten, noch derselben Meinung. Aber Alle waren auch der Ueberzeugung, dass, wenn etwas erlangt werden wolle, die Kommission einstimmig vor die Räthe treten müsse, indem zu befürchten sei, dass ein Mehrheits- und ein Minderheitsantrag möglicherweise in gleicher Weise unterliegen würden. Das war der Standpunkt der nationalräthlichen Kommission und nun wissen Sie, wie der Nationalrath sich in dieser Angelegenheit ausgesprochen hat. Es kam die Frage, ob auch der zweite Antrag des Bundesrathes zum Beschluss erhoben werden soll, in direkte Abstimmung und blieb in der Minderheit. In der Schlussabstimmung wurde dann der Aktienkauf mit 82 gegen 32 Stimmen genehmigt. Was nun den Bundesrath anbetrifft, so habe ich schon im Nationalrath betont, dass der Bundesrath absolut der Meinung ist, dass von einem Rückzug des zweiten Artikels durch ihn nicht die Rede sein kann. Wir haben den Vertrag mit der Centralbahn abgeschlossen und ihr vertraglich versprochen, denselben zur Ratifikation zu bringen. Wir haben das gethan und bleiben bei diesem Antrag.

Es ist am Platze, diese Angelegenheit noch genauer zu besprechen.

Schon in der Botschaft vom 9. Dezember 1889, als es sich um die Genehmigung der Fusion der Simplonbahn mit der Jura-Bern-Luzern-Bahn handelte, bat der Bundesrath « die Bundesbehörden, mit allem Ernste an diese Frage heranzutreten und insbesondere auch die Folgen zu bedenken, welche sich für den fernern Gang der eidgenössischen Eisenbahnpolitik an dieses Ereigniss knüpfen ».

Er begründete sein Gesuch mit folgenden Worten (pag. 16 der Botschaft):

« Die Durchbohrung des Simplon ist heute zu einer der wichtigsten ökonomischen und politischen Fragen der Eidgenossenschaft geworden. Seit einer langen Reihe von Jahren arbeiten die Regierungen und Bevölkerungen der westlichen Kantone auf dieses Ziel hin und sind bereit, dafür bedeutende Opfer zu bringen. Nachdem sich durch den Abschluss des Fusionsvertrages auch der Kanton Bern von Staates wegen diesen Bestrebungen angeschlossen hat, darf sich der Bund der Verpflichtung nicht entziehen, in dieser Angelegenheit leitend aufzutreten, wenn er nicht Gefahr laufen will, seine Stellung im Eisenbahnwesen ganz aufzugeben und den heutigen Zustand, der in immer grösseren Kreisen als ein unhaltbarer erkannt wird, zum Schaden des Landes zu befestigen. Die Fusion hat ihre wirksame Triebfeder in der Einsicht und dem Gefühl, dass grosse Aufgaben im Eisenbahnwesen weder von den bestehenden Gesellschaften noch von einzelnen Kantonen übernommen und durchgeführt werden können, und wenn die S. O. S. in der Verbindung mit der J. B. L. zunächst nur materielle Kräftigung sieht, so kommt für die von der Westbahn durchzogenen Kantone bei dem Anschluss an den Kanton Bern die moralische und politische Unterstützung bei dem bevorstehenden Kampf um den westlichen Alpendurchstich in viel höherem Masse in Betracht. Bei der Stellung, welche der Staat Bern in Fortsetzung seiner bisherigen Eisenbahnpolitik in der künftigen Gesellschaft einnehmen wird, liegt in der Fusion eine Art von Verstaatlichung, bei welcher der grösste Kanton der Eidgenossenschaft die Rolle übernimmt, zu welcher sach- und rechtsgemäss der Bund berufen ist. Es braucht keines besondern Scharfblickes, um einzusehen, dass bei der Fortdauer der jetzigen Bundespolitik in Eisenbahnsachen nach durchgeführter Fusion der Kanton Bern die nächste Gelegenheit benutzen wird, um auch die Linien der Zentralbahn in seine Hand zu bekommen, und auf diese Weise ein Eisenbahnnetz zu bilden, dessen Bedeutung die heutige Schwäche des Bundes auf einem der wichtigsten Gebiete des Staatslebens zur völligen Ohnmacht herabsinken liesse. »

Das ist vor einem Jahr geschrieben worden, als von der Fusion, welche jetzt im Wurfe liegt, noch keine Rede war.

Wir haben uns auch seither über die Politik des Bundesrathes und der Eidgenossenschaft in Eisenbahnsachen ausgesprochen und zwar bei Gelegenheit des Kaufes der Jura-Simplon-Prioritätsaktien. Erlauben Sie mir, das auseinanderzusetzen, denn es ist einer der wichtigsten Punkte, über welche wir zu verhandeln haben. Als wir Ihnen den Ankauf der Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn beantragten, sagten wir auf Seite 2 der Botschaft: « So lange die Fusionen nicht als Vorarbeit zur Verstaatlichung der Bahnen betrachtet und behandelt werden, führen sie im Gegentheil von diesem Ziele ab, indem sie die Macht der Gesellschaften stärken und die kantonalen Einflüsse auf Kosten derjenigen des Bundes vermehren. » Und schliesslich ist auf pag. 17 der jetzt in Frage kommenden Botschaft gesagt:

«Für diesen (den Bund) kommt nicht allein der Geldpreis seines Besitzes in Betracht; der Staat erwirbt mit den Aktien neben diesem Preis das Mittel, eine wichtige soziale Reform ins Werk zu setzen, durch welche die grosse Verkehrsanstalt der Eisenbahnen ausschliesslich dem öffentlichen Verkehr dienstbar werden und aufhören soll, eine auf persönlichen Gewinn berechnete Privatanstalt zu sein. Den ersten Schritt nach diesem Ziele hin haben wir durch den Ankauf der Jura-Simplon-Bahn-Aktien gethan, der Erwerb der Centralbahn ist der zweite, aber ungleich wichtigere. *Durch diesen Erwerb wird nicht bloss die Jura-Simplon-Bahn zu einem lebensfähigen Eisenbahnnetz gestaltet, das gross genug ist, um wesentlicher Verbesserungen fähig zu sein, sondern er verschafft dem Bunde in diesem Netze auch eine Stellung, welche der heutigen Präponderanz der westschweizerischen Bahninteressen gewachsen ist.* Ist der Bund im Besitze der Centralbahn und damit des massgebenden Einflusses auf das ganze westschweizerische Netz, so ist damit die Verstaatlichung sämmtlicher Bahnen entschieden und die Ausführung nur noch eine Frage der Zeit.»

Sie sehen daraus, dass der Bundesrath sehr genau weiss, wohin er will. Wir haben diese Sätze nicht zur Dekoration in diese Botschaften hineingeschrieben. Unser Ziel geht auf den Erwerb und den Betrieb der Bahnen durch die Eidgenossenschaft. Dieses Ziel haben wir durch die Fusion der Jurabahn mit der Suisse-occidentale und durch den Erwerb der Aktien der Vereinigten Bahnen nur in sehr unvollständiger Weise erreicht. Wir besitzen in dieser Bahn heute ungefähr 80,000 Aktien, während die Gesammtzahl der Aktien 344,000 beträgt. Selbst wenn wir die sämmtlichen 104,000 Prioritätsaktien erwerben, so werden wir noch nicht einmal den dritten Theil der Aktien besitzen. Wie die Sachen heute liegen, sehe ich auch nicht ein, dass wir den Besitz an Aktien durch Ankauf von Jura-Simplon-Stammaktien vermehren können, um nur in dieser Gesellschaft die nöthige Präponderanz zu verschaffen.

Ich bin weit davon entfernt, hier eine Differenz in der Politik des Kantons Bern und in der Politik der Eidgenossenschaft konstatiren zu wollen; die existirt zum Glück auch nicht. Aber, meine Herren, das ist sicher, dass durch die Fusion der Jura-Bern-Bahn und der Simplonbahn, wenn die Sachen hier stehen bleiben, der Einfluss der Privatbahnen eher gestärkt als vermindert worden ist. Denn das wird nicht näher zu beweisen sein, dass die Jura-Simplon-Bahn in Verbindung mit den Regierungen, welche bei derselben betheiligt sind, in der Eidgenossenschaft heute schon eine Eisenbahnmacht bildet, gegen welche schwer aufzukommen wäre, sobald sich der Bund mit seiner Politik im Gegensatz mit dieser Bahn befinden würde. Unsere Aufgabe ist also nach meiner Auffassung die, uns so bald als möglich nicht nur in den Besitz der Centralbahn, sondern auch der Jura-Simplon-Bahn zu setzen.

Diese drei von mir angeführten Berichte sind vom Bundesrath erlassen und gedruckt worden, bevor von der jetzigen Fusion irgend ein Ton in die Welt gekommen ist. Dem Bundesrath sind in dieser Beziehung überhaupt keine Eröffnungen gemacht worden; gleichwohl weiss er so gut wie Sie, wie es sich mit dieser Fusion verhält. Was meine persönliche Meinung anbelangt, so geht sie dahin: wenn wir eine Fusion zwischen der Centralbahn und der Jura-Simplonbahn zu Stande bringen können, bei der die Interessen der Eidgenossenschaft, die finanziellen sowohl wie die eisenbahnpolitischen, vollständig gewahrt werden, wenn wir unter Wahrung dieser Interessen gleichzeitig die Mehrheit in dieser fusionirten Gesellschaft erlangen können, dann wäre dieses Resultat dem blossen Ankauf der Centralbahn bei weitem vorzuziehen. Ob das möglich sein wird, das wage ich weder zu bejahen noch zu verneinen. Dass es nicht unter den Bedingungen möglich sein wird, wie sie jetzt aufgestellt sind, das ist für mich keine Frage und ich glaube, darüber besteht im Bundesrath nur eine Stimme. Aber wenn die andere Eventualität einträte und die Fusion unter günstigen Bedingungen abzuschliessen wäre, so würden wir einen Schritt machen, der uns mit einem Schlag die Hälfte der schweizerischen Eisenbahnen in die Hände geben würde.

Wenn Sie aber heute den Ankauf der Centralbahn ohne den Ankauf der Aktien beschliessen, so beschliessen Sie damit den Hinfall der Fusion. Denn es ist selbstverständlich, dass, wenn wir die Centralbahn für sich verstaatlicht haben, wir dann nicht daran denken, sie zum Zweck der Fusion wieder zu entstaatlichen. Wenn Sie aber beide Anträge beschliessen, so wäre die Möglichkeit offen gelassen, den Versuch einer Fusion, bei welcher der Band seine Interessen findet, zu machen und eventuell könnte dann immer noch zur Verstaatlichung der Centralbahn geschritten werden. Denn von der Ueberzeugung bin ich nicht abgebracht worden und es hat übrigens auch Niemand versucht, den Beweis zu leisten, dass zwischen dem Ankauf der 50,000 Aktien und von 100,000 Aktien ein materieller Unterschied in Bezug auf den Besitz der Centralbahn besteht. Mit 50,000 Aktien bin ich so gut Herr der Centralbahn als mit 100,000. In Wirklichkeit handelt es sich im einen, wie im andern Fall um den Erwerb der Bahn.

Nun haben Sie es in ihrer Hand zu entscheiden. Es handelt sich, wie gesagt, um eine eisenbahnpolitische Erwägung von der allergrössten Bedeutung.

Es scheint mir aber auch eine andere Seite der Sache sehr der Erwägung werth. Sie wissen, mit welcher Zähigkeit die Westschweiz an der Annahme des Art. 1 und an dem Ausschluss des Art. 2 des bundesräthlichen Antrages festhielt. Sie wissen, dass der Nationalrath mit erdrückender Mehrheit mit 83 Stimmen sich für diesen Ankauf der Aktien aussprach.

Nun gebe ich das Ihrer Erwägung anheim, ob Sie mit der Mehrheit, die Sie hier besitzen, die Mehrheit des Nationalrathes veranlassen werden, auf den Beschluss zurückzukommen.

Es wird also Jedermann, der beabsichtigt, den möglichst richtigen und bequemen Weg zu gehen, hier an diesem Scheideweg einen Augenblick still stehen und sich wohl besinnen, ob er den Weg rechts oder den Weg links einschlagen will.

Es ist sonnenklar, dass wir mit dem alleinigen oder simultanen Ankauf der 50,000 Aktien uns die

Freiheit offen halten einen grössern Erfolg zu erzielen, zu dem wir uns mit dem alleinigen der Bahn den Weg verschliessen.

Selbstverständlich wird es uns unendlich viel lieber sein, wenn Sie das eine oder andere, also auch den gesammten Ankauf der Centralbahn beschliessen als gar nichts.

Ich habe Ihnen nun die Gedanken und die Motive für unsere Anträge so genau auseinander gesetzt, dass mir in dieser Beziehung gar nichts zu sagen übrig bleibt. Es bestehen für die Zukunft weder Geheimnisse noch Verbindlichkeiten des Bundesrathes.

Nun noch ein Punkt und zwar ein Punkt, von dem offiziell nicht gesprochen worden ist, aber ein Punkt, der doch von Wichtigkeit ist und der wenigstens in den Herzen rumort, wenn er auch nicht auf die Zunge kommt. Es ist das das Bestreben, die Landesgegenden hinter einander zu hetzen. Es hat auch Herr Soldati davon gesprochen, man wolle wegen Regionalinteressen das grosse eidgenössische Interesse zurücksetzen. Ich verstehe das nicht. Wenn es sich um den Ankauf irgend einer Bahn handelt, so handelt es sich um ein Regionalinteresse. Wir haben keine Bahnen, welche in der Luft gehen und auch dann noch würden sie einer Region angehören. Das will man eigentlich auch nicht sagen. Es ist schon deutlicher gesprochen, wenn man sagt, die Interessen der Ostschweiz werden denjenigen der Westschweiz geopfert. Ich kenne diese Art seit langer Zeit und habe mir unter andern Verhältnissen schon die gleichen Vorwürfe gefallen lassen müssen. Als man die Gotthardbahn baute, hat man davon gesprochen, es werden die Interessen der Westschweiz vernachlässigt, verrathen u. s. w. Damals war man in der Ostschweiz mit dem Bundesrath ganz einverstanden. Dass man uns jetzt die Vorwürfe von dieser Seite macht, beweist mir, dass wir wieder auf dem rechten Wege sind. Wir haben keine Interessen der Ost- und Westschweiz zu vertreten, sondern eidgenössische Interessen und vertreten sie in eidgenössischer Weise.

Worin soll die Vernachlässigung und die Schädigung der Ostschweiz liegen? Man sagt, es werde der Schwerpunkt der Verstaatlichung nach der Westschweiz verlegt. Ich verstehe das nicht, aber es soll wohl heissen, man hätte zuerst in der Ostschweiz mit der Verstaatlichung anfangen sollen. Nun aber, warum hat diese Verstaatlichung da ihren Anfang genommen? Die hat nicht mit dem Willen des Bundesrathes da angefangen, sondern weil die Fusion dieser beiden Bahnen eingetreten ist und diese Fusion war nicht zufällig, sondern nothwendig, wenn nicht die eine dieser Bahnen in die bitterste Verlegenheit kommen wollte. Deshalb hat die Verstaatlichung hier angefangen. Aber die Verstaatlichung ist kein bleibender Zustand, sondern ein vorübergehender Akt, der in seinem endlichen Abschluss zum Erwerb aller Bahnen führt. Dass man darin, dass man mit der Erwerbung im Westen beginnt, eine Schädigung des Ostens erblickt, ist mir vollständig unerklärlich.

Es ist aber nicht zu übersehen, dass die Verstaatlichungsidee überall die Kirchthurmsinteressen weckt. Wenn wir einen Gesetzesentwurf brächten über die Organisation der Bahnen, würde sich die gesammte Aufmerksamkeit zuallernächst auf die Frage des Sitzes der Eisenbahndirektionen u. s. w. lenken, und wir gingen der Gefahr entgegen, dieselbe traurige Erscheinung an uns vorübergehen lassen zu müssen, welche wir jetzt in Bezug auf das Landesmuseum haben und die Gefahr wäre nicht ausgeschlossen, dass über dem Streit um die Sitze der Verwaltungen der Bahnen die ganze Verstaatlichungsfrage zu Grunde ginge. Es ist das nicht zu stark gesprochen, denn Sie wissen, dass an den Sitzfragen schon sehr wesentliche Verbesserungen im Eisenbahnwesen gescheitert sind.

