# Schweizerisches Bundesblatt.

43. Jahrgang. I.

Nr. 13.

1. April 1891.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.

Druck und Expedition der Stämpftischen Buchdruckerei in Bette.

### Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend den Ankauf von Centralbahnaktien.

(Vom 21. März 1891.)

Tit.

T.

Wir haben in unserer Botschaft vom 30. Mai v. J. die Gründe auseinandergesetzt, welche uns bestimmten, Ihnen den Ankauf einer bedeutenden Zahl von Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn zu beantragen. Durch Beschluß vom 27. Juni 1890 haben Sie unsere Anträge angenommen, und da ein Referendumsbegehren dagegen nicht gestellt wurde, so dürfen wir annehmen, daß die Grundsätze, von denen sich die Behörden leiten ließen, auch im Volke Zustimmung gefunden haben.

Als uns daher in jüngster Zeit die Gelegenheit geboten wurde, mit einem Konsortium von deutschen und schweizerischen Banken über den Erwerb von Centralbahnaktien in Unterhandlung zu treten, nahmen wir keinen Anstand, dieses zu thun, und haben um 5. d. Mts. den Vertrag abgeschlossen, den wir Ihnen hiemit zur Genehmigung unterstellen.

Nachdem sich der Bund durch den Kauf der Jura-Simplon-Bahnaktien in dieser Gesellschaft eine Stellung geschaffen hat, die ihn berechtigt, für eine nicht ferne Zeit einen maßgebenden Einfluß auf diese Verkehrsanstalt und damit auch auf das gesammte Eisenbahnwesen des Landes zu gewinnen, konnte für die weiteren Bestrebungen kein Ziel erwünschter sein, als die Anbahnung des Erwerbes der Centralbahn. Die Gründe sind so sehr in die Augen fallend, daß sie nur der Andeutung bedürfen.

Die in einander verflochtenen Netze der beiden Bahnen umfassen das ganze Gebiet der Westschweiz zwischen den Endpunkten Basel, Genf, Brig und Luzern. Sie begegnen sich in dem wichtigsten schweizerischen Eisenbahnthor Basel, und die Centralbahn bildet nicht bloß die bedeutendste Zufahrtslinie zum Gotthard, sondern greift mit den Gemeinschaftslinien der Bötzbergbahn und der aarganischen Südbahn auch in das Verkehrsgebiet der Nordostbahn ein.

Auch die Simplonfrage erhält eine erhöhte Bedeutung. Wir haben in unserer Botschaft über den Ankauf der Jura-Simplonaktien die Stellung auseinandergesetzt, welche der Bund in Bezug auf diese Frage einnimmt. Daß der Erwerb der Centralbahn diese Stellung befestigt, ist augenscheinlich. Der Einfluß des Bundes auf den Betrieb der gesammten westschweizerischen Bahnen gibt ihm die Möglichkeit, der durch das Gesetz aufgestellten Pflicht, den Verkehrsverbindungen mit Italien möglichste Förderung angedeihen zu lassen und die Beeinträchtigung dieser Verbindungen zu verhüten, sowohl in Bezug auf den Bau, als den Betrieb im vollen Maße nachzukommen.

Selbst für den Fall, daß sich der Erwerb der sämmtlichen schweizerischen Hauptbahnen länger verzögern sollte, als es zu wünschen ist, würde der Bund durch die Vereinigung der Jura-Simplon-Bahn mit der Centralbahn sich in den Besitz eines Bahngebietes setzen, welches groß und verkehrsreich genug ist, um in allen Beziehungen für den öffentlichen Verkehr die Vortheile zu erlangen, welche wir bei der heutigen Zersplitterung entbehren. Zu diesen Vortheilen gehören, auf den ersten Blick, die Ersparnisse, welche sich aus dem gemeinschaftlichen Betrieb mit Nothwendigkeit ergeben müßten und schon durch die bloße Betriebsvereinigung, auch ohne förmliche Fusion der beiden Netze, erreichbar wären. Wir rechnen ferner dazu die Einheit der Tarife, die rationelle Gestaltung der Fahrpläne, anderer Verbesserungen, die nur durch Vereinigung möglich sind, nicht zu gedenken. Ueber die beiden letzteren Punkte, die Tarife und die Fahrpläne, halten wir eine nähere Erörterung am Platz.

Die Frage der Reform der Personentarife ist in unsern Nachbarländern zum Theil vollzogen, zum Theil bildet sie noch den Gegenstand eingehender Untersuchungen. So groß ihre Bedeutung ist, so gering ist gegenüber den Bahnen der Einfluß des Bundes. Die heutigen Tarife sind durch die Konzessionen garantirt; wenn auch einzelne Gesellschaften zu einer Reform Hand bieten würden, besäße der Bund kein Mittel, die andern zu zwingen, und es ist somit das Schicksal dieser wichtigen Angelegenheit völlig

dem guten Willen aller einzelnen anheimgestellt, indem das schweizerische Eisenbahngebiet ohnehin so klein ist, daß an die Einführung von Streckentarifen auf dem Gebiete der einzelnen Gesellschaften nicht gedacht werden kann. Unser Eisenbahndepartement theilte schon Anfangs Juni des vorigen Jahres dem schweizerischen Eisenbahnverbande einen Plan zur Umgestaltung der Personentarife mit, indem es ausführte, daß in der Schweiz noch immer dieselben Tarife und Taxen gelten, welche vor 40 und mehr Jahren eingeführt worden sind, so daß diese Frage auch in unserem Lande von einem größeren Gesichtspunkt aus in's Auge gefaßt werden sollte. Von Seite des Eisenbahnverbandes wurde die von uns zur Besprechung dieser Frage anerbotene Konferenz für einmal abgelehnt. mit der Erklärung, es hätten sich die Verwaltungen bereits davon überzeugen müssen, daß eine solche Umgestaltung der Tarife namentlich wegen der weittragenden finanziellen Konsequenzen mit großen Schwierigkeiten verbunden sei, und daß die umfassenden statistischen Erhebungen bei der Masse des zu bewältigenden Materials noch geraume Zeit erfordern werden. Seither ruht diese Angelegenheit, die nicht nur für die Gesellschaften, sondern auch für den öffentlichen Verkehr, für den internen wie den durchgehenden, für die Touristenfrage, ja für die Erwerbs- und Konkurrenzfähigkeit des ganzen Landes von der allergrößten Wichtigkeit ist. Ein sicheres Mittel zur Lösung ist gegenüber den Konzessionen nicht gegeben und kann einzig in dem einheitlichen Betrieb der getrennten Netze gefunden werden.

Der Eisenbahntransport ist zur Zeit einer der wichtigsten Faktoren der nationalen Produktion und somit auch der ökonomischen Existenz eines jeden Staates. Als ein kleines Binnenland führen wir den Kampf um diese Existenz unter den ungünstigsten Verhältnissen und können kein Mittel aufgeben, von dem unsere Konkurrenzfähigkeit wesentlich abhängt. Wenn wir in diesem Kampfe wenigstens aufrecht bleiben wollen, haben wir vor Allem das Eisenbahnwesen so vortheilhaft als möglich zu gestalten. Der Staat, dem es zuerst gelingt, die Eisenbahnfrachten wesentlich herabzusetzen, wird dadurch seinen Nachbarn einen großen Vortheil abgewinnen und damit seiner Produktion einen natürlicheren und wirksameren Schutz angedeihen lassen, als durch die künstlichen Schutzmittel, nach denen die heutige Zeit ohne Erfolg sucht und die oft schlimmer sind als das Uebel. Sicherlich darf man solche Resultate nicht von einem Tag auf den andern erwarten, aber gerade darin liegt die Pflicht, mit der Legung des Grundsteins nicht zu zögern und die Zustände zu beseitigen, welche das anzustrebende Ziel nie erreichen lassen. Der Staat, der allein dieses Ziel erreichen kann, geht demselben wissentlich aus dem Wege, so lange

er die Bahnen im Besitze der Gesellschaften beläßt und damit die Erträgnisse der öffentlichen Transportanstalten wenigstens zum Theile dem Verkehr entzieht und der Privatspekulation überliefert.

Mit Recht betrachten wir die Zölle als einen wichtigen Faktor der öffentlichen Oekonomie, und es würde kaum Jemandem einfallen, diesen Zweig der Staatsverwaltung in ähnlicher Weise an die Privatthätigkeit abzugeben, wie dieses mit den Eisenbahnen geschehen ist. Das Verhältniß, in welchem diese beiden Verkehrselemente zu einander stehen, mag folgenden Zahlen entnommen werden, welche sich auf das Jahr 1886 beziehen.

Die gesammten Frachteinnahmen betrugen . . . . . . . Fr. 41,697,000

Davon sind abzuziehen:

" 5,213,000

Somit betragen die Frachten für Ein- und Ausfuhr und den internen Verkehr

. . . . Fr. 36,484,000

Die nähern Angaben finden sich in der Beilage. Wenn dieselben auch keinen Anspruch auf absolute Genauigkeit erheben können, weil die vorhandenen Materialien über die Verkehrstheilung mangelhaft sind, so geschieht dadurch dem Resultate kein Eintrag, indem es sich lediglich um das Verhältniß zwischen den gefundenen Zoll- und Frachteinnahmen handelt.

Die Schlüsse, die sich aus diesen Zahlen ziehen lassen, ergeben sich von selbst; wir machen hier nur auf einen einzigen aufmerksam. Genau dieselben Gründe, welche die Staaten zu den heutigen Zollverträgen und schon in frühester Zeit auch zu gegenseitigen Zusicherungen über Befreiung von Wege- und Brückengeldern geführt haben, werden dieselben mit der Zeit auch zu Vereinbarungen über die Verhältnisse des Eisenbahntransportes veranlassen, wie wir denn bereits schon in dem vom Bunde geschlossenen Gotthardvertrage hiefür Anfänge aufzuweisen haben. Diese Eisenbahnverträge werden für unsere Produktion und damit auch für das materielle Wohl des Landes an Bedeutung den heutigen internationalen Zolltarifen nicht nachstehen, aber so lange auch unmöglich für uns sein, als die Eisenbahnsouveränität von der Eidgenossenschaft nicht zurückerobert ist.

Ein zweiter Punkt, der wie die Tarifreform in der neuesten Zeit wesentlich hervortritt, betrifft die Fahrplanfrage.

Auch in dieser Beziehung halten sich die Gesellschaften geschützt, in der Meinung, daß eine rechtliche Pflicht nur zur Führung der in den Konzessionen verlangten Züge bestehe; ein neuester Entscheid des Bundesgerichtes, dessen Ausfertigung uns noch nicht vorliegt, hat die Verwaltungen in dieser Meinung bestärkt. Nach jahrelangen Bemühungen war es endlich gelungen, einen durchgehenden Nachtzug von Romanshorn bis nach Genf in's Leben zu rufen und damit ein Bedürfniß zu befriedigen, dem andere Länder längst entsprochen hatten. Die Verwaltungen der Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn glaubten sich dadurch in ihren Rechten verletzt und hatten die Genugthuung, durch das Bundesgericht in ihren Ansprüchen geschützt zu werden, indem die Eidgenossenschaft verurtheilt wurde, einen Beitrag an die Kosten der Nachtzuge zu leisten. Die Tragweite dieses Beschlusses ist einleuchtend und wird sich ohne Zweifel in dem fernern Verhalten der Verwaltungen deutlich bemerkbar machen und die Schwierigkeiten in's Unleidliche steigern, die sich jetzt schon bei der Fahrplanbildung für die eidgenössische Verwaltung ergeben. weniger einleuchtend ist es aber, daß der Rechtszustand, welcher den Richter zu diesem Urtheil gezwungen hat, auf die Dauer nicht Es ist nicht ferner zuläßig, daß Aktiengesellschaften, haltbar ist. welche reichliche Dividenden vertheilen für Leistungen, die ausschließlich im Interesse des Verkehres liegen, hiefür aus der Bundeskasse noch besonders subventionirt werden, und daß, hievon ganz abgesehen, die Gestaltung der Fahrpläne, welche mit den öffentlichen Interessen auf das Genaueste verbunden sind, der Hauptsache nach in das Belieben der Gesellschaften gestellt werde. Auch auf diesem Gebiet kann nur die einheitliche staatliche Ordnung den Anforderungen des Verkehrs in vollem Maße und mit den einfachsten Mitteln genügen.

Wir wollen uns hier nicht in eine systematische Abhandlung über die Vortheile des Rückkaufes im Allgemeinen verlieren, nachdem wir in verschiedenen Botschaften der letzten Jahre eine Reihe von einzelnen Gesichtspunkten beleuchtet haben. Wir begnügen uns vor der Hand mit dem Hinweis auf die erwähnten Verhältnisse. Immerhin behalten wir uns vor, wenn nöthig in der Diskussion den vorliegenden Bericht nach verschiedenen Richtungen zu ergänzen und namentlich auch akten- und zahlenmäßig die Nachtheile auseinanderzusetzen, welche bei der Geldbeschaffung und der Finanzverwaltung überhaupt aus dem Privatbetrieb der Eisenbahnen für diese selbst und für den öffentlichen Verkehr entstanden sind. Die in

dieser Beziehung entstandenen Einbußen, welche die Eidgenossenschaft mit ihrem Kredit zum größten Theile hätte vermeiden können, sind sehr bedeutend und werden erst ausbleiben, wenn die Eidgenossenschaft mit der Uebernahme der Bahnen auch für ihre Verpflichtungen eintritt. Dabei schlagen wir die Lösung der Beziehungen, welche zwischen den Gliedern und Verwaltungen einzelner Bahnen und den bei denselben interessirten Finanzinstituten bestehen, nicht gering an.

Um nur von der Centralbahn zu reden, so hat dieselbe, nachdem im Jahr 1854 die damaligen Aktionäre um ³/5 der eingegangenen Verbindlichkeiten haben liberirt werden müssen, die dadurch entstandene Lücke durch den Verkauf von 30,000 Stück Aktien an die Société générale du Crédit mobilier und die Herren Pereire in Paris zum Kurs von 92 ⁰/₀ ausfüllen müssen; unter Zuzug der Einbußen, welche eine spätere Aktienemission ergab, haben die Emissionsverluste dieser Gesellschaft auf 50 Millionen Aktienkapital Fr. 1,534,511 betragen. Obschon die Dividende nach und nach auf 9 ⁰/₀ stieg, hat die Centralbahngesellschaft doch ohne Kursverluste sich nur einige Male Geld zu einem Zins unter 5 ⁰/₀ verschaffen können; sie mußte Abzüge auf ihren Anleihen sich gefallen lassen von

- 10 % bei einem  $4^{1/2}$ % Anleihen von 12 Millionen im Jahr 1857,  $4^{0/0}$  ...  $4^{1/2}$ % 5 ... 1871.
  - 8 resp. 7<sup>3</sup>/<sub>4</sub>% auf den 20 Millionen, welche im Jahr 1874 in einem gemeinschaftlich mit der Nordostbahngesellschaft erhobenen, zu 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>% verzinslichen 50 Millionen-Anleihen beschafft wurden,
- 26,75 % auf den 57,338 4 % igen Obligationen à Fr. 500, die im Jahr 1875 dem Comptoir d'Escompte in Paris verkauft worden sind,

81/2% auf dem 4% Anleihen von 20 Millionen im Jahr 1880,

8% auf den im Jahr 1883 ausgegebenen 21 Millionen,

$$7^{0/0}$$
 n n n n 1884 n 6 2  $1/2^{0/0}$  n n n n 1884 n 6 3 n des 30 Millionen-Anleihens von 1883.

Zum ersten Mal gelang im Jahr 1886 der Centralbahngesellschaft die Beschaffung eines Kapitals à 4 % ohne Kursverlust. Das Publikum nahm die Titel zum Kurs von 100 ½, das überschießende halbe Prozent erhielten die Geldinstitute, welche "den Erfolg des Anleihens garantirt hatten".

Noch ein weiterer Punkt von großer Tragweite soll hier erwähnt werden. Mit dem Jahre 1888 hat die zehnjährige Periode begonnen, deren Erträgnisse für den nächsten Rückkauf der Bahnen im Jahre 1903 maßgebend sind. Selbstverständlich haben die Verwaltungen das größte Interesse, die Reineinnahmen dieser Jahre möglichst gut zu gestalten, und zu diesem Interesse gesellt sich sogar die Pflicht, welche ihnen als den Geschäftsführern der Aktiengesellschaft gesetzlich obliegt. Es ist daher leicht erklärlich, wenn dieselben alle Reformen vermeiden, deren Einfluß auf die finanziellen Ergebnisse auch nur zweifelhaft sein könnte, und daß auch in Bezug auf die nöthigen Ausgaben (für Bauten, Geleisevermehrung, Rollmaterial etc.) die möglichste Beschränkung eintritt. Gerade in dieser Periode tritt es klar hervor, daß die Aktiengesellschaft ihrer Aufgabe, eine Dienerin des Verkehrs zu sein, nie gerecht werden wird, da ihr Zweck, auf Kosten dieses Verkehrs Gewinn zu machen, mit der sozialen Bedeutung des Eisenbahnbetriebes in direktem Widerspruch steht. Jeder Gewinn, welcher sich aus diesem Betrieb ergibt, sollte wieder dem Verkehr zu gute kommen; so lange der heutige Zustand besteht, bleibt er aber dem Verkehr verloren. Es mag dahin gestellt bleiben, ob einzelne Gesellschaften auch in Zukunft Dividenden von acht und mehr Prozenten vertheilen werden; aber sicher besteht bei den Gesellschaften die Absicht und das Recht, diesen Erfolg, welcher mit der Erfüllung einer der wichtigsten Staatspflichten unvereinbar ist, namentlich im Verlauf dieses Jahrzehnts berbeizuführen.