So sehe ich diese Angelegenheit an und ich wiederhole, dass der Bundesrath von seinen Rücksichten auf die Ost- oder die Westschweiz geleitet wird. Wir werden in der Westschweiz unseres Amtes walten, wie in der Ostschweiz, und was den Simplon-Durchstich anbelangt, so hat der Bundesrath bestimmt ausgesprochen, was seine Stellung und Meinung sei. Unsere Pflicht ist mir in dieser Beziehung durch das Gesetz vorgeschrieben, welches verlangt, dass der Bund den Alpenbahninteressen der Ost- und Westschweiz die möglichste Förderung angedeihen lasse.

Schliesslich bleibt noch die politische Seite der Frage, der politische Einfluss, zu besprechen, welcher sich bei Entscheidung dieser Frage geltend macht. Ich gedenke, das mit aller Offenheitzu thun.

Wir wissen, dass eine Fraktion unseres Rathes sich dahin entschieden hat, gegen die Verstaatlichung der Eisenbahnen aufzutreten. Das ist ihr Recht, aber es ist das ein grosser Fehler für diese Partei selbst. Ich habe schon im Nationalrathe gesagt, dass ich es für sehr fehlerhaft erachte, wenn man materielle Fragen mit politischen verbindet, und namentlich, wenn man materielle Fragen zu Streitmittel gegen wirklich oder nur angeblich erlittenes politisches Unrecht macht.

Diese Art von Revanchepolitik ist Leidenschaftspolitik und führt nie zum Ziel. Wenn Sie sich darauf verlassen, dass das Volk in der Verwerfung der Verstaatlichung mit Ihnen sei, so mag das sein. Aber Sie sind damit noch nicht am Ziele Ihrer politischen Aktion. Denn die Revanchepolitik wird in der Regel von der andern Seite aufgenommen und es wird dieser Revanchekrieg auf einen Boden verlegt werden, auf dem es leicht sein wird, das Volk auch für Beschlüsse zu gewinnen, denen gegenüber Sie an der Mauer stehen.

Nicht besser steht es mit andern sogenannten politischen Gründen.

Zu diesen Gründen wird namentlich der gezählt: wenn die Eidgenossenschaft diese Bahnen kauft, so bekommt sie einen zu starken Einfluss auf die Kantone, welcher der Existenz und dem freien Leben derselben nachtheilig ist. Ich glaube, es ist diese Auffassung eine durchaus irrige.

Der Gedanke, dass der Bund ein neues Beamtenheer politisch brauchen werde, beruht auf blosser aller Erfahrung widersprechender Voraussetzung. Wir haben heute schon an Post- und Telegraphenbeamten mindestens 8000.

Haben Sie je gehört, dass der Bundesrath oder einzelne höhere Angestellte des Bundesrathes es versucht hätten, in den Kantonen mit Hülfe dieser Beamten einen Einfluss zu gewinnen? Ich glaube nicht, dass man im Stande ist, auch nur die Beschuldigung zu erheben, geschweige den Beweis dafür zu erbringen. Aber umgekehrt habe ich gehört, dass die Angestellten einzelner Bahnlinien sich in den Kan-

tonen Einflüsse auf die Politik erlauben, die ihnen nicht zustehen.

Lassen Sie zu den 8000 Beamten noch 25,000 Eisenbahnbeamte kommen. Was ist das für ein geringer Bruchtheil der gesammten Bevölkerung der Schweiz und der wahlfähigen Bürger im Verhältniss zum Ganzen. Diese 25,000 Mann vertheilen sich überdies auf sämmtliche Kantone. Und hierin soll eine Gefahr für die Kantone liegen? Es ist gar nicht davon zu reden. Es lässt sich nicht bestreiten, dass die Eisenbahnen an und für sich nicht blos in die materiellen, sondern auch in die moralischen und politischen Verhältnisse der Kantone einen ganz gewaltigen Umschwung gebracht haben. Aber diese Umwandlung geschah nicht durch die Angestellten der Bahnen, sondern durch die Natur des Verkehrs, welcher die Menschen untereinander würfelt und diesem Einfluss können sich die Kantone nicht entziehen, seien die Bahnen in Händen von Privaten oder in Händen des Staates. In dieser Richtung macht das keinen Unterschied.

Aber es sind noch andere Erscheinungen, die eine solche Annahme ausschliessen. Man beklagt sich über den Bund oder gibt sich den Anschein ihn zu fürchten, während man gar keinen Anstand genommen hat, einzelnen Kantonen viel grössere Einflüsse im eigenen Lande zu gestatten. Hat nicht der Kanton Bern eine Bahn auf dem Gebiete von Luzern besessen und betrieben, und liegt die Brünigbahn nicht im Kanton Obwalden?

Hat man das je als eine Last empfunden oder hat nicht umgekehrt die beste Harmonie zwischen der Bahnverwaltung und den Einwohnern jener Kantone bestanden? Ich glaube, was ich sage, ist so sehr wahr, dass vielen Leuten der gegentheilige Gedanke heute überhaupt zum ersten Mal kommt. Wenn man aber den Mutz nicht fürchtet im Land, so braucht man das eidgenössische Kreuz viel weniger zu fürchten (Heiterkeit).

Und ist denn der Bund in Eisenbahnsachen den Kantonen so sehr nachtheilig gewesen? Man hat im Nationalrathe gefragt, was hat der Bund für die Eisenbahnen überhaupt gethan? Speziell für den Kanton Tessin, Uri und überhaupt für alle anliegenden Kantone Schwyz, Unterwalden und Luzern konstatire ich vor Allem aus, dass sie die Gotthardbahn durch die Eidgenossenschaft bekommen haben und dass ohne die Eidgenossenschaft der Tessin ein abgelegenes Land wäre, zu welchem zu kommen man vierundzwanzig Stunden nöthig hätte. Das hat die Eidgenossenschaft gethan. Denn alle Kantonal-Subventionen hätten die fremden Staaten nicht bewegen können, nur zur Seite zu stehen, die fremden Staaten haben ihre Subventionen von 100 Millionen der Eidgenossenschaft anvertraut und weder der Kanton Tessin noch die übrigen Kantone hätten den Kredit gehabt, der nothwendig gewesen wäre, um an die Stelle des Bundes zu treten.

Was hat die Eidgenossenschaft gethan in Bezug auf die Nordostbahn? Was für eine Kalamität wäre nicht blos für die Nordostbahn, sondern für das ganze Land entstanden, wenn hier nicht der Bund geholfen hätte. Ich will die Beispiele nicht vermehren, aber ich sage, ohne die Eidgenossenschaft wären wir im Eisenbahnwesen trotz der Privatbahnen noch viel weiter zurück, als wir es heute sind. Es ist überhaupt eigenthümlich, wie man Verhältnisse, die vor den Augen liegen, unbemerkt lässt während sie doch einen sehr nahen Bezug auf diese Frage haben.

Wir finden es ganz selbstverständlich, dass wir das internationale Postbureau und das internationale Telegraphenbureau besitzen, und doch ist es nichts weniger als selbstverständlich. Wenn die fremden Staaten nicht das Zutrauen zur Post- und Telegraphenverwaltung besessen hätten, welches nothwendig ist, um ihr eine solch wichtige Funktion anzuvertrauen, so hätten wir dieselbe nicht erhalten und ich sage und habe es schon oft gesagt, wenn die Eidgenossenschaft im Stande ist das Post- und Telegraphenwesen zur Zufriedenheit des In- und Auslandes zu besorgen, so ist sie auch im Stande, das weniger komplizirte Eisenbahnwesen mindestens eben so gut zu besorgen.

Auch das Eisenbahnwesen ist längst international geworden und Sie haben erst kürzlich den äusserst wichtigen internationalen Vertrag über das Eisenbahnfrachtrecht genehmigt. Die sämmtlichen europäischen Bahnen haben sich zusammen gethan, um ihre Souveränität zu beschränken und haben an Stelle der heimatlichen Gesetzgebungen eine internationale treten lassen. Frankreich hat sich nicht geweigert, seinen Code Napoléon aufzugeben gegenüber den Bestimmungen, die in diesem Saale aufgestellt wurden. Und so alle Staaten, weil sie überzeugt sind, dass die Eisenbahninteressen nicht mehr von einem einzelnen Staate besorgt werden können.

Sehen wir unsere süddeutschen Nachbaren an, die ihr Eisenbahnwesen von Anfang an verstaatlicht haben und denen es nicht in den Sinn gekommen, ein kleines Land noch weiter zu zerstückeln und unfähig zu machen, um dem Verkehr diejenigen Dienste zu leisten, welche nur geleistet werden können, wenn ein entsprechend grosses Gebiet dafür vorhanden ist.

Ich habe die Empfindung, dass wir vor einer grossen Aufgabe stehen, deren Beziehungen sogar über das eigene Land hinausgehen. Man hat uns aus fremdem Land zugerufen, dass nur die Vereinigung, nur die Zusammenlegung gemeinsamer Interessen den wirklichen Bedürfnissen abhelfen kann. Es wird sich zeigen, ob die kleine föderale Schweiz im Stande ist, an den grossen Kulturaufgaben, welche sich ganz Europa gesetzt hat, mit Erfolg mitzuarbeiten.

Leumann: Es ist schwer, nach dem Herrn Vorredner zu sprechen, und um so schwerer, wenn man mit dem von ihm Geäusserten nicht in allen Theilen einverstanden sein kann. Aber ich bitte Sie, mir dennoch zu gestatten, auch meinen Standpunkt darzulegen und meine Stimmabgabe zu motiviren.

Es hat gestern der Referent der Minderheit der Kommission, Herr Schoch, ausgesprochen, es sei noch gar nicht gesagt, ob die Verstaatlichung der Eisenbahnen wirklich ein ernstlicher Volkswunsch sei. Wie es sich damit in der Central- und Westschweiz verhält, weiss ich allerdings nicht; aber ich war erstaunt, das von einem Vertreter eines ostschweizerichen Kantons zu hören. Ich glaube, bei uns in der Ostschweiz ist gar kein Zweifel darüber möglich, dass die Verstaatlichung der Eisenbahnen ein Volkswunsch ist; denn überall, wo die Parteien ein Programm aufstellen, finden Sie diese Verstaatlichung der Eisenbahnen als einen Hauptpunkt auf-

geführt. Ich glaube im Gegentheil eher, dass bei uns das Volk sich von dieser Verstaatlichung der Eisenbahnen, d. h. von den Vortheilen, welche es damit erlangen wird, einen Begriff macht, der in Wirklichkeit schwerlich in Erfüllung gehen wird. Ich behaupte also im Gegensatz zu dem Berichterstatter der Minderheit, dass die Idee der Verstaatlichung der Eisenbahnen ein Volkswunsch ist, dass es eine Idee ist, welche in breiten Schichten des Volkes Wurzel geschlagen hat, eine Idee, welche früher oder später durchdringen wird und durchdringen muss. Deshalb bin ich auch jetzt bereit, mitzuwirken, und wenn man mir einen Weg zeigt, dem ich folgen kann, ihn zu betreten. Aber ich gestehe Ihnen offen, dass der Weg, welchen der Nationalrath mit seinem Beschlusse eingeschlagen hat und welchen unsere Kommission uns ebenfalls beantragt, nach meiner Ansicht nicht der richtige Weg ist. Es hat gestern ein Mitglied der Kommission gesagt, es sei lächerlich, wenn wir 50,000 Aktien der Centralbahn kaufen würden und damit an die Generalversammlung gingen, um 30 Stimmen zu vertreten. Das ist wahr; das ist ein unumstössliches Faktum, und ich gebe zu, dass, wenn man diesen Weg betreten will, etwas geschehen muss. Aber gerade das beweist nur, dass es nicht der richtige Weg ist. Denn was soll man dazu sagen, wenn der Staat als Gesetzgeber in der ausgeprochenen Absicht, sich selbst einen Vortheil zu sichern, Gesetze ändert?

Ich komme da auf einen Punkt, der bis jetzt noch nicht berührt worden ist, nämlich auf die Stellung des Bundes zu den Privateisenbahngesellschaften, wie sie jetzt existiren. Der Bund ist gegenüber den Privateisenbahngesellschaften eigentlich ein Vormund; er prüft und genehmigt ihre Statuten; aber nicht nur das: er erlässt auch Vorschriften über den Betrieb, über Fahrplan und Tarifangelegenheiten. Ja, er geht sogar noch viel weiter; er mischt sich in alle Details hinein und befiehlt den Eisenbahngesellschaften sogar, wie sie ihre Wagen beleuchten und heizen müssen, und wenn das Jahr um ist und die Bilanz erstellt wird, so kommt der Bund und prüft dieselbe auf das Allergenauste und Minutiöseste; er prüft jeden Posten, der ihm zweifelhaft erscheint, und schreibt vor, was auf den Betriebskonto und was auf den Baukonto gebracht werden muss. Ich glaube, der Bund sorgt dafür, dass die Eisenbahngesellschaften in dieser Beziehung nicht vom richtigen Pfade abgehen, mit einer Genauigkeit, wie es wahrscheinlich manch andere Vormundschaftsbehörde nicht thut. Stellen Sie sich einmal vor, in welcher Stellung eigentlich der Bund, wenn wir die Aktien ankaufen, in der Generalversammlung figurirt! Ich glaube in einer dreifachen, nämlich in der Stellung eines Vormundes, eines Grossaktionärs und eines Käufers. Ich kann diese Dreieinigkeit, die hier entschieden zum Ausdruck kommt, nicht anerkennen und möchte Sie nur fragen: was würde man von einem Privatmann sagen, der als Vormund so handelte? Das führt mich dazu, von mir persönlich zu erklären, dass ich diesen Weg nur betrete, wenn ich mich überzeuge, dass ein anderer absolut nicht möglich ist.

Dieser andere Weg aber liegt ja offen vor uns: Es hat der verehrte Herr Vorsteher des Eisenbahndepartements schon in der Debatte im Nationalrathe gesagt und es heute wiederholt, der Bundesrath habe zwei Wege so geebnet, damit Niemand sagen könne, der eine Weg gefalle ihm nicht und darum verwerfe er die ganze Angelegenheit. Ich bin dem Bundesrath dankbar dafür, dass er uns noch einen Weg angewiesen hat, den man betreten kann, ohne seiner persönlicher Ueberzeugung Gewalt anzuthun; dieser zweite Weg, meine Herren, ist der Ankauf der Centralbahn. Es hat Herr Bundesrath Welti in jener Debatte ein treffendes Bild gebraucht; er hat gesagt, der Unterschied zwischen dem Ankauf der 50,000 Aktien und dem Ankauf der ganzen Centralbahn sei ungefähr derselbe, wie wenn Einer mit dem Hausschlüssel in der Hand vor der Thüre stehe, während ein Anderer die Thüre bereits geöffnet habe und eingetreten sei. Ich kann nun nicht einsehen und fürchte, dass auch das Volk nicht wird einsehen können, warum wir mit dem Hausschlüssel vor der Thüre stehen und nicht hineingehen wollen, um so weniger als dieser Ankauf der ganzen Bahn ein vollkommen glattes, schönes Geschäft ist, ohne dass wir dabei mit einem Banksyndikate, diesem Gebilde, vor dem so Mancher einen förmlichen Abscheu hat, zu thun haben, ohne dass wir in die Nothwendigkeit versetzt werden, unsere Gesetze deswegen abzuändern. Der Preis ist ja der gleiche. Es ist schon so viel über diesen Preis gesagt worden von Herrn von Arx und nachher vom verehrten Herrn Departementsvorsteher, dass ich darüber kein Wort verlieren will. Ich mache da eine ganz einfache Rechnung, welche Jedermann verstehen kann; ich sage einfach: entweder ist der Preis, ich will nicht sagen billig, aber preiswürdig, dann ist er es für alle 100,000 Aktien; oder er ist zu hoch, dann wollen wir ihn aber auch für die 50,000 Aktien nicht bezahlen.

Wenn wir weiter nachsehen, warum diese Idee des Ankaufes der ganzen Centralbahn trotzdem im Nationalrathe und in unserer Kommission nicht durchgedrungen ist, so bekommen wir die Antwort: aus Opportunitätsgründen. Ich habe soeben im stenographischen Bericht über die Verhandlungen des Nationalrathes gelesen, dass eines der Kommissionsmitglieder das sogar ganz ausdrücklich sagt mit den Worten: « Man hat eingewendet, warum denn nicht die ganze Centralbahn angekauft werde, da dieser Weg doch am Schnellsten zum vorgesteckten Ziele führe. Ich betone ausdrücklich, dass wir das nur aus Opportunitätsrücksichten gethan haben. » Nun gestehe ich, dass ich nur im äussersten Nothfalle mich diesen Opportunitätsrücksichten beugen werde; ich würde es schliesslich thun, aber nur im Nothfalle. Ich glaube aber nicht einmal, dass diese Gründe wirklich opportun sind. Man kann darüber verschiedener Ansicht sein; meine Ansicht ist die, dass das Volk, das doch das letzte Wort sprechen wird, unserem Beschlusse, die ganze Centralbahn anzukaufen, beistimmen, einen allfälligen Beschluss, die 50,000 Aktien von einem Börsensyndikat zu diesem Preis zu kaufen, aber verwerfen wird. Deshalb stimme ich für Eintreten, aber in erster Linie zunächst nur für Eintreten auf Art. 2 des bundesräthlichen Entwurfes, der identisch ist mit dem Antrage von Herrn Soldati und welcher nur den Ankauf der ganzen Centralbahn im Auge hat.

Wirz: Ich erlaube mir nur, kurz meine Stimmabgabe zu begründen.

Ich war stetsfort ein Gegner des Rückkaufes und

habe als Berichterstatter der Eisenbahnkommission im Jahre 1883 mich grundsätzlich dagegen ausgesprochen. Die Eisenbahnkommission war einmüthig. Sie bestund neben dem Sprechenden aus den Herren Hauser, Sahli, Schaller, Vigier, Estoppey und Zschokke. Der Ständerath fasste einen einmüthigen Beschluss in ablehnendem Sinne.

Dagegen habe ich immer zu allen Massnahmen die Hand geboten, welche das Oberaufsichtsrecht des Bundes gegenüber den Eisenbahnen stärkten. Ich habe zum Erlasse des Rechnungsgesetzes, des Hülfskassagesetzes, sowie des Gesetzes bezüglich der Sonntagsruhe redlich mitgeholfen. Ich suchte auch das Gründerthum und den Aktienschwindel bezüglich der Bergbahnen thunlichst zu verhindern. Ich half auch beim Ankauf der Jura-Bernbahn-Aktien dazu, dem Bunde innerhalb der Jura-Simplon-Bahn zu einem möglichst energischen Mitspracherechte zu verhelfen. Ich konnte dies thun, weil das Departement und der Ständerath erklärten, dass damit für den Rückkauf kein Präjudiz geschaffen werden solle.

Heute stehen die Dinge aber anders. Heute handelt es sich um das thatsächlich vollständige Verfügungsrecht über die Centralbahn. Wer zum Ankauf der 50,000 Centralbahnaktien und zur Revision des Rechnungsgesetzes stimmt, der ist ein erklärter Freund der Verstaatlichung der Eisenbahnen.

Vom Standpunkte der Konsequenz und der Ueberzeugung kann ich mich nicht auf diesen Boden stellen.

Im Gegensatze zur nationalräthlichen Kommissionsmehrheit hat im Jahr 1852 der Nationalrath mit 68 gegen 22 Stimmen und der Ständerath mit 33 Stimmen ohne Gegenmehr sich für den Privatbau ausgesprochen. Und was war die Folge? Ein Eisenbahnnetz, um welches uns, mit Ausnahme von Sachsen, Belgien und der Niederlande, jeder andere Staat beneiden muss. Grosse, reiche Länder, wie Frankreich, haben nur einzelne grosse Schienenstränge, zwischenhinein liegen aber weite Gegenden, welche der Wohlthat einer Eisenbahn entbehren, und der Staat muss jetzt viele Millionen opfern, um die nothwendigen Sekundärbahnen zu errichten. Die Eidgenossenschaft zahlte an das schweizerische Bahnnetz keinen Franken. Hätte sie das gleiche Bahnnetz erstellen müssen, so hätten wir nun eine eidgenössische Milliardenschuld. Als im Jahr 1889 der Rückkauf von 1598 meistens sehr frequentirten Kilometern in Frage stund, da hat der Bundesrath selber ausgerechnet, dass die Eidgenossenschaft daran, abgesehen von den Non-Valoren, über 100 Millionen zu verlieren hätte. Man kann sagen, dass im Falle des Staatsbaues der Bund die Konkurrenz vermieden hätte. Aber wäre damit den betreffenden Landesgegenden gedient gewesen? Welche Landesgegend, wenn sie auch grosse Subsidien bezahlte, würde um den Preis dieser Subsidien gern auf ihre Bahn verzichten? Der Wohlstand des Landes, die Ausbeute unserer Naturkräfte, der Ausgleich der Lebensmittelpreise und die Bereicherung des Fremdenverkehrs wären ohne die Eisenbahnen gar nicht denkbar. Ohne die Dichtigkeit unseres Schienennetzes wäre die Schweiz ein armes Land.

Nachdem der Bund nicht zu bauen wagte, hat auch das Kapital sich keineswegs überall hinzugedrängt, sondern es musste durch eine verfassungswidrige Steuerfreiheit, durch Subventionen à fonds perdu, durch Prioritätsrechte u. s. w. recht eigentlich herangezogen werden. Und das Kapital hat bei Weitem nicht immer ein glänzendes Geschäft gemacht; die Verluste sind grösstentheils verchmerzt, aber die bleibende Wohlthat der Eisenbahnen ist gesichert. Was hätte aber der Staatsbau nicht für leidenschaftliche Kämpfe hervorgerufen? Erinnern wir uns denn nicht mehr an die äusserst erbitterten Redeschlachten über die Oronbahn und über die Lukmanier- und Gotthardbahn? Sobald es sich um Konkurrenzfragen, d. h. um die positive und ausschliessliche Förderung einzelner Linien gehandelt hat, löste sich das Parlament in zwei feindliche Parteien auf. Stund man dagegen auf objektivem Boden, d. h. auf dem Boden der Freiheit und der Gleichberechtigung, dann arbeitete man friedlich und gründlich an einer praktischen und fortschrittlichen Entwicklung unserer Eisenbahngesetzgebung. Wenigstens in den letzten Dezennien hat die Bundesversammlung dem Bundesrathe gegenüber den Eisenbahnen nie eine Kompetenzerweiterung verweigert.

Ich gehe aber weiter, und das ist mir die Hauptsache. Wenn der Eisenbahnbau und der Eisenbahnbetrieb Sache der Eidgenossenschaft sein werden, so begründet dies eine kolossale Abhängigkeit der einzelnen Landesgegenden von der eidgenössischen Verwaltung. Jede, auch die entlegenste Landesgegend, verlangt dann eine eigene Bahn, und das führt dann zu einem Wettbewerb gegenüber den eidgenössischen Finanzen, vor welchem im Hinblick auf andere Parlamente die Gründer der neuen Eidgenossenschaft im Jahr 1852 mit allem Recht zurückschreckten. — Man kann mir als Obwaldner vielleicht entgegenhalten, dass ich eine Berner-Bahn einer eidgenössischen Bahn vorziehe. Die Berner-Politik hat uns Obwaldnern im Gebiete des Verkehrswesens noch kein Missgeschick gebracht, sie half uns zur Brünigstrasse und zur Brünigbahn, und jetzt steht hinter und über den Bernern die Eidgenossenschaft; wir haben eine vortreffliche eidgenössische Rekursinstanz, die Berner wissen das. Aber wo ist dann eine eidgenössische Rekursinstanz, wenn der eidgenössische Fiskus das Interesse an einem lukrativen Bahnbetrieb besitzt? Es wird dann keineswegs « in dubio contra fiscum » heissen. Es ist nie gut, wenn man Richter und Partei in eigener Sache ist. *Das* ist dann aber die Eidgenossenschaft. Sie ist dann Rivalin und zugleich Beherrscherin derjenigen Bahnen, die nicht verstaatlicht sind, und das ist keine würdige und korrekte Stellung; es ist eine Stellung, die zu vielen Versuchungen und, beim besten Willen, zu vielen Missdeutungen und Verdächtigungen führt.

Dann fallen aber politisch noch zwei andere Gesichtspunkte in Betracht. Erstens wächst, nur mit theilweiser Compensation von Aktiven, die Bundesschuld in's Riesenhafte. Das bringt alle Staatsgläubiger in ein direktes Abhängigkeitsverhältniss zur Eidgenossenschaft, denn der Gläubiger interessirt sich sehr oft mehr um die ökonomische Wohlfahrt des Schuldners als der Schuldner selbst. Das bringt aber auch die Eidgenossenschaft in ein gefährliches Abhängigkeitsverhältniss zum einheimischen und fremden Geldmarkt. Grosse und reiche Länder, wie Frankreich und England, mögen dies ertragen, indem der Staat der Schuldner der Nation wird. Kleine und nicht reiche Länder verlieren dadurch ihre Selbständigkeit; die Steuerkraft des Volkes muss dann direkt oder indirekt die Zinsen der Staats-

schuld an das Ausland zahlen. — Jetzt haben wir etwa 15,000 Bundesangestellte. Eisenbahnangestellte soll es bei 25,000 haben. Mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen haben wir 40,000 Mann, die von der Eidgenossenschaft besoldet sind. Wenn man ihre stimmfähigen Familienglieder und Freunde hinzurechnet, so kann man sagen; der sechste Theil des schweizerischen Wahlkörpers befindet sich dann im direkten Abhängigkeitsverhältniss zum Bundesrath. Das ist vom demokratischen Standpunkte aus keine gesunde Sachlage.

Wenn wir immer den jetzigen Departementschef hätten, dann wollte ich vom Standpunkte der politischen Selbständigkeit entschieden lieber Bundesangestellte als Angestellte gewisser nationaler und internationaler Eisenbahngesellschaften. Aber wenn man einer politischen Richtung angehört, welcher zwar in vielen Fragen die Mehrheit des Schweizervolkes Recht gibt, welche aber systematisch von der Bundesverwaltung ausgeschlossen ist, dann ist es mehr als Demuth, es ist die reinste Selbstentäusserung, wenn man fast hunderttausend von der Bundesgewalt abhängige Existenzen schafft. Der Herr Departementschef hat bestwilligst vor einer Revanche-Politik gewarnt. Hätten wir Revanche-Politik treiben wollen, so hätten wir nicht nachträglich das Betreibungsgesetz gerettet. Ich bin kein Freund des Obstruktionismus, aber ich bin ein Freund einer konsequenten prinzipiellen Politik und die föderativen Grundlagen sind mir gleichbedeutend mit der Existenzbedingung unserer Eidgenossenschaft.

Ich bin gewiss kein Freund des Aktienschwindels, aber ich bin auch kein Freund der Staatsomnipotenz. Es ist in meinen Augen eine allzu homöopathische Behandlung, wenn der Bund dadurch den Aktienschwindel bekämpfen will, dass er selbst der erste Grossaktionär des Landes wird. Man hat dazu ganz andere Mittel in der Hand. Man soll eine möglichst solide Rechnungsstellung fordern; man soll den Dividendenbezug beschränken, bis ein genügender Pensions-, Reserve- und Erneuerungsfonds vorhanden ist; man soll die Eisenbahnen anhalten, sich alle technischen Errungenschaften anzueignen; man soll sie durch eine möglichst scharfe und häufige Kontrolle zwingen, die möglichste Betriebssicherheit zu bieten. Was die eidg. Verwaltung diesbezüglich nicht vermag, das vermag die Gesetzgebung, und ein möglichst strammes gesetzgeberisches Vorgehen wird heute von der öffentlichen Meinung mehr als jemals unterstüzt. Bei dem bittern Weh, welches heute das Schweizerherz erfüllt, liegt der einzige patriotische Trost darin, dass der Name der eidg. Verwaltung mit dieser tieftragischen Katastrophe nicht verbunden ist. Und wie kann das kleinste Versehen, wie kann eine tiefverborgene, allmälig wirkende Ursache trotz einer energischen Verwaltung zum grössten Unglück führen! Also — strengste Aufsicht! Aber nicht die Gefahren des Staatsbetriebes!

Vom *rechtlichen* Gesichtspunkte müssen wir bedenken dass wir *Concessionen* vor uns haben, dass diese Concessionen ein vom Staate gegebenes Wort sind, dass auf dieses Ehrenwort das Geld zum Eisenbahnbau gefunden und geliehen wurde. Der jetzige Aktionär ist gar nichts Anderes als der Rechtsnachfolger des ursprünglichen Erbauers der schweizerischen Eisenbahnen. Nun kann man allerdings sagen: was will denn der Aktionär mehr, als dass er als Verkäufer gegenüber dem Käufer Staat den Preis für seine Aktien selbst bestimmen kann? Es ist dies sehr wahr für den dermaligen Aktienankauf, und ich bin auch der Ansicht, dass der Staat zu theuer kauft, und dass der Staat in eine eigenthümliche Lage sich versetzt, wenn er sich ohne Expropriationsrecht als Käufer auf dem Geldmarkt meldet und vom Geldmarkt sich den Preis bestimmen lässt. Aber nach diesem erstmaligen Aktienankauf kann dann der Bund durch Revision des Rechnungsgesetzes vom Rest der Aktionäre die Abtretung ihrer Aktien erzwingen. Eine Gesellschaft, in welcher *ein* Theilnehmer mehr als die Hälfte Stimmen hat, ist überhaupt keine Gesellschaft; *einer* dominirt, die andern sind seine willenlosen Diener, und wenn man *dieses* System einseitig zu Gunsten des Bundes einführt, so mag dies scheinbar lukrativ sein, aber es ist nicht vereinbar mit den Prinzipien des Rechtsstaates. Leoninische Verträge und leoninische Genossenschaften sind nicht haltbar auf dem Boden des gemeinen Rechtes. Ein Rechtsstaat muss auch den Schein der Vergewaltigung vermeiden. Uebrigens ist es gefährlich für den Staat, wenn er seine Mäkler auf die Börse schickt; er muss offen und mit loyalen Mitteln operiren, und er wird dann noch getadelt; ihm gegenüber aber steht ein schlauer und verschmitzter Gegner, der hundert verborgene Fäden in der Hand hat, und schliesslich muss den Verlust beim Spiele sehr oft der Kredit des Landes zahlen. — Und warum fürchtet denn der Bund so sehr die Expropriation? Es ist doch ein Richter im Lande, und letztinstanzlich entscheidet nicht der Obmann des Schiedsgerichtes, sondern der oberste eidgenössische Gerichtshof. Und warum wartet man denn nicht auf den Ablauf der concessionsgemässen Fristen? Schon bei einem *theilweisen* Ablauf dieser Fristen sind die concessionsgemässen Ankaufsbedingungen viel günstiger, und nach deren vollständigem Ablauf kann der Bund sagen, ob und unter welchen Bedingungen er die Concession erneuern will. *Er* ist dann voll und ganz Herr der Situation, und bis zu diesem Zeitpunkt mag auch das grosse Frankreich warten.

Ich gebe gerne zu, die Verstaatlichung möchte zu manchen Verkehrserleichterungen führen. Aber man darf sich auch diesbezüglich keiner Illusion hingeben. Jetzt haben die Gesetzgebung, der Wille des Publikums und die Konkurrenz bei den Eisenbahngesellschaften Vieles durchgesetzt und man reist in der Schweiz bequemer als in den andern Ländern. Der interne Verkehr ist nirgends so begünstigt. Der Zonentarif passt für die Distanzen Ungarns: bei uns würde er den engern Lokalverkehr vertheuern. Mit der Verstaatlichung kommen die *fiskalischen* Bedenken, und wenn man zuerst aus dem Betrieb eine kolossale Schuldenlast verzinsen muss, dann ist das Publikum schlimmer daran, als wenn die Eisenbahngesellschaften unter einer energischen und umsichtigen Bundeskontrolle stehen.