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 Großaktionar 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. Es liegt auf der Hand, daß wir diesem Ziele in Bezug auf die Centralbahn durch den Ankauf von 50,000 Aktien ungleich näher stehen, als dieses bezüglich der Jura-Simplon-Bahn der Fall ist. Wenn der Bund in nächster Zeit im Besitze von 80.000 Aktien dieser letztern Gesellschaft sein wird, so macht dieß nur annähernd <sup>1</sup>/8 der gesammten Aktienzahl aus, während die angekauften Centralbahnaktien genau die Hälfte der Gesammtzahl (100,000) bilden und den Bund in die Lage versetzen, durch die legislatorische Sanktion der staatsrechtlich in einer Reihe anderer Fälle in Anwendung gebrachten Grundsätze, sich auch die entsprechende Stimmenzahl in der Generalversammlung zu verschaffen. In welcher Weise dieses zu geschehen habe, wird an einer andern Stelle dieser Botschaft auseinandergesetzt.

Der Bundesrath hat sich übrigens, um das bezeichhete Ziel zu erreichen, nicht auf den Ankauf der Centralbahnaktien beschränkt;

es hat vielmehr das Eisenbahndepartement der Direktion der Gesellschaft Unterhandlungen über den Erwerb der gesammten Unternehmung angeboten, welche ohne Zweifel angenommen werden, aber in diesem Momente noch nicht eröffnet sind.

Kommt diese Verhandlung zum Ziel und ist die Generalversammlung bereit, die Centralbahn dem Bund unter den gleichen Bedingungen abzutreten, welche in dem Vertrag über den Ankauf der Aktien vereinbart worden sind, so ist damit der Zweck des Bundes auf einen Schlag erreicht und es wird damit auch der Vertrag vom 5. März d. J. seine Vollziehung finden. Sollten aber die Verhandlungen mit der Centralbahn sich zerschlagen, so bliebe dabei der genannte Vertrag über den Aktienkauf unberührt und es würde sodann der Besitz der angekauften Aktien den Bund in den Stand setzen, ohne Schwierigkeit auf anderem Wege die Abtretung der Bahn herbeizuführen.

Wenn sonach bei der Annahme unserer Vorschläge der Erwerb der Schweizerischen Centralbahn in nächster Zukunft sich verwirklichen läßt, so ist damit die Frage der künftigen Organisation der eidgenössischen Staatsbahnen aufgeworfen. Zu dem Erlaß eines Organisationsgesetzes kann allerdings erst nach dem Erwerb der Bahnen geschritten werden; abgesehen davon, daß es unmöglich erscheint, eventuelle Gesetze für Verhältnisse zu erlassen, die thatsächlich nicht bestehen, hängt die Organisation ganz und gar von den Grenzen des künftigen Staatsbahngebietes ab, das sich voraussichtlich zunächst auf die Schweizerische Centralbahn beschränken wird. Die Stellung, auf welche der Bund bei der Jura-Simplon-Bahn zur Zeit noch beschränkt ist, und die internen Verhältnisse dieser Gesellschaft selbst machen den Uebergang dieser Bahn in den Besitz der Eidgenossenschaft für die nächste Zeit nicht wahrscheinlich, was eine Betriebsvereinigung und andere engere Beziehungen mit der Schweizerischen Centralbahn nicht ausschließt. Bezüglich des Betriebes der letztern Bahn halten wir es daher als allein möglich, daß derselbe einstweilen im Wesentlichen auf derselben Grundlage wie bisher geführt werde, in der Art, daß die Direktion, anstatt dem Verwaltungsrathe und der Generalversammlung, nun dem Bundesrathe und der Bundesversammlung unterstellt und verantwortlich wird. Immerhin wird an die Stelle der Gesellschaftsstatuten ein neues Organisationsstatut treten müssen, dessen Aufstellung, da es sich um einen vorübergehenden Zustand handelt, dem Bundesrathe vorbehalten werden kann. Für ein erweitertes Staatsbahngebiet werden allerdings andere und definitive organisatorische Maßregeln zu treffen sein, von denen heute nur allgemein und grundsätzlich gesprochen werden kann. Als obersten Satz glauben wir aufstellen zu sollen, daß nach dem Erwerb der Bahnen durch den Bund die bisherigen Verhältnisse, welche vielfach den geographischen und sprachlichen Verschiedenheiten des Landes entsprechen, möglichst geschont werden sollen, was nach unserer Meinung unter voller Beachtung der Interessen des Verkehres geschehen kann. Es ließe sich eine Organisation in dem Sinne denken, daß das künftige Staatsbahngebiet neu in Kreise eingetheilt wird oder daß die bisherigen Gesellschaftsgebiete unter angemessener Ausgleichung diese Kreise bilden und daß an deren Spitze eine Kreisdirektion zu stehen käme, der die Leitung und Aufsicht des Betriebes zukommt. Daß der Sitz dieser Direktionen in die hauptsächlichsten Knotenpunkte, die zugleich Mittelpunkte des Handels und Verkehrs sind, verlegt oder darin belassen werden müßte, ist eine Forderung, welche durch die Natur der Sache erledigt ist.

Diesen Kreisdirektionen würden alle bisherigen Verrichtungen belassen, soweit das Interesse des Verkehrs und der Verwaltung selbst nicht eine einheitliche Behandlung erfordert. Für diese Oberleitung des centralisirten Dienstes (der sich mit allen allgemeinen Fragen, dem Tarif- und Fahrplanwesen, der Rechnungsstellung, der Einheit in technischer Beziehung, der Vertretung nach Außen etc., zu befassen hätte) wäre eine Centralstelle zu errichten, die einen Theil der Bundesverwaltung bilden und zunächst dem Bundesrath unterstellt sein würde.

Für mindestens ebenso wichtig, als die staatliche Verwaltungseinrichtung, halten wir eine andere Institution, die uns zur Zeit noch ganz fehlt und auch bei der jetzigen Einrichtung nicht geschaffen werden kann, dafür aber in andern Staaten große Dienste leistet. Sie soll dem Uebelstand abhelfen, daß die Eisenbahnen, welche, wie keine andere Anstalt, in alle Gebiete des öffentlichen Lebens eingreisen, mit den Vertretern des Verkehrs in keinerlei Beziehung stehen. Dieser Zustand ist ein widernatürlicher und allseitig nachtheiliger. Es muß dafür gesorgt werden, daß die Vertreter unseres Handels, der Industrie und Landwirthschaft bei der Berathung aller wichtigen Eisenbahnfragen, wie Tarife, Fahrpläne, Waarenklassifikationen etc., gehört werden und ihre Anträge zu stellen und zu begründen im Falle sind. Diese Einrichtung hat sich in andern Staaten bewährt, wo die Thätigkeit der sogenannten Eisenbahnräthe eine sehr umfassende und ersprießliche geworden ist.

Bei den heutigen Verhältnissen ist eine derartige Einrichtung kaum denkbar; in Verbindung mit den einzelnen Eisenbahngesellschaften würde sie das Gegentheil ihres Zweckes bewirken und, statt die Einheit des schweizerischen Betriebes zu fördern, lokalen und Sonderinteressen zum Durchbruch verhelfen. Wir kommen nun auf den Preis zu sprechen, welcher für die Centralbahnaktien zu bezahlen ist. Die hiebei in Betracht fallenden Verhältnisse sind viel einfacher, als dieses bei den meisten andern Bahnen, und namentlich auch bei der Jura-Simplon-Bahn der Fall ist. Bei den Aktien dieser letzteren hatten wir die Heimfallsrechte und deren eventuellen Einfluß auf das Liquidationsergebniß der Bahn zu erörtern; bei der schweizerischen Centralbahn kommen weder solche noch ähnliche Verhältnisse vor, und ebenso wenig lasten auf dieser Gesellschaft außerordentliche Bauverpflichtungen, welche sich mit dem Simplonunternehmen irgendwie vergleichen ließen. Die Verhältnisse der schweizerischen Centralbahn sowohl in rechtlicher, als in finanzieller Hinsicht liegen klar vor und gestatten deßhalb auch eine sichere Schätzung des Werthes der Bahn.

Bei dieser Schätzung sind vor Allem aus die Börsenkurse auszuschließen. Die Elemente zur Berechnung des wirklichen Ertragswerthes einer Eisenbahn sind sämmtlich in der offiziellen Eisenbahnstatistik gegeben, und es ist Jedermann im Stande, sich aus denselben eine zuverläßige Rechnung über den Aktienwerth aufzustellen. Nichtsdestoweniger läßt sich der weitaus größere Theil des Publikums hiebei ausschließlich von dem Kurszeddel leiten, dessen Angaben deßhalb trügerische sind, weil dieselben nicht den innern bleibenden Werth der Eisenbahnpapiere, sondern den täglichen Stand der mit denselben betriebenen Spekulation darstellen. Daher kommt es, daß die Börsenkurse nicht bloß im Laufe von Jahren, sondern sehr oft im Laufe weniger Monate um 20, 30 und mehr Prozente steigen oder fallen, während der dauernde Werth keinerlei Veränderung erleidet, wie dieses der Verlauf der schweizerischen Spekulation zur Genüge bewiesen hat.

Wir stellen daher ausschließlich auf die Thatsachen ab, welche in den Rechnungsergebnissen der Gesellschaft liegen, und haben zu diesem Zweck in der Beilage II die Betriebsergebnisse der schweizerischen Centralbahn aus den Jahren 1880—1889 aufgeführt.

Die Hauptergebnisse derselben sind folgende:

Der				ehe Reir										
	für	die	Jahre	1880-	1889	•		•					Fr.	6,487,128
	ກ	n	n	1885 —	1889	•		•	•	•	•	•	77	7,130,198
Ver	mehi	rung	währ	end der	fünfjä	ihri	gen	P	eri	ode			Fr.	643,070
Jähi	liche	e Võ	ermehr	ung des	Rein	ertr	age	s				•	n ·	128,614

Wird der künftige Reinertrag auf Grund der durchschnittlichen Ergebnisse der Jahre 1885—1889 berechnet und demnach von einer

Vermehrung der Einnahmen ganz abgesehen, so ergi Betriebsrechnungen vom Jahre 1889 an folgendes R	bt sich für die. esultat:
Reinertrag (Ertrag sämmtlicher Aktiven) Verzinsung der konsolidirten Anleihen	Fr. 7,130,198 , 3,989,950
Verbleiben zur Verfügung	Fr. 3,140,248
Dieses Resultat ist aber nur für den Fall gültig, daß der Bund die Bahn übernimmt: Bleibt dieselbe im Besitz der Gesellschaft, so vermindert sich die zur Verfügung stehende Summe von für die Aktionäre um den Betrag, welcher von 1890 an während 24 Jahren zum Zwecke der Ergänzung des Aktienkapitals (Amortisation) nöthig	Fr. 3,140,248
ist, nämlich um	<del>n</del> 508,857
und es bleiben für die Aktionäre zur Verfügung .	Fr. <b>2</b> ,631,391
Eine Verminderung des Reinertrages tritt aber a Falle nicht ein und es vermehrt sich das Vermög schaft alljährlich um den Betrag von Fr. 508,857 betreffenden Zinseszinse.	en der Gesell-
Vergleichen wir nun die Ausgaben des Bunde kauf der Aktien mit den obigen Einnahmen, so gende Rechnung:	s für den An- ergibt sich fol-
Die Reineinnahmen nach Abzug der Obligationenzinse betragen	Fr. 3,140,248
Es entfällt somit auf jede der 100,000 Aktier der Betrag von	Fr. 31. 40
Dagegen hat der Bund vertraglich für jede Aktie jährlich zu bezahlen Fr. 30, von denen jedoch ein Abzug zu machen ist infolge der Bestimmung der Vertrages, laut welcher der Zinsgenuß der Rente ers mit dem Monat August, der Dividendengenuß dagegen vom 1. Januar 1891 beginnt. Daraus ergib sich auf sämmtlichen Aktien eine Ersparniß an Kapita von Fr. 1,750,000 und an Zins (3 %) von Fr. 52,500 oder jährlich auf einer Aktie von Fr. 0,525, so daß	1 3 4 - 5 1
die effektive für jede Aktie vom Bunde zu be zahlende Rente beträgt	29. 47

Wird der heutige Anleihenszinsfuß zu 3½ % angenommen, so eutspricht die jährliche Rente von Fr. 29. 47 einem Baarkapital von . . . . . . Fr. 842. -

Der mittlere Gewinn, der sich auf einer Prioritätsaktie der Jura-Simplon-Bahn (Fr. 2. 50) und einer solchen der Centralbahn (Fr. 1. 93) ergibt, beträgt sonach Fr. 2. 21. Es würde der Gesammtgewinn auf nur 80,000 Jura-Simplonaktien mit Fr. 200,000 ausreichen, um den Ausfall zu decken, wenn sich auf sämmtlichen 100,000 Centralbahnaktien gar kein Gewinn, sondern sogar ein jährlicher Verlust auf jeder Aktie im Betrage von Fr. 2 ergäbe, d. h. wenn der Ertrag der Aktie nicht auf Fr. 30, sondern bloß auf Fr. 28 käme. Diese Ausgleichung muß auch bei dem künftigen Erwerb weiterer Bahnnetze ins Auge gefaßt werden. Der Werth, welcher einer einzelnen Bahn als gesonderter Unternehmung zukommt, ist in der Regel ein anderer als derjenige, den sie für die Durchführung der Verstaatlichung und als Theil des gesammten schweizerischen Netzes darstellt; bei der Centralbahn ist er aus den entwickelten Gründen ein höherer.

Betrachten wir nun diese Ergebnisse zunächst ausschließlich vom finanziellen Standpunkte, bei dem es sich um die Frage handelt, ob der Bund als Aktionär der schweizerischen Centralbahn jährlich so viel einnehmen werde, als er an die Aktienverkäufer zu bezahlen hat, mit andern Worten, ob der Ertrag der Centralbahn auch künftig auf der Höhe der letzten fünf Jahre sich halten wird.

Um mit den Ausgaben zu beginnen, so werden sich ohne Zweifel auch bei dieser Bahn die in neuerer Zeit in die Höhe gegangenen Materialpreise und Arbeitslöhne geltend machen. Dabei ist aber nicht zu übersehen, daß diese Erhöhung schon im Jahr 1889 theilweise ihren Einfluß geübt hat. Von größerer Bedeutung ist jedoch der Umstand, daß die zehnjährige durchschnittliche Vermehrung der Transporteinnahmen den entsprechenden Posten der Transportauslagen wesentlich überschreitet, indem die erstere Fr. 2,062,000, die letztere aber nur Fr. 1,409,000 beträgt. Was speziell die Vermehrung der Kosten infolge des Gesetzes über die Arbeitszeit der Eisenbahnangestellten betrifft, so darf mit Sicherheit angenommen werden, daß diese Erhöhung um so weniger in's Gewicht fallen wird, je größer das Verwaltungsgebiet ist, weil die dem Gesetz entsprechende Vertheilung der Arbeit sich bei einer Mehrzahl von Arbeitern leichter bewerkstelligen läßt. Dieser Vortheil wird aber nicht nur in dieser Richtung, sondern in Bezug auf die ganze Verwaltung zu erreichen sein, deren Kosten sich in sehr bedeutendem Maße verringern, sobald an die Stelle der einzelnen Gesellschaften, von denen jede alle Zweige der Verwaltung einzurichten und fortzuführen hat, eine einheitliche und einfache Organisation getreten sein wird. Die Wahrung der Sonderinteressen jeder einzelnen Gesellschaft gegen die übrigen, sowie die Vertretung aller gegen die staatliche Aufsichtsbehörde erheischt einen Aufwand von Kräften, der sich unter keinen Umständen rechtfertigen läßt und nach kompetenter Schätzung einen großen Theil der Gesammtthätigkeit der einzelnen Verwaltungen repräsentirt.

Eine wesentliche Ersparniß wird in der Tarifaufstellung und in dem Entfall der Repartition der Taxen unter die einzelnen Verwaltungen selbst liegen, welche gegenwärtig Hunderte von Angestellten beschäftigt. Denn die Tarifaufstellung wird unendlich einfacher werden, und es wird nicht bloß die Ausscheidung und Verrechnung der Taxansprüche der Gesellschaften unter sich, sondern auch die Repartition der im internationalen Verkehr erworbenen Antheile unter die einzelnen Unternehmungen hinfort entfallen können. Von größerer Bedeutung noch werden die Vortheile sein, welche aus dem einheitlichen Interesse des vereinigten Betriebes sich ergeben.