Ich stimme für Verwerfung, weil mir einerseits dieses systemlose Vorgehen nicht gefällt, und weil ich überhaupt als Föderalist ein Gegner des omnipotenten Staatsgedankens bin. Die kantonalen Vertreter in den Provinzial-Eisenbahnräthen sind körperlose Luftgebilde und was kann erfahrungsgemäss schliesslich so ein Verwaltungsrath viel anderes als Ja und Amen sagen? Ich anerkenne in vollem Masse die redlichen Bestrebungen und den patriotischen besten Willen des Departements, und ich opponire mit um so weniger leichtem Herzen, weil ich als vieljähriges Mitglied der ständeräthl. Eisenbahnkommission die

dermaligen Uebelstände durchaus nicht unterschätze. Auf dem grundsätzlichen Boden der concessionsgemässen Rechte und der korporativen Freiheit habe ich immer redlich mitgeholfen, gegenüber den Aktiengesellschaften die Macht des Bundes zu verstärken. Die Macht der Association war aber auch in unserem Lande ein ungeheurer Hebel fortschrittlicher Entwickelung, und hüten wir uns vor Einem, meine Herren! hüten wir uns vor der gewaltigsten Förderung des *sozialistischen* Gedankens, indem der Einheitsstaat die Geldmacht und die modernen Heerstrassen monopolisirt, und sorgen wir dafür, dass das werthvollste politische Erbtheil einer grossen Vorzeit, das Bewusstsein der Freiheit, durch eine zu weit gehende Staatsallmacht in unserem Volke nicht verloren gehe.

Isler: Ich will in der hochwichtigen Frage, die unserem Entscheide unterbreitet ist, mir auch noch ein kurzes Wort erlauben. Wir stehen, wie vorhin Herr Bundesrath Welti gesagt hat, vor einer Frage, die weit über unser kleines Land hinaus, man darf aber auch sagen, über unser eigenes Leben und das Leben unserer Kinder hinaus Bedeutung hat, einer Frage, die eine grosse Verantwortlichkeit in sich trägt und zwar nicht nur für die, welche sie vor uns bringen, sondern auch für uns, die wir darüber unsern Entscheid geben sollen.

Ich denke, dass Jeder von uns mehr oder weniger dasjenige mitgemacht hat, was das ganze Land und seine Behörden in dieser Eisenbahnpolitik seit einigen Jahrzehnten durchlaufen haben. Im Anfange war Alles dagegen, jetzt ist Alles oder es sind doch weitaus die Meisten dafür. Aber das ist nicht ohne Weiteres so gekommen; es hat vieler Ereignisse bedurft. So ist es auch bei dem Einzelnen gegangen, und ich gestehe, dass ich selbst nur nach langem Nachdenken und nach langen Kämpfen mit mir selbst dazu gekommen bin, dass ich für diese Neuerung stimmen kann. Nun will ich aber auch gleich beifügen, dass mir das dargebotene Mittel des Aktienkaufes nicht als das richtige erscheint und dass ich demselben nicht aus vollem Herzen zuzustimmen vermag. Letzteres habe ich da thun können, wo der Aktienkauf blosser Aktienkauf geblieben ist, bei der Jura-Simplonbahn, wo wir blos unsere Zustimmung geben mussten dazu, dass die Eidgenossenschaft sich mit einer Anzahl von Aktien betheilige und sich damit jenen Einfluss verschaffe, der ihr durch die Statuten und durch die Konzession vorenthalten war.

Heute aber liegt ein anderer Aktienkauf vor, der nicht mehr so leicht zum Ziele führt; der Bundesrath verlangt, dass wir dem Aktienkauf beistimmen, aber auch, dass wir ein Gesetz erlassen, welches diesen Aktienkauf nützlich macht. Ich erblicke darin die Folgen des Systems des Aktienkaufes. Man kommt ja darüber nicht hinweg — man mag sich dafür Trostgründe geben, welche man will — dass sobald der Bund als Aktienkäufer auftritt, sobald er auf dem Wege der Betheiligung und auf Grund von Extraverträgen in die bestehenden Gesellschaften eintritt, er sich eben nicht in öffentlich-rechtlicher Stellung, sondern in privatrechtlicher Stellung befindet. Wenn er nun sich zu der Stellung, die er sich durch den Aktienkauf geschaffen, auf dem Wege der Gesetzgebung öffentlich-rechtliche Mittel noch verschaffen muss, so befriedigt das viele Leute nicht und kann mich persönlich auch nicht befriedigen.

So sehr ich für den Ankauf des Netzes bin, so schwer wird es mir — est ist ja der Moment gekommen, wo Jeder sagen muss, was er denkt und es ist eine wichtige Stunde, in der wir leben — für den Aktienankauf zu stimmen, weil mit demselben ein Gesetz verbunden ist, welches die Gewalt des Bundes verstärken soll.

Es hat gestern Herr Soldati in einem langen Votum den Antrag begründet, es möchte der Ständerath nicht für den Aktienankauf, sondern für den Ankauf des ganzen Netzes stimmen; man könnte daraus etwa schliessen, dass Diejenigen, welche für den Ankauf des Netzes sind, sich auf dem Standpunkte des Herrn Soldati befinden. Kein Irrthum wäre grösser. Ich kann nicht verhehlen, dass ich gestern selber verwundert war über die Begründung, die Herr Soldati für seinen Antrag gebracht hat. Ich konnte sie mir nur dadurch erklären, dass er vorher einen Antrag formulirt hatte, der ganz anders lautete, den Antrag nämlich, nicht einzutreten, und die Angelegenheit an den Bundesrath zurückzuweisen. Der grösste Theil seiner Ausführungen widersprach seinem Antrage derart, dass es Jedermann in die Augen springen musste; ich glaube, Diejenigen, welche sich heute oder Morgen in erster Linie für den Ankauf des ganzen Netzes aussprechen, sind berechtigt oder gar verpflichtet, zu sagen, dass sie die Begründung des Soldati'schen Antrages nicht zur ihrigen machen können.

Was mich persönlich betrifft, so stimme ich aus voller Ueberzeugung für den Antrag auf Erwerb des ganzen Netzes, während ich nicht dazu stimmen könnte, die Sache einfach von der Hand zu weisen und die Dinge gehen zu lassen, wie sie gehen. Nun hat uns heute der Herr Vorsteher des Eisenbahndepartementes erklärt, dass er, wie auch der Bundesrath, noch immer den Ankauf des ganzen Netzes als wünschbar betrachte und dass er nur aus dem Grunde davon abgekommen sei, weil er glaube, es sei bei den gegenwärtigen Verhältnissen eine Mehrheit für den Gesammtankauf nicht zu Stande zu bringen. Ich glaube nun nicht an die Richtigkeit dieses Argumentes. Ich glaube, wenn man von uns in dem andern Theile der Schweiz Verzicht auf liebgewordene Gewohnheiten, vielleicht sogar den Bruch mit ganzen Lebensanschauungen verlangt, so darf man auch von unsern Eidgenossen in der Westschweiz verlangen, dass sie Opfer bringen, und es ist einmal in einem grossen Theile der deutschen Schweiz das Gefühl vorhanden, dass seitens der Westschweiz nur deshalb Schwierigkeiten gemacht werden, weil die Westschweizer zu sehr ihren Theil der Schweiz im Auge haben. Wie ist es überhaupt gegangen? Blicken wir doch etwas zurück auf die allerjüngste Zeit! Der Bundesrath hat Ihnen den Antrag eingebracht, das ganze Netz zu erwerben; die Kommission des Nationalrathes beschäftigte sich damit und soviel ich weiss, war die Mehrheit dafür; aber es trat auf einmal eine rückläufige Strömung ein, die auf Verschiebung hinging. Damals hat man noch nicht gesagt: wir treten nicht ein auf den Ankauf des ganzen Netzes, man sagte nur: wir wollen verschieben. Aber das Publikum hat eben doch etwa einmal eine Meinung, die viel richtiger ist als diejenige, welche man aus den Akten gewinnt. Die Leute, die sich

mit der Sache beschäftigten, sagten: es steckt mehr dahinter; unsere Miteidgenossen in der Westschweiz wollen nicht, sie denken an den Simplon und sehen in diesem Vorgehen eine Schädigung ihrer Pläne.

Der Bundesrath blieb bei seinem Antrag. Die Kommission des Nationalrathes trat anderhalb Monate später zusammen und nun kam auf einmal das für Viele verblüffende Telegramm: Es wird der Ankauf vorläufig fallen gelassen und nur die Schlussnahme betreffend die 50,000 Aktien gefasst. Glauben Sie denn nicht, dass das Gefühl sich förmlich aufdrängt, der Standpunkt der welschen Schweiz komme dabei zu sehr zum Ausdruck, es sei vor Allem aus um den Bau des Simplon zu thun und darnach müssten sich die weit grösseren Interessen des Rückkaufes richten, statt umgekehrt. Solche Stimmen können Sie nicht unterdrücken, wenn Sie auch noch so schöne Gründe bringen. So meine ich denn, der gemeineidgenössische Sinn sollte sich auch in diesem Punkte Geltung verschaffen und es sollte eine Einigung möglich sein, wenn man den Herrn aus der Westschweiz erklärt: wir meinen es ehrlich, und wenn wir die ganze Bahn kaufen wollen, so ist das nicht eine Ausrede, dass wir gar nichts wollen. Es ist freilich heute vom Herrn Departementsvorsteher noch etwas Anderes gesagt worden. Er hat erklärt, wir verschliessen uns mit dem Ankauf des ganzen Netzes, so wünschenswerth dieser wäre, gegenwärtig eine andere Möglichkeit, von der er sagt, dass sie für die Schweiz und die Rückkaufsidee noch viel besser wäre, als der Ankauf der Centralbahn, die Möglichkeit einer Fusion zwischen Centralbahn und Jura-Simplon. Diese Fusion der beiden Bahnen, fügte er gleich bei, sei für uns nicht als Fusion die Hauptsache, sondern weil wir mit dieser Aktion die uns bis jetzt mangelnde Majorität der Stimmen in der Jura-Simplonbahn ebenfalls verschaffen können. Das lässt sich ja gewiss hören; aber ich sage: ist denn die Fusion in diesen Dingen der Zweck, den wir anstreben? Ist denn, nachdem man uns die Nothwendigkeit der Verstaatlichung so deutlich und überzeugend dargethan hat, ein Grund vorhanden, vor dem eigentlichen Ziel, der Verstaatlichung, ein zweites Stadium einzuschieben, in dem wir wieder Jahrzehnte lang verharren müssen, und das in dem Augenblicke, wo uns das für die Verstaatlichung bestgelegene Netz endlich zum wirklichen Ankauf präsentirt wird. Man denkt wahrscheinlich in der Westschweiz in dieser Beziehung anders; aber wir in dem andern Theile der Schweiz denken eben so und ich glaube, unsere Auffassung verdiene doch gewiss auch Berücksichtigung.

Nun komme ich zu einem andern Punkte, von dem ich Ihnen schon sagte, dass er mir beim Aktienankauf am wenigsten gefällt, ich meine die Aenderung des Obligationenrechtes. Man hat diese Sache bei uns, will mir scheinen, etwas leichter genommen, als im Nationalrathe; dort sind die wichtigsten Bedenken dagegen aufgetreten und dort hat sich, darf ich wohl sagen, diese Frage zur eigentlichen Kapitalfrage aufgeschwungen, und man hat schliesslich weniger mehr über die Frage des Ankaufs der Centralbahn und der 50,000 Aktien als über die Frage gesprochen, ob es zulässig sei, den Art. 640 aufzuheben und in welcher Form das geschehen müsste. Ich glaube, dass hier in der That eine Frage von kapitalem Interesse vor uns liegt, eine Frage, welche die ganze Rechtsordnung betrifft. Der Sprechende gehört nun einmal zu denjenigen Leuten — man mag sie vielleicht die «hausbackenen» nennen — welche in einem Einbruche in die Rechtsordnung, die uns Alle trägt, und auf die alle unsere Verhältnisse basirt sind, etwas sehen, was schwerer für sie wiegt als der Ankauf oder Nichtankauf von Bahnen. Ich habe für mich die Frage gestellt, ob der vom Bundesrath und Nationalrath vorgeschlagene Weg der Abänderung des Art. 640 einen solchen Eingriff in die Rechtsordnung enthalte oder nicht und ich möchte Sie nun einladen, mir auf dem Gedankengange zu folgen, den ich dabei einschlagen werde. Bekanntlich stellt der Art. 640 des Obligationenrechts die Vorschrift auf, dass kein Aktionär mehr als den fünften Theil der Stimmen in der Generalversammlung repräsentiren dürfe; den Aktiengesellschaften, sagt der Artikel weiter, ist es freigestellt, sofern sie nur diese Grenze nicht überschreiten, ihr Stimmrecht beliebig zu normiren; es ist ihnen insbesondere freigestellt, zu erklären, dass wenn Jemand eine bestimmte Zahl Aktien hat, er nicht dieser Aktienzahl entsprechend votiren kann, sondern in geringerem Umfange. Artikel 640 enthält also zweierlei: erstens eine Vorschrift des Gesetzes, welche alle Fälle normirt, auch diejenigen, wo die Statuten über das Stimmrecht nichts sagen, und dann zweiten eine Bestimmung, welche den Eisenbahngesellschaften freies Feld lässt, sofern sie nur die erste Vorschrift nicht überschreiten. Der Artikel 640 ist also nur subsidiäres Recht und kommt nur in Anwendung, wenn die Statuten selber nichts festgesetzt, wenn die Parteien keine Verträge darüber geschlossen haben.

Nun, glaube ich, geht es wohl an, dass der Gesetzgeber dasjenige Recht, welches die Vertragsfreiheit nicht berührt, welches sich jenseits derselben befindet durch ein neues Gesetz abändert, dass er also erklärt: künftig soll als subsidiäres Recht die Beschränkung des Stimmrechts nicht mehr gelten.

Eine andere Frage ist dann freilich die, ob das auch angeht gegenüber dem anderen Theil des Artikels, welcher den Gesellschaften das Vertragsterritorium überlassen hat, d. h. ob das auch angeht, gegenüber den Bestimmungen der Statuten. Hier tritt man sehr nahe an die Grenze, wo man sagen kann: es geht nicht an, auf dem Wege der Gesetzgebung Verträge zu ändern. Auch Herr Kellersberger hat Namens der Kommissionsmehrheit in seinem Votum diese Frage aufgeworfen; er hat aber gefunden, dass in einem Uebergangsartikel des Obligationenrechts der Grundsatz aufgestellt sei, letzteres habe rückwirkende Kraft. Das ist allerdings richtig, aber nicht unbedingt. Zunächst hat das Obligationenrecht erklärt, es setze eine fünfjährige Uebergangsperiode fest. Hier lässt man eine solche Uebergangsperiode weg. Wenn das Gesetz erlassen und angenommen ist, tritt dasselbe sofort in Kraft und alle Beschränkungen des Stimmrechts in den Statuten fallen dahin. Aber noch etwas mehr. Im Obligationenrecht ist den Aktiengesellschaften in wichtigen Fragen Vertragsfreiheit eingeräumt, indem es sagt, es verfüge nur so und so, wenn die Gesellschaft das Verhältniss nicht selbst geordnet habe. Bei einer solchen Sachlage kann man schon ein Gesetz rückwirkend erklären. Wenn sich die rückwirkende Kraft nur bezieht auf die Verantwortlichkeit der Gesellschaft, auf die Firma etc., so hat die Rückwirkung viel weniger scharfe Bedeutung, als dies sonst der Fall wäre.

Ich glaube also, der Herr Referent der Kommission habe sich die Sache etwas leicht gemacht. Ich gelange meinerseits nicht dazu, wie er, die in Rede stehende Frage ohne Weiteres zu bejahen.

Ich komme zu einem dritten Gesichtspunkt, den der Herr Kommissionsreferent wiederum mit grosser Zuversicht beantwortet. Ich wäre froh, ich könnte diese Zuversicht völlig theilen; denn dann wäre ich beruhigt. Der Herr Referent bemerkte nämlich, wir kommen über alle Bedenken hinweg, wenn wir uns auf den öffentlich-rechtlichen Standpunkt stellen, der Art. 640 des Obligationenrechts sei zwar gut gemeint gewesen, habe aber nur zu Unfug und Skandal geführt. Wenn dem wirklich so wäre und der thatsächliche Beweis vorläge, dass der Art. 640 einfach umgangen wurde und die Absicht des Gesetzgebers sich nicht verwirklichen liess, dann dürften wir allerdings mit Beruhigung sagen: wir heben den Artikel auf, bezw. ändern ihn ab; denn statt dem kleinen Aktionär zu nützen, hat er nur geschadet. Ich habe in dieser Beziehung allerdings nur eine geringe Erfahrung. Ich bin noch in keinen Generalversammlungen von Aktiengesellschaften gewesen, als in solchen, wo nur Namenaktien vorhanden waren. In diesen Generalversammlungen kannte man die Beschränkung des Stimmrechts auch und sie hat sich als erfolgreich erwiesen. Von daher ist mir also nicht bekannt, dass Unfug getrieben worden wäre; wohl aber konnte ich in den Zeitungen lesen, dass bei grossen Aktiengesellschaften — das sind die Eisenbahngesellschaften mit Inhaberaktien — Unfug vorgekommen sei. Es ist mir auch bekannt, dass eine schweizerische Eisenbahngesellschaft, die in ihren Statuten noch die Stimmrechtsbeschränkung hat, einen neuen Statutenentwurf dem Bundesrath bereits eingeschickt hat, worin sie verlangt, es solle jeder Aktie, ohne Beschränkung, eine Stimme zukommen. Diese Gesellschaft wird das ohne Zweifel gethan haben mit Rücksicht darauf, dass die fremde Finanz durch ein Hinterthürchen doch das erreichte, was den hausbackenen Aktionären im Inland untersagt war. Ich mache daher, wenn man die Sache als Grundsatz hinstellt und erklärt, in den Eisenbahngesellschaften solle das allgemeine Stimmrecht gelten, dagegen keine Einwendung. Allein der Beschluss des Nationalraths wird diesem Prinzip nicht gerecht und ich will darüber noch einige Worte verlieren, obschon wir noch nicht bei der artikelweisen Berathung sind.

Der Referent der Kommission, Herr Kellersberger, hat sein Votum hauptsächlich auf den Gedanken gestützt, die gute Absicht sei nicht erreichbar, die kleinen Aktionäre würden nur dupirt. Ja, wenn dem so ist, warum heben wir dann die Stimmrechtsbeschränkung nur für die Fälle auf, wo die Eidgenossenschaft oder ein Kanton an der Generalversammlung erscheint? Wenn dem so ist, wie Herr Kellersberger sagt, so müssen wir die Beschränkung überhaupt abschaffen. Dann haben wir ein Prinzip, einen Rechtsgrundsatz. Die andere Bestimmung macht sich praktisch so, dass sobald bei einer Gesellschaft der Bund oder ein Kanton mit Aktien betheiligt ist — ich nehme nicht nur das Beispiel *einer* Aktie, das kommt mir zu theoretisch vor — an der Generalversammlung sofort ein Wechsel im Stimmrechtssystem eintritt, sobald der Vertreter des Bundes oder des betreffenden Kantons zur Thüre hereinkommt. Andere sagen zwar, der Wechsel trete schon vorher ein, nämlich sobald der Bund oder ein Kanton Aktien erwerbe. Ich bin nicht so ganz sicher, dass das so zu verstehen ist, will es aber annehmen. Es tritt also in dem Momente, wo der Bund oder ein Kanton Aktien erwirbt, also bei einem zufälligen Anlass, ein vollständiger Wandel des Stimmrechtssystems ein. Ein solcher Wandel widerspricht aber dem Begriff des Rechts und seiner Unwandelbarkeit. Es ist schon Gelegenheitsgesetzes genug, wenn Sie in Art. 640 O.-R. einen Grundsatz aufstellen, der für eine gewisse Kategorie von Gesellschaften schlechtweg gilt, den Grundsatz nämlich, in den Generalversammlungen der schweizerischen Eisenbahngesellschaften solle jeder Aktie ohne Beschränkung eine Stimme zukommen. Man kann dies um so eher thun, als ja die nämlichen Gesellschaften auch noch unter einem andern Ausnahmegesetze stehen und zwar einem sehr gerechtfertigten, das eine Garantie bietet, dass beim allgemeinen Stimmrecht die kleinen Aktionäre nicht durch die grossen allzusehr ausgebeutet werden können. Es ist das das Rechnungsgesetz. Mit diesem Gesetze in der Hand normirt der Bund die allerwichtigsten Fragen und kann damit auch allfälligen Skandalen und Unfugen entgegentreten.

Dies ist der Gedankengang, den ich bei Prüfung des Art. 640 O.-R. befolgte. Ich mache kein Hehl daraus, dass ich mich nicht in jeder Beziehung beruhigte. Ich sehe in der von mir vorgeschlagenen Form noch immer Gelegenheitsgesetzgebung; es ist der Sache aber ganz bedeutend der Stachel genommen allerdings auch schon durch den Beschluss des Nationalrathes, aber nicht in ausreichendem Masse. Ich bin dabei aber, wie gesagt, noch immer nicht sehr erbaut, dass wir auf diesem Wege der Gelegenheitsgesetzgebung einen Fundamentalgrundsatz des Obligationenrechts, des gemeinen Rechts beseitigen wollen. Es ist das nebst den vorhin angeführten Gründen ein Hauptgrund, weshalb ich in erster Linie für den Ankauf des ganzen Netzes stimme und mich nur schwer zum Aktienkauf entschliessen kann.

Dies sind die Motive, welche mich leiten. Ich bitte um Entschuldigung, dass ich Sie so lange aufgehalten habe; aber man hat das Bedürfniss, in dieser ernsten Stunde zu sagen, was man denkt. Gerade in diesem Saale hängt von der einzelnen Stimme sehr viel ab und deshalb drängt es Einem, zu sagen, warum man so und nicht anders denkt.

Dr. Schoch: Bei Erörterung der ersten Frage, welche ich mir aufzuwerfen erlaubte, nämlich, ob der Bund zur jetzigen Stunde kompetent sei, den Betrieb der Eisenbahnen zu übernehmen, hat Herr Bundespräsident Welti bemerkt, dieses Dogma, dass nämlich dem Bund die Kompetenz fehle, dürfte kaum noch viele Anhänger zählen. Ich will mir nun den Vorwurf, ein Doktrinär zu sein, gerne gefallen lassen, indem ich finde, dass die Beobachtung der Form auch eine gewisse Schutzwehr der Freiheit bildet. Im Uebrigen will ich auf diese Frage nicht mehr weiter zurückkommen und nur noch bemerken, dass die Bestimmungen über den Rückkauf in den Konzessionen mir die Kompetenzfrage nicht zu entscheiden scheinen, da ja dieser Rückkauf eventuell, d. h. auf den Fall des inzwischen einzuführenden Staatsbetriebes hin, in Aussicht genommen werden konnte.

Dagegen halte ich daran fest, dass meines Wissens, ich möchte sagen eine gewisse elementare Macht im Volke, die den Rückkauf verlangt, nicht vorhanden ist, trotz der gegentheiligen Behauptung des Herrn Leumann. Ich habe hier die Aeusserung einer Gesellschaft vor mir, die grosse Interessen vertritt, nämlich der kaufmännischen Gesellschaft in Zürich. Diese Gesellschaft, die gewiss die Sache kennt, hat sich in einer Zuschrift an den Bundesrath dahin geäussert, dass man in Bezug auf die Wünschbarkeit der Verstaatlichung getheilter Ansicht sei. Wenn nun in andern grossen Kreisen des Volkes die Sache materiell noch nicht zur Sprache kam, so glaube ich nicht, dass man trotzdem schon sagen könne, die Stimmung sei überall für die Verstaatlichung. Es gibt eben im Volke viele Leute, die nicht dabei sind, wenn die Parteiprogramme aufgestellt werden, und nicht an die Versammlungen gehen, aber gleichwohl über die Sache nachdenken und beim Entscheid über dieselbe mitzusprechen haben. Ich möchte aber eben einmal eine Volksentscheidung hervorrufen, und ich glaube, auf diesem Boden sollten sich schliesslich Alle einigen können. Es ist dabei allerdings zu berücksichtigen, dass heute Vieles nicht so ist, wie man es wünscht. Aber die Bundesgewalt drängt eben auf den Erwerb der Bahnen, die ihrerseits wieder andere Interessen haben, und es hat sich beinahe ein entzündlicher Zustand gebildet, der aber vorübergehend ist und gehoben werden muss. Die Frage drängt zur Lösung und dieselbe erfolgt am besten dadurch, dass das Volk einmal erklärt, ob die Bahnen erworben werden sollen oder nicht. Auf dem Wege des Aktienkaufs dagegen wird die Frage nicht auf dem richtigen Boden entschieden. Der Herr Chef des Eisenbahndepartements, von grossen Gedanken getragen, hat den Zeitpunkt zur Verwirklichung derselben sehr ungünstig gewählt; denn diese Entscheidung über den Aktienkauf wird im Volk noch von ganz andern Momenten abhängig sein, als diejenige über die Frage der Verstaatlichung der Bahnen an sich. Allerdings werden bei Behandlung dieser Frage im Volke auch die Gegner der Verstaatlichung zum Worte kommen und ihre Gründe entwickeln; das schadet aber nichts. Das Gleichniss mit dem Fünflivre und den eidgenössischen Rententiteln passt nicht ganz. Der Fünflivre ändert seinen Werth nach dem Stande des Silbers und etwa nach der lateinischen Münzkonvention, sonst aber nicht; die eidgenössische Rente dagegen kann in Bezug auf die Frage, ob der Betrieb der Bahnen sie immer decke, allerlei Geschicke erfahren und noch allerlei Verhältnissen rufen. Das Volk mag also die Frage nach allen Seiten prüfen und sonach seinen Entscheid fällen, worauf wir dann entschieden vorzugehen hätten.

Fällt das Volk seinen Entscheid dahin, die Bahnen sollen verstaatlicht werden, dann muss der Weg der Expropriation beschritten werden. Diese bietet den Vortheil, dass alle Bahnen gleich behandelt werden. Im vorliegenden Falle kauft man die Centralbahn zum Preise von Fr. 1000 bezw. gegen 30 Fr. Rente für jede Aktie. Soll bei den andern Bahnen ebenso oder anders vorgegangen werden? Das wissen wir noch nicht. Geht man bei den andern Bahnen anders vor, so würde entschieden das Gefühl auftreten, dass der Bund nicht alle gleich behandelt habe. Schlägt der Bund aber den Weg der Expropriation ein, so werden alle Bahnen gleich behandelt. Und ich will den Bund lieber als Partei vor dem Bundesgericht sehen, als an der Börse als Käufer von Aktien und als Grossaktionär in den Generalversammlungen, um da die andern Aktionäre zu majorisiren und gleichzeitig Käufer und Verkäufer zu sein.

Es ist in Bezug auf diese Expropriation noch eines zu bemerken, das zwar Herr Wirz bereits soeben betont hat.

Es ist nämlich ein thatsächlicher Irrthum, wenn immer wieder hervorgehoben wird, im Falle der Expropriation liege der Entscheid schliesslich in der Hand *eines* Mannes, des Obmannes der Schätzungskommission. Durch den ursprünglichen Art. 37 des Expropriationsgesetzes von 1850 war allerdings vorgesehen gewesen, dass das Bundesgericht in der Regel auf Grundlage des Befundes der Schätzungskommission zu urtheilen habe. Diese Bestimmung ist aber durch ein Nachtragsgesetz von 1857 dahin abgeändert worden, dass dem Entscheide der Schätzungskommission gegenüber eine weitere Instruktion verlangt werden kann, welche durch ein Mitglied des Bundesgerichtes oder durch mehrere Mitglieder zu geschehen hat. In letzter Linie entscheidet eben dann das Bundesgericht in seiner Gesammtheit, und zwar wird es diesen Entscheid fällen unter Berücksichtigung aller Faktoren.

Ich muss hier noch eine Bemerkung einfliessen lassen wegen meiner gestrigen Ausführungen in Bezug auf den Endpunkt der Konzessionen. Ich habe gestern im Eingang meines Votums gesagt, ich vermöge nicht so rasch zu lesen wie der Bundesrath. Dagegen bin ich im Sprechen zu rasch und es ist deshalb möglich, dass ich gestern nicht deutlich verstanden wurde. Ich wollte sagen, wenn der Bund als Expropriant vor das Bundesgericht trete, so werde dasselbe unter Anderem auch das Moment in Berücksichtigung ziehen, dass die Konzessionen nach 99 Jahren auslaufen, die Gesellschaften also nicht sicher sind, dass sie ihre Bahnen werden immer betreiben können, bezw. nicht wissen, was ihnen für neue Konzessionsbedingungen werden gestellt werden. Dieses Moment wird das Bundesgesetz mit allen andern ebenfalls in Erwägung ziehen, um den Werth der Bahnen zu erwahren, und ich habe in dieser Beziehung das volle Vertrauen, dass das Bundesgericht die Sache so beurtheilen wird, dass der Bund nicht ungemessene Beträge wird bezahlen müssen.

Sagt das Volk nicht ja, sondern nein, wir wollen die Eisenbahnen nicht verstaatlichen, dann wird der Bund, wie ich denke, die 60 Jahre bis zum Auslauf der Konzessionen wohl zu benützen wissen, um an Hand der Gesetzgebung den Gefahren zu begegnen, die uns Herr Bundespräsident Welti heute vor Augen geführt hat. Der Bund hat ja das Rechnungsgesetz an der Hand und so gut er den Bahnen sagen kann: «Ihr müsst amortisiren», ebensogut kann er den Bahnen auch vorschreiben: «Ihr müsst Euch darauf einrichten, dass Ihr Eure Linien auch nach 60 Jahren weiter betreiben und in Bezug auf die Tarife mit dem Ausland konkurriren könnt». Ebenso wird der Bund Bestimmungen über den Betrieb etc. etc. aufstellen können. Ich bin überzeugt, im 20. Jahrhundert wird es nicht nur Juristen und Rabulisten geben, sondern auch noch Staatsmänner, welche im Stande sein werden, das Nöthige vorzukehren, damit im Jahre

1953 nicht ein unhaltbarer, widersinniger Zustand entsteht.

Also auch wenn das Volk nein sagt, wird das kein Landesunglück sein. Sagt es aber ja, so haben wir im gegenwärtigen Herrn Chef des Eisenbahndepartements den richtigen Mann, um die Sache zum guten Ende zu führen. Sagt das Volk nein, so hätte ich eine individuelle Freude in der Richtung, dass ich hoffe, es könnte dann die gewaltige Kraft des Herrn Bundesrath Welti statt für die Eisenbahneinheit für ein anderes Gebiet gewonnen werden, nämlich für die Rechtseinheit

Bossy: Je n'aurais pas pris la parole si un certain nombre des députés de la Suisse occidentale n'avaient pas été pris à partie dans la discussion de ce matin. On a cru devoir faire allusion d'une manière particulière aux intérêts régionaux de quelques cantons. Ce n'est pas par des considérations de particularistes que la députation de Fribourg adoptera le projet d'arrêté concernant l'achat de 50,000 actions du Central, tel qu'il a été acccpté par le conseil national; c'est par des considérations d'une autre nature.

Je ferai d'ailleurs remarquer que les préoccupations particulières ont eu beaucoup de rapports avec les intérêts généraux, lorsque le canton auquel j'appartiens s'est chargé à lui seul d'un chemin de fer qui lui coûtait plus de 40 millions, alors que le concours de la Confédération était absolument nul et l'industrie privée insuffisante; pour y arriver, de grands sacrifices ont été nécessaires.

Si nous votons l'achat des 50,000 actions du Central, c'est aussi sur l'assurance donnée par le département fédéral des chemins de fer, spécialement dans le message et dans les déclarations qu'il a faites ce matin par l'organe de M. Welti, que la Suisse occidentale aura à son tour pleine et entière satisfaction par le percement du Simplon: le chef du département fédéral des chemins de fer voit dans le projet présenté un moyen de hâter la réalisation de cette grande œuvre, à laquelle la Confédération doit attacher son nom.