Die der Union Commerciale angehörenden Verwaltungen haben sich zwar bereits dahin verständigt, daß alle Transporte, welche das Netz von mehr als einer Verwaltung berühren, auf dem kürzesten Weg spedirt werden sollen, und es ist dadurch eine anerkennenswerthe Vereinfachung schon eingetreten. Das hindert aber nicht, daß die einzelnen Verwaltungen immer noch versuchen, Sendungen in's Ausland zum Nachtheil der längeren schweizerischen Route der eigenen Linie zuzuwenden. So ist es klar, daß Transporte, welche z. B. von St. Gallen und vom Toggenburg aus unter übrigens gleichen Bedingungen via Buchs oder Chiasso oder Genf oder Basel an ihre Bestimmung gesandt werden können, von der Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen nicht in Winterthur der Nordostbahn abgegeben, sondern über die der Gesellschaft besser dienende, längere, eigene Strecke gefahren werden, und daß ähnliche Verhältnisse bei allen andern Gesellschaften in Menge vorkommen. Es wird aber, um bei dem angeführten Beispiel zu bleiben, der einheitliche Betrieb nicht mehr gestatten, daß ein Gut, welches ab Wyl über Buchs oder Chiasso geleitet werden kann, die erstere, nur 96 Kilometer lange Strecke befährt, um dort dem Ausland abgegeben zu werden, sondern es wird dasselbe auf der 386 Kilometer langen Strecke via Chiasso befördert werden.

Von den Vereinbarungen der Union Commerciale sind ferner ausgenommen die Transporte der Gesellschaften im internen Verkehr, d. h. solche Transporte werden auch dann auf den eigenen Schienen befördert, wenn der zu durchlaufende Weg länger sein sollte, als der über das Geleise einer andern Bahn offenstehende. So leitet z. B. die Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen die Transporte von St. Gallen nach Uster über Sargans (168 km.), und entzieht sie der kürzeren Linie via Winterthur (88 km.), um nicht an die Nordostbahn die Taxe für die Theilstrecke Winterthur-Wallisellen (17 km.) vergüten zu müssen. Der Aufgeber ist dadurch nicht geschädigt; er muß nicht mehr als die Fracht für die kürzere Strecke bezahlen und hat auch Anspruch darauf, daß die Lieferfrist nach Maßgabe dieser berechnet werde, aber der Betrieb trägt die Unkosten des längeren Transportes. Sobald die Sonderinteressen der Gesellchaften dahinfallen, werden solche Transporte nur der kürzeren Route anheimfallen und werden nur die dieser entsprechenden geringeren Transportkosten das Unternehmen belasten.

Es ist uns nicht gelungen, den Umfang jener Transporte, welche um der Sonderinteressen einer Gesellschaft willen der längeren schweizerischen Route entzogen, und derjenigen, welche aus gleichen Gründen auf Umwegrouten geführt werden, festzustellen. Es sind aber sehr beträchtliche Quantitäten, um welche es sich handelt. Wenn wir annehmen, daß der mittlere Verlust in ersterer Richtung einem Reinertrag von 3 Centimes pro Tonnenkilometer gleichkomme und die vernachläßigte schweizerische Strecke durchschnittlich 100 km. betrage, so wird auf jeder Tonne, welche durch den einheitlichen Betrieb der längeren schweizerischen Route verbleibt. eine Mehreinnahme von Fr. 3 erzielt werden, und umgekehrt, bei Voraussetzung eines Umwegtransportes von durchschnittlich 50 km. bei den betreffenden Verkehren und 2 Centimes Traktionskosten pro Tonnenkilometer, eine Ersparniß von Fr. 1 pro 1000 Kilogramm eintreten, Beträge. welche reichlich genügen werden, um allfällige Ausfälle infolge der erforderlichen Taxermäßigungen auf der Durchgangsstrecke auszugleichen.

Die Tarifreform wird daher bei dem Einheitsbetriebe nicht allein eine für den öffentlichen Verkehr, sondern auch für die Eisenbahnkasse wichtige und lohnende Aufgabe werden.

Wenn sich auch der Betrag der daherigen Ersparnisse zur Zeit nicht berechnen läßt, so wird immerhin nicht bestritten werden können, daß er bei Weitem hinreichend sein wird, um die voraussichtliche Erhöhung der Betriebskosten zu decken. Dabei braucht man die Verbesserungen, welche die Zukunft in Bezug auf das Betriebswesen bringen wird, noch gar nicht in Betracht zu ziehen. Daß dieselben sowohl in der Vervollkommnung der technischen Einrichtungen, wie auch in Bezug auf die Verwendung neuer trei-

bender Kräfte nicht ausbleiben und auf die ganze Gestaltung des Betriebes von tiefgreifendem Einfluß sein werden, ist nach dem heutigen Stande der Technik um so unzweifelhafter, als das nunmehr über die ganze Welt verbreitete Eisenbahnwesen wenig länger als ein halbes Jahrhundert besteht. Der Staat darf sich solche Ausblicke in die Zukunft erlauben und dieselben in Rechnung ziehen, während die Interessen des Aktionärs nur eine kurze Spanne Zeit umfassen.

Wenn demnach kein Grund zu der Befürchtung vorhanden ist, daß die künftigen Betriebskosten in einem ungünstigern Verhältniß zu den Einnahmen stehen werden als bisher, so darf dieses nach unserer Ansicht auch von den letzteren gelten. Insofern man nicht überhaupt darauf verzichten will, sich von den künftigen Verkehrsverhältnissen eine Vorstellung zu machen, so gibt es für die Beurtheilung derselben nur einen einzigen Anhaltspunkt, nämlich die bisherige Erfahrung. Diese Erfahrung ist für die Centralbahn eine durchaus beruhigende.

Im Verlaufe der Jahre 1880-1889 sind die Transporteinnahmen von Fr. 10,534,717 gestiegen auf 14,976,761, so daß der Unterschied zwischen der größten und niedrigsten Summe Fr.4,442,044 beträgt, während sich die Differenz zwischen der Einnahme des Jahres 1880 und der durchschnittlichen zehnjährigen Einnahme auf Fr. 2,061,805 beläuft. So lange nicht thatsächliche Gründe für das Gegentheil angeführt werden können, darf mit Sicherheit angenommen werden, nicht bloß, daß die Einnahmen sich auf der heutigen Höhe erhalten, sondern auch, daß die in den letzten zehn Jahren zu Tage getretene Progression sich weiterbin geltend machen werde. Wir reden selbstverständlich auch für die Zukunft nur von durchschnittlichen Verhältnissen längerer Perioden. Fehljahre sind auch auf diesem Gebiet unausbleiblich, aber sie werden durch bessere und gute ausgeglichen. Wer das Gegentheil annimmt und an den Niedergang der Entwicklung des Verkehres glaubt, dem geht mit dem Vertrauen auch die Fähigkeit ab, zu irgend einem großen Unternehmen mitzuhelfen.

Allerdings kann auch der Staat in eine Lage kommen, welche ihm die Erfüllung seiner Verbindlichkeiten in ganz außerordentlicher Weise erschwert und vorübergehend vielleicht sogar verunmöglicht. Nach aller Voraussicht wird aber dieser Fall nur eintreten, wenn es sich um die Vertheidigung des Landes gegen feindlichen Angriff, also um die Existenz des Staates handelt. Aber auch in diesem Fall, wie in jedem andern, wird der Staat bei Weitem leistungsfähiger sein, als die einzelnen Gesellschaften. Brechen diese zusammen und sind sie außer Stande, den Betrieb fortzu-

führen, so wird der Bund sich nicht dabei beruhigen können, keine Eisenbahnschulden zu haben, sondern gezwungen sein, gerade unter den ungünstigsten Verhältnissen in den Riß zu treten und die Last auf eigene Schultern zu übernehmen.

Ganz abgesehen von solch außerordentlichen Umständen darf nicht übersehen werden, daß der Bund bei den Eisenbahnschulden auch heute schon betheiligt ist, ohne dafür Schuldner oder Bürge zu sein; denn es wird Niemand zu bestreiten wagen, daß zum zweiten Mal die enormen Verluste, welche mit dem privaten Bau und Betrieb verschuldet worden sind, nicht mehr eintreten dürfen, wenn der Kredit des Landes nicht in schwerster Weise geschädigt werden soll. Die Eisenbahnen sind mit ihren Schulden auch in der heutigen Form öffentliche Werke der Eidgenossenschaft, wie die Straßen solche der Kantone sind.

Das schweizerische Straßennetz umfaßte im Jahr 1878 an Hauptstraßen erster Klasse 6548 km. und an Straßen zweiter Klasse 6805 km., welche im Ganzen einen Kostenaufwand von mehr als 200 Millionen Franken erfordert haben\*) und einen jährlichen Unterhalt von 31/2 Millionen Franken erheischen. Hätten die Kantone bei dem Bau und Betrieb dieser Straßen das später bei den Eisenbahnen angewandte System befolgt, so würde jedes Kilogramm Fracht, das sich auf den Straßen bewegt, nicht bloß an die jährlichen Zinse im Betrag von 8 Millionen Franken seinen Tribut zu entrichten haben, sondern auch an den Gewinn, den die privaten Straßenunternehmer an den ihnen staatlich gestatteten Weggeldern machen würden. Die allgemeine Ueberzeugung von der Unmöglichkeit solcher Zustände wird bald auch zu der Einsicht dessen führen, was im Eisenbahnwesen zu geschehen hat. Was bis jetzt zur Schaffung der neuen Verkehrsmittel gethan wurde, ist nur ein Anfang. Der Staat ist der ihm der Natur der Sache nach obliegenden Pflicht, die er bei dem Straßenbau erfüllte, nicht dadurch enthoben, daß er die Eisenbahnen an Privatgesellschaften zum Bau und Betrieb übergeben hat. Wenn er nicht hinter die Stellung, die er dem öffentlichen Verkehr gegenüber eingenommen hat, zurückgehen will, so muß er die für den Bau der Bahnkörper nützlich ausgelegten Gelder als Vorschüsse der Gesellschaften und als seine eigenen Schulden betrachten und dieselben im Laufe der Zeit abbezahlen. Erst dann wird wieder das alte Verhältniß zu den Verkehrswegen hergestellt und damit die Pflicht des Staates gegen den Verkehr selbst erfüllt sein.

<sup>\*)</sup> S. Bavier, Die Straßen der Schweiz. Zürich 1878.

Die Ueberzeugung, die wir aus diesen Betrachtungen schöpfen, daß der Bund die Aktien der Centralbahn nicht zu theuer bezahlt habe, wurde uns allein nicht bestimmen, Ihnen die Anträge zu stellen, mit denen unsere Botschaft schließt. Wir beabsichtigen kein Finanzgeschäft; es genügt uns, in dieser Beziehung keine Gefahr zu laufen, aber das Ziel, welches wir verfolgen, ist ein höheres als dasjenige des spekulirenden Aktienbesitzers. Für diesen kommt allein der Geldpreis seines Besitzes in Betracht, der Staat erwirbt mit den Aktien neben diesem Preis das Mittel, eine wichtige soziale Reform in's 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-Simplonaktien 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. 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.

### ITT.

In Art. 640 des Obligationenrechts wird der Grundsatz aufgestellt, daß die Aktionäre in der Generalversammlung das Stimmrecht nach Verhältniß der Zahl der in ihren Besitz befindlichen Aktien ausüben und daß jeder Aktionär, auch wenn er nur eine Aktie besitzt, eine Stimme hat. Diese Grundregel ist aber nicht bindend; es wird vielmehr der Gesellschaft vorbehalten, durch die Statuten die Besitzer von mehreren Aktien in ihrem Stimmrecht zu beschränken, und überdies verbietet das Gesetz, daß ein einzelner Aktionär mehr als den fünften Theil der sämmtlichen vertretenen Stimmen auf sich vereinige.

Von diesem Vorbehalt haben einzelne schweizerische Eisenbahngesellschaften Gebrauch gemacht. Die Centralbahn beschränkt das Maximum der Stimmen, welche auf eine einzelne Person vereinigt werden können, auf dreißig (Art. 16 der Statuten); die Vereinigten Schweizerbahnen auf hundert (Art. 26), die Gotthardbahn (Art. 26) auf zweihundert.

Im Gegensatz hiezu gewährt nach den revidirten Statuten der Nordostbahn (Art. 14) jede Prioritäts- oder Stammaktie dem Inhaber eine Stimme und dieselbe Bestimmung ist auch in Art. 15 der Statuten der Jura Simplon-Bahn enthalten. Selbstverständlich gilt auch für diese beiden Gesellschaften die gesetzliche Einschränkung auf einen Fünftheil der vertretenen Stimmrechte.

Neben dem Obligationenrecht kommt nun aber noch das Rechnungsgesetz vom 21. Dezember 1883 in Betracht, auf welches wir hier näher einzutreten im Falle sind. Dieses Gesetz wurde erlassen, nachdem durch amtliche Untersuchung konstatirt war, daß die fünf großen schweizerischen Eisenbahngesellschaften einen theilweise sehr beträchtlichen Verlust an ihrem Aktienkapital aufweisen. Durch die im Laufe des Jahres 1885 zwischen dem Bundesrathe und den Gesellschaften getroffenen Vereinbarungen wurden diese Verluste im Einzelnen in folgender Weise festgestellt:

a. Centralbahn	Fr.	20,491,006. 58
b. Gotthardbahn		6,160,188. 04
c. Jura-Bern-Luzern-Bahn	n	248,914. —
d. Suisse Occidentale-Simplon	27	48,698,309. 49
e. Nordostbahn	77	25,000,000. —
f. Vereinigte Schweizerbahnen	וו	11,813,932. 60
,	Fr.	112,412,350. 71

In dieser Summe sind folgende Verluste auf Aktienemissionen unter pari nicht inbegriffen:

```
Centralbahn .
                                         1,534,511. —
                                         2,970,150. —
Gotthardbahn
                                           535,747. —
Jura-Bern-Luzern-Bahn
                                    າາ
                                        13,115,826. —
Suisse Occidentale-Simplon .
                                    ກ
                                           696,467. 45
Nordostbahn . . . .
                                    ກ
                                         2,114,100. —
Vereinigte Schweizerbahnen.
                                   Fr.
                                        20,966,801. 45
                                       112,412,350. 71
                       Mit obigen
ergibt sich ein Gesammtverlust von Fr. 133,379,152. 16
```

Nach Mitgabe des Obligationenrechtes (Art. 656, 7) waren die Gesellschaften berechtigt, denjenigen Theil dieser Summe, welcher von Kursverlusten auf Obligationen herrührte, bis zum Verfalltage der Obligationenschuld zu amortisiren und die letztere gleichwohl im vollen Betrag in die Bilanz aufzunehmen.

Diese Bestimmung des schweizerischen Obligationenrechtes ist eine Singularität, die sich unseres Wissens in keinem andern Gesetze findet und die auch weder von dem Bundesrathe noch von den Kommissionen der Rathe vorgeschlagen worden ist. Sie gestattet den Aktionären, "Gewinne" unter sich zu vertheilen, während in Wirklichkeit ein Theil des Grundkapitals der Gesellschaft verloren gegangen ist. So kam es, daß z. B. die Centralbahn bei einem im Jahre 1885 konstatirten Verlust von 43 % des Aktienkapitals sogar größere Dividenden vertheilen konnte als die Jura-Bern-Luzern-Bahn, deren Vermögensverhältnisse völlig geordnet waren.

Die Verlustsummen (auf den Obligationen) der einzelnen Gesellschaften betragen:

Centralbahn								
Gotthardbahn						າາ	5,660,188.	04
Jura-Bern-Luzern-Bahn	•					22	<del>-</del>	
Suisse Occidentale-Simp	lor	1				າາ	41,490,447.	49
Nordostbahn	•	٠	•	•	٠	רר	14,470,332.	41
Vereinigte Schweizerbah	nne	n		٠	•	רר	7,492,351.	10

Diese Gesammtsumme von Fr. 82,902,142. 23

welche nach den arithmetischen Grundsätzen der Rechnungsstellung vor jeder Gewinnvertheilung aus den Aktiven der Gesellschaften hätte entfernt werden müssen, konnte infolge obigen Gesetzesartikels darin belassen werden und es erhielten dadurch die Aktionäre die Vergünstigung, die Reinerträgnisse, welche zur Amortisation hätten verwendet werden sollen, zum größeren Theile in ihrem eigenen Nutzen zu verwenden.