Si nous votons l'entrée en matière, nous avons cependant quelques réserves à faire sur le prix considérable auquel ces actions sont achetées. Il nous est démontré que bien que ce prix soit calculé sur le rendement et l'état du matériel, et non pas sur la cote de la bourse, il ne correspond pas cependant à la valeur réelle des titres, et je crois bien que c'est en raison des intentions de la Confédération que ces titres ont acquis rapidement une valeur si élevée.

C'est sans doute par suite des circonstances que nous sommes obligés d'accepter des conditions onéreuses; mais c'est précisément parce que ces conditions sont onéreuses que je veux m'arrêter au chiffre proposé et ne pas donner au conseil fédéral la faculté d'étendre l'opération à toutes les actions du Central. Je crois que les combinaisons désirées par le département fédéral pourront néanmoins se faire, mais je n'admets pas que les chiffres de cette opération partielle doivent être regardés comme ayant une signification définitive, et réagissent sur d'autres négociations. On sait que le consil fédéral veut agir par voie de pénétration.

Je ne puis pas admettre complètement la démonstration financière du message. Le dividende moyen des dix dernières années est de $4^3/_4$; il ne faut pas se baser seulement sur le dividende des 5 dernières années. Or, il me paraît que le prix stipulé dans le contrat et d'après lequel on remettrait à la compagnie un titre de rente fédérale 3 % de 1000 fr. pour chaque action de 500 fr., est très élevé. En somme. cela signifierait que la Confédération remet pour chaque action de fr. 500 une obligation fédérale de 500 fr. produisant un intérêt des 6 % soit 30 fr. avec prime de 500 fr., si la Confédération voulait rembourser ou amortir une fois cette dette des chemins de fer. On paie 6 % pour chaque action alors que le dividende moyen des dix dernières années n'est que de $4^3/_4$, y compris 1890, calculé à $6^1/_2$ %. L'action a un revenu variable, tandis que celui de la rente fédérale est fixe. Si les traités de commerce amènent un mouvement croissant du trafic, du commerce et de l'industrie, les opérations ferrugineuses peuvent devenir avantageuses, mais ce ne sont là que des probabilités. Il est certain que l'action du Central a varié dans ses cours par suite de l'offre de la Confédération et aussi par l'élévation de ses dividendes qui n'ont pas toujours été en rapport avec la situation. Ainsi, nous lisons dans le message du conseil fédéral ce qui suit: La disposition de l'article 656 du C. O. est une singularité qui permet aux actionnaires de se partager les profits, tandis qu'en réalité une partie du capital fondamental de la société est perdue. C'est ainsi qu'il est arrivé que par escompte, le Central, avec une perte de 43 % du capital-actions, constatée en 1885, a même pu distribuer de plus forts dividendes que le Jura-Berne-Lucerne dont les conditions de fortune étaient parfaitement régularisées.

Malgré ces critiques qui pourraient déterminer à un vote négatif, je dois reconnaître aussi les exigences de la situation présente et prendre un point de vue plus général. Le chef du département entrevoit la continuation de son système de pénétration par l'union, la fusion des grandes compagnies, qui permettrait la réalisation des promesses faites à la Suisse occidentale. Je crois que dans les conditions actuelles qui nous sont imposées, il est inutile de récriminer. Je dois dire à ce sujet que je ne partage pas certaines craintes qui se font jour; je sais même que le vote de la députation fribourgeoise sera peut-être critiqué par ceux qui nous rapelleront les opinions fédéralistes que vient d'énoncer M. Wirz; je regrette de devoir le quitter en pareilles circonstances, mais je ne pense pas que le fédéralisme, qu'il voit menacé, soit engagé autant qu'on veut bien le dire dans une question de ce genre. Si l'on voulait soutenir que l'exploitation des chemins de fer par l'état est un danger, pourquoi alors ne dira-t-on pas que les routes doivent être l'affaire d'industries privées plutôt que celle de l'état; pourquoi trouve-t-on naturel que la Confédération administre les postes et les télégraphes?

Je ne vois donc pas pourquoi le fédéralisme serait si fortement engagé à l'heure qu'il est dans cette question de rachat, d'autant plus que les cantons ont fort peu à dire dans l'administration des compagnies, même en ce qui concerne les nominations d'employés. Pour ma part, je suis de ceux qui ont souvent été profondément navrés de la manière dont les compagnies ont été

exploitées par la spéculation; je crois qu'il faut chercher les moyens d'améliorer la situation des chemins de fer et leur donner leur vrai but, qui est de servir l'intérêt public, c'est-à-dire le commerce et l'industrie, ces deux branches de notre économie nationale. Nous avons le devoir d'assurer des conditions plus faciles d'existence aux citoyens: ce point de vue n'est pas celui auquel se placent exclusivement les compagnies; elles ne peuvent pas se préoccuper assez de l'intérêt public, parce que le dividende doit être un grand objectif pour des actionnaires.

Par conséquent, je ne voudrais pas que le groupe d'amis politiques auquel j'appartiens fît de la question des chemins de fer une question de fédéralisme seulement, mais bien plutôt une question d'intérêt général dont on doit tenir compte en raison des avantages considérables, au point de vue économique, qui peuvent en résulter pour notre pays selon la manière dont la question sera résolue.

J'insiste donc sur ceci, c'est que mon vote ne sera pas motivé par des considérations d'intérêt régional, mais qu'au contraire il aura été dicté par ma préoccupation pour les intérêts généraux du pays. Je reconnais le sérieux et le bien fondé des réflexions de ceux qui se placent à d'autres points de vue, qui voudraient un peu plus de *système* dans le mode d'effectuer le rachat, qui préconisent par exemple le rachat par expropriation. Mais si l'on veut réellement améliorer la situation actuelle, nous sommes convaincus qu'il faut user de moyens pratiques et commencer par quelques essais, avant d'inaugurer de suite un système définitif dont on ne prévoit pas bien les conséquences. Il faudrait en tout cas de meilleures garanties que ce n'est le cas maintenant pour la représentation équitable des intérêts des cantons. Les réserves formulées, je répète que je voterai l'entrée en matière sur le projet d'achat qui nous est présenté par la majorité de la commission, parce que j'estime que cette opération donne au conseil fédéral une compétence suffisante pour qu'il puisse exercer une influence bienfaisante dans cette entreprise. Le conseil fédéral n'a pas encore tout, mais il aura la haute main dans le Central; en suivant son système de pénétration, dont je ne puis pas contester l'application plus avantageuse dans le cas qui nous occupe la Confédération pourra continuer au Jura-Simplon ce qu'il peut y rester à faire par son concours.

Voilà quelles sont les considérations qui me font préférer le projet présenté par la majorité de la commission.

Scherb: Ich stehe in Bezug auf das Eintreten ganz auf dem Boden des Herrn v. Arx. Ich stimme in erster Linie und vor Allem für den Ankauf der ganzen Bahn und nur eventuell für den Ankauf der 50,000 Aktien. Ich möchte nur noch darauf hinweisen, dass wir bei Behandlung dieser Vorlage nicht ausser Acht lassen dürfen, dass in letzter Linie das Volk zu sprechen hat und dass wir diesen Umstand auch bei der Gesetzgebung zu berücksichtigen haben. Die Räthe können leicht ein bestimmtes Ziel im Auge haben und Vorbereitungen treffen, wie dieser Aktienkauf eine Vorbereitung der Verstaatlichung ist; sie können diplomatische Rücksichten walten lassen. Das Volk aber wird das im Ganzen und Grossen wenig verstehen, um so weniger, als man im vorliegenden Falle ja Gelegenheit hat, die ganze Bahn zu erwerben. Es wird dem Volke nicht verständlich sein, warum man nur einen Theil will, wenn man das Ganze haben kann. Da also das Volk als Faktor bei der Gesetzgebung zu berücksichtigen ist, so muss man sich bestreben, dass man demselben eine klare Vorlage bringen kann. Wenn Sie das Volk anfragen, ob es die ganze Bahn erwerben wolle, so wird die Frage des Preises in den Hintergrund treten und der Kriegsruf ist nur: Verstaatlichung oder Nichtverstaatlichung. Auch nach der Abstimmung haben wir eine klare Situation. Mögen die Würfel fallen, wie sie wollen, so wissen wir, woran wir sind; wir wissen dann, ob die Mehrheit des Volkes für oder gegen die Verstaatlichung ist. Von diesem Gesichtspunkte aus rechtfertigt es sich also, in erster Linie für den Ankauf der ganzen Bahn zu stimmen.

Ich habe nun aber das Wort nicht ergriffen wegen der Eintretensfrage, sondern um Ihnen einen Abänderungsantrag in Bezug auf das Rechnungsgesetz zu unterbreiten. Derselbe lautet:

« Die in Art. 640, Absatz 2, des Obligationenrechts in Bezug auf das Stimmrecht der Aktionäre enthaltenen Beschränkungen und Vorbehalte finden auf Generalversammlungen einer Eisenbahngesellschaft, bei der der Bund oder ein Kanton als Aktionär betheiligt ist, und sofern die staatliche Betheiligung wenigstens $^2/_5$ des gesammten Aktienkapitals beträgt, keine Anwendung. »

Der Ankauf von 50,000 Centralbahnaktien hat nothwendig zur Voraussetzung, dass die im Art. 640, Absatz 2, des Obligationenrechts vorgesehene Stimmbeschränkung für den Bund wegfällt. Wir wollen ja selbstverständlich diese Aktien nicht kaufen als Aktionär, um Dividenden zu beziehen, sondern um einen wirklichen Einfluss auf die Bahn zu erhalten. Wir wollen in der Gesellschaft die öffentlichen Interessen wahren. Dem stehen aber sowohl der Art. 640 O.-R. als auch die Statuten der Centralbahn entgegen, indem wir nach denselben blos 30 Stimmen abgeben könnten. Wir würden nun allerdings die richtigste Remedur in der Vorlage des Bundesrathes finden, welche vorsieht, dass die Stimmrechtsbeschränkung lediglich zu Gunsten der Staatsgewalt wegfalle. Ich würde in dem Vorschlage des Bundesrathes kein unberechtigtes Privilegium erblicken, kein Privilegium der Person oder des Orts, sondern nur ein Privilegium der Sache, was gleichbedeutend ist mit keinem Privilegium, indem man diese Ausnahme nur im öffentlichen Interesse, mit Rücksicht auf den besondern Charakter der Aktiengesellschaften als Eisenbahngesellschaften, aufstellte.

Ich gebe nun aber zu, dass es etwas Stossendes hat, wenn man lediglich nur den Staat ausnimmt und nicht allen Betheiligten die gleichen Rechte zukommen lässt. Ich kann mich deshalb auch mit dem System der Kommissionsmehrheit oder des Nationalrathes einverstanden erklären und erlaube mir nur, das bereits verlesene Amendement zu stellen. Nach der bisherigen Fassung und nach dem Antrag der Mehrheit der Kommission fällt die Beschränkung weg, gleichviel ob der Staat — worunter ich den Bund und die Kantone verstehe — mehr oder weniger Aktien kaufe. Wenn es dem Bund oder einem

Kanton in den Sinn kommt, eine, zwei, zehn oder hundert Aktien zu kaufen, so wird nach dem Antrage der Kommissionsmehrheit sofort die Stimmberechtigung geändert und sobald er sie wieder verkauft, tritt wieder der frühere Zustand ein. Das würde zu einer Rechtsunsicherheit führen, die kaum zu ertragen wäre. Ich glaube deshalb, es müsse hier eine bestimmte Limite festgesetzt werden. Ich nehme an, die unbeschränkte Stimmberechtigung habe für den Staat keinen grossen Werth, wenn er nur im Besitze von wenig Aktien ist. Wenn der Bund nur 1000 oder 2000 oder 3000 Aktien der Centralbahn besässe, vermöchte er doch keinen massgebenden Einfluss auszuüben, wenn er schon für jede Aktie eine Stimme hätte. Er würde gleichwohl überstimmt, und ich glaube, im Gegensatze zu dem Berichterstatter der Mehrheit der Kommission, dass im Uebrigen die in Art. 640, Abs. 2 des Obligationenrechts vorgesehene Beschränkung eine nützliche und dem Gesammtwohl dienende Vorschrift ist.

Man will eben dadurch der Gesellschaft den Charakter einer Gesellschaft wahren und es nicht zulassen, dass vielleicht zwei, drei Grossaktionäre in einer Gesellschaft Alles dirigiren. Ich würde also nicht in allen Fällen, in welchen der Staat als Aktionär bei Eisenbahngesellschaften betheiligt ist, den Art. 640 suspendiren, sondern nur, wenn er Grossaktionär ist; nur dann wird der Staat auch seinen Einfluss wirksam geltend machen können und nur dann würde ich ihm eine Stimmberechtigung für jede Aktie gewähren und dann aber auch allen übrigen Aktionären. Ich finde nun diese Limite darin, dass ich erkläre, diese Beschränkung soll erst wegfallen, wenn die staatliche Betheiligung mindestens $^2/_5$ des gesammten Aktienkapitals ausmacht. Wenn dieser Zustand eintritt, wenn konstatirt ist, dass Staat und Kanton oder beide zusammen diese $^2/_5$ besitzen, von diesem Momente an fällt dann an der Generalversammlung die Beschränkung des Stimmrechtes weg, es hat dann nicht nur der Staat für jede Aktie eine Stimme, sondern jeder Aktionär. So sind auch, glaube ich, dadurch die Gefahren, die man vielerorts sieht, beseitigt. Ich empfehle Ihnen also diesen Antrag.

Ich habe noch vorgeschlagen, im gleichen Lemma zu sagen, bei *der* der Bund u. s. w. statt bei *denen* sich der Bund u. s. w. Wenn Sie die Fassung der Mehrheit der Kommission annehmen, würde das eintreten, worauf Herr Isler aufmerksam gemacht hat, nämlich dass die Stimmberechtigung geändert würde, wenn der Staat an der Generalversammlung theilnimmt, nicht aber, wenn er nicht daran theilnimmt. Nach meiner Auffassung genügt es, dass der Staat am Unternehmen betheiligt ist. Die Betheiligung an sich mit einem Minimum von $^2/_5$ des gesammten Aktienkapitals hebt die Beschränkung des Art. 640 auf.

Kellersberger: Ich wünsche zu den Abänderungsanträgen der Herren Isler und Scherb zu sprechen. Ich kenne aber diese Anträge nur aus der heutigen Verlesung und ich glaube, bei der vorgerückten Zeit würde es besser sein, hier zu schliessen und die Diskussion morgen fortzusetzen.

Präsident: Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass wir jetzt die Eintretensfrage behandeln; jene Anträge werden erst behandelt, wenn das Eintreten beschlossen ist.

Kellersberger: Nachdem jetzt schon die Grundsätze über das Abänderungsgesetz zu Art. 640 von Seite der beiden Herren Präopinanten auseinandergesetzt worden sind, so halte ich dafür, dass auch vor dem Eintreten wiederum diese Sache besprochen werden muss. Die beiden Herren haben jetzt ihre Gründe entwickelt und es wird daher vor dem Eintreten die Sache diskutirt werden müssen. Ich wiederhole meinen Antrag, die Diskussion morgen fortzusetzen.

Präsident: Ich schlage Ihnen vor, nicht abzubrechen, sondern erst die Eintretensfrage zu erledigen.

Der Rath pflichtet dem Antrage des Präsidiums bei.

Kellersberger: Da ich auch einige Worte zur Eintretensfrage sprechen will, muss ich eben von dem Wort nun Gebrauch machen. Bezüglich des Eintretens haben sich in unserem Rathe verschiedene Strömungen gezeigt; eine Strömung geht dahin, diese ganze schwierige Frage überhaupt zu verschieben und man hat diese Tendenz damit motiviren wollen, dass man einerseits sagte, es müsse, bevor man an den Ankauf der Bahnen denken könne, ein Organisationsgesetz über den Staatsbetrieb der Eisenbahnen aufgestellt werden. Was diesen Einwurf betrifft, so halte ich denselben für nicht erheblich. Denn wenn wir heute die Centralbahn kaufen, so wird eben in der ganzen Verwaltung derselben vor der Hand keine grosse Aenderung eintreten. Es werden die bisherigen Verwaltungsorgane fortfunktioniren wie bisher und der Staat hat alle Zeit und alle Gelegenheit, dann bequem und ruhig ein solches Organisationsgesetz über den Staatsbetrieb zu entwerfen und die Räthe haben Zeit es zu beschliessen. Ich halte aber dafür, dass ein Organisationsgesetz über den Staatsbetrieb der Eisenbahnen erst vom Momente an nothwendig wird, wo wir mehr als eine Bahn kaufen; für die Centralbahn allein wäre ein solches Gesetz nicht nöthig. Die andern Herren haben die weitere Verschiebungstendenz, dass sie sagen, es werde später die Bahn billiger gekauft werden können. Darüber spreche ich mich nicht aus; ich habe die Ansicht, dass im Gegentheil die Eisenbahnen immer theurer werden; denn je mehr sich der Verkehr steigert, je mehr von allen Seiten her dem Verkehr neue Gegenden eröffnet werden, desto mehr wird sich auch der Werth der Eisenbahnen steigern. Allein ich will Ihnen nur zeigen, dass wir in unserm Rathe Verschiebungsströmungen haben. Nun haben wir noch eine andere Strömung, deren Vater mir Herr Kollega Soldati zu sein scheint. Herr Soldati hat den Antrag gestellt, man solle einfach die Centralbahn ankaufen. An und für sich ist dieser Antrag ein solcher, der Vielen unter uns sehr gefällt und Sie haben aus verschiedenen Voten, die heute gefallen sind, gehört, dass man wohl in erster Linie mehr für den Ankauf der Centralbahn ist als für

den Ankauf der 50,000 Aktien. Allein ich gestehe nun offen, in dieser vorzüglichen und geistreichen Rede, welche Herr Soldati gehalten, hat er, wie heute schon bemerkt wurde, eine solche Summe von Argumenten gegen den Ankauf der Bahn gebracht, dass ich seinem Antrage nicht mehr recht traue. Herr Soldati hat uns eine solche Fülle von Blumen hingeworfen, dass er mich mahnt an jenen römischen Kaiser, der mit einer ganzen Fülle von Rosen seine Gegner, wie sie glaubten, zuerst erfreute, dann aber erstickte. Mir scheint, wenn ich ein Beispiel gebrauchen darf, es habe Herr Soldati beim Rückkauf ungefähr die gleiche Rede gehalten wie Antonius bei der Leiche Cäsars. Er hat immer gesagt: Ja, der Ankauf ist zwar absolut unzulässig; der Staat geht dabei zu Grunde, der Bund kann es nicht zugeben, die Kantone dürfen das nicht dulden, dass man die Centralbahn ankauft; aber der Ankauf ist sehr gut, ist eine ehrenwerthe Sache. Ich kann keinen andern Vergleich aufstellen als den: Herr Soldati als Antonius, den Brutus rühmend, bei der Leiche Cäsars.

Ich will nun aber, wie gesagt, nicht weiter über diese einzelnen Punkte sprechen und will namentlich auch nicht diejenigen Aussetzungen bekämpfen, welche Herr Soldati in Bezug auf Abänderung des Eisenbahngesetzes entwickelt hat. Ich möchte Sie nur bitten, für den Fall, dass die Freunde des Ankaufes der Eisenbahnen heute sich dazu entschliessen sollten, dem Ankauf des ganzen Netzes vor demjenigen der 50,000 Aktien den Vorzug zu geben, nicht etwa einzig und allein zu votiren: wir stimmen zum Antrag Soldati, wir wollen den Ankauf der Centralbahn. Ich glaube vielmehr, es sei sehr vorsichtig und für die, welche wirklich einen Schritt in der Verstaatlichung der Eisenbahnen thun wollen, absolut nöthig, dass wir selbständig beide Anträge in unserem Rathe beschliessen. Wenn Sie aber nicht, wie die Mehrheit der Kommission, den Ankauf der 50,000 Aktien beschliessen wollen, so beschliessen Sie wenigstens selbständig sowohl den Aktienankauf als auch den Ankauf der Centralbahn. Meine Herren, Sie dürfen nicht vergessen, dass trotz allen diesen schönen Aufforderungen des Herrn Isler an die Westschweiz in dieser die Situation einmal die ist, dass man sich gegen einen Rückkauf der ganzen Centralbahn sträubt und dass Sie gewärtigen müssen, dass die Westschweiz mit grossem Mehr eben gegen die Verstaatlichung auftreten würde. Auf der andern Seite haben Sie allerdings die Ostschweiz, die dem Verstaatlichungsgedanken viel näher steht, und die, wie Sie heute schon gehört, für die Verstaatlichung eher eintreten will, als für den Ankauf der 50,000 Aktien. Und wenn es nun möglich ist, beiden Ansichten etwas Rechnung zu tragen, möchte ich Sie im Interesse dieser grossen Frage und ihrer Lösung, und da wir ja mit beiden Tendenzen eigentlich doch das Gleiche erreichen wollen und auch erreichen werden, bitten: stellen Sie sich nicht allein auf den Standpunkt des Herrn Kollega Soldati und sagen Sie nicht: wir wollen nur den Ankauf der Centralbahn oder gar nichts, sondern nehmen Sie einfach den früheren Beschlussesentwurf des Bundesrathes an, den Art. 1, der von dem Ankauf der 50,000 Aktien handelt, und auch den Art. 2, der die Verstaatlichung verlangt. Dann glaube ich, dürfte sich denn doch in den beiden Räthen eine der Sache günstige Lösung finden, diejenige, welche alle Freunde der Verstaatlichung suchen und suchen müssen. Ich müsste es wirklich bedauern, wenn wir uns wegen solcher kleinerer Differenzen der Verstaatlichung entzweien würden, wenn Sie unter Umständen einen Beschluss, der das Resultat dieser Zwietracht wäre, fassen würden und der uns in der Ausführung des Verstaatlichungsgedankens hinderte.

Nun hat Herr Isler über diejenigen Verhältnisse gesprochen, bezüglich welcher ich von Seite der Mehrheit der Kommission die Ehre hatte, Ihnen Bericht zu erstatten. Er hat theilweise diejenigen Auseinandersetzungen bekämpft, welche ich bezüglich Beschränkung des Art. 640 gestern entwickelt habe. In einem Punkte also sind Herr Isler und ich einig und zwar glaube ich in einem grundsätzlichen, indem auch Herr Isler erklärt, wir wollen eine solche Beschränkung nicht mehr im Gesetze haben. Wenn diese Beschränkung wirklich diejenigen Nachtheile hätte, die man gestern auseinandergesetzt hat, so soll sie beseitigt werden, und man kann den Grundsatz aufstellen, dass jedem Aktionär eine Stimme gehört. In dieser Beziehung bin ich mit Herrn Isler einverstanden, nicht einverstanden aber bezüglich seiner Ansichten über die Stellung des Staates und des Bundes. Ich sage, der Bund als Gesetzgeber hat das Recht, ein Gesetz aufzustellen, indem er den Aktiengesellschaften verbietet, in ihren Statuten andere Beschränkungen betreffend das Aktienstimmrecht aufzustellen, als er überhaupt aufstellen lassen will. Man sagt nun allerdings, wenn ein solches Gesetz nachträglich gemacht werde, so sei das ein Einbruch in das Prinzip des Rechts; man mache ein Gelegenheitsgesetz. Ich gebe zu, dass dieser Vorwurf theilweise gerechtfertigt ist; wir machen wirklich ein Gelegenheitsgesetz.

Allein ich frage Sie, was für Gesetze sind denn schliesslich nicht Gelegenheitsgesetze? Es werden eine ganze Menge von Gesetzen gemacht, die man als Gelegenheitsgesetze taxiren kann, weil eben unsere Gesetze in der Regel die Folge von Missständen und Zuständen sind, die man durch das Gesetz bei der Gelegenheit eben beseitigen will. Nun ist es konstatirt und zweifellos, dass die Beschränkung des Art. 640 eben jenen grossen Ihnen Allen bekannten Unfug der Strohmänner der Grossaktionäre wachgerufen hat, und dass man die einzige Absicht dieser Ausnahme nicht erreicht hat, nämlich den Schutz der kleinen Aktionäre. Wenn das neue Obligationenrecht eine Bestimmung aufstellt, lediglich und allein, um einen speziellen Zweck zu erreichen, den Schutz des kleinen Aktionärs, und wenn Sie diesem Schutz zu liebe einen Bruch machen in den grossen richtigen Grundsatz, jeder Aktionär soll seine Stimme haben und nun dieser Zweck nicht erreicht wird, sondern das Gegentheil, möchte ich doch behaupten, dass vom Standpunkte des öffentlichen Rechtes und öffentlichen Wohles aus der Staat als Gesetzgeber das Recht hat, zu sagen: diese Bestimmung, die ich einst aufgenommen, um einen gewissen Zweck zu erreichen, hat ihren Zweck nicht erreicht; also schaffe ich kraft meines Gesetzgeberrechtes diesen Ausnahmezustand wieder ab und begnüge mich, das Prinzip festzustellen: jeder Aktionär soll eine Stimme haben. Dieser Grundsatz ist, wie ich schon gestern angeführt, der einzige rechtliche Grundsatz, welcher der Natur und Organisation der Aktiengesellschaften entspricht. Auf den gleichen Standpunkt stellt sich

auch Herr Isler; er will nur nicht, dass man gegenüber den Kantonen oder dem Bund eine Ausnahme mache; er will, dass man einfach sage: die Beschränkung des Art. 640 ist aufgehoben in Bezug auf die Eisenbahngesellschaften und Bund. Diesen Grundsatz kann ich ganz wohl adoptiren. Ich werde, wenn Herr Isler diesen Antrag motivirt, mir noch einige Bemerkungen erlauben; aber ich glaube, Herr Isler und ich stehen auf dem gleichen Boden. Wir wollen, nachdem sich ergeben, dass die Ausnahmebestimmung nutzlos ist und ihren Zweck nicht erreicht hat, sie beseitigen und uns wiederum auf das Prinzip stellen: Jeder soll gleich behandelt werden; es sollen keine beschränkenden Ausnahmen geduldet werden.

Eine andere Position nimmt Herr Scherb ein. Herr Scherb will auch etwas ändern an der Beschränkung des § 640; er will aber in anderer Weise beschränken; er sagt: ich will, dass der Bund oder die Kantone, welche von dieser Beschränkung ausgenommen werden sollen, zusammen mindestens $^2/_5$ Aktien der betreffenden Eisenbahngesellschaft besitzen. Ich gestehe offen, dass ich mich mit dieser Ansicht nicht befreunden kann, weil wir sofort hier wiederum die Ausnahme haben. Während auf der andern Seite beim Antrage Isler das reine Prinzip da ist, wo jede Ausnahme für den Bund und die Kantone aufgehoben werden soll, will Herr Scherb schon wiederum eine Ausnahme machen zu Gunsten des Bundes und der Kantone, aber nur in der Weise, dass er verlangt, sie müssen wenigstens $^2/_5$ der Aktien besitzen. Das ist nun allerdings eine Ausnahme, die von gewissen Opportunitätsbedenken diktirt ist. Man sagt sich: ja, wenn ein Kanton eine Eisenbahn kauft und hinter ihm steht ein Syndikat, da kann ein einziger Aktionär die ganze Gesellschaft beherrschen und vergewaltigen. Das sind theoretische Schulbeispiele, die in der Luft hängen. Ich glaube, man muss doch jedem Kanton so viel Moral zumuthen, dass er sich nicht zu solchem Techtelmechtel gebrauchen lässt, wenn er eine Aktie kauft.

Das kommt gar nicht vor, das ist einfach ein Bild der Phantasie. Nun sage ich aber auch, es ist ungeheuer schwierig, nach Antrag Scherb hier eine Kontrolle aufzustellen. Wie wollen Sie kontrolliren, ob der Kanton oder der Bund gerade diejenige Anzahl von Aktien hat, welche nöthig sind, damit dieselben von der Beschränkung des Art. 640 befreit sind. Das können Sie nicht; heute hat der Bund vielleicht $^2/_5$, morgen hat er sie nicht. Dann folgt eine grosse Verhandlung in der Generalversammlung der Aktiengesellschaft und so schaffen Sie mit diesen $^2/_5$ etwas Schwebendes, etwas Unsicheres; man könnte ebenso gut $^3/_4$ sagen. Es ist der reine, saubere und klare Grundsatz, wie ihn Herr Isler in seinem Antrage formulirt hat, welchem Antrag ich meinerseits auch zustimmen werde, wenn er zur Behandlung kommt, daher weit vorzuziehen.

Ich will nicht länger werden bei dieser vorgerückten Stunde. Ich bitte Sie, nehmen Sie den Antrag des Bundesrathes betreffend den Ankauf von Centralbahnaktien an, wenn Sie sich nicht entschliessen können, dem Antrage der Kommissionsmehrheit zuzustimmen. Was die Abänderung des Rechnungsgesetzes anbetrifft, so denke ich, wir wollen uns weitere Ausführungen darüber auf morgen vorbehalten.

Da das Wort nicht weiter verlangt wird, schreitet der Rath zur

Abstimmung.

Dieselbe erfolgt auf Antrag des Herrn Blumer unter Namensruf.

Für Eintreten, d. h. mit *Ja*, stimmen die Herren von Arx, Balli, Blumer, Bossy, Cornaz, Eggli, Good, Hohl, Isler, Jordan-Martin, Kellersberger, Leumann, Lienhard, Müller, Munzinger, Pictet, Raisin, Robert, Ruchet, Schaller, Scherb, Schubiger, Soldati, Stutz, Zweifel (alt Landammann), Zweifel (Regierungsrath). — Total 26.

Gegen Eintreten, d. h. mit *Nein*, stimmen die Herren Amstad, Hautle, Herzog, Hildebrand, Keiser, Kümin, Loretan, Lusser, Muheim, Peterelli, Reichlin, Romedi, Schmid-Ronca, Schoch, de Torrenté, Wirz. — Total 16.

Herr Göttisheim als Präsident stimmt nicht.

Herr Pfenninger ist abwesend.

Das Eintreten ist somit mit 26 gegen 16 Stimmen beschlossen. — Die artikelweise Berathung wird auf morgen verschoben.

Für die Redaktion verantwortlich: *Rud. Schwarz.* — Druck und Expedition von *Jent & Reinert* in *Bern.*

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Ankauf von Aktien der Schweizerischen Zentralbahn. BB vom 25. Juni 1891 (verworfen)

Achat d'actions du chemin de fer Central suisse. AF du 25 juin 1891 (rejeté)

In Dans In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr Année Anno	1891
Band Volume Volume	I
Session Session Sessione	Sommersession Session d'été Sessione estiva
Rat Conseil Consiglio	Ständerat Conseil des Etats Consiglio degli Stati
Sitzung Séance Seduta	06
Geschäftsnummer Numéro d'objet Numero dell'oggetto	1891_001
Datum Date Data	17.06.1891 - 08:00
Seite Page Pagina	207-234
Ref. No	20 026 468

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Bern, Donnerstag, 18. Juni I. Jahrgang 1891 Ire année Berne, jeudi, 18 juin

Amtliches stenographisches Bülletin der schweizerischen Bundesversammlung

BULLETIN STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL DE L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

№ 12

Abonnemente: Jährlich Fr. 1. 50 für die Schweiz, Fr. 3. 50 für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonnirt werden.
Abonnements: Un an: Suisse 1 fr. 50, Union postale 3 fr. 50. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Ständerath.

Sitzung vom 18. Juni 1891, Morgens 10 Uhr.

Vorsitzender: Präsident *Göttisheim.*

Tagesordnung:

Ankauf von Aktien der schweizerischen Centralbahn.

Detailberathung.