Aber auch nach Abzug dieses Postens (82,9 Millionen) von dem Gesammtverlust (133,3 Millionen) blieb noch eine Verlustsumme von Fr. 50,477,009. 93 übrig, vor deren Ersatz, nach der Natur der Sache und der deutlichen Vorschrift des Obligationenrechts, Art. 630, von einem Gewinn nicht die Rede sein konnte; vorher mußten die Aktionäre gemäß dieser heute noch für alle Aktiengesellschaften gültigen Bestimmung auf eine Reihe von Jahren auf jeden Dividendengenuß verzichten, um das verlorne Aktienkapital durch die Jahresgewinne wieder herzustellen.

Diese Folge wurde von den Aktionären durch den Erlaß des Rechnungsgesetzes abgewendet, welches in Art. 4 erlaubt, daß nicht bloß die Kursverluste auf Obligationen, sondern auch alle übrigen Kapitalverluste, als ob sie wirkliches Vermögen wären, in die Aktiven der Bilanz gestellt werden dürfen. Auf diese Weise erhielten die Eisenbahngesellschaften ein von dem gemeinen Rechte der übrigen Aktiengesellschaften abweichendes Privilegium, ohne welches (mit Ausnahme der nicht mehr bestehenden Jura-Bern-Luzern-Bahn) keine der großen Eisenbahngesellschaften eine Dividende hätte vertheilen dürfen, so lange in den Aktiven der Bilanz noch ungetilgte Verluste erschienen. Dieses Privilegium geht so weit, daß die auf den Aktienemissionen entstandenen Verluste, welche rund 21 Millionen Franken betragen, nicht einmal amortisirt werden müssen.

Um Mißverständnisse zu vermeiden, ist zu bemerken, daß eine solche Dividendensperre auf den Reinertrag der Bahnen und daher auch auf die Rückkaufsverhältnisse ohne Einfluß geblieben wäre und lediglich die Interessen der Aktionäre und zwar sehr empfindlich getroffen hätte.

Während das Rechnungsgesetz in dieser Weise die privaten Interessen der Aktionäre und damit den ganzen schweizerischen Aktienwerth in der weitgehendsten Weise schützte, wurde eine etwelche Kompensation theils durch Schaffung neuer, theils durch Anerkennung alter staatlicher Befugnisse gewährt, in der Weise, daß durch Art. 6 des Gesetzes in Abweichung von den Vorschriften des Obligationenrechtes die Rechte, welche dem Bunde und den Kantonen in Betreff der Stimmberechtigung und der Verwaltung gegenüber einzelnen Gesellschaften zustanden, gewahrt und den Bundesbehörden die Befugniß ertheilt wurde, nauch in Zukunft derartige Verhältnisse durch die Konzessionen oder bei der Prüfung der Statuten oder der Verträge zu ord nen oder zu genehmigen". Von dieser Bestimmung hat sowohl die Bundesversammlung als der Bundesrath und zwar der letztere mehrfachen Gebrauch gemacht. Wir heben zwei Beispiele hervor:

Die Statuten der fusionirten Jura-Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft enthielten in Art. 13 die Vorschrift:

Jede Aktie gewährt dem Inhaber eine Stimme. Keinenfalls darf ein einzelner Aktionär mehr als den fünften Theil der sämmtlichen vertretenen Stimmrechte in sich vereinigen, mit Ausnahme des Kantons Bern, welcher von dieser Beschränkung nicht betroffen wird.

Die Statuten wurden mit dieser Vorschrift am 5. April 1889 von dem Bundesrath in Anwendung des Art. 6 des Rechnungsgesetzes genehmigt, und es wurde damit ein Recht, das dem Kanton schon vor Erlaß des Obligationenrechtes zustand, "gewahrt". Ein anderer Fall, in welchem von Seite der Bundesversammlung ein neues Rechtsverhältniß geschaffen und "geordnet" wurde, kam bei der Genehmigung der Konzessionsübertragung an die Jura-Simplon-Bahn vor. In den Statuten der neuen Bahn (Art. 15) war die Bestimmung enthalten, daß die Kantone von der Beschränkung auf den fünften Theil der in einer Generalversammlung vertretenen Stimmen ausgeschlossen sein sollen. Der Bundesrath beantragte der Bundesversammlung in seiner Botschaft vom 9. Dezember 1889, dieser Verfügung die Genehmigung zu versagen und zu verlangen, daß neben den Kantonen auch der Bund genannt werde. Durch den Bundesbeschluß vom 19. Dezember 1889 (und keineswegs infolge vertraglicher Vereinbarung) wurde sodann unter Nr. III bestimmt:

Der Schlußsatz des Art. 15 der Statuten wird in folgender Weise abgeändert:

Aktien, welche im Besitz des Bundes oder der Kantone sind, werden von dieser Beschränkung nicht betroffen.

Wir ziehen nun aus dem Gesagten keineswegs den Schluß, daß der Bund berechtigt sei, auf Grund des Rechnungsgesetzes für die zu erwerbenden Centralbahnaktien in gleicher Weise vorzugehen. Die Form, in welcher sich Art. 6 ausspricht, verlangt, daß die Bundesbehörden derartige Verhältnisse durch die Konzessionen oder bei der Prüfung der Statuten oder der Verträge ordnen oder genehmigen. Ein solcher Anlaß liegt heute nicht vor und ist auch nicht vorauszusehen.

Anderseits kann aber kein Zweifel darüber walten, daß der Bund die Befugniß hat, jederzeit den Art. 6 auf dem Wege der Gesetzgebung zu ändern, und daß er in genauester Uebereinstimmung mit den Grundsätzen des Rechnungsgesetzes bleibt, wenn er diese Aenderung in der Weise vornimmt, daß dem Bunde sowohl als den Kantonen allgemein das Recht zugestanden wird, für jede Aktie eine Stimme in der Generalversammlung zu beanspruchen. Während das jetzige Gesetz die Bundesbehörden ermächtigt, im einzelnen bestimmten Falle diesen Grundsatz anzuwenden, wurde die vorgeschlagene Aenderung diesen selben Grundsatz legislatorisch für alle künftigen Fälle festsetzen. Eine solche allgemeine Bestimmung könnte nur dann Bedenken erregen, wenn man annehmen dürfte, es könnten die Bundesbehörden vorkommendenfalls einem Kanton oder dem Bunde selbst, gestützt auf die ihnen durch Art. 6 eingeräumte Fakultät, die Erleichterung des Stimmrechts verweigern. An eine solche Möglichkeit wird aber im Ernst Niemand denken. Wie dem Kanton Bern auf Grund des heutigen Gesetzes das

Recht zugesprochen wurde, auf eine Gesammtzahl von 76,000 Aktien in der Generalversammlung mit 38,000 Stimmen aufzutreten, und gleichwie der Bund der Jura-Simplon-Bahn gegenüber das Recht beanspruchte, mit jeder seiner Aktien eine Stimme abzugeben, gerade so wird auch in Zukunft sowohl andern Kantonen als dem Bunde gegenüber verfahren werden.

Offenbar wollte der Gesetzgeber durch die Verfügung des Art. 6, daß die Fragen der Stimmberechtigung "durch die Konzessionen oder bei der Prüfung der Statuten oder der Verträge zu ordnen oder zu erledigen seien", nur die äußern Veranlassungen aufzählen, die sich für die Bundesbehörden zur Ordnung dieser Verhältnisse bieten, aber keineswegs die Befugniß der Behörden auf die aufgezählten Fälle beschränken. Diese Gesetzesänderung wird das Fortbestehen einer schreienden Rechtsungleichheit zwischen den einzelnen Bahngesellschaften beseitigen. So lange eine Gesellschaft nicht in die Lage kommt, dem Bund Konzessionen, Statuten oder Verträge vorzulegen, wäre der Einfluß, den der Bund und die Kantone in den Generalversammlungen anderer Gesellschaften gesetzlich erworben haben, dieser einen Gesellschaft gegenüber auf Null reduzirt. Eine solche Sachlage ist unhaltbar. Die Absicht, welche den Gesetzgeber bei Erlaß des Rechnungsgesetzes leitete, ging dahin, den Staat als Aktienbesitzer zu begünstigen.

"Das unbedingte Stimmrecht, das in den Händen eines Einzelnen zu einem ungebührlichen Einfluß und in der letzten Konsequenz zur Auflösung der Gesellschaft führt, bildet für den Staat das Mittel, nicht nur das öffentliche Interesse gegenüber demjenigen der Privataktionäre zu wahren und dadurch den innern Widerspruch, der in der Eisenbahnaktiengesellschaft liegt, einigermaßen zu mildern, sondern sichert ihm auch neben dem Rückkaufsrecht die Möglichkeit, durch Erwerbung der Stimmenmehrheit im geeigneten Moment die Erwerbung der Bahn zu eigenen Handen herbeizuführen." In diesem Sinne haben wir Ihnen seinerzeit den Antrag betreffend das Stimmrecht in der Jura-Simplon-Bahn gestellt (vide Botschaft vom 30. Mai 1890), und in diesem Sinne haben Sie denselben angenommen. Dieses Recht zur vollen und allgemeinen Geltung zu bringen und damit die Rechtsgleichheit unter sämmtlichen Bahnen herzustellen, brauchen wir nur den Art. 6 von den Beschränkungen zu befreien, welche die allgemeine Anwendung des unbestrittenen Rechtsgrundsatzes zwar nicht hindern, aber doch in einer Weise erschweren, die von dem Gesetzgeber überhaupt nicht beabsichtigt war.

Das Recht, welches schon besteht, aber nur im einzelnen Fall angewendet wurde, und das nun ein allgemeines werden soll, ist

in der Stellung des Staates wohl begründet, denn von ihm kommt das Recht der Eisenbahnaktiengesellschaften, er soll dafür sorgen, daß dasselbe im öffentlichen Interesse gebraucht werde, und an ihn fällt das Recht wieder zurück. Seine Stellung in der Generalversammlung darf daher nicht nach dem privatrechtlichen Standpunkte des Obligationenrechtes beurtheilt werden. Wenn der Staat als solcher durch das Rechnungsgesetz gewonnen hat, so sind anderseits die Aktionäre durch dasselbe Gesetz und schon vorher durch das Obligationenrecht, wie wir mit Zahlen nachgewiesen haben, in ihren Interessen nicht minder gefördert und begünstigt worden. Ohne diese Begünstigung hätten die Aktionäre der Centralbahn während mindestens 20 Jahren auf jede Dividende verzichten müssen, um nach Vorschrift des Obligationenrechtes ihren Aktienkapitalverlust zu decken.

Wir fügen noch bei, daß durch die Uebergangsbestimmungen zum Obligationenrecht (Art. 898) die sämmtlichen Vorschriften der Statuten von Aktiengesellschaften, welche den Bestimmungen des neuen Gesetzes zuwiderliefen, außer Kraft gesetzt und somit auch die betreffenden Vorschriften der Statuten über das Aktienstimmrecht durch den Art. 640 des Obligationenrechts aufgehoben und ersetzt wurden. Es besteht also auch heute kein Hinderniß, wieder in der gleichen Weise vorzugehen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 21. März 1891.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes, Der Bundespräsident:

### Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft: Ringier.

(Entwurf.)

### 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.

(Entwurf.)

### 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 Aktionare finden auf Eisenbahnaktien, welche sich im Besitz des Bundes oder der Kantone befinden, keine Anwendung.

Ebenso bleiben die Rechte, welche dem Bund oder 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.



### Vertrag

### zwischen

dem Schweizerischen Bundesrath, vertreten durch die Herren Bundesräthe Welti, Vorsteher des schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements, und Hauser, Vorsteher des Finanzund Zolldepartements einerseits,

#### and

anderseits der Internationalen Bank in Berlin, vertreten durch Herrn Kommerzienrath Goldberger, der Deutschen Bank in Berlin, vertreten durch Herrn Direktor Siemens, dem Bankverein in Zürich, vertreten durch Herrn Brettauer, und der Eidgenössischen Bank in Bern, vertreten durch Herrn Generaldirektor von Graffenried.

(Vom 5. März 1891.)

### Art. 1.

Die oben genannten Banken liefern dem Bundesrathe fünfzigtausend Aktien der schweizerischen Centralbahn und beziehen als Gegenwerth eidgenössische 3 % Rententitel im Kapitalbetrage von fünfzig Millionen Franken. Vierzigtausend Aktien werden nach Inkrafttreten (Art. 5) dieses Vertrages geliefert; für die Lieferung der übrigen zehntausend Stück wird den Verkäufern eine Frist bis längstens 31. Dezember 1891 eingeräumt; die Abgabe der entsprechenden Rententitel erfolgt Zug um Zug. Bis zur Erstellung der Rententitel werden dieselben durch Interimsscheine ersetzt.

#### Art 2

Die Aktien werden von den Banken mit dem Dividendenschein des Jahres 1891 abgetreten; die von dem Bunde zu übergebenden Rententitel sind dagegen vom 1. August 1891 an jährlich mit Franken dreißig verzinslich. Diese Rententitel sollen sowohl in Bezug auf die dadurch begründeten Rechte und Verbindlichkeiten, als auch der Form nach, den im Jahre 1890 ausgegebenen eidgenössischen Eisenbahnrententiteln genau entsprechen.

Die Rententitel werden in Stücken von Fr. 10,000 (Rente Fr. 300), von Fr. 5000 (Rente Fr. 150), und solchen von Fr. 1000 (Rente Fr. 30) ausgegeben.

### Art. 3.

Die Kosten der Anfertigung der Rententitel fallen zu Lasten der Eidgenossenschaft, alle übrigen Spesen zu Lasten der Banken.

### Art. 4.

Für die Erledigung von Streitigkeiten, welche aus der Vollziehung dieses Vertrages entstehen, ist das schweizerische Bundesgericht zuständig.

### Art. 5.

Seitens der Eidgenossenschaft wird hinsichtlich dieses Vertrages die Ratifikation der hohen Bundesversammlung und eventuell das Referendum vorbehalten.

Bern, den 5. März 1891.

(Unterschriften.)

Nach Seite 719.

### Betriebsrechnung für die Jahre 1880-1889.

D. J		Ergebnisse der einzelnen Jahre.									
Rechnungsrubriken.	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	ergebnisse per Jahr.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr,	Fr.	Fr.
Einnahmen.	,										
Saldo vom Vorjahr	483,500 10,534,717 777,913	$\begin{array}{c c} 620,278 \\ 10,852,027 \\ 1,336,680 \end{array}$	$\begin{array}{r} 314,981 \\ 11,722,954 \\ 922,746 \end{array}$	$\begin{array}{c} 401,477 \\ 12,504,035 \\ 1,577,656 \end{array}$	307,467 $12,317,257$ $2,400,503$	286,556 12,569,689 1,357,510	351,149 $12,964,975$ $1,399,560$	299,562 13,493,739 1,179,743	$\begin{array}{c} 299,167 \\ 14,029,066 \\ 1,068,854 \end{array}$	344,687 14,976,761 1,125,312	370,882 12,596,522 1,314,648
Ertrag verfügbarer Kapitalien und Kursgewinn Zuschüsse aus dem Amortisatisationsfonds . Verschiedene Einnahmen	413,774 	337,428 1,092,283	449,767 — 1,189,047	542,819 — 1,152,986	323,488 41,175 1,173,721	259,433  1,250,324	254,530  1,270,372	249,611 $7,206$ $1,210,322$	296,941 7,545 1,202,019	297,437 7,587 1,237,989	392,523 6,351 1,194,770
		<del></del>	<del></del>	<del></del>	<del></del>		·		<del></del>	<del></del>	<del></del>
Summa .	13,378,536	14,738,696	14,599,495	16,178,973	16,563,611	15,723,512	16,240,586	16,440,183	16,903,592	17,989,773	15,875,696
Ausgaben.											
Reine Betriebskosten  Einlage in die Spezialfonds  Verzinsung der schwebenden Schulden, Geld-	4,981,048 1,146,682	5,088,665 1,177,896	5,678,414 1,269,445	6,491,222 1,238,613	6,687,962 1,112,182	6,664,316 1,136,348	6,936,559 1,188,266	7,028,245 1,226,923	7,057,119 1,223,269	7,289,092 1,392,493	6,390,264 1,211,212
beschaffungskosten, Kursverluste und Provisionen Tilgung alter Verluste	104,216	776,541	119,805 — 738,056	102,843 480,000 923,360	$\begin{array}{c} 1,108,258 \\ 216,750 \\ 836,172 \end{array}$	56,964 250,451	52,640 256,042 930,463	43,905 460,000	79,284 478,400	76,237 497,536	252,069 263,918
Verschiedene Ausgaben	590,867 134,610 4,200,835	$702,048 \\ 141,340 \\ 4,737,225$	148,407 4,243,891	197,003 4,438,465	163,619 4,252,112	891,934 171,534 4,200,816	180,353 4,146,701	845,886  4,036,057	$ \begin{array}{c c} 925,072 \\ \\ 3,995,761 \end{array} $	998,180 — 3,965,929	$\begin{array}{c c} 838,204 \\ 113,687 \\ 4,221,779 \end{array}$
Dividenden für die Aktien	1,600,000 620,278	1,800,000 314,981	2,000,000 401,477	2,000,000 307,467	1,900,000 286,556	2,000,000 351,149	2,250,000 299,562	2,500,000 299,167	2,800,000 344,687	3,300,000	2,215,000 369,563
Summa	13,378,536	14,738,696	14,599,495	16,178,973	16,563,611	15,723,512	16,240,586	16,440,183	16,903,592	17,989,773	15,875,696
Durchschnittlicher Betrag der Anleihen , des Aktienkapitals Mittlerer Zinsfuß der Anleihen Dividenden in % des Aktienkapitals	96,099,000 50,000,000 4,37 % 3,20	109,535,000 50,000,000 4,33 % 3,60	99,479,000 50,000,000 4,27 % 4,0	104,201,000 50,000,000 4,26 % 4,0	102,458,178 50,000,000 4,15 % 3,80	102,011,110 50,000,000 4,12 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> 4,0	101,401,520 50,000,000 4,09 % 4,50	100,632,148 50,000,000 4,011 % 5,0	99,778,424 50,000,000 4,005 % 5,60	99,191,976 50,000,000 3,998 % 6,60	101,478,736 50,000,000 4,16 % 4,43

### Schweizerische Centralbahn.

## Ertrags-Ausgleichungen entsprechend den Veränderungen im Bestand des Bahnnetzes.

Im Bestand des Centralbahnnetzes sind während der 10 Jahre 1880—1889 folgende Veränderungen vorgekommen:

- April 1881. Erwerbung der Strecken Suhr-Zofingen und Suhr-Aarau (letztere zur Hälfte);
- 1. Dez. 1881. Eröffnung der Strecke Muri-Rothkreuz;
- 1. Juni 1882. Eröffnung der Strecke Rothkreuz-Immensee und Verpachtung dieser an die Gotthardbahn;
- 1. Juni 1882. Eröffnung der Strecke Brugg-Hendschikon;
- Jan. 1884. Abtretung der Strecke Neu-Solothurn-Eigenthumsgrenze der S C B bei Biherist an die Emmenthalbahn (bisher an diese verpachtet).

Bei Ermittlung des durchschnittlichen Reinertrages ist auf die vorgenannten Veränderungen Rücksicht zu nehmen wie folgt:

- 1. Für die Linie Zofingen-Suhr-Aarau hat die Centralbahn kein Kapital ausgelegt. Dagegen muß sie an die Nordostbahn jährlich eine feste Summe von Fr. 32,000 hezahlen. Es ist anzunehmen, daß genannte Linie für die Centralbahn einen Reinertrag nicht abwerfe und deßhalb eine Ertragsausgleichung für die Jahre 1880 und 1881 von daher nicht stattzufinden habe.
- 2. In der Betriebsrechnung der Centralbahn figurirt die aargauische Südbahn mit folgenden Reinerträgnissen:

Im Jahr 1883, d. h. im ersten Ganzjahr des durchgehenden Betriebes, erreichte der halbe Reinertrag der aargauischen Südbahn den Betrag von Fr. 178,270. Es darf angenommen werden, daß der Reinertrag pro 1880—1882 annähernd wie derjenige pro 1883 ausgefallen wäre, wenn die ganze Linie schon Ende 1879 existirt hätte. Der Ertrag pro 1883 ist daher auch als muthmaßlicher Ertrag der Jahre 1880—1882 anzunehmen. Es ergeben sich also für die genannten 3 Jahre folgende Ertragszuschläge:

```
pro 1880 = 178,270 - (-9771) = Fr. 188,041,

_{n} 1881 = 178,270 - (-618) = _{n} 178,888,

_{n} 1882 = 178,270 - 67,517 = _{n} 110,753,

durchschnittlicher Zuschlag per Jahr _____ 47,768.
```

3. Infolge des Verkaufes der Strecke Neu-Solothurn-Biberist ist der Zinsertrag des Kaufpreises an die Stelle des früher von der Centralbahn bezogenen Pachtzinses getreten. Diese Veränderung hat also keinen Einfluß auf den Ertrag der Centralbahn ausgeübt.

Gemäß dem Vorstehenden ist also dem Reinertrage, welcher sich aus den Betriebsrechnungen der Centralbahn pro 1880—1889 als Durchschnitt aller Jahre ergibt, ein Betrag von Fr. 47,768 beizufügen, welcher den muthmaßlichen Mehrertrag des Centralbahnnetzes repräsentirt, wenn dasselbe in allen 10 Jahren den gleichen Umfang gehabt hätte.

### Schweizerische Centralbahn.

### Ertragsrechnung für den Bund.

### Vorbemerkung.

Die nachstehenden Einnahmen und Ausgaben entsprechen wenn bei den betreffenden Posten nichts Anderes bemerkt ist, den durchschnittlichen Ergebnissen in den Jahren 1885—1889.

### Einnahmen. Transporteinnahmen . . . . . Fr. 13,606,846 Zuschüsse aus den Spezialfonds . . . 1,226,196 Ertrag von Kapitalien und Kursgewinne 271,590 Verschiedene Einnahmen . . . . . 1,234,205 Einnahmen Fr. 16,338,837 Ausgaben. Reine Betriebskosten . 6,995,066 Einlagen in die Spezialfonds . . 1,233,460 Verzinsung der schwebenden Schulden, Geldbeschaffungskosten, Kursverluste und Provisionen 61,806 918,307 Verschiedene Ausgaben . . . . Ausgaben 9,208,639 Reinertrag . . . 7,130,198 Fr. 16,338,837 Total wie oben Verwendung des Reinertrages. Verzinsung der konsolidirten Anleihen nach dem Bestand auf Ende 1889: % von Fr. 99,342,500 . Fr. 3,973,700 31/4 0/0 16,250 500,000 . Fr. 3,989,950 Verfügbar zur Verzinsung der Aktien und zu sonstigen Zwecken . 3,140,248 Fr. Reinertrag 7,130,198

Wird der ganze über die Verzinsung hinaus verbleibende Rest des Reinertrages (Fr. 7,130,198—3,989,950) mit Fr. 3,140,248 auf 100,000 Aktien vertheilt, so ist der Ertrag per Aktie Fr. 31. 40.

### Schweizerische Centralbahn.

### Vermögensbilanzen per 31. Dezember 1879 und 1889.

·	1879.	1889.
Aktiven.	Fr.	Fr.
Baukonto	125,510,166	133,255,764
Materialvorräthe	1,756,147	1,624,627
Liegenschaften	· — ′	157,915
Kassenbestände, Werthschriften		
und Guthaben	11,148,346	6,965,593
Emissionsverluste auf den Aktien	1,534,511	1,534,511
Zu amortisirende Verwendungen .	15,179,882	18,804,983
Aktiven	155,129,052	162,343,393
Passiven.		
Aktienkapital	50,000,000	50,000,000
Konsolidirte Anleihen	96,099,000	99,842,500
Schwebende Schulden	3,301,313	6,746,355
Reserve- und Erneuerungsfonds .	4,878,663	3,844,303
Amortisations fonds	366,576	1,439,929
Aktivsaldo der Gewinn- und Ver-	400 800	470.000
lustrechnung	483,500	470,306
Passiven	155,129,052	162,343,393
Vermögen der Aktionäre.		
Aktienkapital	50,000,000	50,000,000
Amortisationsfonds	366,576	1,439,929
Aktivsaldo der Gewinn- und Ver-	,	
lustrechnung	483,500	470,306
Reserve- und Erneuerungsfonds .	4,878,663	3,844,303
	55,728,739	55,754,538
Davon ab die ungetilgten Verluste	16,714,393	20,339,494
Vermögen der Aktionäre	39,014,346	35,415,044
Bemerkung. Der Reserve- und Erne	! nerungsfonds bild	det nur insoweit

Bemerkung. Der Reserve- und Erneuerungsfonds bildet nur insoweit einen Bestandtheil des Vermögens der Aktionäre, als er den materiellen Minderwerth der Bahnanlagen und des Betriebsmaterials übersteigt.

0

### Vergleichung

### der Zolleinnahmen des Bundes mit den Frachteinnahmen der Eisenbahnen.

Eine genaue Ermittelung der Zoll- und Frachteinnahmen für die per Eisenbahn in die Schweiz eingeführten Waaren ist nicht möglich, weil die nöthigen Angaben weder von der Zollverwaltung noch von den Bahnverwaltungen ausgeschieden werden.

Die gesuchten Erträgnisse können jedoch an Hand der Zollund Eisenbahnstatistik annähernd geschätzt werden, wie folgende Darstellung zeigt:

Zoll- und Bahnverkehr im Jahr 1886 und bezügliche Einnahmen.

Bezeichnung der Angaben.	Einheit.	Einfuhr per Eisenbahn ab Grenz- stationen.	Durchfuhr.	Uebriger Verkehr.	Gesammt- verkehr.
Zolleinnahmen Gütergewicht, p. Bahn	Fr.	18,730,000	_	3,665,000	22,395,000
befördert	t.	1,772,000	401,000	2,895,000	5,068,000
Achskilometer, im Ganzen Tonnenkilometer, im	n.	<b>45,5</b> 65,000	26,065,000	182,011,000	253,641,000
Ganzen	n	159,480,000	104,260,000	173,759,000	437,499,000
Tonnenkilometer, per Achskilometer Jede Tonne hat be-	n	3,5	4,0	1,0	1,7
fabren	km.	90	260	60	86
Frachtbetrag, im Ganzen	Fr.	12,760,000			
Frachtbetrag, per Tonne Frachtbetrag, per Achs-	"	7,20	13,0	8,20	8,28
kilometer	Cts.	28,0	20,0	13,0	16,4
Frachtbetrag, per Tonne und Kilometer	n	8,0	5,0	13,7	9,5

### Bemerkungen:

- 1. Von dem in der Kolonne "Uebriger Verkehr" angegebenen Gütergewicht entfallen 560,000 t. auf die Einfuhr, 495,000 t. auf die Ausfuhr und 1,840,000 t. auf den internen Verkehr. Die Ausscheidung des Zollgewichtes nach Grenzstationen und Stationen im Inneren des Landes beruht auf der Annahme, daß das Gewicht zum Zollertrag proportional sei.
- 2. Die dem "Uebrigen Verkehr" zugetheilten Achskilometer umfassen auch den Leerlauf der Wagen.
- 3. Die in der Kolonne "Gesammtverkehr" aufgeführten Zahlen betreffend Achskilometer, Tonnenkilometer und Frachtbetrag entsprechen, in runder Summe, der Wirklichkeit; ebenso der Betrag der Zolleinnahmen.



# Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend den Ankauf von Centralbahnaktien. (Vom 21. März 1891.)

In Bundesblatt

Dans Feuille fédérale

In Foglio federale

Jahr 1891

Année Anno

Band 1

Volume

Volume

Heft 13

Cahier

Numero

Geschäftsnummer

Numéro d'affaire

Numero dell'oggetto

Datum 01.04.1891

Date

Data

Seite 693-724

Page

Pagina

Ref. No 10 015 177

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.

# Schweizerisches Bundesblatt.

43. Jahrgang. II.

Nr. 21.

20. Mai 1891.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken. Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden. Druck und Expedition der Stämpfti'schen Buchdruckerei in Bern.

### **Nachtrag**

Z111

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend den Ankauf von Centralbahnaktien.

(Vom 15. Mai 1891.)

Tit.

Die Kommission des Nationalrathes, welcher unsere Anträge betreffend den Ankauf der Centralbahn überwiesen worden sind, hat den Wunsch ausgesprochen, daß der Bundesrath in Ergänzung seiner Botschaft sich über die Grundsätze ausspreche, nach denen die von dem Bunde zu erwerbenden Eisenbahnen zu verwalten und zu betreiben seien.

Indem wir dieser Einladung nachkommen, erlauben wir uns noch einige weitere Punkte zur Sprache zu bringen, zu deren Erörterung unsere Vorlage Veranlassung geboten hat.

I. Nicht nur in der Presse, sondern auch in amtlichen Kreisen ist die konstitutionelle Frage aufgeworfen worden, ob der Bund überhaupt berechtigt sei, Eisenbahnen zu besitzen und zu betreiben, oder ob nicht das Recht hiezu vorerst auf verfassungsmäßigem Wege geschaffen werden müsse. Wir halten dafür, daß diese Frage durch Art. 23 der Bundesverfassung in ganz klarer Weise entschieden sei. Dieser Artikel, welcher wörtlich aus der Verfassung des Jahres 1848 in die jetzige aufgenommen wurde, lautet folgendermaßen:

"Dem Bunde steht das Recht zu, im Interesse der Eidgenossen-"schaft oder eines großen Theiles derselben auf Kosten der Eid-"genossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung "derselben zu unterstützen. "Zu diesem Zwecke ist er auch befigt, gegen volle Ent-"schädigung das Recht der Expropriation geltend zu machen. Die "nähern Bestimmungen hierüber bleiben der Bundesgesetzgebung "vorbehalten.

"Die Bundesversammlung kann die Errichtung öffentlicher "Werke untersagen, welche die militärischen Interessen der Eid-"genossenschaft verletzen."

Gegenüber dieser Bestimmung kann das Recht des Bundes zum Besitz und Betrieb von Eisenbahnen nur zweifelhaft sein, wenn die Behauptung aufgestellt wird, daß die Eisenbahnen überhaupt nicht als öffentliche Werke gelten können oder daß sie aus besondern Gründen nicht in dem Wortlaut der Bundesverfassung begriffen seien.

Zu der erstern Annahme liegt offenbar kein Grund vor, denn es läßt sich wohl kaum eine Unternehmung denken, welcher der Charakter der Oeffentlichkeit und der Gemeinnützigkeit in höherem Maße zukäme, als einer Eisenbahn, zumal in dem Falle, in welchem der Bund den Besitz aller oder doch der hauptsächlichsten Eisenbahnen des Landes erwirbt. Die gegentheilige Auffassung wäre nur dann berechtigt, wenn nachgewiesen würde, daß es im Willen und der Absicht der konstituirenden Behörden und Gewalten gelegen habe, die Eisenbahnen nicht unter die in Art. 21 der Bundesverfassung genannten öffentlichen Werke zu begreifen.

Wir sind der Ansicht, daß sich der Beweis des Gegentheils in strengster Weise führen lasse. Der heutige, oben angeführte Art. 23 der Bundesverfassung wurde in seinem genauen Wortlaut schon von der Revisionskommission der konstituirenden Tagsatzung (1848) vorgeschlagen. In ihrem den Verfassungsentwurf begleitenden Bericht vom 26. April 1848 erklärt die Kommission über diesen die öffentlichen Werke betreffenden Artikel:

"Die Eidgenossenschaft kann auf ihre Kosten öffentliche Werke "errichten oder die Errichtung derselben unterstützen und zu diesem "Zweck gegen Entschädigung das Recht der Expropriation geltend "machen. Bei diesem Artikel hatte man besonders die "Einführung von Eisenbahnen im Auge."

Bei der Berathung des Kommissionalentwurfes durch die Tagsatzung wurde dieser Gesichtspunkt auf's Neue hervorgehoben (Abschied des Jahres 1847, IV. Theil, pag. 184) und die Aufnahme des Artikels mit der Erklärung unterstützt:

"Es werde die Schweiz sich auch in Beziehung auf die Eisen-"bahnen künftig nicht mehr passiv wie bisher verhalten können; "Verkehrsmittel größere Aufmerksamkeit zu leihen, wenn sie nicht "Gefahr laufen wolle, ihren Transithandel, sowie theilweise auch "den Absatz ihrer Waaren zu verlieren etc."

Obschon sowohl diese Erklärungen als der Wortlaut des unveräudert angenommenen Artikels hinlänglichen Anlaß dazu geboten hätten, findet sich nirgends eine Spur davon, daß auch nur die gegentheilige Meinung sich geltend gemacht habe, es dürfen unter dem Ausdruck nöffentliche Werke" die Eisenbahnen nicht verstanden werden.

Viel wichtiger als das Gesagte ist die Thatsache, daß die sämmtlichen bestehenden Eisenbahnen auf Grund des Art. 23 (Art. 21 der alten Verfassung), d. h. darum zu Stande gekommen sind, weil sie als öffentliche Werke betrachtet und erklärt wurden.

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." Und das Expropriationsgesetz (vom 1. Mai 1850) selbst wurde "in Ausführung des Art. 21 der Bundesverfassung" erlassen und nach Art. 1 anwendbar erklärt, "wenn kraft Art. 21 der Bundesverfassung entweder öffentliche Werke von Bundes wegen errichtet werden oder die Anwendung dieses Bundesgesetzes auf andere öffentliche Werke von der Bundesversammlung beschlossen wird".