Blumer, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Es will mir scheinen, dass die Diskussion, welche während der beiden vorhergehenden Tage gewaltet, die vorliegende Frage in eingehendster Weise behandelt hat, und ich meinerseits wüsste derselben zur Stunde wenig oder nichts beizufügen. Sollte es sich im Verlauf der heutigen Sitzung als nöthig erweisen, so würde ich mir erlauben, auf allfällig fallende Voten zu repliziren. Ich beantrage Ihnen also, dem Beschluss des Nationalrathes zuzustimmen. Alle die Voten, welche gestern und vorgestern gefallen sind und welche dem Rückkauf der Eisenbahnen sympathisch waren, jedoch weiter gehen wollten als der Nationalrath und Ihre Kommissionsmehrheit, haben mich in einem Punkt nicht belehrt, in dem nämlich, dass sie nicht dasjenige herbeiführen, was wir wollen, und ich wiederhole, was ich schon bei der Eintretensfrage als Referent betonte, dass auch in dieser Frage das Bessere der Feind des Guten sein werde. Deshalb empfehle ich Ihnen nochmals Zustimmung zum Beschlusse des Nationalrathes.

M. Soldati: Je me serais volontiers rallié à la proposition de M. von Arx, mais deux considérations m'ont déterminé à m'en séparer. D'abord, en suivant le chemin tracé par mon honorable collègue, il faudrait arriver à modifier la loi sur la comptabilité des chemins de fer, dans un sens, qui à mon avis constitue une énormité juridique et en même temps un danger. En second lieu il faudrait accorder au conseil fédéral une faculté que je désire exclure. Si la proposition de M. von Arx était adoptée, le conseil fédéral serait l'arbitre pour décider entre l'achat des 50,000 actions et l'achat du réseau. C'est une solution que je ne peux pas souscrire.

J'estime que si la question devait être soumise au peuple sous cette forme — le rejet ne serait pas douteux. C'est une éventualité que je désire éviter, pour ne pas compromettre le principe de la nationalisation. Dans ce but il vaut mieux que la question soit soumise au peuple non pas sous la forme d'un achat d'actions, mais sous celle plus sympatique du rachat d'un réseau.

D'autre part, je vois dans ce système un grand danger. Il se pourrait que le conseil fédéral pour tourner la difficulté financière, se contente pour le moment d'acheter 50,000 actions; par ce fait, il devient maître de la situation. Or, c'est précisément parce que je ne veux pas que le conseil fédéral devienne le maître de la situation en achetant seulement une partie des actions que je ne peux pas lui accorder cette faculté; car, si nous la lui donnions, il pourrait généraliser son système, et après avoir racheté la moitié des actions du Central, il pourrait aussi racheter la moitié des actions d'autres compagnies sans avoir en réalité atteint le but auquel on vise, c'est-à-dire la nationalisation des chemins de fer; les compagnies subsisteraient et nous aurions toutes les charges de la nationalisation sans en avoir les avantages.

Ce sont là les raisons qui m'empêchent de me rallier à la propositiom von Arx.

Präsident: Es sind drei Anträge gestellt: Derjenige der Kommissionsmehrheit, welcher dem Beschlusse des Nationalrathes zustimmen will. Dann stellt Herr Soldati den Ihnen gedruckt vorliegenden Antrag (s. S. 170 hievor), in welchem er die Worte «unbewegliches Eigenthum» durch die Worte «unbewegliches Vermögen», entsprechend dem französischen Ausdruck «fortune» ersetzen will. Endlich stellt Herr von Arx entgegen der Kommissionsmehrheit und dem Antrag des Herrn Soldati, den Antrag, dem bundesräthlichen Beschlussentwurf beizustimmen. Nun möchte ich Sie auf zwei Punkte aufmerksam machen, durch welche sich der Antrag des Herrn Soldati von demjenigen des Herrn v. Arx, resp. des Bundesrathes unterscheidet. Während der bundesräthliche Antrag dahin geht, es sei der mit dem Banksyndikat abgeschlossene Vertrag über den Kauf von 50,000 Aktien zu genehmigen, sieht Herr Soldati von dieser Genehmigung ab; er will einzig den Vertrag genehmigen, welchen der Bundesrath

mit der Centralbahngesellschaft über den Uebergang der Centralbahn an den Bund abgeschlossen hat. Während also der Bundesrath erstens Genehmigung der Convention über den Aktienkauf und zweitens die Ermächtigung zum Ankauf der Centralbahn verlangt, wird der Bundesrath nach dem Antrag Soldati einfach ermächtigt, den Vertrag mit der Centralbahn abzuschliessen. Wenn Sie den Vertrag der Centralbahn zur Hand nehmen, so sehen Sie daraus, dass derselbe als selbstverständliche Voraussetzung den Kauf der 50,000 Aktien hat. Diese Aktien müssen zuerst gekauft sein und dann erst will der Bundesrath mit der Centralbahngesellschaft unterhandeln. Die Centralbahn ist ja nicht im Besitze der 50,000 Aktien, sondern dieselben sind im Besitze eines Banksyndikats. Das ist der eine Unterschied. Der andere besteht darin, dass der Antrag des Bundesrathes sich sowohl auf die Uebereinkunft mit den Herren Goldberger und Konsorten vom 5. März 1891, als auch auf den mit der Centralbahn am 5. April 1891 abgeschlossenen Vertrag bezieht, während der Antrag des Herrn Soldati sich einzig und allein auf den Vertrag mit der Centralbahn vom 5. April 1891 bezieht.

Isler: Der Herr Präsident hat soeben die Bemerkung gemacht, es setze der Vertrag, welchen der Bundesrath mit der Centralbahn abgeschlossen, voraus, dass die 50,000 Aktien von Goldberger & Cie. an den Bund übergegangen seien. Das ist nun eine Mittheilung, die vom grössten Interesse ist und welche, wie ich glaube, noch der Feststellung bedarf. Es wurde bisher noch nicht darüber gesprochen; es wurde von keiner Seite betont, dass der Vertrag diese Voraussetzung in sich schliesse. Der Vertrag ist leider den Mitgliedern des Rathes nicht ausgetheilt worden. Ich habe ihn nur flüchtig nachgesehen und glaube daraus ersehen zu haben, dass die Angabe des Herrn Präsidenten nicht korrekt ist. Auf jeden Fall aber müssen wir darüber Gewissheit haben, ehe wir eine Abstimmung vornehmen; denn wenn der genannte Vertrag jene Voraussetzung hätte, so könnte man den Antrag Soldati nicht annehmen, während man umgekehrt dem Antrag Soldati ohne Bedenken zustimmen könnte. Leider ist Herr Bundespräsident Welti nicht anwesend, der ja natürlich zuerst in der Lage wäre, über diesen Punkt Auskunft zu geben.

Dr. Schoch: Ich wollte eigentlich zur Abstimmung sprechen; nun ist jedoch ein anderer Punkt dazwischen gekommen. Da ich nun aber das Wort habe, so will ich hervorheben, dass, wenn Sie den Antrag Soldati annehmen und das, was der Herr Präsident bezüglich der Voraussetzung des Centralbahnvertrags gesagt hat, richtig ist, dies gar nichts Anderes zu bedeuten hat, als dass der Bundesrath ermächtigt und verpflichtet ist, den Vertrag mit Goldberger & Cie. abzuschliessen und die 50,000 Aktien anzukaufen; denn es heisst ja im Antrag Soldati, es werde der Bundesrath ermächtigt, die Centralbahn *nach den vereinbarten Bedingungen* anzukaufen.

M. **Soldati:** Le contrat stipulé le 3 mai 1891 est relatif à toute la fortune mobilière et immobilière du Central. S'il est ratifié, le contrat Goldberger disparaît, parce que Goldberger n'est qu'un gros porteur d'actions et devra subir la loi qui lui sera faite par les délibérations de la prochaine assemblée des actionnaires. En d'autres termes, cette assemblée, qui aura lieu le 26 courant, décide de ratifier le contrat passé le 3 mai 1891 avec la compagnie du Central; il en résultera que le conseil fédéral n'aura plus à s'occuper du contrat Goldberger; ce contrat disparaîtra de la même manière que le tout absorbe la partie.

Nachdem noch über den Abstimmungsmodus die Herren Scherb, Schoch und Cornaz gesprochen, ergreift Herr Bundesrath Hauser zu einer Erklärung das Wort:

Hauser, Bundesrath: Herr Bundespräsident Welti, der gegenwärtig beim Traktandum Nationalmuseum im Nationalrath engagirt ist, hat mich ersucht, an seiner Stelle hier eine Erklärung abzugeben. Es ist Herrn Welti mitgetheilt worden, es sei in Ihrem Rathe die Ansicht ausgesprochen worden, der Vertrag, welchen der Bundesrath mit dem Direktorium der Centralbahn abgeschlossen, setze voraus, dass der Ankauf der 50,000 Aktien, welche sich in den Händen eines Consortiums befinden, vorangegangen sei. Es wäre diese Anschauung, wenn sie ausgesprochen worden ist, eine unrichtige. Der Vertrag mit dem Centralbahndirektorium ist durchaus selbständig für sich abgeschlossen worden und würde in Kraft treten, wenn Sie und hernach auch die Generalversammlung demselben zustimmten, ohne dass die 50,000 Aktien von dem Konsortium angekauft worden wären. Der Irrthum ist wahrscheinlich dadurch entstanden, dass die Botschaft des Bundesrathes über den Centralbahnankauf das Datum des 21. März trägt — damals wollte man sich nur ermächtigen lassen, den Ankauf der ganzen Bahn einzuleiten — während der Vertrag mit dem Direktorium erst am 3. April zu Stande kam. Ich habe also Namens des Vorstehers des Eisenbahndepartements die Erklärung abzugeben, dass der Vertrag über den Ankauf der ganzen Centralbahn nicht voraussetzt, dass der Ankauf der 50,000 Aktien vorangegangen sein müsse.

Nachdem hierauf Herr alt Landammann Zweifel noch über den Abstimmungsmodus gesprochen, wird zunächst zur Abstimmung über den Gesetzesentwurf betreffend Abänderung des Gesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften geschritten.

Zu dem Antrage der Kommission liegen die Abänderungsanträge der Herren Isler und Scherb vor, welche lauten wie folgt:

Antrag von Hrn. Isler.

Art. 6, Alinea 1, des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften vom 21. Dezember 1883 erhält folgende Fassung:

Die in Art. 640, Abs. 2, des Obligationenrechtes in Bezug auf das Stimmrecht der Aktionäre enthaltenen Beschränkungen und Vorbehalte finden auf die Eisenbahngesellschaften keine Anwendung.

Antrag von Hrn. Scherb.

Art 6, Alinea 1, des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften vom 21. Dezember 1883 erhält folgende Fassung:

Die in Art. 640, Abs. 2, des Obligationenrechtes in Bezug auf das Stimmrecht der Aktionäre enthaltenen Beschränkungen und Vorbehalte finden auf Generalversammlungen einer Eisenbahngesellschaft, bei welcher der Bund oder ein Kanton als Aktionär betheiligt ist, und sofern die staatliche Betheiligung wenigstens $^2/_5$ des gesammten Aktienkapitals beträgt, keine Anwendung.

Ausserdem liegen folgende Anträge vor:

Antrag von Herrn von Arx.

Aufnahme des bundesräthlichen Entwurfes vom 21. März 1891.

Amendement des Herrn Schoch zu seinem individuellen Antrage vom 15. Juni 1891.

a. Eine Ausdehnung der Kompetenzen des Bundes in Bezug auf den Betrieb *und die Verwaltung* der Eisenbahnen;

Proposition de M. Isler.

L'article 6, 1er alinéa, de la loi fédérale du 21 décembre 1883 sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer reçoit la rédaction suivante:

Les réserves et les restrictions du droit de vote des actionnaires, stipulées par l'article 640, 2^{me} alinéa, du code fédéral des obligations, ne sont pas applicables aux compagnies de chemins de fer.

Proposition de M. Scherb.

L'article 6, 1er alinéa, de la loi fédérale du 21 décembre 1883 sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer reçoit la rédaction suivante:

Les réserves et les restrictions du droit de vote des actionnaires, stipulées par l'article 640, 2^{me} alinéa, du code fédéral des obligations, ne sont pas applicables aux assemblées générales d'une compagnie de chemin de fer dont la Confédération ou un canton possède un nombre d'actions représentant au moins les deux cinquièmes de la totalité du capital-actions.

En outre, il y a les propositions suivantes:

Proposition de M. von Arx.

Reprendre le projet du conseil fédéral du 21 mars 1891.

Amendement de M. Schoch à sa proposition individuelle du 15 juin 1891.

a. l'extension des compétences de la Confédération en matière d'exploitation *et d'administration* des chemins de fer.

Zuerst wird in eventueller Abstimmung der Antrag des Herrn Isler demjenigen des Herrn Scherb gegenüber gestellt. Ersterer erhält eine Mehrheit von 29 Stimmen. Der durch den Antrag Isler amendirte Kommissionalantrag wird sodann mit 21 gegen 18 Stimmen festgehalten, gegenüber dem Antrag des Herrn Soldati, kein solches Gesetz zu erlassen. Diese Abstimmung soll aber in definitiver Weise nochmals stattfinden, wenn der Ankauf der Aktien bezw. der Bahnunternehmung beschlossen ist.

Das Präsidium lässt hierauf den Rath in eventueller Abstimmung über den Antrag des Herrn Soldati (Ankauf der ganzen Unternehmung) gegenüber dem Antrag des Herrn von Arx (Ankauf der 50,000 Aktien und Ermächtigung zum Ankauf der ganzen Unternehmung) entscheiden. Für den Antrag Soldati erklären sich 21, für den Antrag von Arx 17 Mitglieder.

Der Antrag des Herrn Soldati erhält hierauf in weiterer eventueller Abstimmung mit 28 Stimmen

die Mehrheit, gegenüber dem Antrag der Kommissionsmehrheit (Genehmigung des Ankaufes der 50,000 Aktien), welcher blos 12 Stimmen auf sich vereinigt.

Dieses Resultat wird in definitiver Abstimmung, welche auf Antrag des Herrn Blumer unter Namensaufruf stattfindet, bei 21 gegen 21 Stimmen und durch den Stichentscheid des Präsidiums festgehalten.

Für den Antrag des Herrn Soldati, d. h. mit *Ja*, stimmen die Herren: von Arx, Balli, Blumer, Eggli, Good, Hohl, Isler, Kellersberger, Leumann, Lienhard, Müller, Munzinger, Pictet, Raisin, Robert, Scherb, Schubiger, Soldati, Stutz, Zweifel (alt Landammann), Zweifel (Regierungsrath), somit 21.

Für Verwerfung des Beschlusses stimmen, mit *Nein*, die Herren: Amstad, Bossy, Cornaz, Hautle, Herzog, Hildebrand, Jordan-Martin, Keiser, Kümin, Loretan, Lusser, Muheim, Peterelli, Reichlin, Romedi, Ruchet, Schaller, Schmid-Ronca, Schoch, de Torrenté, Wirz, somit 21.

Herr Pfenninger ist abwesend.

In definitiver Abstimmung erklärt sich sodann der Rath mit Mehrheit für Fallenlassen des Entwurfes betr. Abänderung des Gesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften, gegenüber dem von Herrn Isler amendirten Kommissionalantrag.

Schliesslich wird das von Herrn Soldati beantragte Postulat mit einer Mehrheit von 23 Stimmen angenommen, dagegen der individuelle Antrag des Herrn Schoch in der von ihm amendirten Form bei 14 gegen 14 Stimmen durch den Stichentscheid des Präsidenten abgelehnt.

Aus der Berathung ist somit der Antrag des Herrn Soldati (siehe S. 170 hievor) unverändert als Beschluss hervorgegangen; damit geht die Angelegenheit wieder an den Nationalrath.

Für die Redaktion verantwortlich: *Rud. Schwarz.* — Druck und Expedition von *Jent & Reinert* in *Bern.*

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Ankauf von Aktien der Schweizerischen Zentralbahn. BB vom 25. Juni 1891 (verworfen)

Achat d'actions du chemin de fer Central suisse. AF du 25 juin 1891 (rejeté)

In Dans In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr Année Anno	1891
Band Volume Volume	I
Session Session Sessione	Sommersession Session d'été Sessione estiva
Rat Conseil Consiglio	Ständerat Conseil des Etats Consiglio degli Stati
Sitzung Séance Seduta	07
Geschäftsnummer Numéro d'objet Numero dell'oggetto	1891_001
Datum Date Data	18.06.1891 - 10:00
Seite Page Pagina	235-238
Ref. No	20 026 469

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.