Durch die Anwendung dieser Gesetzesvorschriften sind demnach die sämmtlichen bestehenden Privatbahnen ganz ausdrücklich als "öffentliche Werke" erklärt und durch die Verleihung des Expropriationsrechtes im Sinne des Art. 23 der Bundesverfassung "unterstützt" worden. Wir können uns nunmehr wohl des weitern Nachweises als enthoben betrachten, daß die Eisenbahnen auch im Besitze des Bundes öffentliche Werke sind und daß somit auch der Bund das Recht hat, dieselben nicht bloß zu errichten, sondern infolge dessen auch zu erwerben, zu besitzen und zu betreiben; wäre dies nicht der Fall, so würde sich der in allen Konzessionen vorbehaltene Rückkauf als eine sinnlose Maßregel darstellen.

Seit dem Bestande der Bundesverfassung (1848) wurde das Recht des Bundes nie beanstandet und auch bei den sehr erschöpfenden Verhandlungen, die im Jahre 1852 über Staatsbau und Privatbau statt hatten, von den Vertretern des Letztern nie mit einem Worte in Zweifel gezogen, sondern im Gegentheil ausdrücklich anerkannt, wie aus dem Bericht der nationalräthlichen Kommission vom 1. Mai 1852 deutlich

hervorgeht (Bundesbl. 1852, Bd. II, pag. 93). Nur die Pflicht des Bundes, gemäß Art. 21 der Bundesverfassung, Eisenbahnen zu bauen, wurde in Abrede gestellt, ausdrücklich aber zugegeben, "daß allerdings auch dem Bunde die Befugniß zustehe, Eisenbahnen von Bundes wegen zu bauen", daß es aber zunächst seine Sache sei, die Kantone in ihren mittel- oder unmittelbaren Eisenbahnunternehmungen zu unterstützen.

II. In Bezug auf die Verwaltung und den Betrieb der künftigen Staatsbahnen gehen wir von der Voraussetzung aus, es werde der Erwerb der bestehenden Hauptbahnen nicht auf einmal, sondern in verschiedenen Zeitpunkten und in einer zur Zeit noch nicht absehbaren Reihenfolge stattfinden. Eine rationelle und bleibende territoriale Eintheilung wird bei dieser Annahme erst möglich sein, wenn sämmtliche Netze erworben sind; bis zu diesem Zeitpunkt wird dieselbe nach dem jeweiligen Besitzstande wechseln und namentlich auch von dem Umstande abhängen, ob die successiv dem Bund anfallenden Gruppen unter sich zusammenhängen oder durch das Gebiet der noch nicht erworbenen Bahnen getrennt sind. Da mit dem Wechsel des Besitzstandes auch die Organisation der Verwaltung auf das Genaueste zusammenhängt, so kann die definitive Gestaltung dieser letztern zur Zeit unmöglich in Aussicht genommen werden; dagegen wird die auf Grund des wirklich erworbenen Besitzes stattfindende Territorialeintheilung und die darauf gegründete Verwaltungseinrichtung den großen Vorzug besitzen, daß dabei die während der Uebergangsperiode gemachten Erfahrungen sich verwerthen lassen.

Die Richtigkeit dieser Ansicht ergibt sich übrigens von selbst aus der heutigen Sachlage, denn es wird wohl Niemand behaupten wollen, daß die zu erwerbende Centralbahn nach dem für das gesammte künftige Bahnnetz zu erlassenden Gesetz verwaltet werden müsse und deßhalb der Erlaß dieses Gesetzes dem Erwerb der Bahn vorauszugehen habe.

So lange die Centralbahn der einzige Eisenbahnbesitz des Bundes bleibt, wird der Betrieb derselben unter einer Direktion wie bisanhin fortgehen und an die Stelle des bisherigen Verwaltungsrathes und der Generalversammlung werden eidgenössische Behörden treten. Dabei ist die Möglichkeit gegeben, die öffentlichen Interessen in der weitgehendsten Weise zu berücksichtigen und gleichzeitig auch die bisherige Stellung, welche den Kantonsregierungen, unter denen wir hier die Vertreter von Handel und Verkehr verstehen, in der Verwaltung eingeräumt war, in eine ernsthafte und wirksame umzuändern. Diesen beiden Rücksichten suchten wir durch unsern an die nationalräthliche Kommission ge-

richteten Antrag gerecht zu werden, welcher die oberste Leitung und Ueberwachung der Verwaltung und des Betriebes der Centralbahn dem Bundesrath unterstellt und einen aus 19 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath vorsieht, in welchem der Bund mit 13 und die Territorialkantone des Bahnnetzes mit 6 Mitgliedern vertreten sind. Der Betrieb würde von einer Direktion besorgt, in welche zufolge Art. 5 des mit der Centralbahn abgeschlossenen Vertrages die jetzigen Direktionsmitglieder einzutreten berechtigt sind.

Wir geben gerne zu, daß diese Vorschläge, welche jedenfalls den Vorzug der Einfachheit haben, mannigfache Modifikationen zulassen und daß es auch keinerlei Schwierigkeit hat, über die Organisation und die Verrichtungen der für die Centralbahn bestimmten Behörden ein Gesetz zu erlassen, wobei aber nicht zu übersehen ist, daß ein solches Gesetz wieder abgeändert werden müßte, sobald eine neue Bahn erworben wird oder auch nur eine Betriebsfusion in's Werk gesetzt werden wollte.

Die Ansicht, daß dem Ankauf der Centralbahn oder sogar demjenigen der Aktien unter allen Umständen ein Eisenbahnorganisationsgesetz vorauszugehen habe, ist denn auch in der nationalräthlichen Kommission nicht geltend gemacht, wohl aber der, unsern eben ausgesprochenen Anschauungen nicht widersprechende Antrag gestellt worden, es habe der Bundesrath spätestens bis zu dem Zeitpunkte der Erwerbung eines weitern Bahnnetzes der Bundesversammlung ein allgemeines Bundesgesetz betreffend die Verwaltung und den Betrieb der Bundesbahnen vorzulegen, durch welches die auf die Centralbahn bezüglichen provisorischen Bestimmungen aufgehoben werden.

Von Seite der kaufmännischen Gesellschaft Zürich wurde unserm Eisenbahndepartement mitgetheilt, daß in der Generalversammlung dieser Gesellschaft eine freie Besprechung in Bezug auf die Verstaatlichung stattgefunden habe, wobei es als wünschbar gehalten worden sei, daß ein Gesetzesentwurf über die Organisation des Staatsbetriebes vor dem Ankauf der Centralbahn ausgearbeitet werde (Beilage Nr. I). Eine nähere Begründung dieses Wunsches ist uns nicht übermittelt worden, wohl aber eine weitere in dieser Versammlung geäußerte Ansicht, welche beweist, wie schwer es hält, ein Gesetz zu erlassen, bevor die Möglichkeit seiner Anwendung, nämlich der Besitz der Bahnen, gesichert ist. Diese Ansicht ging nämlich dahin, es sollte eine achte Bundesrathsstelle speziell für das Eisenbahndepartement geschaffen und die Generaldirektion nach Zürich als dem Hauptcentrum für Handel und Industrie verlegt werden. Wenn die Bundesversammlung dieser Ansicht und dem gleichzeitig geäußerten Wunsch nach einem vorgängig zu erlassenden Gesetze beitreten wollte, so würde daraus folgen, daß der Sitz der "Generaldirektion" der Centralbahn, welche auf unbestimmte Zeit die einzige Bundesbahn sein wird, aus dem Bahngebiet weg von Basel nach Zürich verlegt würde, eine Maßregel, welche Ihnen der Bundesrath selbst nach Verstärkung um ein achtes Mitglied wohl kaum vorschlagen könnte.

Zu ähnlichen Mißgriffen müßte jede Gesetzgebung führen, welche sich damit befaßt, Verhältnisse zu ordnen, die erst in das Leben treten, wenn das staatlich noch gar nicht anerkannte Postulat der Verstaatlichung verwirklicht sein wird, und deren successive Gestaltung zur Zeit von Niemandem vorausgesehen werden kann. Diese Auffassung haben denn auch alle andern Staaten getheilt, in welchen in neuerer Zeit Privatbahnen zu eigenem Besitz und Betrieb übernommen worden sind, obschon es auch dort nicht an Stimmen fehlte, welche verlangten, daß die Organisation dem Bestand der zu organisirenden Einrichtung vorausgehe.

Diese legislatorischen Betrachtungen schließen es nun aber keineswegs aus, schon heute die allgemeinen Fragen zu besprechen, welche für die künftige Eisenbahngesetzgebung in Betracht fallen. Eine solche Besprechung der wichtigsten Punkte hat schon in unserer Botschaft vom 21. März d. J. stattgefunden und wir haben dieselbe nach dem Wunsche der nationalräthlichen Kommission hier nur weiter zu führen und zu ergänzen.

Dabei schließen wir an die Bemerkung der kaufmännischen Gesellschaft in Zürich an, welche sich "die Form der Organisation" des Staatsbetriebes "nicht centralisirt denkt, sondern soweit decentralisirt, als es mit einem einheitlichen Betrieb vereinbar ist". Wir pflichten diesem Grundsatze im vollen Maße und in dem Sinne bei, daß sich der Staat, und zwar der Bund wie die Kantone, nur soweit in den Betrieb der Bahnen einzumischen haben, als die Aufsicht über die Vollziehung der daherigen Gesetze es nöthig macht, und daß daher die Behörden, denen der Betrieb der Bahnen obliegt, möglichst selbstständig zu stellen sind. Wir können diesen Gedanken bestimmter und anschaulicher zum Ausdruck bringen. indem wir erklären: der Eisenbahnbetrieb ist in den Händen des Staates wie in denjenigen der Privatgesellschaften eine Industrie, für welche der Staat die Organisation und die allgemeinen Vorschriften durch das Gesetz aufstellt, während der Betrieb der Industrie vollständig den Sachverständigen überlassen bleibt, welche zur Leitung und Ausführung bestellt sind. Dieser Grundsatz ist nicht erst zu proklamiren und aufzustellen; er ist von dem Bunde seit seinem Bestand in der Post- und Telegraphenverwaltung mit so gutem Erfolge angewandt worden, daß wohl kaum eine Bundesbehörde auf den Gedanken kommen wird, denselben aufzugeben.

Neben diesem allgemeinen Prinzip, das im Eisenbahnbetriebe herrschen soll, kommt wesentlich die Frage der Organisation in Betracht. Wenn wir auf dieselbe eintreten, kann es nur unter der Annahme geschehen, daß sämmtliche Normalbahnen der Schweiz verstaatlicht seien. Die bis zur Verwirklichung dieser Annahme eintretenden Zwischenzustände können sich so mannigfach gestalten, daß bei unserer theoretischen Betrachtung davon abgesehen werden muß.

- 1. Territorialeintheilung, Es ist von Werth, von vornherein festzustellen, daß weder von amtlicher noch unseres Wissens überhaupt von irgend einer Seite je die Behauptung ausgesprochen worden ist, es sei der Betrieb der gesammten schweizerischen Bahnen von einer einheitlichen centralen Amtsstelle aus zu leiten. Unsere süddeutschen Nachbarstaaten sind in dieser Weise organisirt und leisten den Beweis, daß allerdings auch bei diesem System ein dem Lande gedeihlicher Betrieb möglich ist. Gleichwohl halten wir dasselbe für unsere Verhältnisse nicht für geeignet und haben schon in unserm Berichte vom 21. März die Ansicht begründet, daß das Gebiet der Eidgenossenschaft in Kreise einzutheilen sei, in denen der Eisenbahnbetrieb unter Beachtung der allgemeinen Gesetze von 'Kreisdirektionen selbstständig geleitet wird. Wenn die Bestimmung der Zahl und des Sitzes dieser Direktionen mit Recht als schwierig betrachtet wird, so liegt die Schwierigkeit nicht in der legislatorischen Aufgabe, indem sich eine Reihe von Lösungen darbieten. von deuen alle den wirklichen, leicht erkennbaren Bedürfnissen des Verkehrs genügen würden; die Schwierigkeit liegt vielmehr in den vielfachen Lokalansprüchen, welche, wie die Erfahrung lehrt, nicht selten dem allgemeinen Landesinteresse hemmend und störend entgegentreten. Diese Schwierigkeiten werden ohne Zweifel auftauchen und müssen auch gelöst werden, sobald einmal der Bund mehrere Bahnnetze erworben hat; heute, wo es sich um den Erwerb einer einzelnen Bahn handelt, bei der weder Territorial- noch Sitzfragen vorliegen, sind sie nicht vorhanden, und es hieße den Erwerb dieser ersten Bahn ohne Noth und ohne Nutzen erschweren, wenn derselbe von der Entscheidung von Streitigkeiten abhängig gemacht würde, die thatsächlich noch gar nicht entstanden sind. Wir halten daher dafür, daß bei der heutigen Sachlage auf die Territorial- und Sitzfrage nicht weiter einzutreten sei, und sprechen uns über
- 2. die Verrichtungen und Befugnisse der Kreisdirektionen aus. Es liegt in der Natur der Sache, daß diesen Behörden im Wesentlichen derselbe Wirkungskreis zuzuweisen wäre, in welchem die heutigen Direktionen der Privatbahnen thätig sind, nebst einem Theil der Verrichtungen, welcher zur Zeit den Verwaltungsräthen obliegt. Unter dem Vorbehalt der Rechte der Staats-

behörden, von denen sofort die Rede sein wird, liegt die Verwaltung und der Betrieb der Bahnen ganz in den Händen der Kreisdirektionen. Ihre Verrichtungen lassen sich schematisch in folgender Weise darstellen:

## A. Allgemeine Verwaltung.

- a. Reglementarische Einrichtung aller Dienstzweige.
- b. Organisation des Personellen.
- c. Rechnungs- und Kassenwesen. Jahresrechnungen und -Berichte.
- d. Verkehr mit fremden Bahnen.
- e. Vorschläge und Gutachten an die Oberbehörden in Gesetzgebungs- und Verwaltungssachen.

## B. Betriebsverwaltung.

- a. Leitung des Betriebsdienstes im Allgemeinen.
- b. Fahrpläne.
- c. Tarife.
- d. Verfügung über das Betriebsmaterial, Beschaffung desselben. Werkstätten. Materialvorräthe.
- e. Erledigung der aus dem Betrieb entstehenden Rechtsgeschäfte.

### C. Bauwesen.

- a. Vorschläge, Berechnungen und Devise für neue Bahn- oder Hochbauten.
- b. Aufsicht über die bestehenden Einrichtungen.
- c. Ausführung beschlossener Neubauten. Prüfung der Baurechnungen.
- d. Verträge über Lieferungen aller Art.
- 3. Als Centralstelle ist durch das Organisationsgesetz des Bundesrathes das Eisenbahndepartement bezeichnet. Bei der obigen Umschreibung der Kompetenzen der Kreisdirektionen würde dem Departement in Bezug auf den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen ziemlich genau dieselbe Stellung zufallen, welche es gegenüber der Post- und Telegraphenverwaltung einnimmt. Seine Thätigkeit würde sich sonach auf die in diesem Gebiet nöthigen legislatorischen Arbeiten, auf die administrativen Vorlagen an den Bundesrath und die Bundesversammlung, auf die Vollziehung der Gesetze im Allgemeinen, auf die Ueberwachung der gesammten Verwaltung und die Erledigung von Anständen, die sich bei den untern Behörden ergeben, beschränken.

4. Der Eisenbahnrath. Wir halten es als dringend geboten, neben den genannten Behörden noch eine neue zu schaffen, durch welche namentlich die Verbindung des Gewerbes und des Handels mit den Eisenbahnen hergestellt werden soll. Es ist eine der bedenklichsten Seiten des Privatbahnwesens, daß in einem Lande, in welchem das Volk insgesammt oder durch seine Vertreter bei allen öffentlichen Fragen mitzusprechen hat, und in welchem der Personen- und Güterverkehr einer der wichtigsten Faktoren des gemeinen Wohles geworden ist, die Repräsentanten der Handelsund Industrieinteressen von jeder Einwirkung auf Verwaltung und Betrieb der Bahnen ausgeschlossen sind. In dieser Beziehung sind wir von fremden Staaten schon längst überholt, und es ist angezeigt, daß wir uns die Erfahrungen derselben zu Nutze machen.

In Preußen, wo die Eisenbahnräthe zuerst eingeführt wurden, besteht ein allgemeiner Landeseisenbahnrath und daneben für jede Eisenbahndirektion (deren Bezirke meistens größer sind, als die Schweiz) ein Bezirkseisenbahnrath. Die Mitglieder des letztern werden durch die von der Regierung bezeichneten Landwirthschafts, Handels- und Industrievereine ernannt; die Mitglieder des Landeseisenbahnrathes theils von der Regierung, theils von den Bezirkseisenbahnräthen aus den Vertretern der bei den Eisenbahnen zunächst betheiligten Kreise. Der Landeseisenbahnrath wählt sodann einen beständigen Ausschuß.

Die preußischen Eisenbahnräthe haben nur berathende Stimme. Es sind ihnen zur Berathung vorzulegen:

- 1. alle Tarifvorschriften und Güterklassificirungen;
- 2. Ausnahme- und Differentialtarife;
- 3. Betriebs- und Bahnpolizeireglemente;
- 4. die Fahrpläne.

Ferner haben dieselben das Recht, selbstständige Anträge zu stellen und von der Direktion Erhebungen und Gutachten zu verlangen.

Diese Einrichtung hat sich, wie zu erwarten war, als eine sehr erfolgreiche erwiesen, und es liegt auf der Hand, daß sie auch in dem schweizerischen Bahnwesen viele Uebelstände beseitigen und ebenso viele Fortschritte und Verbesserungen in's Leben rufen würde. Immerhin müßte sie für unsere Verhältnisse in verschiedener Beziehung modifizirt werden. Was vorerst die Organisation anbelangt, so erschiene es als angemessen, jeder Kreisdirektion einen Eisenbahnrath zuzutheilen, der seine Kompetenzen im Interesse des betreffenden Kreises auszuüben im Falle wäre; aus den vereinigten Kreiseisenbahnräthen ließe sich ein schweizerischer Eisenbahnrath

zur Berathung und Erledigung der gemeinsamen und allgemeinen Fragen bilden, ohne daß hiezu die Errichtung einer besondern Behörde nothwendig wäre.

Was die Wahl der Mitglieder anbelaugt, so spricht sich der kaufmännische Verein von Zürich dahin aus, daß in erster Linie Vertreter der Industrie, des Handels und der Landwirthschaft Berücksichtigung zu finden hätten, und daß keinesfalls den Kantonen ein Uebergewicht zugestanden werden dürfte. Wir können unserseits nicht einsehen, daß in dieser Beziehung ein Gegensatz bestehe. Die Kantone sind zunächst zur Vertretung der Industrie, des Handels und der Landwirthschaft berufen und haben deßhalb einen wohlbegründeten Anspruch darauf, daß diese Interessen im Eisenbahnrath zur Vertretung kommen und daß sowohl bei der Wahlart als der Zusammensetzung dieser Behörde Jarauf Rücksicht genommen werde.

Wenn die kaufmännische Gesellschaft den Wunsch ausspricht, es möchte der von dem Bundesrath für die provisorische Organisation der Centralbahn vorgeschlagene Verwaltungsrath als Eisenhahnrath gestaltet und nicht blos aus Angehörigen der Centralbahnkantone bestellt werden, so haben wir unserseits nichts hiegegen einzuwenden.

Im Weitern wird bei der Einführung dieser neuen Institution zu untersuchen sein, ob der Eisenbahnrath auf die berathende Stellung, die ihm in Deutschland angewiesen ist, zu beschränken sei, oder ob eine Erweiterung seiner Befugnisse einzutreten habe. Es ließe sich diese letztere in mehrfacher Weise denken. könnte wohl ohne Anstand die Prüfung und die Beaufsichtigung des Rechnungswesens, eine kontrolirende Stellung bei Lieferungen etc. dem Eisenbahnrathe oder einem Ausschuß desselben übertragen werden. Insbesondere wäre zu untersuchen, ob nicht auch ein Theil der Wahlen der Eisenbahnbeamten demselben anheimzustellen sei. Wenn es auch im Interesse der Sache unbedingt erforderlich ist, daß dem Bundesrath die Wahl der obersten Eisenbahnbeamten vorbehalten bleibe, so ist dieses in Bezug auf die große Mehrzahl der Uebrigen durchaus nicht der Fall, und es kann die Befürchtung, als ob die Verstaatlichung der Bahnen und die Wahl der Beamten durch die Bundesbehörden einen ungebührlichen politischen Einfluß zur Folge haben werde, von vornherein beseitigt werden.

Wir glauben mit diesen Bemerkungen diesen Theil des Berichtes schließen zu können. Derselbe enthält keine Vorschläge, leistet aber immerhin auf's Neue den Nachweis, daß für den Bund, sobald er die schweizerischen Bahnen besitzen wird, weder recht-

liche noch faktische Schwierigkeiten vorliegen, die Verwaltung und den Betrieb derselben zu übernehmen, und daß die Staatsbahnen im Stande sind, dem Lande Vortheile zu bieten, welche der Privatbetrieb nicht zu bieten im Stande ist. Die Organisation der Staatsbahnen wird nicht blos einfacher sein, als die jetzige, und dadurch sehr bedeutende Ersparnisse ermöglichen, sondern auch — was wenigstens ebenso hoch anzuschlagen ist — das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel mit den Volkskreisen, welche zunächst darauf gewiesen sind, in lebendige und belebende Beziehung bringen.

III. In der Botschaft vom 21. März 1891 ist der Nachweis geleistet, daß der durchschnittliche Reinertrag der Centralbahn in den Jahren 1885—1889 sich für die einzelne Aktie auf den Betrag von Fr. 31. 40 stellt. Seither sind die Resultate des Jahres 1890 ermittelt worden und in den Beilagen Nr. II und III mit den Ergebnissen der vier vorhergehenden Jahrgänge 1886—1889 zusammengestellt. Nach dieser Rechnung erhöht sich der Durchschnittsertrag von Fr. 31. 40 auf Fr. 33. Da aber in der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1890 ein Aktivposten von Fr. 400,000 enthalten ist, der in den künftigen Rechnungen ausfallen wird, indem derselbe von einer übrigens durchaus gerechtfertigten Höherschätzung von Werthschriften herrührt, so bringen wir denselben in Abzug, wodurch sich der obige Reinertrag von Fr. 33 per Aktie um 80 Cts. verringert und somit auf Fr. 32. 20 zu stehen kommt, was gegenüber dem vom Bunde zu bezahlenden Zins von Fr. 29. 47 einen Ueberschuß von Fr. 2. 73 ergibt.

Wir wollen aus dieser Vermehrung keinerlei voreilige Schlüsse ziehen; immerhin bestätigt dieselbe den in unserm ersten Bericht ausgesprochenen Satz, es liege keinerlei Grund zu der Annahme vor, daß unter normalen Verkehrsverhältnissen die Einnahmen der Centralbahn, ganz abgesehen von den bei der Verstaatlichung vorauszusehenden Ersparnissen, hinter diejenigen der fünf Rechnungsjahre zurückgehen werden. Wir wiederholen auch hier wieder, daß unsere Schätzung auf zahlenmäßigen Thatsachen beruht und mit den Börsenkursen nichts zu thun hat; die Börse taxirt den Werth der Aktie nach der muthmaßlichen Dividende und nicht nach ihrem innern bleibenden Werth. Wir erlauben uns hier ein Beispiel zum Beweise dafür anzuführen, wie sehr diese beiden Schätzungen verschieden sind und welche Folgen es nach sich zieht, wenn diese Verschiedenheit übersehen wird. Als im Jahr 1886 der Bundesrath den Kauf der Nordostbahn um Fr. 500 per Aktie, verzinslich zu 3½ %, abschloß, fand die unzweideutige Mehrheit der Stimmen, welche sich über dieses Geschäft aussprachen, diesen Preis viel zu hoch unter Berufung auf die unbestreitbare Thatsache, daß die

Aktien an der Börse während längerer Zeit nur die Hälfte dieses Preises bezahlt worden seien. Der Umstand, daß die Nordostbahn während dieser Zeit den größern Theil der Reineinnahmen zu Amortisationen, d. h. zur Vermehrung ihres Vermögens verwendet hatte, blieb unbeachtet, und der wahre Werth fand keine Berücksichtigung. Die Beilage Nr. IV gibt über diese Verhältnisse allen wünschbaren Aufschluß. Es ergibt sich daraus, daß die dem Börsenwerth zu Grund liegende Dividende allerdings nur 1,5 % betrug, während der wirkliche Ertrag der Aktie sich schon damals auf rund 4 % oder Fr. 20 per Aktie stellte und demnach dem Bund gegenüber seiner Ausgabe von Fr. 17. 50 (3½ % von Fr. 500) einen Gewinn von Fr. 2. 50 abgeworfen hätte. Seit dem Jahr 1886 wäre dieser Gewinn sehr wesentlich gestiegen.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß der wirkliche Ertrag einer Bahn den richtigen Maßstab für die Bestimmung ihres Kaufwerthes bildet. Neben demselben kommt, wenn auch erst in zweiter Linie, der Zustand und der Werth ihres materiellen Bestandes in Betracht. In dieser Beziehung gibt der Bericht der technischen Abtheilung des Eisenbahndepartementes, den wir hier in seinem Wortlaut folgen lassen, alle erforderliche Auskunft.

Die schweizerische Centralbahn umfaßt folgende Linien:

St. Ludwig-Basel-Olten-Bern-Thörishaus   121,800		Baulänge. Km.					
Wylerfeld-Scherzligen       29,287         Olten-Aarau       12,740         Aarburg-Luzern       51,161         Olten-Solothurn-Biel       59,375         Herzogenbuchsee-Solothurn-Bußwyl       33,256         Zofingen-Suhr       16,185         Suhr-Aarau (zur Hälfte)       1,752         Verbindungsbahn (Centralbahnhof-Badischer Bahnhof)       3,754         Pratteln-Schweizerhalle       1,558         Total eigenes Netz         Josa         Total eigenes Netz         Josa         Weberdieß besitzt die Centralbahn gemeinschaft-lich mit der Nordostbahn die Linien:         Pratteln-Brugg (Bötzbergbahn)         Ruppersweil-Rothkreuz-Immensee       Antheil ½       48,086         Brugg-Hendschikon       9,942	St. Ludwig-Basel-Olten-Bern-Thörishaus	121,800					
Olten-Aarau         12,740           Aarburg-Luzern         51,161           Olten-Solothurn-Biel         59,375           Herzogenbuchsee-Solothurn-Bußwyl         33,256           Zofingen-Suhr         16,185           Suhr-Aarau (zur Hälfte)         1,752           Verbindungsbahn (Centralbahnhof-Badischer Bahnhof)         3,754           Pratteln-Schweizerhalle         1,558           Total eigenes Netz           Ueberdieß besitzt die Centralbahn gemeinschaft-lich mit der Nordostbahn die Linien:           Pratteln-Brugg (Bötzbergbahn)         48,086           Ruppersweil-Rothkreuz-Immensee         Antheil ½         47,529           Brugg-Hendschikon         9,942	Wylerfeld-Scherzligen	29,287					
Olten-Solothurn-Biel       59,375         Herzogenbuchsee-Solothurn-Bußwyl       33,256         Zofingen-Suhr       16,185         Suhr-Aarau (zur Hälfte)       1,752         Verbindungsbahn (Centralbahnhof-Badischer Bahnhof)       3,754         Pratteln-Schweizerhalle       1,588         Total eigenes Netz         Ueberdieß besitzt die Centralbahn gemeinschaft-lich mit der Nordostbahn die Linien:         Pratteln-Brugg (Bötzbergbahn)         Ruppersweil-Rothkreuz-Immensee       Antheil ½       48,086         Brugg-Hendschikon       9,942	Olten-Aarau	12,740					
Olten-Solothurn-Biel       59,375         Herzogenbuchsee-Solothurn-Bußwyl       33,256         Zofingen-Suhr       16,185         Suhr-Aarau (zur Hälfte)       1,752         Verbindungsbahn (Centralbahnhof-Badischer Bahnhof)       3,754         Pratteln-Schweizerhalle       1,588         Total eigenes Netz         Ueberdieß besitzt die Centralbahn gemeinschaft-lich mit der Nordostbahn die Linien:         Pratteln-Brugg (Bötzbergbahn)         Ruppersweil-Rothkreuz-Immensee       Antheil ½       48,086         Brugg-Hendschikon       9,942	Aarburg-Luzern	51,161					
Zofingen-Suhr	Olten-Solothurn-Biel	59,375					
Suhr-Aarau (zur Hälfte)         1,752           Verbindungsbahn (Centralbahnhof-Badischer Bahnhof)         3,754           Pratteln-Schweizerhalle         1,558           Total eigenes Netz           Ueberdieß besitzt die Centralbahn gemeinschaft-lich mit der Nordostbahn die Linien:           Pratteln-Brugg (Bötzbergbahn)           Ruppersweil-Rothkreuz-Immensee         Antheil ½         48,086           Brugg-Hendschikon         9,942	Herzogenbuchsee-Solothurn-Bußwyl	33,256					
Suhr-Aarau (zur Hälfte)         1,752           Verbindungsbahn (Centralbahnhof-Badischer Bahnhof)         3,754           Pratteln-Schweizerhalle         1,558           Total eigenes Netz           Ueberdieß besitzt die Centralbahn gemeinschaft-lich mit der Nordostbahn die Linien:           Pratteln-Brugg (Bötzbergbahn)           Ruppersweil-Rothkreuz-Immensee         Antheil ½         48,086           Brugg-Hendschikon         9,942	Zofingen-Suhr	16,185					
$ \begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	Suhr-Aarau (zur Hälfte)	1,752					
Total eigenes Netz 330,348  Ueberdieß besitzt die Centralbahn gemeinschaftlich mit der Nordostbahn die Linien:  Pratteln-Brugg (Bötzbergbahn) Ruppersweil-Rothkreuz-Immensee Brugg-Hendschikon  Antheil 1/2		,					
Ueberdieß besitzt die Centralbahn gemeinschaft- lich mit der Nordostbahn die Linien:  Pratteln-Brugg (Bötzbergbahn) Ruppersweil-Rothkreuz-Immensee Brugg-Hendschikon  Antheil 1/2 48,086	Pratteln-Schweizerhalle	1,588					
$ \begin{array}{c} \text{lich mit der Nordostbahn die Linien:} \\ \text{Pratteln-Brugg (B\"{o}tzbergbahn)} \\ \text{Ruppersweil-Rothkreuz-Immensee} \\ \text{Brugg-Hendschikon} \end{array} \right\} \begin{array}{c} \dots & 48,086 \\ \text{Antheil} & 1/2 & \dots & 47,529 \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots$	Total eigenes Netz	330,348					
Ruppersweil-Rothkreuz-Immensee $Antheil^{1/2}$	Ueberdieß besitzt die Centralbahn gemeinschaft- lich mit der Nordostbahn die Linien:						
Ruppersweil-Rothkreuz-Immensee $Antheil^{1/2}$	Pratteln-Brugg (Bötzbergbahn)	48,086					
Brugg-Hendschikon 9,942	Ruppersweil-Rothkreuz-Immensee Antheil 1/2.						
	Brugg-Hendschikon						
Wohlen-Bremgarten, Antheil $\frac{2}{5}$ 6,620	Wohlen-Bremgarten, Antheil 2/5	6,620					
Total Gemeinschuftslinien 112,177	Total Gemeinschuftslinien	112,177					

Auf den genannten Linien sind zweigeleisig die	Baulänge. Km.
Strecken:	
St. Ludwig-Basel-Olten-Herzogenbuchsee	71,264
Zollikofen-Bern	7,866
Olten-Aarau	12,740
	91,670
Im Unterbau zweispurig angelegt (exkl. Eisen- konstruktion der Brücken) sind außerdem die Strecken:	
Herzogenbuchsee-Zollikofen	31,875
Bern-Thörishaus	10,995
Pratteln-Brugg (Gemeinschaftsbahn, Antheil $^{1}\!/_{2}$ )	48,086
	90,456

Auf den Strecken Olten Neu Solothurn und Neu Solothurn-Bußwyl ist der Grunderwerb für die zweite Spur gemacht und bei Anlage von parallelen Wegen und Gewässerkorrektionen auf die Verbreiterung des Bahnkörpers Rücksicht genommen. Bedeutendere Objekte, wie Aarebrücken und Emmenbrücke, sind im Mauerwerk zweispurig erstellt.

Ueber den Zustand der aufgezählten Linien ist Folgendes anzuführen:

### Unterbau.

Die Linien der Centralbahn durchziehen im Allgemeinen ein günstiges Terrain; sie liegen vorherrschend in der ebenen Thalsohle oder in einem sonst ziemlich flachen Gelände. Die Anlage ist deßhalb auch eine verhältnißmäßig einfache.

Einige Strecken, wie diejenige über den Hauenstein (Sissach-Olten), sowie die Strecken Stein-Brugg der Bötzbergbahn und Muri-Rothkreuz-Immensee der aargauischen Südbahn, sind vorwiegend an der Lehne erstellt. Das Terrain ist immerhin auch hier für die Bahnerhaltung günstig und sind — wie überhaupt auf dem ganzen Netz — wesentliche Störungen durch Naturereignisse wenig zu befürchten.

Der Unterhalt des Bahnkörpers kann ein ganz befriedigender genannt werden.

Wesentlichere Mängel, die sich mit der Zeit eingestellt, sind in den letzten Jahren zum großen Theil behoben worden: So sind Profilverengerungen, welche im Hauenstein-Tunnel (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.

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.

Bei einer größern Anzahl kleiner Brücken sind die hölzernen Träger durch eiserne ersetzt, ebenso die hölzernen Langschwellen auf den größern Brücken gegen solche aus Eisen ausgewechselt worden.

Auf Verbesserung der Beschotterung — ein wichtiger Faktor für den Geleiseunterhalt — wurde in den letzten Jahren viel verwendet.

Hieher kann auch gerechnet werden die Beseitigung der die Schotterbettung einfassenden Erdbankette.

#### Oberbau.

In Bezug auf den Zustand des Oberhaues auf den von der Centralbahn betriebenen Linien ist hervorzuheben, daß 54% der Gesammtlänge der durchgehenden Hauptgeleise mit eisernen Schwellen versehen sind (Mittel der Hauptbahnen 28,7%). Für die Hauptgeleise der Linien Basel-Olten-Bern, Olten-Aarau und Aarburg-Luzern steigt der Prozentsatz für eiserne Schwellen auf 71—100%. Im Uebrigen liegen Eisenschwellen und Weichholzschwellen gemischt in der Bahn zum großen Theil mit Unterlagsplatten versehen.

Mit Stahlschienen des normalen Profils von 130 mm. Höhe und 37 kg. Gewicht per Meter sind circa 50% der Hauptgeleise des Netzes erstellt (Mittel der Hauptbahnen 63,8%). Für die Linien Basel-Olten und Olten-Aarau und Aarburg-Luzern erhebt sich dieser Prozentsatz auf 60-88%.

Die Eisenschienen sind zum größten Theil ebenfalls von dem erwähnten Profil (130 mm. und 37 kg.).

Der Zustand der Schienen kann als ein guter bezeichnet werden.

Nachzutragen ist noch, daß auf der Bötzbergbahn (Pratteln-Brugg) die Stahlschienen 86 % der Gesammtlänge des Hauptgeleises ausmachen und eiserne Schwellen auf 53 % dieser Länge liegen.

Die Weichen und Kreuzungen der Hauptgeleise bestehen im Allgemeinen aus neuern kräftigen Typen. In den Ausweich- und Nebengeleisen gehören eirea 75 % der Weichen und Kreuzungen ebenfalls der neuern Type an. Ein kleiner Theil ist noch vom ganz alten, schwachen Profil.

### Stationen und Hochbauten.

Die Stationen der Centralbahn sind sämmtlich mit Ausweichgeleisen versehen. Auch die übrige Ausrüstung der Stationen ist ziemlich vollständig.

Der Unterhalt der Hochbauten gibt zu besondern Aussetzungen nicht Anlaß.

Zu betonen ist die verhältnißmäßig große Zahl an geräumigen Wärterhäusern längs den Linien der Centralbahn. Auf dem eigenen Netz inklusive aargauische Südbahn entfällt ein Haus auf 2,4 km. Bahnlänge.

# Signale etc.

In Bezug auf Ausrüstung der Bahn mit Signalen ist Folgendes anzubringen:

Deckungssignale bestehen mit wenig Ausnahmen auf allen Stationen.

Streckenläutewerke sind auf den Hauptlinien Basel-Olten-Bern-Thörishaus, Olten-Aarau und Aarburg-Luzern erstellt; ferner auf Wylerfeld-Gümligen, Uttigen-Scherzligen, Basler Verbindungsbahn und Rothkreuz-Immensee.

Von den seit 10 Jahren auf den schweizerischen Bahnen zur Einführung gelangten Verriegelungen zwischen Weichen und Signalen sind 57 % aller Stationen ausgerüstet. Nach der Gotthardbahn steht die Centralbahn in diesem Punkte obenan.

Betreffend Bahnabschluß ist zu bemerken, daß eirea 76 % der doppelten Bahnlänge eingefriedigt sind. Die Konstruktion der Barrieren hat bei einer großen Zahl von Straßen- und Wegübergängen eine wesentliche Verbesserung erfahren.

#### Rollmaterial.

Ueber den Bestand des Rollmaterials geben folgende Zahlen, auf die Verhältnisse im Jahr 1889 basirt, Auskunft.

Lokomotiven. Anzahl der vorhandenen 101.

Davon im Dienst (Winter 1889/90) 70 oder 69,3 % oder 6

Bei den sämmtlichen Hauptbahnen sind vorhanden 576 Lokomotiven.

Davon im Dienst . . 416 oder 72,2 % o/o disponibel . . 69 % 11,9 % o/o % 15,9 % o/o

Lokomotivbestand der Centralbahn per Bahnkm. = 0,264

mittlere Leistung der Lokomotiven S.-C.-B. = 0,919 = 37 084 km.

n n n der Hauptbahnen = 35 664 km.

Personen wagen. Die Anzahl der Personenwagen der S.-C.-B. beträgt 225 mit 12483 Sitzplätzen.

Auf den Bahnkilometer entfallen . . . 32,59 Sitzplätze. Das Mittel der Hauptbahnen beträgt . . . 27,56 n

Das Gleiche bei sämmtlichen Hauptbahnen 26 466

Gepäck-und Güterwagen. An solchen waren bei der S.-C.-B. vorhanden 1676 oder per Bahnkilometer . 8,75 Achsen.

Das Mittel der Hauptbahnen beträgt . . . . 6,87  $_{\rm n}$ 

Die mittlere Leistung betrug 13 006 Achskilometer.

Bei allen Hauptbahnen 13 004

Aus obigen Zahlen ergibt sich, daß der Rollmaterialpark der Centralbahn punkto Bestand dem Mittel des gesammten Parks der schweizerischen Hauptbahnen entspricht und im Allgemeinen eher über demselben steht.

Wie im Geschäftsbericht schon ausgeführt ist, ist bei den Hauptbahnen allgemein auf eine Vermehrung im Rollmaterialpark Bedacht zu nehmen, woran auch die Centralbahn Theil zu nehmen hat.

Der Unterhalt des Rollmaterials bei der Centralbahn gibt zu besondern Bemerkungen nicht Anlaß.

Mit kontinuirlichen Bremsen war das Rollmaterial der Centralbahn zu Ende 1890 in folgendem Umfange ausgerüstet:

Lokomotiven 85,7  $^{0}/_{0}$  (Mittel der Hauptbahnen 85,1  $^{0}/_{0}$ ) Personenwagen 47,7  $^{0}/_{0}$  (  $_{n}$   $_{n}$   $_{n}$  32,7  $^{0}/_{0}$ ) Gepäckwagen 79,2  $^{0}/_{0}$  (  $_{n}$   $_{n}$   $_{n}$   $_{n}$  43,9  $^{0}/_{0}$ )

Die Dampfheizung ist eingerichtet an 32,5% der Personenwagen (Mittel der Hauptbahnen 26,2%).

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.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 15. Mai 1891.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes, Der Bundespräsident:

## Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft: Ringier.

Zürich, den 2. Mai 1891.

# An das Tit. Schweizerische Post- und Eisenbahndepartement **Bern**.

## Hochgeehrter Herr Bundesrath!

Die "kausmännische Gesellschaft Zürich" hat in ihrer Generalversammlung vom 30. April die Frage der Verstaatlichung der Eisenbahnen mit besonderer Berücksichtigung der Verkehrsinteressen des Kantons Zürich zum Gegenstand einer freien Besprechung gemacht. Und da es uns bekannt ist, daß Sie, hochgeehrter Herr Bundesrath, gegenwärtig damit beschäftigt sind, die Frage der künftigen organisatorischen Gestaltung des Staatseisenbahnbetriebs einer einläßlichen Untersuchung zu unterwersen, um zu Handen der Bundesversammlung eine Nachtragsbotschaft auszuarbeiten, beehren wir uns, Ihnen — dem Auftrage der Versammlung gemäß — das Ergebniß der Verhandlungen zur gutfindenden Berücksichtigung in Kürze mitzutheilen.

In Bezug auf das Prinzip der Verstaatlichung war man getheilter Ansicht. Immerhin wurde hervorgehoben, daß die gegenwärtig im Eisenbahnwesen bestehenden Verkehrsverhältnisse eine Aenderung im Sinne der Vereinheitlichung des Betriebes absolut nothwendig machen. Auch wurde von einigen Seiten betont, daß wir nur durch das Mittel der Verstaatlichung dazu gelangen können, ungefähr in der gleichen Zeit wie die uns umgebenden Staaten die Eisenbahnschuld zu amortisiren und zugleich schon von Anfang an dem Handel und der Industrie durch entsprechende Erleichterungen im Verkehr die Konkurrenz mit dem Auslande zu ermöglichen.

Für den Fall der Anhandnahme der Verstaatlichung hielt man es für wünschbar, daß ein Gesetzesentwurf über die Organisation des Staatsbetriebes ausgearbeitet werde, bevor auf den Ankauf der Centralbahn eingetreten würde. Die Form dieser Organisation denkt man sich nicht centralisirt, sondern so weit decentralisirt, als es mit einem einheitlichen Betrieb vereinbar ist.

Von einer Seite wurde auch die Ansicht ausgesprochen, es sollte eine achte Bundesrathsstelle speziell für das Eisenbahndepartement geschaffen werden und die Generaldirektion nach Zürich, als dem Hauptcentrum für Handel und Industrie, verlegt werden.

Besonderes Gewicht wurde darauf gelegt, daß der Eisenbahnrath in der Weise zusammengesetzt werde, wie es die bundesräthliche Botschaft vom 21. März in Aussicht stellt; daß demnach in erster Linie Vertreter der Industrie, des Handels und der Landwirthschaft darin Berücksichtigung fänden und daß keinenfalls den Kantonen ein Uebergewicht zugestanden würde.

Schließlich wurde sehr bestimmt der Wunsch ausgesprochen, es möchte dieser Grundsatz schon jetzt bei dem eventuell für die Centralbahn in Aussicht genommenen Verwaltungsrathe seine Anwendung finden und demselben nicht — wie es der h. Bundesrath zu beabsichtigen scheine — blos ein lokaler, sondern ein allgemein schweizerischer Charakter gegeben werden, so daß auch Zürich, beziehungsweise die Ostschweiz darin eine ihren Verkehrsinteressen entsprechende Vertretung erhielte.

Genehmigen Sie, hochgeehrter Herr Bundesrath, auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung und Ergebenheit.

Kaufmännische Gesellschaft Zürich,

Der Präsident:

C. Cramer-Frey.

Der Sekretär:
Richard.

# Schweizerische Centralbahn. Betriebsrechnung für die Jahre 1886—1890.

(Die Gemeinschaftsbahnen figuriren hier nur mit dem jährlichen Nettoertrag.)

	Ergebnisse der einzelnen Jahre.					
Rechnungsrubriken.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	ergebnisse per Jahr.
Einnahmen.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Saldo vom Vorjahr Transporteinnahmen (excl. Gemeinschaftsbahnen) Antheil am Ertrag der Gemeinschaftsbahnen Zuschüsse aus den Spezialfonds Ertrag verfügbarer Kapitalien etc. Zuschüsse aus dem Amortisationsfonds Verschiedene Einnahmen	351,149 11,203,803 642,044 1,291,862 254,530  1,208,178	299,562 11,652,475 659,445 1,072,742 249,611 7,206 1,148,294	299,167 12,107,304 698,896 972,030 296,941 7,545 1,142,124	344,687 12,841,604 873,002 978,569 297,437 7,587 1,171,220	470,306 13,143,579 854,551 1,060,513 631,035 7,841 1,241,168	352,974 12,189,753 745,587 1,075,143 345,911 6,036 1,182,197
Ausgaben.	14,951,566	15,089,335	15,524,007	16,514,106	17,408,993	15,897,601
Reine Betriebskosten (excl. Gemeinschaftsbahnen) Einlage in die Spezialfonds Verzinsung der schwebenden Schulden etc. Tilgung alter Verluste Verschiedene Ausgaben Einlagen in den Amortisationsfonds Verzinsung der konsolidirten Anleihen Dividenden für die Aktien Saldovortrag	5,854,401 1,080,568 52,640 256,042 831,299 180,353 4,146,701 2,250,000 299,562	5,880,824 1,119,922 43,905 460,000 749,460 4,036,057 2,500,000 299,167	5,875,484 1,126,445 79,284 478,400 823,946 3,995,761 2,800,000 344,687 15,524,007	3,965,929	6,821,757 1,280,413 25,042 517,437 1,029,624 4,022,445 3,300,000 412,275 17,408,993	6,099,602 1,170,620 55,421 441,883 865,427 36,071 4,033,378 2,830,000 365,199 15,897,601
Durchschnittlicher Betrag der Anleihen . "des Aktienkapitals Mittlerer Zinsfuß der Anleihen Dividenden in % des Aktienkapitals	101,401,520 50,000,000 4,09 %	100,632,148 50,000,000 4,011 % 5,00 %	99.778,424 50,000,000 4,005 % 5,60 %	99,191,976 50,000,000 3,998 % 6,60 %	100,654,885	100,331,791 50,000,000 4,02 % 5,66 %

### Schweizerische Centralbahn.

## Ertragsrechnung für den Bund.

### Vorbemerkung.

Die nachstehenden Einnahmen und Ausgaben entsprechen, wenn bei den betreffenden Posten nichts Anderes bemerkt ist, den durchschnittlichen Ergebnissen in den Jahren 1886—1890.

Einnahmen.		
Transporteinnahmen	Fr.	12,189,753
Antheil am Ertrag der Gemeinschaftsbahnen	າາ	745,587
Zuschüsse aus den Spezialfonds	ກ	1,075,143
Ertrag von Kapitalien und Kursgewinne	ກ	345,911
Verschiedene Einnahmen	17	1,182,197
Einnahmen	Fr.	15,538,591
Ausgaben.		
Reine Betriebskosten	Fr.	6,099,602
Einlagen in die Spezialfonds	ກ	1,170,620
Verzinsung der schwebenden Schulden etc	າາ	55,421
Verschiedene Ausgaben	ກ	865,427
Ausgaben	Fr.	8,191,070
Reinertrag	ינר	7,347,521
Total wie oben	Fr.	15,538,591
Verwendung des Reinertrages.		
Verzinsung der konsolidirten Auleihen nach dem		
Bestand auf Ende 1890: 4 % von Fr. 100,981,500	Fr.	4,039,260
Verfügbar zur Verzinsung der Aktien und zu		2 200 961
sonstigen Zwecken	<u> </u>	3,308,261
Reinertrag	Fr.	7,347,521

Wird der ganze über die Verzinsung der Anleihen hinaus verbleibende Rest des Reinertrages mit Fr. 3,308,261 auf 100,000 Aktien vertheilt, so ist der Ertrag per Aktie Fr. 33.

# Schweizerische Nordostbahn. Ertragsrechnung für die Jahre 1882 bis 1886.

Rechnungsrubriken.	1882.	1883.	1884.	1885. 1886.		Durchschnitt per Jahr.
Einnahmen.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Transporteinnahmen	16,843,552 540,298 408,568 293,349 1,195,598	301,005	16,546,229 1,404,447 516,315 157,102 1,203,092	16,691,345 1,714,937 341,708 58,222 2,246,842	17,467,102 1,370,007 277,048 235,953 1,603,154	396,477
Einn <b>a</b> hmen	19,281,365	20,503,941	19,827,185	20,936,610	20,953,264	
Ausgaben.						
Reine Betriebskosten Einlagen in die Spezialfonds Verzinsung der schwebenden Schulden etc. Verschiedene Ausgaben Obligationenzinse	7,638,755 1,379,621 172,986 1,433,123 6,512,092	8,012,385 1,623,724 248,335 1,679,377 6,601,248	7,888,375 1,642,550 179,619 1,557,494 6,418,851	8,243,717 2,147,051 264,918 1,741,254 6,325,397	8,514,129 1,716,948 374,026 2,081,065 6,209,310	8,059,472 1,701,979 247,977 1,698,463 6,413,379
Ausgaben Reinertrag	17,136,577 2,144,788	18,165,069 2,338,872	17,686,889 2,140,296	18,722,337 2,214,273	18,895,478 2,057,786	18,121,270 2,179,203
Total wie oben	19,281,365	20,503,941	19,827,185	20,936,610	20,953,264	20,300,473
Verwendung des Reinertrages.	<del></del>					
Amortisation Dividenden für die Aktien Vortrag auf neue Rechnung	1,214,148 660,000 270,640	660,000 - 71,622	1,290,000 660,000 190,296	<del></del>	1,040,000 660,000 357,786	660,000 202,275
Reinertrag	2,144,788	2,338,872	2,140,296	2,214,273	2,057,786	2,179,203
Aktienkapital	56,634,750 3,79 % 1,64 %	56,634,750 4,13 % 1,04 %	56,634,750 3,78 % 1,50 /o	53,000,000 4,18 % 1,74 %	53,000,000 3,88 % 1,92 %	55,180,850 3,95 % 1,56 %

# Nachtrag zur Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend den Ankauf von Centralbahnaktien. (Vom 15. Mai 1891.)

In Bundesblatt
Dans Feuille fédérale

In Foglio federale

Jahr 1891

Année Anno

Band 2

Volume Volume

Heft 21

Cahier

Numero

Geschäftsnummer \_\_\_

Numéro d'affaire Numero dell'oggetto

Datum 20.05.1891

Date

Data

Seite 841-862

Page

Pagina

Ref. No 10 015 258

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.